

**MAR**

HOJA DEL N° 233 / JUNIO-1985

# LAS PENSIONES: UN FUTURO DE TODOS



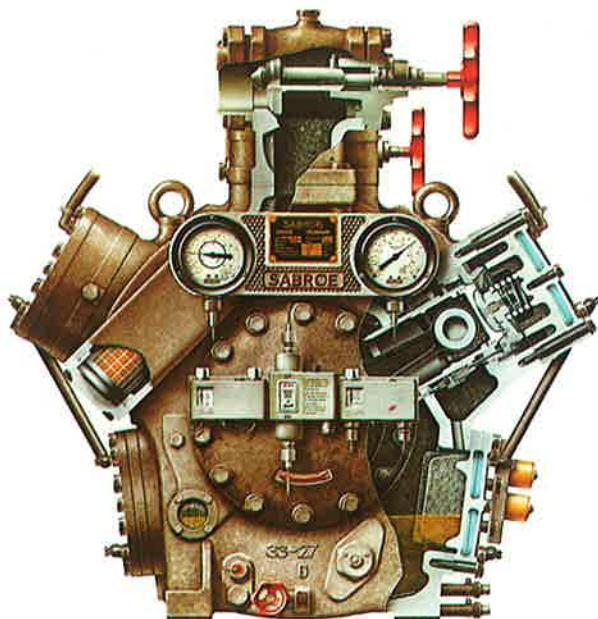
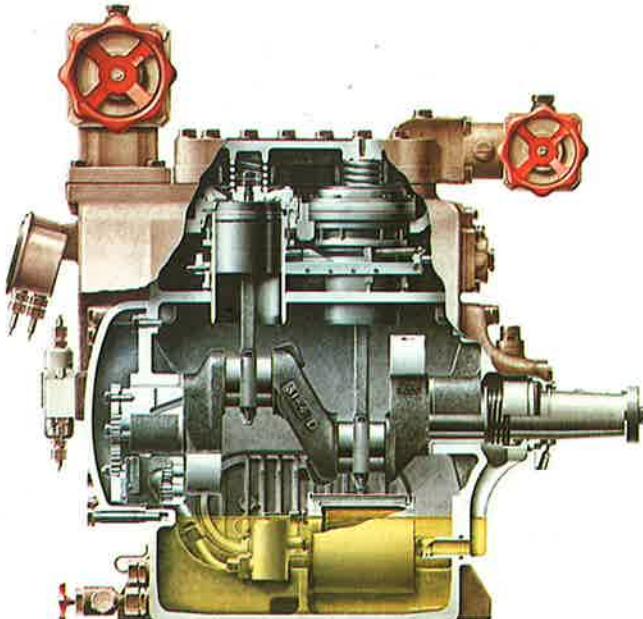
# Compresores Frigoríficos

# SABROE

- **Elevada capacidad** de refrigeración y bajo consumo energético.
- **Bajo costo** de explotación y de mantenimiento

- **Funcionamiento fiable** y efectivo año tras año.
- **Amplia gama de fabricación** para su uso con refrigerantes R-717, R-12, R-22, R-502 y como bombas de calor.

- Compresores de pistón salto sencillo de 50 a 1.700 m<sup>3</sup>/h.
- Compresores de pistón doble salto de 70 a 1.300 m<sup>3</sup>/h.
- Compresores de tornillo de 300 a 12.000 m<sup>3</sup>/h.



- Plantas completas de refrigeración y congelación para la industria de la alimentación en general.
- Plantas frigoríficas completas para la industria química, petroquímica y de proceso.
- Plantas completas de refrigeración y congelación marina.
- Plantas generadoras de hielo en escamas, para agua dulce y de mar.
- Armarios congeladores a placas de contacto.
- Bombas de calor industriales.
- Secadores frigoríficos de aire comprimido.

**SABROE DE ESPAÑA, S.A.**

Dirección Postal  
Apartado nº 30269  
08080-Barcelona · España  
Telex: 54381-SDES-E



c/. Virgen de Nuria, 4 Nave A  
Polígono Salas  
Sant Boi (Barcelona)  
Tel. 661 62 04 · 661 60 04

Delegaciones y servicio en Madrid, Las Palmas, Sevilla, Valencia, Vigo

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

**DIRECTOR GENERAL:** CONSTANTINO MENDEZ

**DIRECTOR:** JOSE MARIA SULLEIRO

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

**SECRETARIA DE REDACCION:** MARIA DOLORES SANCHEZ

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

**CORRESPONDENTES:**

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

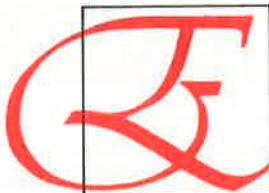
Distribución: Inagra, S. A.  
Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

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

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

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

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



L pasado mes

de mayo ha sido pródigo en noticias que afectan al sector. Por un lado, el Proyecto de Ley de Medidas Urgentes para la Racionalización de la Estructura y de la Acción Protectora de la Seguridad Social. Un proyecto que ha tenido, entre otras, la virtud de suscitar un debate tan necesario como largamente esquivado por todos los colectivos interesados en la viabilidad del sistema de cobertura social del país. Lástima que en ese debate hayan quedado más claros los intereses tácticos de algunos, que los proyectos alternativos.

La entrevista con el secretario general de la Seguridad Social, Luis García de Blas, que se publica en estas mismas páginas, ahorra muchos comentarios editoriales. Una cosa ha quedado muy clara y es el grave ejercicio de irresponsabilidad política que significaría dejar que el gigantesco peso social y económico de la Seguridad Social siguiera navegando sin rumbo. Y otra circunstancia también se ha hecho patente: que el Gobierno debe afrontar una profunda labor de información al ciudadano. En pocas circunstancias se ha visto, sin que esté claro el motivo, en los medios de comunicación una información tan fragmentada y confusa en un tema de tanta trascendencia como el de la Reforma de la Seguridad Social.

**P**OR otro lado, el mar volvió a ser noticia como consecuencia del trágico accidente acaecido en Algeciras. El lector dispone de un amplio informe en las páginas centrales de la revis-

ta. Una vez más se hace dolorosamente visible la necesidad de que la Comisión Interministerial para la Reforma de la Administración Marítima lleve a buen término su proyecto de dotar a este país de una estructura administrativa más eficaz que la actual. Algunos accidentes son evitables. Otros, no. Pero de todos ellos se puede extraer las conclusiones suficientes como para evitar que vuelvan a repetirse.

**Y** finalmente, hacer referencia a dos acontecimientos de última hora, sobre los que HOJA DEL MAR informará ampliamente en su próximo número. Se trata del ametrallamiento del pesquero gallego «Pei-

# editorial

## SEGURIDAD EN DOS FRENTES

xe do Mar», y del sufrido por un grupo de pescadores onubenses de Isla Cristina cuando sus barcos, fueron apresados por patrulleras portuguesas. En pleno siglo XX existen los suficientes recursos técnicos como para hacer cumplir las normas, si es que éstas fueron trasgredidas, sin necesidad de utilizar medios que puedan poner en peligro la vida de los presuntos infractores. Es pronto todavía para conocer con exactitud las circunstancias en las que se produjeron ambos incidentes. Pero, fueran cuales fueran esas circunstancias, jamás justificarían los ametrallamientos. La gente del mar no admitirá nunca convertirse en blanco inerme para las armas de nadie.

# Cartas de los LECTORES

## UNA VEZ MAS SOBRE «ONDA PESQUERA»

Sr. Director:

He leído cuanto su revista ha publicado últimamente sobre la emisión «Onda Pesquera» de la Cadena SER y sobre su director, Jesús Ferreiro. Soy de la opinión de que ya va siendo hora de que se diga la verdad sobre lo que ese programa es y significa.

Dejo de un lado la increíble presentación del espacio en cuestión, llena de sirenas ululantes, capitanes, primeros oficiales y tripulantes varios que luego no son sino presentadores radiofónicos corrientes y molientes, para centrarme en el estilo del que hace gala el señor Ferreiro. Un estilo que, en mi opinión, se basa en el sensacionalismo puro y simple, en la exhibición frecuente de presuntas noticias que luego no son tales, en la manipulación de las angustias e incertidumbres de las gentes de la mar. Un par de ejemplos significativos: el del «Izarra» y el del «Montrove». En el primer caso, soy testigo de que el señor Ferreiro anunció, allá por los últimos días del otoño, que «toda la tripulación, toda», pasaría las Navidades en casa. El señor Ferreiro lo sabía de inmejorables fuentes (como siempre) que (también como siempre) no podía revelar. Quien no sepa cómo terminó la cosa que acuda a Nigeria a preguntárselo al capitán Peciña.

Con lo del «Montrove» ocurrió tres cuartos de lo mismo. Ferreiro comprometió su prestigio personal (?), allá por la frontera del año, en que «pronto, muy pronto» se sabría «la verdad», verdad que, en su versión, empezaba por considerar el barco a flote y tripulado por gentes de raza árabe. Ignoro qué concepto espacio-temporal funcionará en la cabeza del señor Ferreiro, pero es el caso que esta-

mos a mayo y del «Montrove» no se ha vuelto a hablar.

Cada cual se gana el sustento como puede, qué duda cabe. Pero la información sobre el mar, en casos de esta gravedad, compromete demasiadas cosas como para poder tomársela así: por detrás de esas supuestas noticias hay mujeres, niños, familiares que sufren, que se esperanzan, que se desengañan después, que desesperan, a las que no se permite cerrar sus heridas...

Quisiera dejar constancia de que lo anterior se refiere exclusivamente a la labor profesional del señor Ferreiro, y en modo alguno a las perso-

nas que, por razones profesionales, deben trabajar para él. Estas últimas son dignas de todo mi respeto.

Yo, personalmente, he optado por no escuchar más la emisión radiofónica en cuestión. Y, si me sale en el dial pese a todo, la tomo por lo que me parece: un programa de periodismo-ficción.

Luis-Ignacio ORTIZ  
(Madrid)

## LITERATURA POLITICA

En primer lugar he de alabar el cambio de formato, de

## CARTA DEL MES

### EL DIA EN QUE ARDIO SAN ROQUE

Estimado Director:

Aunque leo todos los meses su HOJA DEL MAR, no soy persona ligada materialmente a los problemas del mar, ni experta en ellos. Le escribo aún bajo la tremenda impresión que han causado las imágenes de la tragedia ocurrida en la Bahía de Algeciras, tragedia que me parece lo suficientemente grave como para conmocionar a la ciudadanía en general, vida en donde y de lo que viva.

Por lo que oigo en los medios de comunicación, esta vez la desgracia se ha cobrado más de treinta vidas, teniendo en cuenta a los tripulantes considerados oficialmente como «desaparecidos». El balance es, ya de por sí, anodante. Pero pienso en los habitantes de las barriadas próximas a la refinería de CEPSA y se me hiela la sangre al considerar lo que hubiera podido suceder si el incendio se hubiera transmitido a los combustibles que aquella almacenaba en el momento de la explosión.

Sé que las refinerías tienen sistemas de seguridad bastante estrictos. Pero también sé que esos sistemas no pueden eliminar los riesgos. Por mucho que se reduzca el peligro, sigue existiendo.

Yo pido a la Administración que, por lo que más quiera, haga lo imposible para que esas auténticas bombas potenciales sean alejadas cuanto antes de los núcleos de población. Como sea. Cuesten lo que cuesten las transformaciones que deban hacerse. Porque mañana puede ser ya tarde.

MARIA HERNANDEZ  
Huelva

calidad y de técnica de su revista, de la que soy lector desde hace muchos años.

Por eso me duele más ahora pedirle que me den de baja en su envío.

El acusadísimo carácter político que viene manifestando en su contenido coloca a la revista en el campo de las publicaciones propagandísticas que ya no es de mi particular interés.

Este cambio se manifiesta aún más en la admisión de colaboraciones en temas monográficos y culturales como el último número 231 de abril sobre la bellísima y marinera Fuenterrabía. ¿Se puede admitir la demagogia chabacana del autor del artículo al relacionar las vacaciones en Fuenterrabía con las marquesas que huyeron de allí con «celeridad propia de su severo linaje»? La cita del sacerdote confesor; de los 40 años de verano de los «aguerridos madrileños», al parecer también huidos; del Palacio de Ayete, residencia de Franco, con su plata producto del robo; de la cita reiterada sobre aquellos veraneantes «gente de poco leer en general», que no saben distinguir un olivo de un tamarindo; de aquellos cristales antibalas para que las balas de goma de los guardias, disparadas contra los manifestantes, no sobresalten las meriendas en un Gran Hotel... No falta su cita al periódico ABC, claro está, y así sucesivamente, aunque luego prodiga los conocimientos profundos del autor sobre la ciudad, aunque en menos líneas que las dedicadas a aquellos desahogos del autor.

En fin, no le va a uno este tipo de literatura (?) y de publicaciones.

Con toda atención le saluda,

José GONZALEZ  
ROBATO  
(Madrid)

# SUMARIO



EDITORIAL .....	3
CARTAS DE LOS LECTORES .....	4
ULTIMA PAGINA .....	90

## REPORTAJES

REFORMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL: Un proyecto para el futuro .....	6
ESPAÑA-PORUGAL: Un acuerdo polémico .....	20
CENSO DE BUQUES: La lista de los trescientos .....	24
GASOLEO PESQUERO: Llegó la subvención .....	26
VOCES DEL MAR: «Faenando» .....	28
JET-FOIL: Ni barco ni avión, sino todo lo contrario .....	32
CREDITO SOCIAL PESQUERO: Setenta años al servicio del mar ..	36
NUEVA CASA DEL MAR EN CANARIAS .....	40
ALGECIRAS: La bahía fue un infierno .....	44
WORLD FISHING EXHIBITION: La Olimpiada de la Pesca .....	54
BENCHIJIGUA: Algo más que un barco .....	60

## ENTREVISTAS

Luis García de Blas: «EL FUTURO DE LAS PENSIONES ESTA GARANTIZADO» .....	10
Fernando Fernández Tapias: «NUESTRA FLOTA PUEDE SER COMPETITIVA EN EL EXTERIOR» .....	72

## SECCIONES

DEL MAR A LA MESA: Los chanquetes .....	64
INFORME: La crisis de la Marina Mercante .....	67
SALUD: Las caries, un doloroso problema .....	82
CULTURA: Cataluña desde el mar .....	86
GREMIO DE MAREANTES .....	88

Junio

EN PORTADA



El proyecto de Ley de Medidas Urgentes para la Reforma de la Seguridad Social, presentado en el Congreso por el Gobierno, ha suscitado un amplio debate en todo el país. En este número de HOJA DEL MAR, encontrará el lector una amplia documentación sobre el tema.

Foto portada:  
Antonio de Benito

N.º 233

# SEGURIDAD SOCIAL

# UN PROYECTO

**E**l objetivo es reforzar la política de ingresos y recaudación, de un lado. Del otro, racionalizar los gastos. Y, en conjunto, salvar del naufragio a la Seguridad Social. Hablamos, por supuesto, de la Ley de Medidas Urgentes para la Racionalización de la Estructura y de la Acción Protectora de la Seguridad Social. De la reforma de la Seguridad Social. Y Luis García de Blas, su secretario

general, despliega toda una batería de argumentos —datos, hechos, cifras— para defender que la reforma debe hacerse. Y que el camino es la ley en marcha.

La realidad es que vivimos en un país en el que, por efecto de la paulatina transformación de la pirámide de la población combinada con la evolución de la coyuntura económica, cada vez son más las personas a las que el Estado debe

mantener —o aspirar a mantener—, en tanto decrece el número de quienes alimentan las arcas públicas. Dicho de otro modo: se incrementan las filas del ejército de parados y de pensionistas, pero disminuyen las de los asalariados. Más gastos, menos ingresos. Aparece entonces, inevitablemente, el fantasma de la quiebra. La nueva ley —insisten sus defensores— no pretende sino salir al paso de esa

siniestra amenaza. Atajarla. Abrir una puerta al futuro.

Luis García de Blas sostiene que es falso que se trate de «recortar» las pensiones. Y asegura que el blanco enfilado es la insolidaridad social y el fraude, verdaderas plagas del sistema actual. Acabar con los privilegios que, mediante la picaresca, se han ido creando a lo largo de la historia de nuestra Seguridad Social. Y racionalizar. Racionalizar

## EL DECALOGO DE LA REFORMA

«En primer lugar, el Gobierno ha pretendido garantizar los derechos adquiridos de los actuales pensionistas. Y ese objetivo se cumple escrupulosamente en el proyecto de ley.»

«También ha pretendido el Gobierno garantizar la revalorización automática de las pensiones. Una garantía que no existía en nuestro sistema.»

«En tercer lugar, el proyecto pretende distribuir más justamente los recursos con que cuenta o con que vaya a contar en el futuro la Seguridad Social. Y eso implica una redistribución que favorezca a los colectivos más necesitados.»

«El proyecto de ley pretende reforzar los mecanismos de lucha contra el fraude. Y refuerza también los instrumentos para eliminar los privilegios que se han ido enquistando en el sistema.»

«Es imprescindible una simplificación en la estruc-

tura del sistema de la Seguridad Social y, para ello, se suprimen seis regímenes especiales de los once que existían.

«Se elimina el requisito de estar en situación de alta para obtener una pensión, con lo que nuestro sistema se

acomoda al de los países europeos.»

«En el proyecto se prevén los mecanismos de opción para los que, pudiendo haber ejercitado su derecho a solicitar una pensión, puedan elegir entre la pensión que les hubiera correspondido por el



# ARA EL FUTURO

paso a paso: proponiéndose objetivos limitados, pero alcanzables, y realizándolos gradualmente. Marchando luego a por metas más ambiciosas. Ahora es la hora de las pensiones. Mañana será la Sanidad. Luego...

Frente a las críticas y escepticismo de otros, García de Blas es tajante: «No hay otros modelos. Hasta ahora, yo sólo he visto críticas, pero no alternativas.»

## RMA

sistema antiguo o por el nuevo.»

«No sólo está previsto el derecho de opción, sino también los mecanismos transitarios de aplicación progresiva, para que algunas de las medidas entren en vigor de forma escalonada.»

«Con la reforma de la Seguridad Social, gozarán de cobertura colectivos que, por determinadas circunstancias, no han podido cotizar.»

«En definitiva, para que el sistema sea estable, justo y solidario, es necesario que exista una mayor equivalencia entre lo que se percibe y lo que se cotiza.»

(Joaquín Almunia, ministro de Trabajo y Seguridad Social.)

MATERIAS	SITUACION ACTUAL	CONFIGURACION FUTURA
<b>ASISTENCIA SANITARIA</b>		
<b>Causa</b>	La enfermedad.	Tratamiento Integral de la Salud.
<b>Prestaciones Sanitarias</b>	Asistencia médica y farmacéutica, no se desarrolla la Atención Psiquiátrica.	Educación Sanitaria. Atención Primaria Integral de la Salud. Asistencia especializada. Prestación de productos terapéuticos. Orientación familiar. Atención Psiquiátrica. Promoción y Mejora de la Salud (Ocupacional).
<b>Beneficiarios</b>	La población protegida por la Seguridad Social (hay excepciones en los que se universaliza; parados sin derecho a subsidio y minusválidos).	Todos los ciudadanos y no sólo la población protegida por la Seguridad Social (universalización de la asistencia conforme a lo dispuesto en la Constitución).
<b>SERVICIOS SOCIALES</b>		
<b>Causa</b>	La atención ante la marginación social de los trabajadores producida por la vejez y/o la invalidez.	La atención ante situaciones de necesidad social de los ciudadanos y la prevención de la marginación social
<b>Prestaciones Sociales</b>	— Servicios Sociales de atención a pensionistas. — Servicios Sociales de atención a minusválidos.	— Información y orientación sobre derechos y recursos sociales. — Ayuda a domicilio (mantenimiento del hábitat familiar). — Prevención, cooperación y reinserción social. — Alojamiento, manutención y convivencia (residencias, hogares, clubs, familias sustitutas y centros en general)
<b>Beneficiarios</b>	La población protegida por la Seguridad Social que ha perdido la condición de activo por causa de vejez y/o invalidez (tercera edad o minusválidos).	Todos los ciudadanos en estado de necesidad y no sólo la población protegida por la Seguridad Social (universalización de la asistencia y prestaciones sociales conforme a lo dispuesto en el artículo 41 de la Constitución).

MATERIAS	SITUACION ACTUAL	CONFIGURACION FUTURA	MATERIAS
<b>ESTRUCTURA</b>	<p>Existe un único nivel proector, de carácter contributivo y apoyado fiscalmente con cantidades crecientes.</p> <p>Afecta a la población activa (sí bien con importantes exclusiones).</p> <p>Se halla insatisfactoriamente complementado por un régimen de «asistencia social» impropia (en cuanto que contributivo aunque no exigible) y por un régimen de «mejoras voluntarias» excesivamente condicionado y limitado por la propia Ley.</p> <p>En paralelo, actúa la Asistencia pública y un conjunto de servicios sociales asistenciales, cuyos beneficios no constituyen –en general– derechos subjetivos públicos.</p> <p>En su ámbito de acción protectora se incluye la asistencia sanitaria y los servicios sociales relacionados con las contingencias ( invalidez, vejez ... ) que atiende el sistema</p>	<p>Estructura de las prestaciones:</p> <p><b>1) Básicas contributivas</b>.- De extensión a toda la población activa sin excepciones. Constituido para la garantía de rentas de sustitución hasta un tope máximo. Protección en los casos de incapacidad temporal y permanente, de jubilación, de supervivencia y de ayuda familiar.</p> <p><b>2) Asistenciales no contributivas</b>.- De extensión a todos los no protegidos –o insuficientemente atendidos– por el nivel contributivo; potencialmente universalista, por tanto. Constituido para garantía de ingresos mínimos en casos de necesidad tipificados: Invalidez, vejez y paro. Engloba, además, los servicios sociales y de salud conexos.</p> <p><b>3) Complementarias libres</b>.- De constitución voluntaria. De extensión subjetiva y objetiva paralelas a las del nivel básico contributivo.</p>	<b>PRESTACIONES ECONOMICAS</b> <b>Incapacidad temporal</b> <b>Duración</b>  Cuantía del Subsidio  <b>Maternidad</b> Duración.  Beneficiarios  <b>Prestaciones Familiares</b> Cuantía del Subsidio por hijo a cargo  Beneficiarios  <b>Pensión de jubilación o vejez</b> Edad normal jubilatoria  Requisitos  Cuantía.  Revalorización.  <b>Pensión de Invalidiz.</b> Requisitos  Grado.  Cuantía.  <b>Viudedad.</b> Requisitos  Cuantía.  <b>Otras pensiones de supervivencia.</b> Beneficiarios
<b>FINANCIACION</b>	Cuotas de asegurados y empresas, y crecientes subvenciones estatales.	A partir de un período transitorio: <b>las prestaciones básicas contributivas</b> con cuotas y subvenciones estatales decrecientes; <b>las prestaciones asistenciales no contributivas</b> con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (prestaciones dinerarias, servicios de salud y servicios sociales); y <b>las prestaciones complementarias libres</b> , con cargo a los propios beneficiarios (desgravaciones fiscales a entidades no lucrativas y a quienes cumplan determinadas previsiones legales de garantía).	
<b>GESTION</b>	Pública, con numerosas excepciones.	<p><b>En las prestaciones contributivas</b>: pública, con colaboración privada restringida;</p> <p><b>en las asistenciales no contributivas</b>: pública (para los servicios de sanidad con colaboración privada singular);</p> <p><b>en las complementarias libres</b>, privada (con posibilidad de participación de instituciones públicas en régimen privado)</p>	

# SEGURIDAD SOCIAL

**ESQUEMA DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS EN EL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN RELACION CON SU SITUACION ACTUAL**

SITUACION ACTUAL	CONFIGURACION FUTURA
Máxima de 18 meses prorrogables hasta un total de 6 años (con Invalidez Provisional); con anterioridad, se puede producir el paso a la invalidez permanente.	Dieciocho meses, que deben ser agotados en todo caso antes de pasar a la situación de invalidez. Se suprime la situación de Invalidez Provisional.
60 – 75% de la base, diferente según la contingencia – profesional o común – determinante de la necesidad.	Mismos porcentajes, sobre la base uniforme (común para todas la contingencias)
14 semanas.	15 semanas, 9 de ellas forzosas «post-parto».
Trabajadoras aseguradas en casos de alumbramiento.	Trabajadoras aseguradas en casos de alumbramiento y de adopción de menores. En este último caso la duración será de 4 semanas.
250 pesetas mensuales.	Aumento de cuantía, financiado con la supresión de otras prestaciones familiares cuya supresión se propone (subsidios de pago único por nupcialidad y natalidad y subsidios periódicos por esposa a cargo).
Asegurados con menores a cargo y pensionistas y perceptores de prestaciones periódicas.	Pensionistas, desempleados subsidiados y asegurados con ingresos bajos (exentos de declaración para el IRPF).
Rígida a los 65 años, salvo anticipada por aplicación de Derecho Transitorio o, excepcionalmente, por trabajos penosos, tóxicos e insalubres. Recientemente, también por jubilación parcial con contrato de relevo.	Mantenimiento de la edad normal en los 65 años, pero incorporando un cuadro completo de alteraciones de esa edad (jubilación «a la carta»), con bonificaciones, con reducciones o sin efecto, según los casos, en la cuantía de la pensión.
1) Entre otros, hallarse en alta o situación asimilada en la fecha del hecho causante. 2) Exigencia de un período de cotización previo inmediato a la fecha del hecho causante («carencia cualificada»); 700 días	1) Se suprime el requisito de alta o situación asimilada. 2) Supresión del requisito de «carencia cualificada».
1) Base reguladora en función de las cotizaciones de los últimos años. 2) Porcentaje variable, según años cotizados.	1) Consideración de un número más amplio de bases de cotización (actualizadas a la fecha del hecho causante). 2) Establecimiento de nuevo porcentaje según años cotizados. 3) Se establecen dos partes: parte fija (uniforme para todos los asegurados) y parte variable (en función de los datos propios).
Periódica, pero de libre determinación (revalorización «de circunstancias»).	Automática, según un índice determinado en la Ley.
1) Situación de alta o asimilada. 2) Carencia «cualificada»: cinco años cotizados dentro de los 10 anteriores inmediatos.	1) Se suprime el requisito de alta. 2) Se suprime la carencia cualificada.
Opera un sistema formalista y rígido de conceptuación de la invalidez en grados: parcial, total, absoluta.	Se suprimen los grados. Para graduar la protección se considerarán por el órgano «ad hoc» datos personales (edad, limitaciones físicas...) y socioeconómicos (posibilidades de reempleo, de formación profesional...).
Opera con independencia de las fórmulas aplicadas para las demás pensiones.	Cálculo a partir de la pensión de jubilación teórica individual. (Un porcentaje sobre la misma).
Alta y carencia cualificada.	Se suprinen ambos requisitos y se establece un nuevo régimen de incompatibilidades y de acceso a la protección, diversificándose – según circunstancias personales o familiares de la viuda – los tipos de ayuda económica.
Calculada según fórmulas propias e independientes de las de las demás pensiones.	A partir de la pensión de jubilación teórica del causante (un porcentaje sobre la misma).
Discriminación por sexos.	Supresión de la discriminación por sexos.

(\*) El desempleo (protección contributiva) y el paro (protección asistencial) operan al margen del sistema.

# **LUIS GARCIA DE BLAS: "EL FUTURO DE LAS PENS"**

**Pocas leyes han resultado tan polémicas como la presentada por el Gobierno para la reforma de la Seguridad Social.**

**En esta entrevista, Luis García de Blas, secretario general de ese organismo, explica las razones de la nueva situación y contesta a las principales críticas vertidas sobre el proyecto de Ley.**

José María Sulleiro  
Concha H. Carazo

**E**n qué medida va a afectar el Proyecto de Ley a los actuales pensionistas?

—El Proyecto de Ley no afecta para nada a los pensionistas actuales, ya que sólo se refiere a las futuras pensiones de invalidez y jubilación. Lo que se intenta con esta reforma es defender un marco estable para el futuro sistema y, de esa manera, ofrecer unas garantías adicionales a los viejos pensionistas, en la medida en que se van a solucionar algunos problemas existentes para conseguir la revalorización constante de las pensiones.

—¿Podría concretar en pocas palabras el contenido de las medidas que propone el Gobierno?

—Yo definiría esta reforma como un conjunto de medidas racionalizadoras, cuyo objetivo esencial es evitar el gasto insolidario y encontrar un marco de financiación que tenga estabilidad.

—Pues, a tenor de las críticas, no parece que un sector del país lo haya entendido así.

—Es probable que no lo hayamos explicado bien, o que las informaciones no hayan llegado a la opinión pública con la debida transparencia. Este Proyecto de Ley tiene cuatro elementos muy importantes que quiero que se entiendan bien. En primer lugar, se trata de mejorar la acción protectora, con una revalorización de las pensiones y con la creación de una imputación de bases cuando no haya existido obligación de cotizar. Es decir, extender el sistema de aquellos que no han podido cotizar.

En segundo lugar se pretende luchar contra el fraude. Para ello se ha elevado la base reguladora, a efecto del cómputo de la pensión, de dos a ocho años y se han elevado también los períodos de carencia.

En tercer lugar, el proyecto intenta hacer un gasto más so-



**MAR**

# DNES ESTA GARANTIZADO!!



# «El colectivo del mar saldrá muy beneficiado»

lidario y destinar más prestaciones a las clases con menos recursos. En este sentido se van a tomar dos medidas: la primera, la reordenación de la protección familiar, suspendiendo las ridículas ayudas por esposa, nacimiento, etc., y concentrándolas en la ayuda a los desempleados o a aquellas personas con ingresos inferiores a las 500.000 pesetas. La segunda, aumentando la prestación de las llamadas pensiones FAS (Fondo de Asistencia Social), a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y que están destinadas a las personas que, por no haber cotizado a la Seguridad Social, no tienen derecho a sus beneficios.

Y, finalmente, se pretende racionalizar la gestión y estructura del sistema. Se van a eliminar seis Regímenes Especiales, que pasarán al General, ya que representan a un colectivo mínimo de personas y que hacen muy compleja la gestión.

—**A qué modelo de Seguridad Social apunta el conjunto de reformas que está desarrollando el Gobierno?**

—El objetivo de nuestro modelo es, de un lado, reformar la política de ingresos y recaudación, y, de otro, la política de gastos. En este último aspecto hay que aclarar que no se está contemplando una política de recortes, como cree la opinión pública, sino todo lo contrario: el gasto de protección social va a seguir aumentando y lo va a hacer mucho más rápidamente que el Producto Interior Bruto (PIB). Lo que pasa es que los proyectos que está adoptando el Gobierno van en la línea de la racionalización para evitar lo que venía sucediendo hasta ahora, y es que buena parte de los gastos que

se generaban eran poco solidarios. Ahí está el caso de la «compra» de pensiones. El ejemplo más claro es el de aquellas personas que, empezando a trabajar muy temprano, entraban a cotizar tarde y con el mínimo imprescindible para conseguir una pensión. Esta actitud insolidaria repercutía en los demás cotizantes, que tenían que financiar la pensión de los que prácticamente no habían cotizado.

—**En cualquier caso, ¿la reforma tiende a reducir el gasto?**

—Efectivamente, en el proyecto también hay un intento de reducir el gasto, pero no en el sentido de bajarlo, sino en el de conseguir que su crecimiento sea algo menor. Aun así, va a ser enorme y va a seguir creciendo en los próximos cinco años en un 82 por 100 en pesetas corrientes y un 32 por 100 en pesetas reales. Es decir, que la capacidad adquisitiva de las pensiones va a ganar un 32 por 100.

De lo que se trata verdaderamente es de racionalizar ese gasto y de buscar unos mecanismos que mejoren nuestra estructura de recaudación, luchando contra el fraude y haciendo que se acerque la estructura de tipos y bases a lo que pudiéramos llamar el régimen general en los regímenes especiales, además de buscar que la aportación del Estado a la Seguridad Social siga creciendo. Lo que sí define el Libro Naranja es que el Estado no puede seguir aportando dinero en tasas tan altas como las de años anteriores, porque, si sigue así, se puede llegar a la quiebra del sistema financiero. Pero la prueba de que la aportación del Estado a la Seguridad Social se mantendrá es que, para los Presupuestos de 1986, se ha previsto

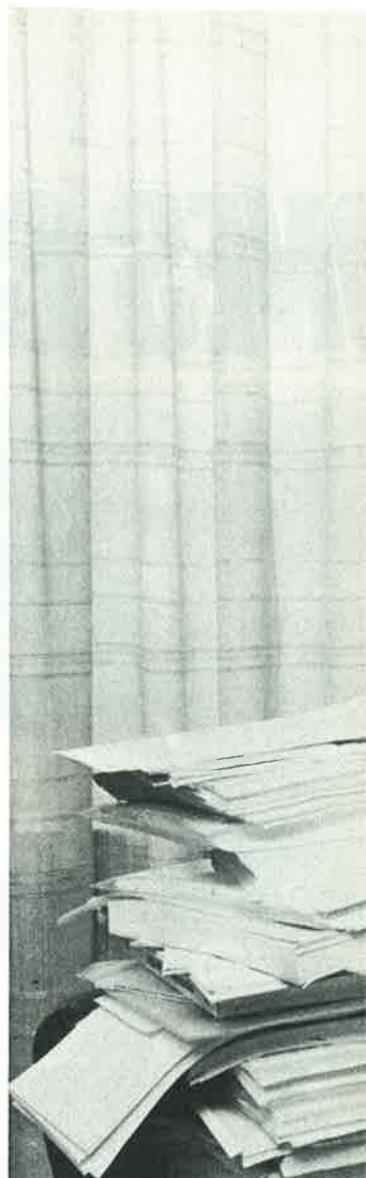
que ésta sea ya de un billón de pesetas en lugar de los 750.000 millones que se han dado este año.

—**Una de las acusaciones más comunes que se hacen al proyecto de reforma es que responde a la necesidad de reducir el déficit público. Y que, a la hora de recortarlo, se ha optado por hacerlo en los gastos sociales.**

—Eso es incierto, aunque sé que un argumento que se está manejando es que este Gobierno gasta poco en protección social, si se compara con otros países; pero las comparaciones hay que hacerlas en todos los sentidos. También los salarios de este país son distintos, como lo es el PIB. Cuando se hacen esas comparaciones, no se dice que el gasto de protección social ha crecido en España a un ritmo intensísimo, no comparable al de ningún otro país. En Europa, este tipo de gastos se ha reducido o se ha contenido en estos últimos años, mientras que aquí han llegado a tener cotas de aumento de hasta el 0,3 y el 0,4 por 100 del PIB, porque a los gastos de pensiones hay que añadir los de desempleo.

La decisión de dónde se deben gastar las partidas presupuestarias le corresponde al Parlamento, porque no se puede financiar todo lo que se quiere. Para ello habría que preguntarle a los españoles qué cantidad más de impuestos están dispuestos a pagar para financiar todos los gastos que se quieren hacer. Así pues, las palabras recorte o reducción no son correctas, en la medida que el gasto va a seguir aumentando; como tampoco va a haber recorte individual de las pensiones. Eso es incorrecto.

—**¿Por qué es incorrecto?**  
—Porque existe un fenó-



meno del que todos somos conscientes y es que las pensiones han ido perdiendo su capacidad adquisitiva. Según los datos de que disponemos, desde el año 1977 a 1984, solamente los pensionistas que cobraban cantidades más altas han mantenido o elevado su capacidad de compra. El resto de los pensionistas no ha visto crecer sus ingresos al mismo nivel que los precios. Ello sucedía porque, ante la inestabilidad del sistema, todos los gobiernos decidían subir las pensiones a aquellos que más lo necesitaban. Así, las pensiones de hasta 800.000 pesetas se revalorizaban, mientras que las demás sufrián un crecimiento cero. Esta situación era sostenible en el pasado, pero, con los datos que tenemos ahora, nos damos cuenta que las pensiones nuevas no son tan bajas de entrada como las antiguas, ya que la media es de unas 62.000 pesetas y



## LUIS GARCIA DE BLAS:

40 años.  
Casado, tres hijas.  
Nació en Madrid.  
Licenciado en Ciencias Económicas.  
Economista del Ministerio de Industria y del Servicio de Estudios del Banco de España.  
Profesor de Estructura Económica de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense de Madrid.  
Autor de numerosas publicaciones, entre ellas «La Reforma de la Seguridad Social y los Servicios Sociales».

### Reducción de gastos:

«SALIMOS AL PASO DE UNA SITUACION INSOSTENIBLE. ESTA NO ES UNA REFORMA PARA AHORRAR DINERO, SINO PARA GASTARLO MEJOR. ES INCORRECTO HABLAR DE RECORTE INDIVIDUAL DE LAS PENSIONES»

algunas superan las cien mil. Con el actual régimen, es imposible mantener el nivel adquisitivo de este tipo de pensión.

Lo que intentamos con este proyecto de ley es cambiar todas las bases estructurales en la forma de calcular una pensión y, por tanto, fijar unas pensiones iniciales más razonables y elevarlas anualmente. Nos parece mejor este sistema que el de poner unas pensiones altas de entrada para luego congelarlas. Además, es muy importante resaltar que la Ley contempla la revalorización individual de las pensiones en virtud de la inflación. Eso quiere decir que, una vez que se fije la pensión, ésta tiene una subida que mantendrá el poder de compra permanentemente. Para ello, hemos hecho unos cálculos en los que, sobre una tasa de inflación del 5 por 100, durante los 15 años que aproximadamente dura la vida de un pensionista, con el nuevo sistema cobrará más pesetas al final de su vida que con el sistema anterior.

—Sin embargo, esa revalorización no es tan automática, ya que el Gobierno la decide según la tasa de inflación futura y no sobre la pasada. ¿Qué sucede si el Gobierno calcula una tasa de inflación del cinco por

# «Hasta ahora, los gastos generados eran poco solidarios»

ciento y luego resulta ser del siete?

—El Gobierno entiende que existen varias razones para no introducir la cláusula de revalorización automática como se contempla en los convenios colectivos. Primero, por pura coherencia política: si un gobierno define toda su política económica para conseguir unos objetivos, como puede ser el de reducir la tasa de precios, lo que ha de hacer es poner a su disposición todos los mecanismos legales para conseguirlos y no para desviarse.

Hay otro argumento, y es que resulta mejor que las cláusulas de revisión sean acuerdos entre partes y no por decisión del Gobierno o por un Proyecto de Ley. También existe una tercera razón, y es la estabilidad de una norma que va a aprobar el Parlamento. La sociedad puede entender que se produzca un desajuste en los objetivos, pero también debe conocer con qué vamos a financiar ese desajuste y aumentar la recaudación no es tan fácil.

Finalmente, existe una cuarta reflexión: si se produce una desviación entre los precios esperados y los reales, habrá que ver a quién se favorece: o se favorece a los pensionistas que entran con cantidades ya altas o a los actuales. Si nos planteamos el tema con honestidad, habrá que favorecer más a estos últimos.

Todo este conjunto de razones hacen que no tenga sentido introducir la cláusula de revisión automática en el Proyecto de Ley.

—Por ese sistema, los pensionistas no estarán pendientes de una decisión gubernamental, pero sí de la diferencia entre la tasa real y la tasa prevista para saber si van a mantener su poder adquisitivo.

La situación es la misma que la de los trabajadores en

activo. Si aplicamos la cláusula automática en las pensiones, deberíamos hacer lo mismo en los convenios. La experiencia de otros países indica que este sistema no es el más acertado. Ahí está el caso de la escala móvil, que ha sido suprimida en Italia. Este tipo de revisión automática, si se contempla en una ley, se convierte en un mecanismo muy rígido. Lo mejor es revisar anualmente los problemas, y no en el marco de una ley que va a servir para mucho tiempo.

—También se ha criticado al proyecto porque, al aumentar el tiempo de cómputo hasta los últimos ocho



años para fijar la pensión, evita el fraude, pero parece castigar tanto a justos como a pecadores.

—Se ha entendido mal lo que significa este punto en la Ley. Efectivamente, la elevación del cómputo a ocho años se ha hecho para evitar el fraude, pero hay que matizar que hasta ahora se computaban los últimos 24 meses más favorables de los últimos siete años, que normalmente coin-

cidían con los dos últimos años de cotización, pero no se actualizaban. Se sacaba la media y esa era la base reguladora de la pensión. Ahora, con el Proyecto de Ley, se cogen esos mismos 24 meses y se le añaden los seis años anteriores, pero actualizados. Es decir, convertidos a pesetas actuales. ¿Por qué se da este paso? Pues porque, para acabar con el fraude, no es suficiente la inspección, ya que ésta no puede controlar que en una empresa se ascienda a los trabajadores no por méritos laborales, sino como trampa para aumentar la cotización y, por tanto, la pensión. Ahí se entra en un problema de voluntad de partes y la inspección se ve impotente.

Además de estas medidas antifraude, el Proyecto de Ley introducirá otra mejora importante que afectará a los trabajadores que no hubiesen tenido obligación de cotizar durante un cierto período, ya que se les va a imputar en la base reguladora como si hubiesen cotizado. Esto beneficiará a los trabajadores autónomos y, muy especialmente, a las gentes del mar.

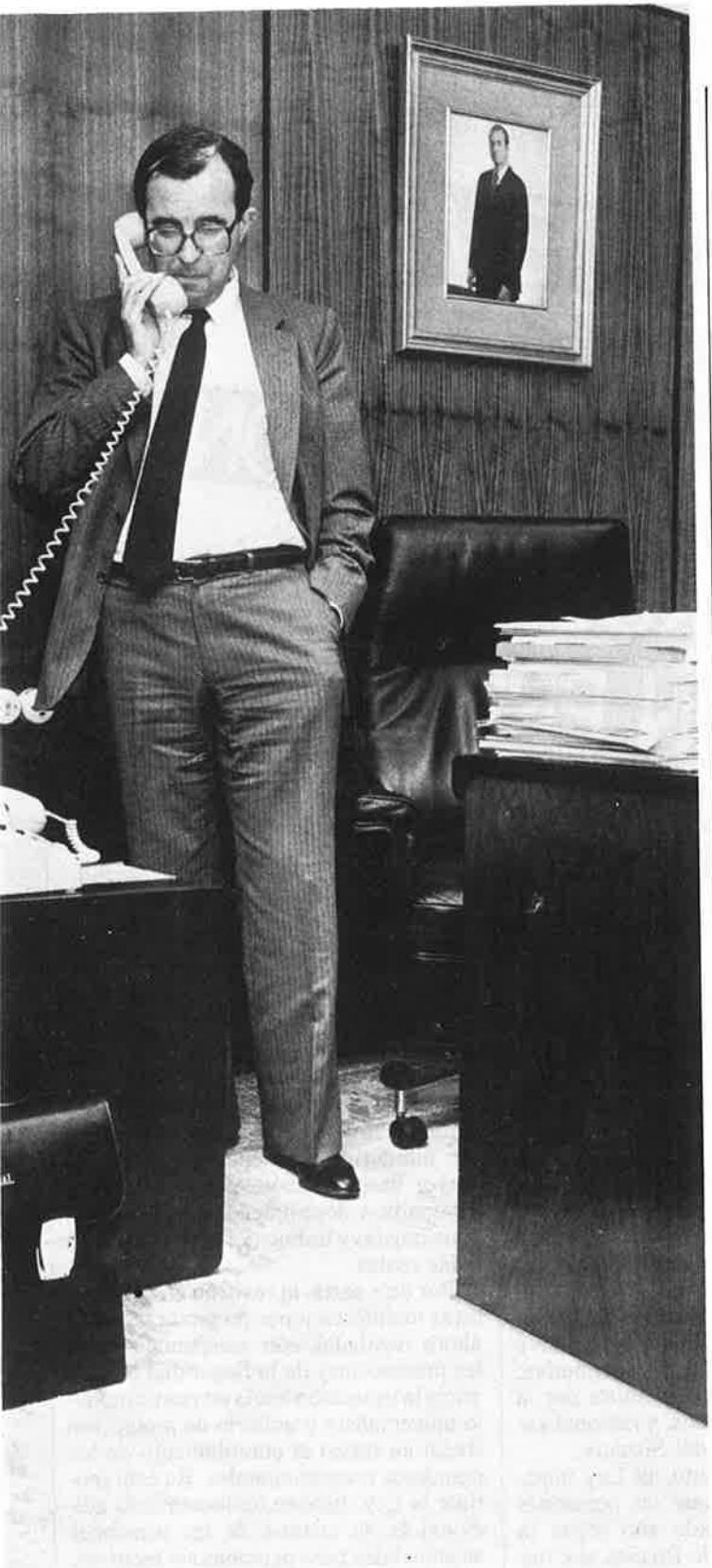
—Se acusa a la Administración de intentar conseguir un sistema financiero más estable a base de reducir gastos, mientras que, según algunos datos, las empresas tienen unas deudas con la Seguridad Social que ascienden a más de un billón de pesetas.

—Eso no es cierto, y prueba de ello es que esta Administración ha cambiado ya el sistema de cobro de deudas. Se ha aumentado el procedimiento de inspección y se ha implantado un sistema de cobro mucho más ejecutivo, aunque hay que reconocer que existía una deuda histórica que se ha ido acumulando durante años, pero que, según nuestros datos, no es tan alta como se ha



dicho, pues no alcanzará ese billón y medio que se maneja.

Lo que hemos hecho ha sido censar esa deuda, después de analizar más de 300 millones de documentos. Además, hemos agilizado el procedimiento para cobrar la deuda, pasando de la Magistratura de Trabajo a la propia Inspección del Ministerio de Economía y Hacienda.



## Subidas anuales:

«QUEDA ASEGURADO  
EL PODER  
ADQUISITIVO»

Las deudas que se puedan cobrar se cobrarán. De ello puede estar segura la ciudadanía, pero también tendrá que comprender que habrá otras que no recuperaremos, porque los empresarios se han fugado al extranjero, han quebrado o han desaparecido las empresas.

Según la nueva normativa, a los empresarios que no paguen se les iniciará el proceso de cobro a los veinte días, a no ser que, por dificultades económicas, nos hayan pedido el aplazamiento de pago. Pero, lo que no se puede afirmar es que si cobramos esa deuda histórica se solucionaría el problema de financiación de la Seguridad Social. Cobrar la deuda sería un respiro para dos o tres años, pero el problema seguiría existiendo. Esto no es una reforma para ahorrar dinero, sino para gastarlo mejor.

Lo que sucede es que, cuando se nos hacen estas críticas y se vierten estas acusaciones, lo que se intenta es ocultar la incapacidad para presentar otros modelos, que no los hay. Lo deseable en este debate es que cada colectivo presente su modelo, como lo ha hecho el Gobierno. Y, hasta ahora, yo sólo he visto críticas, pero no alternativas.

—No se ha explicado suficientemente cómo se van a aplicar los períodos transitorios.

—El Proyecto de Ley contempla dos mecanismos diferentes: uno para los trabajadores por cuenta propia y otro para los que trabajan por cuenta ajena. En primer lugar, se ha elegido un período de carencia de 15 años, porque consideramos que la vida media de un pensionista es de quince años, y, es obvio que con un período menor se plantea un desequilibrio entre lo que se cotiza y lo que se percibe. El objetivo es que exista un ajuste entre ambos. Es decir, que el pensionista financie una parte de su pensión.

Los períodos transitorios para el trabajador por cuenta ajena afectan a los que están entre los 55 y los 65 años. Para los que trabajan por cuenta propia, se aplicarán entre los 60 y los 65 años. Se

les trata de modo diferente porque el trabajador por cuenta ajena no tiene un tope de jubilación, mientras que el que trabaja para otro sí tiene un tope, ya que se le obliga a jubilarse. Sentado que el proyecto tendrá plena virtualidad en 1995, un trabajador por cuenta ajena tendrá unos períodos de carencia que serán de medio año por cada uno que le falte para cumplir los 65 años, y así llegará a 1995 con los 15 años que fija la ley.

En el caso de los autónomos, el mecanismo será distinto, porque tendrá que sumar a los diez un año más por cada uno que le falta para los 65, de forma que a un trabajador que tenga 64 años le vamos a pedir once años; con 63, doce; con 62, trece, y así sucesivamente hasta que tenga los 15 años de cotización obligatoria. Con este procedimiento, no sólo se evita que algunos se incorporen a la Seguridad Social en la última etapa de su vida y cobren una pensión que no se ha financiado, sino que habrá más gente que pueda acogerse a la pensión. Actualmente, un trabajador al que le faltaran dos meses para cumplir los diez años no podía jubilarse. Ahora, gracias al período transitorio, podrá hacerlo más fácilmente.

—Finalmente, ¿qué repercusión tendrá la futura Ley sobre los trabajadores del mar?

—A los actuales pensionistas no les va a afectar para nada. Y a los futuros les afectará igual que a los demás trabajadores. Claro que, al tratarse de unos colectivos con pensiones medio-altas, se verán notablemente beneficiados. Cuando el proyecto se convierta en ley, los que tienen pensiones entre las ochenta y cien mil pesetas, y que hasta ahora experimentaban subidas muy pequeñas, verán actualizadas sus pensiones cada año de acuerdo con la inflación.

Yo creo que cuando el proyecto sea conocido y analizado, la opinión pública se dará cuenta de que las nuevas normas protegen más al ciudadano que las anteriores. Y no hay que olvidar que los españoles saben más de pensiones que de impuestos.

# PROYECTO DE LEY DE MEDIDAS URGENTES PARA LA RACIONALIZACION DE LA ESTRUCTURA Y DE LA ACCION PROTECTORA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

**D**ESDE los años iniciales de la crisis económica ha sido constante y generalizada la opinión de que la Seguridad Social está necesitada de profundas reformas, punto sobre el que, puede afirmarse, existe hoy una práctica unanimidad por parte de las fuerzas sociales y políticas más representativas.

Pero el ya muy largo proceso indicado, ha hecho que los desequilibrios producidos en el Sistema estén actuando negativamente sobre la economía y el empleo y poniendo en peligro el propio éxito de la reforma que se está abordando, en orden a garantizar su viabilidad y particularmente el mantenimiento del nivel y necesaria actualización de las pensiones.

Por otra parte, la enorme complejidad del Sistema, su grado de consolidación y extensión a la inmensa mayoría de los españoles y la larga duración del tiempo de producción de los efectos de la relación jurídica de Seguridad Social, hacen inviable o muy difícil y quizás estéril un intento de llevar a cabo una reforma omnicomprensiva y formalmente unitaria. Por el contrario, el actual desarrollo alcanzado por el Sistema español de Seguridad Social aconseja, al igual que ha ocurrido en otros países de nuestro entorno, un proceso gradual de reforma que, partiendo del nivel de protección

social alcanzado, corrija las desviaciones y desequilibrios que están poniendo en peligro su mantenimiento y sirva de base sólida para la culminación del proceso en un sistema protector más eficaz y completo.

Las medidas que se aprueban en la presente Ley se inscriben en esa primera fase de rectificación de los defectos y desviaciones más notorias y urgentes, y persiguen los siguientes objetivos: reforzamiento del carácter profesional, contributivo y proporcional de las pensiones de jubilación e invalidez; correlativa mejora de la protección no contributiva; mejora de la eficacia protectora por la reordenación de recursos, y racionalización de la estructura del Sistema.

Para su cumplimiento, la Ley introduce la garantía de que las pensiones serán actualizadas cada año según la evolución del Índice de Precios al Consumo, manteniendo así los pensionistas el poder adquisitivo de sus pensiones; facilita el derecho a causar pensión al suprimir el requisito, hoy existente, de estar en alta en el momento del hecho causante; al mismo tiempo, el incremento del periodo de carencia y la modificación del cómputo de la base reguladora suponen una garantía de que se tiene en cuenta realmente la vida laboral del trabajador, evitando simultáneamente el fraude que se venía ocasionando, en especial en determinados

Regímenes Especiales, que favorecía la práctica insolidaria de la compra de pensiones, haciendo recaer, en definitiva, el coste del fraude sobre los demás trabajadores y pensionistas. Refuerza, por último, el carácter redistributivo del Sistema, reordenando las prestaciones familiares mediante la concentración de la ayuda en las familias con menores ingresos o mayor desprotección, pudiendo ésta ir destinada a desempleados subsidiados, pensionistas y trabajadores en activo con bajas rentas.

Por otra parte, la revisión conjunta de otras manifestaciones protectoras, hasta ahora reguladas con independencia de las prestaciones de la Seguridad Social, inicia la transición hacia un nuevo modelo universalista y unitario de protección social en orden al cumplimiento de los mandatos constitucionales. En este sentido, la Ley dispone un incremento adicional en la cuantía de las pensiones asistenciales para personas sin recursos.

Por último, la Ley garantiza, mediante las disposiciones transitorias oportunas, el paso sin trauma del anterior sistema al que ahora se implanta y, en especial, permite a los trabajadores mayores de 60 años el derecho a optar libremente, en el momento del hecho causante, entre uno o otro sistema.

Por todo ello, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 8 de mayo de 1985, acordó remitir a las Cortes el siguiente

## PROYECTO DE LEY

### ARTICULO PRIMERO

**Supresión del requisito de alta para causar derecho a pensiones de jubilación e invalidez.**

1. Las pensiones de jubilación e invalidez permanente en los grados de incapacidad permanente absoluta para todo trabajo o gran invalidez derivada de contingencias comunes, podrán causarse, aunque los interesados no se encuentren, en el momento del hecho causante, en alta o situación asimilada a la de alta, siempre que, además de los restantes requisitos generales exigibles, reunan el período mínimo de cotización establecido en el artículo siguiente.

2. Para tener derecho a la pensión de jubilación en el caso a que se refiere el número anterior, será necesario haber cumplido la edad de 65 años.

3. Para causar pensión en más de un Régimen de la Seguridad Social, en el supuesto previsto en el número 1 del presente artículo, será necesario que las cotizaciones acreditadas en cada uno de ellos se superpongan, al menos, durante quince años.

### ARTICULO SEGUNDO

**Período mínimo de cotización exigible para causar derecho a las pensiones de jubilación y de invalidez permanente.**

1. El período mínimo de cotización exigible para causar derecho a pensión de jubilación será de quince años, de los cuales, al menos, dos deberán estar comprendidos dentro de los ocho años inmediatamente anteriores al momento de causar el derecho.

2. Para las pensiones de invalidez permanente derivadas de enfermedad común, el período mínimo de cotización efectiva exigible será:

a) Si el sujeto causante tiene menos de 26 años de edad, la mitad del tiempo transcurrido entre la fecha en que cumplió los 16 años y la del hecho causante de la pensión.

b) Si el causante tiene cumplidos 26 años de edad, tres octavos del tiempo transcurrido entre la fecha en que haya cumplido los 20 años y el día en que se hubiese producido el hecho causante, con un mínimo, en todo caso, de cinco años y un máximo de quince años.

En los supuestos previstos en el anterior apartado b), al menos tres años de cotización deberán estar comprendidos dentro de los diez años inmediatamente anteriores al hecho causante.

3. Para causar derecho a pensión de invalidez permanente en los grados de

incapacidad permanente absoluta para todo trabajo o gran invalidez, derivada de contingencias comunes, en los supuestos en que el beneficiario no se encontrase en alta o en situación asimilada a la de alta, en el momento del hecho causante, el período mínimo de cotización exigible será, en todo caso, de quince años distribuidos en la forma prevista en el último párrafo del número anterior.

### ARTICULO TERCERO

**Base reguladora de las pensiones de jubilación e invalidez permanente derivada de contingencias comunes.**

1. La base reguladora de las pensiones de jubilación e invalidez permanente derivada de enfermedad común será el cociente que resulte de dividir por 112 las bases de cotización del interesado durante los 96 meses inmediatamente anteriores a aquél en que se produzca el hecho causante.

El cómputo de dichas bases se realizará conforme a las siguientes reglas, de las que es expresión matemática la fórmula que figura en el anexo de la presente Ley:

Primera.—Las bases correspondientes a los 24 meses anteriores a aquél en que se produzca el hecho causante se computarán en su valor nominal.

Segunda.—Las restantes bases de cotización se actualizarán de acuerdo con la evolución que haya experimentado el Índice de Precios al Consumo desde sus respectivas fechas de devengo hasta aquella en que se inicie el período de bases no actualizables a que se refiere la regla anterior.

2. En los supuestos en que se exija un período mínimo de cotización inferior a ocho años, la base reguladora se obtendrá de forma análoga a la establecida en el número anterior, pero computando bases mensuales de cotización en número igual al de meses de que conste el período mínimo exigible, sin tener en cuenta las fracciones de año, y excluyendo, en todo caso, de la actualización las bases correspondientes a los veinticuatro meses inmediatamente anteriores a aquél en que se produzca el hecho causante.

3. Respecto de las pensiones de invalidez absoluta o gran invalidez derivadas de accidente no laboral, a que se refiere el número 3 del artículo 2.º, para el cómputo de su base reguladora, se aplicarán las reglas previstas en el número 1 del presente artículo.

4. Para los trabajadores por cuenta ajena del Régimen General y de los Regímenes Especiales de la Minería del Carbón, de Trabajadores Ferroviarios, Agrario y Trabajadores del Mar, si en el período que haya de tomarse para el

cálculo de la base reguladora aparecieran meses durante los cuales no hubiese existido obligación de cotizar, dichas lagunas se integrarán con la base mínima de entre todas las existentes en cada momento para trabajadores mayores de 18 años.

### ARTICULO CUARTO

**Revalorización.**

Las pensiones que se causen con aplicación de las modificaciones introducidas en la presente Ley, serán revalorizadas al comienzo de cada año, de acuerdo con el Índice de Precios al Consumo previsto para dicho año.

### ARTICULO QUINTO

**Reordenación de prestaciones económicas.**

1. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, sólo se otorgarán asignaciones mensuales por hijo a cargo.

El Gobierno, por Real Decreto, determinará la nueva cuantía de la asignación mensual por hijos, a cuyo fin se destinarán los recursos económicos que se liberen, como consecuencia de la reordenación de las prestaciones de protección a la familia dispuesta en el párrafo anterior. A tal efecto, podrá disponer que el incremento en la asignación citada se destine exclusivamente a determinados colectivos de afiliados con menores ingresos.

2. Quedan suprimidas las indemnizaciones a tanto alzado en caso de lesiones permanentes no invalidantes derivadas de accidente de trabajo o enfermedad profesional, así como la prestación económica, consistentes en una cantidad a tanto alzado correspondiente por invalidez permanente en el grado de incapacidad permanente parcial para la profesión habitual.

### ARTICULO SEXTO

**Ambito de aplicación.**

1. Lo dispuesto en los artículos primero, segundo, cuarto y quinto de la presente Ley será de aplicación a todos los Regímenes que integran el Sistema de la Seguridad Social.

2. Los números 1, 2 y 3 del artículo tercero se aplicarán a los siguientes Regímenes de la Seguridad Social:

- a) Régimen General.
- b) Régimen Especial de Trabajadores del Mar.
- c) Régimen Especial de Minería del Carbón.
- d) Régimen Especial de Trabajadores Ferroviarios.
- e) Régimen Especial Agrario.

- f) Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.
- g) Régimen Especial de Empleados de Hogar.
- h) Régimen Especial de Futbolistas.

#### **DISPOSICION ADICIONAL PRIMERA**

La cuantía de la pensión de jubilación en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos se determinará, para cada trabajador, aplicando a la base reguladora el porcentaje procedente de acuerdo con la escala establecida para el Régimen General, en función exclusivamente de los años de cotización efectiva acreditados por el beneficiario.

#### **DISPOSICION ADICIONAL SEGUNDA**

El Gobierno, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, procederá a integrar en el Régimen General o en otros Especiales, los Regímenes de Trabajadores Ferroviarios, de Artistas, de Toreros, de Representantes de Comercio, de Escritores de Libros y de Futbolistas, fijando las formas y condiciones de la respectiva integración.

#### **DISPOSICION ADICIONAL TERCERA**

Las asignaciones mensuales por esposa, reconocidas a pensionistas de la Seguridad Social con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, seguirán percibiéndose hasta el 31 de diciembre de 1985.

A partir de dicha fecha, la cuantía de la citada asignación se incorporará a la

pensión que tuvieran reconocida dichos pensionistas en la forma y condiciones que por el Gobierno se determinen.

#### **DISPOSICION ADICIONAL CUARTA**

La cuantía de las pensiones asistenciales a que se refiere la Disposición Adicional Séptima de la Ley 50/1984, de Presupuestos Generales del Estado para 1985, se fija en 12 mensualidades de 12.000 pesetas cada una, más dos pagas extraordinarias del mismo importe que se devengarán en los meses de junio y diciembre.

#### **DISPOSICION TRANSITORIA PRIMERA**

1. Los trabajadores que, reuniendo todos los requisitos para obtener el reconocimiento del derecho de jubilación, no lo hubieran ejercitado, podrán acogerse a la legislación anterior para obtener la pensión en las condiciones y cuantía a que hubieren tenido derecho el día anterior al de entrada en vigor de la presente Ley.

2. Asimismo, podrán acogerse a la legislación anterior aquellos trabajadores que tuvieran reconocidas, antes de la entrada en vigor de la presente Ley, ayudas equivalentes a jubilación anticipada, determinadas en función de su futura pensión de jubilación del Sistema de la Seguridad Social, bien al amparo de planes de reconversión de empresas, aprobados conforme a las Leyes 27/1984, de 26 de julio y 21/1982, de 9 de junio; bien al amparo de la correspondiente autorización del Ministerio de Trabajo y Segu-

ridad Social, dentro de las previsiones de los correspondientes programas que venía desarrollando la extinguida Unidad Administradora del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, o de los programas de apoyo al empleo aprobados por Orden de dicho Ministerio, de 12 de marzo de 1985.

#### **DISPOSICION TRANSITORIA SEGUNDA**

1. Para los trabajadores por cuenta ajena del Régimen General y de los Regímenes Especiales de la Minería del Carbón, Ferroviarios, Agrario y Mar, el período mínimo exigible para causar derecho a jubilación será el que resulte de sumar al período mínimo establecido en la legislación anterior, la mitad del tiempo transcurrido entre la fecha de entrada en vigor de la presente Ley y la del hecho causante de la jubilación, hasta que el período así determinado alcance los quince años.

2. En los Regímenes Especiales de Autónomos, Artistas, Representantes de Comercio, Empleados de Hogar, Toreros y Escritores de Libros, así como en el caso de trabajadores por cuenta propia de los Regímenes Especiales Agrario y del Mar, el período mínimo de cotización exigible para causar derecho a jubilación a quienes, en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley, tengan cumplida la edad de 60 o más años, será el que resulte de sumar al período mínimo exigido en la legislación anterior, el lapso de tiempo que, en aquel momento, le falte para cumplir los 65 años de edad.

3. Lo dispuesto en los números anteriores no será de aplicación a quienes soliciten pensión de jubilación sin encontrarse en alta o situación asimilada a la de alta.

#### **DISPOSICION FINAL PRIMERA**

Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en la presente Ley.

#### **DISPOSICION FINAL SEGUNDA**

Se faculta al Gobierno para dictar las normas de aplicación y desarrollo de esta Ley que entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

#### **ANEXO**

Fórmula de cálculo de la base reguladora a que se refiere el artículo 3, número 1

$$B_r = \frac{\sum_{i=1}^{24} B_i + \sum_{i=25}^{96} B_i}{I_i - I_{25}}$$

112

Siendo:

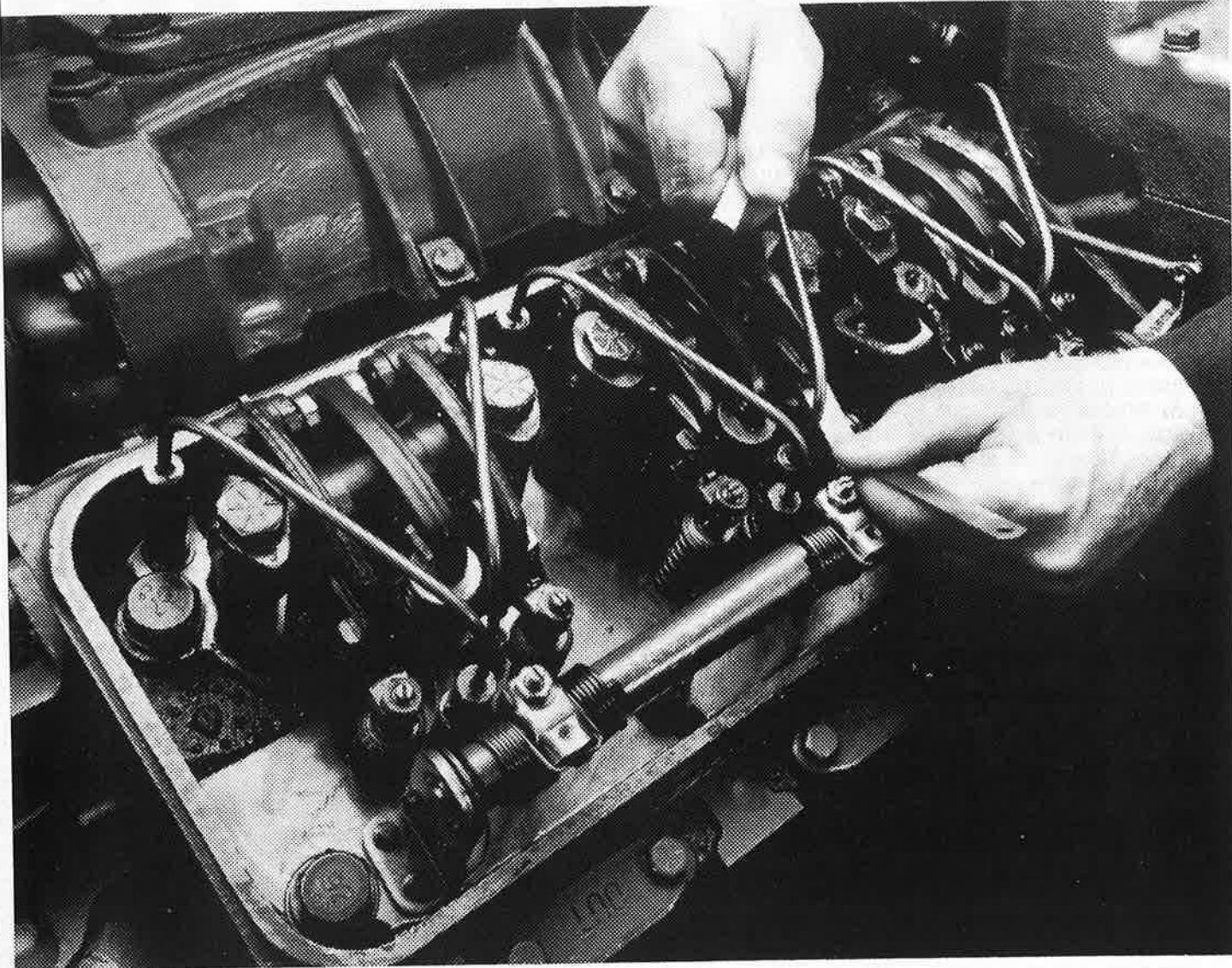
$B_r$  = Base reguladora.

$B_i$  = Base de cotización del mes  $i$ -ésimo anterior al del hecho causante.

$I_i$  = Índice General de Precios al Consumo del mes  $i$ -ésimo anterior al del hecho causante.

Siendo:  $i = 1, 2, \dots, 96$ .

Observe con atención ...



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

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

DISTRIBUIDOR:

**MIGUEL ORTEGA S.A.,**

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



# UN ACUERDO

**N**OVENTA palangreros; 21 barcos de arrastre con lista para 11, y 10 buques en la actividad de cerco. Estos son los resultados más destacables del acuerdo suscrito entre España y Portugal. En total, son 121 los pesqueros que podrán faenar entre las 6 y las 12 millas y la Zona Económica Exclusiva, frente a los 380 que teóricamente lo hacían en 1982. El Gobierno de Madrid ha justificado el acuerdo desde el principio de reciprocidad entre ambos países. La reacción de los armadores, sobre todo los gallegos, ha sido de total rechazo.

Las negociaciones para la aplicación de los acuerdos pesqueros con Portugal, que se modificaban anualmente, estaban prácticamente paralizadas desde 1982. A lo largo de estos dos años y medio tuvieron lugar diferentes encuentros entre los gobiernos de Madrid y Lisboa, si bien, cada día aparecía más lejana la posibilidad de llegar a un entendimiento. La Administración portuguesa pretendía una reducción del esfuerzo pesquero español en sus aguas y, en esa línea, España estaba

dispuesta a limitar la presencia de nuestros barcos desde posturas de igualdad. Sin embargo, siempre que se producían acercamientos importantes en las cuestiones técnicas, surgían las dificultades políticas. Portugal puso de manifiesto su deseo de no llegar a un acuerdo con España hasta que no se produjera el ingreso de ambos países en la Comunidad Económica Europea. Las condiciones recogidas en los tratados de adhesión de ambos Estados en la CEE parecen haber sido condiciones definitivas para poner fin a las discrepancias hispano-portuguesas, aunque grupos del sector estimaban que hubiera sido mucho más positiva la mediación comunitaria para resolver estas diferencias.

Al margen de las razones políticas esgrimidas por Portugal para la denuncia de los acuerdos anteriores, la realidad es que el malestar luso se originaba en un sentimiento de sobreexplotación de sus caladeros. Sin tener en cuenta los acuerdos Miño-Guadiana, en Portugal faenaban hasta 1982 (sobre el papel) 380 barcos, mientras que a la inversa



A Fernando González Laxe le correspondió la difícil tarea de explicar el acuerdo con Portugal ante los periodistas gallegos que asistieron al acto organizado en su honor por la popular revista «El Pope», en Vigo.

# POLEMICO

Con fuertes protestas ha sido acogido el nuevo acuerdo pesquero firmado entre Portugal y España, que reduce sensiblemente, de 380 a 121, el número de barcos que podrán faenar entre las 6 y 12 millas y la Zona Económica Exclusiva. Armadores vascos y gallegos son los más indignados y acusan al gobierno de haber renunciado a los derechos históricos de la Zona.



lo hacían solamente 171.

Las negociaciones hispano-portuguesas estaban también mediatisadas por los compromisos obtenidos por el país vecino en sus conversaciones para su integración en la CEE. El punto más importante fue la declaración de la cigala como producto sensible, únicamente a disposición de las poblaciones costeras portuguesas. Igualmente resultó importante la exclusión de flota para otras especies de fondo durante el período transitorio.

A grandes rasgos, el acuerdo hispano-portugués supone la posibilidad de que faenen 90 palangreros en aguas lusas de la ZEE (Zona Económica Exclusiva), frente a un censo anterior de 222 barcos. De esos 90, 75 corresponden al norte del cabo Roca y los 15 restantes al sur. Para el arrastre, en la ZEE pescarán 21 embarcaciones, 17 al Norte y 4 al Sur, con un sistema de lista para nueve en el Norte y dos en el Sur. Hasta 1982 se contemplaban 68 barcos en la ZEE y entre las 6 y las 12 millas, frente a las 52 que teóricamente lo hacían hasta el 82. Del acuerdo desaparece la volanta, que contaba con 22 barcos, siguiendo en ello las condiciones de pesca que funcionan en la Europa Azul. Tampoco entran en el acuerdo otros 16 buques, que pesaban con trasmallo entre las 6 y las 20 millas.

Por su parte, los barcos portugueses beneficiados son: 10 arrastreros para el jurel, 10 de cerco y 20 palangreros (pudiendo faenar, en la zona comprendida entre las 6 y las 12 millas, sólo 10 millas arriba en la frontera norte y 7,5 millas en la sur). Anteriormente lo hacían 171 embarcaciones.

Para la pesca de especies dirigidas se ha fijado un techo de 850 toneladas de merluza, 4.000 toneladas de sardina y 2.200 de jurel. Los acuerdos fronterizos Miño-Guadiana

han quedado pendientes para una segunda negociación.

Los términos de este compromiso con Portugal han sido recibidos con división de opiniones en el sector pesquero, predominando las posiciones de protesta. Los armadores vascos, por ejemplo, critican la reducción de flota en aguas portuguesas, considerando, por el contrario, positivas las nuevas posibilidades que se abren en zonas como Madeira o las islas Azores para la captura del túnico.

Las críticas más duras se han producido en Huelva y, sobre todo, en las provincias gallegas, donde los armadores integrados en Arposur, Artemar, Arpoan y Cerco insistieron ante la Administración para que no se rubricase el acuerdo. Para estas organizaciones, España ha renunciado a sus derechos históricos entre las 6 y 12 millas, se ha imposibilitado la pesca de la cigala, se acepta la utilización de mallas con al menos 80 mm. de abertura y se ha sufrido una drástica reducción de flota.

En fuentes de la Administración, aunque se reconoce el descenso en el número de barcos, se considera que éste es el mejor acuerdo posible teniendo en cuenta las condiciones lo-

ACUERDO 1982			ACUERDO 1985	
	ZEE	6-12	ZEE	6-12
<b>Arrastre</b>	N: 23 S: 36 Total: 68	9 0 —	17 ( 9) 4 ( 2) Total: 21 (1.1)	0 0 —
<b>Palangre</b>	N: 190 S: 32 Total: 222	0 0 0	75 15 Total: 90	0 0 —
<b>Cerco</b>	N: 0 S: 0 Total: 52	50 2 —	0 0 Total: 10	10 0 —
<b>Volanta</b>	N: 12 S: 5 Total: 22	0 5 —	0 0 Total: 0	0 0 —
<b>Trasmallo</b>	N: 16 (6 a 20 millas) S: 0	— —	0 0	0 0

#### España en Portugal

gradas por Portugal ante la CEE, los deseos de Lisboa de seguir una política de reciprocidad y, sobre todo, ante el hecho de haber permanecido ya dos años y medio sin acuerdo. Los contenciosos jurídicos internacionales son excesivamente lentos y, en este caso, se ha optado por una solución que, en opinión oficial, no supone la renuncia de nuestros derechos históricos.

La Administración pesquera española reconoce que,

en teoría, es cierto que la flota para faenar en Portugal ha sufrido un grave recorte. Pero, en estos medios se estima que una cosa era el censo teórico que se manejaba, y otra el que realmente faenaba en esas aguas. Según estas fuentes, el último ajuste de estadísticas redujo las embarcaciones de unas 17.000 a 13.000, fenómeno al que no sería ajeno el sector en Galicia. En los últimos años se han puesto en marcha diferentes líneas de

ayuda para reconversión, muchos barcos han podido variar su actividad y, paralelamente, se han logrado resultados positivos en la recuperación de algunos caladeros nacionales. Desde estos planteamientos, se estiman suficientes los 75 barcos fijados para Galicia en palangre, ya que el censo real supera ligeramente los 100. El arrastre, el censo estimado en esta misma zona es de 17 barcos frente a los nueve que contempla el acuerdo.

Los temidos efectos negativos para el sector que anuncian los armadores, tampoco son compartidos por la Administración en el caso de los barcos de cerco.

En 1981, las capturas de sardina en esa zona se elevaron a 92.000 toneladas. En 1982 se mantuvieron en 92.000 toneladas para bajar en 1983 a 84.000 toneladas. Finalmente, en 1984, las capturas de sardina en Galicia ascendieron a 99.000 toneladas sin que existiera acuerdo con Portugal.

En cualquier caso, un dato más a tener en cuenta es que la vigencia de este acuerdo se limita al período transitorio, durante el cual los armadores y empresas del sector españolas disponen también de otras vías indirectas de acceder a las aguas portuguesas como se ha hecho en otros países.

ACUERDO 1982			ACUERDO 1985	
	ZEE	6-12	ZEE	6-12
<b>Arrastre</b>	N: 23 E: 10	8 3	10 —	— —
<b>Volanta</b>	N: 0 E: 0	0 0	— —	— —
<b>Trasmallo</b>	N: 0 S: 0	0 50	— —	— —
<b>Liña</b>	N: 0 E: 0	0 5	— —	— —
<b>Palometá (palangre)</b>	N: 0 E: 0	0 2	20 —	— —
<b>Cerco</b>	N: 0 E: 0	10 20	10 —	— —
<b>Alcatruces</b>	N: 0 E: 0	0 25	— —	— —
<b>Almejas</b>	N: 0 E: 0	0 15	— —	— —

#### Portugal en España

Vidal MATE

# **ABRA EL GRIFO**

## **le ofrecemos agua potable a bordo, sin límite y al mejor precio**

El sistema de osmosis inversa produce directamente, agua potable sin necesidad de tratamientos posteriores. Por sus reducidas dimensiones puede instalarse en cualquier tipo de pesquero.

Sus principales ventajas son:

- *Independiente del motor.*
- *Fácil instalación.*
- *Mayor autonomía.*
- *Bajo consumo eléctrico.*
- *Reducido mantenimiento.*

Desde  
**350 litros/día**

**Allied Water**



**MARLAND**



### **PASCH Y CIA. S.A.**

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

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

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

Norman

**Al final serán trescientos los barcos que puedan faenar en las aguas comunitarias. Algunos puertos llevan ya varios años reordenando sus flotas. Otros tendrán que enfrentarse a su adecuación inmediata. En cualquier caso, las negociaciones ya han comenzado.**

## Censo de buques para aguas comunitarias

**R**ESPONSABLES de la Secretaría General de Pesca y del sector pesquero han iniciado conversaciones para confeccionar la lista de los trescientos barcos que deben faenar en aguas comunitarias, según se establece en el acuerdo de adhesión.

De acuerdo con las estadísticas oficiales y las manejadas en las negociaciones de Bruselas, la flota española que venía actuando en aquellos caladeros ascendía a un total de 329 barcos, aunque en las últimas fechas se había visto incrementada en una unidad más. El compromiso de adhesión a la CEE contempla la posibilidad de faenar para 300 barcos, de los cuales 150 lo pueden hacer de forma simultánea, lo que supone estar pescando prácticamente todo el año, al tener en cuenta los tiempos muertos de desplazamientos, reparaciones, etc. El hecho de que, además, no existe el sistema de licencias significa no tener que esperar en puerto la llegada del otro buque para tomar las credenciales, agilizándose mucho las actuaciones. Sin embargo, según el tratado de adhesión, deben ser eliminadas un total de 29 embarcaciones. La Comunidad Económica Europea concederá 28,5 millones de ECUS como ayudas para el desguace de esta parte de la flota, a las que se sumarían las ayudas de la propia Administración española.

La cifra de 300 barcos por parte de la CEE respondía a estudios elaborados por las propias autoridades comuni-

tarias, según los cuales éste sería el número real de buques que han faenado habitualmente en esos caladeros.

Durante las últimas semanas ha existido un cierto nerviosismo en aquellos puertos del norte más directamente afectados por este acuerdo. Incluso llegó a circular una lista en la que figuraban los 300 barcos que supuestamente podrían acceder a las aguas comunitarias. Las autoridades pesqueras españolas desmintieron desde un principio la veracidad de la citada lista, tanto si había ésta sido puesta en circulación por alguna parte interesada desde el propio sector pesquero como si hubiera salido de Bruselas.

Según manifestaciones del secretario general de Pesca, Miguel Oliver, la confección del censo que faenará en la CEE es algo que corresponde única y exclusivamente a las autoridades españolas y en lo que, obviamente, no se van a entrometer responsables de la CEE. El compromiso es su presentación en Bruselas antes de 1 de enero de 1986, fecha en que entra en vigor el acuerdo. Por este motivo no existen excesivas prisas para su elaboración.

El objetivo del Ministerio de Agricultura y Pesca es desarrollar entre junio y julio las conversaciones con el sector pesquero para tener diseñada la lista en el mes de agosto. Los criterios para decidir los barcos que deberán abandonar la actividad en las aguas comunitarias están todavía por concretar. Lo que



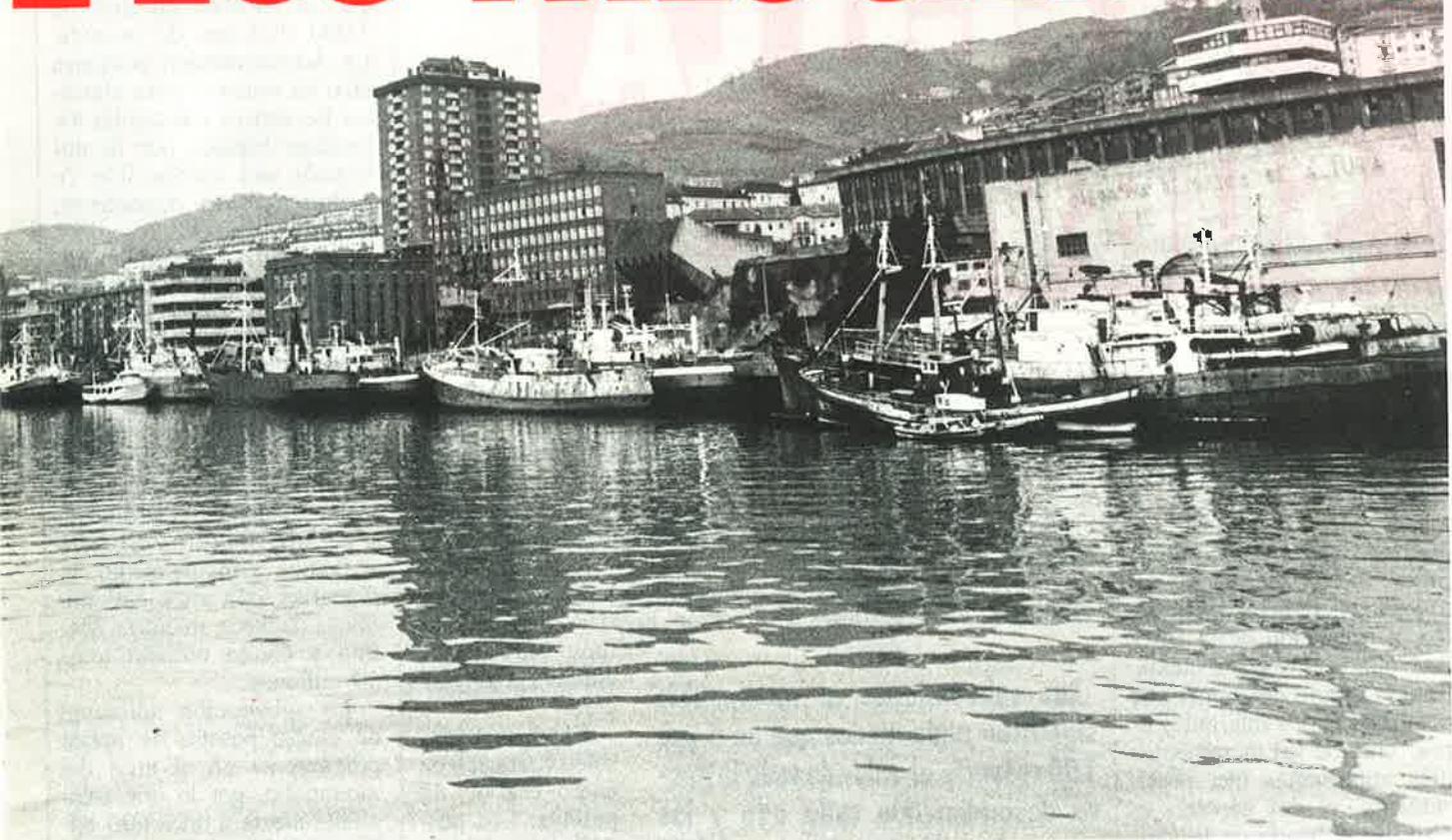
sí está definido es el proceso.

Inicialmente, se estudiará en profundidad el censo de los barcos para conocer el número exacto, que es ahora de 330. En segundo lugar, se analizará la situación puerto a puerto, negociando con cada uno las posibles soluciones. Posteriormente se confeccionará ya la lista con una distribución por puertos para que, en última instancia, sean los propios puertos quienes

diseñen el plan de pesca tal como se viene haciendo en la actualidad.

Hasta la fecha, el puerto de Pasajes se ha ofrecido para eliminar de las aguas comunitarias siete barcos de su censo. Este es un dato considerado como muy positivo por la Administración pesquera, ya que supone suprimir una cuarta parte del excedente. La postura de otros puertos importantes,

# DE LOS TRESCIENTOS



como Ondárra, todavía no se ha perfilado, aunque ya se han celebrado algunos encuentros con responsables de la Secretaría General de Pesca.

Aunque la Administración pesquera no se ha definido sobre los criterios a tener en cuenta a la hora de fijar la lista de los 300 barcos, parece que existen algunos aspectos que pueden tener especial

**El objetivo del Ministerio de Pesca es dedicar los meses de junio y julio a mantener conversaciones con el sector pesquero.**

**Fruto de estas negociaciones, podría existir una primera lista de buques para el próximo mes de agosto.**

significación para definir el excedente.

Entre otros aspectos, se considerará la antigüedad de cada uno de los barcos, sumando puntos negativos aquellos de mayor edad. Es probable que la lista tenga en cuenta también la actividad de cada una de las embarcaciones en los últimos años, pudiendo ser excluidas, lógicamente, las que permanecieron más tiempo en puerto.

Finalmente parece que podrían tener también argumentos en su contra los barcos que en los años precedentes se han caracterizado por un mayor número de infracciones en las aguas comunitarias. De momento no hay nada decidido. La Administración mantiene un discreto silencio, mientras se celebran conversaciones con los pueblos afectados.

V. M.

# Gasóleo para pesca

El sector pesquero ya dispone de la prometida subvención para el gasóleo. La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del pasado 6 de mayo, dio luz verde a un crédito suplementario de 2.437 millones de pesetas, con lo que se compensará a los pescadores por la subida de cuatro pesetas que experimentó este carburante a principios de año. Aunque con un cierto retraso sobre los plazos previstos, los pescadores ya pueden adquirir el gasóleo en poste al precio fijado y recibir las compensaciones referidas al consumo de los últimos cinco meses.

## LLEGO LA SUBVENCION

A última subida de los productos energéticos se produjo el pasado mes de enero. Aunque inicialmente se pensaba que la medida iba a afectar al conjunto de todos los combustibles, fueron incrementados todos los derivados del petróleo, a excepción de la gasolina, donde el reajuste quedaría a la espera del cambio de octanajes en los diferentes tipos. Uno de los incrementos más importantes fue, precisamente, el del gasóleo tipo «B», utilizado en la agricultura y en la pesca, con un precio igual en poste, aunque con diferentes subvenciones. La subida fue del 9,52 por 100, pasando de 42 a 46 pesetas.

Teniendo en cuenta las especiales condiciones por las que atraviesa el sector —proceso de adaptación a las condiciones de los nuevos caladeros, modernización y reestructuración de la flota—, el Ministerio de Agricultura,

Pesca y Alimentación estimó necesario el incremento de la subvención al gasóleo pesquero, justamente en la cuantía de la subida aprobada por el Gobierno. Carlos Romero señalaba entonces su compromiso en este sentido, indicando que los pescadores no

**Las subvenciones al combustible significan nada menos que un 5 por 100 respecto al valor de toda la pesca desembarcada cada año y los gastos de carburante suponen del 35 al 37 por 100 de todos los gastos que tiene un barco.**

pagarían por el producto ninguna subida sobre los precios vigentes en aquella fecha.

A pesar de esta promesa realizada por el ministro de Agricultura, parece que las cosas no han sido fáciles, o que el procedimiento administrativo se ha prolongado

más de lo esperado. Los armadores compraron el gasóleo durante los últimos cinco meses al nuevo precio, y aunque nunca hubo dudas sobre el cumplimiento del acuerdo, en más de una ocasión se han preguntado por la tardanza en arbitrar los mecanismos para hacer efectiva la subvención.

El precio del gasóleo hasta el 9 de enero era de 42 pesetas. Los pescadores, por aprovisionamiento en surtidores colectivos, tenían y mantenían un descuento de 1,50 pe-

setas. A esa cifra hay que sumar otras 7,65 pesetas de subvención, que actualmente se incrementan en las cuatro pesetas de la subida experimentada en enero. En total, el precio a pagar por los pescadores sigue siendo de 32,80 pesetas, con una sub-

vención de 11,65 pesetas, más las 1,50 pesetas por el acuerdo con Campsa.

El compromiso adoptado en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos contempla la venta del gasóleo pesquero con la subvención incluida a partir de 1 de junio. Por otra parte, se prevé que antes del 30 de septiembre habrán sido devueltas a los armadores todas las subvenciones correspondientes a los aprovisionamientos de gasóleo que se hayan producido en este primer semestre del año.

El consumo anual de gasóleo se estimaba inicialmente en cerca de mil millones de litros, con unas subvenciones que se cifraban en más de 7.000 millones de pesetas. La Administración pesquera hizo un esfuerzo para clarificar los censos y controlar los posibles fraudes por la utilización del combustible en embarcaciones deportivas, etcétera. Con estas medidas se consiguió reducir la subvención a 6.400 millones de pesetas en el último año, contando con las 7,65 pesetas por litro. En la actualidad, el consumo de gasóleo no rebasa los 900 millones de litros. De esta cantidad, aproximadamente las dos terceras partes se venden en la Península y las islas Baleares. El resto se vende principalmente en Canarias, con unos 250 millones de litros, mientras Melilla y Ceuta utilizan unos 50 millones.

La subvención adicional de cuatro pesetas se aplica únicamente en el área del monopolio, por lo que solamente afecta a unos 600 millones de litros. De acuerdo con estas cifras, se han arbitrado 2.437 millones de pesetas, cantidad que estima suficiente para atender este compromiso.

Para el fuelóleo, la subvención aprobada es de 9.688 pesetas por tonelada. Esta ayuda carece de importancia práctica, ya que su consumo y el número de barcos que utilizan este tipo de combustible es mínimo.

Solucionado el tema de las



## AL AÑO SE CONSUMEN 900 MILLONES

### DE LITROS

subvenciones para el sector pesquero y con el acuerdo para nuestra adhesión a la CEE ya firmado, los problemas para el futuro parecen apuntar en otra dirección. Medios técnicos relacionados con la Administración han mostrado su preocupación ante este aumento de las ayudas, ya que en la Comunidad Económica Europea, de acuerdo con artículo 92 del Tratado de Roma, este tipo de subvenciones no existen. Este es un aspecto que debe ser estudiado ya por el propio sector de cara a un futuro inmediato. La subvención al combustible significa nada menos que un 5 por 100 respecto al valor de toda la pesca desembarcada cada año. Una de las fórmulas que se podrían barajar sería la existencia de un tipo diferente de gasóleo para el sector pesquero.

*La subvención adicional de cuatro pesetas se aplica únicamente en el área del monopolio, por lo que sólo afecta a unos 600 millones de litros.*

*Por lo que se refiere a la Marina Mercante, no se han producido novedades.*

Según la reciente encuesta realizada por la Secretaría General de Pesca Marítima, los gastos de carburante suponen aproximadamente entre un 35 y un 37 por 100 de todos los gastos que tiene un barco. Las nuevas condiciones de la pesca requieren mayores desplazamientos y, en consecuencia, el aumento de estos costes no podría soportar un corte total e inmediato de las subvenciones.

En lo que se refiere a la Marina Mercante, no se han producido novedades. Las últimas subvenciones existentes eran, y siguen siendo, para los barcos con menos de 10.000 toneladas de registro bruto, cuyo consumo anual se eleva a unos 500 millones de litros. Dicha subvención se mantiene en cuatro pesetas, y las ayudas totales ascienden a 2.000 millones de pesetas. El resto de los navie-

ros que se aprovisionan en España por el procedimiento normal deben abonar 44,50 pesetas, pagando por adelantado a Campsa. Es esta la razón por la cual muchos de los barcos de nuestra Marina Mercante se aprovisionan en el extranjero, donde el precio internacional puede oscilar de acuerdo con las cotizaciones del dólar, pero casi siempre con una considerable diferencia a la baja con respecto a los precios vigentes en España. La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha insistido en la necesidad de proporcionar a este sector un nuevo tipo de combustible, de una calidad inferior a la del gasóleo, como el que es posible adquirir fuera de nuestras fronteras y que resulta suficiente para el funcionamiento de los buques. ■

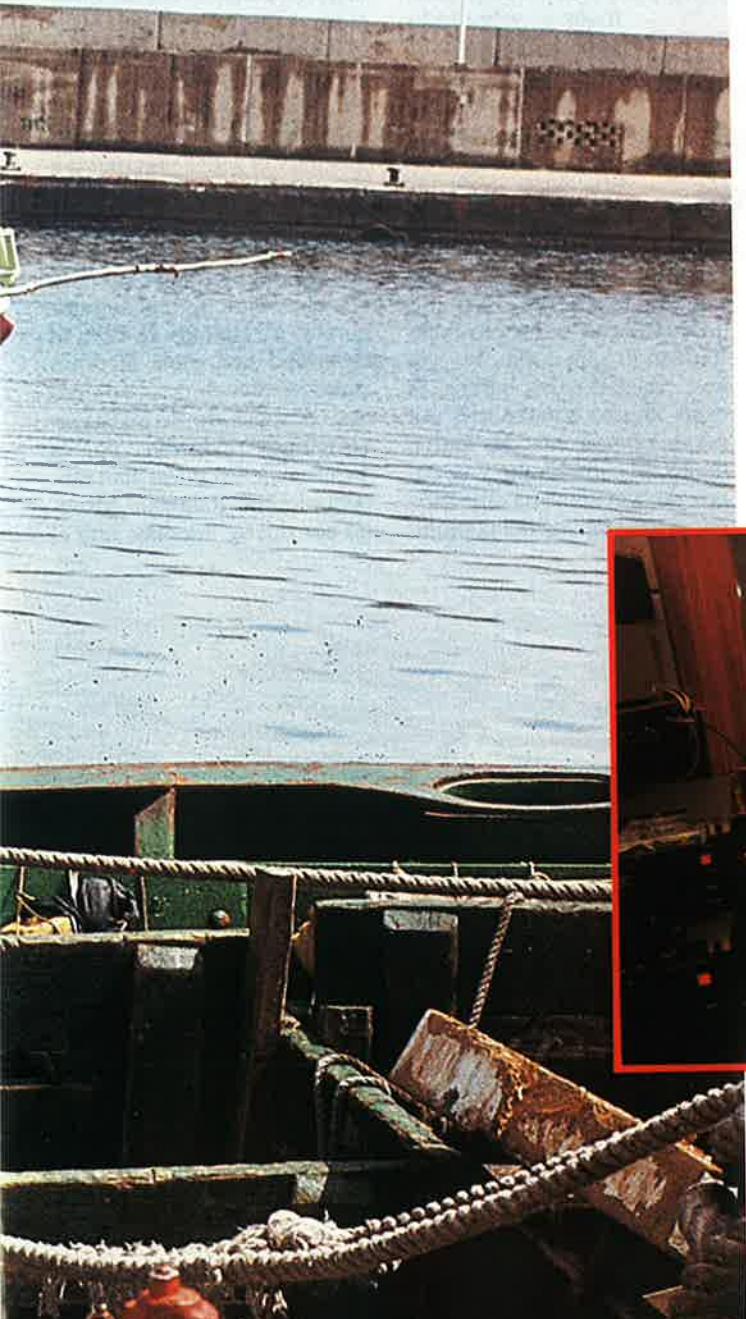
V. M.



**VOCES DEL MAR**

# **“FAENANDO”**

Después de cuatro años de emisión, el programa “Faenando”, de Radio Popular, ha llegado a convertirse en algo tan cotidiano de los pescadores del banco sahariano como las propias redes del barco. Y aunque su director



# IDIOMA

diga que "todos forman un equipo sin patrones ni primeros oficiales", los casi quince mil españoles que trabajan en el caladero canario-sahariano saben perfectamente que José Moreno es para ellos algo más que la voz de "Faenando".

«FAENANDO» comenzó su aventura informativa un 27 de abril de 1981 en las ondas de Radio Popular. «Nuestra intención era buscar la noticia allí donde se producía, evitar que la información sobre el mar viniera realizada y fechada en sitios donde no existía un contacto real y vivo con el sector.» Aunque José Moreno quiera huir de cualquier protagonismo,

de la gente que está faenando en el banco canario-sahariano.» Para José Moreno, la clave de este éxito ha estado en la credibilidad conseguida por el programa: «Hemos huido de cualquier sensacionalismo, y muchas veces preferimos sacrificar una primicia informativa antes que lanzar una noticia sin tenerla perfectamente contrastada. En muchas ocasiones, la información que llega desde el



no cabe duda de que él es la voz y el alma del programa. «De verdad: somos un equipo de gente perfectamente intercambiable. Cualquiera de nosotros puede hacer el programa en un momento determinado. Aquí no hay ni capitanes, ni patrones, ni primeros oficiales. Aquí lo único que hacemos es procurar informar de una forma veraz y sin demagogia.»

La verdad es que viendo el modesto local de la emisora y la escasez de medios con que cuentan a la hora de hacer el programa, es difícil hacerse a la idea de que «Faenando» haya conseguido, casi sin proponérselo, el sueño de todo proyecto periodístico: captar el 100 por 100 de la audiencia posible. «Es cierto, nos escucha el 100 por 100

mar es confusa, y hay que tentarse la ropa antes de alarmar a la gente. Se puede causar mucho daño, haciendo sufrir a los familiares, o teniendo en vilo a tripulaciones con una noticia que luego resulta incorrecta. Nosotros tenemos la satisfacción de no haber sufrido ni una sola rectificación.»

Otra de las claves del éxito es el carácter del propio programa: «Comenzamos por elaborar unos contenidos eminentemente informativos, pero la realidad nos desbordó, y el programa acabó convirtiéndose prácticamente en un servicio público. La gente sabe que nuestra emisora pone todos sus efectivos a colaborar en cualquier situación difícil que pueda presentar. El hombre del mar

necesita sentirse permanentemente comunicado con tierra, con los suyos.» De esta manera, el programa quedó estructurado en dos partes: una, de participación, en la que pueden intervenir todos los barcos que lo deseen a través de las costeras, y otra, específicamente informativa. «Faenando» recibe un aluvión de llamadas, que se agolpan al teléfono. «Muchas veces, la llamada es sólo para decir que están sin novedad, que todo va bien. Pero eso es importante, porque da seguridad.»

Durante los dos primeros años, el programa dispuso de una hora diaria, de cinco a seis de la tarde. En la actualidad emiten unos cuarenta minutos, a partir de las tres de la tarde, hora canaria. «Cuando cambiamos el horario nos quedamos sorprendidos. Resultó que los pescadores se quejaron porque les habíamos obligado a cambiar también a ellos la hora de las maniobras. Cuando se emite el programa se paran las actividades para ponerse a la escucha.»

Esa fidelidad de la audiencia ha permitido a «Faenando» participar en múltiples operaciones de rescate y salvamento. «Mira, nosotros no queremos el papel de héroes ni andar con estadísticas de las cosas que hemos hecho. Eso queda para la gente que tiene que vender sensacionalismo.» Sin embargo, recuerda una ocasión en la que existían datos muy confusos sobre un naufragio: «Poco a poco fuimos reuniendo información, hasta localizar el punto exacto del naufragio. Mientras tanto, un marinero de la tripulación siniestrada se había tirado al agua llevando un transistor. Cuando, dos horas después, fueron rescatados nos dijeron que no habían pasado ningún miedo. Gracias a la radio estaban informados de todas las actividades del salvamento.»

Muy recientemente fue «Faenando» el que logró ofrecer la más puntual información sobre la tragedia del

«Islamar III» y sobre el rescate de los supervivientes. «Lo malo es que muchas ve-

prescindible una campaña de mentalización, de información, para evitar casos dolosos y, sobre todo, para aumentar el nivel de seguridad en las maniobras, que muchas veces se vuelven peligrosas por culpa de la bebida de una sola persona.»

En el pequeño locutorio de Radio Popular, José Moreno se ha ido familiarizando con todas las voces, con todos los barcos. A estas alturas conoce uno por uno a los patrones, las actividades de cada buque y es capaz de adivinar una situación por el tono de voz del comuni-

cante. Una voz que, por cierto, no siempre llega en las mejores condiciones de audición. «Verás que una gran cantidad de las quejas que se escuchan en el programa están en relación con las comunicaciones. La verdad es que tenemos la sensación de vivir una situación tercera mundista. Parece mentira que en pleno siglo XX tengamos días en los que resulta prácticamente imposible contactar con algunos barcos. Y, además, la calidad de la audición suele ser francamente defectuosa. Yo creo que, después de las reestructuraciones realizadas por la Telefónica, las cosas han empeorado más todavía.» Moreno considera, además, que el

## «Lo más preocupante es la demagogia que se vierte en la información del mar»

ces no se hace caso a tiempo. Nosotros comenzamos a denunciar la desaparición del «Montrove» veinte días antes de que el armador pusiera la denuncia ante la falta de noticias sobre el buque. Nunca sabremos si comenzando la búsqueda antes podría haberse logrado algo, pero, al menos, se habría intentado con más probabilidades de éxito.»

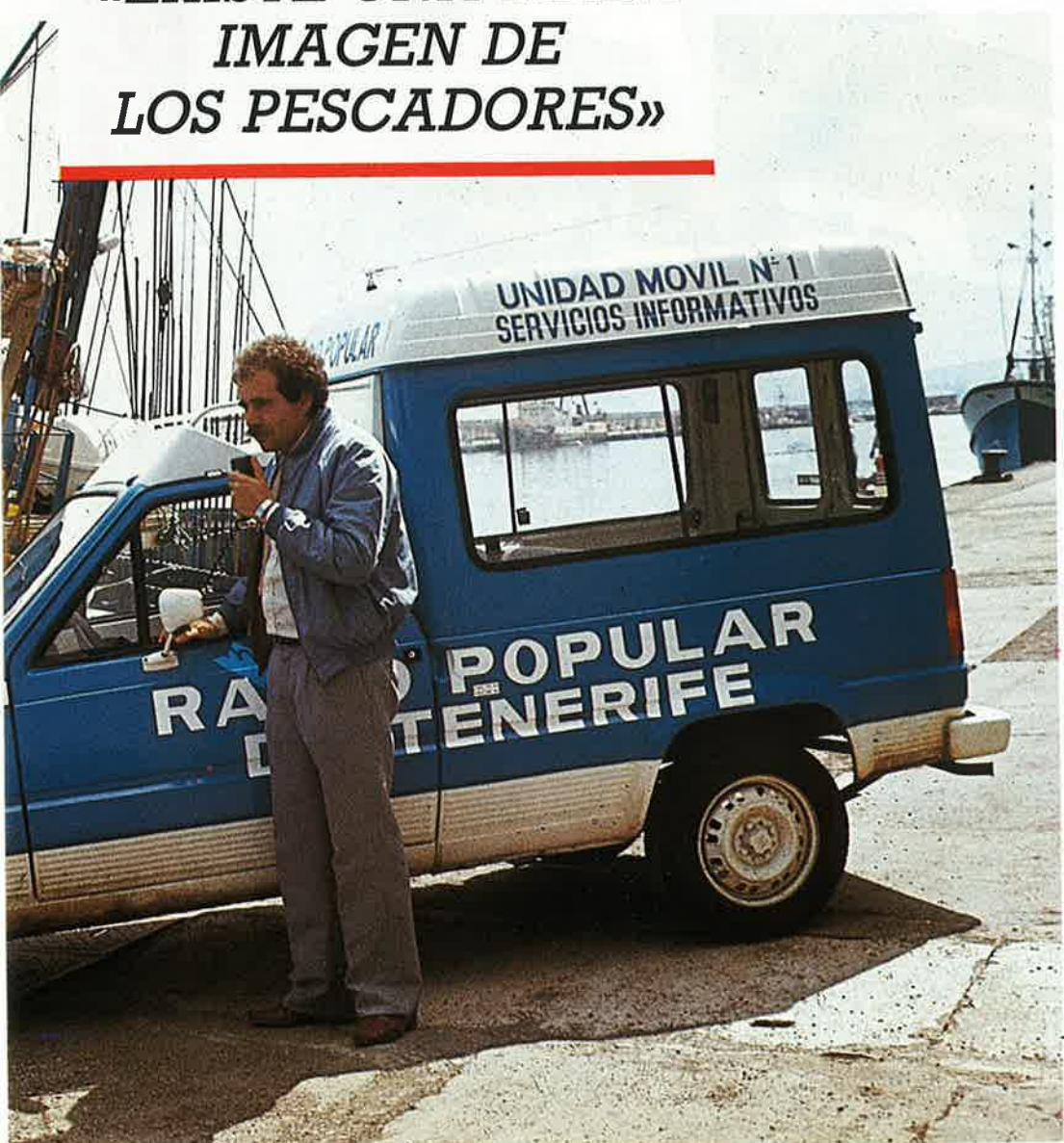
Cuatro años ininterrumpidos al pie del micrófono le han dado a José Moreno un criterio muy claro sobre las gentes del mar. «Existe una imagen romántica, aventurera, casi mítica de la gente del mar. Una mala literatura ha creado el arquetipo del marino como hombre borracho, pendenciero, inculto y mujeriego. Y nada más lejos de la realidad. El mar es un sector económico como los demás, en el que se manejan miles de millones. Su única diferencia es la peculiaridad del trabajo y la dureza de sus condiciones. El hombre de mar sólo se distingue de otros trabajadores por padecer un profundo sentimiento de soledad y abandono. Muchas de las llamadas que se reciben en el programa son de auténtico desahogo. El pescador se siente abandonado, lejano, sometido a unas condiciones laborales que, en algunos casos, son medievales. Pese a lo que mucha gente cree, el hombre de mar tiene una cultura y una sensibilidad fuera de lo común.»

«Efectivamente, el problema del alcohol es uno de los más graves que se padece en el sector. El alcoholismo es una consecuencia del hábitat y de las circunstancias que rodean el trabajo. Es im-





## «EXISTE UNA MALA IMAGEN DE LOS PESCADORES»



actual sistema de tarifas es inadecuado: «Resulta que se pagan precios distintos por las conferencias, según se trate de barcos españoles o extranjeros. En principio, podría tratarse de una medida que favoreciera a los tripulantes españoles. Pero, en la práctica, no es así. Hay mucha gente embarcada en buques marroquíes, y de otras nacionalidades, que tienen que pagar tarifas como si fueran extranjeros.» El propio Moreno es víctima de los precios: «La verdad es que tuvimos que reducir el tiempo de participación de los barcos en el programa porque nos salía carísimo.»

José Moreno conoce bien

los recovecos de la información marítima: «Somos pocos los que nos dedicamos a este menester. Con nuestra experiencia, nos hemos dado cuenta de lo llamativo que resulta para el oyente la información sobre el mar. El oyente satisface su morbo, su curiosidad con las noticias del mar, pero, poco a poco, comienza a interesarse por la información del sector. Desgraciadamente, los grandes medios, y también algunos especializados, sólo dedican su atención al mar cuando se producen situaciones trágicas. Después, lo olvidan. Sería necesario un tratamiento más profundo y más responsable de la información. Huir del sensacionalismo tiene su precio. Sigue con demasiada frecuencia que la prensa peninsular recoge alegramente noticias por el sistema de adjudicárselas a un programa determinado. Después, esas noticias resultan ser inexactas, tendenciosas o sencillamente falsas. Nadie se preocupa entonces de poner las cosas en su sitio y el daño para el sector ya queda hecho.»

Y no es sólo el sensacionalismo: «Lo más preocupante son las dosis de demagogia que se vierten sobre el mar. Ante un sector que ha sufrido un abandono prolongado durante muchos años, es fácil caer en la tentación de hacer demagogia. No consiste en decirle a la gente lo que quiere oír, sino en afrontar con profesionalidad el reto de profundizar en un sector cuyos problemas no se arreglan con frivolidades demagógicas.»

De lunes a viernes, en los 882 Kcs, en 2.083 Kcs o en 3.283 Kcs, está la voz de este malagueño, criado en La Laguna, que un buen día, después de siete años de radio, decidió que no era una mala idea hacer un programa dedicado a las gentes del mar. Cuatro años después, se ha convertido en la voz más escuchada en todo el banco canario-sahariano. «Y solamente a base de trabajo y veracidad.»

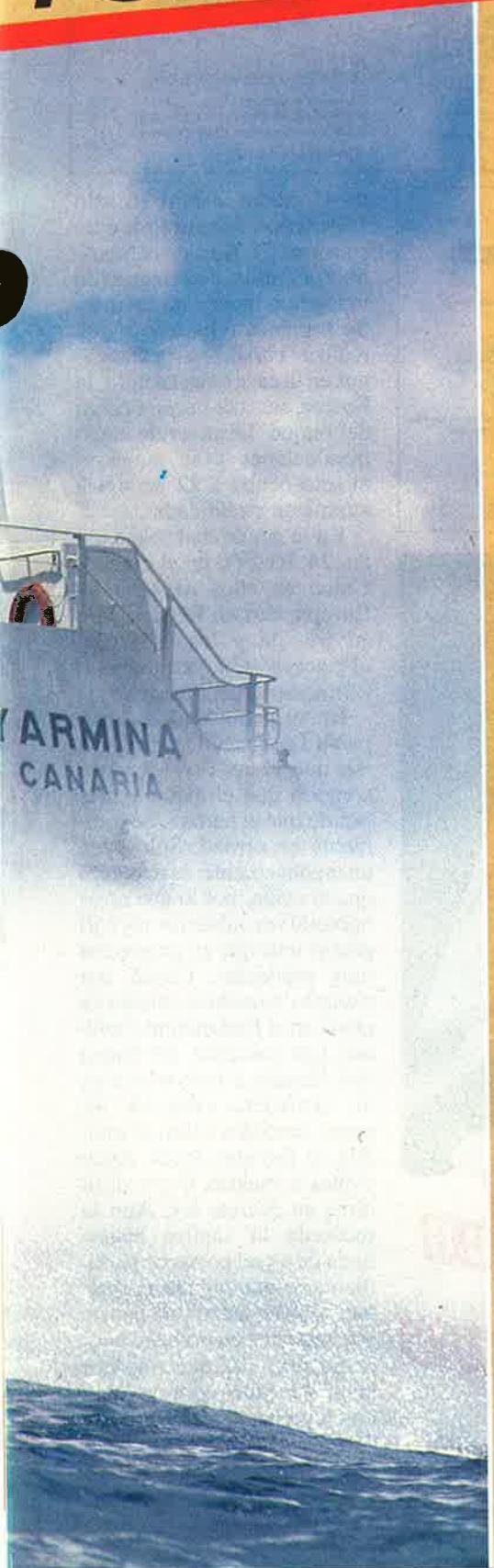
J. M. S.

**JET FOIL**

**NI BARCO NI AVION,  
SINO**



# TODO LO CONTRARIO



**No es un barco. Tampoco es un avión. Es un bárco que vuela, o un avión que navega. El caso es que se desliza silenciosamente sobre el mar, sin apenas rozarlo, a más de 80 kilómetros por hora.**

**Sólo existen en Europa cinco buques como el Jet-Foil, y dos de ellos hacen la ruta Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife.**

Impulsado por dos turbinas de gas, de 3.800 CV de potencia cada una, el Jet-Foil se desplaza sobre las aguas a casi 80 Kms. por hora.



ODO en su interior recuerda a un avión: las filas de asientos, los cinturones de seguridad, las sonrientes azafatas, incluso el atroz jugo de naranja con el que las compañías aéreas ponen a prueba la salud de sus usuarios. Y, sin embargo, se trata de un barco a punto de... despegar.

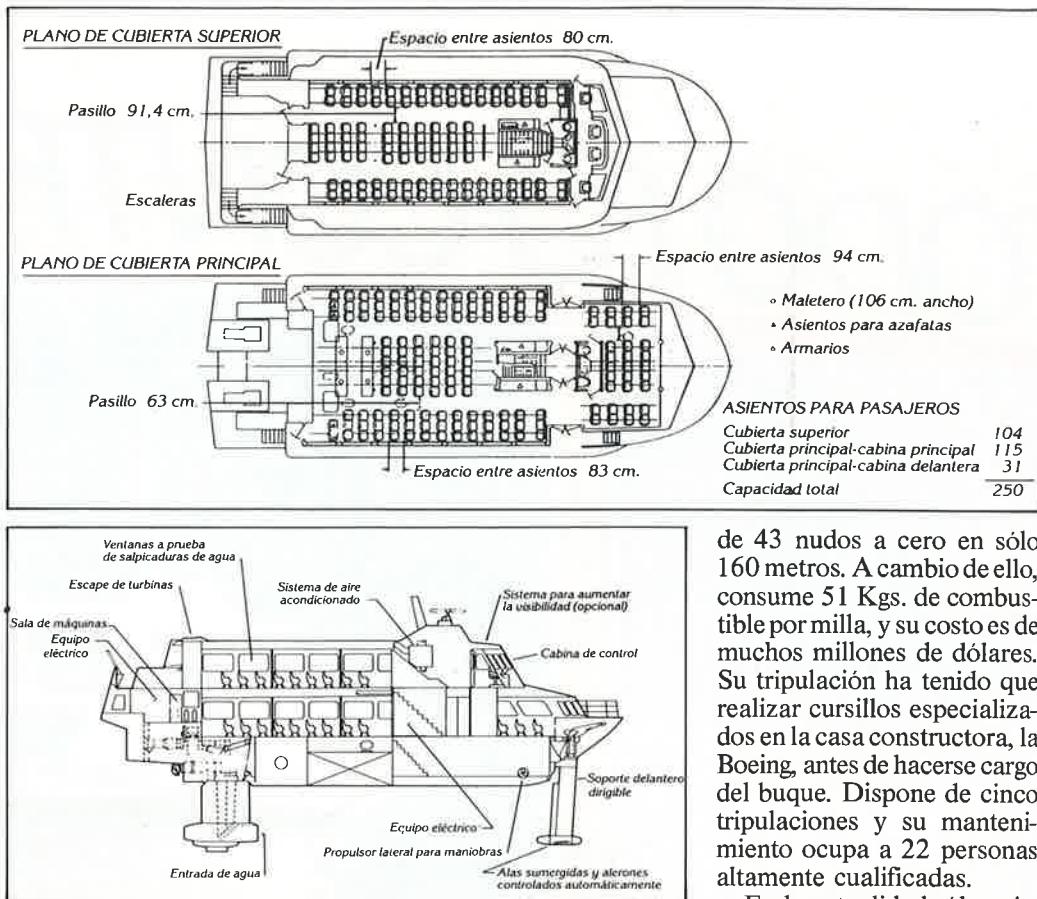
No ha terminado de apa-

garse la voz de la azafata preguntando las características del viaje, cuando las dos turbinas Allison con que está equipado el buque de gas empiezan a dejar en libertad sus 3.800 CV de potencia. Cada turbina acciona una bomba de agua capaz de generar una propulsión de 90.000 litros por minuto. Segundos después de haber abandonado el muelle, el Jet-Foil se lanza a toda velocidad por las aguas del puerto. Diez, quince, vein-

# JET FOIL

te, veinticinco nudos..., y comienza la maniobra de despegue. A los treinta nudos, el barco no roza el agua. Sólo sus ailerones inferiores le mantienen sobre el nivel del mar. A partir de ese momento, todo es placidez: ni una vibración, ni una brusquedad, a una velocidad de crucero de 43 nudos, unos ochenta kilómetros por hora.

La base de la quilla se eleva a 1,50 pies sobre el agua, y desde el puente de mando, idéntico al de un avión, a ocho metros del mar, los pilotos dejan la navegación en manos de tres sofisticadas computadoras, que se responsabilizan de mantener la estabilidad, la sustentación y de controlar los movimientos del barco. Un complicado sistema de giróscopos y estabilizadores, que accionan sobre los flaps, permiten que el buque ni se entere de olas de tres y cuatro metros. La mano del primer oficial sólo se ocupa de hacer más confortable la navegación, corrigiendo la altura del



barco sobre las aguas según sean las olas.

Con sus 27,4 metros de eslora, 9,2 de manga y 5,4 de calado, el Jet-Foil maniobra con la facilidad de una moto: tiene una capacidad de caída de 10° por segundo, da una vuelta completa en sesenta segundos, y es capaz de pasar

MÁS COMODO QUE  
EL AVIÓN, MÁS RÁPIDO  
QUE EL BARCO Y  
MÁS CARO QUE AMBOS

de 43 nudos a cero en sólo 160 metros. A cambio de ello, consume 51 Kgs. de combustible por milla, y su costo es de muchos millones de dólares. Su tripulación ha tenido que realizar cursillos especializados en la casa constructora, la Boeing, antes de hacerse cargo del buque. Dispone de cinco tripulaciones y su mantenimiento ocupa a 22 personas altamente cualificadas.

En la actualidad sólo existen 24 Jet-Foil en el mundo. Cinco de ellos navegan en Europa: dos en Bélgica, uno en Irlanda y los españoles «Princesa Guayarmina» y «Princesa Guacimara».

En su publicidad, la compañía Transmediterránea afirma que el Jet-Foil es «más cómodo que el avión y más rápido que el barco». Seguramente es verdad. Sólo tiene un inconveniente: es más caro que el avión, por lo que no es habitual ver cubiertas sus 250 plazas más que en momentos muy especiales. Como, por ejemplo, cuando se celebra un pleno en el Parlamento Canario. Las cubiertas del buque han llegado a convertirse en un verdadero salón de los pasos perdidos sobre el mar. Allí se discuten leyes, coaliciones e, incluso, puede decidirse un decreto ley. Aún se recuerda la súplica angustiada de aquel portavoz parlamentario que rogaba al capitán: «Tiene usted que conseguir meterme un pasajero más, como sea..., es que sólo nos falta ese voto para aprobar una ley.» ■

T. S.

# Hechos el uno para el otro.



La elección de un motor no sólo debe hacerse por sus prestaciones en fábrica, sino también, y en especial, por la garantía de obtenerlas en la mar.

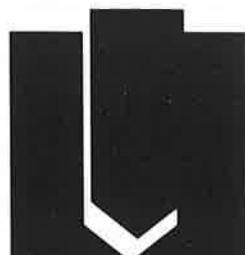
**BAUDOUIN** ha puesto los medios para cumplir esta exigencia.

**BAUDOUIN** proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

**BAUDOUIN** lo adapta y lo personaliza para cada barco, de acuerdo con el armador y con el astillero.

**BAUDOUIN** prueba las prestaciones ofrecidas sobre el propio barco (velocidad y tracción).

**BAUDOUIN** dispone de una red de servicio mundial dispuesta a intervenir donde y cuando usted lo solicite.



**MOTEURS  
BAUDOUIN**

165, bd de Pont-de-Vivaux  
13010 MARSEILLE  
FRANCE  
TEL. (91) 79.90.91  
TELEX MOBOD A 410 944 F

**BAUDOUIN ESPAÑOLA**  
Paseo de la Habana 17  
Quinto A  
MADRID 16  
TEL. (91) 411.50.66/411.51.17  
TELEX 46062 DNP

**BAUDOUIN : el compañero responsable.**

# Crédito Social Pesquero

# SETENTA AÑOS AL SERVICIO DEL MAR

El Crédito Social Pesquero, una de las instituciones más entrañables del sector marítimo, ha presentado su último balance anual, porque una reciente ley ha puesto fin a sus actividades, que se integrarán en otras entidades

bancarias. A pesar de ser éste su último ejercicio, la actividad no ha decrecido, habiendo experimentado un notable incremento las peticiones de crédito y bajado el número de fallidos. El pescador es un buen pagador.

**C**ASI 800 préstamos concedidos en 1984, por un importe superior a los diez mil millones de pesetas: quince mil millones de pesetas en créditos y otros diez mil millones más en peticiones pendientes constituyen algunas de las cifras más importantes que configuran la situación del Crédito Social Pesquero al 31 de diciembre pasado.

De acuerdo con los datos ofrecidos por el CSP, referidos al último año, las peticiones de créditos por parte del sector han experimentado un notable incremento, tendencia que se está manteniendo durante el primer semestre de 1985. Tanto la pesca de bajura como la de altura están respondiendo a las líneas de ayuda abiertas por la Administración para la reconversión y modernización de la flota, lo que pone de manifiesto su voluntad decidida para adecuarse a las exigencias del futuro. Igualmente, la reducción de fallidos y el descenso en el número de peticionarios morosos, confirmarían la responsabilidad del sector y también la existencia de una buena salud financiera.

Durante 1984, las peticiones brutas de créditos se elevaron a 18.601 millones de pesetas, frente a los 13.967



millones, también brutos, solicitados en 1983. Las solicitudes netas fueron, sin embargo, prácticamente las mismas en estos dos años, con una cuantía ligeramente superior a los 15.000 millones de pesetas.

Las diferencias se han producido en el montante de los créditos concedidos. Mientras en 1983 éstos se elevaron a 6.863 millones de pesetas, en el último año se alcanzaron los 10.326 millones, lo que supone un aumento del 50 por 100. A esta cifra se deberían sumar otros 7.000 millones de pesetas como compromisos pendientes al 31 de diciembre, y 3.000 millones más que figuraban en la demanda. En total, 10.000 millones de pesetas solicitados por el sector y estudiados por el CSP, que se sumarían a unos créditos vivos que en la misma fecha ascendían a 15.495 millones de pesetas.

Las operaciones de crédito del CSP durante 1984 se han canalizado a través de ocho líneas, algunas de las cuales han quedado ya prácticamente desplazadas ante la publicación de las nuevas disposiciones sobre la materia.

Las concesiones de préstamos para el sector pesquero en Canarias, de acuerdo con las disposiciones específicas



## CREDITO PARA LA CONSTRUCCION

**Las modificaciones más sustanciales en los datos del CSP se han centrado en los créditos para la construcción de nuevas unidades. Los más de 4.000 millones de pesetas concedidos para este fin demuestran el interés del sector por adecuar la flota a las nuevas exigencias del futuro.**

de 1978 y 1982 referidas a las islas, constituyen las cifras más bajas, con un total de créditos en 1984 de 543 millones de pesetas. Esta cantidad supone, sin embargo, más del doble de los préstamos concedidos a Canarias en 1983.

Bajo el epígrafe de «pesqueros en general» se mantiene una vía de créditos donde son posibles las concesiones para diferentes fines, como adquisición de motores, reparaciones, transformaciones de buques, artes, cultivos marinos, industrias derivadas de la pesca, etc. En este apartado se mantiene una estabilidad ligeramente al alza respecto a 1983, pasando las concesiones de créditos de 2.769 a 3.302 millones de pesetas.

En créditos de campaña, recursos para hacer frente al pago de licencias, las concesiones en 1984 ascendieron a 2.322 millones de pesetas, mientras que en 1983 únicamente llegaron a 1.763 millones.

principal finalidad del CSP, se carecía, sin embargo, de los cauces legales necesarios. Existían excesivas limitaciones, que han sido definitivamente superadas, lo que debe traducirse en una modernización de la flota española.

Si la construcción ha sido el aspecto más positivo en el sector durante 1984, los aspectos negativos se encontrarían principalmente en los préstamos para cultivos marinos. Son muchos e importantes los proyectos en este sentido, y, por esta razón, 645 millones de pesetas se quedan muy lejos de lo que hubiera sido deseable.

Esta línea contempla un crédito de hasta el 70 por 100 del presupuesto, con un plazo de ocho años y un tipo de interés entre el 11 y el 17 por 100. Igualmente, los datos de 1984 ponen de manifiesto la atonía en las industrias derivadas de la pesca.

La actividad ascendente del Crédito Social Pesquero,



## Sondas FURUNO. Tan buenas como para hacerle a vd. todavía mejor

Tan buenas como para haber vendido 200.000 unidades que pescan todo tipo de especies, en todos los mares del mundo. Por muy buen pescador que sea, nunca podrá pescar aquello que no pueda encontrar... y las sondas FURUNO son inmejorables en su capacidad de detección.

Dentro de la amplia gama de sondas FURUNO, seguro que encontrará la que Vd. necesita. Todas ellas con la calidad y servicio tradicionales en FURUNO.

No importa donde pesque o lo que pesque, las sondas FURUNO pueden hacerle todavía mejor.

**FURUNO®**  
Tecnología del mañana, hoy.

Solicite amplia información al Representante para España:

**MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.** Claudio Coello, 50/28001 MADRID/Tel. 435 95 20/Telex 22884

O al Distribuidor más próximo:

VIGO: Nautical 22 62 01/2 • LA CORUÑA: Radamar, 23 34 32 • GIJON: Edimar 35 34 51 • BILBAO: NAUTICAL 435 15 08 • S. SEBASTIAN: A. Quecedo 42 33 35 • TARRAGONA: E.N. Ortiz 21 07 43 • ALICANTE: Nautical 22 44 68 • S. PEDRO PINATAR: A. Miñana 18 06 01 • ALMERIA: Queromar 25 68 32 • MOTRIL: J. G. Antúnez 60 08 80 • MÁLAGA: J. Hidalgo 21 49 07 • CADIZ: Electrónica Naval del Sur 65 37 60 • LAS PALMAS: Nautical 26 18 24 • MADRID: Nautical 457 05 42.

## LA ULTIMA MEMORIA

POR la Ley 50/1984, sobre Presupuestos Generales del Estado, ha quedado suprimido el Crédito Social Pesquero. De esta forma se pone fin a la actividad de una institución que, con diferentes denominaciones, ha venido prestando sus servicios al sector desde hace casi 70 años.

La desaparición del CSP como organismo autónomo no supone, sin embargo, el abandono por parte de la Administración de una política crediticia específica para el colectivo marítimo. Aunque al cierre de esta edición no se había publicado en el «Boletín Oficial del Estado» la normativa sobre el nuevo encuadramiento de la estructura y las actuaciones del Crédito Social Pesquero, parece ya decidido el paso de la casi totalidad de sus líneas al Banco de Crédito Industrial, mientras que otras, las menos, lo podrían hacer al Banco de Crédito Agrícola. La Ley de Presupuestos ha puesto fin así a unas siglas que se fueron modificando durante las últimas décadas, sin que la nueva situación suponga un recorte en la política de créditos prevista para el sector pesquero.

Los orígenes del CSP se remontan al año 1909, cuando un real decreto del 10 de octubre constituyó la «Caja Central de Crédito Marítimo», con un

capital fundacional de dos millones de pesetas. A pesar de los graves problemas que padecía nuestra flota, los estímulos no fueron suficientes, al tener unos recursos muy limitados. Hasta 1942 únicamente se concedieron 175 créditos, por un importe de 2,6 millones de pesetas.

Por la Ley del 18 de octubre de 1941, que reorganiza el Instituto Social de la Marina, se reconoce a la Caja como entidad del Instituto, con personalidad jurídica propia y patrimonio independiente.

Tras esta primera fase de vicisitudes, la Ley del 22 de diciembre de 1949 inicia una segunda etapa, al conceder 100 millones de pesetas como recursos, cifra que se incrementa en otros 250 millones por la Ley de 1953.

Entre 1943 y 1963, los préstamos concedidos se elevaron a 4.068, con un importe de 1.721 millones de pesetas. En este período destaca la aplicación de la Ley sobre Renovación y Protección de la Flota Pes-

quera de 1961, por la que se establecía un plan a 10 años para modernizar el sector.

La tercera etapa de la entidad, según señala su presidente, José Luis Chanchó Neve, arranca con el decreto-ley del 23 de julio de 1964, cuando la Caja se transformó en el Crédito Social Pesquero, dependiente del Ministerio de Hacienda a través del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo.

Finalmente, la cuarta etapa, que se cerraría con su desaparición como organismo autónomo por la Ley de Presupuestos de 1984, se inició en 1971 con la Ley sobre Reorganización y Régimen del Crédito Oficial, y donde el CSP mantiene su carácter de entidad de derecho público, delegada del Banco de Crédito Industrial.

Entre 1964 y 1978 se concedieron un total de 2.284 préstamos, por un importe de 16.000 millones de pesetas.

Durante los últimos años, con un proceso de reestructuración y reconversión de la flota en marcha, los datos se han disparado hasta la cifra récord de 1984, con casi 800 créditos concedidos, por un importe superior a los 10.000 millones de pesetas. El pasado mes de mayo, el CSP presentó a los medios informativos su última memoria.

### CREDITO SOCIAL PESQUERO



RECAMBIOS Y ALMACENAS • BORRULL

MEMORIA 1984

según manifestaciones de su director, Jerónimo Sánchez Blanco, se mantiene en el primer semestre de este año, con previsiones de 17.000 millones de pesetas en créditos vivos, más comprometidos 6.000 millones y 10.000 millones ya en la entidad en situación de demanda. En total, más de 32.000 millones de pesetas que el sector pesquero aspira a mantener con el CSP.

Al 31 de diciembre de 1984, los saldos de capital ascendían a 14.617 millones de pesetas, correspondientes a 3.318 préstamos. De esta cifra, solamente 15 superaban los 100 millones de pesetas; 29 créditos se encontraban entre los 50 y los 100 millones; 229, entre los 10 y los 50 millones, y, finalmente, 3.045 préstamos de menos de 10 millones de pe-

setas. Sin embargo, conviene señalar que, mientras estos 3.045 créditos importaban un total de 4.785 millones de pesetas, los 15 préstamos superiores a los 100 millones suponían 3.062 millones de pesetas. La tendencia en 1985 es un aumento en la media de los créditos.

Según se desprende de los resultados del CSP, el sector gozaría de buena salud o, al menos, mejor que en las campañas precedentes. En opinión del director de esta en-

tidad, desde 1983 se ha iniciado una recuperación. Una recuperación que se pone de manifiesto, de un lado, por los reembolsos y, por otro, en la política de inversiones. El porcentaje de morosos, créditos que se pagan con algún retraso, ha descendido en un año del 21 al 17,2 por 100, lo que suponía 2.668 millones de pesetas, aunque, deduciéndole los vencimientos producidos al 31 de diciembre, ese porcentaje pasaría al 12,9 por 100. Por las especiales

condiciones de trabajo en el mar, dependencia de mareas, etcétera, la morosidad no es un síntoma preocupante, y prácticamente puede ser considerada como algo normal. El pescador es un buen pagador, como lo pone de manifiesto el hecho de que los fallidos sean solamente 23,9 millones de pesetas sobre una cartera de créditos de 15.500 millones.

Finalmente, por regiones, Galicia es la comunidad autónoma que tiene más préstamos, con 4.707 millones de pesetas; seguida por Andalucía, con 3.473 millones; Canarias, con 2.686 millones; País Vasco, con 1.511 millones; 627 la Comunidad Valenciana, 469 Madrid, 387 Asturias, 228 Baleares, 221 Cantabria, 61 Murcia y 51 Castilla y León.

**MAR**

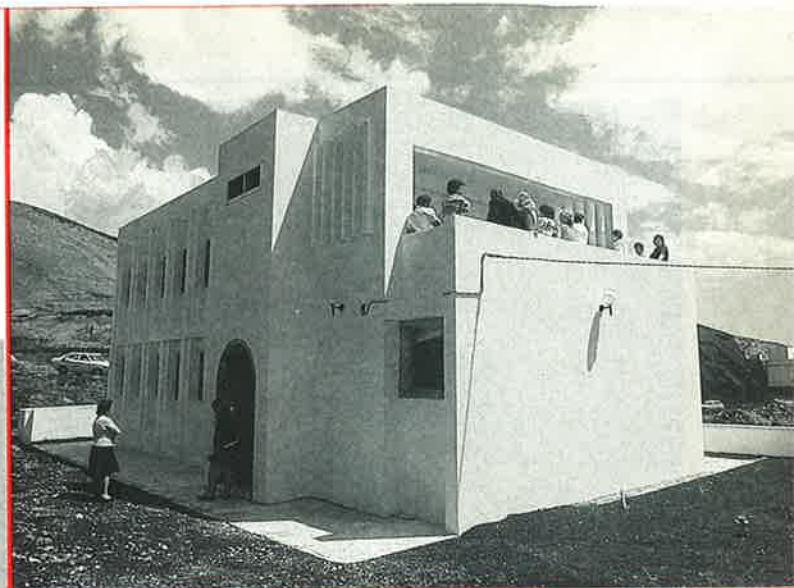
INAUGURADA EN HIERRO

# CANARIAS: NUEVA CAS



# A DEL MAR

Desde el pasado mes de mayo, Canarias cuenta con una nueva Casa del Mar, tras la inauguración de la recientemente construida en La Restinga, Hierro. Con un presupuesto cercano a los nueve millones de pesetas, las instalaciones del ISM en La Restinga prestarán servicio a todo el colectivo de la zona.



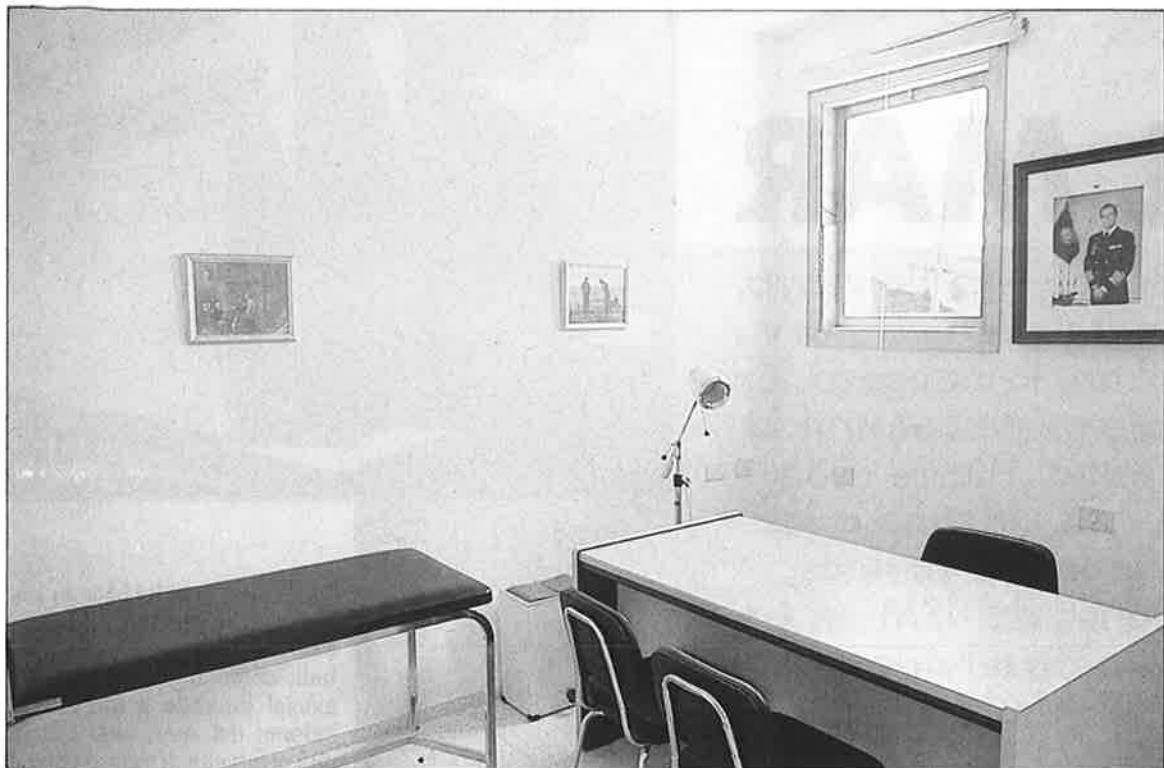
**L**a Casa del Mar de La Restinga, en la isla de Hierro, no está concebida como un servicio asistencial limitado a los trabajadores del mar, sino como una prestación a todo el colectivo del pequeño puerto canario. Y este concepto global de la acción del Gobierno quedó patente en las declaraciones del director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, y del propio gobernador civil de Tenerife, Antonio Martínón. En sus intervenciones durante el acto de inauguración de la Casa del Mar, los dos representantes de la Administración destacaron la necesidad de que, dentro de las respectivas competencias y responsabilidades, toda la obra de Gobierno tenga una visión globalizadora y no restrictiva.

Las nuevas instalaciones del Instituto Social de la Marina han supuesto un coste de 7,5 millones de pesetas en obras y 1,5 millones en mobiliario y aparatos.

La Casa del Mar cuenta con una oficina de servicios administrativos, un bar, consulta médica, sala de curas y salas de espera. Se encuentra en ejecución un aula-biblioteca.

El colectivo de asegurados en La Restinga está integrado por cincuenta pescadores, quince pensionistas y treinta asegurados no pescadores. El total de beneficiarios asciende a trescientas personas.

La actividad pesquera de



La nueva Casa del Mar de La Restinga cuenta con consulta médica, sala de curas, bar y oficinas para servicios administrativos. Se encuentra en construcción un aula-biblioteca.

La Restinga se centra fundamentalmente en la pesca del túnido, con una flota de treinta barcos, todos ellos menores de 10 TN. La pesca de túni-

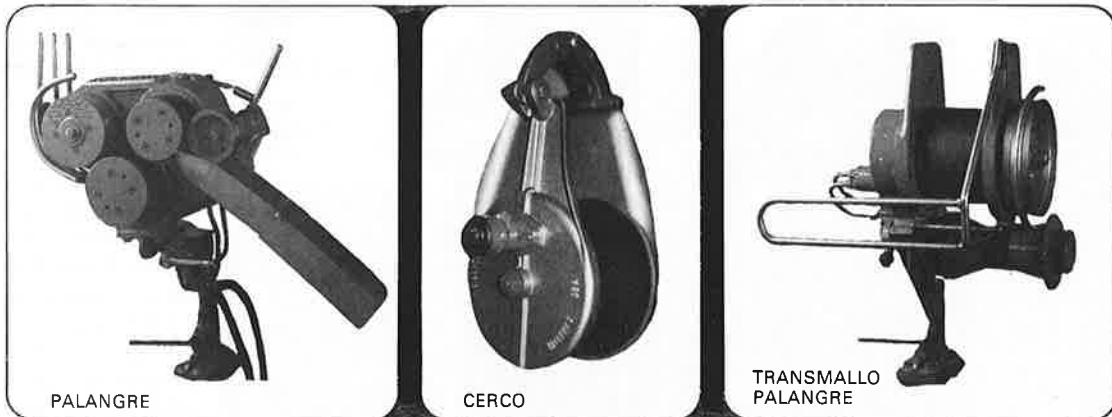
dos se estima en unas trescientas toneladas anuales, junto con otras treinta de diversas especies.

Al acto de inauguración de

la Casa del Mar asistieron el gobernador civil de Tenerife, Antonio Martínón; el director general del ISM, Constantino Méndez; el di-

rector provincial del ISM, Antonio Betancort; director provincial de Trabajo, el alcalde de La Restinga y otras autoridades.

## Talleres Mecánicos OSA



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

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



**SONDA EN COLOR KODEN CVS - 8805**

- 3/10 Kw.
- Doble frecuencia con presentación independiente en pantalla.

**RADAR KODEN MDC - 430/431**

- 10/25 Kw.
- Pantalla de 14 pulgadas.
- Cumpliendo I.M.O.
- 96 Mn.
- Plotter.
- Dos anillos de distancia.
- Alarma de aproximación.
- Alarma sectorial.



**RECEPTOR FACSIMIL DE CARTAS METEOROLOGICAS KODEN FX - 7181**

- Automático.
- 23 canales presintonizados.

**equipos  
navales  
industriales, s.a.**  
e.n.i.s.a. Francisco Navacerrada, 10 - 28028 MADRID

**SERVICIO TECNICO EN TODO EL LITORAL**

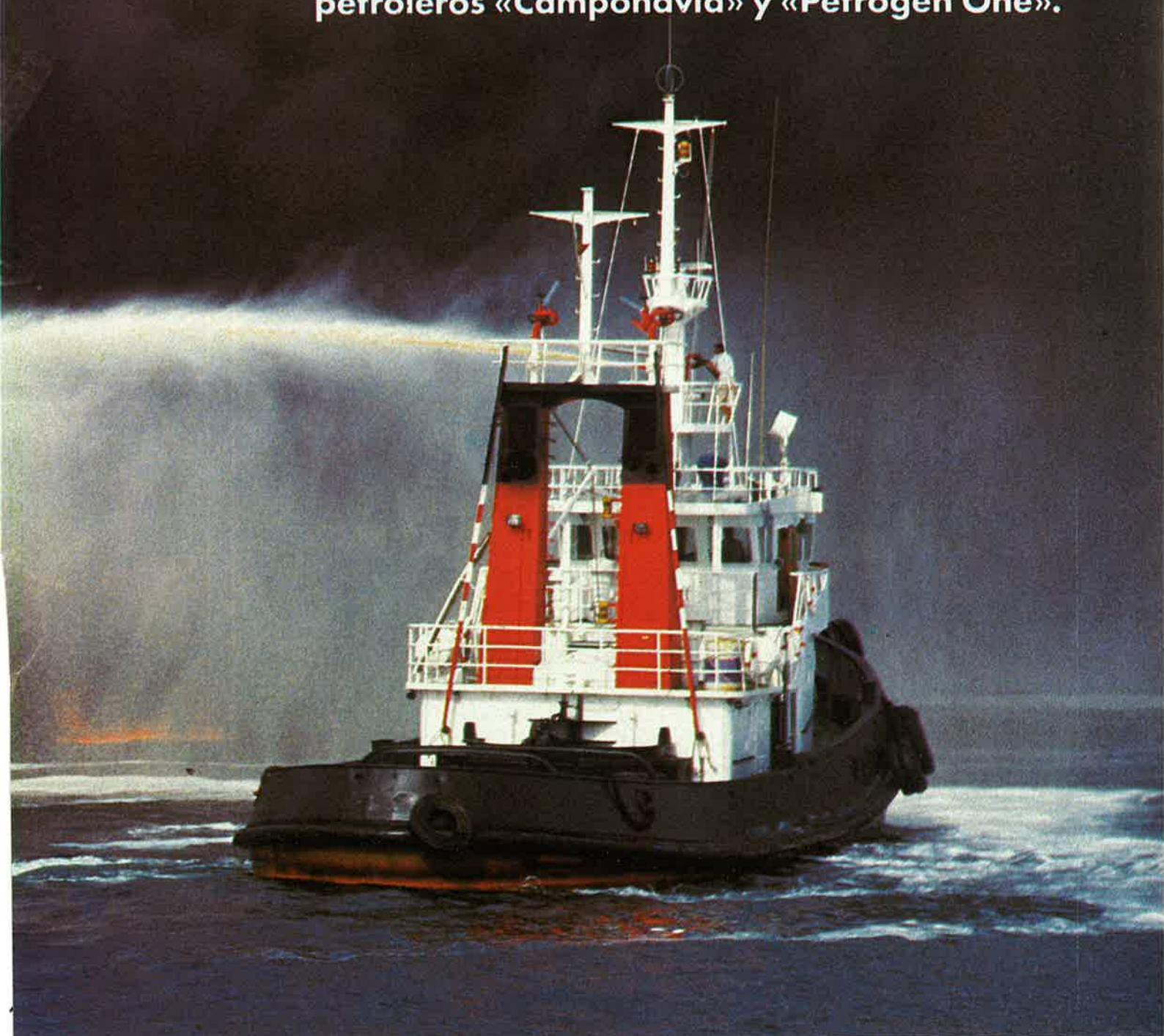
CATASTROFE DE ALGECIRAS

# LA BAHIA FUE



# UN INFIERNO

El domingo 26 de mayo de 1985 pasará  
a la historia como uno de los días más  
dramáticos de la navegación española.  
A las once de la mañana, la bahía de Algeciras  
se convirtió en un infierno. En total,  
una treintena de muertos, como  
siniestro balance del incendio de los  
petroleros «Camponavia» y «Petrogen One».







*«La confusión  
y el pánico dominaron  
los primeros momentos»*

En pocos momentos, tras las explosiones, el «Petrogen One» se hundió envuelto en llamas. El «Camponavia», de bandera española, se partió en dos y comenzó a arder. Un tercer buque cargado de gasóleo, el «Camporrubio», escapó precipitadamente del infierno.

**L**

OS habitantes de Algeciras, San Roque y La Línea olvidarán difícilmente la mañana del domingo 26 de mayo de 1985. Faltaban pocos minutos para las once de la mañana cuando empezó todo.

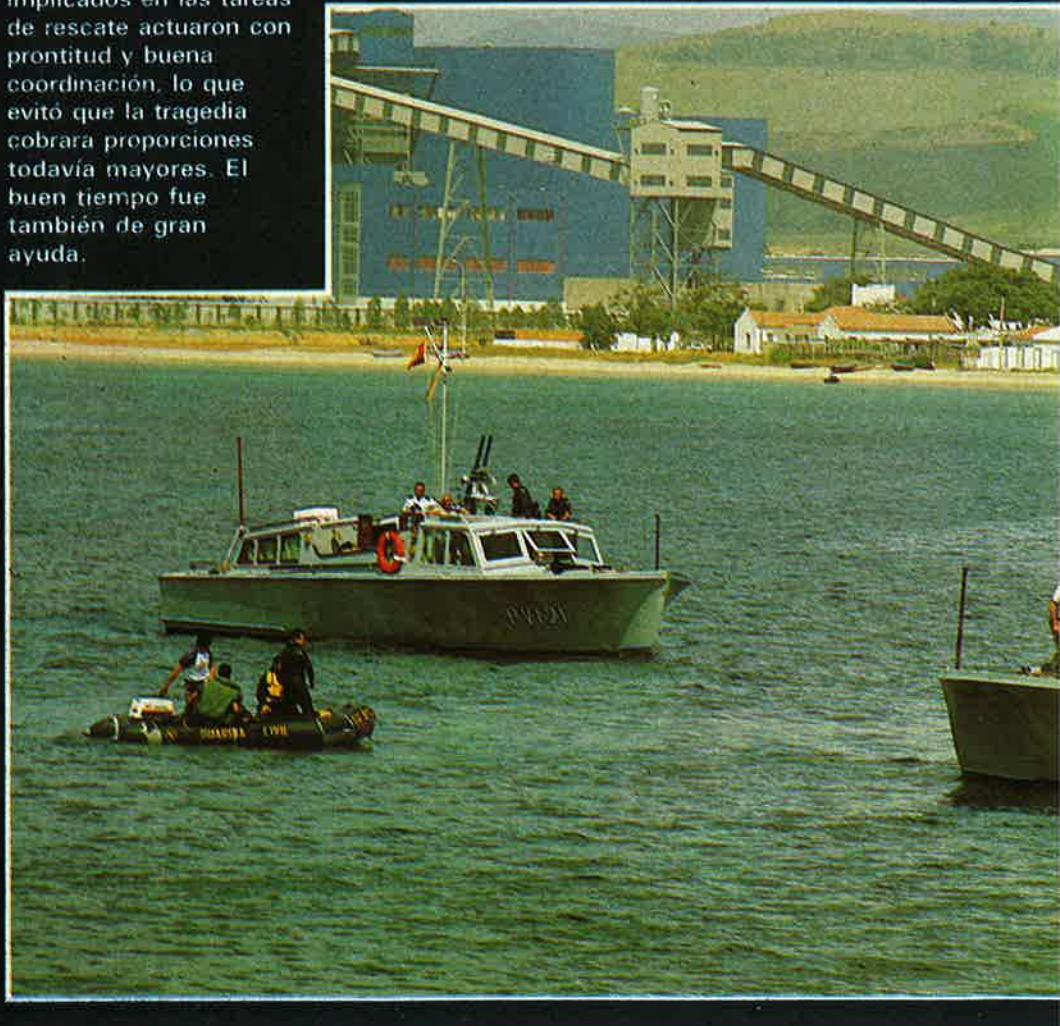
Al principio fueron unas fuertes explosiones provenientes del muelle flotante instalado a las afueras de San Roque, a 250 metros de la refinería de petróleo que la compañía CEPSA tiene en el Campo de Gibraltar. Pronto pudo comprobarse que los estallidos habían tenido origen en dos buques amarrados en aquel muelle: el «Petrogen One», de bandera panameña, y el «Camponavia», español. El primero estaba descargando nafta cuando se produjo la primera explosión. El buque estalló y se hundió envuelto en llamas. Junto a él, el «Camponavia» se partía en dos y comenzaba a arder. Apenas había comenzado a cargar gasolina, destinada al oleoducto Rota-Madrid-Zaragoza, en el momento de producirse el accidente. Un tercer buque, el «Camporrubio», se veía obligado a recurrir a la precipitada ayuda de un remolcador para escapar del infierno.

Las explosiones fueron fortísimas. Todos los cristales de la zona, incluyendo los de las dependencias de la refinería y muchos de la barriada de Puente Mayorga, situada en las proximidades, saltaron en añicos. Un jeep, ocupado por varios trabajadores del equipo de carga y descarga de la refinería, desaparecía sin dejar rastro. José Luis Fernández Gavilán, concejal independiente de San Roque y vecino de Puente Mayorga, describía las escenas de terror vividas: «Todo el mundo salió a la calle espantado. Hubo personas que sufrieron ataques nerviosos; otras se desmayaron... A los niños se les veía correr alocadamente, sin rumbo. Por fortuna, pronto conseguimos disponernos en caravana y trasladarnos a San Roque.» Escenas similares se vivían en las cercanas barriadas de Guá-



*«Mientras nadaba,  
el fuego me iba  
persiguiendo...»*

Los diferentes organismos y cuerpos de seguridad implicados en las tareas de rescate actuaron con prontitud y buena coordinación, lo que evitó que la tragedia cobrara proporciones todavía mayores. El buen tiempo fue también de gran ayuda.





darranque y La Colonia. 3.000 habitantes, en total.

Veintiuna personas muertas y doce más dadas por desaparecidas: tales son los últimos datos oficiales a la hora de entregar estas páginas a la imprenta. Dado el tiempo transcurrido desde el día del siniestro, todo hace creer que la cifra de desaparecidos haya de ser unida, desgraciadamente, a la de muertos.

El «Camponavia» tenía 30 personas en su tripulación —treinta y una, si se cuenta a un tripulante de permiso en el momento del accidente—. Tres murieron; otras diez quedaron incluidas en la lista de desaparecidos. Las diecisiete restantes hubieron de ser hospitalizadas.

La triste relación incorpora también a los trabajadores de CEPESA antes citados. Cinco han sido dados por desaparecidos. Dos cadáveres han sido rescatados del mar.

El «Camponavia» había sido construido en 1973 y su puerto de matrícula era Gijón. Tenía un peso muerto de 6.452 toneladas. El tonelaje de registro bruto (TRB) era de 4.221,9 toneladas y en neto 2.153,64. Su eslora era de 124,04 metros y tenía un calado en pie de 19,09 pulgadas. El «Petrogen One» pertenecía a la empresa Petrarco Ltd., de las Bermudas, aunque su compañía operadora era la T.M.C. italiana.

Los testimonios de los supervivientes, aunque frecuentemente confusos en cuanto a los detalles, revelan elocuentemente la tragedia que se vivió en ambos buques. «La tercera explosión fue la más fuerte —afirma Jaime García Suárez, anterior capitán del «Camponavia», que se encontraba a bordo almorizando con el actual capitán—. Fue la que ocurrió en nuestro barco. Me tiró al suelo. Cuando me levanté, la gente ya estaba en el agua y yo me lancé detrás de ellos. La confusión y el pánico dominaron aquellos primeros momentos.» Testimonio similar ofrece el segundo oficial del barco panameño: «Cuando escuché la explosión me lancé al agua y me puse a nadar, porque las llamas venían detrás de mí. Así hasta que alcancé

una boyera, donde me recogió un remolcador.» Hubo quien logró, en efecto, alcanzar alguna boyera; otros nadaron hasta tierra, pese a las quemaduras que sufrían; otros más recibieron el pronto auxilio de policías y ciudadanos que se lanzaron al agua en su ayuda. En esa labor se distinguió el estudiante de mecánica Francisco

desplazó desde Algeciras a San Roque. Veintiocho hombres, provistos de autobombas y vehículos especialmente dotados, impulsaron las labores de extinción del incendio y de la recuperación de heridos y cadáveres. También el Parque Local de La Línea, con trece hombres y varios coches preparados, se trasladó rápidamente al lugar del siniestro. Un retén, formado por tres ambulancias y dos coches de bomberos de Gibraltar, permanecían en estado de alerta para lo que fuera preciso, aunque su intervención no resultó necesaria.

Entretanto, una ambulancia del Ejército de Tierra y diez de la Cruz Roja se encargaban del traslado de los heridos a las Residencias Sanitarias de Algeciras y La Línea y al Hospital Municipal de La Línea con la ayuda de la Guardia Civil. A esos mismos centros fueron trasladados algunos cadáveres, sacados de las aguas en llamas en los primeros momentos.

La vigilancia, ordenación y aparcamiento de vehículos corrió a cargo de varias dotaciones de la Policía Nacional. Todo estaba cubierto. La Base Naval de Rota y el Servicio Aéreo de Rescate (SAR) del Ejército del Aire permanecían en situación de alerta para el traslado a Sevilla de posibles quemados. No hizo falta su participación, como tampoco la del helicóptero del Ejército de tierra que se mantuvo sobrevolando la zona durante toda la mañana del domingo.

La participación de los habitantes de la zona en las tareas de salvamento fue ejemplar. Hubo quien no dudó incluso en lanzarse al agua para socorrer a los supervivientes que nadaban hacia la orilla. Algunas de estas acciones han sido calificadas de heroicas por las autoridades y serán premiadas con condecoraciones tras el estudio de cada caso, según informó a HOJA DEL MAR Joaquín Calero, jefe de los Servicios Gaditanos de Protección Civil.

## ¿Qué originó la catástrofe? ¿Dónde se inició? Los testimonios de los supervivientes resultan contradictorios.

Javier Beza, que salvó a cinco marineros en una pequeña «patera» de su propiedad. Su acción ha sido premiada con la medalla de oro al mérito civil.

Para la una y media de la tarde, el incendio había sido dominado.

La excelente coordinación de los diferentes equipos que participaron en el salvamento impidió que la tragedia adquiriese características aún más dramáticas. Los servicios de emergencia de CEPESA se pusieron rápidamente en marcha. Bomberos, servicios de ambulancias, autobombas y remolques de Algeciras, La Línea y Gibraltar; Ejército de Tierra, Guardia Civil, Policía Nacional, Comandancia de Marina, Cruz Roja y radioaficionados, actuaron con precisión en el rescate de las víctimas bajo el control y coordinación de Protección Civil y responsables de la refinería.

Los primeros medios empleados para sofocar el fuego fueron dos remolcadores de CEPESA que se encontraban prácticamente junto al lugar donde ocurrió la explosión. Situados uno a proa y otro a popa del «Petrogen One» y orientadas según la dirección del viento, los remolcadores desplegaron sus mangas y trataron de controlar la situación en tanto llegaban refuerzos. Poco después, el Consorcio contra Incendios, entidad promovida por la Diputación Provincial de Cádiz, organizó un equipo de salvamento que se

# Utillex® TRILLA®

## CAJAS DE PLASTICO PARA PESCA



LIGERAS, HIGIENICAS,  
RESISTENTES, LIMPIAS,  
DURADERAS, APIABLES-ENCAJABLES.

**CON DEPOSITO PARA HIELO (SISTEMA PATENTADO)**

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

INDUSTRIAS PLASTICAS TRILLA, S.A.  
APDO. CORREOS, 37. RIPOLLET . BARCELONA . TEL.(93) 692 12 50. TELEX 51381

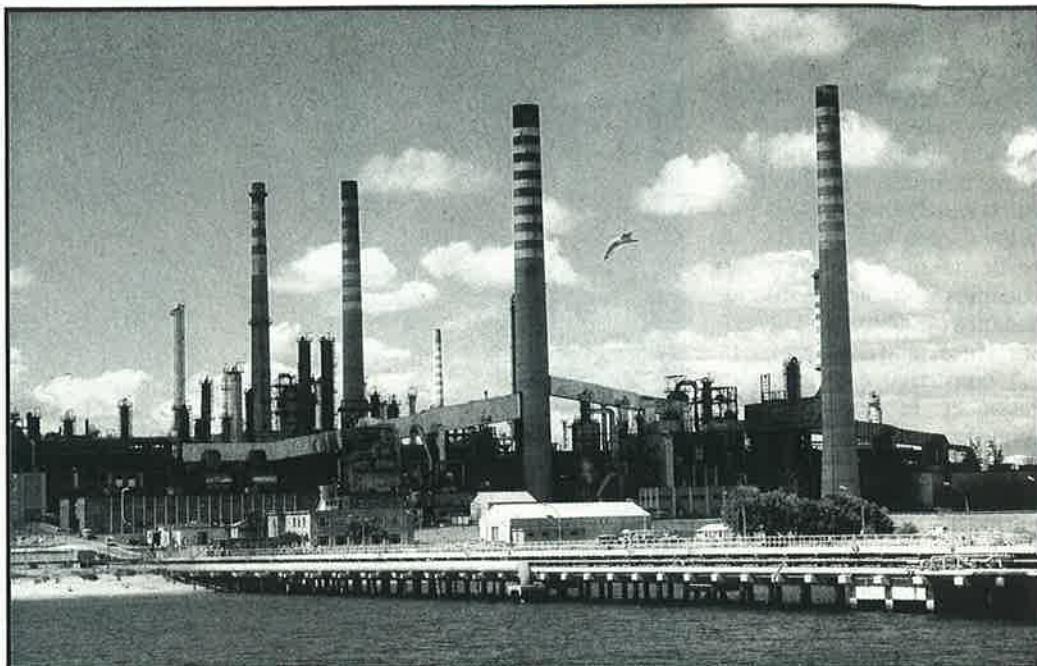
Un servicio de comunicaciones, manejado por radioaficionados, con la red de energía de Protección Civil, permaneció a la escucha hasta las cinco de la tarde, hora en que dejó de ser necesaria su colaboración. Sus mensajes —petición de donantes de sangre, entre otros— mantenían en constante enlace al Gobierno Civil de Cádiz con la refinería de CEPSA, en Algeciras.

Al día siguiente del trágico suceso, el aspecto en el pantalón de la refinería de CEPSA resultaba desolador. Mientras el casco partido en dos del «Petrogen One» no acababa de hundirse, efectivos de CEPSA trabajaban para controlar la gran cantidad de grasa que se extendía por los alrededores.

A las 11,30 horas del lunes, algunos miembros de los Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la Guardia Civil, junto con otros de la Armada, iniciaron el rastreo y la búsqueda de cadáveres, una vez dominada la mayor parte del fuego. Los continuos movimientos del barco panameño y el riesgo de nuevas explosiones dificultaron considerablemente las actividades emprendidas por los submarinistas. No obstante, cuatro cuerpos sin vida pudieron ser rescatados en el extremo del pantalán afectado.

¿Qué originó la catástrofe y dónde se inició? Las investigaciones encaminadas a dilucidar estos puntos comenzaron así que pudo ser controlado el incendio. Empero, no faltan los que creen que tal vez nunca llegue a determinarse a ciencia cierta lo ocurrido. De momento, las investigaciones realizadas forman parte del secreto de sumario y en ello se escudan unos y otros para no hacer públicas las diversas hipótesis manejadas.

Este es el accidente más grave ocurrido hasta ahora en una refinería española, pero la catástrofe hubiera sido mucho mayor de haber tenido lugar en cualquier otro puerto. «Una refinería cuenta con tales medidas de seguridad que, como se ha podido observar, en pocos minutos puede controlar la situación», asegura Luis



La refinería de CEPSA está flanqueada por barriadas que agrupan a un total de 3.000 habitantes, que afirman vivir «sobre un polvorín».

Mora, director de planificación de CEPSA.

Las impresiones sobre las causas de la catástrofe apuntan a que la primera explosión tuvo lugar en el buque de bandera panameña «Petrogen One», que en estos momentos se encontraba descargando 200 toneladas de nafta. Se han encontrado restos de la cubierta de este buque sobre el barco español y, para los dirigentes de CEPSA, esta «es una prueba concluyente de que el siniestro se originó en el barco panameño». Sin embargo, miembros de la consignataria del «Petrogen One» han manifestado que es prematuro hacer estas afirmaciones sin conocer aún los informes de los expertos.

Las causas de explosiones en un petrolero pueden ser muy variadas, desde el fallo humano hasta la avería de alguno de los sistemas de seguridad. «Las operaciones en una refinería son muy delicadas —apunta Luis Mora—, y, cuando un barco descarga, el riesgo de inseguridad es mayor. A medida que el líquido sale, se va produciendo un vacío en los tanques, donde se

forman gases altamente inflamables. De cualquier modo, CEPSA no tiene control sobre el barco cuando está efectuando estas operaciones y, en el caso de accidente, la compañía se considera dañada en sus muelles. Todavía no se ha hecho una evaluación económica, pero las reparaciones nos llevarán de seis a ocho meses.»

### Las medidas de seguridad de las refinerías son muy amplias y sus instalaciones están sometidas a rigurosos controles.

Las medidas de seguridad en las refinerías son muy amplias y sus instalaciones están sometidas a rigurosos controles. Todos los empleados de las refinerías reciben entrenamiento para caso de incendio. Siempre hay dispuesto un equipo de emergencia para atender un posible accidente. En el caso de un siniestro de gran magnitud, son avisados todos los empleados que tienen asignadas responsabilidades en las labores de control. «Todo el mundo sabe el sitio que tiene que ocupar; ningún empleado se encontrará perdido por la factoría y sin saber cuál

es su misión en caso de accidente», asegura Luis Mora, quien considera que la capacitación de los empleados es casi la principal garantía de seguridad.

Las medidas de seguridad de los barcos petroleros son también muchas y muy complejas. Están sujetas a un reglamento internacional y determinadas según el tipo de barco y el tonelaje.

Y están también los riesgos que corren las poblaciones próximas a una refinería. Los habitantes de las barriadas de Guadarranque, La Colonia y Puente Mayorga, con su alcalde a la cabeza, han efectuado numerosas denuncias de la proximidad de la refinería. A pesar de que ésta sea la primera catástrofe ocurrida en la de Algeciras, los vecinos creen que viven «sobre un polvorín».

La distancia que separa los asentamientos urbanos de las refinerías es inferior en España, en la mayoría de los casos, a los 2 kilómetros previstos por el Reglamento de Actividades Molestanas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, actualmente vigente.

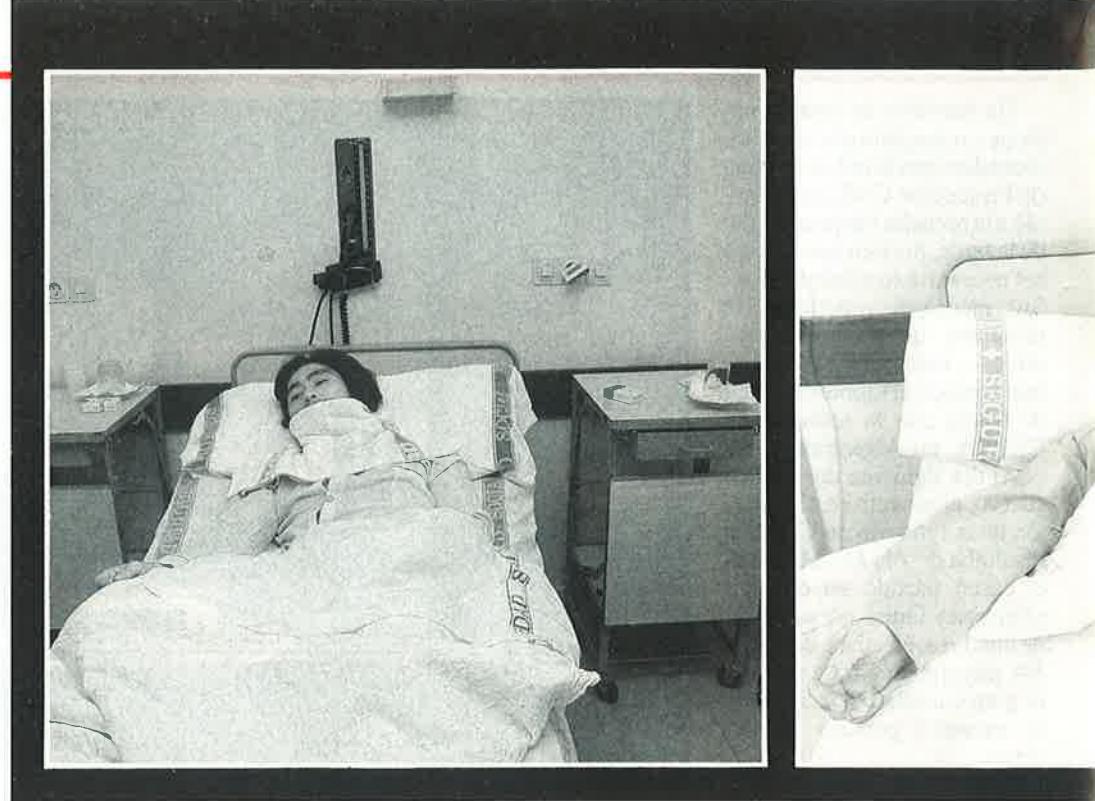
En el caso de la instalación de Algeciras, los tres asentamientos urbanos, pertenecientes al término municipal de San Roque, se encuentran

dentro del radio de seguridad de los 2 kilómetros. Sin embargo, según los directivos de CEPSA, la población no corre peligro y ellos no están incumpliendo ninguna normativa. «Las refinerías tienen unas vallas a la distancia que marca la ley —dice Luis Mora—. A partir de ellas, nosotros no podemos impedir que los ciudadanos construyan viviendas. Hace ocho años que CEPSA construyó esta refinería. Entonces la población era pequeña y muy alejada. En este tiempo ha ido creciendo hacia la refinería, sin que nosotros lo hayamos podido evitar.»

Entre la refinería de Algeciras y la de Tenerife, las dos propiedad de CEPSA, se destilan al año, según la memoria de 1983, unos diez millones de toneladas de crudos. En el momento del accidente, la refinería de Algeciras tenía almacenadas 170.000 toneladas de crudo y otras tantas de productos derivados del petróleo.

La flota petrolera española, en 1984, alcanzó 3,5 millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB) y el tráfico de productos petrolíferos totalizó un volumen de 21,46 millones de toneladas. Esta flota, compuesta de 81 buques, supone el 54 por 100 de la flota total española. De los 40,92 millones de toneladas de crudo que se importaron el pasado año, 25,7 millones se transportaron en buques de bandera nacional.

En todo caso, habrá de ser la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas la encargada de completar las investigaciones y de elaborar el informe correspondiente sobre el siniestro de Algeciras, según acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 30 de mayo. Esta comisión estará compuesta por representantes de los Ministerios de Industria, Defensa, Trabajo, Obras Públicas, Presidencia y Transportes, y realizará la necesaria tarea de coordinación entre los diferentes organismos, entidades y administraciones públicas afectadas. Se trata de dar con ello respuesta a los



interrogantes que sobre este suceso se ha hecho la opinión pública, y de aportar igualmente comprobaciones y estudios de interés para las partes más directamente afectadas, como son las empresas implicadas, que tienen graves intereses económicos comprometidos.

Durante los primeros días tras la catástrofe, el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de San Roque, que lleva la investigación del suceso, dedicó sus esfuerzos prio-

ciones de los testigos, todo hace creer que lo decisivo será el resultado de los exámenes técnicos oficiales, junto con las pruebas materiales aportadas por cada parte.

Entretanto, un equipo de la Marina, dirigido por el capitán de corbeta Alfonso Viecna, en colaboración con un grupo de submarinistas de la Zona Marítima del Estrecho, viene realizando investigaciones desde el mismo día del accidente. A la misma actividad se dedican los Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil. El Comisariado Español Marítimo participa así mismo en las investigaciones.

Junto a todos estos especialistas, la empresa CEPSA ha puesto en marcha su propia comisión investigadora, formada por expertos de diversas disciplinas y por submarinistas. En fin, también estudian las causas del siniestro varios equipos de las compañías de seguros más afectadas por la catástrofe.

No es extraño que las compañías aseguradoras hayan decidido hacerse presentes en la investigación.

La Unión y el Fénix, abriendo un grupo asegurador para el barco «Camponavia», per-

teniente a CAMPSA; el Banco Vitalicio, como entidad aseguradora más importante de CEPSA, y Ferrari, como firma abridora también de un **Media** para el seguro del buque «Petrogen One» van a ser los principales protagonistas de la historia próxima del grave siniestro ocurrido en Algeciras. Aunque por parte de cada una de las empresas o grupos estén cubiertos todos los riesgos de barcos e instalaciones, los entre 2.500 y 3.000 millones de pesetas que se barajan como posibles pérdidas totales de la catástrofe constituyen una cifra lo suficientemente importante como para que las firmas aseguradoras luchen para defender las tesis que les son más favorables.

El barco de CAMPSA, «Camponavia», construido en 1973, tenía una capacidad de carga de más de 6.000 toneladas. En el momento de la explosión contaba solamente en sus depósitos con cerca de 1.000 toneladas. El valor del buque era de 600 millones de pesetas, cifra en la que estaba asegurado por un grupo donde actuaba como «abridora» la Unión y el Fénix con una participación del 29 por 100.

El siniestro, en todo caso, ha sido total. La indemnización que CAMPSA deberá percibir será del 100 por 100,

## Las pérdidas del desastre de Algeciras pueden superar los 2.500 millones de pesetas.

ritariamente a las tareas de recuperación e identificación de las víctimas, para a continuación pasar a investigar las causas de las explosiones. Según manifestaba su titular, Federico Lázaro Guil, estas actuaciones se centrarán en recoger las versiones aportadas por los testigos presenciales, supervivientes de ambos barcos, y en hacer acopio del conjunto de datos técnicos referentes al hecho.

Dados los elevados intereses económicos en juego y el margen de indeterminación a que están sujetas las declaraciones



## *La coordinación del rescate fue excelente*

En 1983, España tuvo el récord mundial de siniestros navales. De los 340 accidentes ocurridos en el mundo ese año, 84 correspondieron a barcos de nacionalidad española. De éstos, 39 se hundieron y 45 sufrieron averías graves por incendios y vías de agua.

esto es, 600 millones de pesetas.

El «Petrogen One», petrolero sobre el que en principio se descargaban todas las sospechas como posible causante del accidente, tenía un casco nuevo, construido en 1982, con una capacidad de 25.000 toneladas y con un valor aproximado de unos 1.300 millones de pesetas. Al navegar con bandera panameña, figura como casa armadora la Welis Limited de aquel país, si bien la propietaria real del barco es la firma italiana Petraco.

Según fuentes de la empresa consignataria en España, el barco estaba cubierto contra todo tipo de riesgos al pertenecer a una firma de gran solvencia. El seguro está suscrito por un grupo de empresas a cuya cabeza figura la Ferrari italiana. Es de la modalidad de P and Y, y cubre los riesgos propios y los daños a terceros, según medios del sector, por un valor superior a los 3.000 millones de pesetas.

Las instalaciones, el personal, la mercancía y demás bienes de la refinería de CEPSA están ampliamente asegurados a través del Banco Vitalicio, como principal tomador, aunque existe también un cuadro amplio de coaseguro. Los daños en la refinería se consideran cuantiosos, aunque en los primeros días resul-

taron difíciles de evaluar. El pantalán se ha visto afectado aproximadamente en un 50 por 100. Sin embargo, si hubieran sufrido las estructuras sumergidas, aumentaría sensiblemente la cuantía de las pérdidas.

Aunque todas las partes afectadas tienen seguros con cobertura total, nadie renuncia a descargar en cabeza ajena la responsabilidad de la pérdida de los cerca de 3.000 millones de pesetas que se hundieron el 26 de mayo en Algeciras.

La tragedia de Algeciras no es, sin embargo —y conviene recordarlo—, sino un capítulo más, así sea de los más graves, de la cadena de siniestros de los que han sido protagonistas en los últimos años el petróleo, el gas y los buques que los transportan. Durante 1983, cuatrocientas mil toneladas de registro bruto se perdieron en accidentes marítimos, lo que situó a nuestro país ese año en el primer lugar mundial de siniestros navales. De los 340 accidentes ocurridos en el mundo en ese año, 84 correspondieron a barcos de nacionalidad española. De éstos, 39 se hundieron y 45 sufrieron averías graves por incendios y vías de agua. Por zonas, la Bahía de

Cádiz, con 16 siniestros, se situó en el primer puesto, seguida de la Isla de Alborán, con 15, y de Finisterre, con 10.

Las grandes tragedias marítimas de este tipo se remontan al año 1976, cuando el petrolero «Urquiza» encalló en La Coruña, a su regreso de Arabia Saudita, con 110.000 toneladas de petróleo a bordo. Cinco remolcadores intentaron auxiliarlo, pero todo fue inútil. El barco estalló. Ello ocasionó la muerte de su capitán, Francisco E. Rodríguez. Una inmensa mancha negra invadió las costas gallegas durante varios días.

Dos años después, el «Andros Patria», buque griego que navegaba al noroeste del Cabo

## **La Bahía de Cádiz ha sufrido tres vertidos de combustible en el plazo de un solo mes.**

Villano, se incendió por causas desconocidas. Su tripulación pudo abandonar el barco, pero la mayoría de ella falleció en el mar antes de ser rescatada.

En 1980, el buque español «María Alejandra» se hundió frente a las costas africanas. No transportaba crudo, motivo por el cual pudieron salvarse 36 de sus 41 tripulantes. También, ese mismo año, se producían otras tres muertes por una explosión en las calderas de un buque aljibe de la Armada cuando navegaba desde las aguas del Sahara hasta Las Palmas.

En 1983 se produciría el hundimiento del buque «Castillo de Bellver» a causa de un incendio frente a las costas surafricanas. En aquel accidente desaparecieron tres marineros, aunque el resto de la tripulación pudo ser rescatada. Se perdieron 135.000

toneladas de crudo, valoradas en 54 millones de dólares.

Otro petrolero siniestrado de manera similar fue el «Amoco Cádiz», buque libanés de bandera panameña, que llevaba en sus cisternas unas 230.000 toneladas de crudo.

La mayor catástrofe que se recuerda en este sentido que la originada en el Caribe, en el año 1979, por el abordaje de dos petroleros, el «Atlantic Empress» y el «Aegean Captain», frente a las costas de Tobago. La mancha de petróleo producida por ese accidente alcanzó una extensión de 20 kilómetros. El precedente a esta tragedia estuvo en la colisión del petrolero «Torrance Canyon» en unos arrecifes en el paso entre las islas Sorlingas y la punta Cornualles. El buque se partió y se perdieron 117.000 toneladas de petróleo.

Con esta explosión se contabilizan ya tres vertidos de combustibles al mar en el último mes, y todos en la Bahía de Cádiz. El más importante por su cantidad fue el producido el último domingo de abril, cuando 200.000 litros de gasóleo procedentes de un depósito de la factoría de ACE-RINOX, en el término de Los Barrios, fueron a parar al mar. La policía sospecha que el hecho fue deliberado, aunque aún no se ha logrado descubrir a los autores del hecho. Este vertido pudo ser controlado por la rápida acción de los efectivos de la Comandancia de Marina y de los servicios de seguridad de la cercana refinería de CEPSA.

Unas semanas después se produjo el derrame accidental de 10.000 litros de gasoil en la refinería «Gibraltar», propiedad de la compañía antes citada, también en Los Barrios. El accidente se produjo al romperse una manguera que suministraba combustible a un buque fondeado en las proximidades de la refinería. Hubo que utilizar 3.000 litros de disolvente para controlar la marea negra.

Mientras tanto, en San Roque, la proa del «Petrogen One», zarandeada por la marea, permanece en actitud desafiante, apuntando al cielo.



## World fishing exhibition

**Con gran expectación ha comenzado la cuenta atrás de la Exposición Mundial de la Pesca VIGO 1985. Por segunda vez en doce años, su puerto albergará, del 17 al 22 de septiembre, a expositores de 24 países. Las más sofisticadas técnicas de la industria pesquera se exhibirán en el recinto ferial. "La novedad de la feria será la presencia del ordenador en la industria pesquera", ha dicho Alfonso Paz Andrade, presidente del Comité Ejecutivo de la Exposición.**



**C**UANDO todavía no se han silenciado los ecos de la Exposición Mundial de la Pesca celebrada en Vigo en 1973; cuando todavía alguna empresa está sirviendo pedidos realizados en aquella feria, posiblemente la más importante exposición de pesca que se haya celebrado en el mundo desde sus comienzos en el año 63, ya ha empezado la cuenta atrás para una nueva exhibición pesquera: la Exposición Mundial de la Pesca VIGO 85.

"En 1973 se concentró aquí, en Vigo, el mayor número de fabricantes de motores marinos de todo el mundo, desde los más grandes fabricantes internacionales hasta los más pequeños de Villagarcía —dice Alfonso Paz Andrade, presidente del Comité Ejecutivo de la Exposición—. En 1973, la feria contó con 250 stands y 400 expositores, participaron 23 países y se registraron visitantes de 80 países. Después de este éxito sin precedentes que tuvo Vigo y su demostrada capacidad para convocar a las pesquerías del mundo, los expositores manifestaron en varias ocasiones el deseo de repetir la exposición en nuestra ciudad. Hicimos una tentativa en la ciudad y una de las primeras entidades a la que propusimos la idea fue al Ayuntamiento. Su alcalde, Manuel Soto, ha sido, en el momento del lanzamiento, el factor decisivo para que la exposición se celebre en Vigo."



# LA OLIMPIADA DE LA PESCA



*«Esta feria va a ser la mayor de la historia de la World Fishing, en cuanto al número de expositores y en cuanto al número de metros cuadrados de exposición», dice Manuel Soto, alcalde de Vigo y uno de los que más ha luchado para que la Exposición se celebre en esta ciudad, que cuenta con el primer puerto pesquero de Europa.*

## World fishing exhibition

Entre los días 17 y 22 de septiembre de este año, la Exposición Mundial de la Pesca mantendrá abiertas sus puertas en el tradicional puerto de Bouzas, que hoy forma parte importante de las instalaciones portuarias de Vigo gracias a la construcción de la terminar de transbordadores. En total, la Exposición ocupará 40.000 m<sup>2</sup>. *"Esta feria —dice Manuel Soto, alcalde de Vigo— va a ser la mayor de la historia de la World Fishing en cuanto al número de expositores y en cuanto al número de metros cuadrados de exposición.*

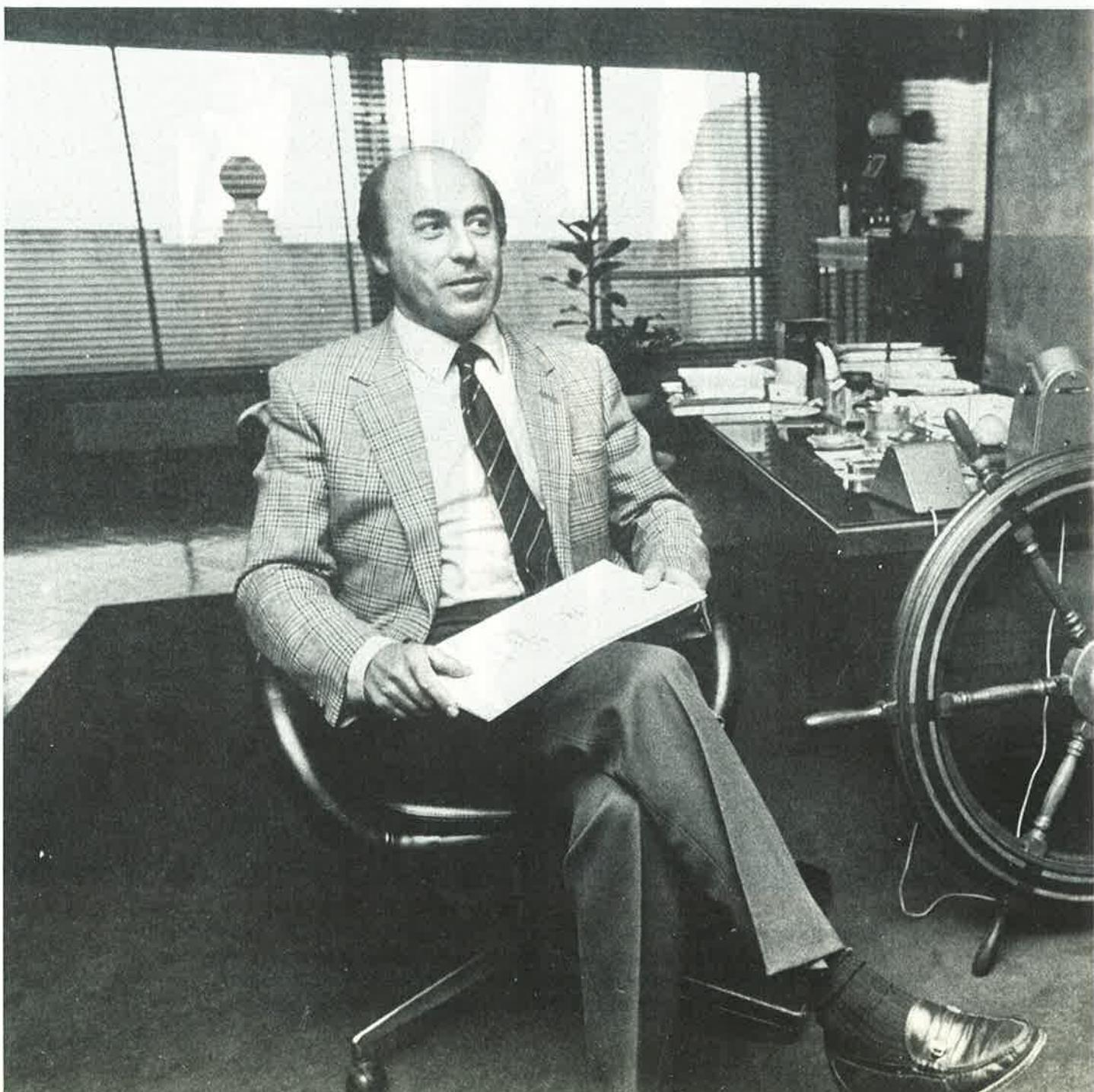
*Esto, en principio, parece presuponer que va a tener un impacto económico importante. Nos queda la última incógnita: una vez que un suceso de esta magnitud se ponga en marcha, cuál puede ser el resultado comercial, porque como vigués, como gallego y como español me gusta que haya un buen resultado del conjunto de la World Fishing en lo que se refiere al número de visitantes y en cuanto a que los stands y la recepción sean perfectos. No cabe duda que el tema más perseguido por mí es que las empresas viguesas, gallegas*

*y españolas salgan beneficiadas de este acontecimiento, con una carta de pedidos importante que permita ayudar a mitigar el paro brutal que vivimos en algunas zonas de Galicia y de España."*

El área del recinto ferial ha sido cedida por la Junta del Puerto y Ría de Vigo al Comité Organizador. De los cuatro pabellones que se van a utilizar, dos están totalmente contratados, el tercero lo está al 60 por 100 de su capacidad y el cuarto un 30 por 100. Además de 10.000 m<sup>2</sup> de espacio al aire libre, los

organizadores han previsto la utilización del pabellón permanente que existe en Bouzas y la instalación de tres carpas con una superficie aproximada de 15.000 m<sup>2</sup>. Estas instalaciones temporales han sido contratadas a una importante firma alemana que los estrenará en la Exposición de Vigo y que posteriormente serán enviadas a Estados Unidos, país donde han sido vendidas definitivamente. Es éste el sistema portátil más moderno que existe en la actualidad para cubrir grandes áreas.

A pesar del éxito que su-



puso la Exposición Mundial de la Pesca en 1973 y del interés que tanto expositores como organizadores han demostrado para que Vigo volviera a ser escenario de la World Fishing, la competencia con otros puertos ha sido enorme. "En principio —continúa Manuel Soto—, muchos puertos del mundo estaban interesados en la organización de la feria. Qué duda cabe que la World Fishing es muy apetecible, por diferentes razones, para una ciudad pesquera. Conlleva una cantidad de visitantes importantes, y todos

*los compradores especializados en el mundo de la pesca y de la mar se desplazan a donde se celebra la Exposición. Esto tiene unas connexiones turísticas y comerciales importantes. No cabe la menor duda que el país organizador está en una situación de ventaja a la hora de facilitar a los fabricantes su instalación. No es lo mismo que se tengan que instalar en Vigo que en Inglaterra o Estados Unidos. Al mismo tiempo, los compradores cuentan con que haya una representación importante del país organizador."*



**Alfonso Paz Andrade, presidente del Comité Ejecutivo de la Exposición Mundial de la Pesca, confía en que la feria sea un gran éxito: "A cuatro meses de la inauguración —dice—, el recinto ferial está prácticamente contratado; sólo hay disponibles stands pequeños, de 25 ó 30 m<sup>2</sup>"**

Sin embargo, los organizadores internacionales atribuyeron el éxito de la anterior exposición a que Vigo es, posiblemente, la ciudad donde hay una mayor concentración del abanico que supone el sector pesquero. "Quizá no exista entre los puertos pesqueros importantes del mundo —dice Alfonso Paz Andrade— otro con unos buenos astilleros especializados en pesca, pero también un puerto donde se descarguen prácticamente 200.000 toneladas de pescado al año; con fábricas de redes, de maquinillas, de equipos electrónicos, de equipos auxiliares de navegación, de cajas de cartón para el pescado congelado, frigoríficos, fábricas de conservas, de manipulación del pescado y de elaboración. Es decir, existe una concentración tan grande del sector pesquero, que para el visitante la exposición sigue des-

*pués de que se cierren las puertas del recinto, a las seis de la tarde, con una verdadera exposición viva.*" Todo esto ha sido el gran atractivo de la ciudad de Vigo para ser elegida sede de la World Fishing Exhibition 85.

Por su parte, Manuel Soto no quiere hablar de ciudades concretas con las que han tenido que batallar, "por cortesía" en primer lugar y porque fabricantes de esas ciudades acudirán a Vigo. "Fundamentalmente fueron ciudades extranjeras —añade el alcalde—, aunque también hubo alguna española, pero no tuvieron nada que hacer. No olvidemos que Vigo es el primer puerto europeo en volumen de movimiento de pescado y marisco fresco y congelado. Finalmente, el Ayuntamiento de Vigo se ha volcado a la hora de ofrecer servicios."

En Manuel Soto ha recaído la responsabilidad de nombrar al Comité Ejecutivo y a la Comisión Organizadora. Esta última, de la que es presidente el propio alcalde de Vigo, es, según sus palabras, "el gran magma aglutinante de ideas organizativas en general, pero luego es el Comité Ejecutivo el que toma todas las decisiones".

En la Comisión Organizadora se encuentran distintas personalidades del Estado. Sin embargo, junto al apoyo entusiasta de los organizadores gallegos hubo en los primeros meses un cierto «enfado» de la Administración Central. "Durante cinco meses estuvo marginada —decía recientemente Fernando González Laxe, director general de Ordenación Pesquera—. Fue necesaria una petición formal al Ayuntamiento de Vigo para poder formar parte del Comité Organizador, y yo considero tan importante la celebración de esta Exposición, que al alcalde de Vigo le constan las gestiones que la Administración Central está realizando para que el Rey acuda a inaugurar la Exposición Mundial de la Pesca."



## World fishing exhibition

A cuatro meses de la inauguración, el recinto ferial está prácticamente ocupado. "Si un expositor quiere hoy un stand de 100 m<sup>2</sup>, ya no podría conseguirlo —dice Paz Andrade—. Tendría que conformarse con una esquina de 25 ó 30 m<sup>2</sup>. Ya no hay disponible más espacio. Indudablemente, hemos hecho una promoción de ventas y de captación de expositores importante, pero pienso que por mucha gestión económica que se haga, es necesario ofrecer un producto con 'pegada' para conseguir el éxito." En estos momentos hay ya 24 países que han confirmado su presencia y unos 500 expositores. Algunas de las firmas vienen aglutinadas en pabellones nacionales. "Hay varios países —añade Paz Andrade— que vienen oficialmente, y bajo su paraguas traen a una veintena de expositores. Esto es la primera vez que ocurre en la World Fishing."

Si la exposición de 1973 marcó un hito porque consolidó la presencia de los equipos hidráulicos que sustituyeron a los equipos mecánicos de tracción, en la del 85 lo que más va a llamar la atención va a ser la presencia del ordenador en los sistemas de pesca. Se van a ver ordenadores en sondas, en radares, incluso en maquinillas de pesca; en una serie de procesos de elaboración; en equipos para calibrar los tamaños del pescado, etc. Si hubiera que definir cuál va a ser la novedad de la exposición, ésta sería, sin duda, la presencia del ordenador en la industria pesquera.

Pero, ¿quién financia todo este despliegue y a cuánto ascienden los costes? Pues nada menos que a 400 millones de pesetas, porque, desgraciadamente, no hay un recinto ferial en Vigo. "Entonces hay que improvisarlo todo y amortizarlo todo en los seis días que dura la Exposición —explica el presidente del Comité Ejecutivo—. Hasta las carpas de lona hay que llevar 200 lí-

neas de teléfono y de télex; electricidad en dos o tres voltajes; agua y otra serie de servicios. Con todos estos gastos corre la organización, pero, naturalmente, pagándolo cada expositor. El coste de cada metro cuadrado es caro. Pero, ¿por qué se pue-de organizar? Porque la organi-zación internacional tie-ne esa capacidad de conve-catoria y de captación de expositores y de visitantes que compensa a unos y a otros. Otras exposiciones no han obtenido tanto éxito por no haber contado con la cre-dibilidad de la World Fish-ing Exhibition. Es algo así como querer organizar unas olimpiadas al margen del Comité Olímpico Internacio-nal."

El funcionamiento del Comité Organizador y Ejecutivo está subvencionado por el Ayuntamiento, y si fuera ne-cesario se recurriría a otras instituciones viguesas, como puede ser la Caja de Ahorros de Vigo. "Hasta ahora —di-ce el alcalde—, el Ayunta-miento es el responsable y el

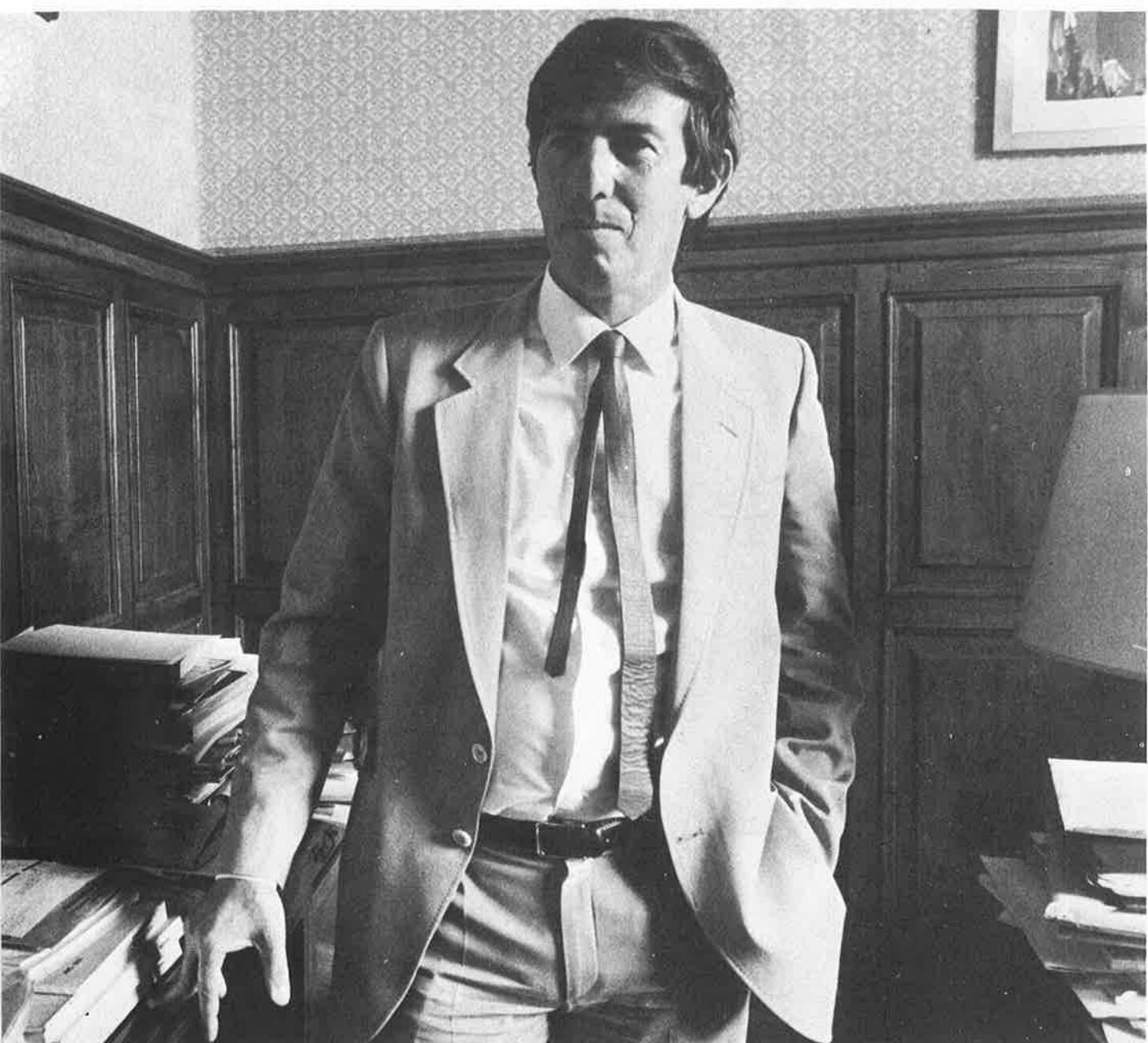
**La Junta del Puerto y Ría de Vigo, cuyo responsable es José Martínez Torea, ha cedido al Comité Organizador de la Exposición los terrenos donde se instalará la feria, en el tradicional puerto de Bouzas**



garante en cuanto a diseño del esquema organizativo. Aspectos como trabajar en la difusión de la organización, en todo tipo de folletos, de comunicaciones que está lle-vando a cabo la organiza-ción viguesa, corren a cargo del Ayuntamiento. No existe un presupuesto cerrado. Que-remos hacer una gran expo-sición, pero con sobriedad en el gasto, aunque, eso sí, hay que conseguir la mejor feria posible."

Con la Exposición Mundial de la Pesca está previs-to otro importante aconteci-miento: la celebración de

unas conferencias de minis-tros de Pesca de países en vías de desarrollo. En ellas, podrán explicar sus proyectos para los próximos cinco años en lo que se refiere a nuevos equipos, nuevas fábricas de conservas, de manipulación de pescado, de elaboración, de harina, etc. «La finalidad de este punto —afirma Paz Andrade—, es concentrar en Vigo a los astilleros fabrican-tes de equipos, de redes, que de esta forma van a saber cuáles serán las futuras carteras de pedidos.» En segundo lugar, se pedirá a los ministros de



países en vías de desarrollo que analicen las facilidades que sus respectivos países pueden dar para la inversión de capital extranjero. *"En esas sesiones —finaliza Paz Andrade— vamos a captar la atención y el interés de las industrias pesqueras españolas y extranjeras que estén interesadas en hacer sociedades conjuntas."*

El proyecto, aún sin confirmar, es que esta reunión se celebre en La Toja y que su inauguración se produzca un día antes que la Exposición. En principio está prevista la asistencia de unos 20 minis-

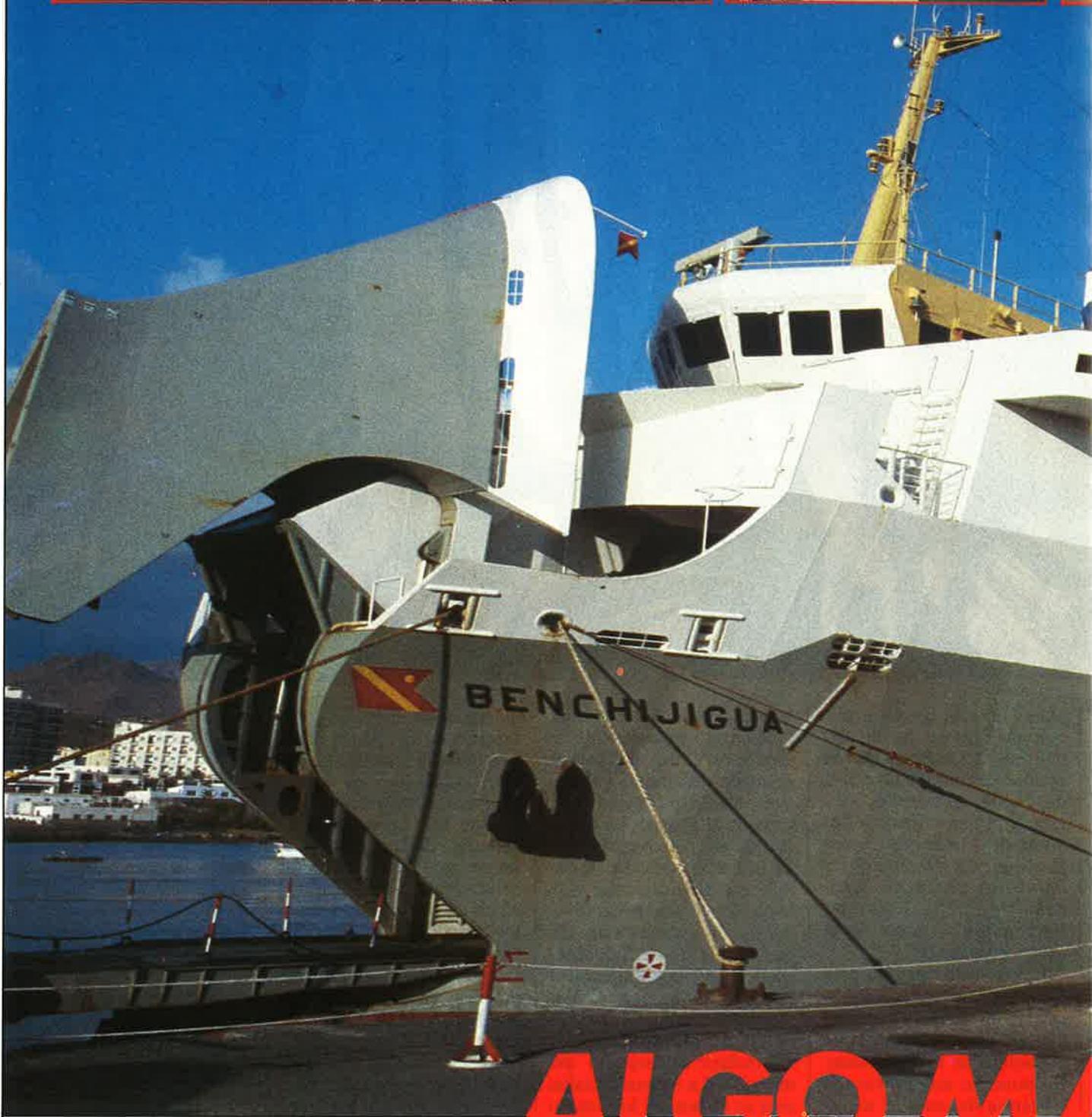
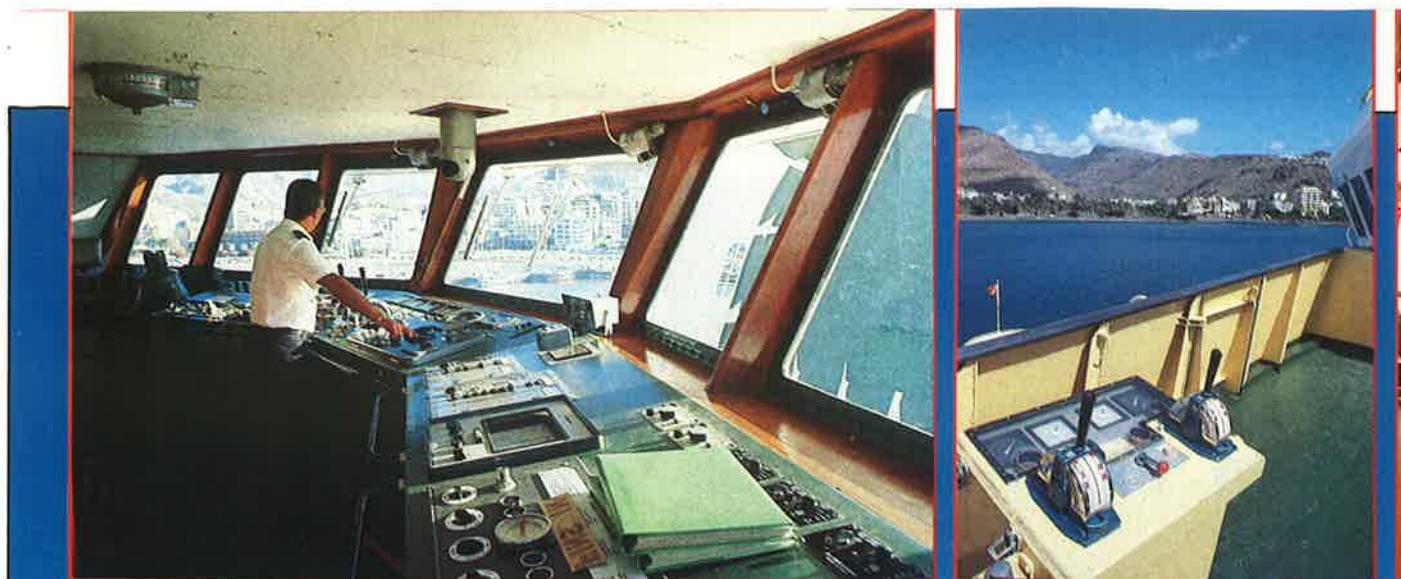
tos de Pesca. Sin embargo, han surgido problemas de última hora: otra ciudad gallega pretende desarrollar un proyecto similar en diferentes fechas, y, al parecer, ha contado con algún apoyo por parte de la Administración. *"Creemos que sería un error —es la opinión de Paz Andrade—, porque los ministros no vienen a reunirse en Salamanca o en Villagarcía sin el atractivo de la Exposición, donde tienen la oportunidad de tomar contacto con toda la industria pesquera del mundo."* La última decisión está en manos del Ministerio

de Agricultura, Pesca y Alimentación, a quien el Comité Ejecutivo ha brindado la solución salomónica de que la conferencia de ministros se celebre en el hermoso marco de la Isla de La Toja, con el fin de que nadie se sienta herido y cumplir así el primer objetivo, que es ayudar a la industria de la construcción naval española.

Todas las incógnitas estarán despejadas en septiembre. La World Fishing Exhibition 1985 abrirá de nuevo sus puertas en la ciudad de Vigo. Dos estamentos están corriendo con la organiza-

ción: la Comisión Organizadora Nacional y la Internacional. Suyos serán los éxitos o los fracasos. *"Yo espero —finaliza Manuel Soto, alcalde de la ciudad anfitriona— que tal y como se está preparando todo, va a haber un enorme éxito. La Feria se va a confirmar como un acontecimiento económico y de una relevancia singular en la economía de la pesca española, teniendo en cuenta las expectativas que hay cuando faltan aún cuatro meses para su inauguración."* ■

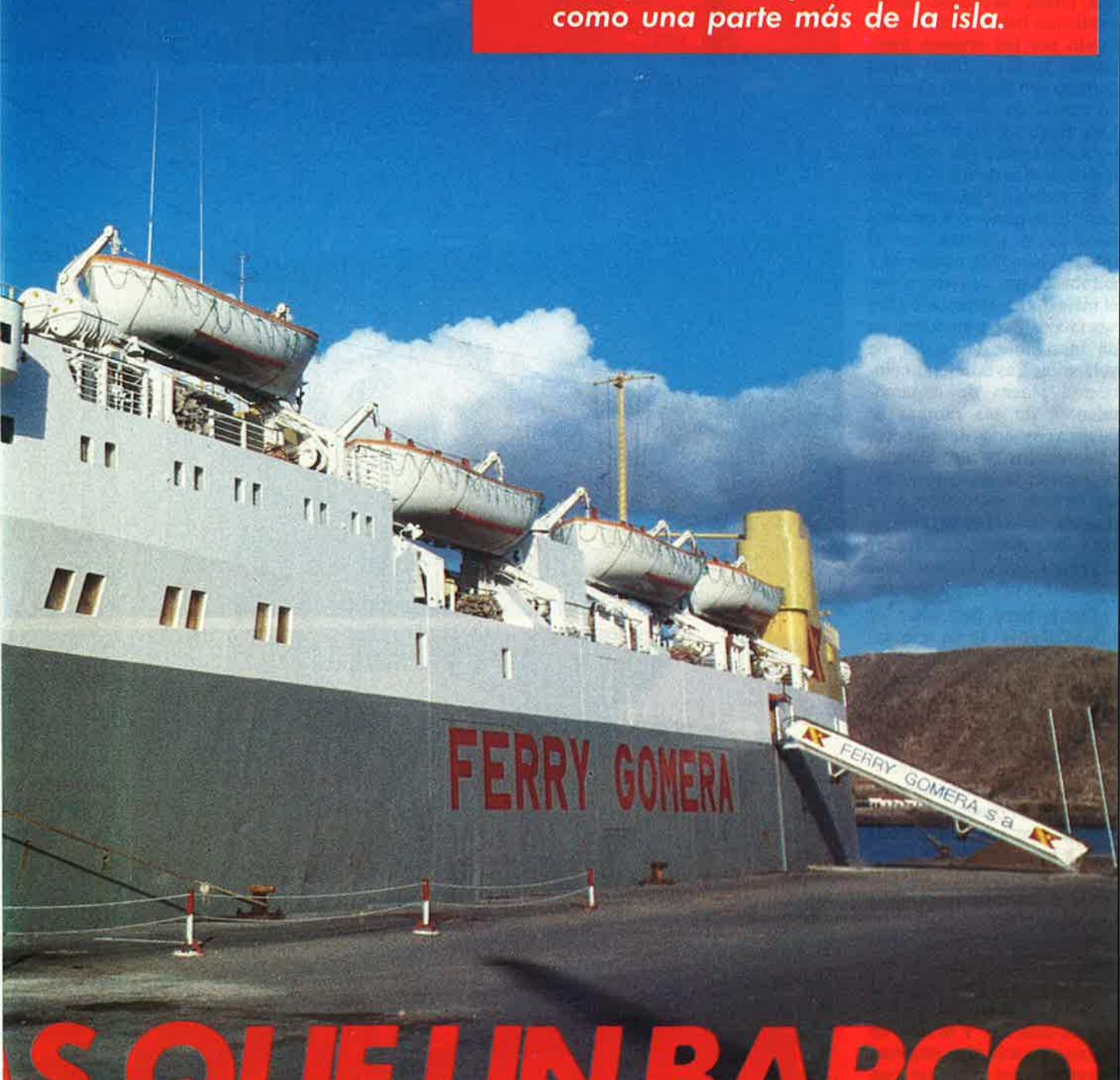
Sol VALLEJO





## “BENCHIJIGUA”

*El nombre del “Benchijigua” quedará permanentemente vinculado a toda una época de La Gomera. Durante más de diez años, la vida de la pequeña isla canaria ha dependido de sus servicios. Al primer “Benchijigua”, jubilado en octubre de 1980, le siguió un moderno frutero noruego que también supo granjearse el cariño de una población que ve “su” barco como una parte más de la isla.*



IS QUE UN BARCO

**S**US 95 metros de eslora significan algo más que la distancia entre la quilla y el coronamiento de popa. Son 95 metros capaces de unir dos islas, La Gomera y Tenerife, de mantener viva toda una economía y, en más de una ocasión, de salvar una vida. Con su nombre de viejo dios gomero, el «Benchijigua» guarda en el interior de sus inmensas bodegas todos los secretos de la economía isleña. Por allí ha entrado a La Gomera todo lo que una isla puede necesitar: desde medicinas hasta tractores, pasando por los propios habitantes. Incluso, hubo algún gomero que despertó a la vida en medio de una travesía a toda máquina, mientras la tripulación seguía por radio las instrucciones de los médicos.

Es todo un espectáculo, al caer de la tarde, o a primera hora de la mañana, ver el rebaño de coches, camiones y autobuses que esperan a que el majestuoso armatoste abra sus fauces y se transforme en un insaciable devorador de vehículos. Las doscientas cincuenta plazas de «aparcamiento» de sus rampas se ocupan en menos de una hora. Mientras los coches esperan el final de la breve travesía, los turistas aprovechan para disfrutar del sol en las cubiertas y los gomerinos para tomar el primer café o la penúltima copa en los salones del buque.

Desde hace diez años, el «Benchijigua» se ha convertido en un istmo móvil, en un apéndice de La Gomera que, cuatro veces al día, surca las habitualmente tranquilas aguas del Atlántico. ¿Quién le iba a decir a este maduro frutero, construido hace trece años en el astillero noruego de Ulsteinvik, que sus 2.700 TRB iban a terminar siendo parte de una isla, y que sus 8.800 HP serían capaces de mover toda una economía?

A lo largo de su esforzada vida, el «Benchijigua» ha hecho más de veinte viajes a toda máquina sin más pasaje que un enfermo. Y es que, en el convenio colectivo, empresa y trabajadores pactaron una





## UN BARCO CON HISTORIA

En sus cinco cubiertas, el «Benchijigua» es capaz de albergar 750 pasajeros y 250 vehículos. Desde el puente de mando hasta la sala de máquinas, enterrada en el corazón del buque, cada parte del barco guarda alguna historia de La Gomera.

cláusula por la cual el buque prestaría todos los servicios humanitarios que le fueran solicitados, sin que la empresa cobrara ni el combustible ni los gastos, ni la tripulación las horas extras. Esta disponibilidad les ha valido a los cuarenta tripulantes del barco 25 medallas y más de 60 premios, entre ellos la Medalla de Oro de la Provincia, que abarrotan las vitrinas del salón principal.

Sus dos capitanes, el efectivo, Servando Peraza, y el de relevo, José Chillón, han visto a lo largo de estos diez años todo lo imaginable, después de haber transportado a más de trescientas cincuenta mil personas. Desde partes a bordo hasta desequilibrados que querían ganar la costa a nado, pasando por aquel inglés que era incapaz de marearse en

plena tormenta porque «había pagado el billete para disfrutar y no para sufrir». Sin embargo, dejan más huella los momentos difíciles. Servando Peraza, cuyo cariño por el buque llega a lo patológico, recuerda días de amargura, «cuando tuvimos que transportar los féretros con los muertos en el incendio de La Gomera», o de angustiosa incertidumbre: «Cuando evacuamos enfermos o heridos cuya vida depende de la rapidez con que lleguemos. No sé por qué, pero se pasa muy mal en el caso de los niños. Tal vez te impresionan más por su indefensión.»

Afortunadamente, todas las situaciones de emergencia se resolvieron felizmente, aunque nadie en el barco ha olvidado aquella aciaga noche de junio de 1983, cuando toda la

tripulación estaba a la espera de evacuar a una niña en gravísimo estado tras una delicada operación. En esa ocasión esperaron en vano toda la noche. La pequeña fue evacuada por otra embarcación y su muerte, al filo de la madrugada frente al puerto de Cristianos, llenó de indignación y dolor a toda la población gomera.

A nadie se le oculta que tras la entrañable figura del «Benchijigua» se encuentran los habituales intereses de una empresa, a la que la buena imagen del barco no ha dejado de favorecer. Sin embargo, los canarios saben hace tiempo que la mejor forma de hacer relaciones públicas suele ser ganarse el afecto de los demás.

T. S.



Málaga despertaba del sopor  
de la siesta desperezando las palmeras  
de la Alameda y parecía sonreír  
a la belleza de la atardecida.  
Como un telón de terciopelo, la tarde  
comenzaba a caer con esa suavidad  
del crepúsculo andaluz; el cielo,  
de un azul intenso, palidecía para tomar  
un tono verde azulado; no había  
arreboles, ni ráfagas rosadas, nada  
de escandalosas nubes carmesí, sólo  
un misterioso amortiguarse la luz,  
como si el oro se volviera plata, pero  
la atmósfera continuaba transparente  
y lúcida con un extraño fulgor  
que parecía nacer del aire, como  
una aurora boreal o una fata morgana.

# MÁLAGA: FINO Y CHANQ

# DEL MAR A LA MESA

Por Manuel MARTINEZ LLOPIS

C OMENZABA a difuminarse la silueta de Gibralfaro y los faroles se encendían en la calle de Larios, la Marina y el paseo de Heredia, y alguna de estas luminarias cabrileaba en las tranquilas aguas del puerto. A lo lejos se erguía la Farola, que, como en la copla, semejaba una flamenca con blanca bata de cola.

Camino del Palo, en uno de los «chiringuitos» de la playa, bajo unos cañizos, cerca de la fogata donde se iban asando unas sardinas clavadas en espetones, despojado de su americana y brillándole los ojitos tras las gruesas gafas de mío, monsieur **Ca**vaignac llevaba cerca de dos horas charlando para pregonar las excelencias de los

trachet, Château-Grillet...

Hacia una pausa para refrescar la boca con el vinillo de su copa, tan fresquito y oloroso, el traicionero, que se colaba sin sentir. Tomaba con sus dedos un puñadito de chanquetes y exclamaba con deleitación:

—¡Diablo! Estos pececitos son una delicia. ¿Cómo pueden conseguirlo, pues en Francia está prohibido pescar estos alevines?

Uno de los interlocutores intervino:

—Estos pececillos son chanquetes, que llevan el nombre científico de «*Aphyia minuta*», y a pesar de su pequeño tamaño son individuos adultos. Los antiguos romanos los tenían en mucha estima y los denominaban «aphyes», pero en este nombre se incluían diversas especies de pequeño tamaño, como gobios, mújoles, etc. El chanquete es una especie de gorgojo que tiene el cuerpo translúcido, casi transparente y ligeramente rosado, que nada en grandes bandadas por las zonas de algas, a veces mezclados con otros peces mayores, como los boquerones. Viven en gran parte del litoral europeo, pero eran muy abundantes en algunas zonas del Mediterráneo, donde la pesca abusiva está poniendo en peligro su pervivencia.

Después de tomar un sorbo de su vino cristalino, Ca

vaignac intervino:

—En la costa de Niza también se ofrece, aunque no es como esto, lo que se llama «la petite friture», que se hace con pequeños pescados redondeados, grises o transparentes, del tamaño de medio dedo meñique, son diminutos salmonetes, mújoles, pageles, que aparecen frente a la costa según la estación.

Allí tienen un privilegio imperial, otorgado por Napoleón III, que autoriza la pesca de estos alevines entre Anti-

## SOBRE LA MESA REPOSABA LA NEGRA BOTELLA, SIN DESVELAR SUS TRANS- PARENCIAS

vinos de Francia. Sobre la mesa reposaban en mutua compañía una fuente con chanquetes y la negra botella de fino jerezano, que desvelaba su transparencia de topacio al verterse en los catavinos.

Entre sorbito y sorbito, interminables sorbitos, pontificaba el francés ante el silencio de sus oyentes, cansados de la interminable perorata:

—Señores, sus vinos blancos son buenos, pero los más nobles son los grandes blancos franceses, y ninguno puede competir con ellos: Château d'Yquem, Batard-Mon-

JETES



## EL VINO PARECIA REIR CON ALMA ANDALUZA

bes y Mentón. En la cocina nizarda se consideran dos variedades distintas, denominadas «nonats» y «poutine», que se diferencian por el color y el aspecto: los primeros son transparentes y claros, mientras los segundos forman una especie de pasta. Para cocinarlos se usan distintas recetas, pero existe una, de origen español, que está casi olvidada a pesar de los buenos resultados que proporciona: «la poutine au piment».

Nuestro compañero le replicó:

—También los antiguos romanos distinguían dos especies, una de pececillos blancos y espumosos, que eran gordos, y otra de color apagado y más pesada, compuesta por

diversas especies y era mucho más apreciada la primera, sobre la que dice Arquestrato, el gran cocinero: «Si queréis comer este pescado, hacedlo juntamente con ortigas y sazonadlo después. Triturad las flores de las plantas aromáticas sobre el aceite que tenéis en la sartén y freídro todo muy ligeramente.» Corroblando esta idea, el peripatético Clearco, dice Arquestrato, añade de que «debe retirarse cuando produce un chirrido en el aceite».

El francés, comiendo otro puñadito de chanquetes y guiñando un ojo con gesto de complacencia, nuevamente trasegaba el vino gaditano y volvía a soñar con los caldos de la dulce Francia:

—Este es un vino espléndido, pero es, sobre todo, un vino para aperitivo o para postre, pues es demasiado licoroso y resulta muy oloroso. Francia ofrece los mejores vinos del mundo, que satisfacen todos los gustos. La gama de los vinos franceses se acomoda a todos los manjares y puede acompañar de manera perfecta cualquier plato.

Satisfecho de su comentario, nuevamente se llevó a los labios el catavino para paladar golosamente el caldo andaluz.

A lo lejos, el zafiro del mar se oscurecía, la Farola había desaparecido en la penumbra y sólo se veían las ráfagas de su cabellera luminosa que se deslizaban sobre las aguas. Casi rozando el horizonte marino, como nuevas constelaciones, lanzaban destellos las mamparras de los pescadores que iniciaban sus faenas en el mar. Como una caricia llegaba la brisa que al pasar por los jardines del Limonar se perfumaba en los jazmines y damas de noche. Timidamente aparecían en el cielo las primeras estrellas.

Cavaignac meditaba, mirando atentamente las brasas que enrojecían los espetones, tomaba chanquetes y volvía a levantar con mano temblona la copa que constantemente le llenaban. El tiempo pasaba con lentitud mientras por las calles pregonaba un calé:

—¡Biznagas de jazmín! ¡Biznagas!...

La noche sensual y tibia abrazaba la ciudad que se le entregaba estremecida. El francés, aunque nadie le escuchaba, con la pesadez que le daba el vino, continuaba su monótona salmodia:

—¡Oh, los vinos bordeleses: el Château-Margaux, le Château-Lafite, le Château-Haut-Brion. Los vinos más nobles que hay en el mundo!

Sus ojillos maliciosos se cerraron, inclinó la cabeza sobre el pecho y dejó escapar de su boca un temblor que terminó en sonoro ronquido. En la copa, quebrando el reflejo de los destellos del faro, el dorado jerez parecía reír con su alma andaluza. ■



# LA CRISIS DE LA MARINA MERCANTE

**L**A Marina Mercante española ocupa, entre todos los países, el lugar número doce, con una participación del 1,9 por 100 en la flota mundial. Si se tiene en cuenta la edad, nuestra flota es la sexta más joven, con un 74 por 100 del tonelaje de registro bruto menor de diez años. El 90 por 100 del comercio exterior que realizó España el pasado año fue por mar, y el movimiento interno de mercancías y pasajeros alcanzó cotas muy relevantes. No obstante, el sector se encuentra sumergido en un estado de profunda crisis, crisis que no incumbe exclusivamente a España, sino que se generaliza en casi todos los países desarrollados.

La única solución es la merma en la construcción del nuevo tonelaje, unida al desguace de las unidades obsoletas. La crisis de los astilleros es una consecuencia directa de la crisis del sector naval.

# Banderas de conveniencia: primer problema de los fletes

**L**A importancia de la Marina Mercante en un país como España, con casi 8.000 kilómetros de costa, es algo evidente. Hay que añadir a ello las razones de cualquier otra nación marítima, pues el buque mercante es el único medio hoy existente para transportar grandes volúmenes entre puntos separados por mares u océanos; esto es aplicable, por ejemplo, a mercancías como petróleo, minerales o granos. La Marina Mercante española ocupa entre todos los países el lugar número doce, con una participación del 1,9 por 100 en la flota mundial; es la sexta más joven, considerando la edad, con un 74 por 100 del tonelaje de registro bruto menor de diez años, frente al 58 por 100 de media mundial. Alrededor del 90 por 100 del comercio exterior que realizó España fue por mar, y también fue importante la parte del movimiento interno de mercancías y pasajeros; el año pasado, España exportó por vía marítima 38.229.781 toneladas, e importó casi el doble, 75.209.859 toneladas. A mayor abundamiento, no son pocos los países que cuentan con un ministerio de la Marina Mercante: es el caso de Francia, Inglaterra y Grecia, entre nuestros futuros colegas comunitarios, o la URSS, segunda potencia mundial en la Marina Mercante.

Todo lo expuesto sirve de preámbulo a la hora de analizar un sector que, uniéndose a la lista de otros importantes capítulos de la economía española, se encuentra en un estado de profunda crisis. Pero,

en este caso, con el agravante de tratarse de un sector de importancia vital para nuestro apartado económico de los servicios y, por ende, para la economía española en su conjunto.

Aparte de los motivos comunes con otras naciones, la crisis de la Marina Mercante española presenta unos caracteres diferenciados.

Entre las causas de índole general, una de las más importantes, sobre todo por su efecto desencadenante, fue la crisis del petróleo de 1973. Los elevados precios de este crudo, que se dispararon en un tiempo récord, produjeron un aumento de los gastos en los países importadores, que se vieron obligados a revisar profundamente sus planes energéticos. El proceso de sustitución del petróleo por energías alternativas comenzó un lento camino que, lógicamente, se acrecienta con los años, a medida que aquellas medidas empiezan a surtir efecto.

El primer perjudicado es el tráfico petrolero, con el problema añadido de que esta clase de barcos ocupa un porcentaje sustancial en el tonelaje de las flotas mercantes del mundo: el 25,1 por 100 en los países de la CEE y el 60,4 por 100 en España. Si a esto añadimos el subsiguiente costo del combustible, nos encontramos con una sensible reducción en el mercado de fletes; concretamente en los últimos diez años, el desajuste llegó a tales extremos que la flota mundial presentaba un crecimiento de casi el 50 por 100, mientras que el comercio marítimo descendía

implacablemente, acusando una caída del 16 por 100 desde 1979. La consecuencia actual es patente: sobran barcos, y la única solución es la merma en la construcción de nuevo tonelaje, unida al desguace de las unidades más obsoletas. Por ello, la crisis de los astilleros es una consecuencia directa de la crisis del sector naval.

Al ser este un problema prácticamente general en los países desarrollados, la citada crisis ha generado medidas proteccionistas en los mismos para preservar, en lo posible, sus propias flotas mercantes y mano de obra empleada. Tanto a través de normas de tipo fiscal como legislativas, se hace cada vez más difícil la intervención de otra nación en el mercado de fletes, y más para España, por carecer de un elevado nivel de competitividad internacional. Además, en el caso de que un nuevo país consiguiera romper esa maraña proteccionista, seguro que sería por medio de los buques con las denominadas «banderas de conveniencia».

Este, el de las banderas de conveniencia, es el principal problema que afecta a las flotas mercantes de todo el mundo, en el momento presente. Aunque el fenómeno no es nuevo en los últimos años, ni muchísimo menos, lo grave es que cada vez es mayor el número de países que lo practican. Surgió en los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, debido al deseo de los armadores norteamericanos de escapar a la prohibición vigente para los buques de su país de comerciar con los beligerantes. Los industriales norteamericanos estaban vendiendo mercancías tanto a las potencias aliadas como al III Reich, y había que guardar las apariencias. Liberia y Panamá, auténticas naciones marioneta en aquel momento, fueron los principales «registradores» de barcos ajenos. Pero la rentabilidad del negocio hace que, poco a poco, otros países imiten a los estadounidenses: Grecia, por ejemplo, cuyos armadores querían evitar la nacionalización de su riquísima marina mercante por un posible gobierno izquierdista. Y luego, prácticamente todas las naciones con flotas importantes.

Ello ha generado el que, actualmente, más de un 35 por 100 de la flota mundial navegue bajo pabellones de conveniencia, con 118 millones de toneladas de

## LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA EN 1983

Número de buques .....	
Toneladas de registro bruto (millones) .....	
Toneladas de peso muerto (millones) .....	

2.635  
8.131  
13.879

TIPOS DE BUQUES SEGUN EL T.R.B.	
Petroleros .....	4.919
Graneleros y mineraleros .....	1.078
Carga convencional .....	1.073
Portacontenedores .....	78

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.

peso muerto. Liberia tiene 2.062 buques, con 67,7 millones de TPM, y Panamá, 5.316 buques y 34,6 millones de TPM. A considerable distancia están Singapur, Chipre y Antillas Holandesas. Pero naciones como Honduras, Líbano, Somalia, Seychelles, Islas Caimán, Bermudas, Bahamas, Malta, Sri Lanka e incluso Gibraltar, además de otros, con porcentajes aún pequeños, se introducen en este lucrativo negocio.

La sola enumeración de estos países muestra a las claras el meollo del asunto: muchos de ellos son ex-colonias de las grandes potencias, y actualmente neocolonias, con gobiernos al servicio de las mismas, que, en caso de intento de desmarque, les ocurre lo que a la isla de Granada o Nicaragua, por poner dos ejemplos. O, dicho de otra forma: los grandes armadores mundiales practican el doble juego de exigir a sus respectivos gobiernos todo lo exigible para paliar la crisis del sector, mientras van matriculando sus barcos en los citados países, para sacar beneficios por las dos partes.

La rentabilidad de las banderas de conveniencia es múltiple. La fiscalidad es prácticamente inexistente, pues estas pequeñas naciones sólo recaudan unos mínimos derechos de matriculación. Los costes salariales son mucho más bajos, al permitirse la mano de obra extranjera, con lo que acude una multitud de marineros de zonas tercermundistas por salarios miserables, pero relativamente altos comparados con los de su país de origen. No hay seguridad social y se autorizan tripulaciones inferiores a las exigidas en naciones desarrolladas, con lo que la mano de obra resulta triplemente barata. Si a ello se añade que los costos en materia de seguridad, revisiones u otros capítulos y el control administrativo son prácticamente nulos, da como resultado que la rentabilidad de los barcos matriculados por este sistema es enormemente más alta que la de los registrados en los países originarios de los propietarios de buques.

Según un estudio realizado por la UNCTAD, los propietarios o beneficiarios de las banderas de conveniencia son: Estados Unidos, 31,7 por 100; Grecia, 20,7; Japón, 19,2; Hong-Kong, 16,9, y el restante 16 por 100 se lo reparten la República Federal Alemana, Italia, Suiza, Canadá, Israel y Gran Bretaña. La lista habla por sí sola. Y otro dato más revela que los países de la CEE tienen una flota superior matriculada bajo bandera de conveniencia que bajo sus respectivas banderas nacionales.



# Cada vez es más difícil influir en los fletes

A parte de estos problemas, que son comunes en las naciones desarrolladas, España presenta algunos más que le son específicos. El principal consiste en que el tonelaje y la composición de su flota mercante actual no se debe a las necesidades reales de transportes, sino a la urgencia y los deseos de incrementar el sector de la construcción naval. Para ello se concedían créditos públicos blandos; o sea, con grandes facilidades y prácticamente sin exigencia de garantías a los beneficiarios. A este rico panal no dejaron de acudir muchos especuladores e individuos con una cualificación empresarial ínfima, que se hicieron con los barcos, comenzaron a explotarlos y, al cabo de unos años, abandonaron algunas embarcaciones en distintos puertos del mundo, mientras que otras acabaron «nacionalizadas» por el Banco de Crédito Industrial en la época de las vacas flacas, que se convertiría en la mayor naviera de España, muy a su pesar, evidentemente.

Como «contrapartida», las instancias oficiales obligaron a las empresas navieras registradas en España a adquirir buques salidos de los astilleros nacionales, así como a asegurarlos en compañías radicadas aquí, además de prohibirlas la

contratación de tripulaciones extranjeras. No debían ser exigencias muy onerosas, a tenor de los resultados: en primer lugar, el incremento espectacular del tonelaje contratado. Además, la mano de obra era la más barata de Europa, con excepción de Portugal. En cuanto a los seguros en empresas nacionales, los consejos de administración de entidades aseguradoras y armadoras solían tener estrechas relaciones.

Finalmente, en el porcentaje de participación en el total del tonelaje bruto de la flota mercante española (cuadro 1), los petroleros ocupan un monto absolutamente desproporcionado con las necesidades y la situación actual, siendo, en cambio, bajísimo el índice de contenedores y similares, que son los buques rentables en la actualidad.

Esta exposición sobre el sector se completa con el análisis de la situación empresarial en el momento presente, en el que se incluyen las compañías consignatarias, por su íntima vinculación con la Marina Mercante.

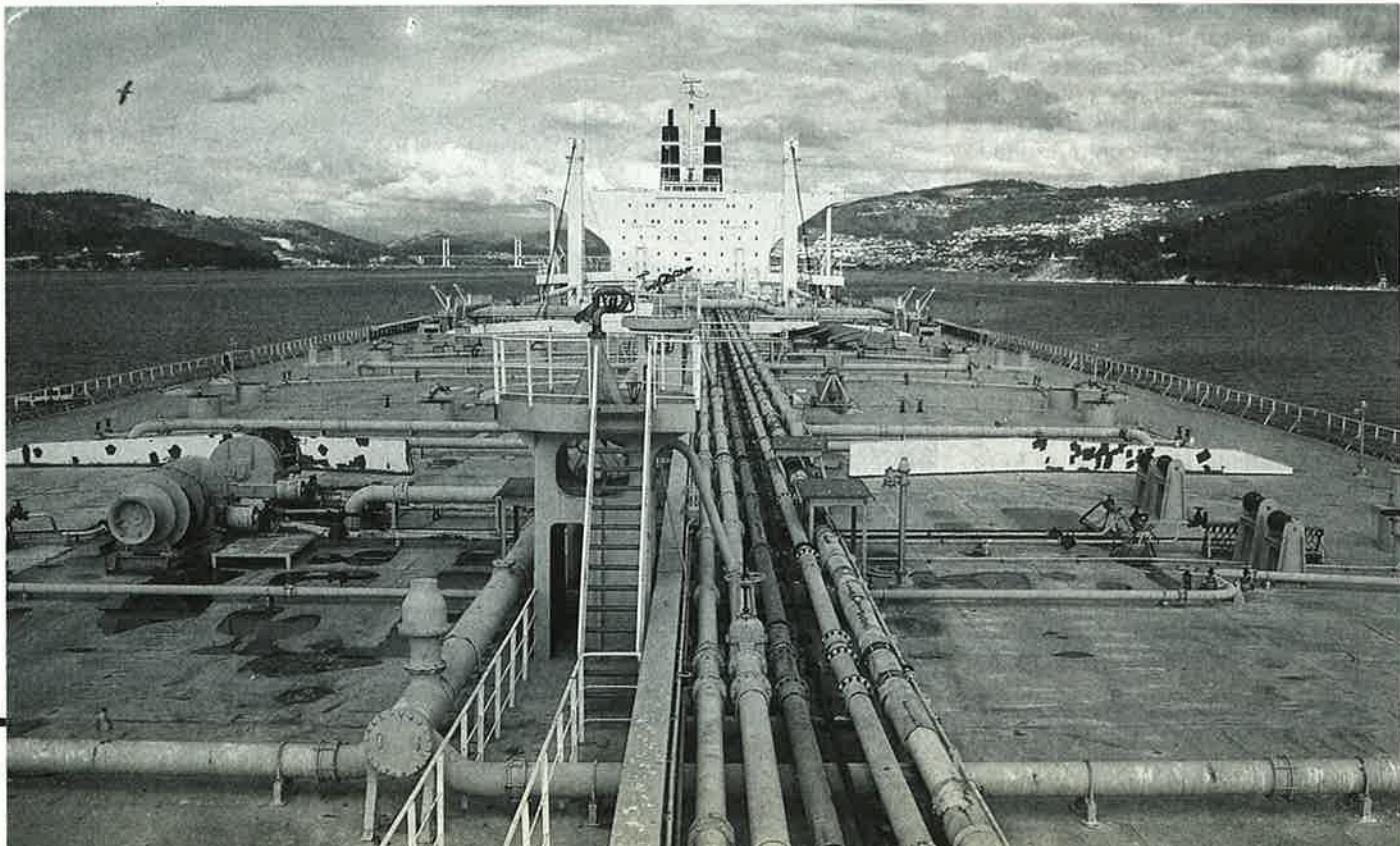
El Estado, a través del INI y de la Dirección General del Patrimonio, es el principal empresario del sector naviero español, y el accionista mayoritario, detrás de las más importantes firmas del

sector. Empresa Nacional Elcano, Compañía Transmediterránea y Trasatlántica Española.

En la Empresa Nacional Elcano, el INI participa con el 100 por 100 del capital social. Tiene una flota de cinco buques petroleros, un pontón y cinco bulckcarriers, con un total de 1.500.000 toneladas de peso muerto. A su vez participa con un 84 por 100 en Trasatlántica Española. En 1983 registró un déficit de 2.555 millones de pesetas.

Trasatlántica Española es poseedora de cinco líneas de transporte y diversos proyectos en el golfo de México, tráfico entre las costas este de Italia y Estados Unidos, planes de fletamiento de dos buques con moderna tecnología y apertura de diversas delegaciones. Participa con un 100 por 100 en Naviera Castellana y con un 21 por 100 en Astilleros del Atlántico. El Estado es propietario del 89,26 por 100 del capital; el grupo Pérez y Cía, del 6,64, y el 4,10 por 100 restante está en poder de diversos accionistas. En el año 1982 tuvo pérdidas por valor de 293 millones de pesetas.

También con mayoría de capital estatal, a través de la Dirección General del Patrimonio, la Compañía Transmediterránea absorbó, en 1983, a su filial



Compañía Auxiliar de Comercio y Navegación (AUCONA), obtuvo beneficios de casi 500 millones de pesetas y logró una subvención oficial de 8.280 millones. Esta fue reducida a 7.600 el año pasado. Registró un transporte de 3.450.191 pasajeros, 388.293 vehículos y 1.574.374 toneladas de mercancías. Su flota se compone de treinta y dos unidades y tiene el proyecto de inaugurar la línea marítima entre la Costa del Sol y Génova para exportar productos hortofrutícolas almerienses.

El segundo grupo importante de empresas corresponde al de las filiales de grandes grupos industriales con flota propia. La principal es Transportes, Aduanas y Consignaciones (TAC), propiedad de la S. A. Cros. Durante 1983, con un «cash-flow» de 235 millones de pesetas y una consignación total de seiscientos once buques, transportó 1.830.000 toneladas en barcos propios, 1.941.000 como intervención en fletamientos y 3.870.000 de manipulación y despacho de mercancías. Por sus almacenes portuarios de Barcelona pasaron 447.000 toneladas.

Al grupo Hispacement pertenece la Marítima de Cementos y Graneles, que ha transportado 2,3 millones de toneladas, el 50 por 100 de las cuales pertenece a importaciones de granos y mineral de hierro y carbón.

Por último, Campsa, aunque encuadrada en el sector de hidrocarburos, posee la flota más importante de la Marina Mercante española, con cuarenta buques tanque.

Dentro del cuarto grupo, el de las empresas que pueden llamarse independientes, hay siete importantes. Marítima del Mediterráneo, de Barcelona, es una agencia de líneas regulares con terminales propias de carga. Entre las firmas en las que participa figuran Marítima Eurogulf, Marítima del Estrecho de Ceuta, Marítima del Estrecho, Marítima Layetana y Cotransa.

Con sede en Ceuta, Fletamentos Marítimos está especializada en el transporte de crudo petrolífero. Ha disminuido su capital notablemente, a causa de la venta del buque «Ceuta», decisión tomada ante la imposición de soportar los altos costes que suponía su reparación. Un 34,21 por 100 de sus acciones está en manos de accionistas de diversos países.

Naviera Marasia explota líneas regulares con los puertos del Pacífico, América del Sur, África occidental, Extremo Oriente, golfo de Pérsico y Australia. Tiene su principal base de operaciones

## «RANKING» DE VENTAS

NOMBRE DE LA EMPRESA	VENTAS (En millones de pesetas)	PLANTILLA
1. Transmediterránea . . . . .	23.934	3.008
2. Muñoz y Cabrero . . . . .	19.200	832
3. Trasatlántica Española . . . . .	12.344	499
4. Empresa Nacional Elcano . . . . .	10.365	801
5. Batchillería . . . . .	8.612	175
6. Marítima del Mediterráneo . . . . .	8.000	200
7. Fletamientos Marítimos . . . . .	7.177	420
8. Consignaciones, Almacenes y Trans. . . . .	6.000	160
9. TAC . . . . .	5.779	327
10. Combalia Sagrera . . . . .	5.700	200
11. Naviera Vizcaína . . . . .	5.580	440
12. Ybarra y Cía. . . . .	4.000	650
13. Naviera Marasia. . . . .	3.816	248
14. Contenemar . . . . .	3.600	250
15. Hijos de J. M. Estélez . . . . .	3.550	101
16. Naviera Pinillos . . . . .	3.500	350
17. Marítima de Cementos . . . . .	3.417	111
18. Erhardt y Cía. . . . .	3.257	158
19. Romeu y Cía. . . . .	3.100	100
20. Unión Comercial Marítima. . . . .	3.100	68
21. Naviera Artola . . . . .	3.009	265
22. Centramares. . . . .	3.000	75
23. Condeminas. . . . .	3.000	78
24. Tráfico y Fletamientos . . . . .	2.430	125
25. Sea Spain . . . . .	2.400	60
26. Marítima Antares . . . . .	2.360	300
27. Sea Land Ibérica . . . . .	2.098	245
28. Intramar . . . . .	2.000	70

Fuente: Fomento de la Producción. Datos referidos a 1983.

en Barcelona y posee cuatro buques, con un total de 55.000 toneladas. Los beneficios conseguidos en 1983 alcanzaron los 27 millones de pesetas.

Naviera Pinillos se dedica al transporte de plátanos, carga por containers y convencional entre las Islas Canarias y la Península.

Domiciliada en Santander, Marítima Antares posee una flota de seis buques, cuatro de ellos bulckcarriers y dos «quimical carrier superflex»; sus barcos están fletados «time charter». Recientemente ha adquirido, al 50 por 100 con Interceres, la firma Naviera Internacional, poseedora de un bulckcarrier, y es propietaria, además, de la totalidad del capital de la compañía Naviera Ibérica.

La última empresa, Ybarra y Cía, de Sevilla, está especializada en el trans-

porte de vehículos, aparte de carga general.

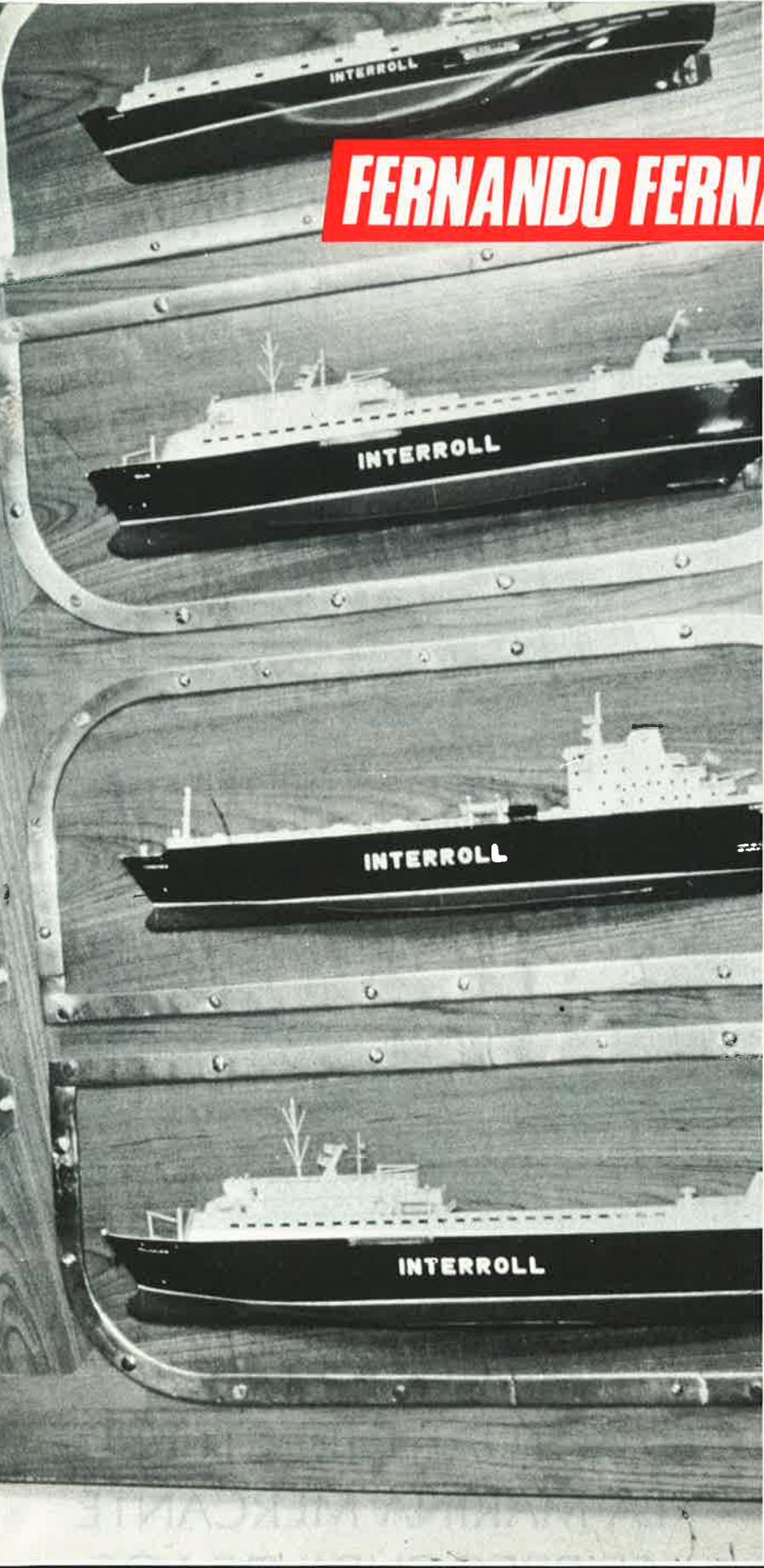
En el quinto grupo aparecen las empresas de agencias de aduanas, comisionistas de tránsito y consignatarias, y se observa un ligero aumento de la expansión. Destaca, por su importancia en este subsector, la firma Muñoz y Cabrero, de Barcelona, con un importante tráfico en las tres vertientes del transporte terrestre, aéreo y marítimo, que la convierte en la más importante del ramo.

Para terminar es de destacar la suspensión de pagos, con un pasivo de 516 millones de pesetas, de la sociedad barcelonesa Batchillería, S. A., dedicada al transporte internacional, aduanas y consignaciones. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE  
y María Antonio F. SAINZ



**“NUESTRA FLOTA PUEDE C**



# FERNANDO FERNANDEZ TAPIAS

*Cree en el futuro de nuestra marina mercante. A pesar del fuerte endeudamiento del sector, con 250.000 millones de pesetas de préstamos en el Banco de Crédito Industrial, Fernando Fernández-Tapias, hasta este mes presidente de ANAVE, confía en la competitividad de la flota española frente a terceros países. Para ello los navieros mantienen dos peticiones: Plan de Flota para estar en condiciones de igualdad con la competencia exterior y paciencia de la Administración para renegociar la deuda.*

# COMPETIR EN EL EXTERIOR //

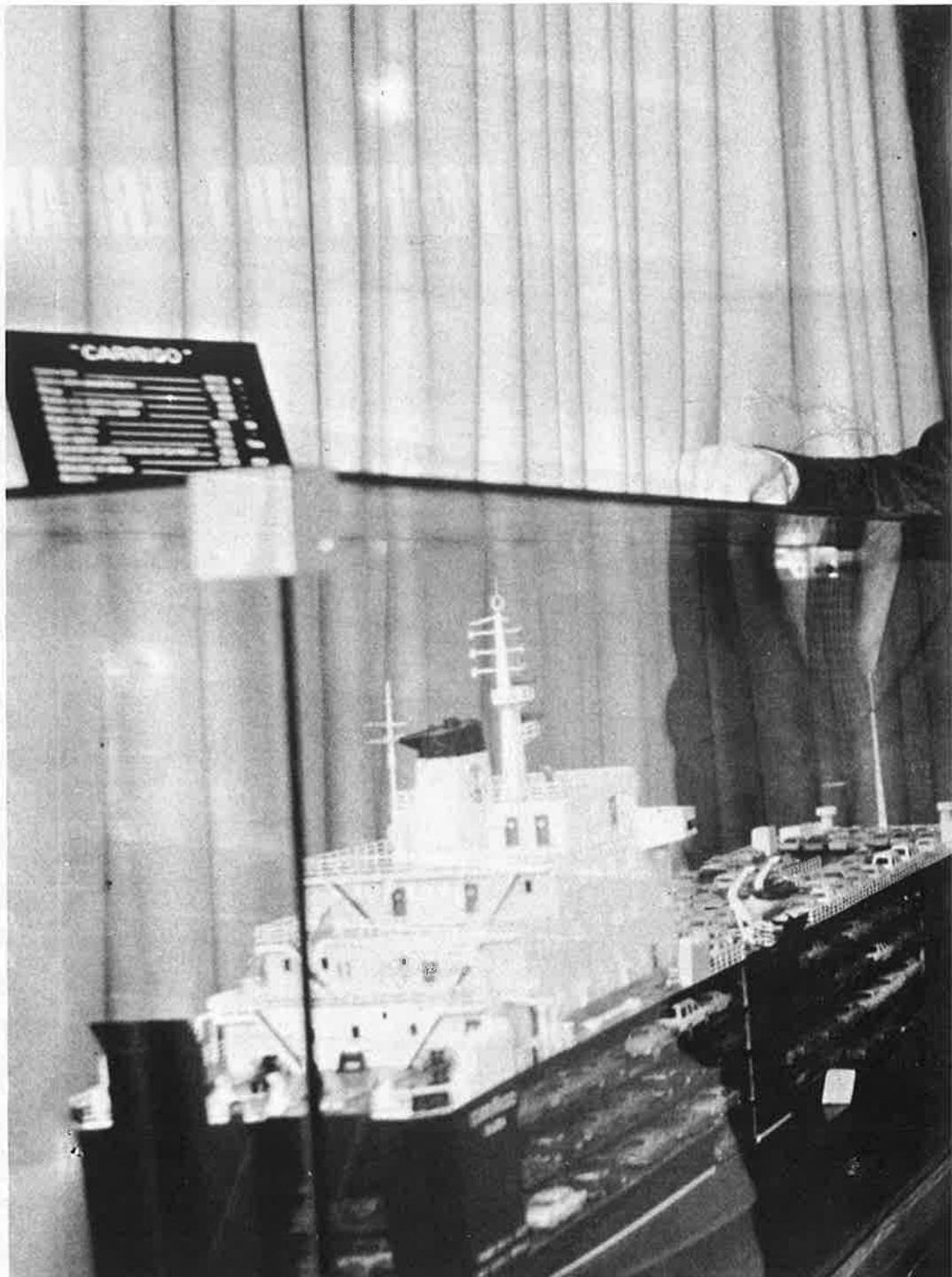
**H**ACE unos años se quejaba usted de la Administración de UCD, a la que acusaba de escasa atención. ¿Cuál ha sido el cambio con el Gobierno socialista?

—Tengo que decir, y no me duelen prendas, que por primera vez en muchos años tenemos un Gobierno que demuestra interés por la Marina Mercante. El presidente González me ha recibido oficialmente, cosa que no hicieron sus predecesores, y me consta que el actual director general de la Marina Mercante, Fernando Salvador, se preocupa de los problemas y trabaja incansablemente para tratar de resolverlos. Lo que ocurre es que las competencias de la Marina Mercante están dispersas en numerosos departamentos ministeriales, y en ocasiones echamos en falta tanto la comprensión para nuestros problemas como la necesaria coordinación para la solución de los mismos.

—Al 31 de diciembre de 1984 estaban inactivos el 12 por 100 de los buques y el 9 por 100 del tonelaje de peso muerto. ¿Hasta qué punto esta situación es consecuencia de la crisis del sector, del exceso de oferta o de la falta de competitividad?

—La crisis de la Marina Mercante es mundial. Una crisis que tuvo su origen en la subida de precio del petróleo y que se prolonga durante más de una década. Hay más de ochenta millones de toneladas de peso muerto amarradas en todo el mundo, y la deuda de navieros de todos los países ante la banca internacional supone unos treinta y cinco mil millones de dólares. Es decir, más de cinco billones de pesetas.

Si la situación de los diferentes países es delicada, en el caso de España hay factores más negativos para los armadores «cautivos» en construcción de buques, petrechos, seguros, etc., que han de comprar forzosamente en el país, a precios superiores a la oferta interna-



## **ANAVE y Marina Mercante**

**«ME CONSTA QUE  
EL ACTUAL DIRECTOR DE  
LA MARINA MERCANTE  
SE PREOCUPA DE LOS  
PROBLEMAS Y TRABAJA  
PARA RESOLVERLOS»**

# FERNANDO FERNANDEZ TAPIAS



**Nacido en Vigo hace 47 años Casado y con seis hijos Autodidacta Naviero Casi toda su vida dedicada a ANAVE Desde enero de 1985, presidente de la Confederación de Empresarios Independientes de Madrid (CEIM)**

cional. Así es muy difícil la competencia, que sólo es posible si se arbitran medidas en el contexto de una política naval armónica y adecuada.

**—Con una financiación del 70 por 100 de la Marina Mercante y una cartera de créditos con el sector de 250.000 millones de pesetas, ¿es el Banco de Crédito Industrial la primera naviera de España? ¿Por qué se ha llegado a esos números rojos? ¿Qué planes se ofrecen para refinanciar esa duda?**

—Si en el mundo, como consecuencia de la crisis,

quebran navieras del volumen e importancia del grupo sueco Saleninvest, o de la estatal irlandesa Irish Lines, no puede sorprender que en España, con peores condiciones para la competencia, haya empresas que no pueden hacer frente a sus vencimientos de crédito con el BCI. El embargo de buques no soluciona el problema. La solución ha de venir de un conjunto de medidas que permitan a las navieras un salto hacia el futuro con una etapa previa de saneamiento, en la que el BCI esté dispuesto a estudiar con flexibilidad de

negociación los vencimientos de crédito. Este es el único medio de no hacer imposible la continuidad de la explotación de algunos buques.

**—¿Cuáles han sido hasta la fecha los resultados de la Sociedad de Gestión de Buques?**

—No lo sé exactamente. Comprendo que el BCI, en defensa de sus legítimos intereses, trate de salvar en lo posible sus créditos, aunque sea en una pequeña parte. Sin embargo, es indudable que si la causa de los impagados no se debe a una mala gestión en la mayoría de los

casos, sino a la crisis del mercado y a problemas estructurales, es lógico pensar que en las mismas condiciones, personas no introducidas en el mundo naviero es muy difícil que lo puedan hacer mejor.

**—El «boom» de las construcciones en los años 70 fue obra de armadores o de simples empresarios con fines especulativos, en ocasiones de acuerdo con los propios astilleros. ¿La banca ha perdido la paciencia?**

—La mayor parte de los armadores tienen sus créditos concertados con la banca oficial, con el BCI. Desde luego, los armadores quisieran que se tuviera con ellos la paciencia del Gobierno en la banca japonesa con SANKO, el principal grupo naviero de aquel país, que estaría en bancarrota de no haber tenido una generosa renovación de sus créditos. Pero el problema de la superabundancia de flota fue la construcción, ofertada con fines no navieros, para ocupar gradas con buques no competitivos ni adecuados a las necesidades del mercado. Las consecuencias de esta improvisación la ha pagado la totalidad de la flota mercante española.

**—Los navieros se han quejado en muchas ocasiones de las exigencias impuestas por la Administración en materia de construcción de buques en astilleros españoles, seguros, etcétera. ¿Qué condiciones son necesarias en este sen-**

# «Nos estamos jugando el futuro como nación marítima»

tido para que nuestra flota sea competitiva?

— Para que nuestra flota sea competitiva, los navieros españoles tendrían que estar en condiciones de igualdad con sus competidores extranjeros. Fíjese que digo en igualdad de condiciones, no mejores. Para ello deberían estar en situación de elegir libremente las mejores ofertas en construcción, pertrechos, seguros, etc. Si se quiere proteger la industria de la construcción naval, que también atraviesa una grave crisis, hay que establecer mecanismos para igualar la flota española con sus competidores extranjeros.

— ¿Hasta qué punto algunas de estas dificultades son también consecuencia de una flota que no ha sabido o no ha podido adecuarse a las nuevas exigencias del transporte marítimo?

— Con unos instrumentos de trabajo más caros que la competencia es muy difícil adaptarse a las nuevas exigencias del transporte marítimo, y más en una situación de crisis mundial. Pero hay muchas empresas navieras que están decididas a adaptarse a las necesidades actuales y que, de hecho, logran sobrevivir en estos momentos tan difíciles.

— Cien empresas tienen menos de cinco buques y 36 nada más que uno. Con semejante minifundismo, al margen de otros problemas, ¿cree que es posible una competitividad internacional?

— El problema del minifundismo puede obviarse a través de la unión de empresas en tráficos de líneas regulares o en las denominadas «conferencias». La fuerte inversión que exige un buque sólo hace difícil la existencia de grandes empresas, aunque haya navieras, tanto estatales como privadas, con un amplio

volumen de flota. Pero, insisto, que la actuación conjunta de varias empresas en determinados tráficos puede salvar ese minifundismo.

— ¿Cómo debería ser el Plan de Flota? ¿Cuáles serían sus compromisos desde la corresponsabilidad? ¿Es posible mantener el volumen de tonelaje?

— Ya he dicho en otra ocasión que el Plan de Flota debe ser un conjunto armónico de medidas que hagan competitiva la actividad naviera actual, y que permita a las empresas un salto eficaz hacia el futuro, con toda la generación y empleo de recursos que ello conlleva. Una coyuntura excepcional, como la presente, representa el ser o no ser de nuestro futuro como nación marítima. Numerosas navieras quieren ofrecer, si se les facilitan los cauces adecuados, una flota eficaz y unos niveles de servicio eficientes. Es necesario facilitar los cauces de comunicación e información entre las empresas navieras y usuarios del transporte marítimo y mejorar el cumplimiento de las obligaciones de pago con las entidades financieras de crédito.

En cuanto al volumen de tonelaje, sería posible mantenerlo e incluso acrecentarlo con una mayor participación de buques españoles en nuestros tráficos de importación y exportación. Y aumentar estas cifras permitiría una disminución del tonelaje amarrado actualmente, una mejor posibilidad de hacer frente a las deudas y una sustitución de viejas unidades y crecimiento de la flota con sus repercusiones en la industria de la construcción naval.

— ¿Quién encarece más el transporte marítimo español: la política «cautiva» del Gobierno o las propias deficiencias estructurales del sector? ¿Creen que la

Administración protegió más a la construcción naval que a los navieros?

— La situación de «cautividad» es la que ha provocado en gran parte las deficiencias estructurales del sector. Si los costes son superiores a la competencia y más en épocas de crisis como en la actual, resulta muy difícil llegar a las condiciones del mercado. Y es indudable que, a lo largo de los últimos años, la Administración protegió más a la construcción naval que a la Marina Mercante, sin darse cuenta de que sin Marina Mercante es muy difícil que la construcción naval pueda subsistir.

— ¿Cómo afecta la organización de la OTP a una Marina Mercante competitiva?

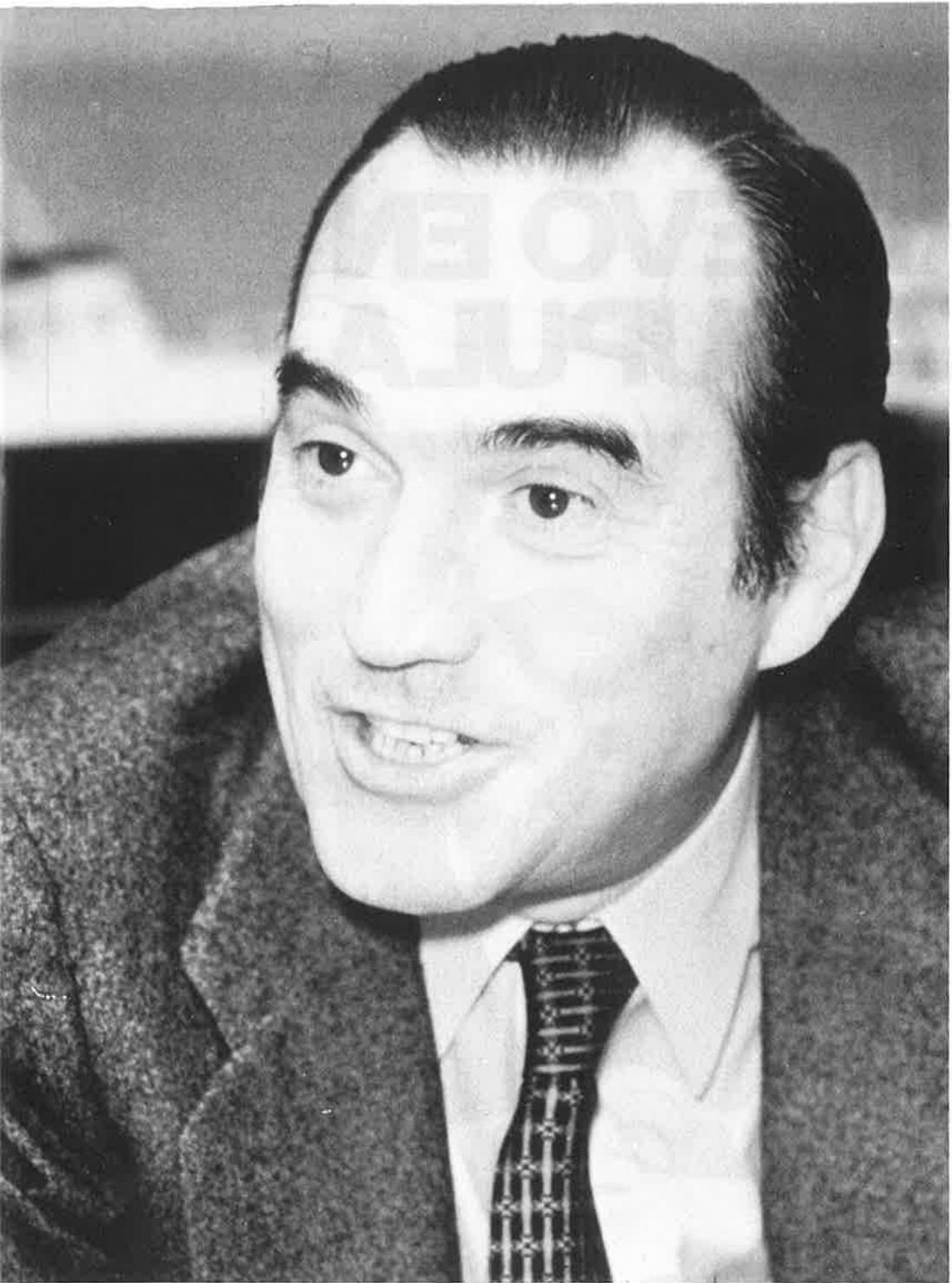
— Afecta de una manera muy importante. Por un lado, la eficacia del puerto, de sus medios técnicos, instalaciones, etc., es fundamental en la agilización del transporte marítimo. Por otro, los costes portuarios constituyen un capítulo importante en los gastos de explotación del buque. La reestructuración de la Organización de Trabajos Portuarios, anunciada por el Gobierno, aunque choca con intereses corporativos, la consideramos necesaria, porque la situación actual es anticuada y antieconómica y produce un encarecimiento de las actividades portuarias que repercute en la falta de competitividad del transporte por vía marítima.

— En lo que se refiere a la Marina Mercante española, ¿tiene futuro o estamos arriesgados a tener una mayor dependencia de países terceros?

— El futuro de la Marina Mercante depende en gran parte de lo que los poderes públicos quieran hacer con ella. En ese sentido, quiero recordar que en mi entrevista



con el presidente del Gobierno le pregunté: «¿Queremos una Marina Mercante en España?» Contestó que sí. Entonces hay que hacerla competitiva a nivel internacional. En caso contrario, tendremos que depender de terceros países para nuestros suministros, con los perjuicios y riesgos que ello conlleva. Y no hay que olvidar que la Marina Mercante española, que actualmente genera un empleo directo de 27.000 hombres e indirecto de 69.000 más, factura anualmente unos 215.000 millones de pesetas. Si estu-



## A favor de la liberalización

«**HAY QUE ESTABLECER  
MECANISMOS PARA  
IGUALAR NUESTRA FLOTA  
CON LOS COMPETIDORES  
EUROPEOS»**

viera en condiciones de igualdad con sus competidores extranjeros, podría contribuir a la economía española con unos 1.200 millones de toneladas/año al final de cada década.

—¿Cuál es el futuro de cara a la Comunidad Económica Europea?

—A la larga, toda liberalización es buena para la Marina Mercante, y, en este sentido, el poder competir en igualdad de condiciones con los países miembros del Mercado Común es una aspiración lógica del sector. Pero hay que tener en cuenta que la liberalización en términos generales no se producirá con la adhesión de España en la Comunidad, sino después de un período transitorio, que se espera sea de siete años. Y, aunque en este período se suscitarán restricciones en la importación de ciertos productos industriales, seguiremos estando en peores condiciones que nuestros competidores extranjeros. Ahora bien, de lo que estoy seguro es que, en condiciones de igualdad, la Marina Mercante española, por tradición, preparación de sus gestores y tripulaciones, etc., está en condiciones de competir dignamente con cualquier otro país marítimo.

—Dicisiete años como vicepresidente y presidente de la organización es un período más que suficiente para conocer a fondo el sector. ¿Cuál es el balance de este largo mandato?

—Creemos que hemos logrado muchas cosas, aunque queda mucho por resolver. Hemos logrado, sobre todo, que la Administración y la sociedad en general tengan un conocimiento más claro de lo que es la Marina Mercante y el sector naviero, de su importancia para la economía y la vida del país y de la necesidad de una política naval armónica. Cara a la actuación interna, creo que se ha conseguido reforzar la unión de los armadores españoles. Cara al exterior, hemos desbrozado un largo y difícil camino que corresponde continuar a mi sucesor. ■

# RELEVO EN LA CUPULA

*La Asamblea General de ANAVE del pasado 28 de mayo eligió un nuevo presidente y analizó la situación del sector.*

El ministro de Transportes, Enrique Barón, presidió, el pasado 28 de mayo, la Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). En el acto cesó en la presidencia de la organización Fernando Fernández Tapias al haber agotado su mandato, conforme a los Estatutos de la Asociación. Fue elegido para sustituirle Juan María Gómez de Mariaca, armador, licenciado en Derecho y en Económicas por la Universidad de Deusto, en la que fue profesor de Derecho Mercantil. El nuevo presidente de ANAVE es consejero director gerente de Naviera Vizcaína, S. A., consejero delegado de Naviera Química, S. A., presidente de Off Shore España, S. A., y consejero de otras sociedades. Lleva treinta años en el negocio marítimo y ha participado directamente en la construcción de treinta buques de distintos tipos.

La Asamblea General de ANAVE analizó la situación por la que atraviesa el sector, que fue definida por el presidente saliente de ANAVE como «dramática». En opinión de los navieros, la Marina



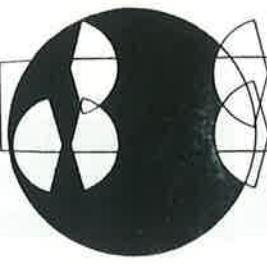
El nuevo presidente de ANAVE, Juan María Gómez de Mariaca, fue profesor de Derecho Mercantil en la Universidad de Deusto y lleva más de treinta años en el negocio naviero.

Mercante española, como la mundial, atraviesa la mayor crisis de su historia a consecuencia del descenso en el comercio internacional provocado por la subida de los precios del petróleo, en 1973.

Según datos ofrecidos por ANAVE, la disminución del comercio marítimo y el exceso de buques construidos en todo el mundo ha provocado un desplome en el mercado de

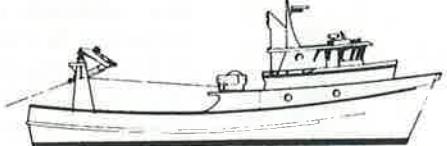
fletes, lo que ha motivado quejas de importantes grupos navieros internacionales, tanto privados como públicos. En España, los armadores han sufrido las consecuencias de esta crisis, agravada por el hecho de que los navieros españoles se ven forzados a construir, asegurar y perteñer sus buques a mayor coste que el de sus competidores de otros países.

«Hace falta una intervención decisiva del Gobierno —dijo en su intervención Fernando Fernández Tapias—, si queremos conservar una flota mercante que en promedio es muy joven y en su mayor parte viable. Una flota mercante que, tras una adecuada intervención gubernamental, puede producir una demanda saneada para la construcción naval.»



**UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES**

Como parte de la modernización del buque Sjövik - un arrastrero tipo 62 metros-, una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puentes de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puentes.



**LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS**

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



**LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS**

Con la Grúa Marina HIAB a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el salón de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, viene al resultado el problema de tirar la captura. Las roldanas para los cables de arrastre están situadas en el popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a crujía que tiene lugar en las anteriores condiciones requerirá una considerable compensación mediante el timón.

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

La Grúa Marina HIAB cumple a la perfección todas las tareas auxiliares de elevación en cualquier buque mercante: carga de provisiónes y respetos C. M., maniobra de balizas, manejo de mangurruas... y todo lo que a Vd. se le pueda ocurrir. TODO ELLA, CON UNA SOLA GRÚA.

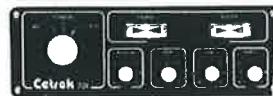


Avda. de la Constitución, 19b. TORREJÓN DE ARDOZ (Madrid)  
Tel. 675 18 50 (5 líneas) - Télex: 42019 - Apartado 8.  
FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C.E. n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)  
Apartado 3020 - Zaragoza-16

**SAMARIN**  
ELECTRONICA NAVAL  
+SERVICIO  
+EXPERIENCIA



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



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

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

**SAMARIN**

Aribau, 162-166, Ent.º M - 08036-BARCELONA

(93) 237 08 81 - 237 07 71 - Telex 53199

ELECTRONICA NAVAL

**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**

**DIRECCIÓN:**  
Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

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

# EL CONGRESO DE SAN SEB



EN su Congreso, celebrado en San Sebastián, la Federación de Transportes del sindicato vasco ETA-STV ha pedido la creación de un Ministerio del Mar, en el que se agrupen todas las competencias marítimas, actualmente dispersas en once Ministerios. También ha solicitado la creación de una Consejería de Transportes en el seno del Gobierno Vasco, para que se forje una infraestructura adecuada y se otorgue al sector la importancia que merece.

---

Concha. H. CARAZO

---

**S**EGUN el reelegido secretario general, José Miguel Unanue, «el transporte es clave para el desarrollo de la actividad económica y la calidad de vida de la gente. El buen funcionamiento de un sistema económico depende de que exista una política de transportes adecuada. En Euskadi se padece una deficiente estructura, debido no sólo a los errores de la Administración central, sino también a los de nuestras propias instituciones, que no han sabido diseñar una política correcta. De ahí que nosotros planteemos en este Congreso la creación de una Consejería específica que se ocupe del problema en toda su extensión.

La Federación de Transportes de ELA-STV celebró en los últimos días de mayo, en efecto, su I Congreso. En él se discutieron siete ponencias, tres de ellas dedicadas al sector marítimo: Puertos, Marina Mercante y Pesca. En la primera de ellas, ELA-STV

# ASTIAN

ha denunciado la falta de competencias que el Gobierno Vasco tiene en materia de puertos, reclamando el mantenimiento del poder adquisitivo de los estibadores, la pervivencia del Montepío de previsión, a punto de desaparecer, y que la cotización a la Seguridad Social de los trabajadores de este colectivo sea equivalente a la de los demás sectores laborales.

En la ponencia dedicada a la Marina Mercante, se analizó con profundidad el alarmante paro existente. Se pidió el mantenimiento de las tripulaciones mínimas y se hizo un análisis de la legislación del sector y de las posibilidades de adaptarla a la normativa internacional.

Finalmente, en el apartado dedicado a la pesca, se estudió la integración en la Seguridad Social de los trabajadores enrolados en barcos con banderas de conveniencia, la reducción de la edad de jubilación de los pescadores de bajura, la ampliación de tres años del seguro de desempleo, la desaparición de las bases reguladoras del sistema a la parte (considerando este procedimiento como anacrónico), y se contempló la adopción de medidas urgentes especiales para los trabajadores del mar de cara a la reestructuración de la flota, de cara al ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

Al Congreso, en el que se eligió un nuevo Comité Federal y se ratificó al secretario general en funciones, asistieron 120 delegados de las provincias vascas y diversas representaciones extranjeras, a la cabeza de las cuales figuraba Harold Lewis, secretario general de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), que agrupa a más de cuatro millones de afiliados en todo el mundo.



## 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

Con este trabajo sobre las caries dentales, inicia HOJA DEL MAR una serie de reportajes sobre temas sanitarios que afectan de manera específica al sector marítimo. La serie, coordinada por el doctor Fernando Alvarez, incluirá las respuestas a todas aquellas consultas que sean dirigidas a la redacción de la revista.

**R**ARO, por no decir inexistente, es el día que no nos encontramos, en el transcurso de un reconocimiento médico, con esta molesta enfermedad de la boca que afecta a una inmensa mayoría de los tripulantes españoles, debiéndonos plantear en muchas ocasiones la siempre triste labor de recomendar técnicas mutilantes (extracción de las piezas) debido a los daños irreparables que las caries ya han causado entre las piezas dentales de esos pacientes, quedándonos siempre esa

cal) y las maloclusiones (alteraciones en la conjunción de las arcadas superior e inferior), acarrean como secuelas nada despreciables. Entre estas secuelas se encuentran trastornos cuales son: alteraciones estéticas, molestias locales (dolores e infecciones, muy graves en ocasiones), trastornos digestivos (no olvidemos que la digestión empieza en la boca) e, incluso, graves trastornos del resto del organismo, como nefritis, endocarditis bacterianas, reumatismo poliarticular agudo o, en afortunada.

externa. En el interior se encuentra la pulpa dentaria, que es la que nutre al diente y le da sensibilidad con su contenido de nervio, arteria y vena.

Sobre este sustrato van a actuar diversos factores, originando la caries:

— Restos alimenticios hidrocarburados (azúcares que las bacterias de la boca fermentan, residuos ácidos, ataque al esmalte, lesión cariosa).

— Restos alimenticios que quedan en las caras menos accesibles a la limpieza y se acumulan, englobando bacte-



## Caries dental

## UN DOLOR

amarga sensación de impotencia ante algo que nunca debió llegar a ocurrir.

No olvidemos que la caries es una enfermedad social que produce un altísimo porcentaje de absentismo laboral y escolar. El problema se hace más grave si consideramos el caso concreto del marinero en alta mar, que no puede recurrir a un servicio de odontología de modo inmediato.

La patología bucal ha sido poco valorada como problema sanitario, por diversas causas, entre las que se encuentran la supuesta inocuidad de estas afecciones que culminan, en el peor de los casos de forma más o menos molesta, con la extracción de una pieza.

Sin embargo, todos, y sobre todo los que alguna responsabilidad tenemos en materia sanitaria, solemos olvidar que la caries, junto a sus colaboradoras directas, las periodontopatías (alteraciones de encías y cavidad bu-

damente pocas ocasiones, sepsis generalizada mortal.

La caries dental ha demostrado ser una lacra a nivel mundial, afectando a grupos de población enormes, pudiéndose destacar como ejemplo la incidencia que destacan algunos investigadores en USA, con un 95 % de la población afectada en algún momento de su vida. En España, a pesar de no existir datos globales, los estudios sobre grupos restringidos (escolares, militares o universitarios) dan unas cifras semejantes.

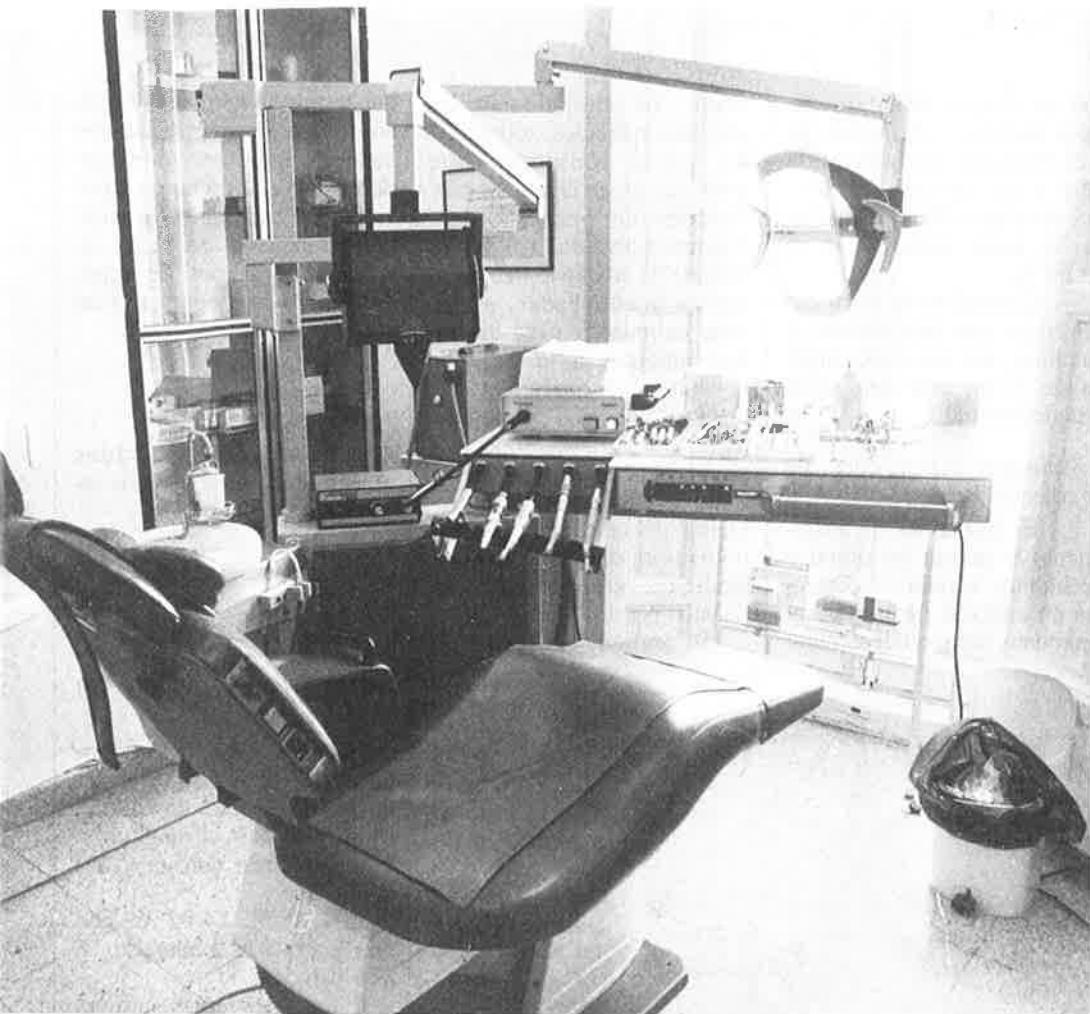
Sobre esta base, intentaremos analizar un poco de los factores implicados en la génesis y desarrollo de la caries, su profilaxis y tratamiento.

En esencia, el diente está constituido por una cubierta de esmalte, en cuya composición el calcio entra a formar parte muy importante, junto a otras sustancias que le dan dureza y cohesión a esa capa

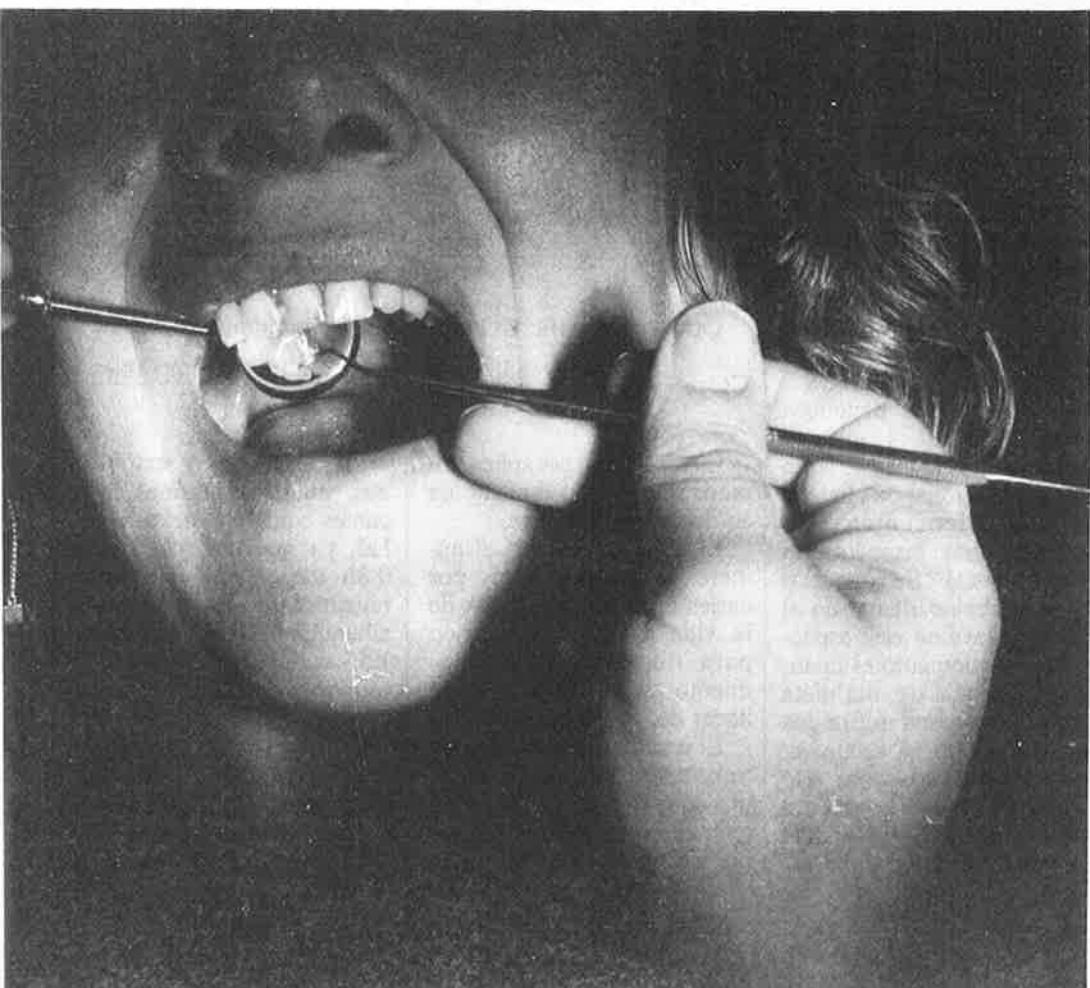
rias cuyo germen más peligroso sería el «*Streptococcus mutans*», habitante habitual de la boca, tras la erupción de piezas dentarias.

— En la placa dental se hallan microorganismos acidificantes y alcalinizantes, que aprovechan los residuos hidrocarburados y proteicos respectivamente, manteniendo un medio ambiente equilibrado entre elementos ácidos y básicos, cuya composición se mide con un indicador conocido como «pH». Cuando el medio tiene predominio de ácidos, el pH estará por debajo del grado 5, y cuando el cuadro sea predominantemente básico, el pH tendrá grado superior al 5. Si predomina la alcalinidad, se produce «el sarro», depósito de calcio y fosfato en la placa. Si el predominio es ácido, se produce la caries. Se ha observado que las comidas ricas en azúcares producen una acidez en la placa bacteriana o dental importante y,





# OSO PROBLEMA



si no existe esa placa, la saliva, que es alcalina, basta para impedir la acción ácida sobre el esmalte.

En resumen, las bacterias de la placa destruyen el esmalte, originando caries o infectando las encías y los alveolos dentales, produciendo periodontopatías.

Tras intensos estudios se ha podido constatar un hecho que ya se intuía previamente: la caries es una enfermedad transmisible, es decir, la flora cariogénica es capaz de ser transferida de una persona afectada a una sana, siendo en este caso los animales más jóvenes los más susceptibles, creándose en los adultos unas defensas que, en cierto modo, protegen de esta contaminación.

Los factores colaboradores en la acción bacteriana son varios. Conviene conocerlos para, actuando sobre ellos, intentar prevenir este mal tan extendido.

— Factores químicos: La saliva protege con su alcalinidad de la acción ácida de las bacterias de la placa.

— Factores mecánicos: El flujo de saliva, los enjuagues, arrastran los restos de azúcar, con lo que las bacterias pierden «su alimento» y no pueden dañar.

— Factores alimentarios: Los azúcares refinados de las dietas, las bebidas azucaradas y los refrescos ácidos dañan los esmaltes, por los mecanismos ya explicados.

— Factores higiénicos: La falta de cuidado de la boca, la ausencia de una correcta limpieza cotidiana de restos de alimentos, el uso de malos dentífricos favorecen las caries.

— Acción de flúor: El flúor es una molécula que ha demostrado claros efectos anticariogénicos, dando al esmalte una mayor dureza y resistencia frente a la agresión ácida de la placa bacteriana.

En España se han venido desarrollando campañas con el fin de que todos tengamos, al menos, una dosis mínima, de este elemento. Así, se ha procedido a la fluoración de las aguas de abastecimiento a la población. Asimismo, los

# SALUD

dentífricos han añadido, en su mayoría, flúor a sus fórmulas, para conseguir una acción local en el diente que ayude al esmalte por medio de un proceso químico complejo, que no viene al caso detallar. ¡Ojo!, no se puede ingerir el flúor de forma indiscriminada, pues una dosis por encima de la admitida en las aguas de consumo produciría efectos nocivos, a veces muy graves.

En lo que se refiere a profilaxis y prevención, se debe

son los colegios infantiles con buen control y vigilancia, se han ensayado las tabletas de flúor o los colutorios (geles), que se espera disminuyan las caries nada menos que en un 50 %.

— Control de la flora cariogénica con antibióticos y vacunas, aún sin experimentación y sin una aplicación práctica actual.

## Aspectos dependientes de la colectividad:

— El básico es el acatamiento y puesta en práctica de hábitos higiénicos correctos en cuidado dental. Esencialmente, comprenden la lim-

pieza dental con crema dentífrica y cepillo, al menos dos veces al día después de las comidas, y en especial si éstas han sido ricas en alimentos hidrocarbonados (azúcares) y con el empleo de una buena técnica de cepillado, que no deje zonas sin explorar en las arcadas dentales.

— Los hábitos dietéticos tienen, a juicio de organismos de gran solvencia en este tema (Comité Nacional de Higiene y Salud Bucodentales de Francia) una importancia trascendental. Se observó que la erupción dental en el niño era clave en este aspecto. En ese momento es cuando la presencia de una dieta rica en azúcares refinados (lactosa, maltosa, sacarosa, miel y caramelos), sobre todo en forma pegajosa o bollería, altera de manera irreversible la conformación final del es-

malte. Así pues, eliminar los azúcares refinados, sobre todo los que se consumen entre comidas, es un elemento profiláctico de primer orden.

Vayamos olvidando el «bombón de la noche», el «bombón de la almohada», el «jarrabe calmante» para los niños rebeldes a la hora de acostarse, si queremos que nuestros hijos nos agradezcan algún día el poder masticar sin problemas.

La forma de valorar el problema de las caries en una población dada, se realiza mediante varios índices propuestos por la O.M.S.

Un índice válido es el

del tema, lo hemos dividido en dos sectores: trabajadores del sector pesquero y trabajadores del sector Marina Mercante, y en ambas se atendió la recopilación de datos en función de grupos de edad, dividiendo a las personas en edades:

16-29 años.

30-44 años.

45 o más.

Las cifras encontradas muestran en resumen los siguientes datos:

— En el sector pesquero, el CAO para las edades estudiadas fue:

3,66 (16-29 años).

7,69 (30-44 años).

14,02 (mayores de 45 años).

Habiendo estudiado un total de 199 personas.

— En el sector de Marina Mercante, las cifras fueron muy similares, con un CAO de:

3,84; 7,78; 14,02 %, con una población explorada de 276 personas.

Estos datos nos indican que de 32 piezas presentes en nuestras bocas en la edad adulta, pasados los 45 años, tan sólo quedan indemnes 18, siendo este porcentaje sensiblemente idéntico en ambos sectores.

Sin embargo, a la hora de analizar las caries presentes en el momento de la exploración, prescindiendo de las

**Un dato positivo: entre las personas de 12 a 29 años exploradas, se comprobó que un 22 por ciento en el sector pesquero y un 11 por ciento en la mercante, aún no había padecido caries.**

CAO (careados, ausentes, obturados permanentes):

$$\text{CAO} = \frac{\text{dientes careados, más dientes ausentes, más dientes obturados}}{\text{Número de reconocidos}}$$

Otro índice sería: CO (careados y obturados temporales).

$$\text{CO} = \frac{\text{dientes careados más dientes obturados temporales}}{\text{Número de reconocidos}}$$

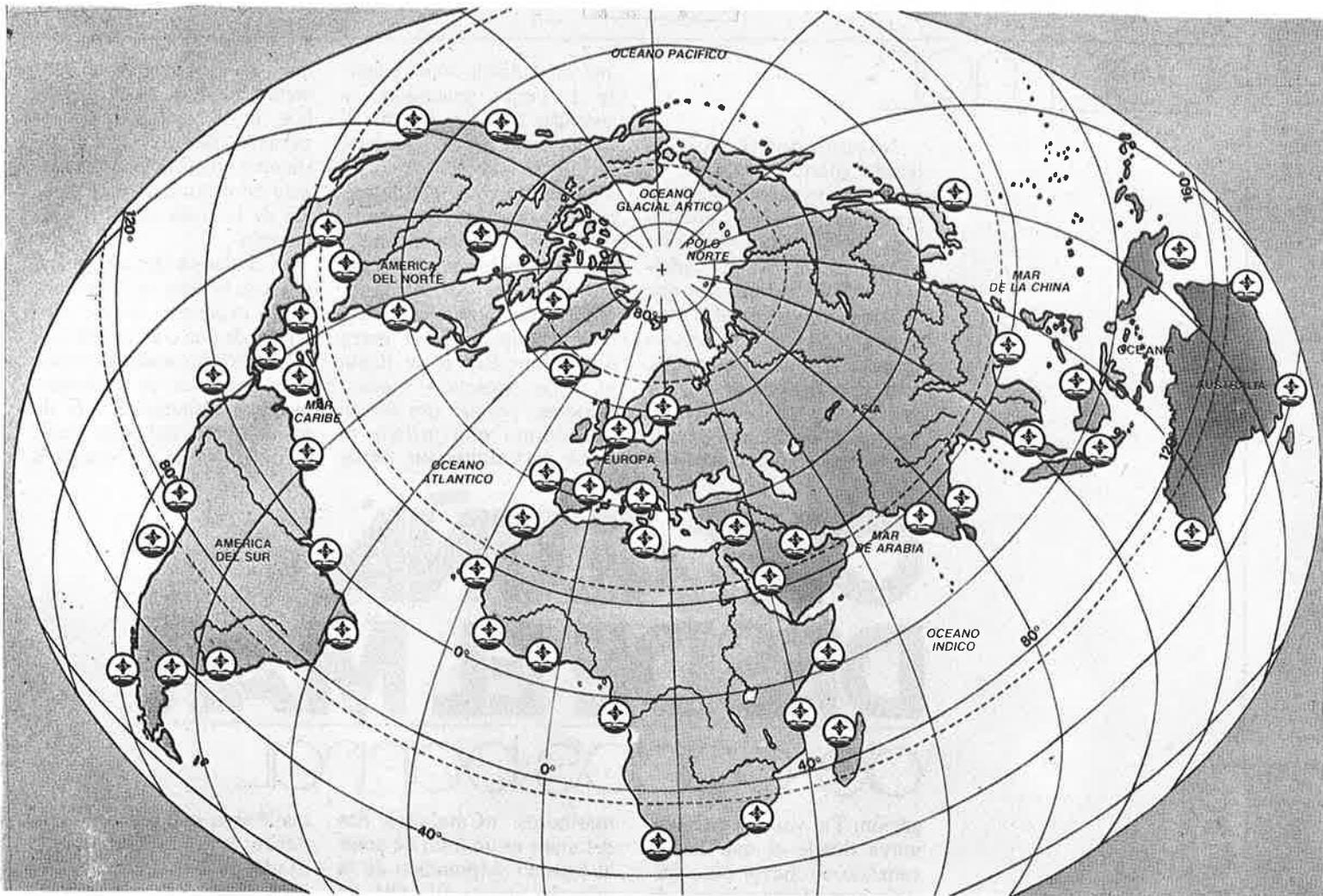
El CO sólo se aplica en niños previo al nacimiento de su dentición definitiva.

El CAO nos indica el número de piezas afectas por caries en algún momento de la vida y es muy práctico para ilustrar este acercamiento que hemos querido hacer del problema.

El estudio de la población trabajadora del sector marítimo que hemos querido evaluar como ejemplo clarificador de la situación sanitaria

piezas extraídas y empastadas, nuestros marinos mercantes cuidaban mejor su salud, ya que tan sólo tenían 0,88 caries por individuo, mientras que los pescadores albergaban entre sus dientes 1,55 caries por persona.

Doctor  
**González Vallejo,**  
(Facultativo del Servicio  
de Medicina Marítima  
de Santander)



# 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).

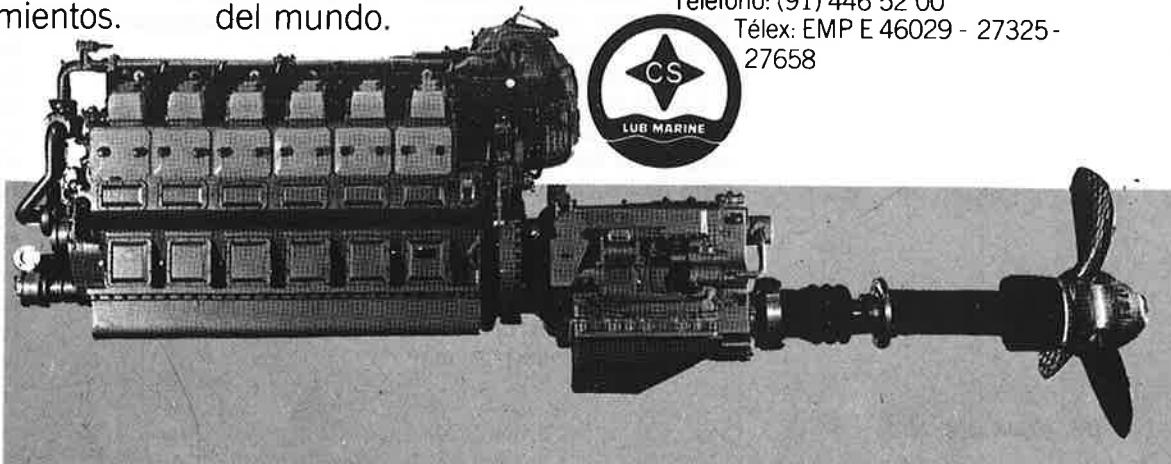
C.S. asegura su suministro y una eficaz asistencia técnica en cualquier parte del mundo.

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



Por Rafael CHIRBES

No puede decirse que haya tenido suerte el mar en la narrativa española contemporánea. No hay en nuestro país una literatura marinera; ni siquiera un número significativo de obras actuales que tomen como escenario el mar. Cuando en alguna ocasión aparece el mar en literatura, suele hacerlo como soporte poético de los sentimientos del autor: más como excusa que como voluntad de inda-

que, en Calafell, supo rodearse de viejos pescadores y aprender las artes del mar y viejas tradiciones. Cuando, en 1982, publicó su libro «Catalunya des del mar», quería —y así lo explicó en el prólogo— rendir homenaje a toda esta parte de sí mismo, que tiene que ver con la infancia, con lo mítico y hasta con lo edípico. Si la barca que pilota Barral se llama «Capitán Argüello» es, precisamente, porque ese fue el seudónimo que utilizó su padre para firmar sus textos

que no escapan ni el elemento humano, ni el orográfico, ni el zoológico. Curiosamente, Barral, que escribe siempre en castellano, ha elegido en esta ocasión el catalán de la costa como lengua literaria.

«Catalunya des del mar» posee la belleza de la palabra como expresión de las relaciones de una comunidad con su medio: no podía estar escrita más que en la lengua que esa comunidad —la de los marineros del oeste mediterráneo— ha elaborado y

# CATALUÑA DESDE EL MAR

de carlos barral

gación. Tal vez sea en Catalunya donde el mar ha alcanzado un mayor peso literario como tema y como objeto de conocimiento. Autores que son ya clásicos —Joaquim Ruyra, Josep Pla— miraron con ojos interrogativos ese universo particular. Carlos Barral ha querido continuar la tradición de su país con un libro exquisito, poco menos que imprescindible para cualquier amante de la literatura y del mar.

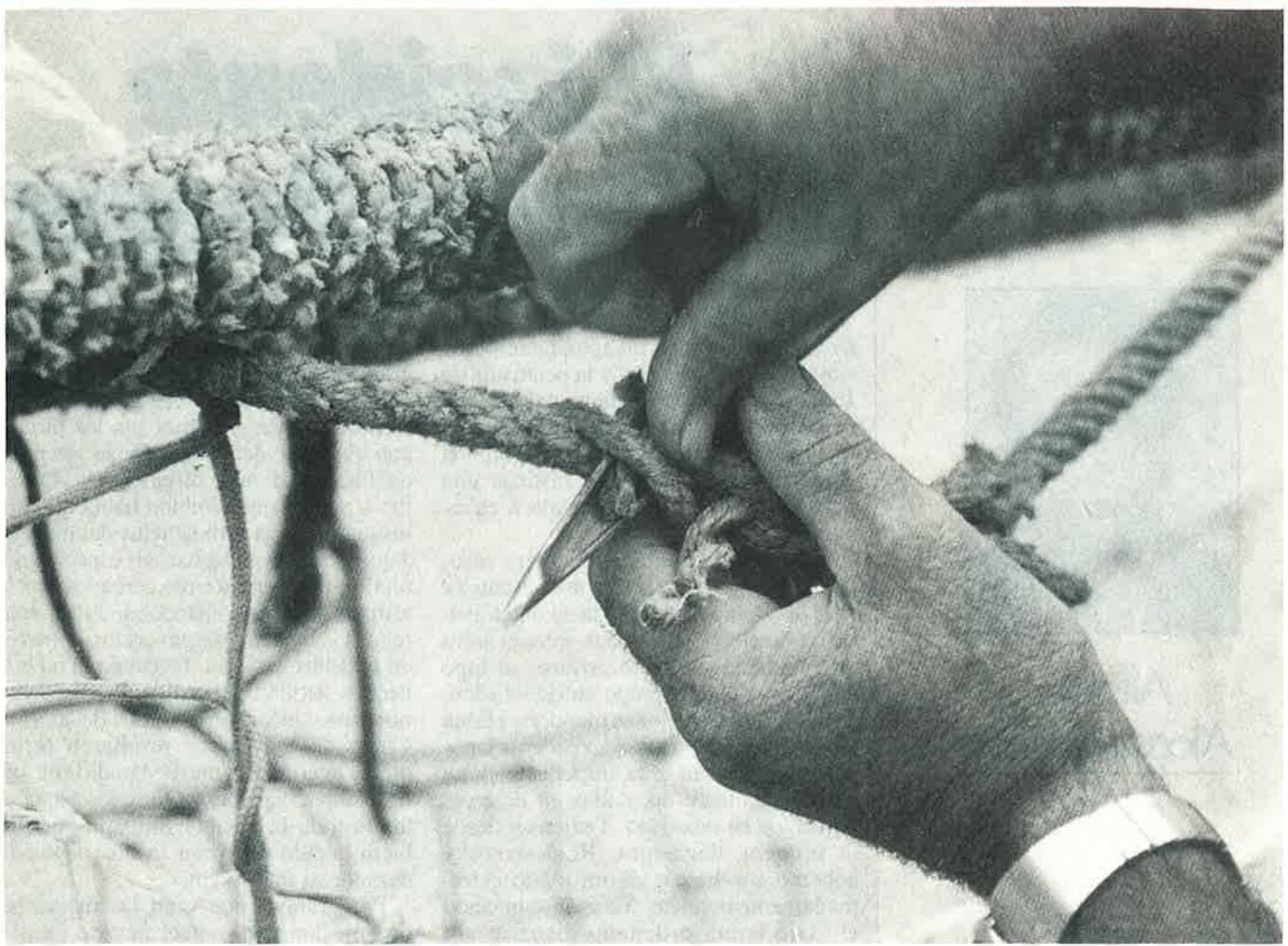
Carlos Barral ha sido hombre público y polémico. Nació en Barcelona en 1928 y, durante muchos años, fue quizás el principal animador de la cultura literaria española. Autor de libros de poesía y de unas sólidas memorias, editor y emprendedor de proyectos editoriales casi siempre arriesgados, hoy es senador socialista.

Carlos Barral —que perteneció a la tan autoglorificada vanguardia barcelonesa de finales de los cincuenta y principios de los sesenta— ha sabido mantener el contrapunto de una vida al margen de los círculos editoriales, y esa vida ha sido la de un hombre aficionado al mar

marinero. «Catalunya des del mar» es un libro de amor al espacio sorprendido de la infancia, que va más allá del homenaje al padre. El libro se inicia con una imagen de «Ramón Moreno», el patrón que enseñó el mar —como lugar geográfico, pero también lingüístico, antropológico y mítico— a Carlos Barral. No es casualidad que sea larga la lista de agradecimientos del autor al final del libro: hay una voluntad de recoger la tradición de un pueblo. El personaje de «Ramón Moreno» es sólo el símbolo de las gentes que viven del mar. El libro es un homenaje al mar de Catalunya: a la permanencia de signos, a la nostalgia de su desaparición, a una geografía de la

que forma una red que llega desde Italia a Catalunya, desde el Languedoc a las islas, desde Valencia a Orán. Carlos Barral ha elegido el punto de vista de estas gentes. La tierra se convierte así en un referente de señales en el horizonte y en un soporte sobre el que levantar la historia, la tradición, la experiencia y la leyenda, desde el frágil soporte de una barca.

El libro está construido casi como un cuaderno de bitácora de un viaje entre las Islas Columbretes y Collioure y, sin embargo, se convierte en una geografía del mar catalán. Barral ha heredado de sus gentes —de su padre, de Ramón, de los marineros de Calafell— el gusto, tan característico en los frecuentadores del mar, por llamar a las cosas con nombres precisos. Es un fenómeno que se observa —al menos en la costa mediterránea de Valencia, Catalunya y les illes— entre los marineros: especular con los distintos nombres de cada pez, por definir lo correcto y lo incorrecto de cada término y de cada maniobra. Hay toda una ley del mar que empieza —casi po-



## LA TIERRA, UNA REFERENCIA EN EL HORIZONTE

día decirse así— por las palabras, y Barral se entrega a ella con un placer inocente, con la misma ilusión con que lo hacen sus amigos de Calafell, los marineros de Denia, de Vinaròs. Hay un dialecto común que baja desde los Pirineos hasta la desembocadura del Seguray, que tiñe

incluso otras costas más lejanas. Hay un punto de vista de la tierra desde el mar y un universo de usos y costumbres, condenado a desgastarse en la tradición oral, y que el autor de este libro ha querido fijar con la voluntad con que uno desearía, si pudiese, fijar la pureza de la infancia; con la melancolía de quien ve que una maravillosa pompa de jabón puede estallar para siempre, y sin remedio, en el aire.

La lucha contra el silencio y el olvido es, quizás, la base del soporte ético más importante de toda experiencia literaria. Barral ha cumplido dignamente con este reto ético, casi siempre jugando, con una intrascendencia con-

movedora. «Catalunya des del mar» es uno de esos libros nacidos compulsivamente del mejor amor, del primero. Está, además, escrito con modestia, sabiendo agradecer a su propia casa, a su tierra, a su cultura y a su tradición literaria (Pla y Ruyra, entre otros). No aspira a ser

sino otro escalón. Ahí se agradece, una vez más, el buen gusto.

El libro ha sido publicado —de manera cuidadosa— por Edicions 62. Incluye excelentes dibujos de varios artistas y buenas fotos de Xavier Miserachs. Mientras redacto estas líneas, me entero de que está en prensa una nueva edición, sin fotografías y bastante más económica, que va a servir a los alumnos de los institutos catalanes. Ojalá pudiésemos contar con «El País Vasco desde el mar», «Andalucía desde el mar» o «Valencia desde el mar», siempre que estuviesen escritos con la finura y dignidad con que está hecho este libro.



Alfonso  
Alonso-Barcón

«EL INCIDENTE  
DE DOGGER  
PUDO SUPONER  
LA GUERRA  
INGLATERRA-  
RUSIA»

# *El incidente del banco Dogger*

Hace ochenta años y medio, en el *Dogger bank*, lugar de abundante pesca situado entre Inglaterra y la península de Jutlandia, la niebla pertinaz del mar del Norte propició un feo asunto que acabaría siendo dirimido en La Haya, ante el Tribunal Internacional de Justicia: una flotilla de pesqueros fue batida a cañonazos.

Tenía entonces lugar la guerra ruso-japonesa. La avanzadilla de la escuadra rusa del Báltico, empeñada en una travesía de dieciocho mil millas entre el golfo de Finlandia y Puerto Arturo, se topó por la proa con un grupo nutrido y silencioso de embarcaciones menores. Había corrido el rumor de que torpederas japonesas acechaban a la imponente flota, estratégicamente apostadas en diversos puntos de su recorrido. Temeroso desde la primera singladura, Rojdestvensky gobernó sus barcos de un modo extremadamente inquieto. Ya apenas iniciado el viaje había ordenado disparar sin mayor comprobación contra dos buques que despertaban las sospechas de su estado mayor y que resultaron ser no más que un mercante de bandera sueca y un pesquero alemán.

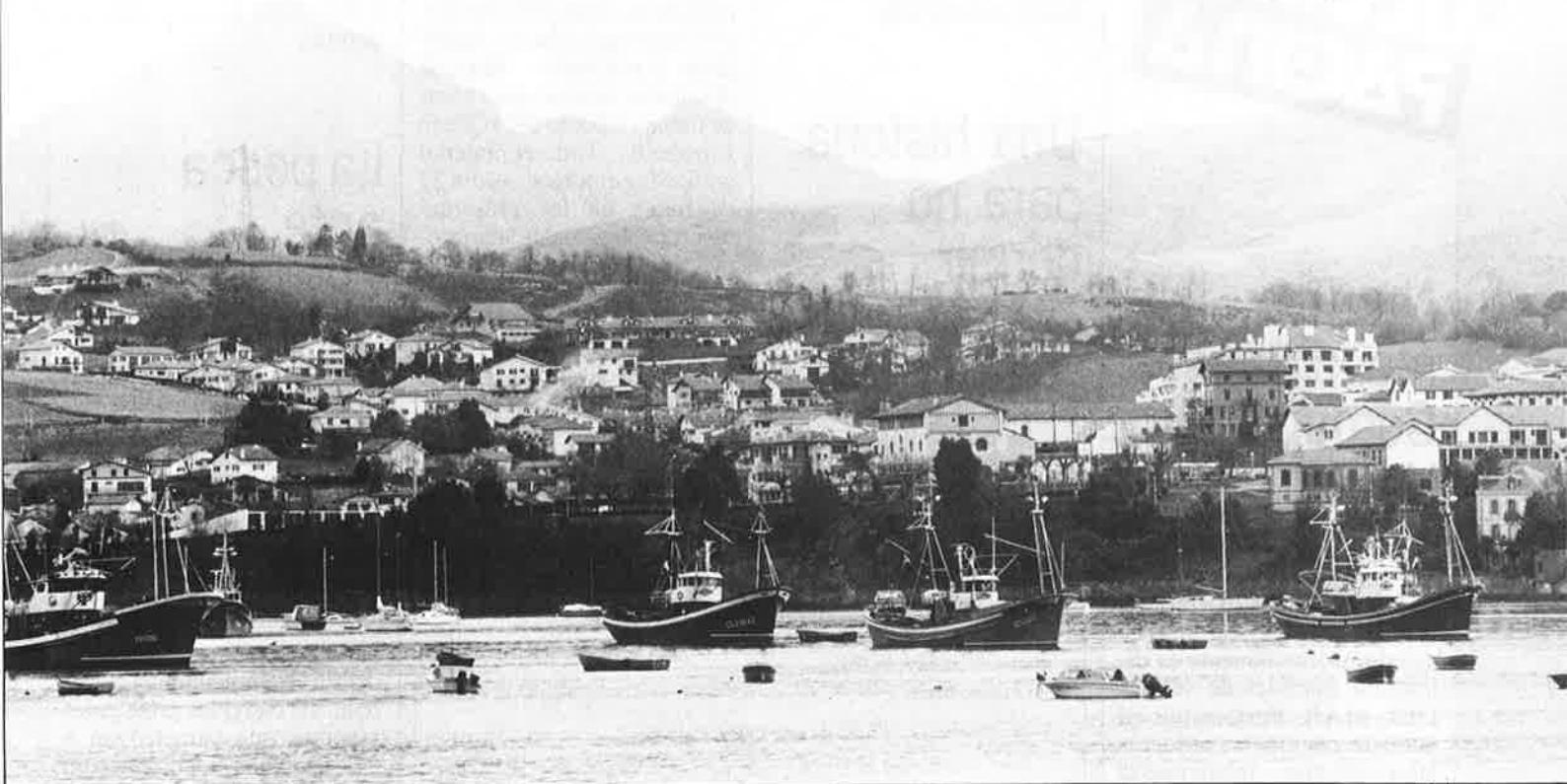
Aunque sin consecuencias, fue un error grave; pero no lo bastante, según se vio, como para hacerle pensar al almirante que quizás se estuviese excediendo en la materialización de sus precauciones. Siguió en ello, y llegó la desapacible madrugada de autos. Las condiciones de navegación eran precarias y el nerviosismo grande. La bruma no permitía una identificación rápida y segura de las embarcaciones avistadas. El buque insignia transmitió una orden y aquella flota de guerra, destinada a la terrible desventura final que le aguardaba en Tsushima, abrió fuego otra vez contra blancos erróneos que nada tenían que ver con la disputa por Manchuria. Las pequeñas sombras oscilantes que flotaban en la oscuridad fueron tomadas por unidades hostiles, cuando en realidad se trataba de los inofensivos pesqueros de Hull, que faenaban confiadamente en el banco Dogger.

Las costas europeas ya habían visto de todo. Por algo festonean los mares más ilustres de la tierra. Pero en su

memoria colectiva no figuraba por entonces nada comparable con aquel desgraciado incidente. En sus aguas siempre se había podido faenar en paz, sin más que vigilar a la mar y a los piratas con el rabillo del ojo y dejarse ver poco en las épocas más turbulentas. ¿Quién iba a pensar que también había que dar resguardo a las turbulencias del mar del Japón? Cabe imaginar el espectáculo: una nube de arrastreros cercados por la armada Imperial, abandonando los aparejos y huyendo despavoridos a través de aquellos piélagos, rasgado la niebla, hechos astillas y perseguidos de cerca por una sinfonía de balas de cañón. Cinco de los barcos resultaron seriamente averiados y uno se hundió con sus tripulantes, llevándose también hasta el fondo toda la posible simpatía que hubiera podido despertar la flota agresora durante su último viaje.

Por grandes que sean las distancias que median entre aquel famoso caso y otros más recientes, protagonizados también por pesqueros y buques de guerra, todos presentan una semejanza, un elemento común que permite la comparación, porque en él reside la esencia del despropósito final: disparar contra un blanco inerme. ¿Cuántos casos así se han dado en los últimos doce meses, siendo españoles los pesqueros encuadrados por la dirección de tiro? Tantos que los nuevos que se van produciendo a duras penas son noticia. Se institucionalizan los malos modos. ¿Habrá que revisar también en este aspecto las costumbres del mar? Lo cierto es que, so pretexto de reprimir las infracciones administrativas de los pescadores, se ha convertido en un hecho normal el batirlos con métodos tradicionalmente reservados para los filibusteros y contrabandistas, habitantes también del mar, aunque de costumbres un tanto heterodoxas. Y se les bate, en consecuencia, a tiro limpio. No como resultado de lamentables equivocaciones, excesos de precaución u obcecaciones transitorias, sino en cumplimiento de órdenes puntuales muy concretas que llegan de tierra adentro.

Pocas y poco importantes cosas, en efecto, se confian hoy en las armadas del



mundo al inmediato arbitrio de los comandantes de los buques. En aguas de Marruecos, Irlanda, Francia y Portugal, nuestros pesqueros sirven de entrenamiento frecuente para el dispositivo de guardacostas, cuya contundencia durante el último año ha sido exagerada en los mares del Norte. Lo más grave, lo menos tolerable entre los hechos que rodearon a las negociaciones con la CEE, ha sido precisamente lo ocurrido en torno al capítulo de la pesca, frente a países ribereños que siempre han ejercitado y cuidado esa condición con enfática puntualidad. Y a sus gobernantes, y no sólo a ellos, les consta que se nos han hecho tragarse píldoras que, en términos de tradición marítima, resultan de muy difícil digestión. Es innegable que la aplicación práctica de la política de las cañoneras tiene un primo más bien cercano en ese conjunto de episodios que arranca con el ametrallamiento del *Valle de Atxondo* y encuentra en el hundimiento del *Sonia* a su punto culminante. En realidad, parece como si todo hubiese valido para formar parte de la táctica negociadora de ellos. Al menos, en el mar sólo han faltado los mordiscos. La cosa no es nueva, sin embargo. Hubo una época en que los mares se conquistaban así, y el método daba resultado. De ahí que defendierlos a la vez ante una mesa de despacho y en los mares mismos, a cañonazos de muerte o naufragio, sea, más allá de una exhibición de fuerza, todo un símbolo explicativo de nuestra historia ma-

ritima y de la historia marítima de los otros: el mar difícilmente se pierde si es defendido sin contemplaciones y con impetuosa contundencia.

Los únicos que nos quedan son más pequeños cada vez. Incluso se trazan sobre ellos autopistas invisibles, y barreas, y semáforos, y se les plantan señales de prohibido el paso. Es casi como si a los argentinos les cerraran la pampa con una verja. Pero ya nadie se extraña —mucho menos se escandaliza— de que se ametralle a los pesqueros. Y eso es malo. El incidente del banco Dogger levantó tal clamor internacional que estuvo a punto de dar lugar a que Inglaterra declarase la guerra a Rusia. Rojdestvensky fue tomado por un irresponsable loco, y quedó puesta en entredicho su honorabilidad. Era natural, porque la honorabilidad embargaba todavía entonces —y desde hacía no mucho tiempo— a la agresión, o bien se hundía por su culpa. Más aún en el caso de semejante agresión. Era natural que se alzaran voces airadas contra aquella flota y aquel almirante. Y se alzaron. Voces agrias y energicas, cargadas de razón.

Claro que los pesqueros de Hull *ni siquiera* cometían una leve infracción administrativa. Pero uno se pregunta cuál habría sido hoy la trascendencia de un asunto tan sonado en su día. Puede que no mayor que la del conocido caso del «Jumbo» derribado por un caza también ruso —y se trata, a todas luces, de sólo una casualidad— en el mismo

**Convendría ir pensando en lo queharemos cuando un día aciago, si es que ha de llegar, nos hunden a cañonazos cuatro o cinco barcos, más o menos por equivocación, y desaparezcan entre las aguas la mitad de sus tripulantes.**

escenario donde Togo hizo trizas a la flota del zar. Las cosas son ahora tan delicadas que hechos de esa naturaleza permanecen impunes con mayor facilidad que en la vida. Cada precedente grave sirve así de colchón para un sinnúmero de casos posteriores comparativamente leves. El incidente del banco Dogger no vino sino a iluminar una tradición cuya conquista había costado muchos horrores y que, a raíz del hecho mismo, comenzó a perder futuro.

Convendría, en cualquier caso, ir pensando en lo queharemos cuando un día aciago, si es que ha de llegar, nos hunden a cañonazos cuatro o cinco barcos, más o menos por equivocación, y desaparezcan entre las aguas la mitad de sus tripulantes. No parece ya que pueda ser posible tal escaramuza en los mares del Norte, por fortuna. Pero no es del todo descartable que, en latitudes más cálidas, a los pescadores españoles les que de todavía por pasar lo peor.

## Número monográfico: Comunidad Valenciana

Como habrá observado el lector, la tragedia sucedida en la bahía de Algeciras ha trastocado profundamente la estructura habitual de HOJA DEL MAR. Para incluir en nuestras páginas las primeras informaciones relacionadas con el accidente, nos hemos visto obligados a dejar para más adelante algunos de los cambios previstos en nuestras secciones habituales. Cambios que ya quedarán para después del verano, y que llegarán al sector en la forma de nuevas secciones que acerquen la revista un poco más a la realidad de las costas.

Sin embargo, uno de los proyectos más ambiciosos de esta nueva etapa de HOJA DEL MAR cobrará realidad el próximo mes, y se trata de los números monográficos sobre Comunidades Autónomas. El número de julio estará íntegramente dedicado a la Comunidad Autónoma de Valencia. Y en él encontrará el lector una mesa redonda sobre las perspectivas económicas del sector en Valencia, un panorama de la realidad económica y social de la industria pesquera, de la actividad portuaria y de la adecuación del sector a las nuevas estructuras autonómicas. Las dificultades para llevar adelante esta iniciativa han sido vencidas gracias al esfuerzo y generosidad de José Manuel Masip Segarra, Rafael Lostado y de Alfonso Alonso Barcón, que se han responsabilizado de la

gestión y coordinación del futuro monográfico.

## Una historia para no dormir

Y, finalmente, contarle al sufrido lector la última peri-

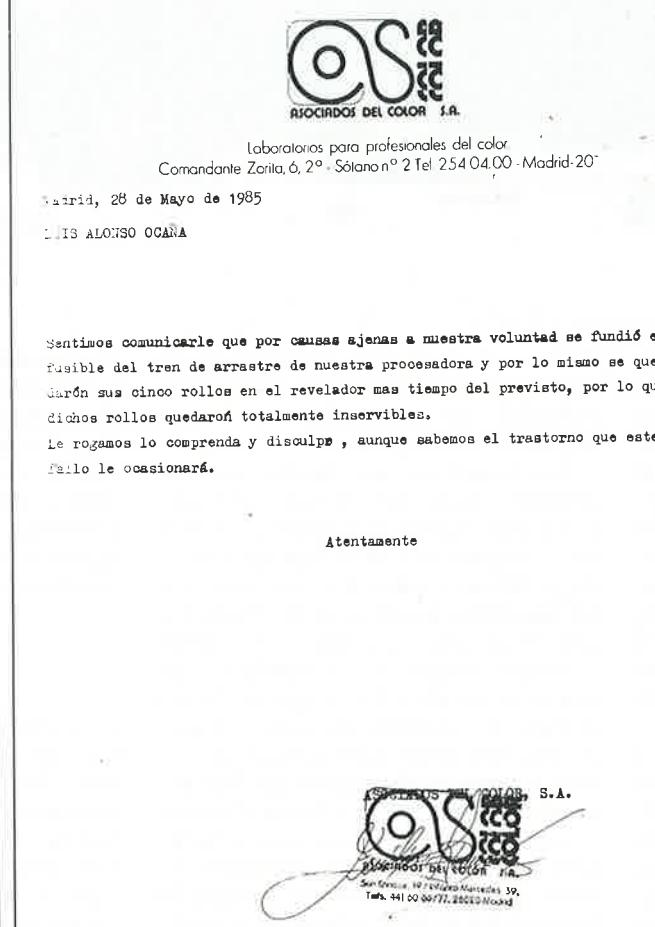
tripulación del buque, los dos periodistas realizaron un amplio reportaje sobre el legendario trasatlántico. Más de doscientas fotos en doce horas de trabajo a bordo del «Queen Elizabeth». Todo el material gráfico fue entregado el día 27 de mayo en los presuntamente profesionales laboratorios AS Color de Madrid. El único resultado publicable es una breve carta que reza así: «*Sentimos comunicarle que por causas ajenas a nuestra*

*ocasionará.*» Firmado: AS Color. Una historia para no dormir.

## La pesca ante el futuro

Con este título el Servicio de Estudios del Banco de Bilbao ha editado un número monográfico de 152 páginas, de su revista SITUACION, dedicado a estudiar los problemas del sector pesquero español en el momento actual.

A lo largo de sus páginas la citada revista analiza el peso que el sector pesquero tiene dentro de la economía española, así como los principales aspectos que caracterizan a esta actividad. La ordenación pesquera, el Crédito Social Pesquero, la regulación del mercado interior, la promoción de los trabajadores del mar, la investigación marina, la balanza comercial pesquera, los acuerdos de pesca suscritos por España, así como los principales aspectos relacionados con la Comunidad Económica Europea, son contemplados en profundidad. Dentro del amplio número de conclusiones que se derivan de su lectura se deduce que la entrada de España en el Mercado Común no va a cambiar la esencia de los problemas pesqueros. En cualquier caso, además, la adecuación de la flota y la ordenación pesquera suponen unos costes que otros países no van a asumir gratuitamente. Según la revista, en el caso de la integración se consumará la aceptación de una nueva situación de hecho y de derecho y se abrirá una transición dura en la que se debe proceder a una reconversión de la flota española. Pero, al mismo tiempo, se asegurarán caladeros, se abrirán nuevos mercados y los pescadores españoles sabrán a qué atenerse y participarán en las decisiones de ordenación pesquera.



Gracias a la profesionalidad de los laboratorios As Color de Madrid, el único resultado publicable del «Queen Elizabeth» es esta carta.

pecia de la revista. Una peripécia muy poco grata, por cierto. El día 25 de mayo hacia su entrada en el puerto de Vigo el «Queen Elizabeth». Y, desde la madrugada, allí estaban para esperarle el fotógrafo Luis Ocaña y un colaborador de HOJA DEL MAR. Gracias a la gentileza del capitán y de toda la

voluntad se fundió el fusible del tren de arrastre de nuestra procesadora y por lo mismo se quedaron sus cinco rollos en el revelador más tiempo del previsto, por lo que dichos rollos quedaron totalmente inservibles. Le rogamos comprenda y disculpe, aunque sabemos el trastorno que este fallo le ocasionará.

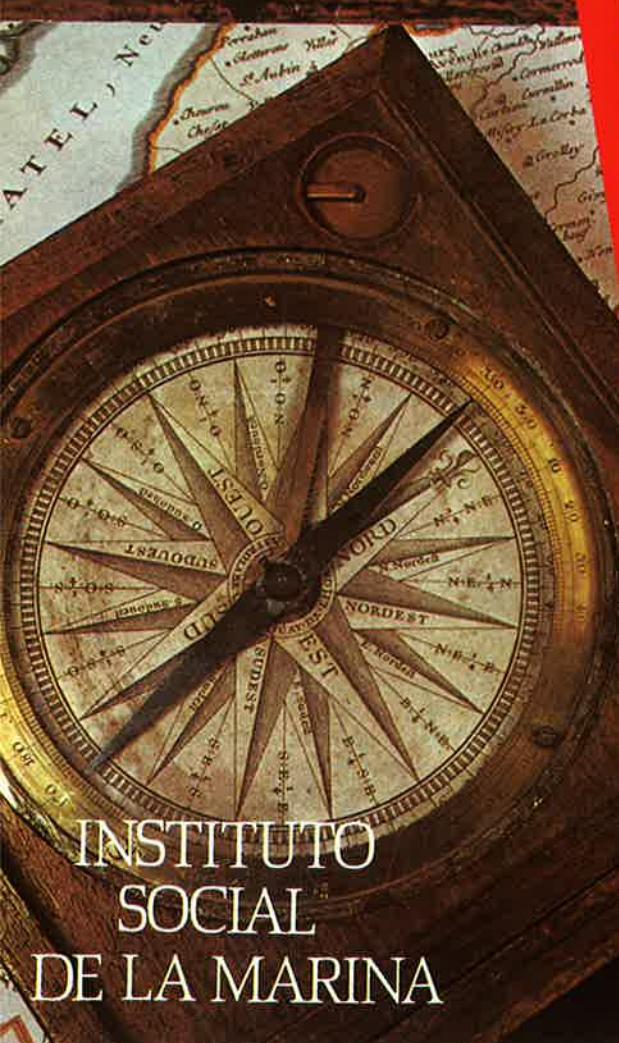
HOJA DEL

# MAR

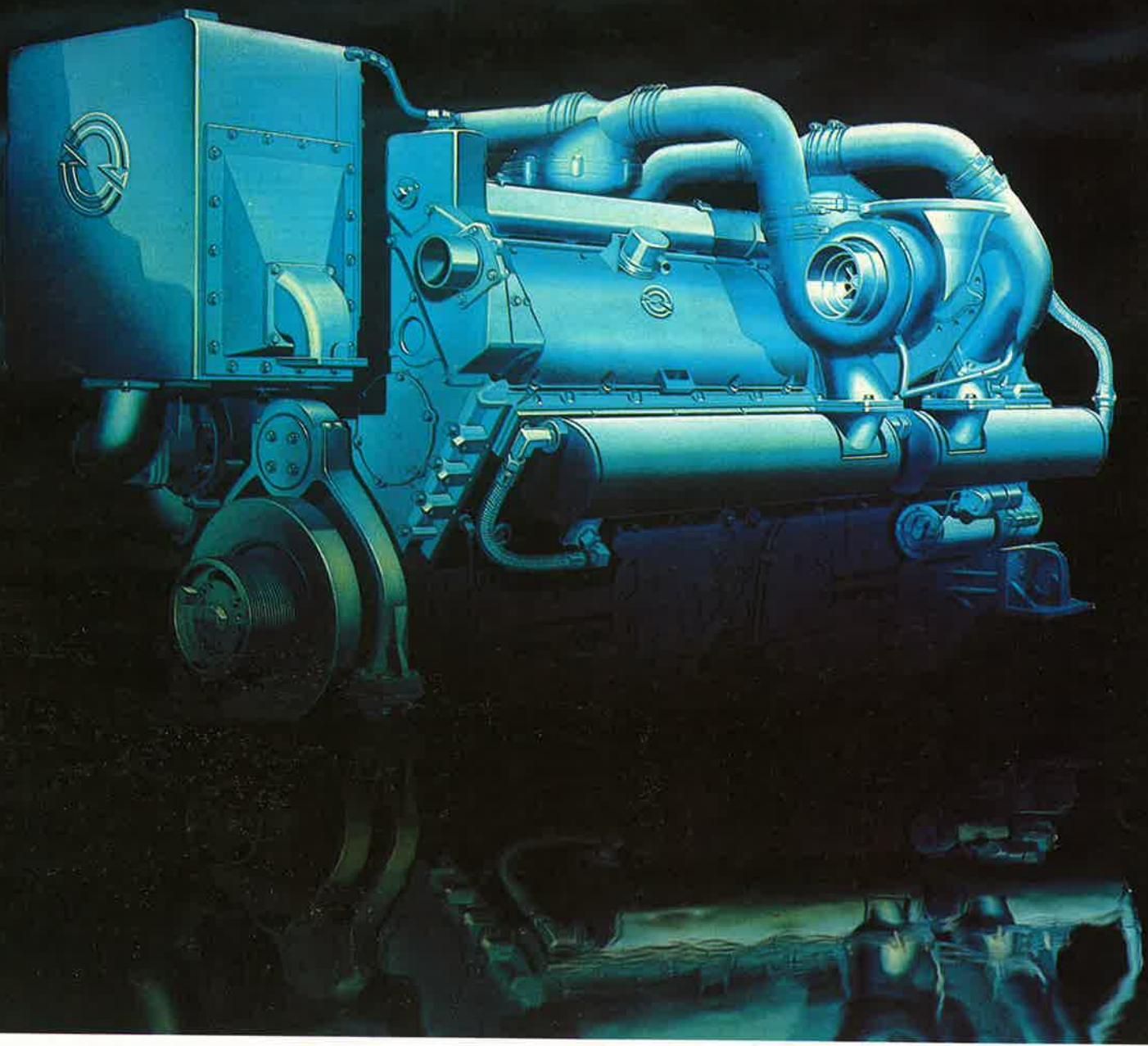
*Toda la mar  
en una revista*

HOJA DEL

# MAR



INSTITUTO  
SOCIAL  
DE LA MARINA



**12%**

DE MEJOR ECONOMIA  
DE COMBUSTIBLE

**37%**

MAS POTENCIA

**100%**

DETROIT DIESEL

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

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

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

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

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

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

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

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



**Detroit Diesel Allison**