

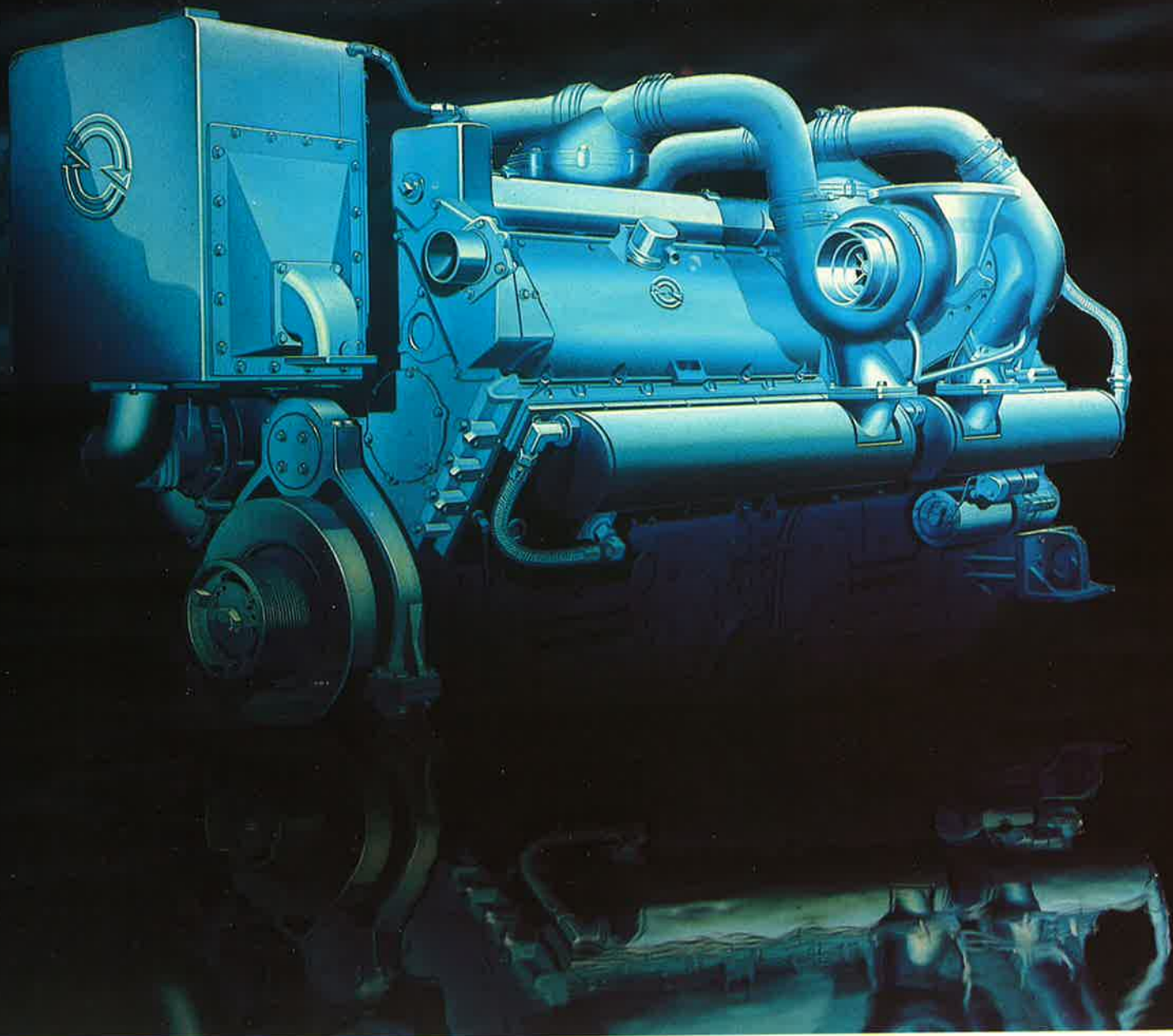
MAR

HOJA DEL N° 234 / JULIO - 1985

COMUNIDAD
VALENCIANA

UN LARGO
PAIS,
UN CAMINO





12%

DE MEJOR ECONOMIA
DE COMBUSTIBLE

37%

MÁS POTENCIA

100%

DETROIT DIESEL

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

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

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

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

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

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

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

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



Detroit Diesel Allison

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:** RAFAEL CHIRBES:
Cultura
GERMAN GALLEG0:
Fotografia

CORRESPONSALES:

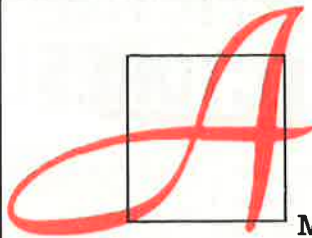
ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA. ALMERIA: JOSE ASENJO SEDANO. ARRECIFE DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORUJO. BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PEREA. BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLANUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO VARELA y J. E. PEREZ MADRID. CASTELLON: FRANCISCO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

Redacción y Administración: Calle Génova, 24
Madrid. Teléfonos 419 80 00 y 419 42 01
Telex 23746-22107

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legat: 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.



AMB aquest exemplar, s'inicia a HOJA DEL MAR la publicació d'una sèrie de números monogràfics dedicats a les distintes comunitats autònomes marítimes que integren l'Estat espanyol. Es intenció de la revista servir a tot el sector, i a la societat en general, una informació mes puntualitzada i exhaustiva sobre la realitat de cada Comunitat, intentant apropar preocupacions i inquietuds de col·lectius que pareixen més allunyats per la manca de comunicació que pel motiu de les distàncies geogràfiques.

Làmplia i generosa col·laboració trobada al País Valencià a l'hora de realitzar aquest número monogràfic, indica clarament la voluntat amb la qual la gent del mar afronta el repte de trencar eix silenci baix el manament del qual s'ha pretés moltes voltes ocultar profundes i doloroses injustícies. S'ha dit en nombroses ocasions que Espanya viu d'esquenes al mar, però és just reconèixer que tanta responsabilitat tenen els que callen com els que no escolten. Quan tot el País s'acara al desafiament que suposa l'ingrés espanyol en la C. E. E., resulta més necessari que mai despertar certes consciències de

secà que sols miren cap a la mar quan ja es massa tard.

En aquest número monogràfic de HOJA DEL MAR s'ha pretés recollir les opinions més representatives del sector en l'autonomia valenciana, així com oferir al lector un panorama el més ampli possible de la seua realitat marítima. Indubtablement, s'han quedat moltes informacions sense tractar, però resulta impossible arreplegar la històrica riquesa marinera de la Comunitat Valenciana en el reduït espai de 84 pàgines.

LA revista haguera desitjat realitzar tot el número en una llengua tan fonament marinera com el valencià, però

editorial

TRENCAR EIX SILENCI

pel que fa al bilingüisme de la resta dels pobles, als quals també es dirigeix HOJA DEL MAR, ens ha obligat a fer-ho en castellà. En tot allò que es refereix a noms propis, la revista ha optat per respectar la forma d'escriure-los triada per l'autor de cada treball. Simplement ens resta esperar el judici dels lectors.

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José Manuel Masip Segarra (Coordinación), Alfonso Alonso Barcón, Rafael Lostado y Bojo, V. M. Roselló i Verger, J. Bigas Balfell, J. M. Jueas Aroca, J. L. Casal Devesa, R. Cerda Garrido, J. Chirlaque Gaya, J. L. Izquierdo Vidal, J. Hernández Mateu, Rafael Chirbes, Carles Francesc (Fotografia), Jesús Ciscar (Fotografia) y Antonio Girbés (Fotografia).

Cartas de los **LECTORES**

AUTENTICOS PROTAGONISTAS

Sr. Director:

Desconozco si dará curso de publicación a la presente, pero me temo que acaso esas letras se archiven en el cajón del olvido. Disiento, por el tono mesurado y conciliador con el que abordan algunos temas, y también por el olvido —¿negligente?— de que hace gala su publicación con respecto a los temas humanos de la marinería. Al aludir a humanos me refiero a la posibilidad de ofrecer, mediante entrevista periódicas, el pensamiento de los auténticos hombres del mar, acaso mucho más «protagonistas» que los propios armadores, personajes políticos o informadores, que pretenden erigirse, en todo momento, en portavoces del sector que nos ocupa.

E. ROMERO
Vigo

EMPRESARIOS EUROPEOS

Sr. Director:

Veo que su revista se ha preocupado recientemente por muchas cuestiones sociales del mar. Pero también he visto en el número de junio unas entrevistas con gente famosa de la patronal. Y sobre eso quería hacerle alguna indicación. Resulta que, a la hora de hablar, estos empresarios parecen muy convincentes cuando explican lo necesario que es modernizar la flota, hacer las cosas mejor, integrarnos en Europa, etc. Todo eso me parece excelente, pero muchos de los que estamos embarcados en esas grandes empresas sabemos perfectamente que, en muchas ocasiones, las condiciones de trabajo son insostenibles. Por ejemplo, los que estamos trabajando en Mozambique vivimos situaciones que, si la gente llegara a conocerlas, dejarían de pensar que algunos empresarios

son tan modernos y tan europeos como ellos dicen. Somos unos cuantos compañeros los que podríamos contarles cosas relacionadas con esa situación, y no estaría mal que la revista se diera una vuelta por ahí, para ver lo que ellos no quieren enseñar.

Como todavía tenemos que embarcar con ellos, le ruego admita las iniciales con que firmamos la carta, aunque les haremos llegar información suficiente para que puedan ustedes escribir todo lo que quieren sobre el tema.

J. L. M., S. M. B.
y B. L. P.

FAENANDO

Sr. Director:

En nombre de los muchos pescadores que escuchamos el programa «Faenando», quiero darle las gracias por el reportaje sobre José Moreno que hicieron ustedes en la revista del mes pasado. Y, de paso, quisiera también comentarle un incidente que se produjo hace poco en relación con el programa. Estábamos escuchándolo, con más atención de la normal porque había un barco en peligro, cuando, de repente, interrumpió la emisión la voz del operador de la costera, quien,

CARTA DEL MES

TEMAS «TABU»

Sr. Director:

Tal vez le pueda parecer insólito el tema de esta carta, pero estoy seguro de que es más importante que otras muchas de las que recibirán ustedes. Se trata, además, de un tema «tabú», del que todo el mundo habla en voz baja, a todo el mundo preocupa, pero en el que nadie quiere dar la cara. Ya se habrán imaginado que me estoy refiriendo al sexo en el mar. Ya sé que así, de golpe, parece una cuestión que escapa a la revista que hacen ustedes y que, desde luego, no tiene nada que ver con la Seguridad Social. Sin embargo, piense usted por un momento lo que significa estar seis meses embarcado y dígame después si es o no es importante. Porque no se trata sólo del sexo (a veces, eso es lo menos importante), se trata, sobre todo, de la falta de afecto, de la soledad física. Muchas veces, cuando se nos pregunta en plan morboso cómo solucionamos el problema del sexo en los viajes largos, casi siempre se responde que «cada cual lo soluciona como puede». Y es cierto. Lo que cada cual no soluciona como puede es la lejanía física de la persona a la que se quiere. Siempre se ha dicho que en los barcos no se habla de otra cosa que no sean mujeres. Bueno... en los barcos se habla de muchas cosas y se piensan muchas otras. Creo que la revista que hacen ustedes debía tener el valor de hacer una mesa redonda, o un informe, o lo que les parezca más adecuado sobre ese tema, que preocupa a la gente mucho más que otros aparentemente más importantes.

JOSE M. M. S.

con muy malos modos, suspendió las comunicaciones, diciendo que José Moreno no tenía derecho a mezclarse en ese servicio en caso de emergencia. Todos los que hemos pasado malos momentos en el banco sahariano, sabemos de sobra que es en esas situaciones cuando más falta nos hace escuchar «Faenando».

JUAN VILLARROEL S.
Las Palmas

AGRADECIMIENTO

Sr. Director:

Como lector habitual de su revista, no puedo por menos que felicitarle (y felicitarme) por la publicación de su excelente artículo literario y descriptivo de la ciudad de Hondarrabia (Fuenterrabía). Estoy convencido de que aquellos que sientan en lo hondo la belleza de los lugares y las gentes de la villa del Bidasoa se identificarán con todo lo que ese artículo tiene de homenaje a sus esfuerzos y a sus sufrimientos.

Aunque no resido en Fuenterrabía, *la de las dos playas* evocadas por el nombre euskérico, he vivido en ella buena parte de los mejores momentos de mi existencia. He conocido de las altivas y aristocráticas *invasiones* que se reflejan en el artículo. Los hondarrabitarra, me consta, aprecian y quieren a los que van a su villa con ánimo de igualdad, para compartir con el pueblo días de alegría, sol y alimento. Pero desprecian y dejan de lado a cuantos —ya pocos, por fortuna— acuden a tomarse *el reposo del guerrero* centralista. Gentes que no conocen de Euskal-Herria más que el azul de Vergara que coloreaba sus camisas.

Puede tener por seguro el autor del artículo que los hombres como él, procedan de donde procedan, siempre tendrán un hueco amistoso en las calles de Fuenterrabía.

Francisco ESTEVEZ
San Sebastián

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES.....	4
ULTIMA PAGINA.....	82

REPORTAJES

UNA CASA JUNTO AL PUERTO.....	16
SAGUNTO: El Puerto de la discordia	18
COSTAS VALENCIANAS: Un reto para la acuicultura	22
SANTA POLA: Los primeros en la «mar grande»	24
VI MOSTRA DE CINE MEDITERRANEO.....	26
COMUNIDAD VALENCIANA: Un largo país.....	28
PUERTO DE VALENCIA: Seis siglos de comercio	38
LA ALBUFERA: Un viaje sin retorno	42
LONJA Y ATARAZANAS: El oro de la Historia	48
DENIA, MUY CERCA DEL PARAISO	52
«PEIXE DO MAR»: Una salvajada en pleno Atlántico.....	74

ENTREVISTAS

Joan Lerma: «LA GENERALITAT TAMBIEN ESTA EN EL MAR» ..	12
Luis Burriel: «NO PODEMOS VIVIR DE ESPALDAS AL MAR».....	64
José Huerta: «HE NACIDO BAJO UNA ESTRELLA».....	68

DEBATE

MESA REDONDA: «HAY QUE HABLAR MAS»	6
--	---

SECCIONES

DEL MAR A LA MESA: All i Pebre.....	57
INFORME: Valencia ante el reto de la CEE	59
DEPORTES: Pesca deportiva	72
GREMIO DE MAREANTES	80

Julio

EN PORTADA



HOJA DEL MAR inicia este mes la publicación de una serie de números prácticamente monográficos dedicados a las Comunidades Autónomas relacionadas con el mar. En el caso de la Comunidad Valenciana, era nuestro deseo haberlo editado en valenciano, pero el respeto al bilingüismo de las demás comunidades, a las que también se dirige nuestra revista, nos ha aconsejado realizarlo en castellano.

Foto portada:
Antonio Girbés

N.º 234

«HAY QU

En el transcurso de una mesa redonda, los representantes de diversos colectivos del sector de la Comunidad analizaron los principales problemas que afectan a la actividad marítima valenciana. Dos fueron las conclusiones más significativas del amplio debate: la necesidad de una mayor capacidad de diálogo entre la Administración y los distintos estamentos del sector, y el convencimiento de que la imprescindible reordenación de la actividad en el Mediterráneo no puede decidirse de forma unilateral. El ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, la polémica surgida en torno al puerto de Sagunto, el conflicto de los puertos, la seguridad en las costas valencianas, las banderas de conveniencia y la renovación de caladeros fueron los temas más destacados por los participantes en este debate convocado por HOJA DEL MAR en Valencia, al que no asistieron, pese a estar invitados, ni Comisiones Obreras ni el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

MARGA BOTIN
SOL VALLEJO

EL moderador, **Alfonso Alonso Barcón**, experto en temas marítimos, inició la mesa redonda haciendo una referencia a los problemas de los trabajadores portuarios y su relación con la Administración Central y Autonómica.

Tomó la palabra, en primer lugar, **Carlos Martínez**, representante de UGT, quien resaltó que lo primero que había que decir sobre el conflicto en los puertos «es que existe una unidad absoluta entre los sindicatos de la Coordinadora de Estibadores Portuarios en su enfrentamiento con la Administración. El grado de privatización en todos los puertos europeos es mínimo. En Inglaterra, por ejemplo, es el sindicato quien controla toda la actividad portuaria. Si miramos a

la Comunidad Económica Europea, nuestras posiciones están más próximas a Europa que las de la Administración. Esperamos que se llegue a una solución porque, de lo contrario, las luchas podrían agriarse y eso no sería bueno. No vamos a ceder en los temas conseguidos».

Juan Lorenzo Icardo, representante del sector naviero, matizó la intervención de Carlos Martínez. «Quisiera aclarar dos puntos. Uno de ellos se centra en la cuestión de la privatización. En España existe un régimen libre, con las limitaciones propias de una actividad que se realiza en un área de dominio público. En segundo lugar, en lo que se refiere a la contratación laboral, no hay más que dos opciones: una, la existencia de empresas



Los representantes de los distintos sectores del mar de la Comunidad Valenciana plantearon durante dos horas de charla sus problemas y preocupaciones, apuntando en cada caso las posibles respuestas para una solución satisfactoria.

Debate: el mar Mediterráneo

DE HABBLAR MAS»



**«DEBEMOS PROFUNDIZAR
EL DIALOGO
DE SECTOR Y ADMINISTRACION**



con plantillas fijas; y otra la de censos reglamentados y autorizados. A estas situaciones se llega por convenios entre empresas y sindicatos en el primer caso; o por una regulación de tipo administrativo, en el segundo, como viene sucediendo en España.»

«Hay que considerar que la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), nació y creció bajo el régimen anterior y, por lo tanto, no se adapta a la realidad actual. Habría de encontrar una solución, pero no creo que la Administración nos vaya a hacer mucho caso ni a los unos ni a los otros. Personalmente, disiento de los planteamientos sindicales, porque lo que propone el Gobierno no es una privatización, sino una nueva reglamentación.»

El representante de la Sociedad Obrera, **Juan Palau Lucía**, dijo que el término «privatizar» resultaba un poco ambiguo. «Para la parte social, —añadió— no existe duda de que eso es lo que quiere la Administración. Consiste en darle parcelas a las empresas dentro de los puertos, con sus propios trabajadores, pero sin

preocuparles aquellos que se queden sin empleo. Para mí, eso es privatizar el sector. Pero, antes de seguir con este tema, quiero protestar por las recientes declaraciones del Director General de Puertos a la HOJA DEL MAR. Para hablar de la reestructuración de los puertos, no hace falta insultar, ni decir verdades a medias. Se ha llegado a asegurar que los trabajadores portuarios no hemos tenido ni tene-

«Los portuarios no somos terroristas, pero nuestro sindicalismo siempre ha sido más duro que el de otros sectores.»

mos nada que ver con la Administración. Eso no es cierto. La OTP es una empresa que da trabajo en los puertos, da servicios a los trabajadores, paga antigüedades, vacaciones y despidos. Las empresas no pueden asumir 10.000 trabajadores portuarios. En los puertos sobra gente y falta

gente en función de los días. No es cierto que la estructura portuaria europea sea distinta. En Suecia y Dinamarca funcionan igual que nosotros. En Francia, la mitad. En Inglaterra, unos puertos están dominados por los sindicatos y otros están privatizados. El reflejo de este país es lo que más tememos.»

Al comentar Alfonso Alonso unas recientes declaraciones de representantes portuarios, en las que se prevenía de posibles situaciones de violencia si seguía adelante el desarrollo del puerto de Sagunto, Juan Palau afirmó: «lo primero es decir que nosotros no somos terroristas. Nuestra intención no es impedir que el

Puerto de Sagunto siga adelante, sólo hemos pedido que no se desnude a un santo para vestir otro. Si hay unas ventajas en Sagunto que Valencia no tiene, la gente se irá a ese puerto. Y lo único que exigimos es que Sagunto funcione en las mismas condiciones que Valencia y que se abra con las

mismas características que el resto de los puertos.»

También intervino Carlos Martínez, para afirmar que todas las declaraciones sobre acciones violentas son irresponsables, y que no está en el ánimo de nadie quemar nada. «El sindicalismo portuario —dijo—, es un sindicalismo duro en toda Europa. Nunca puede actuar igual un sindicato de funcionarios que uno de portuarios. Nosotros consideramos el proyecto de Sagunto como un error. Desde el punto de vista económico, creemos que no se pueden hacer unas inversiones cuantiosas a 25 kilómetros de otro puerto igual. En el País Valenciano podemos tener quince o veinte puertos comerciales si queremos, pero la cuestión es si son necesarios o si van a servir para algo. Hay que ir con seriedad y decidir cuáles son los puertos rentables. Con Sagunto se ha creado el espejismo de los puestos de trabajo, pero las empresas se limitarán a trasladar a sus plantillas administrativas. Según nuestros cálculos, podrían crearse cincuenta puestos de trabajo en Sagunto y se destruirían trescientos en

Valencia. La realidad es que con los puertos de Valencia, Castellón y Alicante hay suficiente.»

Juan Lorenzo Icardo se identificó con la postura de los trabajadores, explicando que los navieros valencianos ya se opusieron en su momento a la creación del puerto de Sagunto. «La existencia de determinados puertos de la Comunidad Valenciana —dijo—, sólo tiene justificación histórica. El hecho de que existan dos puertos tan próximos como el de Burriana y Castellón, únicamente se explica como fruto de la rivalidad entre las dos ciudades. El resto tenía importancia debido al auge de la comercialización de los cítricos. La exportación de un millón de toneladas de estos productos hacía aconsejable la existencia de un puerto cada 50 kilómetros. Una vez que el tráfico ha desaparecido, esos puertos no tienen más que una justificación histórica y no se puede despilfarrar dinero con la creación de otros nuevos.»

El presidente de la Federación de Cofradías consideró justo que se dé vía libre al puerto de Sagunto, pero sin «despojar a unos para vestir a otros».

(El lector encontrará amplia información sobre el puerto de Sagunto en la página 24 de esta misma revista.)

Alfonso Alonso Barcón introdujo seguidamente el tema de la pesca. El primero en tomar la palabra fue el representante de la CNT, **Juan Puig**, quien centró el problema en las mallas y en la medida de las especies. «El pasado 1 de mayo, las tres Federaciones de Cofradías tomaron en Denia

Navieros, portuarios y sindicatos, unidos contra el plan del Puerto de Sagunto.

varios acuerdos. Se nombró una comisión para que se entrevistara con la Administración que no nos recibió y, además, nombró otra comisión paralela, rechazando la propuesta hecha por los responsables de las cofradías. Pensamos que el Mediterráneo necesita un nuevo plan de reestructuración, pero las medidas tomadas por la Administración no son las idóneas. No nos han escuchado; se nos prometió una respuesta que aún no ha llegado. Se dijo que iban a respetar las medidas sobre la

bacaladilla, el salmonete y la pescadilla. Y los problemas con las mallas del 36 y 38. Con esas mallas, entran en el copo especies pequeñas y nos parece impropio echarlas al mar.»

Manuel Albiol apoyó las opiniones de su compañero y solicitó de la Administración una actitud de más consulta y diálogo. «Se están dictando normas que no se pueden cumplir y que más tarde se ven obligados a rectificar. Treinta años de dejadez en materia pesquera no se pueden arreglar en 24 horas. La gente tiene que comer. Ahí están las conclusiones del Primer Plan Experimental de Pesca de Castellón, donde se tomaron medidas de forma escalonada. No estamos contra la reordenación, pero queremos que se consulte al sector y se dicten normas que se puedan cumplir de forma gradual. Es indispensable un contacto fluido entre biólogos y pescadores.»

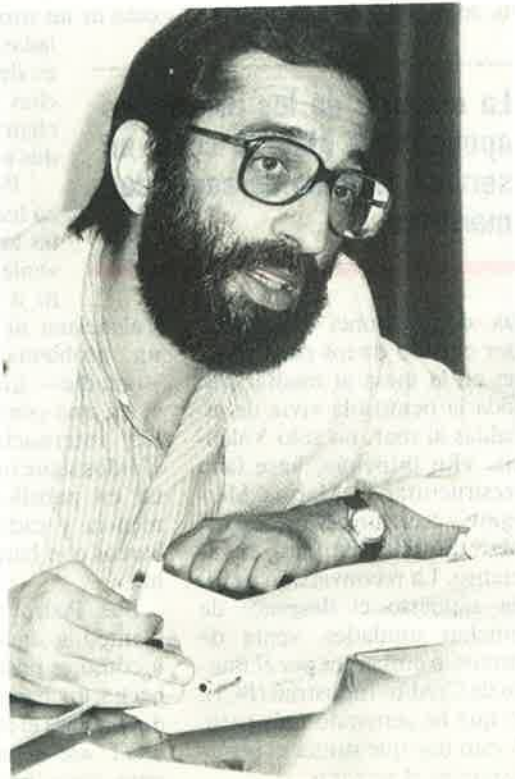
«Yo quería referirme a la publicidad del FROM al eslogan de "pezqueñines no" —dijo Juan Puig—. Da la impresión de que los pescadores somos depredadores y no es

cierto. Hace algunos años, un pescador podía ganar 15.000 pesetas a la semana. Ahora, difícilmente sale por las cinco o seis mil. Los biólogos leen muchos libros pero no conocen el sector y equivocan la política de caladeros. Se nos prohíbe pescar en caladeros en los que el pescado ya está crecido; sin embargo, nos hacen trabajar a cien brazas, donde hay muchísimos alevines.»

En este mano a mano entre Manuel Albiol y Juan Puig, el primero volvió a apoyar a su compañero en lo que se refiere al contacto entre pescadores y biólogos. «Habría que ejercer una gran vigilancia—añadió Manuel Albiol—, en los meses de julio, agosto y septiembre para evitar la matanza de salmonetes que llevan a cabo algunos desaprensivos.»

Para Carlos Martínez, en la Comunidad Valenciana, salvo en Santa Pola, que practica la pesca de altura en el banco sahariano, a la pesca del litoral no le va a afectar la entrada de España en la CEE. «Países ribereños, como Francia e Italia, —dijo— podrían hacer planes conjuntos para salvar el Mediterráneo. Se está produciendo un importante esquilamiento de sus costas que no viene precisamente por parte de la flota valenciana. Aquí están entrando todo tipo de barcos, como los japoneses o los excedentes de la flota vasca. La Europa Azul mira al norte, no al sur. El sur está totalmente abandonado por Europa.»

«Lo que preocupa de Europa —continúa Manuel Albiol—, sobre todo en la región tramontana, es que ya sabemos lo que vamos a dar, pero no lo que vamos a recibir. La alarma dentro del sector es muy grande ante la invasión de pescado que pueda haber. Otra preocupación es la reconversión de la flota. Habrá que echar abajo los barcos viejos, los que tengan más de 25 años. Para empezar, a un pescador nunca se le hace viejo su barco y, además, habrá que ver con qué criterios se realiza esta reconversión. No es sólo importante la edad y el tonelaje, sino también la relación tonelaje-





potencia. Con los criterios de subvenciones para desguace, sale beneficiada la flota del norte. Un barco nuestro de 30 toneladas puede suponer uno de 400 en Galicia. Y no hay que olvidar que es la flota artesanal la que genera puestos de trabajo.»

Una queja unánime de todos los participantes fue el descenso del número de tripulantes por barco en la Comunidad Valenciana, como consecuencia de los nuevos elementos técnicos y de la situación económica. «No hay una gran tradición marinera —dijo Juan Palau— y la gente prefiere acabar trabajando en un yate a sueldo fijo.» «Yo creo que está en relación con la riqueza en tierra —apuntó Juan Lorenzo Icardo—. Es mejor la huerta o la industria, que el mar.»

Al abordarse el tema de la Marina Mercante, **Pedro Navarro**, representante de la Transmediterránea, señaló que la Compañía se ha ido preparando para la situación venidera. «Nosotros ya llevamos tiempo pensando en Europa. Pronto comenzaremos a explotar una nueva línea mixta de carga y pasaje, que cubrirá el Mediterráneo: Génova, Palma, Málaga, Cádiz, Canarias, Almería, Génova. Transmediterránea ha mejorado también el tráfico entre islas y no tiene nada que envidiar al existente en Europa.»

Inmediatamente, se suscitó el tema de las quejas dirigidas

a Transmediterránea, por la competencia en el mercado de cabotaje. El representante de la Compañía respondió que, en su opinión, Transmediterránea no había quitado nada a nadie. «Lo único que ha hecho es mejorar el servicio. Hace 20 años estábamos solos y, gracias a lo catastrófico que era nuestro servicio, apareció la competencia. Además, nosotros recibimos subvención por el pasaje, no por la carga.»

El Delegado del COMME, **Ernesto Atienza**, que no había intervenido hasta el momento, se mostró de acuerdo con

La mayoría de los asistentes apoyaron la idea de crear un servicio público de seguridad marítima.

las declaraciones efectuadas por el resto de los participantes en la mesa al resaltar que toda la península vivía de espaldas al mar, no sólo Valencia. «En principio, hace falta reestructurar la Marina Mercante y crear un Ministerio del Mar. El nivel de paro es inmenso. La reconversión naval ha supuesto el desguace de muchas unidades, venta de barcos, o embargos por el Banco de Crédito Industrial (BCI), lo que ha generado más paro. A esto hay que sumar el intrusismo en el sector.»

Carlos Martínez retomó la palabra para afirmar que la marina mercante es la cenicienta. «Nosotros hemos realizado un estudio en el que se demuestra que el paro alcanza al 40 por 100 del sector. Aproximadamente, la mitad de la flota está amarrada o embargada. Por si fuera poco, tenemos el problema de las banderas de conveniencia, que es la nueva piratería del Mediterráneo. Incluso están haciendo tráfico de cabotaje. Habría que atacar de firme y con dureza este problema. La situación de las tripulaciones enro-

ladas en esos buques es desastrosa y muchas veces se despachan con habilitados.»

Para Juan Lorenzo Icardo, el tema de las banderas de conveniencia no afecta ni a la Comunidad

Valenciana ni a España. «Es un problema internacional —añadió— que debe debatirse en una conferencia marítima internacional. Estados Unidos sigue invirtiendo capital en pabellones de conveniencia y cada vez hay más barcos con banderas de Panamá.»

Fue Pedro Navarro quien planteó la siguiente pregunta: «¿cómo es posible que se despache un barco con habilitados?». Para el representante de UGT «se seguirán haciendo estas cosas hasta que no lle-

guen los profesionales de la Marina Mercante a poner orden en los puertos con las capitanías civiles.»

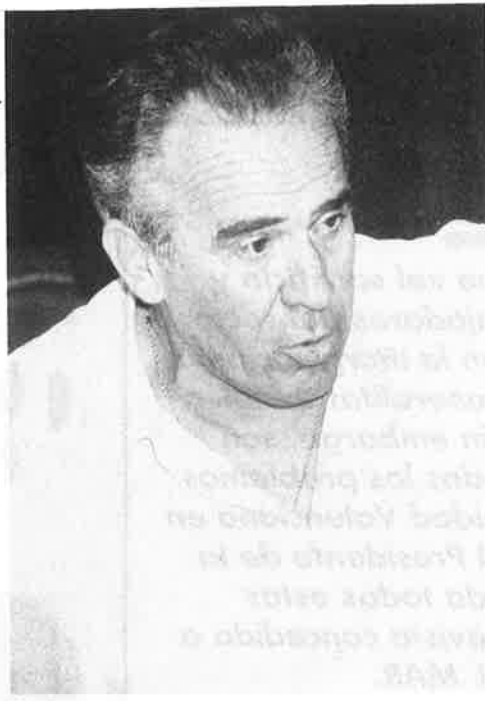
También se abordó el tema de la seguridad de las costas, a raíz del reciente accidente ocurrido en Gibraltar, y teniendo en cuenta que en el litoral del País Valenciano hay instalaciones petroquímicas. En este sentido, Juan Palau defendió la actuación de la Cruz Roja, al afirmar que se estaba portando «más que bien. Gracias a ella tenemos servicio de ambulancia en el puerto. No obstante, creo que debería existir un servicio público de salvamento.»

El representante del COMME afirmó que este Organismo estaba intentando poner en marcha un servicio de vigilancia al margen de la Armada. «Sin embargo, —dijo— debería existir un servicio de salvamento como el Coast Guard.»

Carlos Martínez también se mostró partidario de un servicio público de seguridad «porque en los barcos éstas medidas brillan por su ausencia. Aquí tenemos problemas con la Inspección de Trabajo —continuó—, que no es ágil y tarda demasiado tiempo en atender las denuncias. El aumento de tráfico de contenedores en los puertos convierte en una aventura la descarga. En una ocasión nos enteramos que se estaba descargando material explosivo porque nos avisaron desde otro puerto.»



José Manuel Masip.



Juan Palau.

Los siniestros en pesca han descendido, según manifestó Juan Puig, gracias a los actuales sistemas de seguridad. «De todas formas, se sigue practicando la picaresca de los patronos que no llevan la radiobaliza o la desembarcan para que no se estropee.»

Tras dos horas de animado debate, el moderador pidió a los participantes que resumieran aquellas demandas que no habían entrado en la conversación. Manuel Albiol hizo hincapié en la necesidad de disponer de instalaciones, como congeladores y fábricas de conservas. «Ha de ser la Ad-



Carlos Martínez.



Juan Puig.



Manuel Albiol.



Pedro Navarro.



Juan Lorenzo Icardo.

ministración quien ayude a las Cofradías, porque nosotros ahí no llegamos.» Juan Puig insistió en la necesidad que la Comunidad disponga de instalaciones adecuadas. Carlos Martínez hizo extensiva la necesidad de diálogo a los sindicatos: «los hombres del mar son imprescindibles para esta Comunidad y para el Estado». Y finalizó Ernesto Atienza, quien pidió que se agilizará la ordenación de la Marina Mercante y se creara el Ministerio del Mar. Solicitó, asimismo, que se llevara a estudios internacionales el tema de las banderas de conveniencia y que se instalara en Valencia un Museo Marítimo.

MB/SV

Dice Joan Lerma que «el sacrificio y esfuerzo de los trabajadores del sector no puede pagarse con la marginación». Y asegura que «la Generalitat también está en el mar». Sin embargo, son muchos y muy delicados los problemas que afronta la Comunidad Valenciana en materia marítima. El Presidente de la Generalitat aborda todas estas cuestiones en la entrevista concedida a HOJA DEL MAR.

J.M.M./J.M.S.

COMO ve un hombre nacido al borde del mar, en El Cabañal, la relación entre los poblados marítimos y el resto de la Comunidad Valenciana?

—No cabe duda que es muy distinto nacer y vivir en un poblado marítimo que hacerlo en el centro de Valencia. Aún recuerdo que, de niño, ir a Valencia era «ir al centro». Aunque geográficamente no se trate de lugares alejados, lo cierto es que, desde el punto de vista sociológico, sí nos encontramos con dos comunidades bastante diferenciadas. Por ejemplo, Castellón, que tiene el grado más alejado, es una ciudad de tierra adentro, mientras que Alicante vive mucho más vinculada al mar. Después, están las poblaciones costeras que, debido al turismo, se han alejado del mar en el sentido tradicional, aunque también se han aproximado mediante otro tipo de actividades. En lo que no se diferencia el conjunto de la sociedad valenciana es en su sentido lúdico en relación con el mar. Los valencianos, como el resto de los pueblos mediterráneos, han aprendido a disfrutar del mar en todas sus posibilidades.

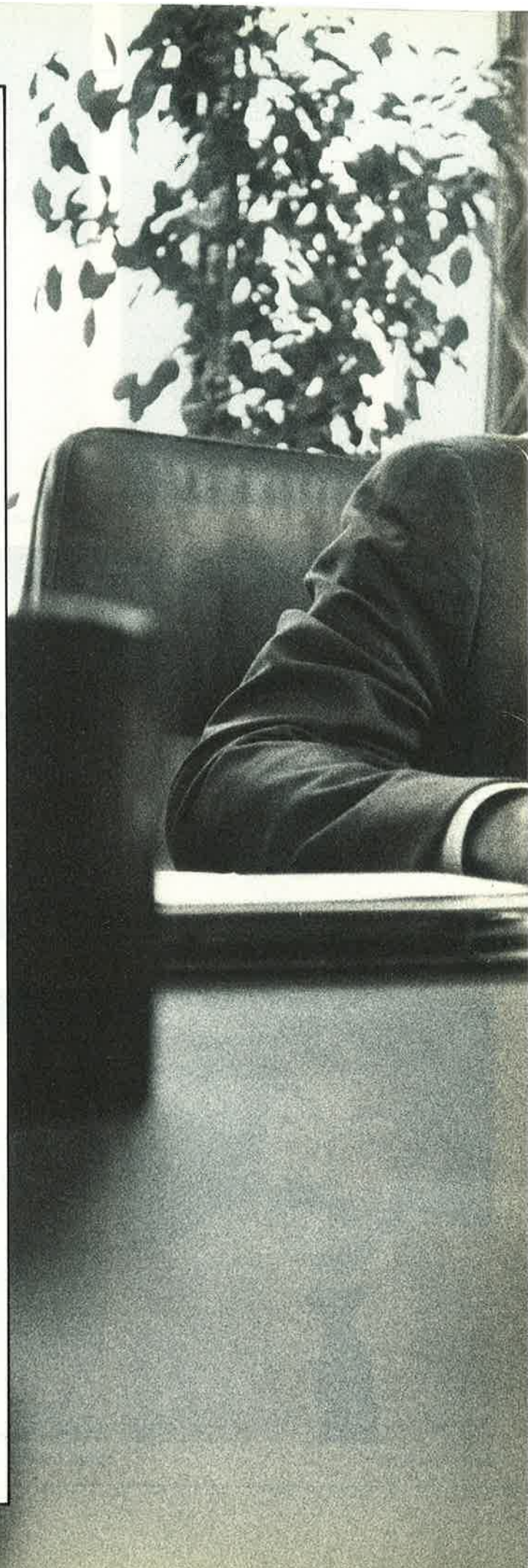
—¿Qué posibilidades existen de recuperar las costas valencianas de los destrozos originados por el desarrollo

incontrolado del sector turístico?

—El destrozo causado por el turismo es un mal que afecta a todo el Mediterráneo. Hay muchas cosas recuperables, pero se trata de un proceso largo y costoso. La presencia de los ayuntamientos democráticos ha frenado extraordinariamente el crecimiento incontrolado, lo que ha acarreado algunas críticas por lo que supone de freno a algunas actividades económicas. Sin embargo, hay que ser consciente de que los resultados de ciertas actividades podrían ser muy costosos a largo plazo. Desde el punto de vista de la contaminación, son las grandes urbes las que tienen más problemas, y ahí sí que hay que hacer inversiones muy elevadas. En cualquier caso, lo importante es que exista la voluntad política de conseguirlo, porque los recursos técnicos existen, y los financieros se pueden conseguir.

—¿Cuáles son las líneas generales de la política autonómica en relación con el sector marítimo?

—A parte de lograr auténticos avances en la lucha contra la contaminación, para lo cual está en marcha un programa muy ambicioso de estaciones depuradoras, en el que podrían entrar fondos europeos, es necesario recuperar al Me-





JOAN LERMA:

**«LA GENERALITAT TAMBIEN
ESTA EN EL MAR»**

«La transferencia de los puertos de Vinaroz, Castellón y Torrevieja no puede considerarse cerrada»

diterráneo de la actual situación de esquilamiento. A veces, es difícil convencer a la gente de que respetar la legalidad puede ser incómodo a corto plazo, pero es lo único que garantiza el futuro de la pesca. En la cuestión portuaria, la Generalitat tiene pocas atribuciones. Quedan tres puertos, declarados de interés general, que esperamos sean transferidos a la Generalitat. No nos parece razonable que, por sólo tres puertos, esté pendiente todavía esa transferencia.

—Es decir, que el tema de las transferencias de los puertos Vinaroz, Castellón y Torrevieja no puede considerarse cerrado.

—Creo que no. No tiene sentido que queden esos tres puertos en manos de la Administración Central, cuando podrían administrarse mejor y más coordinadamente desde la Generalitat.

—¿Cómo repercute la actual dispersión de competencias marítimas en el proceso de transferencias?

—Las transferencias tam-

bién están muy dispersas todavía, y no está claro quién se va a ocupar de qué temas. Pero la dispersión no se produce entre administraciones distintas, sino en la propia Administración del Estado. Por nuestra parte, todo van a ser facilidades. Nosotros no nos vamos a empeñar en llevar cosas que puedan estar mejor gestionadas desde la Administración Central. Espero que el planteamiento del Estado sea el mismo. La administración autonómica está concebida para que actúe rápida y eficazmen-

JOAN LERMA:

Nacido en Valencia el 15 de julio de 1951. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales. Conseller de Trabajo en 1979. Presidente de la Generalitat desde junio de 1983.

te, y no para complicarle la vida al ciudadano.

—El hecho de que no exista en el Gobierno Autónomo una Dirección General de Pesca ha hecho opinar a algunos que la Generalitat no tiene estructura suficiente en materia pesquera.

—La estructura autonómica no estará cerrada hasta que no se finalice el proceso de transferencias. Entonces sabremos exactamente cuáles son nuestras necesidades. Hasta ahora, hemos procurado que la administración autonómica fuera lo más sencilla y reducida. Creo que, con ocho consellerías, somos la Autonomía con menos departamentos. La existencia o no de una Dirección General de Pesca no implica necesariamente que el problema esté debidamente atendido. Desde luego, si se detectara la necesidad de ese organismo, habría que crearlo. Pero aún es prematuro configurar una estructura definitiva.

—Otra de las peticiones generalizadas del sector es la del

Instituto Valenciano de Estudios Marítimos.

—Esa fue una de las recomendaciones del Congreso de Economía. Me parece importante, y considero muy positivo que ese proyecto salga adelante, porque son muchas las posibilidades que abre en ese terreno. En materia de investigación, las administraciones autonómicas están demostrando ser mucho más ágiles que la Central.

—Hace poco estuvo usted visitando la Escuela de Estibadores de El Saler, ¿será algún día de la Generalitat?

—Efectivamente, estuve allí hace poco. Me pareció un edificio magnífico, que puede tener múltiples utilidades. Estamos intentando convencer al Ministerio de Trabajo de que la Generalitat podría darle un uso muy adecuado a esas instalaciones. Claro, que todo ello lleva sus trámites y sus negociaciones. Desprenderse de un patrimonio es algo que siempre cuesta trabajo.

—Una de las polémicas más fuertes que existe en el sector





Recuperar el Mediterráneo:

«LOS AYUNTAMIENTOS
DEMOCRATICOS HAN
CONTRIBUIDO A FRENAR ESE
CRECIMIENTO SIN CONTROL
QUE TANTO DAÑO NOS
HA HECHO»

marítimo de la Comunidad es el futuro del puerto de Sagunto. ¿Cuál es su opinión?

—No cabe duda que ha habido grandes discrepancias entre los que querían que el puerto de Sagunto fuera independiente y los que prefieren que esté sujeto al de Valencia. Yo creo que en este tema debería existir una gran coordinación. Ya pasaron los tiempos en los que cada uno iba por su cuenta. Ahora hay que intentar ahorrar recursos. No es muy razonable crear organismos distintos para gestionar puertos que tienen una gran interdependencia.

—¿Qué significará para el sector en Valencia el ingreso español en la CEE?

—En general, los valencianos no vamos a vernos afectados en lo que se refiere a la capacidad extractiva. Hay que considerar que no tenemos actividad pesquera en aguas comunitarias. Creo, sin embargo, que en general, se ha logrado un excelente resultado de la negociación, y que el ingreso español en Europa va a suponer un reto de modernización para todos los sectores.

—Los ecologistas valencianos creen que no se le ha hecho un gran favor al mar con la construcción de la autopista.

—La ubicación de una autopista es siempre complicada y constituye una agresión al paisaje. Sin embargo, yo creo que la autopista une más de lo que separa. La franja costera que deja libre es lo suficientemente importante, y el servicio que está prestando queda por encima de otras consideraciones.

—Finalmente, ¿la Generalitat mira al mar o está preocupada por otras cuestiones aparentemente más urgentes?

—No le quepa la más mínima duda. Esto no es retórica. Somos plenamente conscientes de la dureza que conlleva el trabajo en la mar, y de la ineludible justeza de muchas de sus peticiones. Los riesgos y dificultades de los marinos no pueden pagarse con la marginación. La Generalitat mira al mar y tiene abiertas las puertas para sus gentes.

Fotos: Jesús Ciscar

A partir del próximo mes de octubre, las gentes del mar de Valencia dispondrán de una de las más modernas Casas del Mar de todo el Estado. Situada en las proximidades del recinto portuario, la nueva Casa del Mar dará asistencia a los más de seis mil trabajadores afiliados en Valencia, así como a un elevado número de transeúntes.

AUNQUE el puerto de Valencia se encuentra entre los de mayor movimiento de España, no disponía hasta ahora de una Casa del Mar que pudiera ofrecer la asistencia adecuada a una población asegurada en la provincia de 6.197 trabajadores, de los cuales 2.576 permanecen en activo y 3.621 son pensionistas. Se espera que durante el cuarto trimestre del año las instalaciones de la nueva Casa se encuentren en pleno funcionamiento para que todo los beneficiarios puedan utilizar sus servicios.

El gran movimiento del puerto de Valencia aumenta la importancia de este Centro ya que el número de marineros de paso por la ciudad durante el año 1984, según fuentes de Sanidad Exterior, superó la cantidad de cincuenta y cinco mil españoles y treinta mil extranjeros. Estas cifras dan una idea de la relevancia que adquieren los transeúntes para Valencia y, en concreto, para la Casa del Mar. Además, hay que tener en cuenta que Valencia es el punto de encuentro de un considerable número de pensionistas procedentes de otras zonas. Si se une este

dato al hecho de que en estas costas sólo existía una Casa del Mar, en Gandía, construida hace ya nueve años, la necesidad del nuevo Centro adquiere su verdadera dimensión.

Las Casas del Mar del Instituto Social de la Marina sirven de base para realizar una política social en el sector marítimo-pesquero. Están dotadas de servicios administrativos, de formación y promoción, sanitarios para prestar asistencia primaria en régimen de ambulatorio en coordinación con el INSALUD.

Los terrenos de la Casa del Mar de Valencia fueron cedidos el 27 de noviembre de 1979 por la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), que se ha reservado una planta, la primera, para instalar las oficinas de su sede provincial. Situada junto a la entrada principal del recinto portuario, la Casa del Mar tiene una extensión de siete mil metros cuadrados construidos y su presupuesto aproximado ha sido de unos trescientos millones de pesetas. En el orden económico es, junto con la de Santander, la que ha supuesto una mayor inversión.



UNA CASA JUNTO AL PUE



Para Armando Gracia, Jefe de Servicio de Gestión Financiera e Inversiones del ISM, hasta ahora no existía Casa del Mar en Valencia, por un problema en la cesión de los terrenos. «Es verdad —dice Armando Gracia— que en zonas como La Coruña hay varias Casas en diferentes pueblos, mientras que en Valencia únicamente funcionaba la de Gandía. Pero esto no depende del Instituto porque los fondos para Casas del Mar existían. Depende de que los Ayuntamientos y Cofradías de Pescadores estén dispuestos o no a ceder los terrenos para su edificación.»

Las obras de construcción fueron adjudicadas en diciembre de 1982 a la empresa Dragados y Construcciones. El arquitecto ha sido Manuel Bastarache. El edificio ha tardado dos años en edificarse, de acuerdo con el calendario establecido, aunque al iniciarse las obras apareció en el subsuelo un bunker, lo que obligó a la realización de algunas reformas en la cimentación, motivándose con ello un cierto retraso.

Actualmente, la Dirección Provincial del ISM en Valencia cuenta con veintiún trabajadores administrativos y ochenta y uno sanitarios, además del director y subdirector.

El edificio, de cuatro alturas, tiene en la planta baja un salón de actos, con capacidad para cien personas, biblioteca y gabinete de asistencia social. En el primer piso se han destinado mil quinientos metros para la Policlínica, calificada de primera y equiparable a la de las Casas del Mar más importantes, como la de la Coruña y Vigo. También en la planta segunda se han ubicado algunos servicios de la Policlínica que sirven para completar las dependencias médicas. En las plantas tercera y cuarta se encuentra la hospedería, con veintiún dormitorios dobles con baño. En el sótano, con una capacidad de mil quinientos metros cuadrados, hay un aparcamiento para cuarenta vehículos.

Marga BOTIN

SAGUNTO

El puerto de Sagunto ha terminado por convertirse en uno de los temas más polémicos de la Comunidad Valenciana. Para unos, debe ser una dársena del de Valencia; para otros, reúne condiciones técnicas suficientes para transformarse en unas instalaciones con futuro propio. El autor de estas líneas es defensor de esta segunda opción.

Cuando Sagunto fue declarado el centro de una zona de preferente localización industrial, y a fin de animar a los inversionistas privados, se esgrimió, entre otras razones, la realidad de una infraestructura suficiente, que pudiese facilitar la instalación de nuevas industrias, abaratando el suministro de primeras materias y racionalizando la distribución de productos. De esa infraestructura formaba y forma parte el puerto, previo rescate por el Estado de su actual concesión en favor de Altos Hornos del Mediterráneo, S. A. No es pues de extrañar que, casi de inme-

diato, surgieran entre los posibles interesados dos posturas enfrentadas: la partidaria y la contraria de dejar a ese puerto en condiciones de libre utilización comercial.

diato, surgieran entre los posibles interesados dos posturas enfrentadas: la partidaria y la contraria de dejar a ese puerto en condiciones de libre utilización comercial.

La pequeña polémica parece de momento zanjada, pues el puerto de Sagunto ya tiene señalado, al menos, un futuro provisional: ser «una dársena más» del puerto de Valencia. Entiéndase bien: no el antepuerto, sino una dársena más. Quizás la gente de mar no acabe de comprender del todo cómo un puerto puede tener una de sus dársenas completamente desgajada, a una distancia de veinte kilómetros, a orillas de otra ciudad, sin que a dársena y puerto los una ni una sola insinuación de vía de intercomunicación propia y exclusivamente portuaria, lo que en ningún modo son ni la autópista del Mediterráneo, que ni siquiera tiene puerta en Sagunto, ni la carretera N-340,

cuyas colas ocasionales en temporada baja bien hacen imaginar los distantes que en verano, y no sólo entonces, pueden llegar a estar el puerto de Valencia y su insospechada dársena de más al Norte.

La gente de mar no lo entiende. Ni por instinto, ni por experiencia, ni por razones de pura *estética* marítima. Pero, ¿y la gente de tierra? Porque en tierra están la mayor parte de los potenciales usuarios de esa dársena, y es de suponer que algún *container* que otro desembarque en Sagunto y embarque en Valencia, o viceversa, o salga cargado en un trailer de la nave de expedición de al-

ta, y, en cuanto a la segunda, forzoso es reconocer que tal venturosa probabilidad, de existir, resulta más bien remota. Porque, en cambio, es altísimamente probable que las instalaciones portuarias de Sagunto languidezcan entre el empleo residual que se dé a su muelle Sur y la actividad de un muelle de desguaces —del que se ha hablado, y si finalmente se instala—, destinado a ser abandonado al menor síntoma de reactivación del sector naval, habida cuenta, sobre todo, de la ya consolidada presencia de instalaciones de ese tipo en Valencia y Castellón.

No parece que ese minúscu-

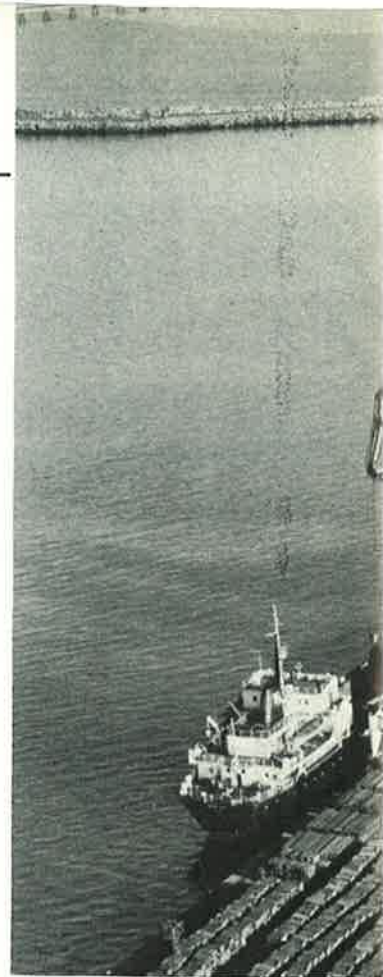
EL PUERTO DE

guna de las fábricas instaladas en la franja costera del Morvedre, para embarcar en Valencia en lugar de allí mismo. Habrá buques que teniendo que tomar o dejar carga en ambos puntos atracarán solamente en Valencia, por razones de índole tan varia como todas las que caben entre una sola escala con facilidades mucho mayores para el acceso a toda clase de suministros, y una cantidad de toneladas de carga también mucho mayor que la que, sin duda, les esperará o habrán de dejar en la humilde dársena de Sagunto.

El puerto de Valencia es un puerto caro, y de ello se ha resentido su tráfico en alguna ocasión. ¿Cómo repercutirá sobre sus usuarios o algunos de ellos, la incorporación de esa nueva y atípica dársena? ¿Se afianzará en ella una próspera actividad marítima? Parece aconsejable no aventurar una respuesta a la primera pregun-

ta, y, en cuanto a la segunda, forzoso es reconocer que tal venturosa probabilidad, de existir, resulta más bien remota. Porque, en cambio, es altísimamente probable que las instalaciones portuarias de Sagunto languidezcan entre el empleo residual que se dé a su muelle Sur y la actividad de un muelle de desguaces —del que se ha hablado, y si finalmente se instala—, destinado a ser abandonado al menor síntoma de reactivación del sector naval, habida cuenta, sobre todo, de la ya consolidada presencia de instalaciones de ese tipo en Valencia y Castellón.

No parece que ese minúscu-





El puerto de Valencia es caro, y de ello se ha resentido su tráfico en alguna ocasión. ¿Cómo repercutirá sobre sus usuarios la incorporación de esta nueva y atípica dársena?

lación de carga general convencional o containerizada) de su zona natural de recolección y envasado, lo que aumenta sus gastos de exportación en importantes cantidades. Quizás sea necesario advertir que las empresas que decidan ubicar sus instalaciones en esa zona, al amparo de la normativa que regula su reindustrialización, tendrán que pechar también con el mismo problema. Y tal parece que ineludiblemente, de convertirse en definitivo lo que ya presenta visos de solución a medio plazo.

LA DISCORDIA



Habrá quien diga que esas pegas acabarán por desaparecer, porque en la práctica Sagunto no tendrá otra cosa que un puerto propiamente dicho, no una simple dársena condenada a la decrepitud y al abandono. De ser cierta esa apreciación ¿cómo conciliarla con el conocido argumento según el cual sería ruinoso abrir un tercer puerto entre Castellón y Valencia? Paso por alto esa reducción al absurdo que se pretende argumental, y según la cual, y «con el mismo motivo», podrían abrirse en toda la costa un rosario de puertos destinados a la vida contemplativa y a arruinar a sus promotores privados y públicos. No se trata de eso, y no cabe argumentarlo. Se trata sólo del puerto de Sagunto como solución parcial a un arduo problema existente en el Camp de Morvedre, comarca a la cual, y no tan paradójicamente como podría pen-

SAGUNTO

sarse, la desaparición de la siderúrgica le puede deparar un futuro más que esperanzador, a condición, eso sí, de sacar el máximo partido posible de cuantas cosas positivas resulten salvables entre aquellas que hoy existen —y el puerto es una de ellas—, y de consolidarlas con nuevas instalaciones.

No se puede negar la imprescindibilidad de esa infraestructura, si de verdad se desea revitalizar económicamente su zona comarcal de ubicación. La potenciación de ese puerto como tal —y no como una instalación menor de carácter residual o subsidiario— se reflejaría en la potenciación y el relanzamiento del inmediato territorio en que se emplaza, a despecho de quienes opinan que la presencia de los puertos ya existentes en el País Valenciano obvia el posible funcionamiento del de Sagunto o bien convertiría su existencia en ruinoso, para sí mismo y para los demás. Sobran ejemplos de pequeños puertos solidarios de núcleos o polígonos industriales (eso sería el de Sagunto) cuyos *hinterlands* se confunden con los de otros pequeños y grandes puertos, para formar potentes áreas donde el comercio marítimo encuentra

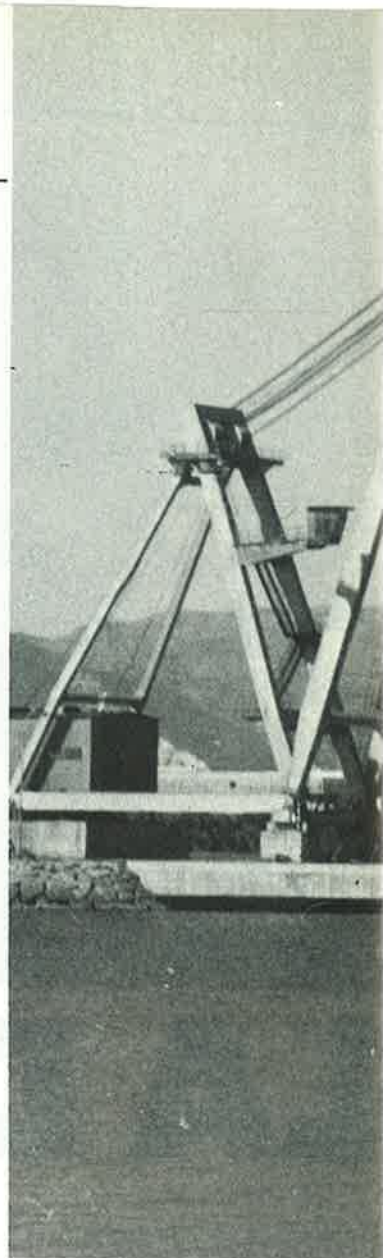
acogida para todas las especializaciones de su tráfico, y donde a un puerto de acogida intercontinental —o no tanto— se unen puertos muy cercanos, públicos y privados, al servicio de intereses sectoriales, provinciales o locales. La máxima expresión de lo aducido la constituiría el área de influencia inmediata del *Europaort*, de Rotterdam, y, aunque en medida algo menor, abundan en igual sentido la costa occidental italiana, el Mediterráneo francés o el litoral, extenso y próspero, tributario del puerto de Londres. Ello por lo que hace referencia solamente a latitudes cercanas a la nuestra. Pero no hay que desplazarse hasta unas costas tan sumamente industrializadas para encontrar argumentos. Estos surgen por sí solos allí donde un polígono industrial se encuentra, a pie de fábrica, con un puerto ya existente de antemano, que sólo requiere que se dé luz verde a su libre utilización comercial y que se le dedique un esfuerzo inversor que, como ya se ha demostrado, sólo supondría el 2,3 %, el 4,5 % ó el 6,8 % de la inversión total para los puertos españoles en 1984 (que ascendió a 22.000 millones de pesetas). Y ello según se deci-

diese acometer en el puerto actual únicamente las obras imprescindibles, o bien las necesarias para dejarlo en buenas condiciones de operatividad o las adecuadas a un nivel de funcionamiento óptimo.

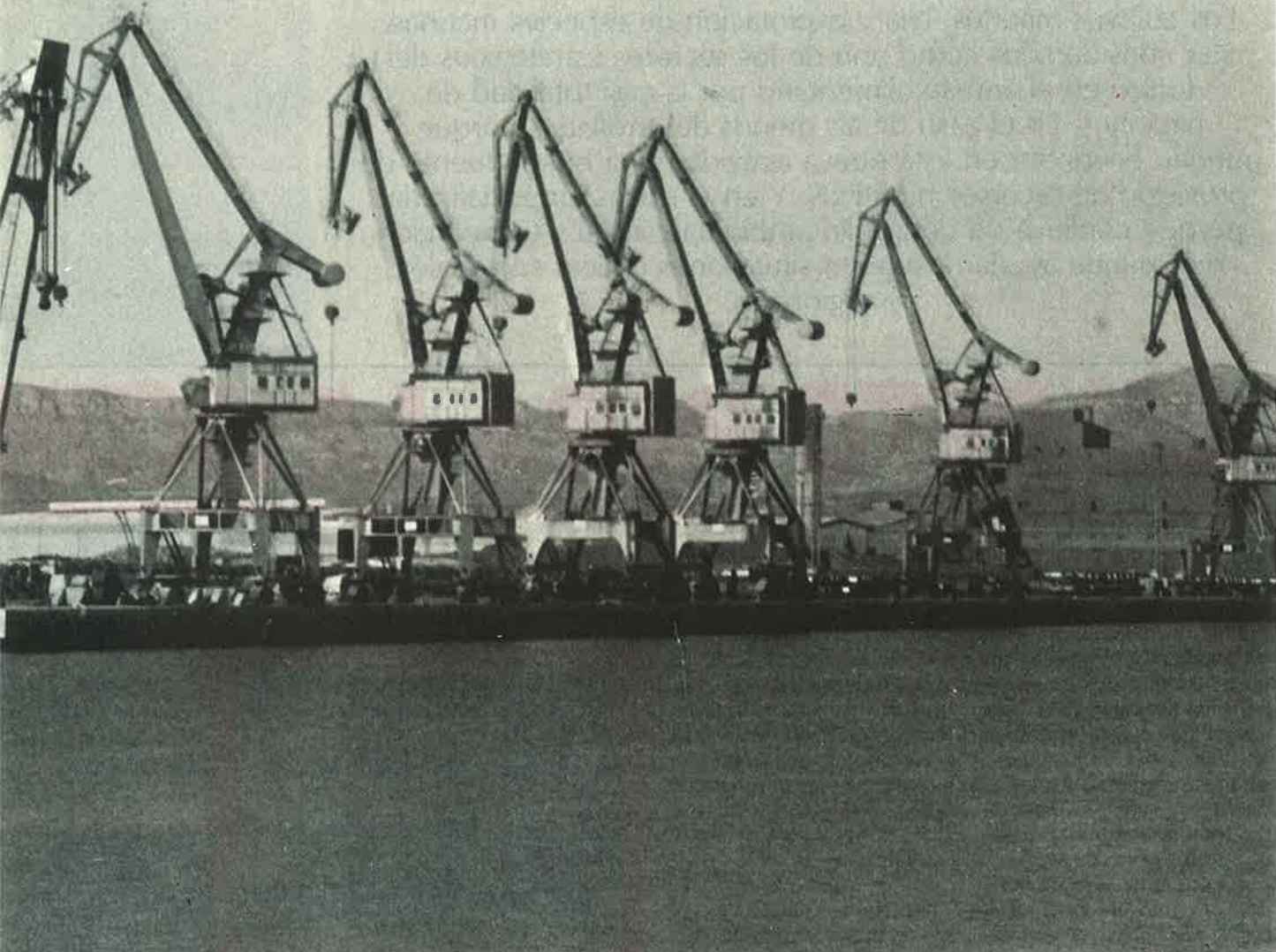
Pero es que, además, Sagunto no le quitaría tráfico a Valencia, sino que generaría el suyo propio. Lo que diversas instancias del puerto de Valencia vienen defendiendo, al oponerse a la apertura del de Sagunto, no es, por tanto, su tráfico actual, que no está amenazado por Sagunto. El puerto de Valencia reivindica para sí, o así parece, el aumento de demanda de servicios, pequeño o grande, que Sagunto va a suponer. Reivindica recuperar porciones de tráfico que compensen las que antes se llevaron Barcelona, Tarragona o Algeciras. Y parece normal que sea así. Los intereses privados deben ser conocidos —y lo son en este caso— para luego poder ser conciliados con otros intereses particulares y, por supuesto, con el interés general que pueda estar en juego. El puerto de Valencia tiene problemas de plantilla. Por término medio, sus trabajadores cuentan actualmente con once jornadas al mes. Es natural que

reivindiquen para sí los puestos de trabajo que se creen en Sagunto, como también natural parece, por poner un ejemplo, que las sociedades consignatarias que operan en Valencia se opongan a la eventualidad de una competencia en Sagunto o reclamen su derecho a instalarse allí... previos los oportunos estudios económico-financieros. Pero hay otro interés particular: el de las empresas que se instalen en Sagunto. A ellas les gustaría tener sus fábricas a pie de muelle, para qué nos vamos a engañar. Al pie de un muelle operativo, no de una imitación.

Preguntarse cuál entre todos ellos resulta ser el interés preferente, parece ocioso. Todos son atendibles y conciliables, y ninguno se opone a la satisfacción del interés general que entraña un puerto funcionando



**«DEBEMOS PROFUNDIZAR
EL DIALOGO
DE SECTOR Y ADMINISTRACION»**



TODOS LOS INTERESES PODRIAN

en Sagunto. Un «minipuerto», si se quiere; restringido estrictamente al tráfico que genere o absorba el futuro polígono industrial, así como al avituallamiento de los buques que allí atraquen, pero siendo siempre algo más que la dársena más incómoda del puerto de Valencia, que fácilmente sería olvidada por los presupuestos, caería en desuso y vería disminuir su calado y sus posibilidades de mes en mes.

El tema, sin embargo, sigue aún en estudio, según parece. Menos mal. Siendo así, resulta todavía oportuno preguntarse si no se consigue acaso una mayor utilidad pública yendo por las claras hacia un puerto, aún de tráfico limitado, y reconociéndoles a los trabajadores

portuarios de Valencia actualmente excedentes —si los hay o cuando los haya— puestos suficientes de trabajo entre los que dicho puerto pueda generar (mucho más numerosos, desde luego, que los que generaría una dársena secundaria y lejana). Yo creo que sí. Porque otros intereses particulares no se han opuesto, o no con énfasis bastante. Más bien al contrario: alguna firma marítima entre las establecidas en Valencia ha juzgado ya positiva su eventual instalación en Sagunto. Sólo la Coordinadora Estatal de Trabajadores Portuarios se opuso en su día con vehemencia, dispuesta a adoptar posturas de fuerza si «se abría» ese puerto. Pero tal oposición —que nunca se hubiese mani-

SER COMUNES

Según el autor del artículo, todos los intereses son atendibles y conciliables, y ninguno se opone a la satisfacción del interés general que entraña un puerto funcionando en Sagunto.

festado de no mediar el convencimiento de que Sagunto es, en efecto, rentable— no tiene porqué existir si se interpreta que los portuarios de Valencia son primeros en derecho. Ellos no sólo tienen razones para pensar que es factible un pequeño puerto funcionando allí. Tienen, también y sobre todo, razones para desearlo.

Parece, en cualquier caso, fuera de toda duda que si en Sagunto ha de existir tan sólo una simple, solitaria y entristecida dársena, la tranquilidad será total. Porque no habrá en ella nada lo suficientemente provechoso como para encender los afanes reivindicativos de nadie.

Alfonso Alonso-Barcón

COSTAS VALENCIANAS

Los cultivos marinos, cría y explotación de especies marinas, son considerados como uno de los sectores estratégicos del futuro en el ámbito alimentario por la casi totalidad de naciones. En el caso de las menos desarrolladas porque pueden encontrar en esta nueva actividad una buena fuente de provisión de recursos nutritivos. Y en el de las industrializadas porque conlleva un desarrollo ambiental, social y tecnológico que puede ayudar a superar situaciones críticas sectoriales y regionales.

UN RETO PARA LA ACUICULTURA

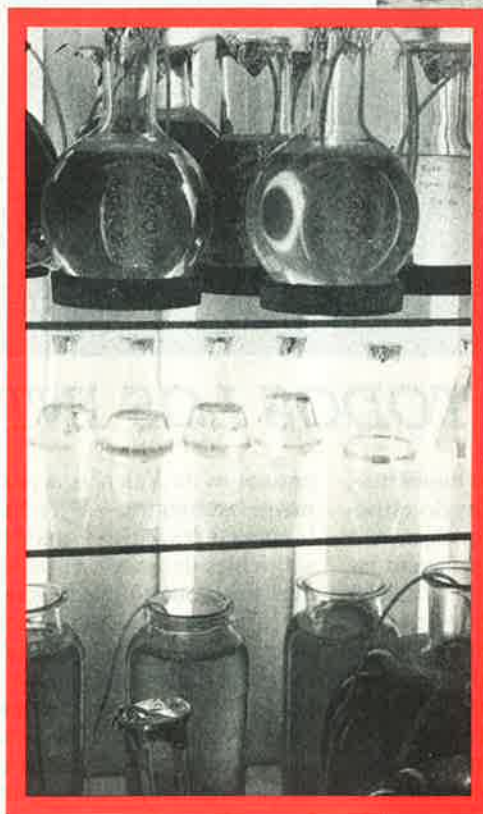
EL País Valenciano no es ajeno a las posibilidades de reactivación de la situación sociolaboral que para las gentes del mar pueden suponer los cultivos marinos, y pretende explotar todas sus posibilidades. Esta actividad, que no debe contemplarse como sustitutiva de las tradicionales extracciones pesqueras, sí puede constituir un sólido complemento de aquéllas, cara a una política de abastecimiento autosuficiente. Las costas valencianas poseen zonas idóneas y de gran interés para los cultivos marinos, favorecidas por un clima benigno, por un entorno social tradicionalmente conocedor del medio, y por una cierta infraestructura científico-técnica. La marjal de Cabanes y la laguna de Almenara, en la provincia de Castellón; La Albufera de Valencia, y los arrozales costeros de la Ribera Baja en la provincia de Valencia, así como las salinas de Torrevieja en la de Alicante son las zonas más interesantes debido a sus peculiaridades físicas y ambientales. Sin embargo, también existen otras áreas con posibilidades, como ciertas infraestructuras portuarias poco utilizadas, caso de Sagunto, y las aguas interiores que posibilitan la instalación de arrecifes artificiales.

Integrados en los Planes de Ordenación y Repoblación

Pesquera del Litoral Valenciano, y a iniciativa de los entes locales, se están llevando a cabo estudios para desarrollar un plan de implantación de arrecifes artificiales, infraestructuras que se revelan como un excelente instrumento para evitar el arrastre en zonas prohibidas, además de presentar expectativas de utilización como posibles parques protegidos de cultivos.

En la Ribera de Cabanes —Castellón—, una de las zonas de mayor idoneidad para los cultivos marinos, se ubica el Instituto de Acuicultura de Torre la Sal, dependiente del CSIC, centro en el que se experimenta desde hace algunos años en multitud de líneas científicas relacionadas con la acuicultura marina, y en el que se centran las expectativas de desarrollo regional basadas en la investigación, asesoramiento y divulgación de sistemas y métodos de cría. El desarrollo tecnológico es actualmente bastante reducido en la región, y tanto el utillaje, como la maquinaria y los bienes de equipo a utilizar proceden de la importación, debido a la prácticamente nula oferta autóctona. Conscientes de que en un futuro va a ser el desarrollo tecnológico el que va a posibilitar el desarrollo de la acuicultura, algunos sectores empresariales se plantean la posibilidad de in-

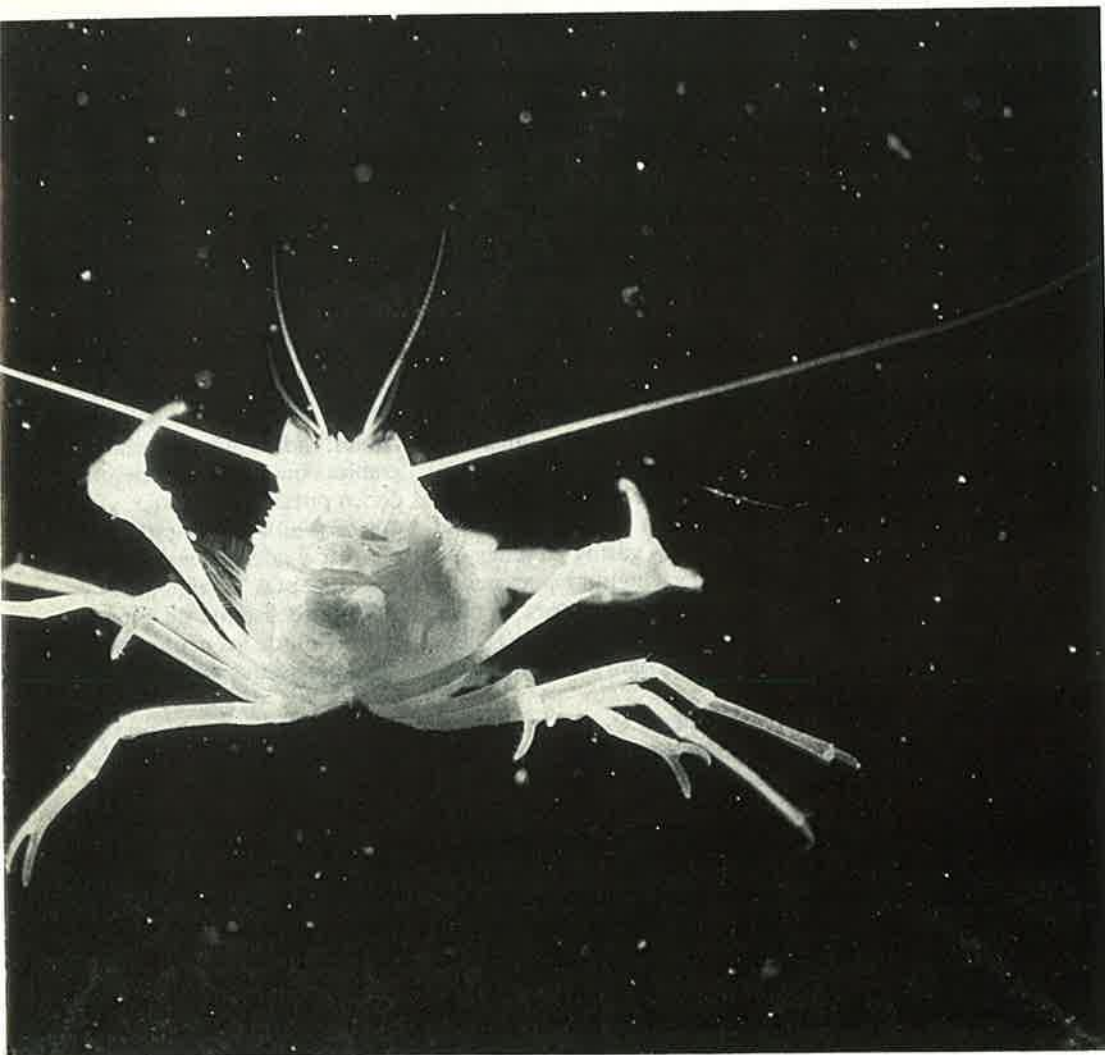
cluir esta gama de productos en su oferta futura, y al ser la nuestra una región con un



buen grado de industrialización, a poco que los entes públicos impulsen líneas de investigación en ingeniería, diseño y marketing, pueden verse cubiertas estas necesidades, y con ello iniciarse el despegue de esta actividad, que sólo desde la óptica empresarial con fines comerciales po-



CULTURA



drá cumplir sus fines de crear empleo y riqueza.

Entre los cultivos y actividades de mayor futuro dentro del campo de los cultivos marinos, además de la mencionada oferta tecnológica se encuentran el cultivo y engorde de anguilas en granjas y policultivos en marjales, cría y engorde de lubinas, doradas y lenguados en cajas y cestas flotantes y sumergidas, cultivo de moluscos en bateas y parques protegidos, y el engorde de truchas en agua marina mediante las mencionadas cajas flotantes, sistema que no presenta inconvenientes de adaptación a las aguas saladas (Ph. Lequenne, 1984), y que incrementa favorablemente la calidad y textura de su proteína.

El ingreso de España en la CEE, puede suponer un buen impulso para los cultivos marinos, ya que podremos acogernos a multitud de ayudas técnicas y financieras que, instrumentalizadas por el «orientación» —Reglamento 2908/83 de 4 de octubre— y por los Programas Mediterráneos Integrados —COM (83) 495 final—, han posibilitado y de hecho posibilitan un sustancial crecimiento de la acuicultura en Europa. Los objetivos perseguidos con la potenciación de los cultivos marinos son principalmente, y entre otros, incrementar el aporte de alimentos provenientes de la racional explotación de los recursos naturales del mar, y asimismo el potenciar la actividad económica en aquellas regiones o comarcas deprimidas o más directamente afectadas por el peculiar contexto actual de la pesca tradicional, buscando mejorar la situación sociolaboral de las gentes ocupadas en el mar.

Innovación y difusión tecnológica son factores muy influyentes en el desarrollo regional y en el bienestar social, y el País Valenciano se prepara para adaptarse a los nuevos sectores de futuro y las nuevas tecnologías, colaborando con el resto de regiones españolas en afrontar el reto alimentario de próximas décadas.

LOS PRIMEROS EN LA «MAR GRANDE»

Los pescadores de Santa Pola fueron los primeros del litoral levantino que se atrevieron a salir a la «mar grande», cruzando el estrecho de Gibraltar en frágiles embarcaciones, para ir a la pesca de la caballa, que convertían en salazón y tenía fuerte demanda en tiempos aún no muy lejanos. En estos viajes llegaron a familiarizarse con todo el litoral atlántico de Marruecos, cuyos caladeros empezaron a frecuentar también los barcos de arrastre en viajes o «turnos» de varios meses de duración. A partir de aquí, ya no fue difícil para los pescadores de Santa Pola alcanzar las aguas del banco sahariano.

Josep H. MATEU

La tradición pesquera de la alicantina villa de Santa Pola se remonta a sus propios orígenes. Desde entonces y a través de sucesivas generaciones, todos sus hombres se han venido dedicando casi exclusivamente a la pesca, aunque también hubo siempre muy buenos patronos y marineros en las tripulaciones de los numerosos veleros en ruta por todos los mares, hoy prácticamente desaparecidos.

Fue, sin embargo, la pesca una actividad en la que los santapoleños pusieron su mayor celo y empeño, llegando con el tiempo a perfeccionar los métodos y artes de pesca, al descubrimiento de nuevos caladeros y a multiplicar el número de sus embarcaciones, hasta hacer de esta flota pesquera una de las más importantes de España.

La villa de Santa Pola, de unos 13.000 habitantes, cuenta en la actualidad con una flota pesquera de 120 arrastreros y un elevado número de embarcaciones menores dedicadas a la pesca costera, palangre, trasmallo, etc.; contando además con otros grandes y medianos arrastreros que faenan en esta bahía o llevan tri-

pulaciones de Santa Pola, casi llegan a dos millares los hombres de esta localidad enrolados en la pesca. Son casi otros tantos cabezas de familia, lo cual da una idea casi exacta de la dependencia de la pesca que tiene esta población y de su estrecha vinculación con el mar.

Los caladeros donde faena la flota santapolera se distribuyen en cinco zonas principales, tres de ellas en el Mediterráneo y las dos restantes en el Atlántico. La mayor parte de la flota, unos 80 barcos, lo hacen a la pesca «al día» en aguas próximas a la bahía de Santa Pola, algunos en aguas de Ibiza y zona de Melilla y, el resto, entre la costa atlántica de Marruecos, y unos 20 barcos, más 10 pesqueros-congeladores que faenan habitualmente en el banco sahariano.

Armadores y marineros de los barcos dedicados a la pesca de cefalópodos en el banco sahariano, están atravesando una mala racha. Ello se debe a que las capturas son muy escasas y los precios flojos, lo cual no compensa los enormes gastos que significa el simple hecho de calar la red, ni los

riesgos, el trabajo y las largas ausencias que sufren los pescadores.

Hay que anotar dos épocas del año muy distintas en cuanto a la mayor o menor abundancia de pesca; una, de enero a mayo, en la que el promedio de capturas-día apenas si rebasa los 600 kilos de pulpos y algún que otro calamar, lenguado o acedia; en el resto del año las capturas pueden incrementarse entre un 40 o un 50 por 100 de la cifra señalada anteriormente. El promedio de los precios que percibe el barco es de unas 300 pesetas kilo.

También guarda relación con las capturas el tonelaje y potencia de cada barco, aunque, según se dice, a mayor barco más gastos y menos ingresos, y a menor barco menos gastos y más ingresos, lo cual también puede ser una opinión y no rigurosamente exacta.

Lo cierto es que los barcos santapoleros están allí en plan de sobrevivir, según parece. No tienen otra alternativa que la de mantener el tipo mientras se sienten cercados por la actual crisis económica, por los elevados gastos y por el



HASTA EL BANCO SAHARIANO

agotador y arriesgado trabajo de sus tripulantes, sin vislumbrar la posibilidad de que el sombrío panorama se despeje a corto plazo, lo cual, en estos momentos, sería un milagro.

No es necesario decir que estos problemas afectan de un modo general a toda la flota pesquera de nuestro país y que alguno de los cuales podría tener solución, como por ejemplo, apelando a medidas transitorias de ayudas o subvenciones, indirectamente reintegrables con el mantenimiento de los puestos de trabajo, y lo que sería aún más importante: renovar y adecuar a los tiempos presentes el anticuado y defectuoso sistema de comercialización de las capturas.

Es, precisamente, en esa primera venta donde tienen su origen los graves problemas de descapitalización de la mediana y pequeña empresa pesquera, por lo que sería necesaria una mayor aproximación de los precios que se pagan al pescador a los que realmente se cobran al consumidor.

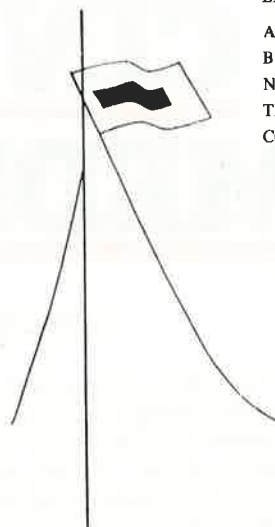


Con una flota de 120 arrastreros, Santa Pola es la localidad de la costa valenciana que más lejos ha enviado sus barcos: hasta el banco canario sahariano.

MARITIMA DEL NORTE, S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS:

AUXILIAR MARITIMA, S.A.
 BUQUES DE APOYO, S.A.
 NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
 TERMINALES QUIMICOS, S.A.
 CONANSA, S.L.



Miño, 4, MADRID - 2
 Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
 Télex: 27718 y 27295
 Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GRANA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADALUPE	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GREDOS	FRIGO 3.370 M3
SIERRA LUNA	FRIGO 2.470 M3
SIERRA LUCENA	FRIGO 2.410 M3

FLOTA GERENCIADA

LINEAS REGULARES Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
BUQUES DE APOYO para servicio a plataformas de perforación	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP
	SALLY ANN	Frigo	2.750 M3

SAMARIN +SERVICIO +EXPERIENCIA

ELECTRONICA NAVAL



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



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

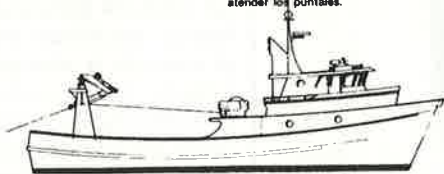
También disponemos de radioteléfonos **SAILOR**, radares en color, sondas en color o gráficas, loran-C, facsimil **KODEN**, y r. satélite **WALKER**.

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



UNA GRUA MARINA HIAB VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

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



LA GRUA MARINA 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 saltillo de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de izar la captura. Las roldanas para los cables de arrastre van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a cruza que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el timón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

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



Avda. de la Constitución, 195. TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
 Tel. 675 18 50 (5 líneas) - Télex: 42019 - Apartado 8.
 FABRICA: Pol. Ind. Mábica, C/E. n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
 Apartado 3020 - Zaragoza-18

CINEMA DEL MEDITERRANI

José Manuel Massip

RECUERDO que al inicio de la Mostra 84, Fernando Lara apoyaba el «claro ascenso» del certamen, desde la perspectiva de «responsable de otro tinglado parecido», esto es, la Semana de Valladolid. Parece difícil encontrar una opinión ocasionalmente más subjetiva y, por ello, prefiero ofrecerles otra fuente, antes de que beban en la mía.

La Cartelera Turia analizó en profundidad tanto la estructura de la Mostra como la calidad de las 130 películas que se proyectaron y llegó a la conclusión de que la crisis de crecimiento diagnosticada por Berlanga en la IV Mostra, se había superado mediante una consolidación al margen de las multinacionales. No les gustó la última película de Almodóvar y, por tanto, juzgaron inmerecido su segundo premio.

A mí, la Mostra me atrajo, pero no me llenó; la seguí viendo con cierta crisis, no de crecimiento, pero sí de definición. Buena organización; impresionante retrospectiva *nouvelle vague*; visión al elegir a F. Fernán Gómez como sujeto de un ciclo de cálidas interpretaciones y sensibilidad al recordarnos el cine maldito español de los años 60. Pero las salas se seguían vaciando con cinematografías tan medite-

rráneas como alejadas de lo nuestro. Y, al final, el premio a un filme sirio que nadie reclamará en las pantallas y el segundo y de la crítica a «¿Qué he hecho yo para merecer esto?», que me pareció tan interesante como inmaduro y un puro recuerdo castellano del cine que realiza nuestro paisano Carles Mira. Y esto lo digo, sabiendo cuánto le irrita al conocido cinéfilo y galeno de Carcaixent, Manolo Fíllol.

El problema seguía latente: ¿es posible que un certamen se encorsete con un cine exclusivamente mediterráneo?; aún más, ¿qué es la mediterraneidad del cine? Yo esperaba, y así lo apunté en alguna ocasión, que la Mostra escapara hacia adelante, convirtiendo el Mediterráneo de realizador de un presunto cine común, en espectador del cine de todos. Pero, de momento, no ha sido así.

Cuestiones de forma internacional, en plena euforia adhesiva, modifican levemente el título de la Mostra, que de *Cinema Mediterrani* pasa a denominarse *de Valencia, Cinema del Mediterrani*. No sé si esto puede significar que la mediterraneidad quede, suavemente, para simple consumo interno. Sería un error, porque nosotros sí somos peculiares espectadores.

De modo que del 5 al 13 del próximo octubre (¡qué rápidamente transcurre el verano!) nos encontraremos con la sexta edición. Como todos, vamos ya a dar «metal» con los premios: 1.000.000 para el mejor y el bronce se liga a 400.000 pesetas. Se incentiva



**«¿QUE HE HECHO YO PARA MERECE-
ESTO?», PREMIO
DE LA CRITICA EN LA PASADA
EDICION**



GIULIETTA MASINA, POR «Y LA NAVE VA», SERA LA ACTRIZ ESTRELLA

—esta sociedad se aburre— a los nuevos realizadores.

La Sección Oficial contará, como en anteriores ediciones, con películas de Albania, Francia, Argelia, España, Egipto, Grecia, Italia, Siria, Líbano, Marruecos, Túnez y Yugoslavia.

La gran Retrospectiva de esta Mostra estará dedicada al «Cine y Guerra Civil Española, 1936-1939». Aunque no conozco la filmografía que resultará seleccionada, no dudo de que desde *Morena Clara* (1936), de Florián Rey, estrenada en el cine Rialto de Madrid, en pleno gobierno del Frente Popular, tendremos ocasión de contemplar unas realizaciones enmarcadas por una tragedia, que muchos no hemos vivido pero que condicionó nuestras vidas.

Se repasará la obra del director Theo Angelopoulos

Cuestiones de imagen internacional han querido modificar el título del certamen que pasa de «Cinema Mediterrani» a «Mostra de Valencia, Cinema del Mediterrani». De momento, se ignora si el cambio implica también que la mediterraneidad quede para consumo interno.

(1935), el cineasta griego que domina los planos-secuencia (Berlanga también sabe de eso en *La Vaquilla*) y muy conocido por *O Thiassos* (El viaje de los comediantes) (1974-75).

La estrella homenajeada será Giulietta Masina: me imagino que su compañero Fellini tendrá mucho que decir.

Las habituales Secciones pueden mantener el interés de Mostras anteriores; en cine español, se estudiará la «ola folklórica»; se incrementa el cine del dibujo animado, visto el enorme interés que ha despertado el yugoslavo y, por eso de la crisis, se tiene la intención de reducir los precios de las localidades para los que se encuentran en el último tercio de vida.

Se mantienen la *Trobada de Musica del Mediterrani*, con música de los tres años bélicos, y el *Mercafilm*, que llega a su

segundo año, en colaboración con la Feria Muestrario Internacional de Valencia, para mantener la defensa de un mercado del filme mediterráneo.

Me resisto a despedirme del lector sin decir que el cartel de este año me parece que cumple mucho mejor su función de «hacer saber»; no sé lo que diría el maestro Renau, pero si tuviera algo más definida la proyección en pantalla, recibiría mayores elogios.

El director de la Mostra, Carrasco, tiene su buen hacer, la Fundación Municipal del Cine y 43 millones para todo lo apuntado. Esperemos a octubre para vernos; después, mi balance, que, como siempre, estará influido por las subjetividades propias de la valoración y de la ilusión que muchos hemos puesto en el futuro de la Mostra. ■

De Sól de Riu a los Esculls del Mojà

UN LARGO PA



n

IS, UN CAMINO

La culpa la tiene la historia y no la geografía.
Si desde Sòl de Riu —fraterno límite con
Cataluña, donde desemboca el Riu de la
Sénia— hasta los Esculls del Mojón
—significativo híbrido de la raya
murciana— hay 450 kms., es porque el
camino terrestre nunca se separó del marino
y la conformación del País Valenciano, un
«reino de cruzados» al principio, se hizo
«resbalando costa abajo» desde norte a sur.

Por Vicens M. Roselló i Verger



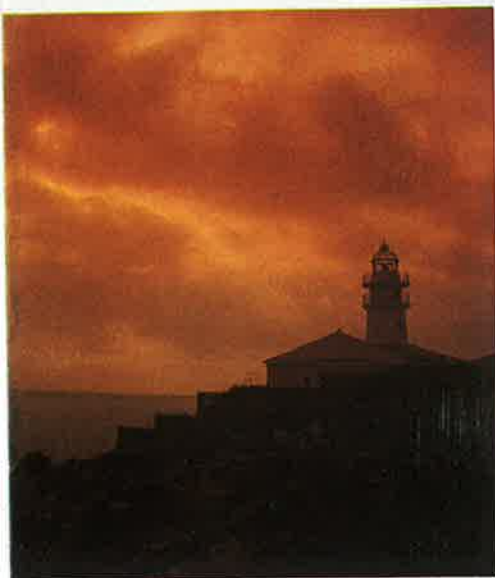


Litoral se opone interior, llano a montaña, templado a continental, regadío a secano. Estos contrastes, que trascienden a una dualidad histórica, tienen diverso fundamento y alcance, pero acaban por ser un problema esencial para los valencianos.

**UN PAIS ENTRE
EL LLANO Y
LA MONTAÑA,
ENTRE EL LITORAL Y EL SECANO**



De Sól de Riu a los Esculls del Mojón



LA cifra de 450 km no es despreciable; algo así como una milésima de los litorales mundiales, sobre tres grados de latitud. Sin llegar a los exagerados casos de Noruega o Chile, la fachada se constituye en esencia histórica del país. «Su fuerza diferencial procede, naturalmente, de la orla marítima. Un espíritu propenso a las frases bonitas podría afirmar que el factor decisivo fue, o es, el Mediterráneo, el agua mítica, heroica y liberal» (J. Fuster). La espina dorsal del territorio valenciano ha sido —y es— un camino o, mejor, el camino más o menos próximo al litoral, de raíces ibéricas o fenicias, que se convirtió en **Vía Augusta** de los romanos. Por él han llegado la mayoría de corrientes culturales, políticas, económicas; los flujos y reflujos bélicos y las aportaciones étnicas. Ignorarlo —como si lo valenciano fuera producto de generación espontánea— sería negar la historia. En nuestros días la carretera y la autopista reafirman la conexión, sobre todo norteña, y tal vez cohesionen, al acortar distancias, el País Valenciano actual.

Porque el alargamiento da diversidad, como los dos tipos de costa, alta, donde se acerca la montaña al mar (Muntanya Grossa d'Irta, promontorios de la Nau) y baja, donde el relieve queda muy retranqueado (largas playas del golfo de Valencia, de Alacant y Elx; modestos cantiles del Baix Maestrat y del Bajo Segura).

LA DUALIDAD DEL PAIS VALENCIANO

Litoral se opone a interior, llano a montaña, templado a continental, regadío a secano, concentración urbana a desdoblamiento, etc. Estos contrastes, que trascienden a una

dualidad histórica, cultural e incluso lingüística, tienen diverso fundamento y alcance, pero acaban por ser un problema esencial para los valencianos.

Empieza por el relieve: «una fachada mediterránea apoyada en las montañas» deja en primer plano el cuadro deslumbrante de las huertas, que esconde el resto del país. Esta dualidad de relieve combina altiplanos y montañas en el interior y llanos que acaban en un litoral de extensas playas. Las montañas del norte y centro integran la terminación de las sierras ibéricas y las del sur constituyen el último eslabón del sistema bético.

Los espacios llanos son mucho más reducidos que los accidentados, pero tienen un valor económico muy superior por su fertilidad, viabilidad y tradición pobladora, lo cual no excluye alguna contrapartida negativa que justifica fuertes desigualdades de aprovechamiento.

Los climas valencianos son diversos por las diferencias de latitud y altitud, pero el factor más decisivo resulta ser la continentalidad, es decir, la distancia o proximidad a la costa. A ello habría que añadir el gradiente térmico en altura (0,4 C cada 100 m) que «enfria» las tierras del interior. Una montaña subhúmeda (els Ports de Morella, Serralada d'Alcoi) se opone a un litoral, casi siempre más seco. En el aspecto vegetal, el bosque típico —**carraçal** o encinar— se contraponen a la garriga y el matorral.

Para los 23.300 km² de tierras valencianas no sería muy esclarecedor decir que tienen una densidad media de 156 habitantes/km², discreta, pero mediocre. Las desigualdades van desde 2 ó 3 hab/km² en algunos municipios interiores, a 2.500 en ciertos regadíos o distritos urbanizados. Globalmente puede afirmarse que el litoral supera casi siempre la media. Una vez más, se simplifica la imagen y la forma



La dulce decadencia del verano novecentista se vio trastocada, a partir de los años sesenta, por el turismo de masas. L'Hortax d'Alacant, Viver, Buñol, Siete Aguas, Devesa del Saler y tantos paisajes arroceros y litorales desconocidos fueron agrupados bajo la cursi denominación turística de Costa del Azahar.

**UN ECO
LEJANO DE
AQUEL DULCE TURISMO QUE
NUNCA VOLVERA**





del territorio. Los 8.000 km² aproximados de **país útil** se adhieren a un eje meridiano que va de Vinarós a Elx, con algunas ramificaciones costeras o interiores. Alguien ha hablado de un **carrer major** con continuidad al norte y sur de nuestras fronteras.

Si de cada tres valencianos, dos viven en núcleos de más de 8.000 habitantes, o si el 76 por 100 de ellos pertenecen a municipios de más de 10.000, o lo que es más patente, alrededor de la mitad residen y trabajan en municipios superiores a los 30.000 habitantes, podemos pensar que la urbanización ha ganado la batalla a las condiciones físicas.

LAS ALBUFERAS, UN PROBLEMA Y UN RECURSO

Agua de mar y agua de tierra, salada y dulce, se enfrentan en un dominio muy pecu-



liar de la costa valenciana, las lagunas llamadas a veces, **estanys**, otras, **prats**, **albuferes** o **marenys**, **aiguamolls**, **marjals**, etc. El exceso de agua, de difícil salida al mar, puede proceder de la escorrentía superficial, pero más a menudo se debe a aportaciones subterráneas o subacuáticas de **ullals** bastante caudalosos. Cuando esta aportación mengua o falta, la intrusión de las aguas marinas se impone con las consecuencias ecológicas imaginables.

Buena parte de las playas de arena o cantos cierran un postpaís pantanoso, lo cual se reitera con insistencia en grandes tramos de la costa. Sin contar el Bajo Segura, de unas características especiales, ni las Salinas de la Mata y Torrevieja, los espacios húmedos actuales ocupan unos 415 km².

Extensión que antiguamente debió de ser mayor, especialmente antes de la actuación humana en vistas al aprovechamiento agrario. Sin contar con el paludismo —sobrevenido después— los espacios anfibios no eran cómodos para el hábitat humano y explican un aspecto de la aversión histórica al litoral: los caminos huían o contorneaban las grandes marismas; las villas se apartaban de ellas, buscando la «tierra firme».

Los «miasmas» o aires putrefactos, las tercianas y cuartanas, en definitiva, el paludismo endémico frenaron —cuando no impidieron— el asentamiento humano en largos tramos litorales. Y esto, pese a viejas operaciones de bonificación o saneamiento, al menos romanas, que trataron de domesticar secularmente unas tierras que prometían excelentes rendimientos. En efecto, sabemos por lo menos de dos o tres **centuriaciones** (parcelaciones regulares romanas) en los límites de marismas: la de la Séquia de Montcada (inmediato de Valencia), la del oeste de l'Albufera y la de Elx.

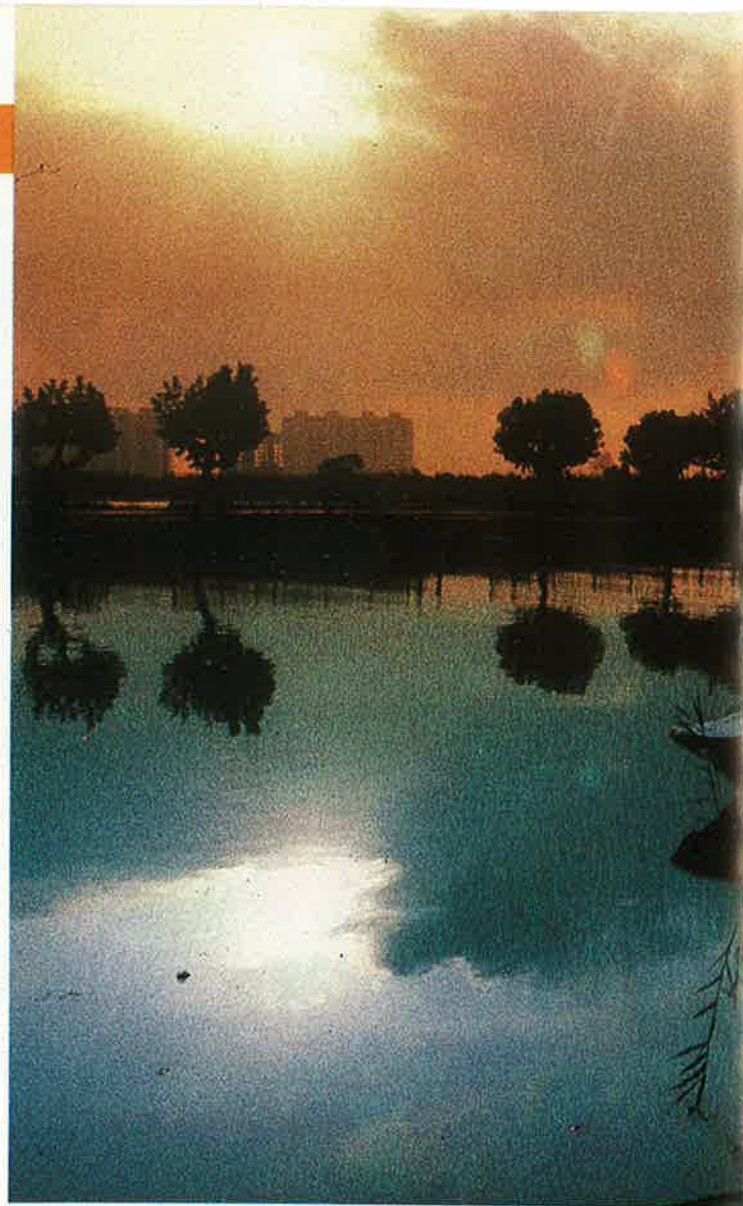
El arrozal culminó el proceso con los máximos rendi-

mientos mundiales (60 Qm/ha) en parcelas arrebatadas a l'Albufera de Valencia. Ahora la situación ha cambiado y, además, hay que reconocer que no era el único cultivo de espacios ex-pantanosos; muchos regadíos intensivos tuvieron el mismo origen e incluso asentamientos humanos se han obstinado en ocupar tan difíciles espacios. Una referencia más rabiosamente actual: además de las implantaciones de parques y safaris (Marjal de Pego, por ejemplo), alguien espera que caiga del cielo —o de la intriga multinacional— Disneylandia y sus monstruos consumistas sobre uno de estos espacios albufereños.

PIRATAS Y CORSARIOS; PESCADORES Y MARINEROS

La actividad pirática —padeada y ejercida— es tan vieja como el Mediterráneo. Guerra, comercio y piratería son conceptos mezclados y sus hipócritas o sutiles distinciones resisten cualquier escueta clasificación en la historia subjetiva. El pirata se ha disfrazado a menudo de comerciante, industrial o patriota, sobre todo en épocas bélicas.

En el mismo siglo XIII, los musulmanes expulsados o sus hijos comenzaron a hostilizar las costas y hubo que organizar las primeras redes de vigías y fortificaciones, como los castillos de Peñíscola, Rebollet y Bairén. En el siglo XIV, un monasterio del Cap de Sant Antoni tuvo que ser abandonado, mientras aumentaba el contrabando y el comercio de esclavos paralelamente a la mercadería; el terrorismo pirático de los catalanes no fue el menor factor en provocar la réplica norteafricana sobre nuestras costas. En el siglo XVI, la amenaza berberisca hace completar el circuito de vigías que funcionará hasta el siglo XVIII. La convivencia morisca hacía especialmente peligrosos los desembarcos hasta que, en el siglo XVII, fueron expulsados los preten-



El promotorio de la Nau separa en dos las zonas de pesca valenciana: la región de «Levante», en la que predomina la sardina y la bacaladilla, y la de «Tramontana», con abundante calamar, pescadilla y gamba. En el Golfo de Valencia también existen estas especies, pero son la anchoa y el mejillón de vivero las que más destacan.

EL CABO DE LA NAO SEPARA LA ZONA DE «LEVANTE» Y LA DE «TRAMONTANA»





didos «quintacolumnistas» De entonces son la treintena de torres desde Sol de Riu al Pilar de la Horadada. Pese a ellas, los turcos y berberiscos rivalizaban en su actividad.

La percepción popular del peligro justificó un alejamiento frecuente del mar y, en el mejor de los casos, una fortificación urbana o el desdoblamiento del núcleo en un modesto barrio mariner: los Graus de Morvedre, Valencia o Gandía o el Carrer del Mar del Campello, por ejemplo. Corso y contrabando seguirían aún mucho tiempo.

Dejando aparte la marina mercante, concentrada casi totalmente en el Grau de Valencia, donde nació la compañía Transmediterránea, hay que referirse a la pesca y sus actores.

La costa valenciana queda repartida a efectos estadísticos pesqueros entre la región de «Levante» y la de «Tramontana», separadas por el promontorio de la Nau. En la primera predomina ahora la sardina y la bacaladilla, mientras el calamar y pescadilla corresponden a pesquerías lejanas y la gamba resalta por su valor. Alacant y Santa Pola —los puertos más destacados— no alcanzan las 7.000 toneladas anuales. En el sector del golfo de Valencia también destaca la sardina (más de 20.000 tm), con la anchoa, la bacaladilla y el mejillón de vivero; el Grau de Castelló, que era el primer puerto con cerca de 10.000 tm, ha sido superado por los de Barcelona y Tarragona.

El total de pesca desembarcada en puertos valencianos oscila en torno a las 45.000 tm que proceden de 1.200 embarcaciones con un arqueo de 31.000 TRB y 5.500 tripulantes. En realidad, las cifras de pesca obtenidas son superiores a las de los años 1960 (33.000 tm), pese a que el número de pescadores sea bastante más bajo: muchos pasaron de marineros a camareros, un horizonte —el de los servicios— más cómodo y, a veces, más seguro.

Puerto de Valencia

SEIS SIGLOS DE COMERCIO





El puerto de Valencia, que actualmente presta sus servicios a cerca de 260 líneas marítimas regulares, ha tenido que vencer grandes dificultades desde sus comienzos hasta convertirse en el tercer puerto de España. Las condiciones naturales, a pesar de la benignidad del clima, no eran nada favorables. Se trata de un puerto totalmente artificial, partiendo de una playa sin caladero y sin abrigo de ninguna especie, con unas corrientes marinas que no permitían la utilización de los embarcaderos, los cuales quedaban inservibles al producirse aterramientos en la superficie abrigada.



A pesar de que el emplazamiento tuvo unas condiciones naturales adversas, la situación del Puerto de Valencia es francamente favorable para el cumplimiento de sus fines. Situado en un mar de gran pujanza comercial, son cada vez más las líneas regulares que utilizan sus instalaciones. Las relaciones de Valencia con los demás puertos de la cuenca mediterránea siempre han sido intensas, pero, actualmente, son completadas por los contactos con diversas partes del mundo, especialmente Estados Unidos y Africa Ecuatorial, gracias al aumento de las líneas regulares.

Durante el año 1983 —último del que se tienen datos— el Puerto Autónomo de Valencia ha incrementado su tráfico total en un 0,48 por ciento (excluyendo la pesca y el avituallamiento), destacando particularmente el aumento de los grandes líquidos no petrolíferos, 38 por ciento. Ha continuado el signo ascendente del comercio exterior, que se incrementa en términos generales un 3 por ciento y alcanza casi el 12 por ciento para las exportaciones. Dentro de éstas, destacan también los incrementos de grandes líquidos no petrolíferos, 55 por ciento; graneles sólidos, 7 por ciento, y mercancía general diversa, 12 por ciento. Excluyendo los primeros, se observa que el Tráfico Total ha experimentado un aumento superior al 2 por ciento.

No sólo hay que destacar la buena situación del puerto en el conjunto del Mediterráneo, sino también su excelente ubicación en la península: tiene unas proximidades densamente pobladas, además de ser cercano a Madrid, principal centro productor-consumidor. Sin embargo, esta espléndida situación, que ofrece la posibilidad de un aumento extraordinario de tráfico, se ve contrarrestada por varios aspectos que retraen a los usuarios, haciéndolos preferir otros puertos. Estos as-



**LOS PRINCIPALES INCONVENIENTES
DEL PUERTO DE VALENCIA
SON EL ALTO COSTE Y LA CONGESTION**

	AÑO 1982	AÑO 1983	DIFERENCIA	%
1. PASAJEROS (Número)	293.156	300.523	7.367	2,51
2. BUQUES ENTRADOS				
2.1. Número	3.956	3.819	- 137	- 3,46
2.2. Arqueo (T. R. B.)	22.025.323	21.307.126	- 718.197	- 3,26
3. MERCANCÍAS (Toneladas)				
3.1. Cargadas	3.529.330	3.868.481	339.151	9,61
3.2. Descargadas	4.724.425	4.424.481	- 299.944	- 6,35
3.3. Transbordadas (1)	—	—	—	—
3.4. TOTALES	8.253.755	8.292.962	39.207	0,48
3.5. Productos petrolíferos	1.446.584	1.341.744	- 104.840	- 7,25
3.6. Mercancías no petróleos	6.807.171	6.951.218	144.047	2,12
4. AVITUALLAMIENTO (Toneladas)	194.421	176.008	- 18.413	- 9,47
5. PESCA (Toneladas)	2.872	3.252	380	13,23
6. TRAFICO TOTAL (3.4) + (4) + (5)	8.451.048	8.472.222	21.174	0,25
7. CONTENEDORES				
7.1. Unidades (Teus)	188.437	200.627	12.190	6,47
7.2. Toneladas	1.531.867	1.575.090	43.223	2,82



pectos negativos se centran, según los propios usuarios, en la dificultad de los accesos por congestión de los mismos y en el alto coste de las operaciones de carga y descarga. De acuerdo con esas quejas, se trata de un puerto extraordinariamente caro, a pesar de que las tarifas generales y especiales impuestas por la Junta han sido de igual o similar cuantía que en los otros puertos españoles de sus características. El Ministerio de Obras Públicas, en 1977, clasificó al Puerto de Valencia como el tercero de España, compartiendo esta categoría con Gijón, debido principalmente al equilibrio entre graneles sólidos y mercancía general diversa.

El Puerto Autónomo de Valencia presta sus servicios e instalaciones a 260 líneas marítimas regulares. De los 3.819 buques que entraron en el puerto durante el año 1983, con más de 21 millones de Toneladas de Registro Bruto, la mitad lo hicieron en trayectos de navegación exterior, con

más de 13 millones de T. R. B.

El tráfico de pasajeros ha experimentado un aumento próximo al 3 por ciento, que será sin duda superado con la nueva y moderna Estación Marítima. En cuanto al tráfico de

Las inversiones ascendieron a 1.800 millones en 1983

buques, se observan, dentro de un aumento importante ahora estabilizado, dos claras tendencias: el aumento en el tamaño de los buques, tanto en cabotaje como en exterior y el incremento de la especialización. Actualmente entran car-

gueros, mixtos, graneleros, tanques, portacontenedores puros, transbordadores y de peaje.

Dos grandes marcas mundiales, Ford y General Motors, utilizan el Puerto de Valencia para canalizar gran parte de las exportaciones de los automóviles que fabrican en España. Su incremento durante el año 1983 fue superior al 2 por ciento. Especialmente destacado ha sido el incremento del tráfico de Contenedores, próximo al 7 por ciento, con el que se han rebasado los 200.000 T. E. U. La mitad de este tráfico se ha movido en la Terminal de Contenedores.

El Comercio Exterior a través del Puerto de Valencia ha girado de una de una forma significativa en relación con Estados Unidos, 30 por ciento; Arabia Saudita, 18 por ciento; Costa de Marfil, 4 por ciento; Brasil, 3 por ciento, y República Sudafricana, 3 por ciento. En cuanto a las mercancías, algunos aumentos importantes son los aceites vegetales, 59

por ciento; vinos y alcoholes, 53 por ciento, y carbones, 10 por ciento.

Entre las funciones no estrictamente comerciales del Puerto de Valencia, la pesca, a pesar de su poca relevancia comparada en el conjunto español, es la más importante. Además, el puerto cumple funciones de avituallamiento y recreativo-deportivas. El corto número de embarcaciones dedicadas actualmente a la pesca y el parco volumen de capturas, en relación con el total nacional, no quiere decir que su movimiento pesquero haya sido siempre tan escaso. Hasta 1950, el Puerto de Valencia tenía mayor importancia pesquera que el resto de los puertos valencianos; no obstante, su debilidad en este aspecto se vio acrecentada en los años 50 y 60. Actualmente sigue disminuyendo el total de pesca desembarcada, insuficiente para el abastecimiento ciudadano, por lo que se lleva pescado de otros puertos de España.

Dentro del capítulo de inversiones, el monto certificado en el año 1983 se aproxima a los 1.800 millones de pesetas, frente a los 677 millones de 1982. De estas inversiones hay que destacar, por su entidad económica y futura trascendencia operacional, las obras del Nuevo Muelle en la Dársena Norte que, con sus 16 metros de calado y 600 metros de línea de atraque, ofrecerá unas condiciones excelentes al tráfico de graneles.

Finalmente, hay que señalar que todos los muelles del Puerto están enlazados entre sí y con las vías exteriores al Puerto por una calzada de 10 metros de anchura, con firme de hormigón asfáltico y que recorren dichos muelles en sentido longitudinal. La pujanza del Puerto de Valencia se manifiesta, fundamentalmente, en la ampliación de las relaciones marítimas, especialmente con el exterior, y en la intensificación de las relaciones terrestres con el «hinterland».

S. V.

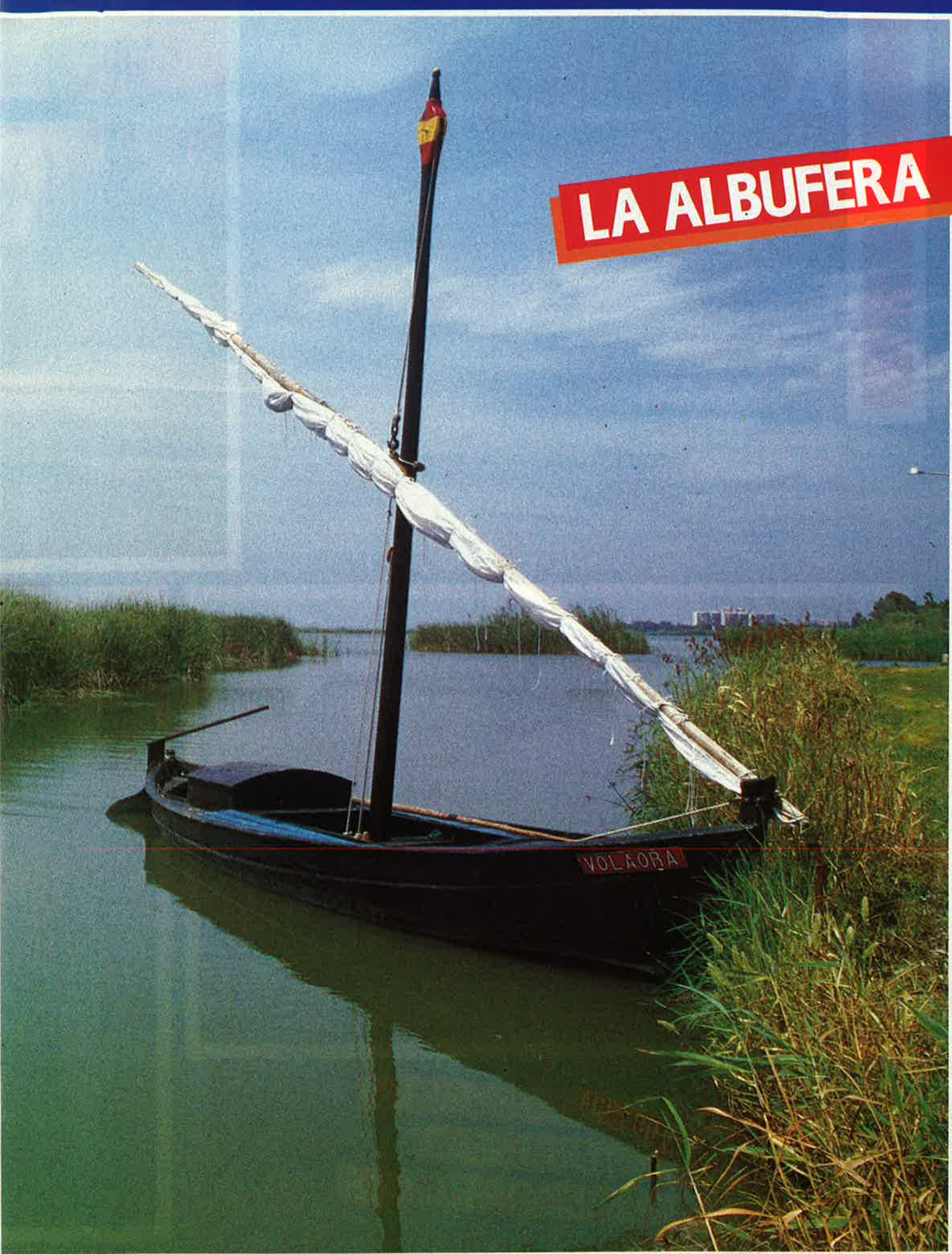
Fotos: Antonio Girbés



Albufera, en árabe, quiere decir mar chica. La de Valencia nació cuando las arenas cegaron el paso del Mediterráneo a una pequeña bahía. Durante siglos ha sido lugar de paso de cientos de aves migratorias, y centro de un rico y fascinante ecosistema. Hoy, el lago se convierte en un vertedero, cuya degradación —si no se toman medidas urgentes— puede ser irreversible. Hay proyectos en marcha y una agria polémica.

Un viaje sin retorno

LA ALBUFERA



A lo mejor ya ha desaparecido esa costumbre, pero en los años sesenta, cuando el automóvil era el primer escalón —aquí más que en otras partes, si cabe— para la felicidad, a los valencianos les encantaba invitar a los forasteros a dar un paseo por la prometedor carretera de Valencia a Cullera. A la altura de alguno de los puentes levantados sobre los canales de desagüe de La Albufera, detenían el coche y hablaban de Blasco Ibáñez. «¡Cañas y barro!», exclamaban misteriosos o ensoñadores, unas veces habiendo leído la cosa —allá cuando la República— y otras sin ni siquiera haberla leído.

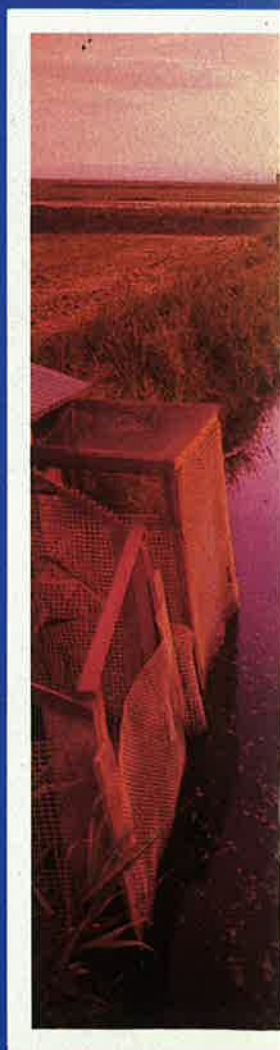
Se recomendaba muy especialmente la hora del atardecer, cuando el sol caía —tal vez, sigue cayendo, hace mucho que no voy a esas horas por allí— sobre las aguas del lago y lo inundaba todo de escarlatas, dejándolo esplendoroso. Ese gusto por el lago en llamas lo habían impuesto los vendedores de postales locales y los técnicos de folletos turísticos, que repartían el *mot d'ordre* en varios idiomas. Tanto los artistas de las postales como los técnicos de turismo habían visto, unos años antes, aquel atardecer espléndido y

escarlata (en ese caso, O'Hara) con el que terminaba la primera parte de «Lo que el viento se llevó».

Los valencianos, cumpliendo el breve ritual, aceleraban el automóvil y se iban conmovidos a comerse una sepia en cualquier parte. A veces, la suerte les acompañaba y una barca cruzaba sobre las aguas gelatinosas entre la red de rayos de sol poniente y, entonces, sí que La Albufera había sido verdaderamente igual que una postal.

Durante decenios, La Albufera fue para los valencianos un punto de referencia tan obligado como el Torna a Sorrento para los nacidos en Nápoles: ha costado un capital de verbos en los juegos florales y torrentes de sentimientos vagamente relacionados con la infancia y la mare por vaya usted a saber qué motivos, porque lo que es nacer, no conoce a nadie que haya nacido en sus orillas, aunque debe haberlo.

Para los demás peninsulares, la Albufera fue —hasta que el desarrollo trajo el turismo interno y la posibilidad de una paella familiar en la playa— el gran lago de la Península Ibérica que se hallaba si-



LA ALBUFERA: UN VELO DE ELOGIOS PARA UNA POSTAL ESCARLATA



tuado en alguna página de los manuales de geografía. Nada es grande o pequeño así, en abstracto, sólo en comparación con sus semejantes, y no hace falta recordar que España es un país de decanos: no son, pues, broma estas casi 3.000 hectáreas de agua y barros cubiertos por los carrizos.

Albufera es palabra árabe y, al parecer, quiere decir algo así como marecito, o mar chica. Cuando la barra litoral arenosa —hoy llamada Dehesa del Saler— se cerró, quedó aislada del mar grande una bolsa de agua que, en tiempos de la conquista catalana, alcanzaba la superficie de unas 20.000 hectáreas. Como en una pesadilla asiática, las aguas del Turia —al norte— se fundían por un complicado sistema venoso con las del Júcar —30 kilómetros al sur— y aún más allá, hacia los solitarios marjales y lagos que alcanzaban el pie del castillo de Beirén, la fortaleza de Gandía. Realmente, como en tantas otras zonas del Mediterráneo, mar y tierra se separaban, en Valencia, por un ambiguo universo de aiguamills, que no eran exactamente ni una cosa ni otra.

La Albufera propiamente dicha —el lago y su entorno— se prolongaba sobre todo hacia el sur, en un universo de arrozales y pantanos. Durante siglos —y desde la conquista de Valencia por Jaime I— fue coto privado de caza y fuente de beneficios para la corona, que se aprovechaba de las rentas generadas por la pesca. En pleno siglo XX, cuando la extensión se había dividido ya por seis, Alfonso VIII vendió el lago a la ciudad de Valencia por 1.000.000 de pesetas. Desde entonces, lago y barra litoral pertenecieron a una Corporación que, en cierto modo de interesada locura, acabó por parcelar buena parte de la barra litoral, sembrando un bosque de apartamentos entre las ramas del sorprendente bosque mediterráneo. Fue el tiro de gracia que rompió definitivamente en la tierra el equilibrio que ya el agua había perdido.

En la Albufera se cazaban patos y dicen los manuales que entre sus carrizos aterrizan hasta 250 especies de aves, que invernan, nidifican o, simplemente, utilizan el lugar como etapa en sus migraciones entre Europa y África. No saben dónde se meten, esos pájaros de Dios. Si los señores de la Estación Ornitológica alcanzasen a comunicarse con las aves, se verían en la ineludible obligación moral de prevenirlas de que humedecen sus bellas plumas en un gigantesco depósito que recoge los residuos arrojados por cientos de miles de personas y que alcanzan un volumen de unos 36.000 kilogramos de materia orgánica por día, a los que hay que sumar los envíos directos o indirectos de miles de







industrias situadas en la zona, así como una sustanciosa aportación de los plaguicidas que utilizan los labradores y que las aguas arrastran.

La guerra entre labradores y pescadores fue una constante en estos parajes, cuando los pescadores tenían la fuerza que les proporcionaban decenas de miles de kilos de anguilas cada temporada y cientos de miles de kilos de llisas, teneas, llobarros... Las barcas amarraban en los puertos interiores de Silla, Catarroja y El Palmar. Desde el siglo XIII hasta el XX, los pescadores fueron los señores del lago: a principios de este siglo, los labriegos empezaron el cerco, ganando espacio para el arroz. En 1940, la isla de El Palmar quedó unida a tierra, perdiendo su insularidad. Después, los valencianos fueron viendo la agonía, a cada nuevo frenazo del automóvil, de llisas, teneas y llobarros... La fauna acuática de la Albufera desaparecía, mientras sus paisanos de tierra, desde sus dos piernas de animales civilizados, seguían señalando el horizonte, los atardeceres en que venían amistades de fuera, mientras con la mano que les quedaba libre se llevaban un pañuelo a la nariz. Pasó la moda de hablar de Blasco Ibáñez, hasta que lo pusieron por televisión, y entonces valencianos y forasteros pudieron entenderse en un lenguaje común. Ya se sabe que los valencianos son sentimentales: tal vez por eso destruyen sin parar cualquier huella del pasado, para así po-

como eufemismo el calificativo de dudosa— han proliferado en la barra que separa el mar de dentro del mar de fuera, dando a los alrededores del lago un creciente aspecto suburbial.

Incluso la dieta de los pueblos de las riberas se ha visto profundamente alterada, por la escasez y degradación de las especies animales del lago: los all-i-pebres de tenca, llisa y anguila han pasado a ser un recuerdo o una aventura al alcance de los turistas. La gamba amb bleda (gamba de agua dulce con acelga), que era plato obligado en las familias modestas, ha desaparecido. Las ranas —en cualquiera de sus variedades gastronómicas—, que formaban parte de la cocina de cada día, son una fantasía casi tan lejana como la de los dragones medievales y su penacho de fuego en la garganta. La paella con anguila, con pato de la Albufera, con rata de marjal, pertenece al estadio del recuerdo, ése que tanto parece gustarles a los valencianos.

En 1982, una exposición sobre «La Albufera, el medio y el hombre» tuvo la virtud de poner a la desesperación un punto de esperanza. La Administración calculaba que la salvación del lago y su entorno exigiría una inversión de varios miles de millones de pesetas, el precio de un vermut con olivas de Alcoy a cada valenciano. Tal vez, un costo excesivo. Las primeras medidas —el colector Oeste—, desviando las aguas contaminadas de Alcácer, Picassent y Silla directamente al mar, han sido fuente de polémicas. Los ecologistas piensan que había que depurar y regenerar previamente el degradado lecho del lago, sobre el que yacen toneladas de materias contaminantes. En cualquier caso, los valencianos han bajado la vista desde la línea del horizonte y han empezado a mirar la Albufera sin el velo rojizo de los atardeceres: a plena luz del día; y han descubierto —o han fingido descubrir— que el soporte de tantas de sus melancolías es un gigantesco vertedero. Dicen que la consciencia es el primer paso hacia la salvación en cualquiera de las religiones que en el mundo han sido. Ojalá también lo sea en este caso y que éste —el caso— no esté definitivamente perdido.

Hoy por hoy, los pájaros se posan sobre boyas que son flotantes botellas de plástico, sobre azoteas de cemento y, a veces, sobre alguna pelota perdida entre las hojitas de césped del campo de golf. Son tres modos más o menos brutales de degradación, pero tres modos de degradación.

Rafael MAGRANER

Fotos: G. G. y Antonio Girbés

EL LAGO EN LLAMAS O LO QUE EL VIENTO SE LLEVO

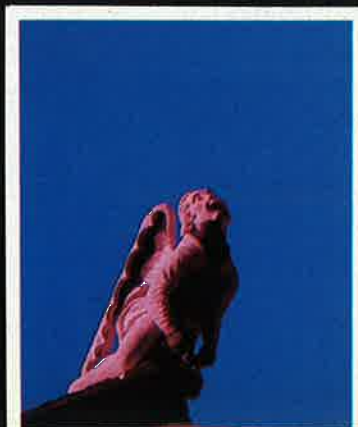
Siempre se ha recomendado la hora del atardecer para contemplar la Albufera. Es entonces cuando cae el sol sobre las aguas del lago y lo inunda todo de escarlatas. Una hermosa imagen que los técnicos en turismo ya habían descubierto, años atrás, en «Lo que el viento se llevó».

der tener la suerte de añorarla luego con desconsuelo. Los miles de kilos de anguilas y los cientos de toneladas de peces que se pescaban cada año en las aguas de la Albufera son un recuerdo más para anotar en la agenda de la añoranza de los valencianos.

La Albufera no era una unidad independiente, era únicamente el centro de un ecosistema complejo que incluía la gran superficie de arrozales que prolongaban su entorno. Pero también el arroz ha entrado en una crisis que parece irreversible. La gran ciudad y el proyecto de «rivierra» turística contribuyeron a apretar definitivamente la tenaza que estrangulaba el lago: urbanizaciones de apartamentos, restaurantes y fondas— siempre construidas en una arquitectura que admite



**UNA CASA CONVINIENT
AL GRAU DE LA MAR EN
LA CUAL LES VELES, REMS
I EXARCIES E ALTRES
COSAS QUE SON DE LA
CIUTAT...**



Lonja y atarazanas

La Lonja de la Seda es algo más que uno de los más bellos edificios del gótico civil con los que cuenta Valencia. Es la historia de un comercio que dio vida a tantas fortunas. Y, a su lado las Atarazanas, capaz de contar la otra cara de esa historia.

EL ORO DE LA HISTORIA

LAS Atarazanas y la Lonja de la Seda o Nueva, como se cita en documentos antiguos, son dos edificios pertenecientes al gótico civil que están muy estrechamente relacionados entre sí por razones económicas, pues en nada se asemejan en sus aspectos artísticos o funcionales. Las primeras se construyeron expresamente para el almacenaje de algunas propiedades de la Ciudad, mientras que la otra funcionó, y aún sigue haciéndolo, como centro catalizador del comercio valenciano desde su fundación en la Alta Edad Media hasta nuestros días. La singladura de ambas a lo largo de la historia se halla en constante vinculación.

En cuanto a las primeras referencias que tenemos sobre construcción y uso de atarazanas en Valencia nos las provee el vocablo de procedencia árabe *drassana* —*dâr-al-sinaa*—,

que en esa lengua tiene el significado de «casa de construcción». Siguiendo esta etimología se ha pensado que los musulmanes ya poseyeron este tipo de construcciones que sin duda, posteriormente, utilizaron los cristianos tras despojar a aquéllos de sus territorios y otras propiedades. El primer dato histórico que poseemos nos lo da, algunos años más tarde, Ramón Muntaner, cronista de corte, que en su *Cronica* nos confirma lo que arriba hemos indicado, pues Pedro III el Grande mandó reparar sus *dressanes* entre las que se encontraban las de Valencia, junto con la de Barcelona, Tortosa y Cullera. Estas atarazanas citadas en la crónica no son las que en la actualidad están ubicadas en el Grao de la Mar, junto a la iglesia del Cristo, sino las que, como apunta Almela i Vives (1953), debieron de ser las situadas intramuros de la ciudad en el en-



Lonja y atarazanas

torno de las calles Barcas, Nave y de la que se llamó de la Taraçana que se extendía desde la actual calle de Poeta Quintana hasta la plaza de Teuán. Los documentos las mencionan frecuentemente, pero no siempre con la necesaria claridad para distinguirlas de las actuales, situadas junto al mar.

El Consejo de la Ciudad, reunido el jueves 27 de agosto de 1338, acordó que: fos feta una casa conivent al Grau de la Mar, en la cual les veles, rems i exarcies e altres coses que son de la Ciutat bonament pusquen estar per esquivar loger de cases, jassia que en lo dit Grau a present no haja casa sufficient a ops de les dites coses, que, resumido, viene a decir que se construya un edificio para guardar velas, remos, jarcias y otras cosas (pertrechos) que eran propiedad de la Ciudad, con el fin de evitar alquileres de casas y porque en ese momento no había un lugar que se adecuara en amplitud para guardar tales pertenencias. Este es, en realidad, el origen de las actuales Atarazanas que no debieron construirse siguiendo un plan previamente establecido y de una sola vez, sino poco a poco, y debido a las exigencias de la necesidad. En el Manual de Consells del Archivo Municipal de Valencia, se hace referencia a constantes mejoras y reparaciones que desde finales del siglo XV hasta el último tercio del XVII sufraga, indefectiblemente, la Lonja Nueva.

A lo largo de los años fueron realizándose obras tanto en el pavimentado como en las cubiertas de los cinco cuerpos que componen las actuales Atarazanas. Después de la Guerra de Sucesión, una de sus naves fue depósito de sal o alfolí, con el subsiguiente deterioro dada la corrosividad de este producto. Años más tarde, tras haber pasado éstas a manos de la Real Hacienda en

1802 por una deuda contraída por el Ayuntamiento, se reutilizó otra de sus naves como almacén de sal, frente a las protestas de los ediles que se basaban en el estado en que habían quedado el siglo anterior. En 1840, el Estado las vendió a particulares, que hicieron diverso uso de ellas. No es de extrañar, pues, que el aspecto exterior de las mismas nada o poco tiene que ver con su semblante primitivo, dado que los, hasta hace poco, propietarios embellecieron las fachadas de las naves al gusto de las modas del momento; tal es el caso de una de ellas que se utilizó, en parte como vivienda, y otra que sirvió para albergar el cine Alhambra, en las que aparecen restos de modernismo y del estilo de los años 30. En los otros casos, al ser usadas como talleres y almacenes de hierros, la funcionalidad arquitectónica ha impuesto ventanales y portales que ciegan, en gran parte, su aspecto exterior.

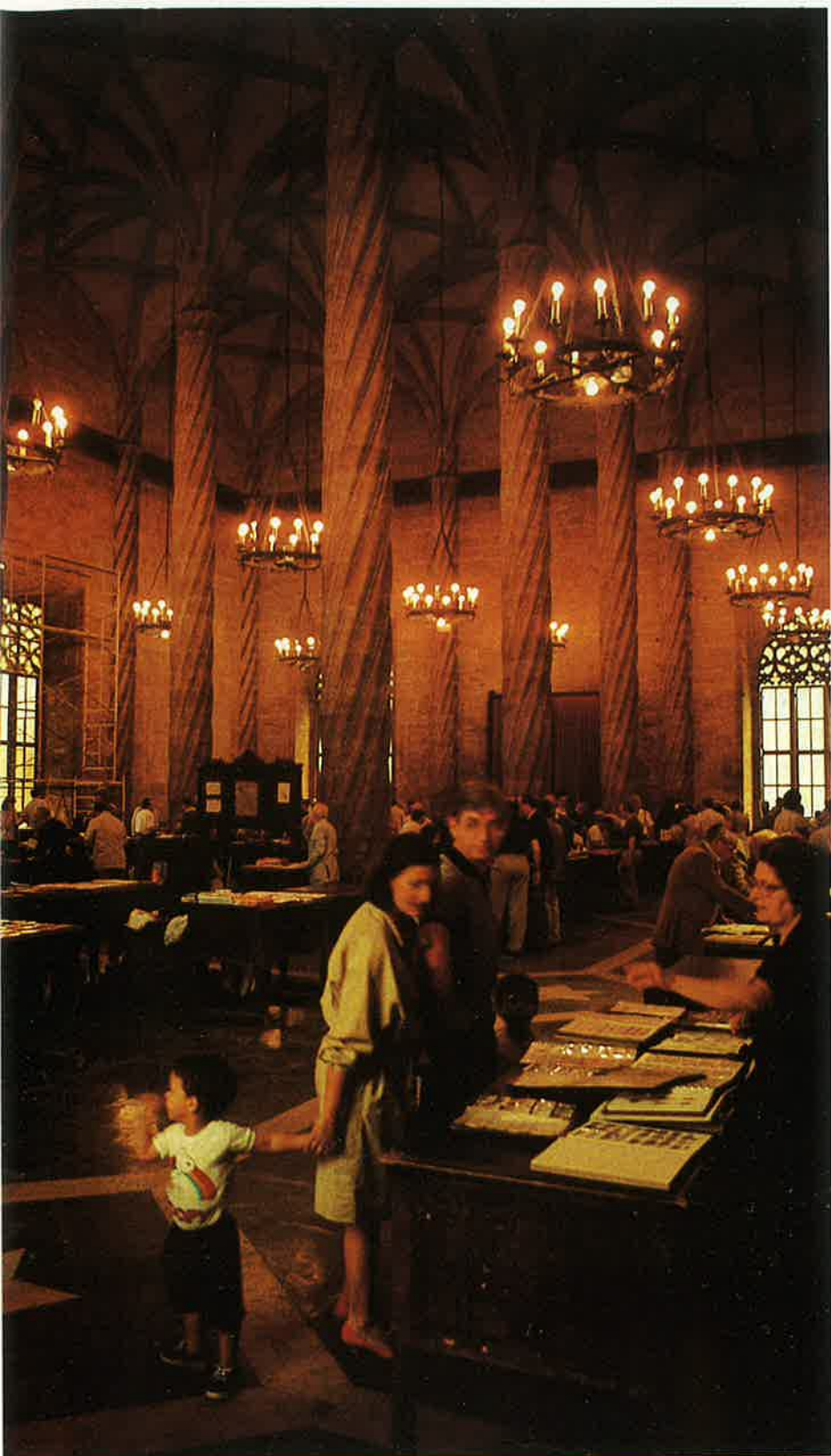
Siglo y medio después de que se iniciaran las obras de las Atarazanas, y unos diez años antes de que Cristóbal Colón saliera en busca de una nueva ruta para el comercio con las Indias, se ponía en la ciudad de Valencia la primera piedra de uno de los más bellos edificios del gótico flamígero civil europeo. El hecho de que el Consell de la Ciutat hiciera hincapié en que fosa molt bella e magnífica e sumptuosa, que sia honor e ornament de aquesta ciutat, hace pensar en la rivalidad comercial existente entre algunas ciudades mediterráneas de la Corona de Aragón que construyeron sus respectivos edificios para albergar las lonjas de mercaderes con la suntuosidad y grandeza que el esplendor económico y el auge del comercio marítimo conlleva. En Barcelona se finalizaron las obras de la Lonja, dirigidas por Pere Arvei, en 1392; la de Palma de Mallorca se construyó sobre

un proyecto de Guillem de Sagra, concluyéndose las obras en 1498. La dependencia, desde el punto de vista artístico, de ésta con la de Valencia, resulta evidente por la resolución arquitectónica de ambas Salas de Contratación y de los elementos decorativos de algunas de sus fachadas. Sin embargo, la construcción valenciana, encargada al más prestigioso maestro de la Corona de Aragón, el gerundense Pere Compte, es superior en audacia arquitectónica y simbólica, pues toda ella rezuma la belleza propia del barroquismo del gótico final.

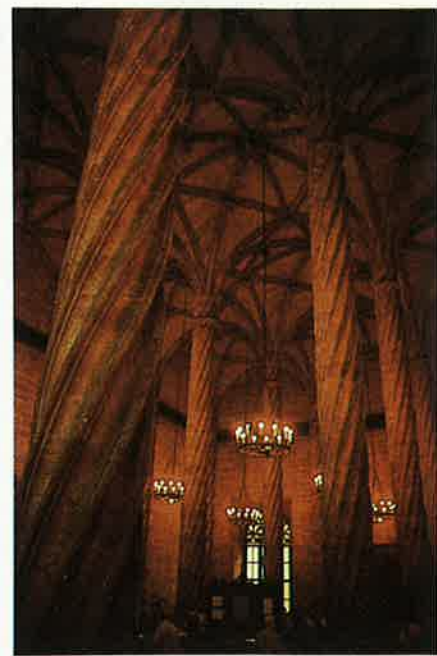
Actualmente se entra a la Sala de Contratación de la Lonja de Valencia a través de la portada que recae a la plaza del Mercado. Una vez dentro de la Sala, nos encontramos con un pétreo «bosque de palmeras», compuesto por ocho columnas helicoidales exentas que con bordón en soga sobre las aristas intensifica el efecto de ligereza y altura. El recurso de adosar, o mejor dicho de insertar, 16 columnas sobre la desnudez de los muros, a más de eliminar cualquier sistema de contrafuerte exterior, anima el conjunto convirtiéndose el salón en un prodigio de equilibrio no exento de significación simbólica, comprensible en el contexto humanístico de la época, según ha interpretado, muy acertadamente, el profesor Aldana (1973-1974). Otras portadas, de igual belleza que la ya descrita, soportan decoraciones fitomórficas, escatológicas, soteriológicas, alusivas al amor carnal, etc., en las que no dejan de aparecer alusiones a Cristo Rey, Cristo junto a David y Sansón, y arcángeles. Grandes ventanales, integrados en el conjunto decorativo de sus fachadas, dan paso a una luz aterciopelada que realza la plasticidad del interior.

J. L. IZQUIERDO VIDAL
Fotos: Antonio Girbés



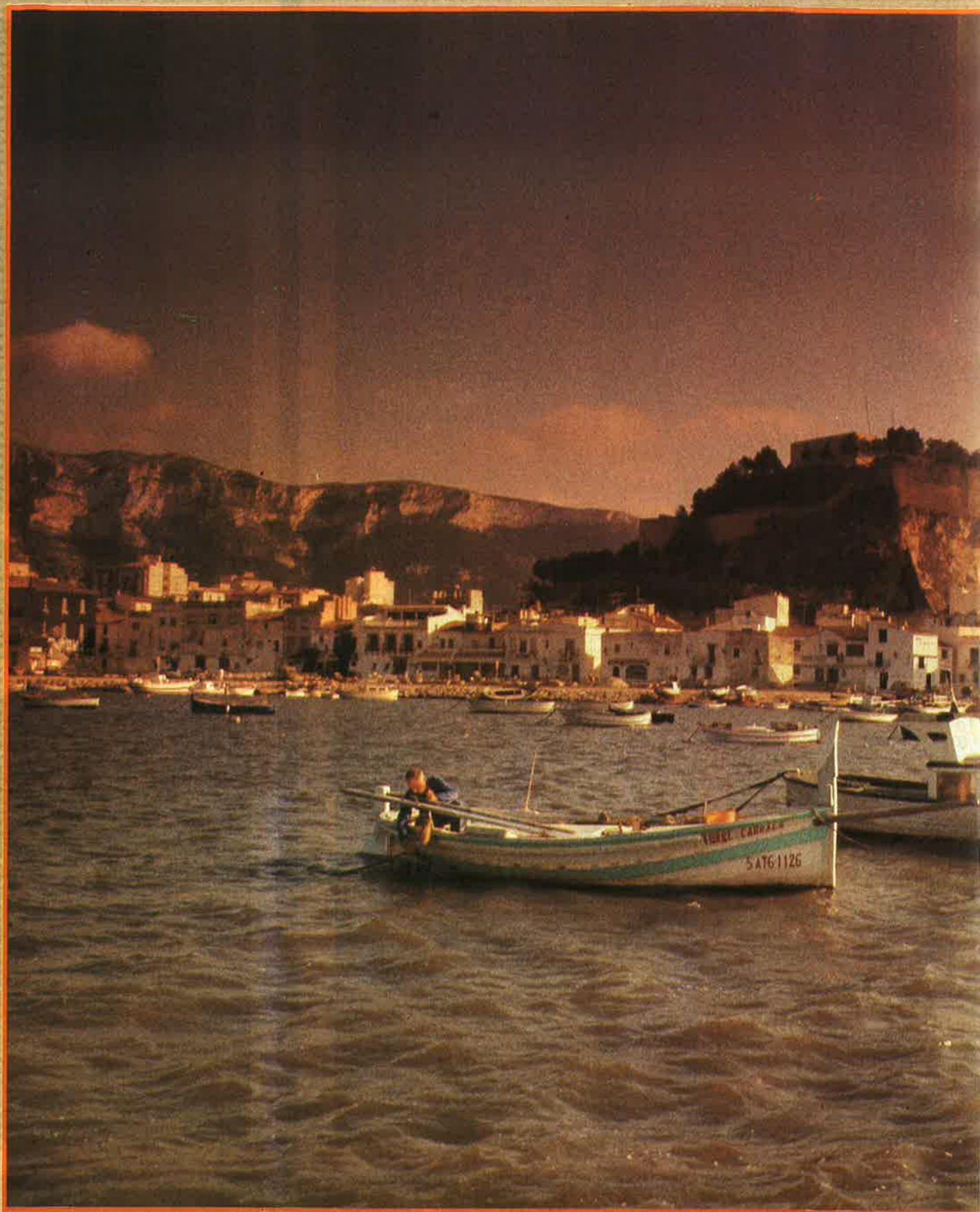


Las proporciones del edificio responden a un código iniciático emanado de la Biblia que sacraliza el espacio de la lonja.

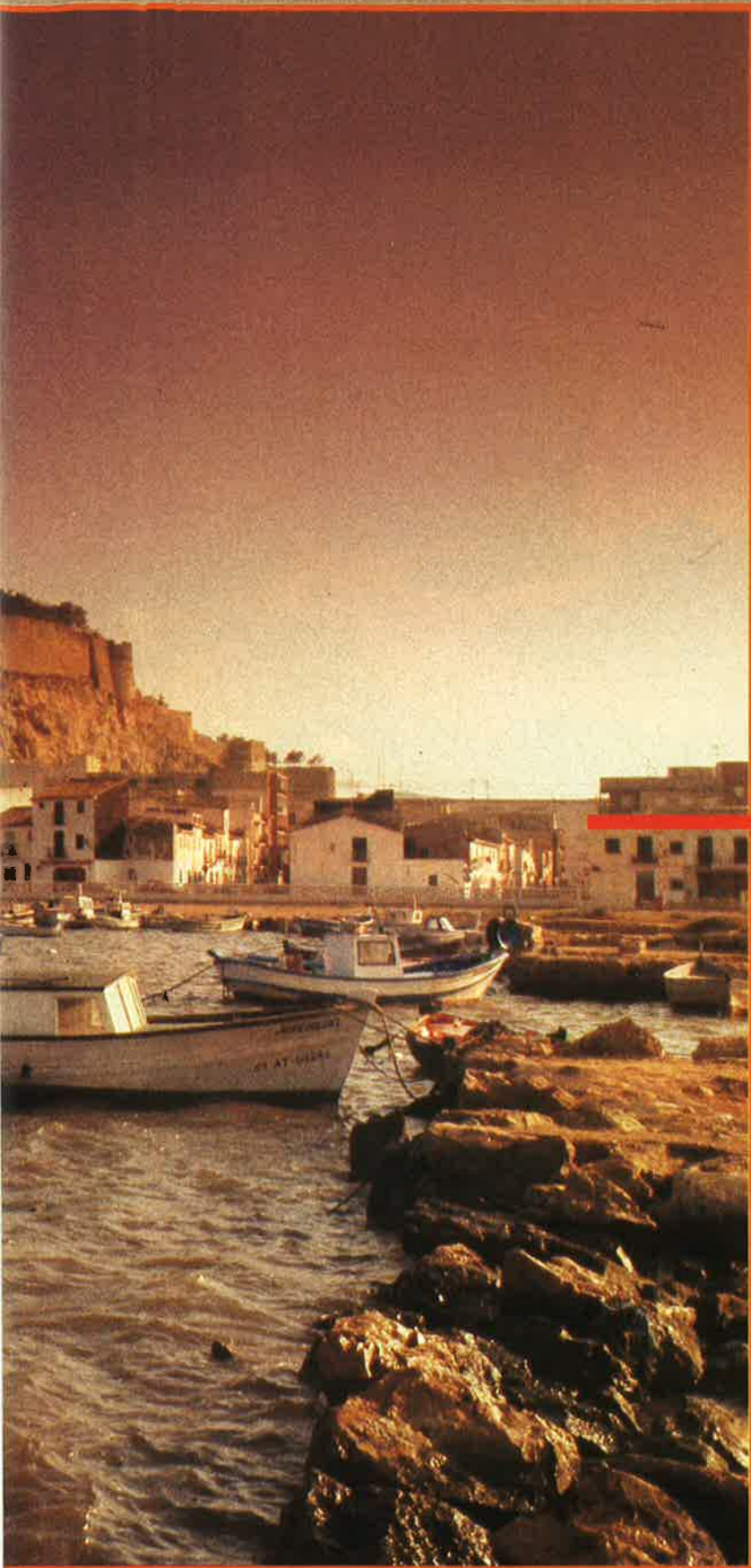


**LONJA Y ATARAZANAS
SON DOS DE LAS MAS
BELLAS MUESTRAS DEL
GOTICO CIVIL DE LA
CAPITAL VALENCIANA**

DENIA



CERCA DEL PA



Hace más de dos mil años, los griegos llamaron a esta comarca «Hemeroscopion» —el mirador del día—, porque era la primera tierra peninsular que descubrían desde sus naves. Luego, Denia fue capital de un reino musulmán y próspera

PUEBLOS DEL MAR

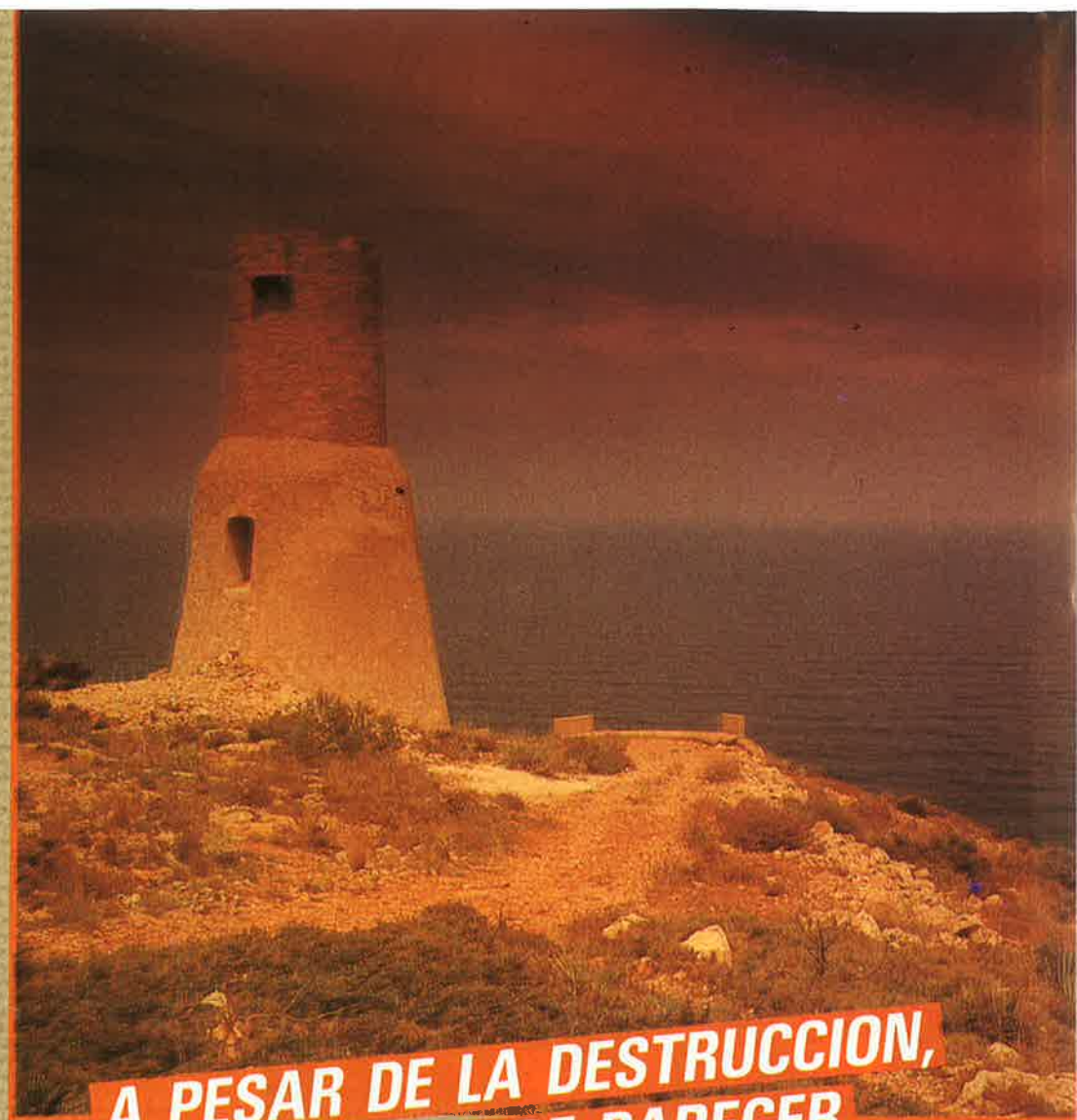
ciudad exportadora. En la actualidad, decenas de miles de turistas se tuestan en sus playas y los posmodernos han encontrado aquí un pretexto de evasión. La historia se amontona misteriosamente en ciertos lugares privilegiados.

PARAISO

DESDE hace unos años, Denia ha empezado a parecerse un poco a Cullera, a Castelldefells y a Moratalaz. Quizás menos a Moratalaz que a Cullera, porque conserva la flora característica de las latitudes mediterráneas y una humedad en el aire que huele a misteriosa sal. Denia se parece a Moratalaz —que nunca tuvo pretensión de ser original— porque, al pie de las colinas donde las araucarias y las palmeras abrazan las aristocráticas villas, le han crecido hace apenas unos años cubos de hormigón y ladrillo, en los que, con la luna de San Juan, se instala gente venida de todas partes del mundo. Es una enfermedad común a cualquier lugar que se asome al mar, como la filoxera lo fue, años atrás, de todas las cepas. En Denia es una enfermedad reciente, porque ha llegado cuando la ciudad ya estaba harta de vivir.

Hace dos mil años, los griegos que abandonaban Ibiza a bordo de sus cóncavas naves, buscaban en el horizonte una pirámide azulada que flotaba sobre las aguas y a la que llamaron Hemeroscopion: el mirador del día. Por entonces, en Denia se importaba, se exportaba, se pescaba; y, desde entonces, la historia se ha empeñado en recalcar al pie del Montgó, ese soberbio mojón calcáreo que mira Ibiza y se ve desde Ibiza. Hay puntos que son como cebos para la historia: la llaman, la seducen, la detienen, la atrapan. Es un fenómeno que no sólo sirve para algunas grandes ciudades como París, sino también para otras pequeñas, pero cuyo nombre aparece como referente continuo en mapas, mármoles y pergaminos.

Hace no muchos años, desde las ventanillas del pequeño tren que recorría la costa, el



**A PESAR DE LA DESTRUCCION,
DENIA PUEDE PARECER
UNO DE LOS POCOS PARAISOS
QUE AUN SON POSIBLES**

viajero descubría, por encima de las lomas cubiertas de viña, la línea azul del mar, a veces rota —según cuentan los poetas de la época— por la blancura de una vela latina. La ciudad dormía al pie de las ruinas de un castillo y un puerto de aguas claras y tranquilas servía de puerta a un traspais de naranjas y moscateles. Sobre los tejados, los campanarios de las iglesias y, entre las casas, las ruinas de viejas construcciones de inclassificada época: pedazos de un muro árabe, de un cimientado romano, de un ánfora griega. La historia se había amontonado sin barrerse.

Era una ciudad fronteriza: el oeste recibía la punta de lanza

de un hinterland agrario y feraz. Al este, y de espaldas a tierra, una colonia marinera vivía en casas blancas con un pie en Calpe, en Ibiza o en las costas del norte de Africa, compartiendo la lengua de su «koiné». Al norte, la huerta de Valencia, que moría en los interminables arenales del golfo y, al sur, los acantilados de La Marina, creciendo hacia los cabos de San Antonio, La Nao y el Peñón de Ifach. En el centro de la ciudad, bajo el ensanche que se cubrió con las tupidas copas de los plátanos, una ciudad de negociantes y rentistas se sentaba, desde la mañana, en las terrazas de los cafés y, por las noches, jugaba

a la ruleta o al bacarrá. Casas exportadoras, casas de amor, casas de juego. La pasa moscatel de Denia tenía un lugar en los mercados del norte de Europa y los dianenses se sentían orgullosos de su mistela. Digamos que, ya por entonces, era una ciudad próspera, que pasaba los domingos de invierno al sol, con unas botellas de vino y unas docenas de erizos. Las viejas mansiones entornaban sus postigos de madera y, en algunas, había molduras de estilo francés, piano en el salón y biblioteca.

Las torres vigías de la costa miraban al mar, decrepitas, olvidadas viejas invasiones berberiscas. En algún lugar del subconsciente colectivo quedaba la certeza de una ascen-



Las torres vigías de la costa miraban al mar decrepitas, olvidadas viejas invasiones berberiscas. En algún lugar del subconsciente colectivo quedaba la certeza de una ascendencia mora, de un reino que también —siempre, según los cronistas— fue próspero y feliz. Los campesinos, a veces, al labrar la tierra descubrían unos pequeños cuchillos, con la hoja acribillada por agujeros, que debieron provocar, cuando se usaron, heridas mortales.

dencia mora, de un reino que también —siempre, según los cronistas— fue próspero y feliz. Los campesinos, a veces, al labrar la tierra descubrían unos pequeños cuchillos, con la hoja acribillada por agujeros, que debieron provocar, cuando se usaron, heridas mortales.

La guerra incivil sometió la ciudad a frecuentes bombardeos. Hubo varios muertos y algunos edificios que se hundieron. Sobre esos solares se construyeron, cuando llegó la oleada del turismo, algunos de los bloques de apartamentos, que hoy han roto definitivamente la vieja armonía de población al pie de una colina; porque, si la guerra trajo algunas destrucciones, fueron los años sesenta los que cambiaron la fisonomía de una villa que se había ido haciendo poco a poco. Al ritmo del twist cayeron las primeras casas con portalones de tosca —la piedra que se extrae de los acantilados— y los barrios más ca-

racterísticos sufrieron una insalvable destrucción.

Al borde de las rocas, emergieron las urbanizaciones, que fueron extendiéndose como mancha de aceite por las laderas del Montgó. Por si fuera poco, los agricultores sustituyeron los cultivos tradicionales por el naranjo. La ciudad —que nunca había contado con agua aceptable y que se nutría de la que le proporcionaban pozos y cisternas particulares— empezó a robar agua a sus vecinos. Ahora, cada verano, la población se multiplica por cinco, ocho o diez, mientras la colonia pesquera mengua el ritmo que le marcan las aguas de un mar moribundo.

Después de la guerra el movimiento de exportación tocó suelo. El puerto fue perdiendo fondo poco a poco y el ritmo de entrada y salida de barcos que no fueran pesqueros languidecía. Durante muchos años, los dianeses tenían —como los italianos de fin de

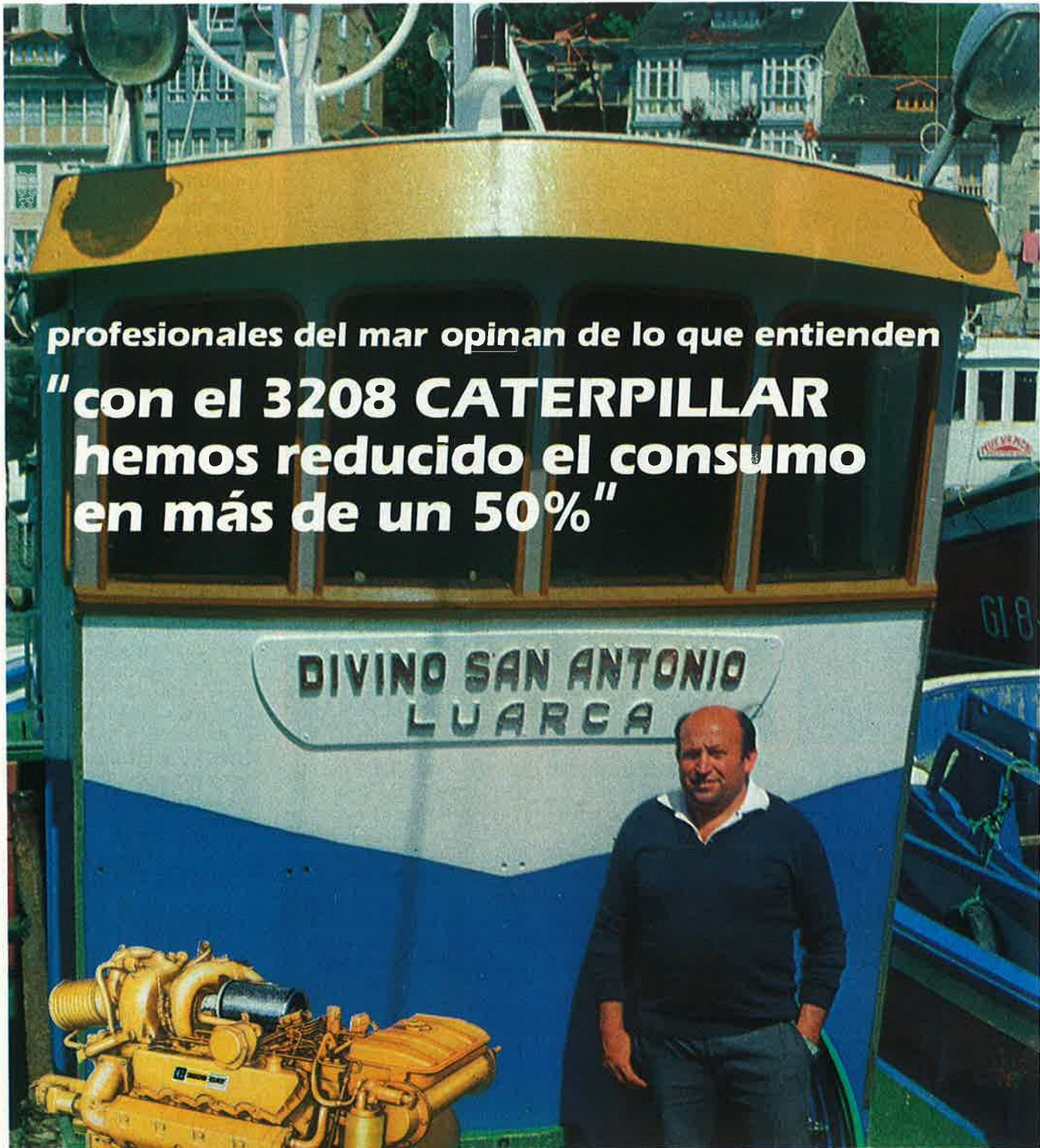
guerra— un sentimiento de irredentismo. Estaban convencidos de que el puerto de Gandía les había quitado el tráfico y que ellos pagaban su excesivo republicanismo. La verdad es que el fin de la guerra incívica y la mundial dejaron en la cabeza de la gente vagas leyendas que su posición privilegiada posibilitaba. Por ejemplo, una carretera que cruza el Montgó sin conducir a parte alguna habría sido construida —según esas leyendas que la historia no ha sistematizado— por agentes alemanes que vigilaban desde la mole gris el golfo de Valencia. De hecho, junto al mar aún se levantan las tapias comidas por el salitre de un cementerio inglés, que recogió en su día los cadáveres de los naufragos de algún barco torpedeado frente a las costas. Son restos de los castillos de la infancia que limitan con el horizonte de los sueños. Quedan, además de las tapias, las copas puntiagudas de los cipreses en

el silencio tórrido del verano. Al parecer, los cadáveres fueron trasladados por sus familiares a Inglaterra. Historias comunes a tantos pueblos...

Es una historia común, a tantos pueblos del Mediterráneo. De vez en cuando, arden los matorrales y pinares del Montgó y el incendio se prolonga hasta que el fuego se refleja en el mar, bajo los acantilados.

Entre tanto, los escritores escriben, los pintores pintan, los alemanes toman sangría, los madrileños consumen arroces a banda, las francesas se tuestan al sol y los dianeses ven, con indiferencia —que ellos mismos reconocen—, como de su pueblo apenas queda nada. Sin embargo —y no se sabe bien por qué—, Denia sigue siendo muy hermosa, con su abandonado cementerio marino, y hay días de primavera en que se diría que éste es uno de los únicos paraísos posibles todavía. Las buganvillas crecen junto a los apartamentos y, en las noches de verano, hay algunos lugares en que aún puede aspirarse el perfume del galán de noche. Además, la piedra, el verde y el mar de Denia tienen un tono muy especial.

Rafael MAGRANER
Fotos: Antonio Girbés



profesionales del mar opinan de lo que entienden
"con el 3208 CATERPILLAR
hemos reducido el consumo
en más de un 50%"


DIVINO SAN ANTONIO
LUARCA



Propulsores
CAT 3208 150 a 275 hp.

Más de 1.100 puntos de servicio en el mundo.

FINANZAUTO 

 **CATERPILLAR**

Central: Arturo Soria, 125
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12
28043 Madrid

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

DEL MAR A LA MESA

Por Manuel
MARTINEZ LLOPIS

REBASADAS las dunas y pinares que constituyen la dehesa de El Saler, marchábamos por la estrecha faja de tierra que separa La Albufera del mar, quedando a nuestra derecha las inmóviles aguas de la laguna que semejaban un inmenso plato de estañón sobre el que se deslizaba la mirada hacia una lejanía confusa, cuya contemplación producía una inefable sensación de paz, de tranquilidad, pues nada puede igualarse a la serenidad de este horizonte plano,



El «all i pebre»

Las anguilas para preparar el All i pebre han de ser atrapadas a primeras horas de la mañana.

de La Albufera

rectilíneo, en el que se vislumbran más allá del agua, sobre la otra orilla, medio escondidos en el tenue cendal de la calima, los blancos triángulos de las barracas que rodean el pueblo de El Palmar.

Los carrizos y cañaverales se reflejaban en el espejo gris azulado del agua, que se volvía verde plata en los arrozales. De tarde en tarde surgían repentinamente con gran estruendo, por detrás de las cañaliegas, un «collvert» o un «rotget», que se alzaban hacia la altura turbando la calma, mientras las negras barquichuelas de fondo plano seguían sesteando, inmóviles sobre el agua, llevandó a bordo los pescadores de anguilas que se resguardaban del sol con descoloridos quitasoles.

Pasada la gola de La Albufera, cerca del Perellonet, nos acercamos a una playa en la que el mar intentaba sacudir sus aguas, sin lograr más que ligeras ondulaciones que se

acercaban a morir sobre las dunas a las que adornaban durante unos instantes con sus exiguas espumas. Borrachos de polen y de calor, innumerables insectos revoloteaban entre la escuálida flora playera, añorando acaso el verdor oscuro de los naranjos que muy cerca brindaban su sombra acogedora.

Cuando llegamos a la quinta que era nuestro destino, todo dormía en la hora serena del mediodía estival: el mar, el aire, el gozquecillo agazapado

a la sombra de unas malvas reales, sólo velaban el verdorón, que en su jaula de cañas ensayaba trinos que se perdían en el silencio, y las mariposas que movían sus alas multicolores, morosamente, como abanicándose, ante la mirada indiferente del gato blanquirrubio que descansaba tendido en un arriate.

Bajo el umbroso parral, cuyas hojas dejaban pasar un remedo de brisa, sobre un suelo empedrado con guijos redondos y pulidos, entre macetas

en las que estallaban las flores rojas de los geráneos y las azules de las hortensias, se hallaba una mesa cubierta con mantel blanco y sobre ella un pan que se había dorado aquella mañana al calor del horno, unos cubiertos y un rueda de esparto que aguardaba el succulento manjar que se estaba preparando en lugar cercano. Se trataba del plato señero en la comarca albuferena: el «all i pebre de anguilas», que no se hace igual en parte alguna.

La experta cocinera estaba aviando unas anguilas mareas que habían sido atrapadas en las primeras horas de la mañana. Apartada de la pérgola bajo la que aguardaba la mesa, cerca de un macizo de cañas, una hoguera de sarmientos ardía alegremente bajo una cazuela dispuesta sobre la trébe-

**EL PLATO SEÑERO DE LA
COMARCA ALBUFERENA
NO SE HACE IGUAL EN
PARTE ALGUNA**

de, en la que estaba calentándose el aceite para freír una rebanada de pan. Cuando tomó el color del oro viejo, antes de que llegara a socarrarse, la guisandera la sacó de la grasa, reservándola en una escudilla de loza.

En el aceite caliente echó un par de cebollas picadas, una cucharada de pimentón dulce y dos de harina, removiendo sin cesar con una cuchara de madera mientras el aceite borboteaba. Cuando cesó el rebullir y la cebolla estuvo sofrida, agregó un poco de agua y des-

traído de Torrente, ese vino claro que llaman de «Cuarte».

Cuando el pescado estuvo en su punto, la cocinera, cuyo rostro enrojecía la proximidad del fuego, agregó a la cazuela un poco de pimentón picante, del que llaman «pebrera», unas raspaduras de nuez moscada y la sal precisa.

Dejó dar unos hervores a su guiso, que excitaba la secreción de nuestros jugos digestivos, y le añadió una picada que había preparado previamente, majando en el almirez

**A VECES, LA
VIDA ES SOLO
UNA BUENA
COMIDA Y UN
SORBO DE
CALIDO
AGUARDIENTE**

las pampingadas que las mismas tajadas.

Cuando no quedaba sobre la mesa nada comestible y estaba exangüe el porrón, que había vuelto a llenarse más de un par de veces con ese tintillo que demostraba una vez más la eventualidad de las normas gastronómicas empíricamente establecidas, pues ningún vino blanco hubiera podido mejorar el perfecto maridaje logrado entre la untuosidad ligeramente picante de la salsa y el aroma, un si es no es abocado, del vino de «Cuarte», tomé en la mano una copa de aguardiente «herbero» y me apresté a tomar posesión de una mecedora y descabezar una sies-tecita.

Busqué la sombra de un «garrofer» y allí me instalé, casi en el nirvana, contemplando cómo el gatito, que antes dormía, se había despertado y seguía con la mirada las evoluciones de una grácil lagartija cuyos brillantes colores lucían al sol. El reptil se movía despacio, gozando del calor, pero el gato, que había sacudido su marasmo, se incorporó lentamente y reptando en silencio, con un avance apenas perceptible, se iba acercando al pequeño saurio que parecía ignorarle, inmóvil, como si fuera una estatuilla de jade. Llegó el felino a sus alcances, adelantó la zarpa y la posó sobre el animalito, pero éste, con un movimiento rapidísimo, huyó, dejando parte de su cola que se agitaba violentamente entre las garras del asombrado minino.

Contemplando esta escena de la vida, sumido en el grato semisorop que me proporcionaban el calor, la comida, el vinillo y el «herbero», me di a considerar cómo la felicidad humana puede cifrarse a veces en algo tan sencillo como un hálito de brisa marina, una comida sabrosa, un sorbo de cáldido aguardiente y ver cómo una pequeña lagartija escapa a la muerte, dejando atrás todo aquello de lo que puede prescindir, aunque sea una parte de ella misma.

Fotos: Antonio Girbés



pués las anguilas, ya limpias y relucientes, cortadas en trozos, lo que les había hecho perder su reptilino aspecto, y las dejó cocer lentamente al amor de la lumbre, separándose hacia las cañas para librarse del calor del sol y de la hoguera.

Mientras las anguilas se hacían, nosotros charlábamos, entreteniendo el hambre con unas tajaditas de toñina de «sorra», aderezadas con aceite, un picado de ajo y perejil y unas virutillas de cebolla cruda, también unas «garrofetes» y unos «capellanets» recién pescados, que remojábamos con largos tragos de un porrón que llenaba su panza con un tintillo que el masovero había

el migajón de pan frito que tenía reservado y media docena de dientes de ajo hasta obtener una pasta homogénea. Nuevamente dejó cocer el contenido de la cazuela sobre el rescoldo que, consumida la mayor parte del líquido, los trozos de anguila quedaron casi enjutos. Entonces separó la vasija de la lumbre para dejarla reposar un rato.

Una chiqueta trajo a la mesa la imprescindible ensalada, aderezada al uso de la huerta con tomates, pepinos, cebolla, unas aceitunas negras, diminutas, que llaman de «cuquillo» y bien sazónada con aceite, vinagre y sal.

La contemplamos breve-

mente y volvimos a la interrumpida charla sobre las tiradas de patos que se realizaban en las «matas» los días de San Martín y Santa Catalina, por especial privilegio que data de los tiempos de Carlos II. Pero como al fin había llegado la hora de la pitanza, nos preparamos para recibir al «all i pebre» como en justicia se merecía, en conciencia de que nos era ofrecida una obra maestra de la cocina valenciana.

Comimos hasta el último trozo de pescado y secamos la salsa, aterciopelada y ligeramente picante, mojando pellizcos de pan y casi puede asegurarse que estaban más ricas

LA PESCA VALENCIANA Y EL MERCADO COMUN



La adhesión a la CEE en el tema de cultivos marinos y protección del Mediterráneo mediante estructuras de repoblación pesquera, puede suponer un importante respaldo al Sector.

La adhesión de España a la CEE implica la adopción de las reglas de juego que, en materia de política pesquera y cultivos marinos —acuicultura—, tiene establecida la CEE. Sus consecuencias para los nuevos socios son obvias: deben aceptar esas reglas que se elaboraron en función de las problemáticas y objetivos trazados por los países que eran miembros de pleno derecho en su momento. Por tanto, al no haber participado en su gestación, las especificidades de los nuevos socios no están contempladas en las reglamentaciones vigentes.

Las OPs, una cuestión todavía sin resolver

El hecho de que el conjunto de la política pesquera comunitaria se aplique globalmente al Atlántico, y sólo parcialmente al Mediterráneo, puede suponer para la Comunidad Valenciana un motivo de esperanza y de desafío. En el diseño de la Política Común Pesquera —PCP— para

el «mare nostrum» —PCPM— que la CEE y el Consejo General de Pesca para el Mediterráneo —FAO— están discutiendo, podrían estar contempladas las especificidades de la zona. De este modo, la PCPM podría garantizar, por un lado, un nivel mínimo de ingresos al productor y

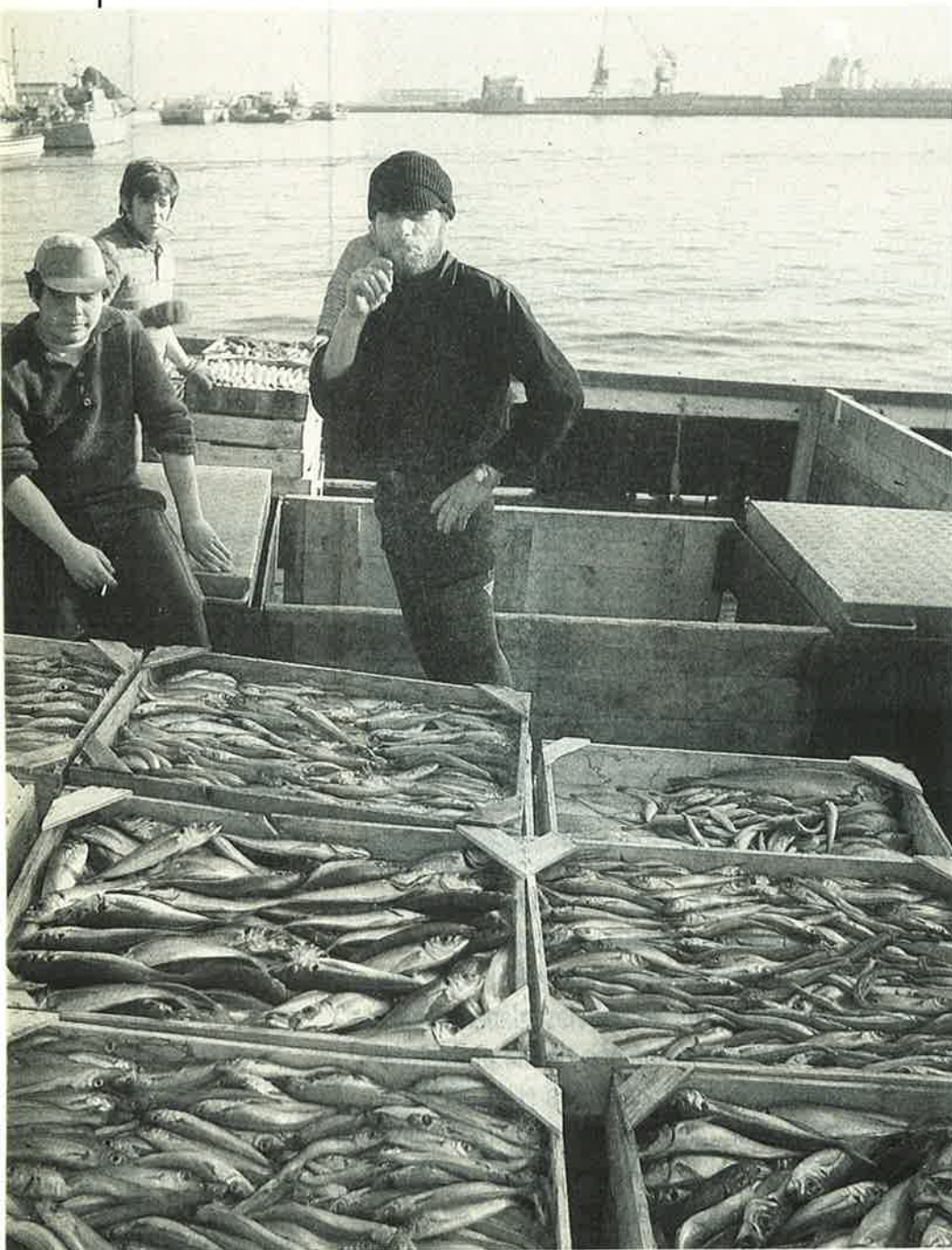
por otro, el normal abastecimiento del mercado, evitando fluctuaciones de precios que perjudicarían al consumidor.

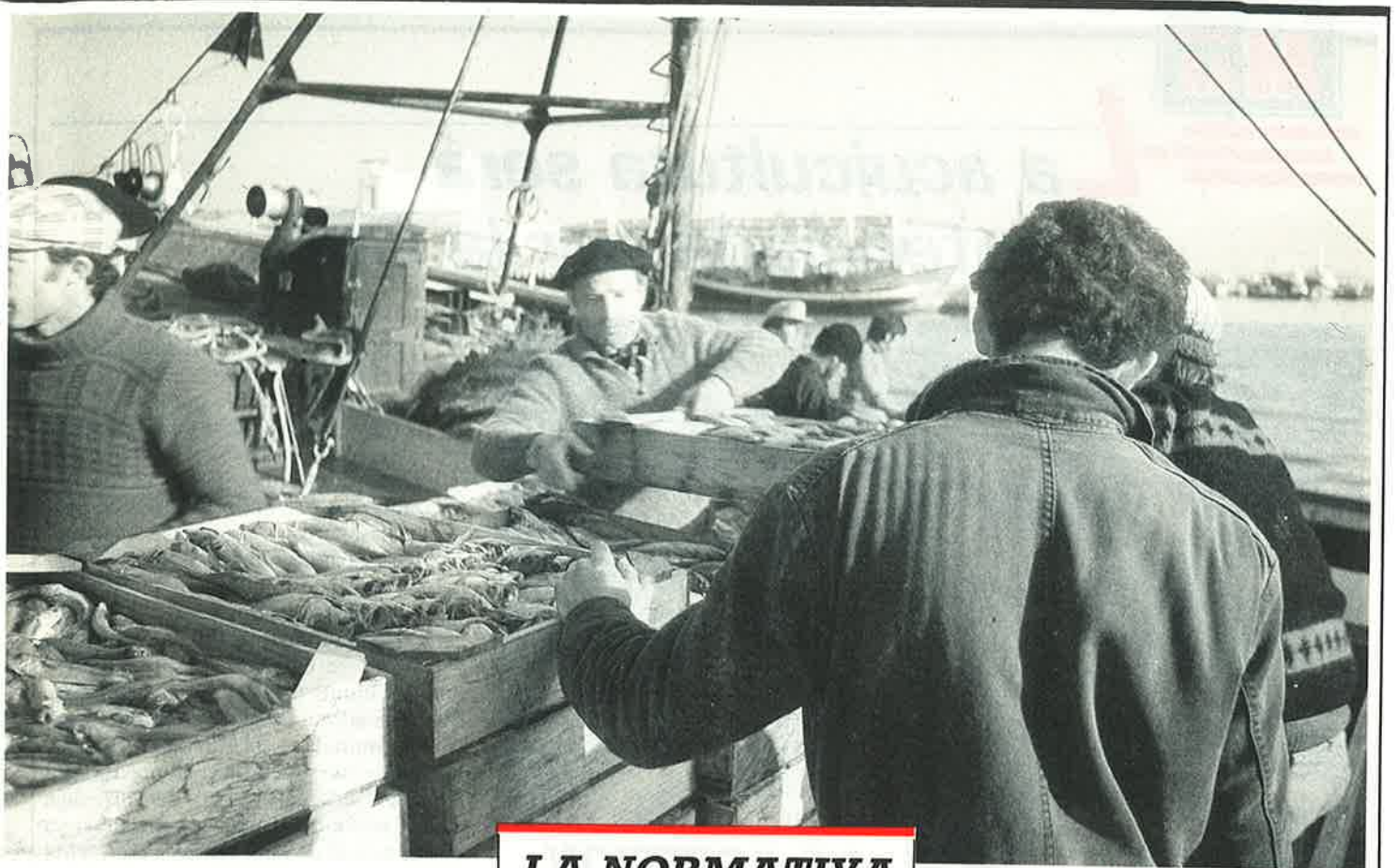
En el suplemento a este monográfico se describen las grandes líneas de la PCP y las primeras impresiones que se deducían del estado de las negociaciones para la adhesión. No obstante, y dado que en el momento de su redacción todavía no se había concluido la fase previa de la negociación, consideramos necesario ampliar el comentario de lo que la adhesión española puede suponer.

En relación con la **política de acceso, conservación y gestión de los recursos**, mientras no se altere el Derecho Internacional Marítimo sobre el Mediterráneo, serán de competencia estatal la gestión del mar territorial que se extiende doce millas a partir de las líneas de base. Esto significa que a partir de esta demarcación serán aguas internacionales, con lo que aparece un primer problema serio que la CEE no ha solucionado a medio plazo ni va a solucionar, es decir: existe actualmente la posibilidad de que barcos de gran capacidad extractiva operen en el límite de las doce millas, con el consiguiente perjuicio para la actividad.

Podemos presuponer que en el futuro se asignarán tasas arancelarias comunes —TAC— al conjunto de las especies mediterráneas, con lo que la actividad pesquera pasará a estar regulada y reglamentada en todos sus aspectos. Esta reglamentación pasará por la aplicación en España del cuerpo de inspección comunitario, y por la supervisión de un comité científico-técnico encargado de evaluar la situación de los recursos biológicos del mar, así como por determinar las condiciones necesarias para asegurar la conservación de las pesquerías.

En la **política estructural**, repetimos —por su importancia— que la normativa comunitaria para el Mediterráneo limita la capacidad productiva a aquellos barcos que dispongan de más de quinientos H. P. de potencia o que desplacen más de cien toneladas de registro bruto —TRB—. La adhesión implicará, por tanto, una reducción de las capacidades de pesca valenciana que, de momento, es imposible vaticinar. En principio, la CEE ha concedido una ayuda pre-adhesión sobre la base de





un plan general de reestructuración de 28,5 millones de ECUs.

Otro aspecto importante de esta política estructural es el referido a la potenciación de los cultivos marinos, en forma de ayudas a proyectos de creación o ampliación de instalaciones. Estas ayudas se vienen contemplando a partir de 1976, con vistas a paliar los efectos de la política pesquera comunitaria en regiones con problemas de desarrollo de sus estructuras productivas. Los proyectos de inversión relativos a la construcción, equipamiento o modernización de instalaciones para la cría de peces, moluscos y crustáceos podrán acogerse a la participación de FEOGA «orientación», el cual podrá otorgar subvenciones en capital hasta del 50 por 100 del monto de la inversión realizada, siempre que estos proyectos sean realizados por personas físicas o jurídicas que aseguren una capacidad profesional suficiente, o por organizaciones reconocidas de producción, cooperativas u organismos designados por los Estados miembros.

Entre los elementos que se tendrán en cuenta en la evaluación de los proyectos susceptibles de recibir la participación del FEOGA tenemos: diversificación de la actividad económica general mediante los cultivos marinos, condiciones de trabajo y seguridad de los trabajadores, el estar los beneficiarios adheridos a organizaciones de productores, exigencias medioambientales e interés de los consumidores.

LA NORMATIVA COMUNITARIA LIMITARA LA CAPACIDAD PRODUCTIVA A LOS BARCOS DE MAS DE 500 HP

Asimismo, y de particular interés para las zonas mediterráneas, la Comunidad Europea apoya la construcción de arrecifes artificiales de repoblación pesquera, ya que cree oportuno que las zonas costeras del Mediterráneo sean protegidas por la instalación de las mencionadas infraestructuras, destinadas a facilitar la repoblación haliótica y a permitir, después de un período transitorio, la explotación óptima de estas zonas.

Los arrecifes artificiales deben consistir en la instalación, dentro del límite de tres millas desde las líneas básicas, de elementos fijos o móviles destinados a delimitar las zonas protegidas, y a crear un sustrato sobre el cual, o alrededor, podrán desarrollarse una población de peces, moluscos y crustáceos. Los elementos citados deben adaptarse a un modelo aceptado por las autoridades competentes del Esta-

do miembro, y en las zonas protegidas debe prohibirse toda actividad pesquera, comprendidas artes fijas y de recolección directa, durante los tres primeros años. El conjunto de estas acciones, que prevén el intervalo 1984-90, gozan de un apoyo financiero de 466 millones de ECUs, gestionados a través de los Programas Mediterráneos Integrados —PMI—, actualmente en proceso de negociación.

Los citados PMI prevén ayudas coordinadas para la reestructuración pesquera, desarrollo de la acuicultura, e implantación de arrecifes artificiales. Los proyectos previstos pueden consistir en grandes obras de reestructuración hidráulica o de ingeniería civil en el litoral, lagunas y marjales costeros destinados a la construcción o modernización de criaderos de larvas, alevines y juveniles, así como plantas piloto de experimentación y centros de asistencia técnica y científica. Por tanto la adhesión, en el tema de cultivos marinos y protección del Mediterráneo mediante estructuras de repoblación pesquera, puede suponer un importante respaldo al sector. Para obtener sus beneficios será necesario planificar y coordinar proyectos sobre una base realista, ya que la potencialidad de la región es mucha, y al no existir prácticamente iniciativas, es posible sentar ahora las bases normativas y sociales sobre las que éstas prosperarán.

En la **Organización Común de Mercados** nos centraremos primeramente en los

La acuicultura será potenciada por la CEE



aspectos internos del mercado, para pasar posteriormente a los aspectos externos.

Los aspectos internos desarrollan:

a) **La normativa común de comercialización**, que mejorará la calidad de los productos y homologará la clasificación en todos los Estados miembros. Aquellas especies objeto de la normalización y tipificación según los preceptos comunitarios serán las que podrán acogerse al régimen de precios de la CEE. Actualmente, son cuatro las especies acogidas a este régimen para el Mediterráneo, la sardina, la anchoa, la caballa y el jurel. El conjunto de estas especies apenas representa el 30 por 100 del valor de las capturas desembarcadas en el País Valenciano, por lo que la pretensión de regular el mercado puede resultar inoperante en nuestra Comunidad. Dada la diferencia en el nivel medio de la talla de las especies mediterráneas, éstas tienen una reglamentación específica en la CEE.

b) De la aplicación de la reglamentación comunitaria se encargarán las **Organizaciones de Productores**. En la CEE mediterránea, éstas se crearon a partir de las asociaciones preexistentes y que todavía perduran, como son las «cooperativas» italianas o las «proudhomerías» francesas, aunque con un enfoque diferente. Es decir, en el País Valenciano habrá que partir de las cofradías y cooperativas de

LA ADHESION IMPLICA UN DESCENSO EN LA CAPACIDAD DE PESCA DE VALENCIA

pescadores ya existentes, y transformarlas en O. P. El problema estriba en que 1.º) si bien el sistema OP puede ser válido para el Atlántico, no está tan claro que se pueda aplicar de la misma forma en el Mediterráneo, 2.º) ¿cuántas OP serán las adecuadas en el País Valenciano? Para responder a ello, será necesario fijar unos objetivos consensuados previos y establecer las reglas del juego pertinentes. Para que las OP dispongan de un mayor margen de maniobra, la CEE propone la creación de un fondo de intervención que actuará en los momentos en que los mercados requieran su intervención o mediación.

c) La posibilidad de instaurar un **sistema de precios mínimos**, que se aplicará inicialmente a las cuatro especies ya señaladas, es una de las viejas aspiraciones de las asociaciones del sector. Estos niveles de precios estarán directamente relacio-

nados con las categorías de calidad y frescor resultantes de la normalización comercial. Dado que el nivel medio de precios es superior en el PV que en la CEE, las contraprestaciones comunitarias serán muy pequeñas en relación a los flujos que se dejarán de percibir. Tal es el caso de los impuestos por importaciones de productos pesqueros y acuícolas, que actualmente se canalizan hacia las arcas del Estado, y que con la adhesión se dirigirán hacia los fondos comunitarios. Si se aplicara actualmente en el PV la legislación vigente en la CEE-M, comprobaríamos que el conjunto del valor de los desembarcos que podrían acogerse al régimen precios de retirada —tal y como ya hemos señalado— no superaría el 30 por 100. En concreto, serían los puertos de Torrevieja y de Castellón los más beneficiados, ya que el monto de estas especies representa el 70 y el 65 por 100, respectivamente, de los desembarcos. Los puertos de Burriana, Sagunto, Altea y Santa Pola no se verán afectados por ser insignificantes los desembarcos que de estas especies se realizan en ellos.

d) **Los intercambios intracomunitarios**. La eliminación de los derechos de aduana entre la CEE y España se prolongará por un período de siete años. De esta forma, el incremento previsto de la oferta de determinadas especies redundará en una estabilización de precios que favorecerá a los consumidores.

Para evitar situaciones imprevistas que puedan alterar esta integración armoniosa, se prevé, a título transitorio, una cláusula de salvaguarda general y recíproca, de conformidad con los procedimientos comunitarios.

En el aspecto exterior, conviene recordar que, desde el momento de la adhesión, España se retirará de las convenciones internacionales en las que la CEE forma ya parte a título de competencia exclusiva. Este particular afectará a los pescadores de altura de Campello y Santa Pola que faenan en aguas de otros países, en concreto en los caladeros saharianos, ya que será la CEE la encargada de negociar con los gobiernos de dichas naciones.

Rafael Lostado
Joan Manuel Juesas
Fotos: Antonio Girbés

Talleres Mecánicos OSA



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

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

MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483

• Apartado 249



A Eugenio-Luis Burriel le ha tocado pasar de la cátedra universitaria a la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia. Él dice que son «gajes» de pertenecer a un partido, y que está deseando volver a la enseñanza, aunque reconoce que la experiencia de la universidad le ha sido muy útil a la hora de explicar las muchas y polémicas decisiones que se toman desde un cargo como el suyo.

Luis Burriel:

«NO PODEMOS VIVIR DE ESPALDAS AL MAR»

Cuáles son las funciones de un Delegado de Gobierno en relación con el mar?

—De un modo muy resumido, se podría decir que el mar sigue siendo competencia de la Administración Central. En algunas cuestiones es necesario que concurren las dos administraciones, la central y la Autonómica, como es el caso de la comercialización y ordenación pesquera, o el control de vedas y pesca de alevines en los mares interiores. En casi todo lo demás, el mar es competencia de la Administración Central.

—¿Cómo repercute la dispersión de competencias que sufre el sector en la tarea de una delegación del Gobierno?

—Mi función es la de coordinar, por un lado, toda la Administración Autónoma y, por otro, toda la Administra-

ción del Estado en la Comunidad Autónoma. Hay cosas que son fáciles de coordinar. Otras, como es el caso de mar, son muy complejas, porque hay que dirigirse a autoridades bajo la dependencia de las Fuerzas Armadas, que tienen funciones delegadas de la autoridad civil, y que también dependen del Delegado del Gobierno. Por otra parte, hay distintos ministerios que tratan los temas del mar, por lo que sería necesaria la creación de un sistema de coordinación de las funciones relacionadas con este sector.

—Se ha dicho que, pese a su larga tradición, la sociedad valenciana vive de espaldas al mar. ¿Comparte usted esa opinión?

—Esta es una opinión generalizada en casi todas las sociedades, excepto en aquellas que

no tienen más remedio que vivir sólo del mar. Hay una parte de la sociedad valenciana que no vive del mar y que, lógicamente, no vive de cara al mar, pero el resto de la economía valenciana está totalmente ligada al mundo marítimo.

«En primer lugar existe, una agricultura de exportación y el inicio de su comercialización internacional fue por vía marítima. Puertos como los de Gandía y Burriana, sólo se justifican por la exportación naranjera en sus comienzos. Y, luego, está el vino, por ejemplo. Hay quien ha dicho que el vino hizo el puerto de Valencia. Poca gente sabe que Valencia es el principal exportador de vino de España y que en su puerto están asentados los más importantes exportadores de este producto. Desde la época romana, nuestra agri-

ENTREVISTA

Luis Burriel:

cultura ha estado volcada hacia el Mediterráneo.»

«En segundo lugar, tenemos una industria con una vocación exportadora muy grande y la vía marítima le resulta imprescindible para su crecimiento. También la industria automovilística española se exportaba por Valencia, y no sólo la Ford, sino también la General Motors, por ejemplo, ha llegado al puerto de Valencia desde hace muchísimo tiempo.»

«No hay que olvidar que por Valencia han entrado innovaciones para toda España. El Renacimiento entra por Valencia. Por esta ciudad entran la pintura y la escultura renacentista, a la vez que los comerciantes, y los banqueros. La frase de que la sociedad valenciana vive de espaldas al mar es un tópico, suena muy bien como frase, pero yo lo diría al revés: Valencia no debería olvidar nunca que el mar es un elemento sustancial para su desarrollo. Y digo el mar como medio de comunicación con el exterior, no sólo como medio de uso. Otra cuestión es que no se le saque todo el provecho a esa realidad costera.»

—**La Comunidad Valenciana es la cuarta de España en cuanto al volumen de capturas. Sin embargo, existe una descompensación de aguas interiores, lo que produce tensión dentro del sector pesquero. ¿Cómo se pueden paliar las consecuencias de este desequilibrio?**

—El Mediterráneo ha sufrido en su plataforma litoral una sobrecarga de explotación desde hace siglos. Este exceso de utilización se ha notado muchísimo, apreciándose un descenso importante en las poblaciones en el sentido biológico. Esto ha supuesto una reducción de las capturas y de los rendimientos. A la vez, la propia facilidad de la costa, la templanza del clima, la bo-

nanza del mar, la extensión de la plataforma litoral, favorecía la presencia de un tipo de empresa pesquera muy pequeña, que sufre mucho más los cambios estructurales. Es decir, que su capacidad económica, su capacidad de resistencia a los cambios es muy escasa. Esa tensión se nota en la sociedad pesquera valenciana. Nosotros la hemos percibido, por ejemplo, en el problema que supone la captura de alevines. Pescar alevines es comerse el pan de mañana, el futuro. La tensión con los pescadores se produce cuando la Administración intenta cortar con ello. Es un tema que se está abordando con paciencia, pero con

voluntad de preservar la riqueza pesquera. Los pescadores ya lo han ido comprendiendo y, a pesar de las dificultades, comprenden que es una medida necesaria.

—**¿Cuál es la perspectiva del puerto de Sagunto en relación con el de Valencia?**

—Este es un tema muy técnico y yo no me atrevo a responder. Sé que el Puerto Autónomo de Valencia quiere tener un gran prestigio en cuanto a su funcionamiento. Sus responsables están estudiando la posibilidad, junto con la Dirección General de Puertos, para que el de Sagunto llegue a ser un complemento del puerto de Valencia. Lo que sí



parecería un poco aberrante, es que, a veinte kilómetros del puerto de Valencia, se creara otro que quisiera hacer lo mismo. Realmente, esto iría contra la economía de escala y, a la larga, perjudicaría a los dos. Todo esto lo comento desde una visión no especializada, pero, como Delegado del Gobierno, tengo que decir que hay conversaciones y análisis muy serios para encontrarle una alternativa que suponga el mantenimiento de las estructuras que ya existen, y de unos puestos de trabajo necesarios para aquella zona.

—**Valencia ha sufrido en más de una ocasión en abandono de polizones. ¿Cómo afronta este problema la Delegación del Gobierno?**

—El problema de los polizones es básico porque plantea



Catedrático de Geografía General Humana de la Universidad de Valencia. En 1982 es nombrado gobernador civil de Valencia. Ocupa el cargo de Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia desde julio de 1984.

tensiones policiales difíciles de resolver. Por un lado, nos encontramos con la situación humanitaria de estas gentes. Por otro, con la presión egoísta de aquellos que se los quieren quitar de encima. En general, la policía ha sabido hacer frente a estas complicadas situaciones. Pero casi más grave es encontrar a personas abandonadas en el mar. Concretamente, hace muy poco, un subcomisario de policía retirado rescató a dos argelinos que habían sobrevivido en el mar. No sabemos cuántas veces habrán sucedido cosas como éstas, ni cuántas personas habrán fallecido en estas circunstancias. Tal vez habría que encontrar una solución mediante acuerdos internacionales, en medidas más ajustadas a la evolución de un proble-

ma que ahora se está desbordando.

—Después de la catástrofe de Algeciras, ¿qué medidas se han tomado en Castellón ante la proximidad de los depósitos de CAMPSA y las planta petroquímicas?

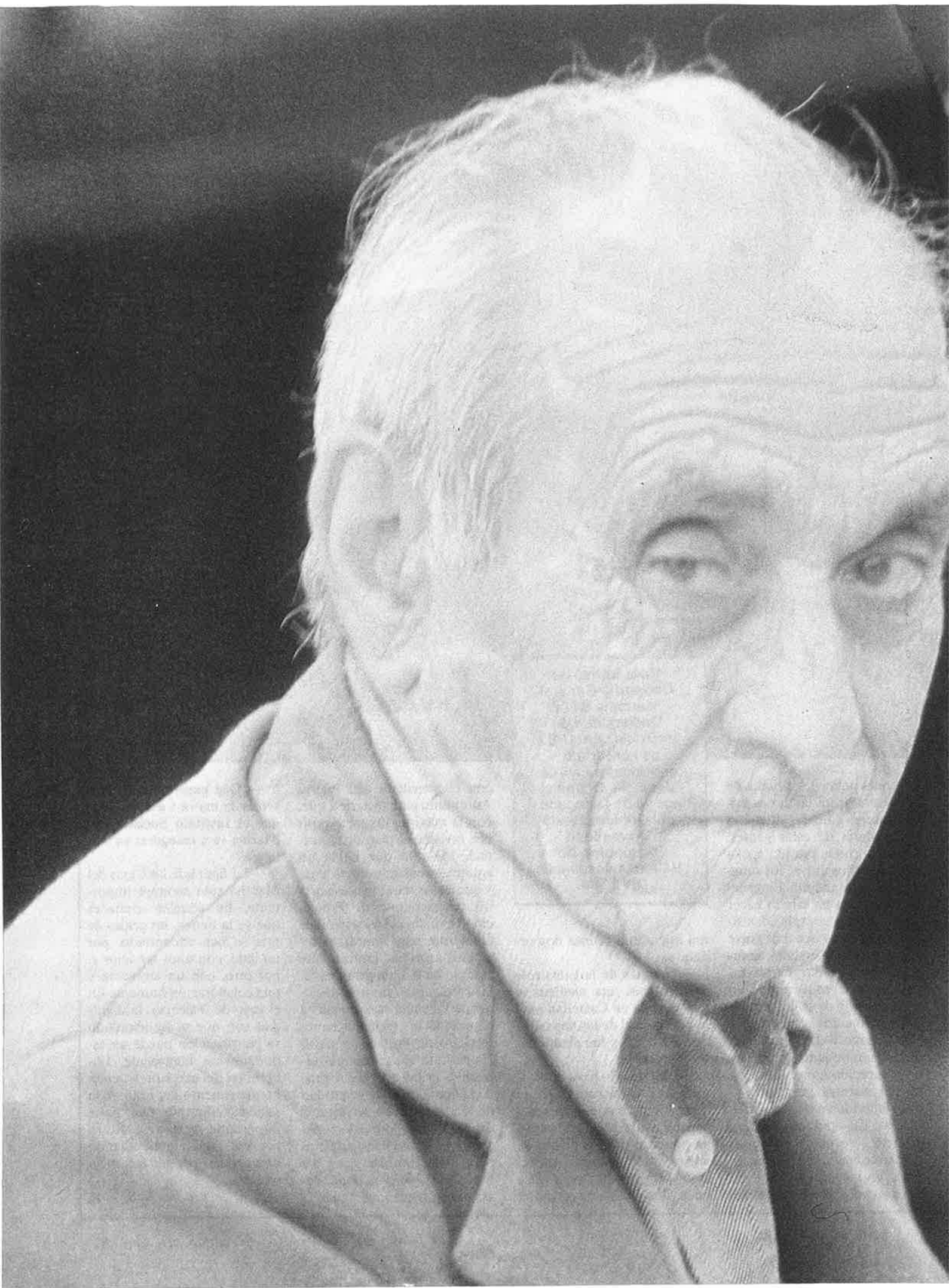
—Este tema lo lleva directamente el Gobierno Civil de Castellón, y sé que se ha preocupado a raíz de estos sucesos, de poner al día los planes de seguridad existentes. En el caso de Valencia, tuve hace unos días una conversación

con el presidente del Puerto Autónomo para instarle a que, con la máxima urgencia posible, revisase el plan de seguridad. Me dijo que había un equipo trabajando en el tema y que a esas reuniones asistiría un representante de Protección Civil, de la Delegación de Gobierno, para coordinar todos los aspectos. Únicamente cuando ha habido grandes catástrofes, como las inundaciones de Valencia, la sociedad ha empezado a reclamar unos servicios de Protección Civil. Ha existido una cierta insensibilidad social ante la seguridad. Los gastos de seguridad no se valoraban como primordiales. Yo creo que, afortunadamente, la situación está empezando a cambiar y, en esa medida el Gobierno podrá desarrollar sus planes.

—¿Qué papel puede representar la nueva Casa del Mar que el Instituto Social de la Marina va a inaugurar en Valencia?

—La figura de las Casas del Mar ha sido siempre importante. En aquellas ciudades que ya la tienen, las gentes de mar se han encontrado, por un lado, con unos servicios y, por otro, con un ambiente y una colaboración humana. En el caso de Valencia, la dignidad con que se ha abordado su construcción puede ser especialmente interesante. Los hombres del mar sufren tienen un alejamiento del resto de la sociedad durante una parte importante de su vida. Romper ese alejamiento cuando llegan a tierra es una exigencia social.

S. V. B.



JOSE HUERTA:

«He nacido bajo una estrella»

Tiene 76 años y el cuerpo cubierto de tatuajes. Participó en amotinamientos y, en ocasiones, se alimentó de gaviotas. Su piel está curtida por los mares de todo el mundo que ha recorrido durante 48 años. La vida de José Huerta en los viejos veleros y en los grandes buques, y sus diarios de navegación sirven para los libros que escribe pero no publica. Nunca perdió un barco, nunca perdió un hombre a su mando, cree que los buques hundidos son culpa del hombre, no del mar, y se considera con suerte: «he nacido con una estrella bajo el pie», dice. A la playa de la Malvarrosa, donde vive, acuden las gentes del mar para saber de sus aventuras.

JOSE ¿cómo le vino su vocación marinera?

—En mi familia todos han sido marinos. Pero yo soy el último. Tengo un hijo que no ha seguido la tradición. Eso de la mar ya se ha terminado, hoy ya no quedan marinos. Los barcos de hoy en día ya no son como los de antes, están todos mecanizados y los hombres van por ir, pero no son marineros ni nada. La mar es como los toreros: si no se tiene afición no gusta.

—¿Cuál fue su primer barco?

—Fue el «Mont Sionell». Yo tenía entonces 14 años, era allá por el año 24. En aquella época todo era trabajar mucho y ganar poco. Los que embarcaban en vapores ganaban algo más que nosotros, unas 135 pesetas al mes y la comida, pero en los veleros íbamos a la parte; si había ganancias, nos llevábamos algo; y si no, pues a trabajar para pagar los empeños. Entonces se trabajaba de día y de noche, sin pagas extras ni vacaciones. Mi segundo barco fue el «Hernán Cortés», que tenía 120 años

cuando yo embarqué. Hacíamos el cabotaje del Mediterráneo, desde Gibraltar a Cataluña, transportando sal, cemento y otros productos.

—¿Cuánto tiempo duraban sus viajes?

—¡Uy, eso dependía! A veces salíamos de un barco y, si no había ganancias, lo abandonábamos y pasábamos a otro. Yo he estado en 54 barcos. Desde los primeros veleros a mis 14 años, donde embarqué como grumete, hasta acabar de patrón en barcos grandes, ya con máquinas. Estuve en un barco de vela grande, ese sí que era bonito, de 3.000 toneladas, y estuvimos en las regiones del Cabo Norte a pescar bacalao. Si sería grande, que los barcos de cabotaje llevan unos 7 hombres y en este íbamos 46. Lo pasamos muy mal, con grandes icebergs, sin comida, sin nada, a motín diario porque eso de trabajar y no comer no puede ser. Nos manteníamos de bacalao y gaviotas. El viaje duró siete meses; yo era marinero entonces y, por supuesto, de los que se amotinaban.

—¿Fue éste el peor momento que pasó en el mar?

José duda entre sus amontonados recuerdos. «No —dicese no fue el peor. A esa edad todo tiene emoción y no se siente el peligro. Bueno sí, el peor fue uno en Canadá, donde nos quedamos apresados entre el hielo y a 35° bajo cero. No sé el tiempo que permanecemos allí. Pasamos la Navidad, la Nochebuena. No teníamos ni agua para beber, porque a esa temperatura los tanques revientan y revienta todo. Al final, llegaron los rompehielos y nos abrieron

«Cuando uno llega a cierta edad, las emociones se convierten en miedo»

do llega una situación tan peligrosa, a uno le entra una especie de frialdad por el cuerpo y no piensa en nada. Sólo en sacar bien lo que tienes entre manos. Nada de carreras, no, no, se queda uno tranquilo. Quizá por eso yo nunca he perdido ni un hombre de mi tripulación, ni un barco de los que he mandado. Pero, eso sí, he tenido incendios en medio del océano, he chocado con otros barcos, he peleado con los hielos, pero siempre he tenido suerte. Uno se acostumbra a esto y le gustan las emociones. Sin embargo, cuando



camino para poder bajar al sur. Fue muy duro, los dedos de las manos y de los pies se congelaban y a algunos se los tuvimos que cortar.»

Sigue recordando viajes difíciles, como uno al norte de Finlandia donde un iceberg chocó contra su velero, en el que ya iba de oficial, y casi partió el casco en dos: «nos ocurrió casi como al “Titanic”». José no acaba de saber cuál de todas sus experiencias fue la más dura, pero parece como si la última que le viene

a la memoria fuera siempre la peor. «El peor de todos fue aquí, en España, en el Estrecho de Gibraltar, cuando, cerrado por la niebla, otro barco nos embistió. Yo llevaba el mando y sentía que nos íbamos a pique. No sé ni cómo pudimos llegar a tierra. Pasamos toda la noche pensando que el barco se podía hundir de un momento a otro.»

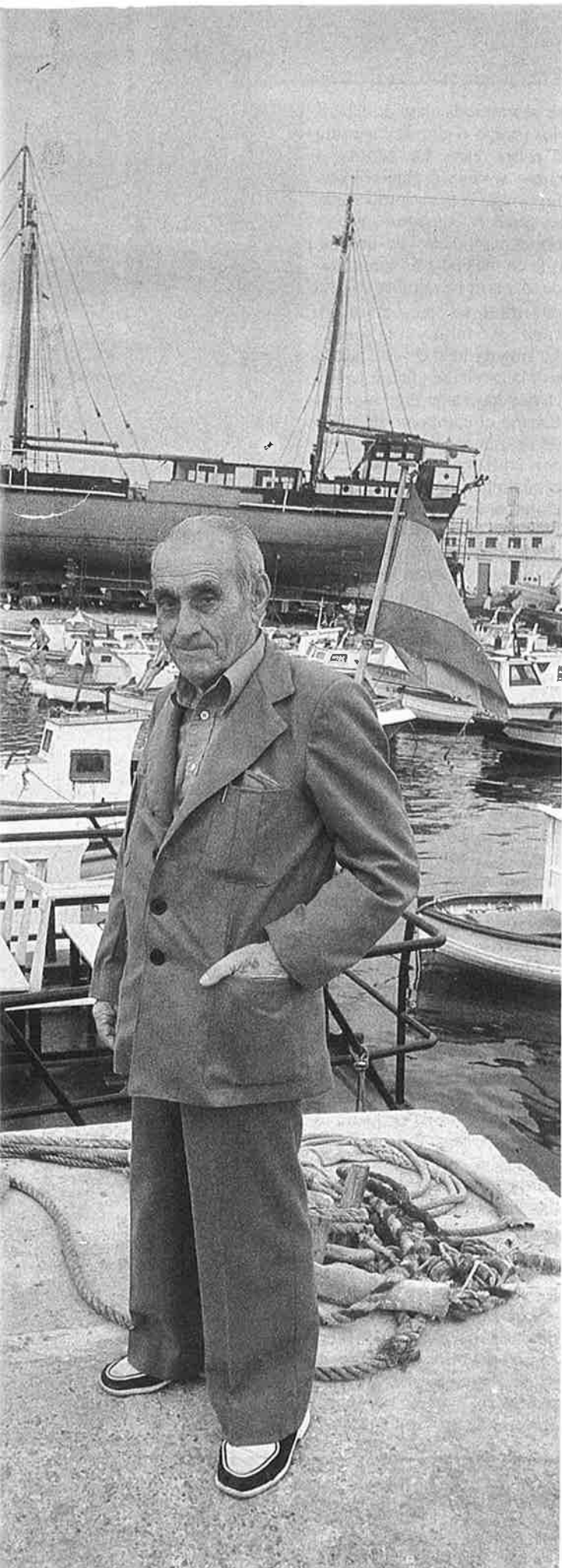
—¿Qué se siente en esos momentos?

—Nada. Eso de que se sienten cosas no es verdad. Cuan-

do se llega a cierta edad, las emociones se convierten en miedo.

—¿A qué edad le cogió usted miedo al mar?

—A los 62 años, cuando me jubilé. Mi último viaje lo realicé en un barco que hacía la ruta de Casablanca al Mar del Norte, pasando por el Canal de la Mancha, que es un sitio con mucha niebla y cuando se cierra no se ve nada. Ahora los barcos navegan por medio de radar, nadie pita ni se hacen señales, van navegando a toda



máquina pendientes únicamente de la pantalla del radar. El capitán y yo pasamos así seis horas, viendo 20 ó 30 puntitos, que eran barcos de 200.000 toneladas, montañas en medio del mar a nuestro alrededor. Entonces cogí miedo y dije, «no, hombre, no», y me fui a mi casa.

—¿Quién le hizo ese tatuaje que lleva en la mano?

—¡Ah!, este fue mi primer tatuaje, me lo hice yo mismo. Los tatuajes tienen su explicación. Cuando un marinero se

«El mar ha terminado: ya no quedan marinos»

ahoga, su cadáver aparece en la playa, al cabo de un tiempo, pero ya medio podrido, y entonces el reconocimiento del naufragado se hacía por medio de los tatuajes que figuraban en la libreta de navegación. Eso era antiguamente porque ahora ya no se ahoga nadie.

Tras esta explicación, José se desabrocha los botones de la camisa y aparecen en su cuerpo anclas que ocupan casi todo su brazo y veleros que abarcan casi todo su pecho.

—¿Estuvo alguna vez en la cárcel por contrabando?

—Sí, sí. Estuve en la cárcel por llevar bidones de aceite desde Tánger a Barcelona. Permanecí ocho días y tuve que pagar una buena multa.

José no recuerda la cantidad y recurre a su mujer, que está sentada en la mecedora, junto a la ventana, haciendo punto, y sólo interviene cuando la memoria de su marido flaquea. «Sí, hombre, pagué ocho mil pesetas de las de entonces», dice ella sin dudar.

—¿Quién fue su maestro?

—Fue un pueblo, Torreveja, al que dediqué el único libro que tengo publicado, «Los últimos veleros del Mediterrá-

neo». Yo nací en Jerez de la Frontera y salí a navegar por primera vez desde San Carlos de la Rápita, donde vivía con mi familia, pero donde aprendí de verdad a navegar fue en Torreveja. Mi libro está hasta en El Vaticano y en todas las bibliotecas de Europa.

La afición literaria de José Huerta no se queda en este libro, ni en los diarios de navegación. En su biblioteca guarda los manuscritos de otros cuatro libros más, que nunca publicará y que conserva para sus nietos.

—Volviendo a su vida en el mar, ¿cómo se sabe el trapo que se puede largar en un velero?

—Eso depende del capitán. Hay algunos que aguantan mucho y otros que, en cuanto ven que hace mucho viento, empiezan a quitar vela. No ha habido barco en España que corriera como un semi-clipper grande que llevé. La tela iba bien tiesita y doblaba al tumbarse unos 40° de eslora.

—¿Cuál es la peor calma que ha pillado?

—Aquí, en el Mediterráneo, en un viaje de Barcelona a Almería, estuvimos 45 días parados. Cada tres o cuatro días echábamos un bote al agua para ir a tierra a por comida. Fue en el mes de enero, había unas calmas que hoy ya no existen, «las calmas de enero», se llamaban.

Mientras cuenta sus aventuras, este hombre pequeño, no pierde de vista el objetivo de la cámara y advierte maliciosamente al fotógrafo que tenga cuidado porque «yo soy muy guapo y se le puede romper la máquina». A pesar de su edad, José es un trabajador incansable. Por la tarde, da clases en la Escuela de Artes y Oficios sobre modelismo de barcos y las mañanas las pasa en la Hemeroteca investigando la historia del puerto de Valencia y sus barcos. Además, prepara otro libro, pero «tampoco lo pienso publicar porque en una ocasión me dijeron que se notaba que yo era un aficionado».

Sol VALLEJO

Marga BOTIN

Fotos: Antonio GIRBES

Más de cinco mil aficionados practican en la Comunidad Valenciana la pesca deportiva con embarcación,

PESCA DEPORTIVA

un deporte que día a día va tomando tal auge que hace ya imprescindible su adecuada regulación.

EN Castellón existen seis puertos deportivos que periódicamente tienen sus concursos y competiciones de más alto nivel. Estos están situados en Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Pla de Fuentes (Alcocebre), Castellón y Burriana.

En Valencia se encuentran: Puerto Siles (Canet de Berenguer), Puebla de Farnals, Saplanya, Valencia, El Perelló, Cullera, Gandía y Oliva.

En Alicante: en Denia, Xàvia, Calpe, Luis Campomanes, Altea, Villajoyosa, Santa Pola, Torrevieja y Cabo Roig.

En lo que se refiere a competiciones, las más importantes son: El campeonato de España que este año se realizará en aguas de Denia durante los días 15, 16 y 17 de noviembre; el campeonato provincial de pesca de embarcación en Puebla de Farnals, para los días 12 y 13 de octubre. En el último celebrado, vencieron los pescadores deportivos formados en equipo, por Jesús Torralba Alvarez, Pascar Samper Silavert y José Russo Fluixà.

En la Comunidad Valenciana se puede pescar durante los 12 meses del año. En verano

se pescan toda clase de espáridos (pargo, vidriadas, serrano o cobra, etc.). De octubre a enero, se pesca el pajel o breca. En primavera, en ciertas zonas se pueden conseguir importantes cantidades de dorada, que en Valencia se llama orada. A partir de octubre y hasta diciembre se pesca al «currican», al bonito y a la toñina. La singularidad de este deporte y la creciente afición justifica que haya sido precisamente España el campeón del mundo de esta modalidad de pesca con embarcación. Otra de las modalidades a la que son aficionados los valencianos agrupados en la Sociedad Safari, es desde embarcación fondeada, consiguiendo buenos premios tanto en cantidad de peces como de mayores piezas.

En la costa meridional levantina, las especies que pueden capturarse desde la orilla son los marbres y herreras, las lisas, y también algún llobarro o lubina, pero, sobre todo, el mero y la cherma, que frecuentemente viven en sus cuevas a la misma orilla. En el Mediterráneo, a lo largo de todo su litoral, habitan los poderosos peces espada, servio-las, veloces, sargos, etc., especies todas ellas de gran interés deportivo.

Ocupa un capítulo importante la elección del transporte marítimo para practicar la pesca. De ahí, que el ingenio del artista valenciano haya concebido excelentes embarcaciones, tales como el Chinchorro, que es de pequeña eslora, poco peso y propulsadas a remo o con motores fuera borda de pocos C.V. Las medidas aproximadas de los chinchorros son: eslora, 3 metros; manga, 1,40 metros; puntal, 0,50 metros; peso, 55 a 60 kilos y motor de 3 C.V.

Los botes se utilizan para pesca en mar abierto y se fabrican en poliéster, con una eslora de 5 metros; manga, 1,65; puntal, 0,73; peso, 140 kilos y con motor de 4 a 9 C.V.



UNA AFICION PA

En la foto, el equipo valenciano, campeón provincial de pesca desde embarcación, exhibe sus capturas al llegar al puerto deportivo de Puebla de Farnalls.



Las lanchas rápidas, ya introducidas en la gran familia de pescadores deportivos, sirven para practicar la pesca en zonas más lejanas a los puertos.

En el tipo crucero están incluidas todas las embarcaciones que disponen de más de siete metros. Este tipo de embarcaciones, potentes y veloces, sirven para practicar la pesca de altura.

El «Felucho» es una embarcación rápida y típicamente tradicional en las riberas del mediterráneo, encontrándose en todos los puertos deportivos del Mare Nostrum. La célebre «barca de bou» es una de las primitivas embarcaciones de los valencianos, que todavía se utilizan para la pesca de arrastre, que inmortalizó el pintor valenciano Sorolla.

El «Felucho» tiene varios modelos que pueden competir en habitabilidad y equipos con cualquier otra embarcación. Es la barca del pequeño profesional de la pesca en las costas del Mediterráneo.

Además de los elementos que exigen la reglamentación para la navegación, recomendamos que los aficionados al deporte de la

pesca con embarcación lleven consigo la brújula, corredera o cuentamillas; ecosondador, para la pesca de altura, tanto dermesal como pelágica, siendo generalmente suficiente con un alcance de 350 metros. Unos prismáticos y unas Cartas de Navegación de la zona donde se piensa practicar la pesca también son necesarios. Por lo que se refiere a especies, la dorada tiene su hábitat hasta un máximo de 30 metros en praderas costeras, y se reproduce de octubre a diciembre. Alcanza una talla máxima de 70 cm. Las doradas se pueden pescar cuando tengan como

mínimo 20 cm. El raspallón tiene su hábitat en la zona costera e incluso en el interior de los puertos, y se reproduce de abril a junio. En la Comunidad Valenciana se llama asparrallo y la medida mínima de su pesca es de 12 cm. La mojarra se ve en zonas rocosas y arenosas, así como en escollos. Se reproduce en el otoño. En Valencia se conoce por el nombre de esparral y se puede capturar con medida mínima de 12 cm. La herrera la reproduce de junio a julio y se pesca con caña, volantín y fusil. En Valencia se denomina mabre. Oblada, salema, chpa, tordo, julia, tordo de roca, cabrilla, lubina, pardete, galupe, morena, congrio, rascacio, sargio picudo y besugo, son especies que se consiguen también desde embarcación, sin olvidar el atún en las aguas de Castellón.

En la zona de Gandía, la pesca desde embarcación se practica utilizando como aparejos, el curricán, el xambel y la caña con lanzadora, abundando en esta zona el pajel, sargo y dentón.

Finalmente, distinguir las especies peligrosas, pues el Mediterráneo tiene

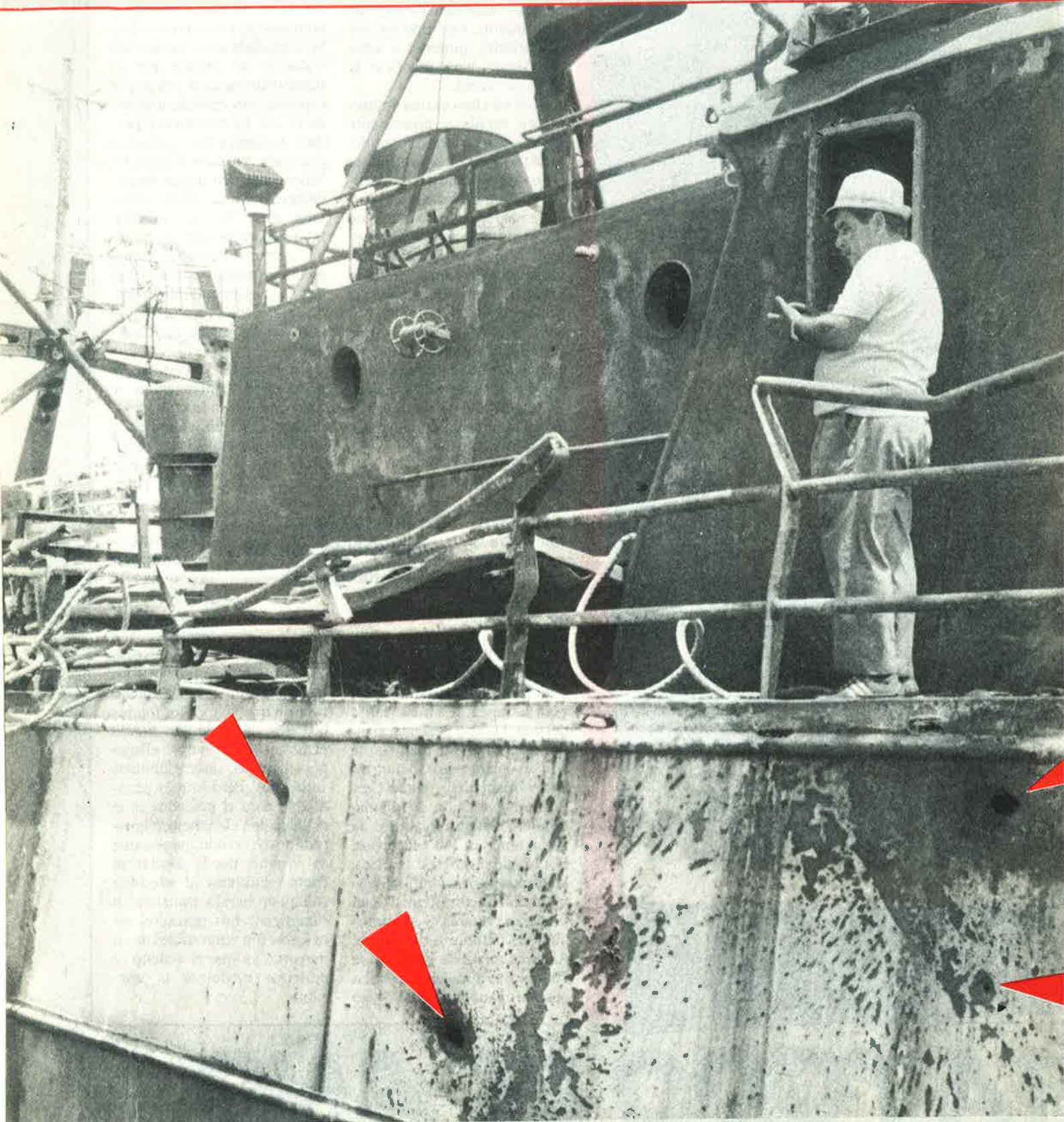
Es preciso tomar precauciones con los peces peligrosos

en sus aguas peces venenosos, encontrándose entre éstos los siguientes: «mielga», pequeño tiburón que vive en los fondos litorales, al producir herida ocasiona fuerte dolor. «Rayidos» o rayas, tiene glándulas venenosas. Pero lo más aconsejable para el pescador es el cuidado con el manejo del pescado vivo o crudo, puesto que su veneno puede afectar al cuerpo humano al producir cualquier herida punzante o superficial. Los pescados venenosos son comestibles en su mayoría, ya que el veneno se destruye mediante la cocción.

RA TODO EL AÑO

AMETRALLAMIENTO DEL «PEIXE DO MAR»

SALVAJAJADA EN EL



ATLANTICO

El feroz ametrallamiento sufrido por el pesquero gallego «Peixe do Mar» ha puesto de manifiesto, una vez más, que el salvajismo no ha desaparecido de la práctica marítima. Afortunadamente, también ha puesto de manifiesto la solidaridad de todo el sector con los afectados y el alto grado de eficacia de los servicios de asistencia sanitaria. La actividad



«Aquello parecía más un bombardeo que un ametrallamiento», declaró el patrón de costa, Agustín Cerviño. En la fotografía de la izquierda, señalados por flechas rojas, se pueden apreciar algunos de los impactos.

pesquera ya entraña los suficientes peligros como para añadirle, además, el de las ametralladoras. Difícilmente van a admitir los trabajadores del mar convertirse en blancos inermes sobre las aguas. Como dijeron los propios marineros al programa radiofónico «Faenando»: «hemos venido a pescar, y no a que nos cacen como conejos».

EN la noche del pasado 13 de junio, el pesquero español «Peixedo Mar», con matrícula de Vigo, se encontraba a pocas millas de la costa marroquí, frente a Punta Raimas. Desde el barco, apenas se divisaba tierra firme. La Punta es bastante llana y no destaca casi sobre el nivel del mar. Además, había calima y la visibilidad era muy escasa. En el «Peixe do Mar», todo era tranquilidad. El barco acababa de realizar una maniobra con el también pesquero español «Río Seya» y se había quedado fondeado para efectuar la medición de las malletas. Las luces estaban encendidas. El patrón de pesca se había retirado a descansar, el personal de cubierta procedía a realizar las operaciones pertinentes y el cocinero estaba preparando café. El patrón de costa, Agustín Cerviño Carballo, se encontraba en el puente comprobando la posición del barco: 23 grados 13 minutos norte y 16 grados 25 minutos oeste.

Todo se desarrollaba con normalidad. El barco llevaba ya 27 días en el mar y 40 toneladas de pescado descansaban en sus bodegas. A las diez y media, preparada ya la larga-da, y cuando en el ánimo de los 17 tripulantes estaba la es-

peranza de que el nuevo lance fuera tan bueno, al menos, como los anteriores, un diluvio de metralla barrió la cubierta y la noche se llenó de explosiones...

Agustín Cerviño diría más tarde que aquello «era más un bombardeo que un ametrallamiento». Durante más de media hora, el «Peixe do Mar» se vio sometido a un fuego continuo e intenso. Ráfagas de ametralladora, disparos de fusil e impactos que parecían de mortero o granadas arrasaron el barco y lo envolvieron en llamas. La escasa visibilidad y la conmoción causada por el inesperado ataque impidió que los marineros del pesquero pudieran identificar a sus agresores. A las explosiones causadas por los proyectiles, se unieron los estallidos en cadena de las botellas de gas freón —empleadas para congelar el pescado—, alcanzadas por las balas y la metralla. En medio de la confusión, el jefe de máquinas logró alcanzar la radio y enviar una patética llamada de socorro: «¡Nos matan! ¡Nos matan! ¡“Peixe do Mar”!»

Con la mayor parte de los instrumentos inutilizados y el compás de navegación roto, el «Peixe do Mar» intentó desesperadamente la huida. El freno de la maquinilla de la red



UN BUQUE LLAMADO

«ESPERANZA DEL MAR»

LO que el «Esperanza del Mar» significa para los pescadores que faenan en el banco canario-sahariano —enclave donde opera este buque— no puede ser apreciado en su justa dimensión por quienes no sean pescadores (o al menos hombres de mar) y no hayan sentido jamás en propia carne la necesidad de contar con sus servicios.

Este buque, que tiene 2.450 toneladas de registro bruto, una eslora de algo más de 81 metros y una autonomía de 6.000 millas, está dotado con la más moderna tecnología, lo que le sitúa a la cabeza de las flotas pesqueras mundiales en este tipo de prestaciones que son fundamentales para el amplio sector marítimo-pesquero.

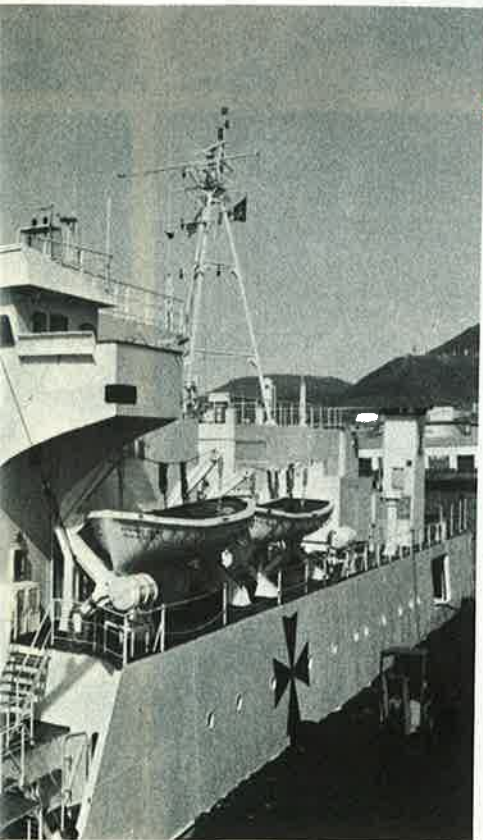
El «Esperanza del Mar» nació gracias

al esfuerzo y colaboración del Ministerio de Trabajo, la Armada y la propia Seguridad Social, como respuesta a la insistente demanda de los pescadores españoles cuando se quedaron sin cobertura en el banco canario-sahariano.

Fue entregado al Instituto Social de la Marina en enero de 1981, aunque no salió de los astilleros mallorquines hasta un año más tarde. El 8 de abril de 1982 comenzó su singladura con una doble misión: sanitaria y de apoyo logístico a la flota pesquera del banco canario-sahariano, zona donde faena el mayor número de barcos españoles: alrededor de 1.200, con una tripulación próxima a los 15.000 hombres.

Para llevar a cabo su labor asistencial, el «Esperanza del Mar» está dotado con





se soltó y ésta cayó al mar, liberando al pesquero del lastre. El jefe de máquinas, Agustín Iglesias, se aferró desesperadamente al timón y logró que el barco comenzara a zigzagear, intentando esquivar los disparos de los invisibles agresores y escapar de la zona. Sin embargo, éstos se lanzaron en persecución del pesquero y durante 20 minutos continuaron lanzando una lluvia de balas y proyectiles contra el barco envuelto en llamas.

Ante la imposibilidad de contener el fuego, el capitán, Manuel Fernández Martínez, ordenó la evacuación. Los tripulantes echaron al mar las balsas y abandonaron el pesquero. En medio de los disparos, se comenzó a atender urgentemente a los heridos: Agustín Cerviño, con una herida de bala en el codo derecho; Julio Monteiro, mecánico de segunda, con múltiples heridas y una fuerte hemorragia que no había manera de cortar; Faustino Vázquez, alcanzado por la metralla en los brazos y la espalda; Angel Núñez, herido en el antebrazo; y el marinero marroquí, Ben Omar Abdesalam, con una herida contusa en la cabeza.

La angustiada llamada de socorro del «Peixe do Mar» surtió efecto. Uno de los pri-

meros en captarla fue el pesquero «Alvarez Entrena 17», quien alerto de inmediato al resto de los barcos españoles que se encontraban en las cercanías, mientras ponía rumbo a la posición del «Peixe do Mar». El resto de las embarcaciones españolas que estaban en las inmediaciones de la zona de agresión no dudó ni un momento en enfilar la proa para socorrer a los marineros del pesquero agredido: el «Esperanza del Mar» se aprestaba en poner a punto sus servicios médicos para atender urgentemente a los heridos; el «Isla Graciosa» —que no hacía ni 15 días había tenido que auxiliar en esa misma zona a un barco en el que se declaró un fuerte incendio— el «Río Algar», los patrulleros de la Armada, «Atrevida» y «Almirante Ferrándiz»... todos se lanzaron a ayudar a los tripulantes del «Peixe do Mar».

Habían pasado 50 minutos desde que se iniciara la agresión, cuando el «Alvarez Entrena 17» llegó a la zona en la que se encontraban los naufragos e inició las operaciones de rescate. Una vez que estuvieron a bordo los tripulantes del «Peixe do Mar», el «Alvarez Entrena 17» fue al encuentro del «Almirante Ferrándiz» para que se procediera a aten-

un pequeño hospital. Cuenta con quirófano, sala de exploraciones, rayos X, laboratorio, autoclave, una pequeña UVI y 12 camas para enfermos. Además, cuenta con un helipuerto que, con la ayuda prestada por los helicópteros del SAR, evita muchos desplazamientos a puerto, lo que supone un importantísimo ahorro de tiempo y de dinero cuando hay que evacuar a un herido o enfermo grave. Su equipo sanitario lo componen un médico, un ATS y un auxiliar de clínica.

Dadas las características técnicas que el «Esperanza del Mar» posee, está en condiciones de prestar ayuda a los barcos para reparar las numerosas averías que se producen, como roturas de timón, redes enganchadas en las hélices, fallos de máquinas, etc., lo que en muchas ocasiones evita el elevado coste del remolque del barco implicado a puerto con la consiguiente pérdida de horas de trabajo. Todo ello merced a su taller de reparaciones, sus dos hom-

bres-rana, sus cuatro depósitos complementarios de combustible o agua y su potabilizadora, capaz de desalinizar diariamente 20 toneladas de agua de mar, lo que le convierte también en barco-almacén.

En resumen, el «Esperanza del Mar» en el breve período de tres años que lleva en servicio, se ha convertido en un elemento imprescindible para el sector pesquero que opera en el banco sahariano y su presencia es ya familiar en la zona. En cifras, el «Esperanza del Mar» navegó 37.406 millas en 1984, participando en 456 operaciones de apoyo logístico. Sus buzos tuvieron que intervenir 122 veces. Las evacuaciones en helicóptero de heridos y enfermos fueron 70. En su quirófano se realizaron 62 intervenciones, y en su enfermería fueron hospitalizadas 233 personas. Del total de sus 3.915 misiones de apoyo sanitario, 2.016 fueron consultas radiomédicas y 400 en régimen de ambulatorio.

OTRO BUQUE DE APOYO

ANTE la necesidad de proteger sanitariamente la zona que recorre la costera del bonito del Cantábrico, que comienza en las costas de Galicia y pasa por la Bretaña

francesa hacia las aguas comunitarias, el pasado 18 de junio se suscribió un convenio de colaboración entre el Instituto Social de la Marina (ISM) y el Comité Interprofesional

del Atún Francés. Este acuerdo consiste en asistir a la flota bonitera del norte y noroeste nacional a través del buque sanitario y logístico «Pecheur Bretón».

Las 577 embarcaciones que realizan la campaña del bonito son de tonelaje medio. A bordo de cada barco faenan tripulaciones que oscilan entre 15 y 18 pescadores, al-

der cuanto antes a los heridos. Cuando el pesquero tomó contacto con el patrullero, un médico y un alférez de este último se trasladaron a bordo del primero.

Entretanto, el patrullero «Almirante Ferrándiz» iniciaba las labores de extinción del incendio del «Peixe do Mar», con la colaboración de cuatro marineros y el capitán del pesquero. El fuego quedó dominado a las tres de la mañana. Por su parte, el «Atrevida» comenzó una operación de rastreo por la zona en busca de los agresores. Tan sólo encontró a una patrullera marroquí, que, una vez que fue informada del incidente, se ofreció para colaborar en lo que fuera necesario.

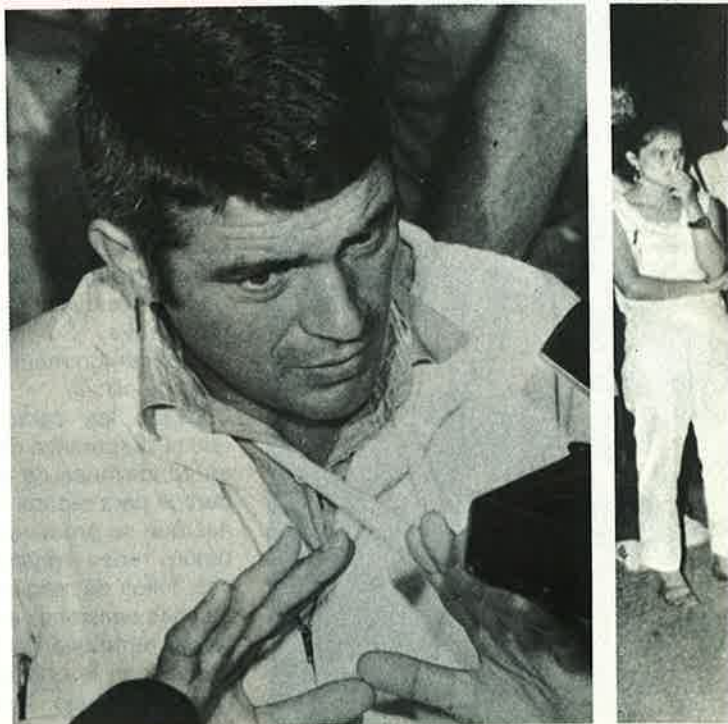
A las cuatro menos diez, el «Esperanza del Mar» llegó a la zona en la que tuvo lugar el ataque. Los tripulantes del «Peixe do Mar» fueron inmediatamente trasladados al buque y empezó la atención a los cinco heridos del pesquero. La hemorragia de Julio Monteiro, el marinero que había sufrido las heridas más graves, había sido cortada gracias a la cura efectuada por el médico del «Almirante Ferrándiz». Ante la imposibilidad de realizar una transfusión de sangre, los servicios médicos del «Esperanza del Mar» dedicaron todos sus esfuerzos a aplicar al herido la medicación precisa para atajar las consecuencias de la enorme pérdida de sangre que éste había sufrido.

El médico del «Esperanza del Mar» aconsejó el traslado urgente de Julio Monteiro a Las Palmas. A las cinco y media de la mañana, un helicóptero del Servicio Aéreo de Rescate llegó hasta el «Esperanza del Mar» y recogió al tripulante del «Peixe do Mar» y a un



**AL MENOS,
ELLOS
PUDIERON
CONTARLO**

A las diez de la noche del 16 de junio, el «Esperanza del Mar» desembarcaba en el puerto de Las Palmas a una treintena de hombres que habían pasado uno de los peores momentos de su vida. Pero, al menos, ellos pudieron contarlo.



canzando en total la cifra de 7.402.

El «Pecheur Bretón» es un carguero frigorífico que durante los dos meses y medio que dura la campaña del bonito, desde el 1 de julio hasta el 20 de septiembre, desempeñará labores sanitarias tales como consultas radio-médicas, hospitalizaciones a bordo y evacuaciones urgentes por vía marítima o aérea.

Los tripulantes de la costera del bonito del Cantábrico, o atún blanco del norte, carecían hasta el momento de una asistencia sanitaria directa a pesar de ser un trabajo con elevado índice de siniestralidad, morbilidad y mortalidad.

Al «Pecheur Bretón» se ha incorporado un médico de la Delegación Provincial del Instituto en Gijón,

quien permanecerá a bordo durante todo el período que dura la campaña. Este facultativo contará con la colaboración de otro médico francés y de auxiliares sanitarios. Varias dependencias del buque se han adaptado como salas de rayos X y laboratorio, así como un Centro Coordinador de medicina marítima.



marinero procedente de otro pesquero que se encontraba hospitalizado en el barco. Hora y media más tarde, el «Esperanza del Mar» se convirtió en una improvisada agencia de noticias: el ametrallamiento había sido puesto en conocimiento de las redacciones de los distintos medios de comunicación y la radio del buque se vio requerida por un diluvio de llamadas que solicitaban información sobre el incidente y sobre el estado de los heridos. Estos, por su parte, ya habían tenido ocasión anteriormente de ponerse en contacto con sus familiares para comunicarles que, pese a la brutal agresión que habían sufrido, todos ellos se encontraban a salvo y recibiendo la atención oportuna.

El «Esperanza del Mar» continuó su navegación hacia Las Palmas. Sin embargo, a las diez de la noche del día 14, se vio obligado a variar urgentemente de rumbo. El pesquero «Antonio Rodríguez» se estaba hundiendo a unas 200 millas de la posición del buque hospital. Fue el «Ester Cruz» —que se encontraba en las inmediaciones— quien envió la llamada de auxilio y quien procedió al rescate de los 16 tripulantes del pesquero. A media tarde, el «Esperanza del Mar» recogió a los marineros del «Antonio Rodríguez».

Aún tuvo que hacer otra escala el «Esperanza del Mar», esta vez en Dackla (antigua Villa Cisneros), para recoger dos marineros enfermos del «Tarfaya» y uno del «Jalogue». Se produjo entonces un espontáneo acto de solidaridad por parte de los marineros del barco hospital, que, al comprobar que no había ya camas suficientes para albergar a todos los marineros que

habían sido hospitalizados, cedieron inmediatamente las suyas.

Por fin, pasadas las diez de la noche del día 16, el «Esperanza del Mar» arribó al Puerto de la Luz con una treintena larga de marineros a bordo entre naufragos y enfermos. En el puerto se encontraban el director del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez; el delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma Canaria, Eligio Hernández; el diputado del Grupo Popular, Guillermo Kirpatrick, y familiares de los tripulantes recogidos por el «Esperanza del Mar». En una improvisada rueda de prensa, el director general del Instituto Social de la Marina subrayó que existe ya un presupuesto aprobado para incrementar el número de camas del buque hospital y para dotarle de nuevos medios asistenciales que van a mejorar notablemente los servicios médicos del «Esperanza del Mar».

El ametrallamiento del «Peixe do Mar» ha incrementado las peticiones de los hombres del mar para que se garantice la integridad de quienes faenan en los pesqueros españoles. Han sido enviados telegramas en este sentido al Rey, al Presidente del Gobierno y al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Una encuesta realizada por el programa «Faenando», de Radio Popular de Tenerife, para conocer el ambiente que reina en estos momentos en el mar, permite resumir en una frase lo que piensan los marineros españoles: «estamos ahí para pescar, no para ser cazados como conejos».

JOSE MORENO

Una edad dorada



Alfonso
Alonso-Barcón

EL MEDITERRANEO
ERA, EN LA EDAD
MEDIA, UN
MUNDO CASI
PERFECTO

TODOS los años, en Nochebuena, los más prestigiados entre los más expertos navegantes, patronos y marineros de Valencia, se reunían en consejo en la Iglesia de Santa Tecla de la misma ciudad, y allí, tal y como estaba mandado, deliberaban y dejaban el rumbo de sus asuntos en manos de tres hombres buenos del arte marinera: dos Cónsules, para poner paz entre los señores y vasallos del mar y pronunciarse por el mejor derecho en los litigios, y un Juez de Apelaciones, para encauzar las que se entablasen contra las sentencias que aquéllos iban a dictar durante los siguientes doce meses. El día de Navidad, en la Iglesia de la Seo y en presencia del Baile o el propio Rey, juraban los tres elegidos impartir justicia a grandes y pequeños, con fidelidad al soberano de Aragón y lealtad a las costumbres del mar que sus antecesores habían ido fijando a lo largo de los siglos, casi desde el principio del mundo.

Ello ocurría en tiempos olvidados, cuando el mar era estimado en Valencia y gozaba de esa atención que sólo se dedica a las cosas genuinamente importantes. Quienes conozcan bien el carácter de la ciudad podrán imaginar hasta qué punto debían resultar cargadas de exuberante-fastuosidad aquellas solemnidades, todo aquel ceremonial con que su pueblo evidenciaba, año tras año, el trato puntualísimo que dispensaba por entonces al ilustre universo de los barcos. Es un entonces muy lejano para nosotros, pues estoy remontándome a esa edad de oro que arranca del siglo XIII y llega, aunque renqueante, hasta 1707, cuando en una batalla terrestre pierde Valencia sus fueros, su poder, y con él su señorío marítimo y hasta, en muchos aspectos, su sentido del mar. Porque Valencia se ve entonces forzada a volverse hacia el horizonte de poniente, cuando tan bien le había ido mirando hacia levante. Y sucede que al mar no se le debe dar la espalda.

Aquella jurisdicción marítima, el punto de referencia de su mayor gloria, la tuvo la ciudad por privilegio de Pedro el Grande, que no debió de ser mal rey, y porque sus sucesores respetaron el otorgamiento durante más de cuatrocientos años. Pocas ciudades han dado tanto al mar en tan poco tiempo. Parece que la decisión de aquel remoto señor fue acertada, sobre todo a partir del momento

en que el embrionario Libro del Consulado del Mar adquirió su núcleo esencial: las «Costumes de Mar de Valencia». Eran los comienzos del siglo XIV. Valencia ostentaba la capitalidad marítima del Reino de Aragón, y faltaban muchos años para que la existencia de su Tribunal, aún reciente, fuera lo suficientemente dilatada como para dar lugar a la creación de otros semejantes en los principales puertos de la Corona; Mallorca, Barcelona y Perpiñán entre ellos. Pero aquél fue el primero. Y si la institución se asienta en el origen de las modernas jurisdicciones marítimas, el Libro que aplicaban los Cónsules es un auténtico código internacional de leyes del mar, puede que también el primero de tal carácter. Lo que equivale a decir que Valencia contaba en aquella época con un almirantazgo, y cumplía frente al mar, sin que ni siquiera Venecia y Génova la empañen en este aspecto, funciones del mismo rango que las hoy protagonizadas por Bruselas, Hamburgo, York y Amberes.

El Mediterráneo era en la Edad Media un mundo en miniatura casi casi perfecto. Y era más, porque todavía seguía siendo el centro de todo. Sus costas estaban plagadas de barcas, laudes y saetías, pero la reina de las naos que lo cruzaban era la coca, un barco en forma de concha, de origen nórdico y perfiles afilados, construido con maderas probadas durante siglos y coronado en sus extremos por un castillo y un alcázar, de parapetos almenados unas veces, otras protegidos y adornados por grandes escudos de colores, y siempre preparados para permitir el ataque al enemigo y facilitar, frente a éste, la defensa de un barco tan robusto y tan ágil que apenas tenía nada que temer del mar. Era un velero al tiempo mercantil y militar, como todos los barcos durante tantos siglos. Armado a menudo para el corso y debiendo, además, cuidarse de los piratas, no era raro que entre sus tripulantes, junto al patrón, los gavieros o el escribano, se enrolaran también ballesteros, condestables, peones de armas y un rey de sirvientes. A todos atañía el código del mar y en todos se fijaba el Libro del Consulado, la compilación de los usos marítimos observados con anterioridad en el meridión de Europa y aún en los mares del Norte, sistematizados hasta constituir un cuerpo legal de tanta fortuna que llegó a regir en gran

Bien puede la marinería valenciana echar en falta los mejores días, la edad dorada en que su viejo, imitado y envidiable Tribunal de los Cónsules cuidó de los negocios del mar.

playa, que se apoyaba en ellos para avanzar. Hasta el proyecto de Tomás Güelda ni siquiera comienza a insinuarse la actual dársena interior. Eso era en 1686. Y bien entrado el siglo XX es cuando puede decirse que esa batalla queda finalmente ganada. El tiempo de siete siglos tratando de ponerle muros al mar abierto. Una tenacidad tan gravosa y tan constante que sólo podía venir del convencimiento más absoluto.

Los otros trabajos que Valencia le dedicó gozaron de admiración y reverencia mientras el Mediterráneo fue el mundo y las cosas no se disputaron fundamentalmente en los océanos, sino en sus mismas aguas. Pero, al contrario que sus hermanas de rango en la historia marítima mediterránea, Valencia no se sobrepuso al cambio de circunstancias y acabó por quedar, en todos los sentidos, demasiado alejada de los escenarios protagonistas. Cuando ya toda la península y hasta las islas más lejanas le habían entregado al mar un montón suficiente de cuerpos y de bienes, casi cada cual lo ignoró a su manera. Pero Valencia continuaba con su empeño secular. Y una vez que a despecho de todo se consigue imponerle al mar un puerto soberbio resulta que el mar ya no importa, o importa mucho menos, porque sin duda es más fácil sentarse a ver cómo florece la huerta.

En lo referente al mar tenemos sobre todo recuerdos. Los mejores del mundo, y también bastantes de los más trágicos. Pero unos y otros resultan necesarios, porque nos traen a la mente lo mucho que todavía podemos hacer, o bien nos echan en cara nuestra lastimosa pérdida de tiempo. En lugar de avanzar decididamente hacia la costa y extenderse a lo largo de ella, Valencia ha crecido hacia el interior. Una opción discutible, vistas las cosas desde fuera. Bien puede su marinería, al menos, echar en falta los mejores días, la edad dorada en que su viejo, imitado y envidiable Tribunal de los Cónsules cuidó de los negocios del mar y se ocupó de ellos, amparándolos cada vez que recelaron de hacerse a la vela rumbo a parajes peligrosos, protegiendo sus derechos cuando la nave era vendida, en reino de cristianos como en reino de sarracenos, y exonerando a su patrón de resarcir nada por causa de impedimento que viniese de Dios, del viento, del mar o de cualquier autoridad sobre la tierra.

parte del Mediterráneo más clásico —lo que significa que hoy es un monumento en el Derecho marítimo del mundo— y pervivió en algunos pueblos, con salud y secular eficacia, incluso hasta el primer tercio de nuestro siglo.

Pero eso no es todo, con ser mucho. Está también la próspera historia de un río que fue navegable hasta las mismas murallas de la ciudad, y de un empeño constructor que dio gran prestigio a los astilleros valencianos en los mares conocidos por entonces, aún antes de que la *Draçana del Senyor Rei*, el Astillero Real del Grao, armase las naves que el almirante Roger de Lauria había de comandar bajo el gallardete de las cuatro barras. Y sin embargo, hasta muy avanzado el siglo XIX no cuenta Valencia con un puerto propiamente dicho.

Hay muy pocos casos de ingeniería portuaria que pongan de manifiesto mayor empecinamiento. El puerto de Valencia es el resultado de una batalla de siglos contra una naturaleza terca que nada dispuso en tal sentido, y se negó, consecuente mientras pudo, a permitir que la desfigurasen. Había en el lugar, por los tiempos del Rey Don Jaime, un embarcadero seguramente humilde que su mesnada utilizaba para abastecerse. Las naves debían atracar de popa, casi encima del arenal, con dos anclas fondeadas a barbas de gato. Bien poca cosa. Durante centenares de años se intentó alargar mar adentro aquel pantalán de madera. Debían construirlo robusto, pues buenos bosques en Valencia no faltaban. Pero los troncos acababan desbaratados por el oleaje o tragados por la

Conflicto pesquero con Canadá

El gobierno de Canadá decidió el pasado día 28 de junio suspender unilateralmente el acuerdo de pesca con España, acogiéndose a la cláusula de cancelación prevista en el mismo. El motivo fue el apresamiento el mismo día de la pareja bacaladera gallega «Urizar-Uralde», por un destructor de la marina canadiense fuera de las aguas jurisdiccionales.

Según señalan algunas fuentes, las violaciones de los acuerdos de pesca por parte de pesqueros españoles, cometidas hace algunos años, sirven ahora de pretexto para convertir a la flota española en cabeza de turco. De este modo se acalla las protestas de los pescadores de Terranova, ante las infracciones de otros buques extranjeros. Esta misma tesis es compartida por los armadores vigueses, quienes aseguran que este apresamiento, con asalto, abordaje y detención de los tripulantes, no esconde más que el deseo de Canadá de extender su jurisdicción más allá de las 200 millas. En este sentido, los armadores han expresado su total confianza en el Presidente del Gobierno, para que haga todo lo posible por defender los derechos de los buques españoles.

Tan sólo un día antes del apresamiento, según informa-

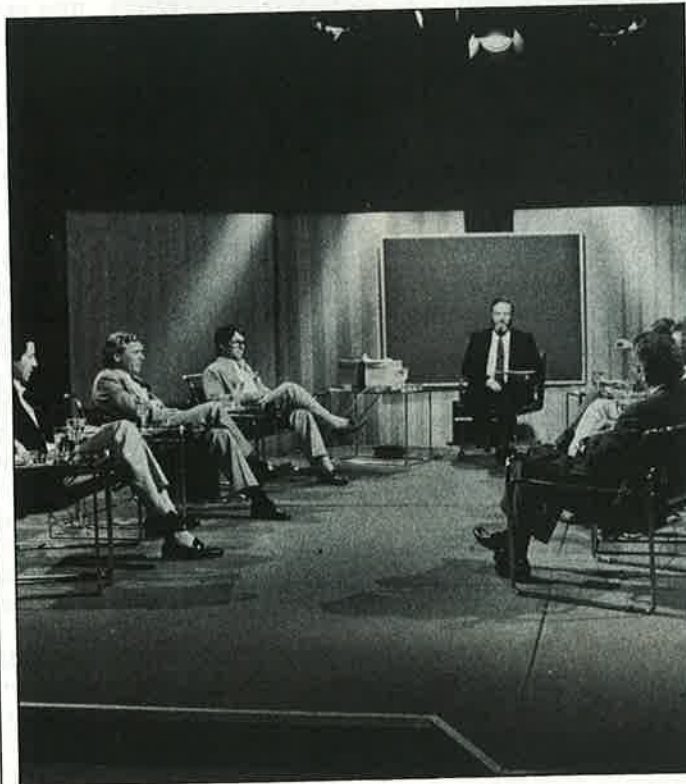
ron las autoridades canadienses, trece pesqueros españoles se encontraban faenando en sus aguas territoriales. Tras el avistamiento, un destructor de la Armada de Canadá recibió la orden de proceder al apresamiento de las naves. Cuando el destructor llegó a la zona señalada, únicamente se encontraban en ella los pesqueros de Vigo «Uralde» y «Uriza», quienes se dieron a la fuga, siendo apresados fuera de las 200 millas.

Por su parte, el patrón de la pareja bacaladera afirma que el apresamiento se produjo en aguas internacionales, tras una persecución de más de cuatro horas. Al parecer, la pareja paró los motores porque la patrullera canadiense le co-

El mar en «La Clave»

El mar, sus gentes y sus problemas, serán tema de un debate en Televisión Española. El próximo día 16 de agosto, «La Clave» emitirá en diferido —la grabación se realizó el 25 de junio— un programa dedicado al mar, bajo el título genérico «Comerciantes a bordo».

En el debate participaron Constantino Méndez, director general del Instituto Social de la Marina; Leandro Vigil-Escalera, capitán de la Marina Mercante; Ramón Zubiaga,



El 16 de agosto se emitirá en «La Clave» un programa dedicado a los «Comerciantes a bordo».

municó que llevaba a bordo a un inspector de la NAFO, organización que controla la pesca del bacalao en aguas internacionales, lo que resultó ser falso.

Canadá insiste en acusar a la flota española de adentrarse constantemente en aguas de su jurisdicción, a pesar de que el apresamiento haya tenido lugar fuera de ellas.

presidente de la Asociación de Corredores Marítimos; Juan Luis Olarán, marinero del buque «Izarra»; Alvaro Delgado, presidente de la Asociación Derecho Marítimo, y Juan María Gómez de Mariaca, presidente de ANAVE. Tras la presentación de los invitados, se emitirá la película titulada «Lloyds de Londres».

Durante el debate, uno de

los temas que suscitaron mayor polémica fue el de las banderas de conveniencia. Ramón Zubiaga fue recriminado por todos los participantes, excepto por el capitán Leandro Vigil-Escalera, por ser uno de los contratistas más importantes, en la zona de Bilbao, de tripulaciones para los barcos con bandera de conveniencia. La acusación de dejar abandonados a los tripulantes de estos buques, y la desprotección que este abandono conlleva, recayó por entero en el representante de la Asociación de Corredores.

Sin embargo, el tema que acaparó la mayor parte del coloquio fue la seguridad en el mar. Casi todos los participantes coincidieron al afirmar que el índice de siniestralidad de la flota española era muy elevado, en relación con las flotas de otros países. Únicamente Gómez de Mariaca se mantuvo en contra, al señalar que el índice era normal, dado que la flota española tenía muchos barcos petroleros, que es donde más siniestros se producen. Los invitados al programa coincidieron en señalar los avances en materia de seguridad, así como el papel de las compañías de seguros en casos de accidente.

El tema de la seguridad de los tripulantes fue ampliamente analizado por Constantino Méndez, quien expuso una panorámica completa de los servicios que presta la Administración y de los medios con que cuenta.

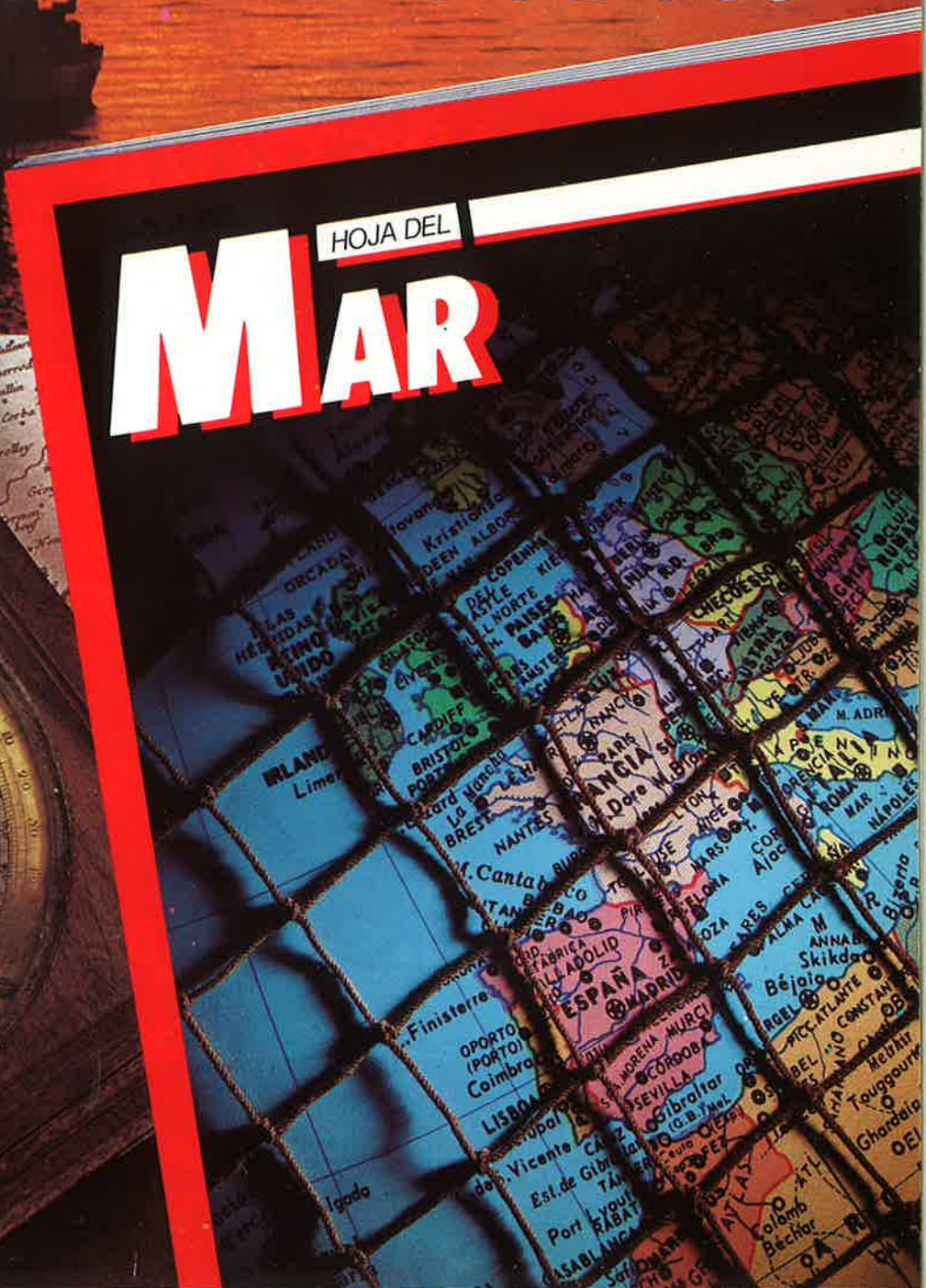
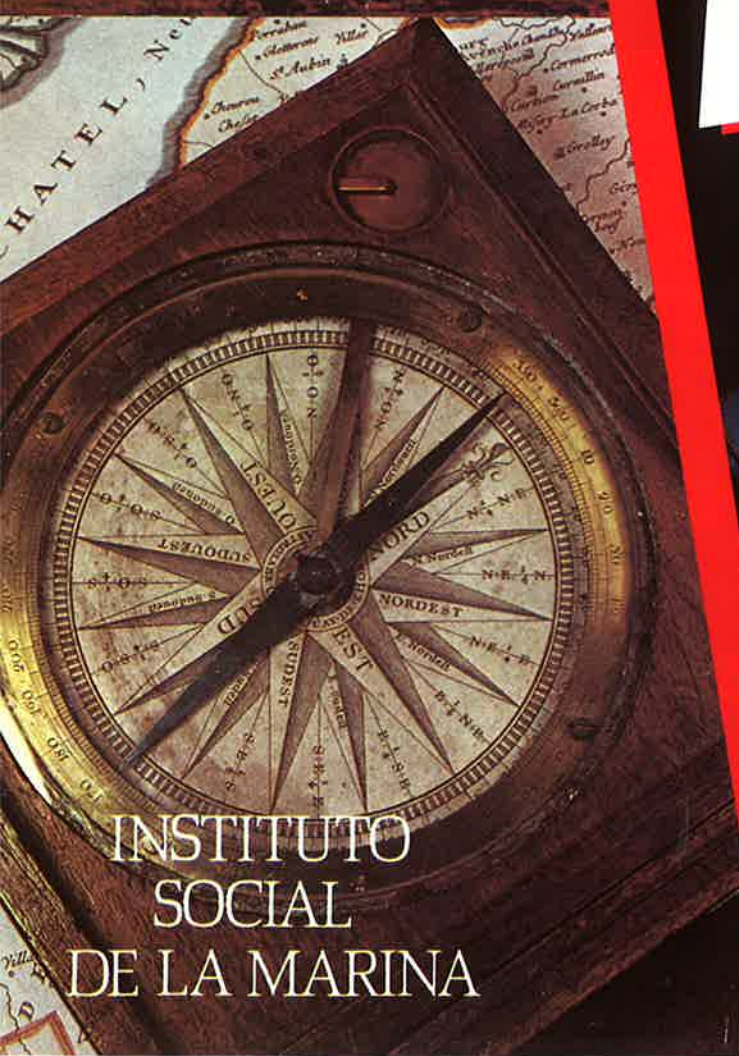
También se habló del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En este punto, se aclaró que el régimen para este colectivo se mantenía dentro del marco general de la Seguridad Social, frente a la supuesta relación de privilegio que otros sectores le atribuyen.

Al abordarse el tema de la ordenación marítima, todos los invitados al programa destacaron la excesiva diversificación de competencias, repartidas en multitud de organismos, por lo que algunos sugirieron la posibilidad de crear un Ministerio del Mar.

HOJA DEL

MAR

*Toda la mar
en una revista*



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

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