

MAR

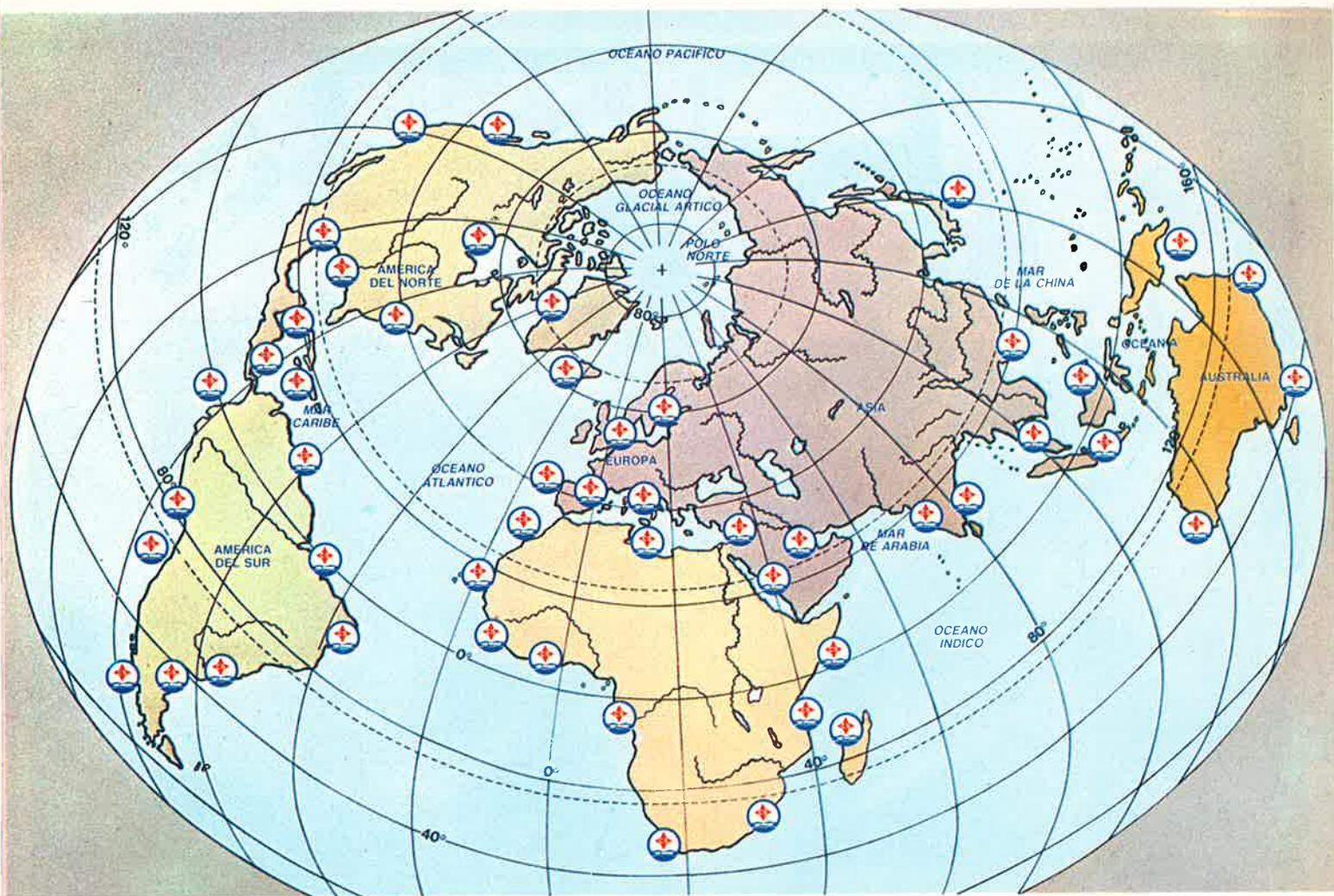
HOJA DEL

SEPTIEMBRE — 1985

Entrevista
con Felipe
González



ESPAÑA, DE COSTA A COSTA



C.S. EN LOS SIETE MARES.

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

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

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

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

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

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

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

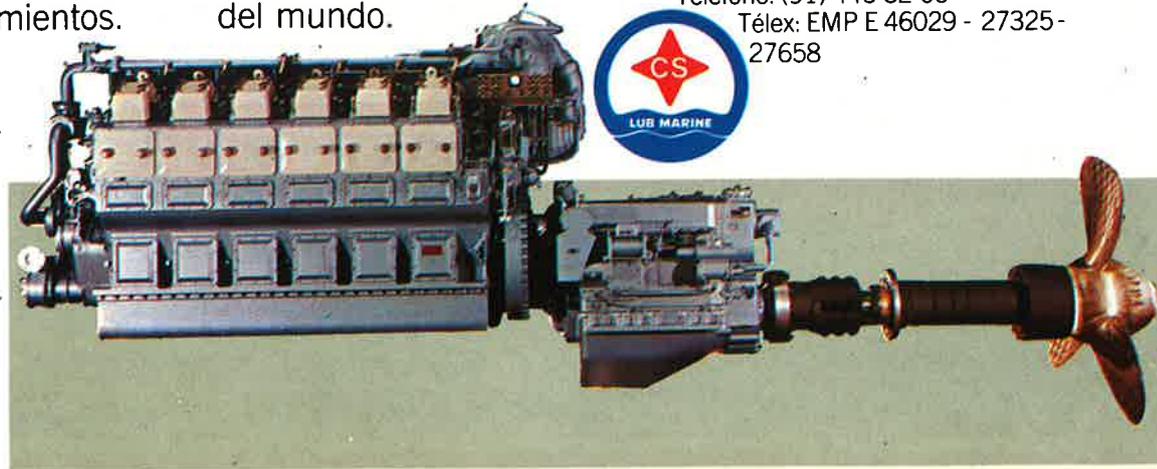
Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3

Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMPE 46029 - 27325-27658



309
TSL

INTERMARCHÉ

Es un producto





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 GALLEGO: Fotografía

CORRESPONSALES:

ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA. ALMERIA: JOSE ASENJO SEDANO. ARRECIFE DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORUJO. BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PEREA. BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLANUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO VARELA y J. E. PEREZ MADRID. CASTELLON: FRANCISCO SEGARRA FABREGAT. CEUTA: FELIPE PEÑA VAZQUEZ. GIJON: JOSE MARIA AGUIRRE LOPEZ y RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN. HUELVA: FERNANDO RON GIMENEZ y SERAFIN GOMEZ ROJAS. 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: GRAFFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legal: M. 16.516-1973

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

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



coincidiendo con la Feria Mundial de la Pesca, que se celebra en Vigo del 17 al 22 de septiembre, el Instituto Social de la Marina ha realizado dos ediciones especiales de HOJA DEL MAR: una es castellano, y otra en inglés. El contenido básico de ambas es similar. Se trata de perfilar un breve panorama del sector marítimo-pesquero español, con el objetivo de acercar su realidad a la comunidad internacional. Era ésta una buena ocasión para hacerlo, sobre todo cuando, a partir del próximo primero de enero, España se convertirá en miembro de pleno derecho de la Comunidad Económica Europea.

CON el ingreso de España, la Europa Comunitaria se convierte en la primera potencia pesquera del mundo. Esta significativa consideración basta para dar una idea de la aportación española al conjunto mundial de la actividad pesquera. El proceso negociador para el ingreso en la CEE fue largo y difícil. La memoria histórica de todo el colectivo guardaba celosamente el recuerdo de aquel tiempo en el cual los mares fueron libres, y en ellos encontraban sustento todos los que tuvieron el arrojo y la capacidad de sacrificio suficiente para arrancarles sus tesoros. Durante ese tiempo, y en aquellos mares, se escucharon a lo largo de muchos siglos voces en castellano, gallego, euskera, catalán, valenciano y bable, hermanadas con otras voces que, desde el Mar del Norte hasta Cabo de Hornos, hablaban prácticamente en el mismo idioma: el idioma de los marinos y pescadores. Sin embargo, el siglo XX ha configurado una realidad distinta —la de la privatización de los mares—, realidad a la que España ha procurado adaptarse, conjugando sus derechos históricos con un sentido de cooperación con otros países ribereños.

PARA ello, han sido necesarios sacrificios y esfuerzos recíprocos. Ha sido necesario que la Admi-

nistración y el sector hayan afrontado en España un proceso de profundas y costosas transformaciones. La política sectorial durante el último bienio se ha caracterizado por una serie de acciones muy concretas, que han ido desde un severo plan para remodelar la flota, hasta la imprescindible contingentación de los caladeros nacionales, pasando por el desarrollo de la acuicultura y la potenciación de la investigación. Todo ello en el marco de un proyecto para realizar una reforma global de la Administración Marítima.

NO ha sido muy distinta la voluntad de afrontar los problemas de una marina mercante que, además de sufrir la crisis mundial de fletes, padece el azote de ese turbio negocio que son las banderas

editorial

LA PRIVATIZACION DE LOS MARES

de conveniencia, práctica que España ha denunciado en los foros internacionales, único lugar del que podrán salir soluciones efectivas. También los puertos españoles, buenos pero caros, están en vías de transformación. La persistencia de estructuras laborales anticuadas ha supuesto un aumento artificial de los costes de operación, circunstancia que será corregida con las reformas propuestas por el Gobierno.

FINALMENTE, cabe referirse al nuevo talante con que la Administración se han enfrentado a las cuestiones sociales, abordadas ahora desde el criterio de atacar el origen de las desigualdades para evitar perpetuar la marginación de las gentes del mar.

ESTAS, son a grandes rasgos, las perspectivas de nuestro país frente al reto europeo. Al fin y al cabo, pese a la privatización de los océanos, nadie puede olvidar que España forma parte de una península bañada por tres mares.

Septiembre

EN PORTADA

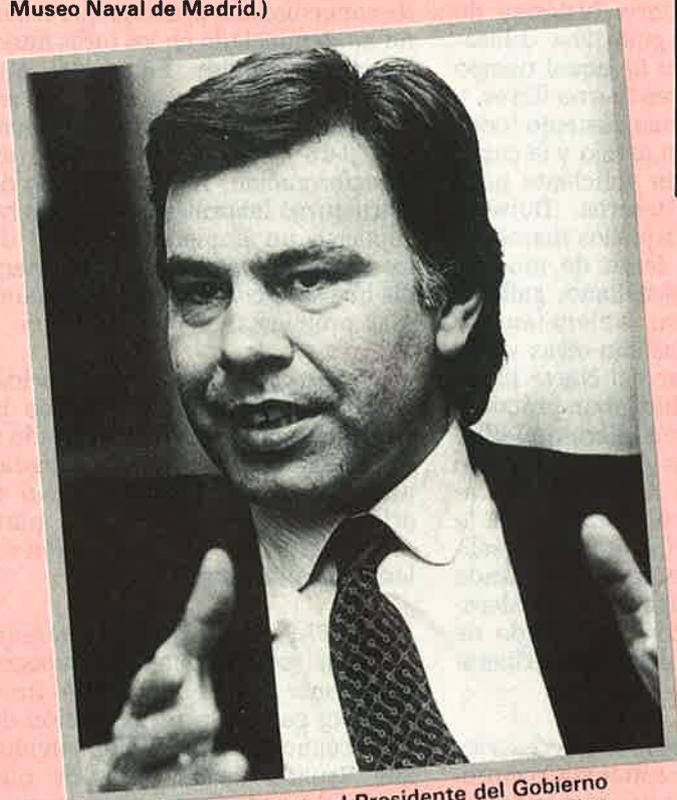


Pocos acontecimientos tan relevantes para el mundo

de la pesca como la celebración, cada cuatro años, de la World Fishing Exhibition, que en esta ocasión tiene como sede la ciudad de Vigo. Con este motivo, HOJA DEL MAR ha rea-

lizado dos ediciones de la revista, una en castellano y otra inglés, en un intento de aproximar la realidad marítimo-pesquera española a la comunidad internacional que visitará Galicia durante el presente mes de septiembre.

(Foto portada: Antonio de Bonito. Sextante y mapa pertenecientes al Museo Naval de Madrid.)



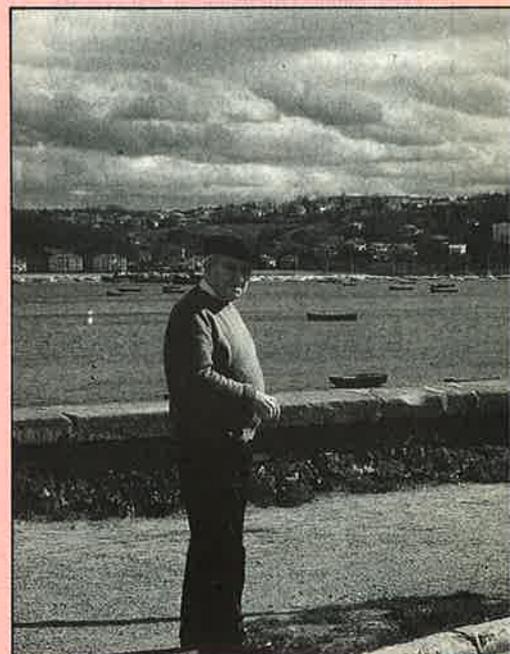
En una larga entrevista, el Presidente del Gobierno hace un repaso de las cuestiones más importantes que afectan al mar. Página 6.

EDITORIAL	3
-----------------	---

REPORTAJES

ADMINISTRACION MARITIMA: Una herencia de caos y dispersión	12
ORGANIZACIONES DEL MAR: Un puzzle de siglas	14
POLITICA PESQUERA: Balance de una gestión	17
RENOVACION DE LA FLOTA: Respuesta a un reto	20
EQUIPO GUBERNAMENTAL: Los ministerios del mar	22
DEL PRODUCTOR AL CONSUMIDOR: Un largo y complicado proceso	28
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: Pasado, presente y futuro	32
SECTOR PESQUERO: Hay que renovar la flota	36
MAR, PRENSA Y SOCIEDAD	40
ATLANTICO: La frontera maravillosa	44
REFLEXIONES DE UN MEDITERRANEO .	48

Distintos aspectos de la situación social se abordan en las páginas 32, 40 y 86.



EL CANTABRICO BRAVIO, OMNIPRESENTE	52
PUERTOS ESPAÑOLES: Buenos pero caros .	60
UN BUQUE LLAMADO «ESPERANZA DEL MAR»	63
RELACIONES INTERNACIONALES: Nuevas fronteras del mar	74
MEDICINA PREVENTIVA: El mejor camino .	80
WORLD FISHING EXHIBITION: Vigo 85	90



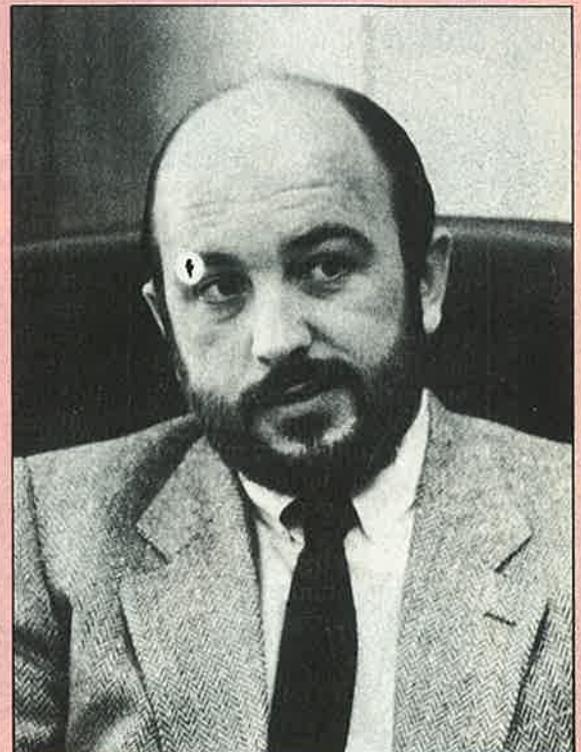
◀ La situación del sector pesquero, en las páginas 17, 20, 21 y 36.

ENTREVISTA

Felipe González, presidente del Gobierno: «AFRONTAREMOS EL RETO EUROPEO»	6
--	---

SECCIONES

DEL MAR A LA MESA: Gastronomía	56
INFORME: La Marina Mercante	67
GREMIO DE MAREANTES	84
OPINION: Avanzar en los cambios sociales ...	86



▶ Un breve panorama de la Administración marítima, en la página 22.



▶ Los problemas de los puertos y de la Marina Mercante tienen cabida en las páginas 60 y 67





FELIPE GONZALEZ, PRESIDENTE

**«AFRONTA
EL RETO EU**



Muchos y muy complejos son los desafíos que la Administración debe afrontar en materia marítimo-pesquera. A lo largo de la siguiente entrevista, el presidente del Gobierno realiza un repaso de los temas más relevantes del sector.



Q UE tipo de repercusiones va a tener en el sector pesquero la integración de España en la Comunidad Económica Europea?

—La integración del sector pesquero español en la Comunidad Económica Europea va a tener una fuerte repercusión tanto en la Comunidad como en España durante algunos años. Económica, política y socialmente, no existe ningún sector económico en el que España influya más poderosamente en la CEE que en el sector pesquero; de ahí la dureza extraordinaria de las negociaciones de adhesión.

TE DEL GOBIERNO

REMOS

ROPEO»

«El Gobierno reforzará la acción social»

Con la integración de España, la Comunidad se convierte en el primer mercado pesquero y en la segunda flota de pesca del mundo. Hay que tener en cuenta que nuestra entrada, en términos pesqueros, significa un incremento de los desembarcos en la CEE de un 27 por 100 en términos físicos y de un 45 por 100 en valor; un aumento de la flota de un 33 por 100, en número de buques, y de casi un 70 por 100 en toneladas de registro bruto (TRB), así como un incremento de la población activa pesquera comunitaria de un 65 por 100.

Hay que resaltar también que la actual CEE, de diez miembros, sólo tiene firmados cinco acuerdos bilaterales de pesca, mientras que España aporta 15, además de su potencial en empresas pesqueras conjuntas. No hay en ningún país comunitario una flota de gran altura como la que tiene España sólo bajo la modalidad de empresas conjuntas, con más de 200 buques, que superan las 100.000 TRB, pescando en 17 países. Teniendo en cuenta estas cifras, la entrada de la pesca española en la CEE va a suponer un cambio radical en la política pesquera comunitaria a corto plazo, porque de una política pesquera doméstica, la CEE tendrá que pasar a una política de primacía mundial.

Ahora bien, España también va a sufrir un impacto. No en esencia, como se temía hace un año, con reestructu-

raciones drásticas; pero sí se trata de un ajuste difícil en algunos aspectos. Vamos a tener que abordar, prácticamente sin transición, una política supranacional; las políticas de recursos, estructuras y mercados pesqueros. Tenemos que aprenderlas y saber servirnos de ellas.

—Mas concretamente, ¿cómo va a influir la integración en la actividad que desarrolla la Administración en el sector pesquero?

—Para la Administración Pesquera, la servidumbre burocrática de estas minuciosas políticas va a implicar un enorme esfuerzo y una reestructuración profunda, tanto a nivel central como a nivel periférico, donde habrá que crear elementos de gestión administrativa muy a corto plazo.

Será necesario, probablemente, variar la óptica presupuestaria estatal para el sector pesquero, a causa de la dinámica creada por las ayudas que van a desaparecer y de las nuevas que serán creadas al amparo de la financiación compartida por España y los presupuestos comunitarios. El esfuerzo de coordinación de las competencias autonómicas tendrá que ser realizado con gran eficacia. Si no se consiguiera, difícilmente se podría obtener financiación comunitaria en los campos que cubren las políticas de estructuras y mercados pesqueros.

Por último, hay que intentar situar en la Comisión Europea un equipo potente de

directivos y funcionarios especializados en temas pesqueros, pues así nos lo exige nuestra contribución a la burocracia europea y la propia defensa de nuestros intereses en este terreno.

—¿Cree que el acuerdo con Portugal ha sido el fruto de una compensación?

—Las relaciones pesqueras entre España y Portugal se han caracterizado desde el siglo pasado por la reciprocidad general, y es este criterio el que inspira también el reciente acuerdo alcanzado con Portugal en el marco de la adhesión a la CEE.

Portugal ha conseguido de la Comunidad el reconocimiento de la cigala como especie sensible, reservada en exclusiva a la pesca de las poblaciones locales portuguesas, y la prohibición de que la flota comunitaria se dedique a la pesca de otras especies de fondo durante el período transitorio. Pese a estas concesiones comunitarias, gracias a los tradicionales lazos de amistad y a los mencionados criterios de reciprocidad, España ha conseguido conservar la actividad de 121 buques de distintas modalidades de pesca: 90 de palanque de superficie, 21 de arrastre y 10 sardineros. Además, falta todavía por determinar el número de buques artesanales que podrán disfrutar de la pesca, conforme a los acuerdos fronterizos, y el número de buques dedicados a la pesca del bonito por el procedimiento del curricán.

Este acuerdo se aplicará a

partir del 1 de enero de 1986 hasta el 31 de diciembre de 1995. Transcurrido este período transitorio, se comenzará a aplicar la política común de pesca de la CEE en toda su integridad.

—¿Cómo analiza su Gobierno la actual crisis de la Marina Mercante?

—La política española en Marina Mercante es conservar una flota propia suficiente y adecuada a las necesidades del país. Para ello, y dentro de nuestros compromisos internacionales (OCDE, CLIO, etc.) y ante nuestra próxima incorporación a la CEE, se han establecido y se seguirán estableciendo las medidas necesarias para lograr ese objetivo. Prueba de ello es la creación de las Comisiones Interministeriales de Tráfico Marítimo para el



estudio de la reforma de la Administración Marítima y la realización del segundo Plan de Flota, que establecerá para los próximos años no sólo la flota española razonable, su estructura y las medidas necesarias para su mantenimiento, sino cuál puede ser la demanda nacional de construcción naval.

En cuanto a las perspectivas de futuro de nuestra Marina Mercante, que ocupa un lugar entre los 15 primeros países del mundo, hay que tener en cuenta la recesión del comercio mundial, por una parte, y la competencia de las banderas de conveniencia por otra, que hace que no sólo la Marina Mercante española, sino la de cualquier país desarrollado, esté en peligro de desaparición.

España está dispuesta a aceptar aquellas condiciones de competencia que pasen por el cumplimiento de las normativas salariales y sociales para sus tripulaciones y de las condiciones internacionales de seguridad marítima en los buques. La mayor parte de la competencia internacional a las flotas de los países desarrollados nace del incumplimiento, por parte de las flotas de banderas de conveniencia y por los países del Este, de alguna de estas condiciones o de todas ellas. En este sentido, o se toman medidas a escala internacional, o se corre el peligro de que los países desarrollados no puedan mantener una flota importante bajo sus propias banderas.

—En pocas palabras, ¿cuál va a ser la política ma-

ritima del Gobierno español?

—Por acuerdo del Consejo de Ministros del 12 de diciembre pasado, se creó una Comisión Interministerial para el Estudio y Reforma de los Organos de la Administración competentes en materia de actividades marítimas —más conocida como COMIMAR—, de la que surgirán las propuestas que permitirán, en un plazo razonable, acabar con la dispersión que ahora existe en la regulación del sector, debida a la multitud de organismos que tienen competencia en la materia. Los resultados de la actividad de esta Comisión, unidos a la reciente normativa que, tanto en materia de tráfico marítimo como de ordenación pesquera, se han venido desarrollando en la

actual legislatura, así como la reactivación en la política de convenios pesqueros con otros países y la acentuación de las investigaciones marinas, de la prospección de nuevos caladeros, de la acuicultura, etc., permiten afirmar rotundamente que, hoy por hoy, empieza a existir una política marítima coordinada.

—¿Qué previsiones tiene el Gobierno para que los hombres del mar puedan ejercer sus derechos electorales?

—El personal embarcado en buques de la Armada, de la Marina Mercante o de la flota pesquera, en las fechas de celebración de elecciones, está sujeto a los mismos procedimientos que utilizan para el voto por correo las demás personas que se encuen-

«Ya ha comenzado a existir una política marítima coordinada»

tran ausentes del lugar en el que les corresponde ejercer su derecho al sufragio, pero con unas normas específicas, dadas las peculiares características que reúnen estos electores.

El certificado de inscripción en las listas electorales se puede obtener de las Juntas Electorales de zona del Municipio en el que se esté empadronado. La solicitud se puede cursar por telegrafía, desde el mismo barco, y en ella se debe hacer constar el nombre, apellidos, el DNI, profesión, edad y buque en el que se encuentra embarcado el solicitante, así como el Municipio en el que esté censado.

Las Juntas de Zona remiten toda la documentación precisa al puerto de atraque del buque que el elector haya designado y a nombre del mismo. Posteriormente, y desde cualquier puerto, el elector puede remitir su voto por correo certificado a la mesa electoral en la que le corresponda votar. Según las normas electorales vigentes, los servicios de telegrafía de los buques están considerados como dependencias delegadas del Servicio de Correos.

—¿Cómo quedará establecida la asistencia a los trabajadores del mar tras la reforma de la Seguridad Social?

—El Régimen Especial de los Trabajadores del Mar es prácticamente un modelo similar al Régimen General, pero recoge una serie de especificidades que contribuyen a

incrementar la protección de los trabajadores del mar, en atención a la naturaleza de la actividad que desarrollan, la dureza del medio en la que ésta tiene lugar y las especiales circunstancias familiares y sociales que confluyen en este colectivo.

En este sentido, el Régimen Especial del Mar prevé la posibilidad de que los trabajadores del sector puedan acceder a la jubilación con anterioridad a la edad mínima legal establecida, merced a la aplicación de unos coeficientes reductores, calculados en función de la actividad desarrollada durante la vida laboral y de las zonas de navegación en las que aquélla haya tenido lugar. Por otro lado, a fin de reducir los costes de las pequeñas explotaciones pesqueras, y en consideración a las características climatológicas del medio, las cotizaciones a cargo de empresas y trabajadores quedan reducidas, en las pescas de litoral y artesanal, a 10, 15 ó 20 días reales de actividad por mes, según sea el tonelaje de las embarcaciones. En estos mismos términos se encuentran también reducidas las cotizaciones por desempleo.

En cuanto al proyecto de reforma de la Seguridad Social, en ningún supuesto está previsto, para los trabajadores del mar, reducción alguna en la acción protectora que reciben en el presente. En todo caso, la introducción de la reforma permitirá la revisión de determinados aspectos,

cuya regulación, hoy en día, no es acorde con la realidad de la acción protectora que el sector demanda.

—¿Preocupa al Gobierno la reforma de la Administración Marítima?

—Sí. Y buena prueba de ello son los estudios sobre este tema que, a lo largo de 1983, fueron realizados en el Ministerio de la Presidencia por un grupo multitudinario de trabajo. Como resultado de ellos, surgió la Comisión Interministerial —COMIMAR— antes citada, de la que forman parte representaciones de 13 departamentos ministeriales, todos ellos con competencias en materia marítima. Dicha Comisión dispone de un plazo de seis meses para elevar al Gobierno su informe y las propuestas correspondientes para la reorganización de los órganos competentes en materia de actividades marítimas.

Aunque los trabajos de la COMIMAR están en plena realización y aún no procede aventurar un resultado final, sí puede adelantarse que se han detectado dos problemas de carácter general para los que hay que buscar las soluciones más convenientes. Por una parte, la necesidad de descargar al Ministerio de Defensa, y concretamente a la Armada española, de la realización de algunas tareas administrativas que no corresponden a estrictas finalidades de defensa; y, por otra parte, la existencia de una fragmentación dispersa de competencias marítimas que

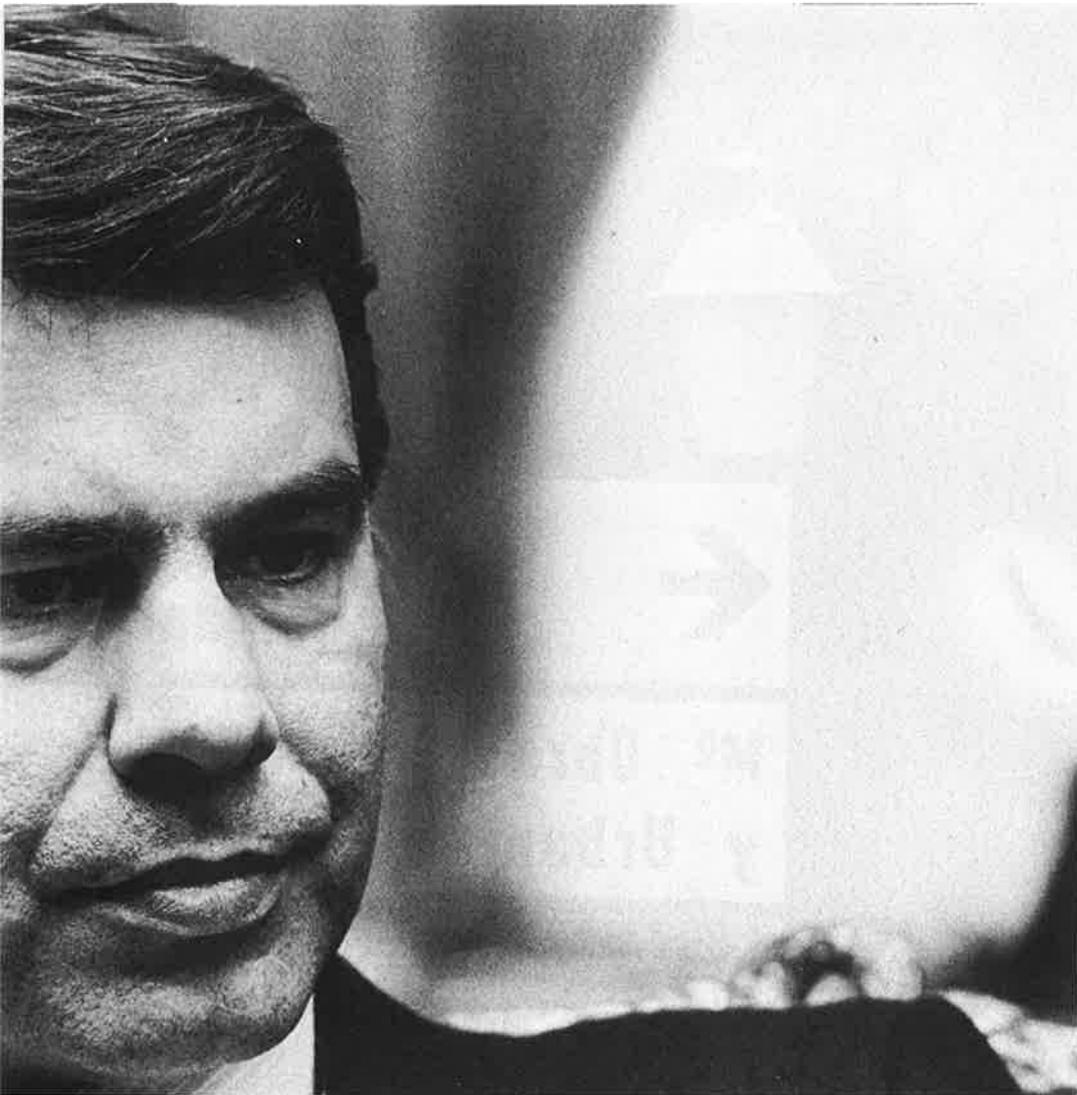
aconseja una mejor reordenación de las mismas para lograr una mayor coordinación y eficacia.

—¿Cree que en España existe una auténtica conciencia marítima?

—Es obvio que, en España, existe necesariamente una conciencia marítima. Nuestra tradición en la mar y el potencial de nuestra flota así lo demuestran. Ahora bien, ello no quiere decir que haya existido una organización adecuada en el sector, que supiera correr en parello con las vicisitudes que el desarrollo marítimo internacional ha demandado en cada momento.

El crecimiento de nuestra flota mercante en la década de los 70, que no obedeció a la planificación que en esos momentos exigían las circunstancias de crisis en el tráfico marítimo mundial, y la falta de ordenación pesquera en un período de ampliación de las jurisdicciones ribereñas más allá del mar territo-





rial, han provocado el surgimiento de un desajuste entre las posibilidades de nuestra flota mercante y la realidad que le ofrece el comercio marítimo actual. De ahí la necesidad de reciclar la actividad de nuestra flota pesquera, obligada a reducir sus capturas en los caladeros tradicionales y limitada en la posibilidad de allegar recursos procedentes de los bancos litorales a causa de la sobreexplotación llevada a cabo en los mismos.

—¿Cómo resumiría la labor asistencial que debe desarrollar el Instituto Social de la Marina?

—El ISM, dentro del organigrama administrativo, tiene la configuración de una entidad gestora de la Seguridad Social; en este caso, del Régimen Especial del Mar. Ahora bien, su tarea no se agota en la gestión exclusiva de dicho Régimen, sino que, atendidas las especiales circunstancias que rodean al colectivo que ha de proteger, el

ISM se constituye como un organismo de la Administración cuya vocación es la asistencia íntegra del colectivo de las gentes del mar.

Por este motivo, el ISM ha puesto recientemente en funcionamiento una serie de programas dirigidos a mejorar sustancialmente las condiciones de vida de estas personas.

Un programa de Sanidad Marítima, complementario de la asistencia sanitaria que se presta en tierra, a través de la red sanitaria nacional, cuyo objetivo es, por un lado, acercar los medios sanitarios a los trabajadores embarcados, a través de una serie de acciones, como el servicio radio-médico, los centros asistenciales del extranjero ubicados en los puertos de más incidencia de la flota nacional, el buque hospital que presta servicio en el banco canario-sahariano, el centro de datos de historias clínicas; y, por otro lado, crear una auténtica conciencia de salud

en el colectivo a través de una ambiciosa campaña de medicina preventiva.

—Y en el terreno del empleo, ¿qué iniciativas se han puesto en marcha?

—Existe un programa de empleo que pretende conseguir la reordenación de la bolsa de trabajo del sector y su tratamiento informático, con el objeto de mejorar la situación del empleo y garantizar la adecuada ubicación de los trabajadores en función de su cualificación profesional. Al mismo tiempo, recoge acciones de control que permiten mejorar las condiciones de trabajo de los marinos y garantizan la legalidad y la información, sobre todo en el caso de los trabajadores que prestan servicios en empresas mixtas, y en buques de pabellón extranjero o que operan bajo bandera de conveniencia.

—Una cuestión importante es la atención a las necesidades de formación e información de los trabajadores

del sector. ¿Qué se está haciendo en este terreno?

—En efecto, se trata de una cuestión importante. Para atenderla, existe un programa formativo que persigue la adecuada utilización de las instalaciones docentes del ISM, estableciendo un calendario de cursos que respondan a las necesidades reales de titulación del colectivo.

Existe, además, un programa de acción social que prevé un amplio y concienzudo estudio sociológico de las comunidades marineras que permitirá detectar cuáles son sus principales problemas. Ello permitirá acometer la solución de las demandas sociales reclamadas por el sector.

Por último, se ha puesto en marcha un programa de información y difusión que, a través de publicaciones periódicas y específicas sobre temas monográficos, ofrece al colectivo un conocimiento más profundo de su realidad y, al mismo tiempo, facilita a otros sectores de la sociedad el conocimiento del mundo marítimo.

Ahora bien, estas acciones que el ISM desarrolla no son parcializadas ni las únicas que el Gobierno emprende en relación con este colectivo, sino que forman parte de un conjunto globalizado de actuaciones que, por lo que se refiere a la presencia de nuestros marinos en el extranjero, se ve reforzada por la ratificación de diversos Convenios Internacionales en la materia, como son los de Seguridad en el Mar; la suscripción de Convenios de Seguridad Social; la reciente modificación de la normativa de empresas pesqueras conjuntas; los estudios que actualmente se vienen realizando para la elaboración de una norma que refuerce la protección de los marinos emigrantes; las actividades realizadas por las instituciones de emigración y el constante apoyo prestado por nuestras autoridades consulares a los trabajadores del mar. ■



**Administración
marítima**

UNA HERENCIA DE CAOS Y DISPERSION

Desde el pasado mes de febrero, 13 directores generales, correspondientes a otros tantos ministerios, están comprometidos en llevar a feliz término un proyecto que puede cambiar el panorama del sector marítimo-pesquero español.

Se trata de la comisión interministerial de la reforma de la Administración Marítima. Estos 13 hombres se enfrentan a una herencia de siglos. Una herencia caracterizada por la atomización y la dispersión de las competencias



marítimas. Más de 500 competencias, repartidas en 13 ministerios, regulan actualmente el complejo entramado administrativo español. El objetivo de la Comisión es establecer una estructura administrativa que, sin olvidar la especificidad del sector, quede perfectamente engranada en el conjunto de la Administración Pública, permitiendo realizar una política marítima integral. Una de las viejas aspiraciones de las gentes del mar va a ser realidad muy pronto. Los resultados de los trabajos llevados a cabo por la Comisión comenzarán a ver la luz en los próximos meses.

El intento de reordenar el medio millar de competencias administrativas, repartidas entre 13 ministerios, es probablemente uno de los objetivos más ambiciosos y difíciles que pueda plantearse el actual gobierno en materia marítima. Efectivamente, son tres los ejes fundamentales, para el mar, sobre los que se basa la reforma: la refundición de todo el cuerpo legal existente, el deslinde de las competencias civiles y militares, y, finalmente, la optimización de las actuales estructuras administrativas.

Paso imprescindible para lograr esta meta es el establecimiento de un «Programa de Coordinación» entre los distintos departamentos ministeriales, para cuyo desarrollo práctico existen suficientes soportes burocráticos en la propia Administración.

La Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los órganos de la Administración del Estado competentes en materia de actividades marítimas está integrada por cuatro grupos de trabajo, dos de los cuales ya han finalizado sus tareas. El primero de ellos, compuesto por Transportes, Pesca, Defensa, Obras Públicas, Interior y Trabajo, ha llevado a cabo los deslindes entre las competencias civiles y las militares, realizando ahora la redistribución de esas competencias.

El otro grupo que también ha dado por terminado lo principal de su cometido está compuesto por los mismos departamentos citados anteriormente, más el de Administración Territorial. Su función ha sido la de reestructurar el servicio español de guardacostas, lo que afecta a todo lo referente con el salvamento de vidas, la seguridad en la navegación, vigilancia de la pesca y lucha contra la contaminación. En este capítulo puede encontrarse una de las más importantes novedades de la futura

Administración Marítima, consistente en la creación de unas capitanías de puerto que asumirán las funciones de carácter civil que actualmente están delegadas en la Armada a través de las Comandancias de Marina.

Las nuevas capitanías de puerto serían, de esta manera, los órganos periféricos del Ministerio de Transportes, y estarán presentes en todos aquellos lugares de la costa donde ahora existen Comandancias de Marina. Existe ya un primer borrador, elaborado conjuntamente por los responsables de Defensa y Transportes, donde quedan delimitadas las atribuciones civiles y militares. También pasarán a tener dependencia civil los prácticos de puerto, que ahora están bajo la jurisdicción militar.

Previsiblemente, la creación de las capitanías de puerto supondrá la formación de un nuevo cuerpo de funcionarios civiles, que se nutriría de personal de la Marina Mercante. La Armada, libre ya de las competencias que tiene actualmente delegadas, podría concentrarse en las atribuciones directamente vinculadas con el área de Defensa. La vigilancia del mar, fuera de ese área defensiva, podría ver unificados todos los cuerpos de seguridad existentes en uno solo. Concretamente, se ha puesto en marcha la Guardia Civil del Mar.

Para este mes de septiembre, están previsto los otros dos grupos de la Comisión, que son los encargados de la Ordenación Portuaria y de las cuestiones relacionadas con personal y funcionarios.

Este esfuerzo conlleva el estudio, ordenación y refundición de toda la actual legislación, de manera que será posible adecuarla de una forma global tanto a la realidad internacional en que se desarrolla la actividad marítima, como a la necesidad gubernamental de disponer de un marco legal eficaz desde el que pueda ponerse en marcha una política marítima integral. ■

UN PUZZLE DE SIGLAS

Lo que para los no iniciados en el tema marítimo podría constituir un verdadero «puzzle» de siglas, no es más que un fiel reflejo de la realidad del sector en España. Un sector en el que conviven organizaciones de rica tradición histórica, junto a modernos movimientos asociativos.

L

A rica tradición histórica del sector marítimo español, así como las peculiaridades de su actividad, han configurado un complejo marco de relaciones, en el que conviven distintos organismos, corporaciones y sindicatos. Precisamente son estos últimos los que han tenido que desarrollar su labor en unas condiciones de extremada dificultad durante el largo período de la dictadura. Su aparición pública no pudo producirse hasta la segunda mitad de la década de los 70, con la progresiva legalización de las fuerzas democráticas, cuya actividad había estado proscrita desde el final de la Guerra Civil española. Sólo entonces pudieron los distintos sindicatos desplegar plenamente sus posibilidades de influir en la modernización del sector. Estas circunstancias de represión cobraron una especial significación en un ámbito como el marítimo, donde los movimientos reivindicativos de los trabajadores tuvieron que buscar los

más distintos caminos y foros para hacer llegar su voz tanto al colectivo marítimo como al resto de la sociedad.

Actualmente, el sindicalismo en el sector pesquero ha experimentado un auge acorde con las especiales características de la actividad marítima. El hecho de que la pesca de bajura, que agrupa un importante colectivo de trabajadores, esté constituido fundamentalmente por empresas familiares, sumado a que las relaciones entre patrón y asalariado han tenido durante años su marco en las Cofradías de Pescadores, ha supuesto para los sindicatos un auténtico esfuerzo a la hora de definir su práctica y ubicación en un atípico contexto de relaciones laborales.

Las siglas de los sindicatos del sector se corresponden con las mismas que tienen una profunda y amplia implantación en el resto de los sectores productivos españoles. Es decir: Comisiones Obreras (CC OO.), más próxima al Partido Comunista de España y otros grupos co-

munistas; Unión General de Trabajadores (UGT), sindicato socialista; y la Confederación Nacional de Trabajadores (CNT), de ideología anarco-sindicalista.

Los sindicatos han tenido su expresión nacionalista en las distintas comunidades autónomas que integran el Estado. Así, Comisiones Mariñeiras (CC OO.) alcanzaron importantes cotas de implantación en Galicia, junto con la Intersindical Nacional de Trabajadores Galegos (INTG); de la misma manera que ELA-STV, el sindicato de los nacionalistas vascos, tiene una activa presencia en Euskadi.

Además de estas centrales sindicales, en la Marina Mercante existe otro sindicato de significativa implantación: el Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM).

En el ámbito empresarial, las organizaciones más destacables son, la Confederación Española de Armadores de Buques de Pesca (CEAPE), Asociación de Navieros de Cefalópodos (ANACEF), la Federación Española de Ar-





madores de Buques de Pesca y la Asociación Nacional de Armadores de Empresas Conjuntas (ANASCO), bajo cuyas siglas se agrupan 118 de estas empresas.

En lo que se refiere a la Marina Mercante, la patronal del sector se agrupa en la Asociación Nacional de Navieros (ANAVE), que reúne a 123 empresas con flota y otras 16 sin ella.

Como asociaciones profesionales, son de destacar por su importancia el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) y la Asociación Española de Titulados Náuticos-Pesqueros (AETI-NAPE).

Organizaciones de indudable peso en el ámbito portuario son la OTP (Organización de Trabajos Portuarios), en proceso de profundas transformaciones; ANESCO (Asociación Nacional de Estibadores y Consignatarios), y la Coordinadora de Estibadores, que agrupa a las dife-

rentes fuerzas sindicales presentes en los puertos.

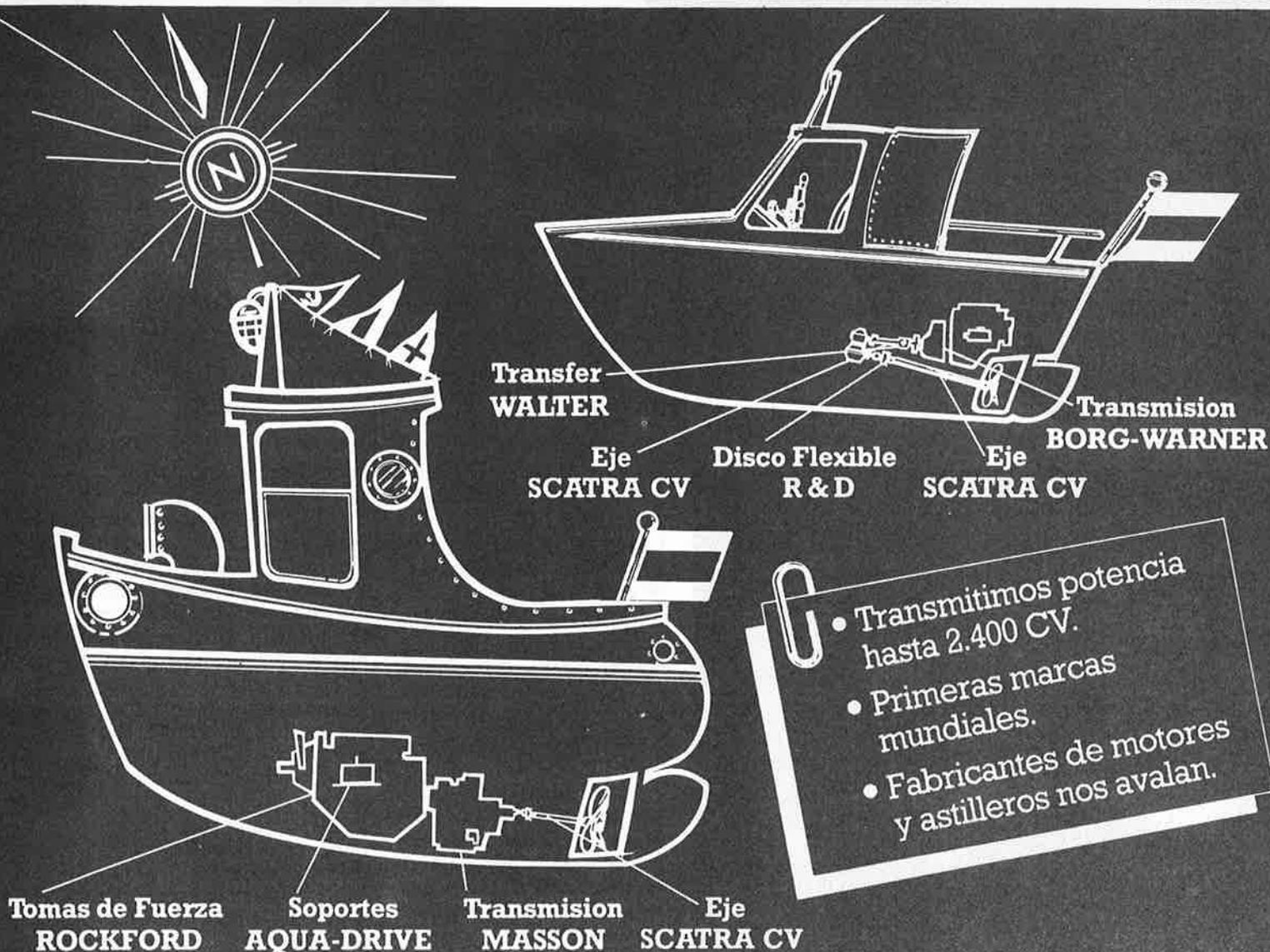
Queda, finalmente, en este breve repaso a las siglas del mar, hacer mención especial a unas organizaciones que, durante cientos de años, han tenido un singular protagonismo en el sector pesquero. Se trata de las Cofradías de Pescadores que desde sus comienzos, en el siglo XI, han ido acomodando sus actividades a diferentes situaciones legales. Su complejo funcionamiento, que abarca desde importantes facetas de la comercialización hasta actividades de asistencia social, ha llegado a confluír en muchas ocasiones en los campos específicos de otras entidades del sector.

Repartidas por toda la geografía costera española, las 225 Cofradías de Pescadores se agrupan a nivel estatal en la Federación Nacional de Cofradías, que alberga a unas 80.000 personas, entre trabajadores y empresarios de la pesca.

**¿TIENE PROBLEMAS DE:
TRANSMISION, VIBRACION, RUIDO,
ALINEAMIENTO, MONTAJE...?**

**COPRIMAR
TIENE LA SOLUCION.**

Visítenos en la Feria Mundial
de la Pesca. Vigo 85
Stand A-645



- Transmittimos potencia hasta 2.400 CV.
- Primeras marcas mundiales.
- Fabricantes de motores y astilleros nos avalan.

BORG WARNER

masson ROCKFORD scatra-aquadrive Walter R & D



COPRIMAR
sociedad anónima

C/. Batalla de Brunete, 33
Fuenlabrada (Madrid)
Tels. (91) 615 77 11/95
Télex 22746 CPIM

Política pesquera

Los últimos dos años han sido escenario de una intensa actividad legislativa de la Administración española para modernizar el sector pesquero. La reestructuración de la flota, la reglamentación de artes y modalidades de pesca, la apertura de vías de financiación y la reordenación de los caladeros nacionales han sido algunas de las principales iniciativas puestas en marcha.

BALANCE DE UNA GESTION

PARA hacer un balance de la política pesquera impulsada por la Administración española a lo largo de los últimos años, resulta conveniente recordar cuáles eran las características fundamentales que presentaba el sector en los ejercicios inmediatamente precedentes. A comienzos de 1983, la situación del sector pesquero español se caracterizaba por la existencia de una flota anticuada, cuya dimensión era excesiva en comparación con las posibilidades reales que ofrecían los caladeros; un progresivo agotamiento de los recursos pesqueros nacionales, a causa de la sobreexplotación continuada a la que se habían visto sometidos; un conflicto endémico entre las distintas modalidades de pesca; y la inexistencia de mecanismos correctores del mercado que garantizaran una retribución suficiente de los productos que no superaban el precio de orientación. A todo ello, se unía una legislación incompleta y excesivamente desfasada, que provocaba un divorcio entre la situación real y la situación legal en la que se encontraba la actividad pesquera. Y unas crecientes dificultades para acceder a los caladeros pertenecientes a otros países, lo cual añadía un punto más de incertidumbre al futuro del sector.



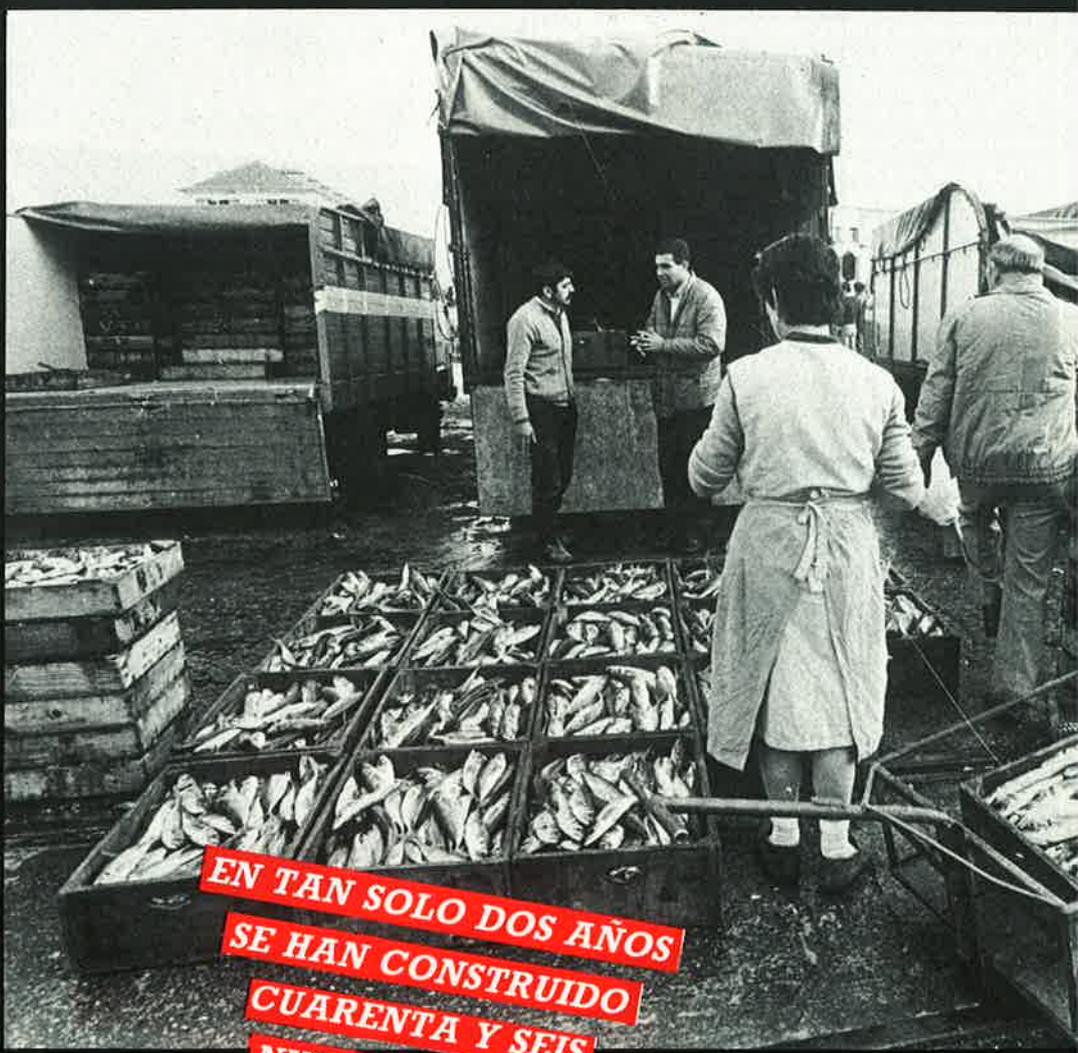
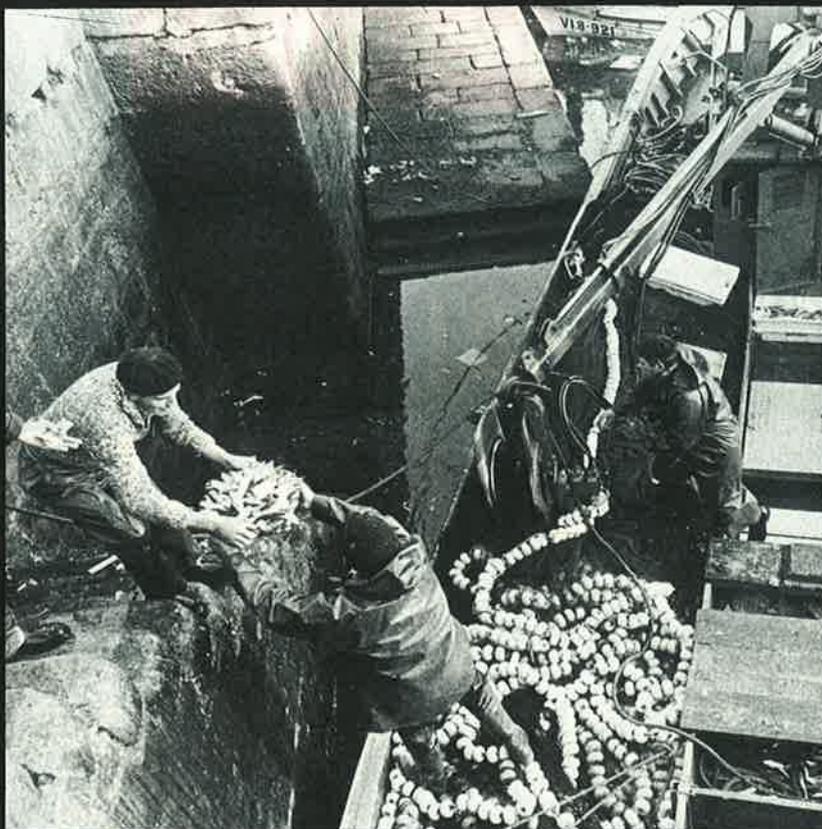
**ENTRE LOS OBJETIVOS
ESENCIALES, RECUPERACION Y
REORDENACION DE LOS
CALADEROS NACIONALES**

Con objeto de hacer frente a esta situación, la Administración española se planteó poner en marcha una política pesquera encaminada hacia tres objetivos esenciales: recuperación y repoblación de los caladeros nacionales, de modo que ofrecieran la posibilidad de realizar las capturas necesarias para que la actividad pesquera alcanzara una rentabilidad económica suficiente; ajustar la dimensión de la flota a los recursos pesqueros potenciales, para lograr así que se adecuara el esfuerzo y el rendimiento de la actividad pesquera; y ajustar la dimensión de la flota y la población laboral del sector, de cara a que se pudiera mantener el nivel de empleo sin afectar negativamente a la productividad del sector.

La actuación de la Administración quedó estructurada en seis áreas: la ordenación y la recuperación de los caladeros nacionales; el mantenimiento y la potenciación de la actividad en los caladeros internacionales; el desarrollo de los cultivos marinos; la incentivación de la investigación pesquera; la reglamentación de los mercados de la pesca, y la modernización de la gestión administrativa en el sector.

La adaptación del esfuerzo pesquero a la posibilidad de obtener una producción estable y un rendimiento creciente —imprescindible para conseguir una recuperación de los caladeros españoles— exigía como condición «sine qua non» la reconversión y modernización de la flota, así como la actualización de las artes y modalidades de pesca. Paralelamente, era preciso —y para ello se pusieron en marcha los mecanismos necesarios— intensificar la vigilancia pesquera y evaluar correctamente los recursos existentes a través de un riguroso programa de prospecciones.

Dos años después de que se pusiera en marcha ese programa global de actuaciones, es decir, a la altura de 1985, se cuenta ya con un marco legal compuesto por nume-



**EN TAN SOLO DOS AÑOS
SE HAN CONSTRUIDO
CUARENTA Y SEIS
NUEVOS BUQUES**



rosas disposiciones y normas que afectan a la regulación de los caladeros —entre las que figuran las Ordenes Ministeriales relativas a arrastre de fondo, palangre de fondo y de superficie, volantas, rascos, arte claro y cerco—, la limitación del crecimiento del esfuerzo pesquero, la construcción y modernización de la flota, la apertura de vías para la financiación de la actividad del sector, la fijación de los precios de orientación y retirada de determinadas especies, la puesta en marcha —a través de la Ley de Cultivos— de actividades pesqueras que hasta ahora no estaban suficientemente potenciadas ni reglamentadas, etc.

Más concretamente, y en lo que se refiere a la modernización de la flota, puede señalarse que, en tan sólo dos años, la legislación puesta en marcha ha permitido la construcción de 46 nuevos buques de más de 20 toneladas de registro bruto (TRB) por embarcación, con un tonelaje total de 6.631 TRB y una potencia de 26.697 caballos de vapor (CV). Además, han sido reformadas 414 embarcaciones, se ha cambiado el motor a otras 136 y han sido exportados 44 barcos. El resultado de todo este proceso ha supuesto una positiva corrección de dimensión de la flota pesquera con una disminución de la flota operativa en más de 12.000 TRB.

El proceso de modernización de la flota pesquera exigía poner a disposición del sector los medios financieros necesarios para poder llevarlo a cabo. Así, si en 1982 los créditos vivos concedidos por el desaparecido Crédito Social Pesquero —la mayor parte de sus funciones han sido asumidas por el Banco de Crédito Industrial— sumaban 10.930 millones de pesetas, en 1983 se situaron en 12.600 millones y a finales de 1984, en 15.500 millones de pesetas. Es decir, un incremento de cerca del 50 por 100 en sólo tres ejercicios. En la actualidad, los créditos

concedidos por las distintas entidades públicas al sector pesquero representan unos 20.000 millones de pesetas. Y la tendencia que muestran es creciente.

En estos momentos, el crédito oficial tiene abiertas las siguientes vías de financiación para la modernización y reestructuración del sector pesquero: para construcción de nuevos buques, hasta el 85 por 100 del presupuesto total, con un plazo de amortización de 12 años y el 11 por 100 de interés; para transformación de buques, artes, motores y otros equipos, hasta el 70 por 100, con un plazo de entre 3 y 5 años y un interés situado entre el 11 y el 17 por 100; para industrias derivadas, hasta un 70 por 100 del presupuesto, con un plazo de amortización de entre 7 y 8 años, y un tipo de interés de entre el 11 y el 17 por 100; para cultivos marinos, hasta el 80 por 100 del presupuesto, a 8 años y con un interés de entre el 11 y el 17 por 100; para la realización de campañas, hasta el 80 por 100 del presupuesto, a 6 meses y un tipo de interés del 14 por 100; para actividades pesqueras en el archipiélago canario, créditos de entre el 70 y el 80 por 100 del presupuesto como máximo, a un 8 por 100, y con un plazo de amortización de entre 5 y 12 años; y para la adquisición de barcos en Canarias, la cuantía máxima es del 80 por 100, el plazo está fijado en 8 años y el tipo de interés en un 11 por 100.

Cabe mencionar que, en la actualidad, el endeudamiento del sector no supera los 60.000 millones de pesetas, cifra que supone algo menos del 30 por 100 del valor total de las capturas que el sector obtiene anualmente, lo que indica que se trata de una relación de endeudamiento razonable. Del endeudamiento total, la tercera parte corresponde a créditos concedidos por entidades oficiales y el 8 por 100 a préstamos otorgados por las Cajas de Ahorros.

Por lo que se refiere a la reglamentación de las artes y modalidades de pesca, la Administración ha dictado leyes que regulan las artes de arrastre, volanta, rasco y palangre de fondo en el mar Cantábrico y zona Noroeste; y de claro y palangre en superficie en el resto de los caladeros nacionales. Asimismo, se han impartido normas para la pesca del coral, una actividad que tiene una gran importancia en la zona mediterránea, y otras disposiciones que afectan a especies concretas y zonas de dimensión más reducida.

En lo que respecta a los cultivos marinos, la actividad ha ido encaminada a la creación de instalaciones, la repoblación de zonas con el objetivo de que puedan convertirse a largo plazo en caladeros, la puesta en marcha de un programa de investigación y desarrollo, y la formación de técnicos superiores en acuicultura.

Por su parte, las iniciativas tomadas para conocer las posibilidades reales de los caladeros españoles han contado con el esfuerzo desplegado por el Instituto Nacional de Oceanografía en lo que afecta a la prospección de caladeros y estudio de los mismos. Dieciocho barcos han intervenido en varias campañas destinadas a analizar, entre otros, los bancos de coral rojo del mar de Alborán, los «stocks» de diversas especies demersales y pelágicas, las algas marinas, las migraciones de túnidos, el nivel de contaminación de varias plataformas marinas, etc. Paralelamente, se ha desarrollado un amplio abanico de iniciativas internacionales para mantener o incrementar la capacidad de maniobra de la flota pesquera española en caladeros de otros países.

Por último, toda esta actividad se ha visto complementada por acciones institucionales tales como el inicio de la elaboración de un censo definitivo de la flota y el incremento de la vigilancia.

Modernización de la flota

La elevada edad de nuestras embarcaciones y el bajo Tonelaje de Registro Bruto (TRB) por unidad, constituyen las notas más características de la flota pesquera española, según datos elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

LA RESPUESTA A UN RETO



Lograr una flota española más reducida, pero dotada de una mayor operatividad y eficacia, viene a ser el objetivo prioritario que mueve ahora mismo al sector.

OTRO de los problemas con que ha de enfrentarse el sector es la preocupación por el elevado grado de minifundismo existente, así como las condiciones de relativa inferioridad en que se encuentran los hombres del mar para res-

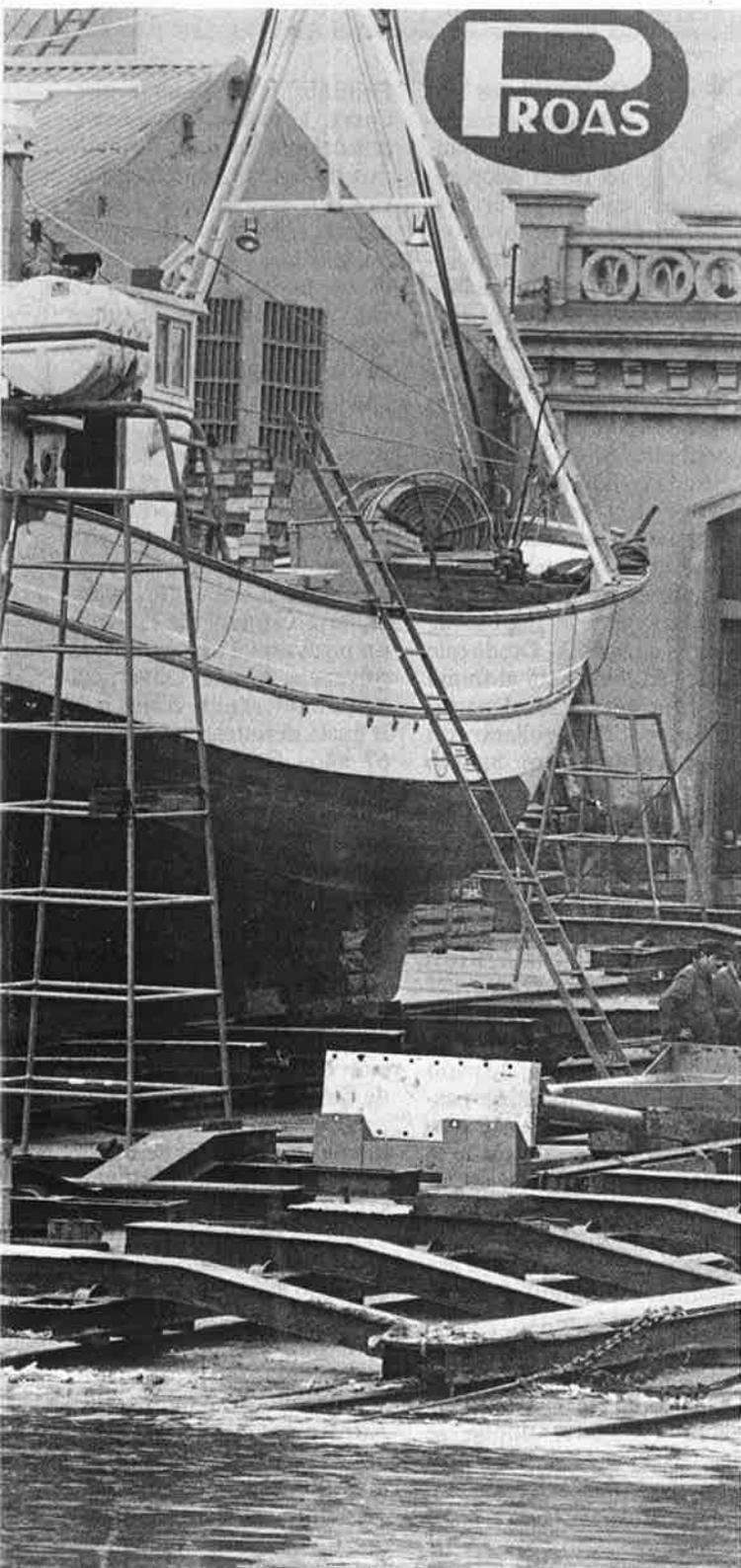


ponder al reto de las nuevas pesquerías.

El hecho de que cerca de 4.000 barcos de nuestra flota estén faenando en aguas de otros países, y que las dos terceras partes de la pesca desembarcada en España procedan de 23 caladeros internacionales, han sido factores

determinantes a la hora de decidirse por la reconversión y modernización de esta industria.

El nuevo orden del mar, vigente en la actualidad, supone la inaplazable adaptación de la flota, máxime cuando los recursos en los caladeros propios han llegado a



un grado evidente de agotamiento, a causa de una sobreexplotación incontrolada.

El panorama, no obstante, no es proclive al pesimismo, pues según un informe de la FAO, en este momento únicamente se explotan el 70 por 100 de los recursos pes-

queros del mar, y queda, por tanto, un 30 por 100 de «pesca posible», que ha de ser bien canalizado para evitar «cegar» por siempre las zonas de abastecimiento.

De esta cifra a que aludimos, y que permite albergar muchas esperanzas de futuro, destaquemos que, aproxi-

madamente, entre el 13 y el 16 por 100 de estos recursos se encuentran en el océano Atlántico. Asimismo, entre el 3 y el 4, en el océano Índico, y entre el 8 y el 18, en el océano Pacífico.

Lograr una flota española más reducida, pero dotada de una mayor operatividad y eficacia, viene a ser el objetivo prioritario que mueve ahora mismo al sector, consciente de la necesidad de embarcaciones polivalentes, capaces de actuar en diferentes caladeros.

En la reconversión también se contempla el problema de reducir cada día más los elevados costes de combustible, al ser mucho más largas las distancias a cubrir actualmente entre puerto y caladero.

Por Real Decreto aprobado en los últimos meses de 1983 se establecieron ayudas por vía de créditos y subvenciones, con el objeto de construir nuevas embarcaciones y renovar así nuestra flota pesquera. Para la construcción de barcos, el Real Decreto contemplaba la condición siguiente: que tuvieran entre 20 y 150 Toneladas de Registro Bruto (TRB), y en este caso la cuantía del crédito podría elevarse hasta el 80 por 100 del valor total de la inversión.

Este mismo Decreto contempló también, en su momento, ayudas muy importantes para reconversión, entre las que figuraban préstamos que alcanzaron hasta el 70 por 100 de la inversión realizada. Otras ayudas se canalizaron al otorgar subvenciones del 30 por 100 para las obras de reforma para ahorro energético.

La respuesta favorable con que los armadores acogieron esta normativa, puso de manifiesto una decidida voluntad de cambio e hizo reflexionar a las autoridades pesqueras españolas, que, un año más tarde, en octubre de 1984, aprobarían un nuevo Real Decreto sobre construcción, modernización y actualización de la flota pesquera, por la que se suprimían las limitaciones sobre Toneladas de Registro Bruto introducidas en la normativa anterior.

Este último Decreto estará en vigor hasta la fecha del 31 de diciembre de 1986. Según esta disposición, para la construcción de embarcaciones se requieren porcentajes superiores de TRB, que establecerán variaciones según la capacidad del nuevo buque.

Los barcos «aportados» como bajas deberán tener una antigüedad superior a 20 años, aunque también podrán incluirse en este apartado embarcaciones con menos edad, pero con problemas de seguridad, falta de tecnología, excesivo consumo, etc.

Así, los créditos para nuevas construcciones alcanzarían hasta el 85 por 100 de la inversión, con plazos de amortización de hasta 12 años, a un interés del 11 por 100. Puede considerarse que las subvenciones por tonelada construida son de 30.000 pesetas si el barco tiene menos de 150 toneladas de registro bruto; de 26.000 pesetas, si se encuentra entre las 150 y las 500 TRB, y, finalmente, 22.000 pesetas para barcos con más de 500 TRB.

En base a esta normativa, las previsiones oficiales sobre «bajas» y nuevas construcciones, son las siguientes:

BAJAS ESTIMADAS

Marruecos: 80 buques.
8.000 TRB.

CEE: 103 buques.
20.600 TRB.

Caladero nacional: 47 buques.
1.175 TRB.

Margen de ajuste:
105 TRB.

TOTAL: 230 buques.
29.880 TRB.

NUEVAS UNIDADES

3 buques de gran porte con
3.900 TRB.

9 buques congeladores con
9.000 TRB.

60 buques de menor arqueo con 12.000 TRB.

TOTAL: 72 buques.
24.900 TRB.



Aunque las competencias del sector afectan a numerosos ministerios, son cuatro los departamentos que repercuten de un modo más directo en la actividad marítimo pesquera. Se trata de los ministerios que engloban en su esfera de actuación el transporte, las obras públicas, la pesca y los asuntos sociales. El siguiente reportaje hace un breve repaso de los hombres que han protagonizado la política sectorial y la gestión realizada en los citados ministerios.

EQUIPO GUBERNAMENTAL

S

OBRE Carlos Romero, un zamorano de Fuentesauco, de 41 años, recae toda la responsabilidad de un ministerio monstruo, el de Agricultura, Pesca y Alimentación, del que depende todo el área de Pesca y Cultivos Marinos. Licenciado en Ciencias Políticas y Económicas, con estudios de Sociología, Historia y Economía en la Escuela de Altos Estudios Europeos de París y en la Sorbona, ha tenido que hacerse cargo de los temas del mar precisamente durante el período de negociaciones para el ingreso de España en la CEE. Desde que Carlos Romero está al frente del Ministerio, su departamento ha desarrollado un programa pesquero basado en cuatro puntos: ordenación y recuperación de nuestra plataforma; consolidación y ampliación de caladeros internacionales; acomodación de nuestra flota a las necesidades actuales a través de ayudas financieras y ordenación de los mercados. El ministro considera que se ha «avanzado en la aplicación de una nueva política pesquera». Que se ha «negociado en todos los puntos de la costa con armadores, cofradías y sindicatos» y valora que «la Administración no ha avanzado sola, sino en colaboración con todo el sector. Esto es lo más importante».

Recientemente, su ministerio ha editado un libro, «Política de Ordenación Pesquera 1983-84», donde se describe el proceso de armonización legislativa realizado por la Administración española como paso esencial de cara al ingreso en la CEE y, en la opinión del ministro, en

términos de ordenación pesquera, España se encuentra por delante, incluso, de algunos de los países comunitarios. En este libro se recoge toda la legislación elaborada durante los dos últimos años: desde la ley sobre cultivos marinos, hasta las distintas reglamentaciones de artes de pesca, programas de reestructuración de la flota, nueva reglamentación comercial para los mercados de las principales especies, etc.

Para esta labor, Carlos Romero puso al frente de uno de los departamentos más importantes del sector, la Secretaría General de Pesca, a un profesional de reconocida solvencia, Miguel Oliver, catalán-mallorquín, como a él le gusta definirse, biólogo, de 67 años. Su relación con el mar ha sido siempre como investigador por vocación, «el Instituto Oceanográfico ha sido prácticamente toda mi vida profesional —dice—. El año 1947 en Vigo; luego, 17 años en Mallorca y, posteriormente, en Madrid. He pasado por todos los puestos, desde la investigación de base, hasta las tareas de dirección».

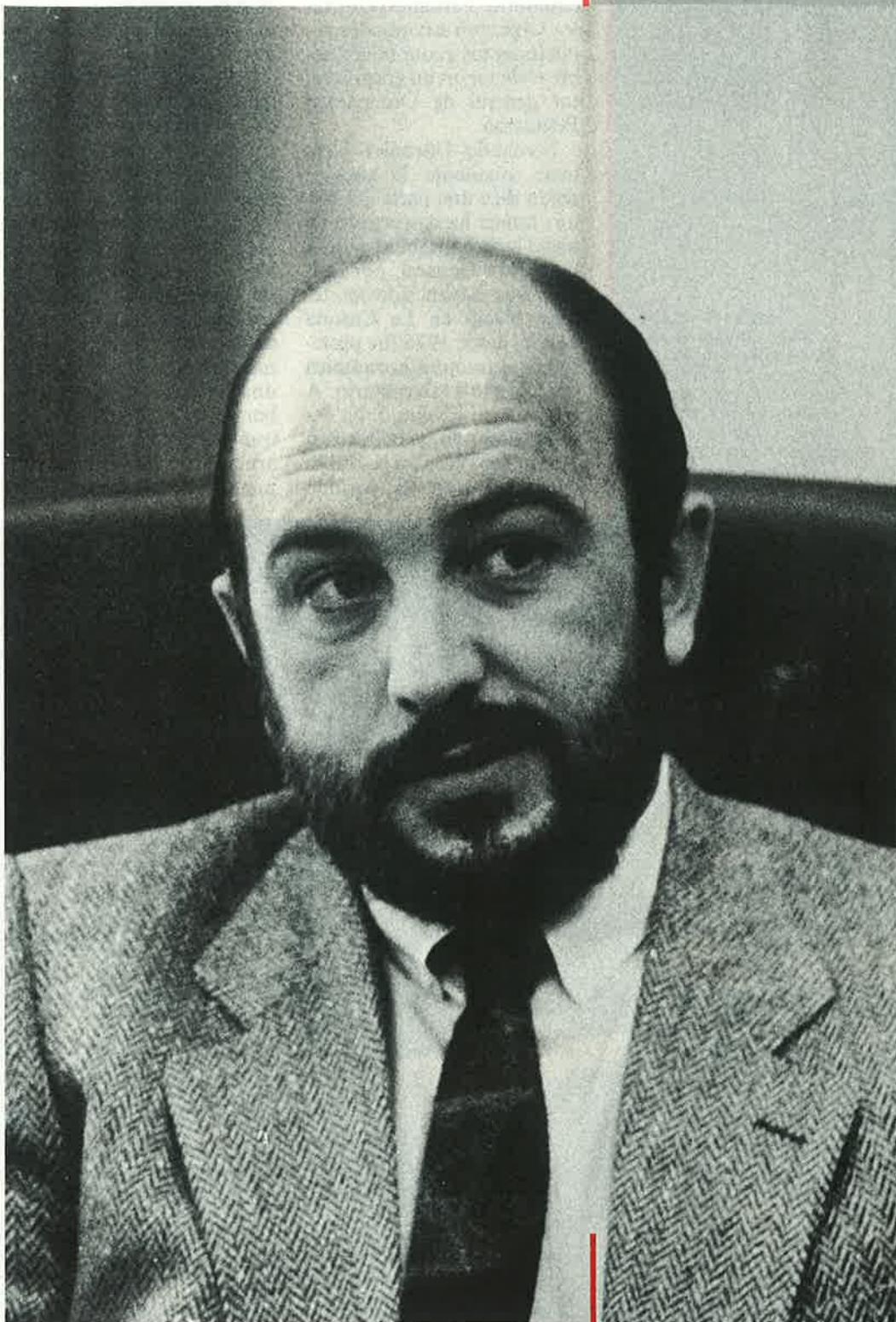
Su militancia en el socialismo desde hace más de medio siglo no le impidió nunca desempeñar cargos de responsabilidad en anteriores administraciones, dado su gran prestigio científico, hasta su actual puesto, que no considera político: «para mí, se trata solamente de desarrollar un trabajo para la Administración pública, donde mi experiencia en temas del mar debe ser enormemente válida». Entiende que un conocimiento en profundidad del mar es decisivo a la hora de diseñar una polí-

LOS MINISTERIOS

tica pesquera, que es lo que se está realizando durante este período legislativo. Miguel Oliver es un defensor de la política pesquera seguida por la Administración central. «Esta Administración —dice— tiene perfectamente planificada la política pesquera y el ordenamiento del sector.» Es optimista por naturaleza, y considera fundamental, a la hora de entender la problemática pesquera, «la diferenciación de los diversos subsectores para poder realizar una adecuada valoración».

Miguel Oliver advierte que, cuando llegó a la Secretaría, en el campo de las relaciones internacionales, el sector tenía ya una política orientada y encajada. Sin embargo, el caladero nacional precisaba de una urgente reorientación. En estos dos frentes, el internacional y nuestros propios caladeros, está el reto de este científico de 67 años. En política exterior, el reto significa mantener y profundizar la gestión realizada y «en nuestras aguas, el objetivo se centra en la ordenación de la actividad pesquera».

La Secretaría General de Pesca cuenta, a su vez, con dos Direcciones Generales: la Dirección General de Relaciones Internacionales y la de Ordenación Pesquera. Al finalizar el largo y difícil proceso de negociaciones con la CEE, Miguel Oliver se refirió a sus dos directrices generales diciendo «lo que sucede es que he contado con el equipo ideal y eso ha sido una gran suerte. Luis Casanova, que recientemente abandonó el cargo en la Dirección General de Relaciones Internacionales, es un experto en su



Joaquín Almunia, ministro de Trabajo y Seguridad Social.

OS DEL MAR

Javier Sáenz de Coscolluela, nuevo ministro de Obras Públicas y Urbanismo. Fue portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados. Tiene 41 años y es licenciado en Derecho.

materia que ha sabido mantenerse en posiciones de equilibrio. Fernando González Laxe, con sus grandes conocimientos económicos sobre el sector, es un gran director general de Ordenación Pesquera».

Fernando González Laxe tiene solamente 32 años y, según dice una parte del sector, nunca ha descargado en nadie la responsabilidad de la Dirección General, por difíciles que hayan sido los temas. Nació en La Coruña donde, desde 1975 fue profesor de estructura económica del Colegio Universitario. A pesar de su juventud, ha desempeñado la subdirección general de Pesca en la Xunta de Galicia en el período

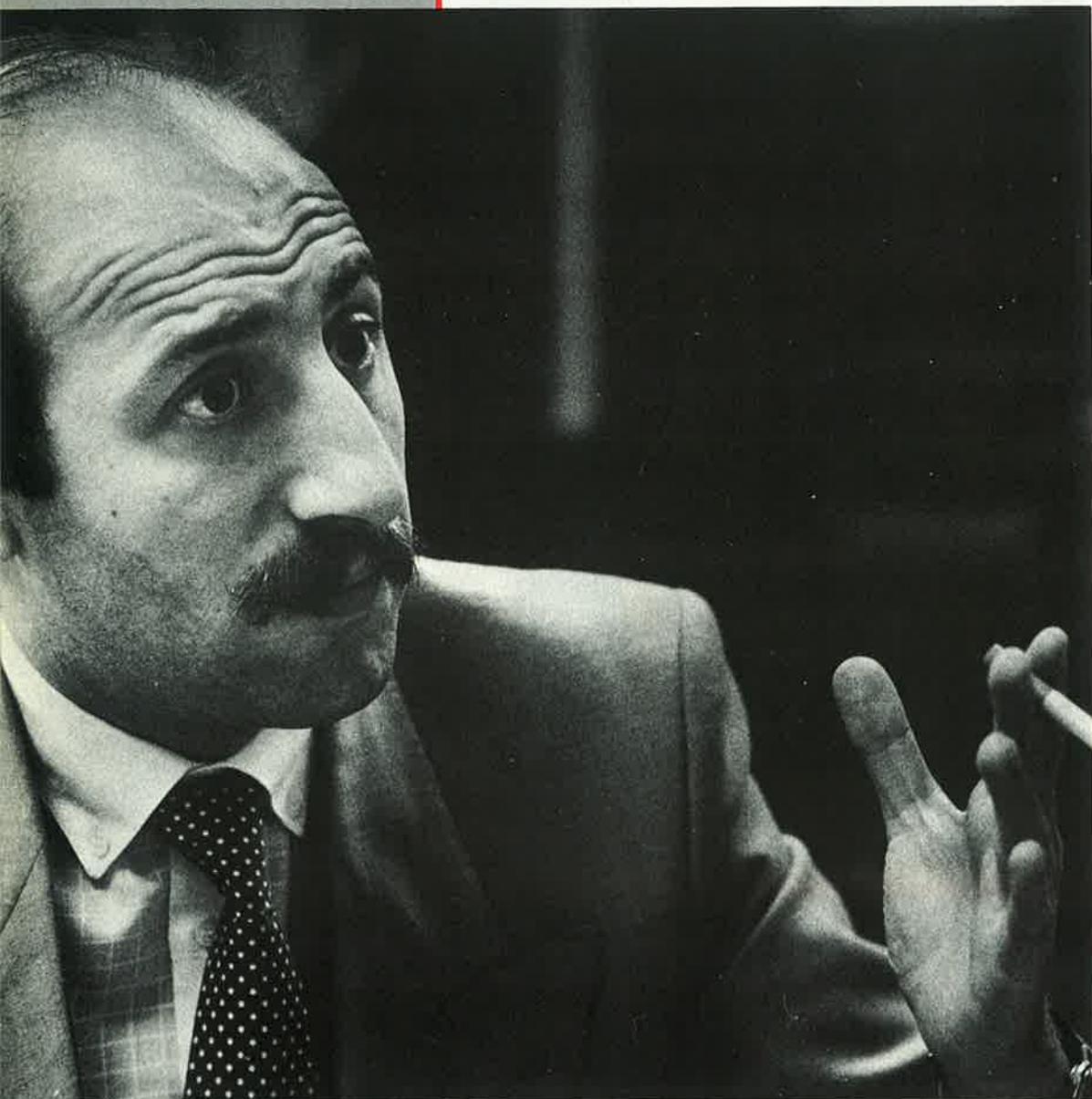
1979-80; ha escrito seis libros sobre economía pesquera; ha asistido a numerosas reuniones internacionales sobre temas pesqueros, principalmente en la CEE. Fue también primer teniente de alcalde y portavoz del grupo socialista en el Ayuntamiento de La Coruña. Desde su Dirección General, Fernando González Laxe ha intentado llevar a la práctica las ideas que había defendido en sus tiempos de oposición. Aunque fue recibido por el sector con recelo y dudas, muy pronto supo establecer una línea de diálogo y colaboración, como lo demuestran las declaraciones de los armadores: «la verdad y solamente la verdad es que, sin

haber sido un extrovertido o un líder de despachos abiertos, ha trabajado, día a día, ha sintonizado con el sector en los momentos necesarios».

Este joven director general abandonará pronto su cargo. Ha sido nombrado por su partido candidato a presidente de la Xunta de Galicia.

Fernando González Laxe se muestra satisfecho de su labor en el Ministerio. Dice que ha conseguido un entendimiento entre sector y Administración al haber llevado a cabo una política pesquera racional y seria: «nosotros estamos poniendo en práctica, no exactamente lo que desde hace años venía pidiendo el sector, pero sí algo bastante próximo». Durante su gestión se han publicado cerca de 40 disposiciones de todo tipo. Todo el frente de acuicultura está prácticamente diseñado y, en el tema de ordenación de caladeros, se han regulado las grandes artes de pesca. Afirma González Laxe que hay problemas con los barcos que sobran y que la Administración actuará severamente con los que incumplan las reglamentaciones de la CEE. Pero también dice que, tras la firma de adhesión, el Estado español colaborará en el control e inspección de las capturas en aguas comunitarias, para lo cual adoptará los correspondientes servicios de vigilancia, ejerciendo mayor control sobre los pesqueros de otros países en el Atlántico, dado que, en la actualidad, algunos están efectuando capturas por encima de lo que los tratados internacionales les asignan.

Otro de los ministerios con importantes competencias en el sector —el de Turismo, Transporte y Comunicaciones— ha estado dirigido durante el primer gobierno socialista por Enrique Barón, un madrileño de 37 años, licenciado en Economía y Derecho. Tras la remodelación del Gobierno llevada a cabo el pasado mes de julio, a Enrique Barón le ha sucedido

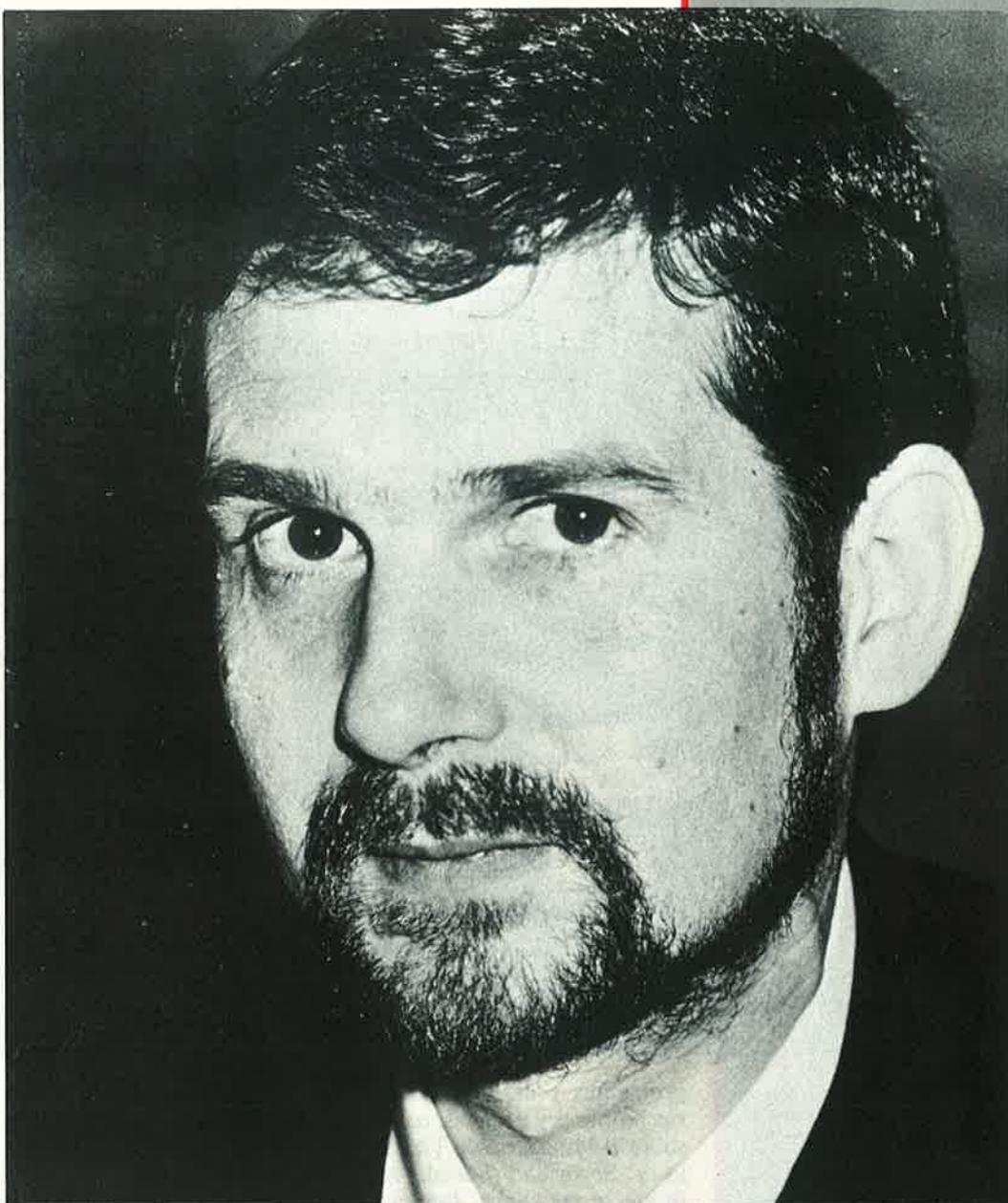


en el ministerio un piloto de la Marina Mercante. Se trata de Abel Ramón Caballero, de 39 años de edad, licenciado en Ciencias Económicas; Master en Economía por la Universidad de Essex; catedrático de Teoría Económica de la Universidad de Santiago; presidente de la Asociación Española de Ciencia Regional y autor de numerosos trabajos de economía. Tiene en su ministerio un importante departamento: la Dirección General de la Marina Mercante. Esta Dirección General, a cuyo frente se encuentra Fernando Salvador, asume, entre otras, las competencias relativas a la seguridad marítima.

Aunque las cifras de siniestralidad son siempre preocupantes, Enrique Barón, durante su gestión, huyó de cualquier alarmismo a la hora de hablar sobre este tema y consideró que la seguridad en el transporte marítimo es una preocupación relativamente reciente en España: «lo verdaderamente importante, además de las labores de inspección y prevención, es aumentar el nivel de sensibilidad sobre el tema, lograr la colaboración de todos».

Abel Caballero tendrá que terminar una importante labor iniciada por su antecesor en el ministerio: la participación de su departamento en la reforma con el paso de algunas competencias, hoy delegadas en la Armada, al ámbito civil. Las bases ya están sentadas en el terreno administrativo y también definidas las grandes líneas de futuro.

También después del cambio de Gobierno, un nuevo ministro al frente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tiene la responsabilidad de los Puertos y las Costas. Se trata de Javier Sáenz de Cosculluela, que hasta su nombramiento era portavoz del grupo socialista en el Congreso de los Diputados. Riojano, de 41 años, licenciado en Derecho, ha desarrollado su actividad profesio-



sional en los movimientos obreros, en especial en la UGT y ha sido diputado en todas las legislaturas. Su relación con el mar le va a llegar a través de la Dirección de Puertos y Costas, pero conoce ya el anteproyecto de Ley de Costas, recientemente elaborado: «quisiera estudiar muy bien las conexiones de este proyecto de Ley de Costas con el Derecho Civil y las competencias de las comunidades autónomas —ha dicho poco después de su nombramiento—. Existe una creciente conciencia colectiva de que las playas son algo propio de todos los ciudadanos y, lógicamente, el Estado

no puede ignorar ese derecho colectivo». En el anteproyecto se reafirma la calificación del mar y sus costas como patrimonio colectivo, eliminando la posibilidad de adquirir la propiedad de los terrenos ganados al mar o a cualquier otra porción del dominio público.

Otra cuestión pendiente del MOPU, que tendrá que abordar el nuevo ministro, es la señalización marítima. Según un nuevo plan también ya preparado, se van a instalar cincuenta y seis nuevos faros; cuarenta balizas luminosas y dieciocho radiofaros circulares.

La parte social del mar, los

Abel Ramón Caballero, nuevo ministro de Turismo, Transporte y Comunicaciones. Tiene 39 años, licenciado en Ciencias Económicas, Máster en Economía por la Universidad de Essex, catedrático de Teoría Económica en la Universidad de Santiago.



Carlos Romero, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Tiene 41 años, es licenciado en Ciencias Políticas y Económicas, realizó estudios de Sociología y Economía en la Escuela de Altos Estudios Europeos de París.

problemas y necesidades de sus hombres y mujeres, recae sobre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Al frente se encuentra Joaquín Almunia, un vasco, de Bilbao, de solamente 37 años, casado y con dos hijos. Es licenciado en Derecho y Ciencias Económicas por la Universidad de Deusto e ingresó en el partido socialista en 1974. Ha manifestado en varias ocasiones que «la voluntad del ministerio y de los otros departamentos del Gobierno implicados en la problemática del sector pesquero es arbitrar una solución global a los problemas específicos del sector». En su ministerio, esta gestión recae en dos importantes departamentos: el Instituto Social de la Marina (ISM), a cuyo frente se encuentra Constantino Méndez, y la Organización

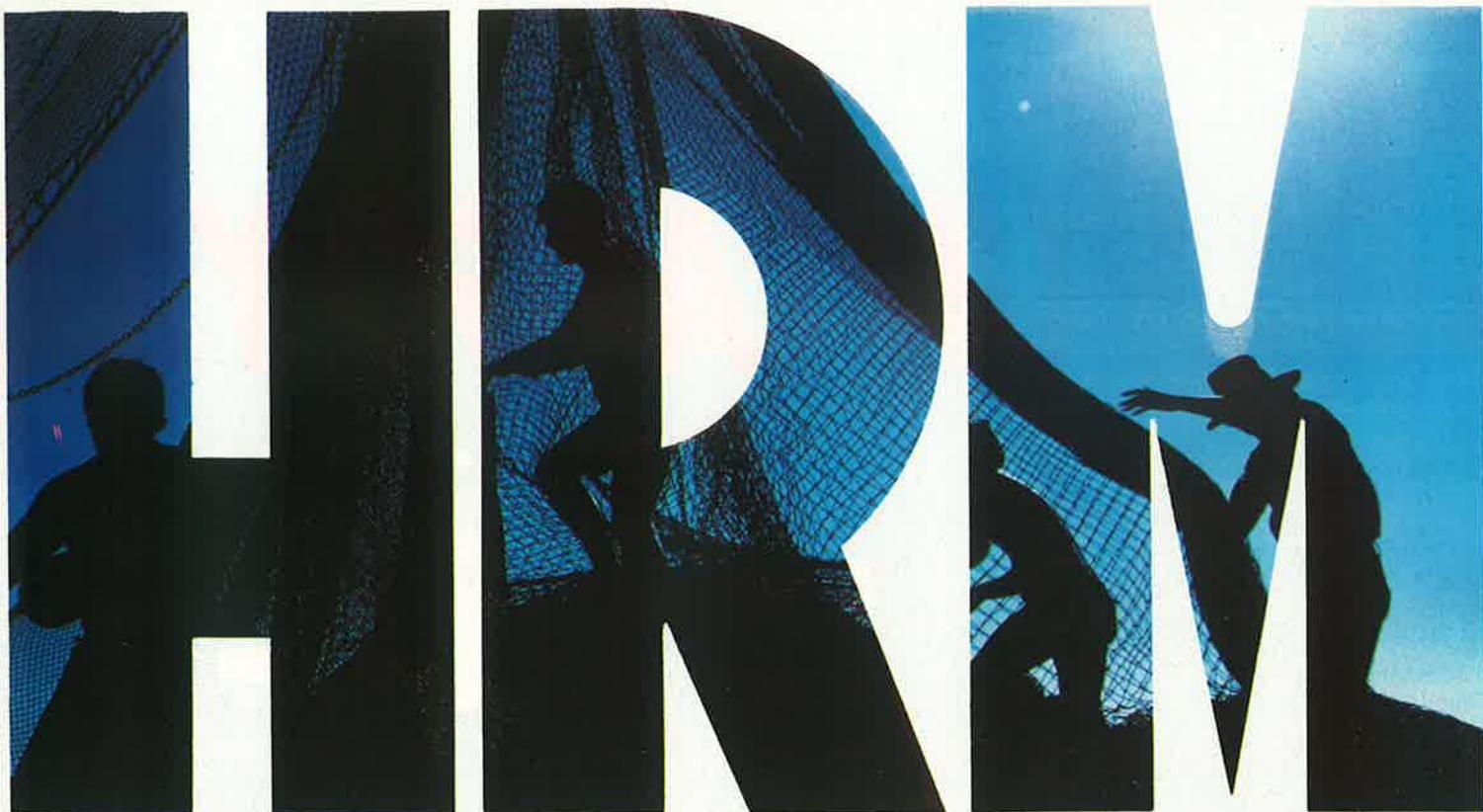
de Trabajos Portuarios (OTP), organismo autónomo encargado de atender las peticiones del personal especializado en las faenas portuarias, formuladas por las empresas del sector dedicadas a las labores de carga y descarga, estiba y desestiba de las mercancías.

Joaquín Almunia ha tenido que abordar la reforma de la Seguridad Social para convertirla en una estructura viable y con garantías de futuro. Esta reforma se ha basado en tres puntos: mejorar el sistema, hacer más eficaz la gestión y racionalizar los gastos. Para ello, el ministro ha sustentado el criterio de «que el coste de esos ajustes no recaiga sobre quienes padecen una peor situación».

Las gentes del mar participan también de la Seguridad Social, pero con un sistema

propio, el Régimen Especial del Mar (REM), cuya gestión está a cargo del ISM y al que se está dotando de los mecanismos necesarios para garantizar un grado óptimo en cuanto a eficacia y control.

La OTP también está trabajando intensamente por conseguir una reforma en el sistema laboral actual de los puertos españoles. A pesar de que en los dos últimos años y medio la conflictividad laboral en los puertos ha sido escasa, todavía existen diferencias de criterio entre las centrales sindicales y la Administración al estar las primeras en desacuerdo con el borrador de la reforma que, según el gerente de la OTP, Angel Delgado, lo que pretende es «sentar las bases firmes y sólidas para regular el sector de forma intensa y duradera».



AHORA, MAS QUE NUNCA

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



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



HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

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



UN LARGO Y CO



**Del productor
al consumidor**

COMPLICADO PROCESO

En el proceso de la comercialización de pescado pueden contemplarse tres aspectos: el trayecto normal desde el origen al consumidor; características generales de las fases comercializadoras del pescado español, y política de la Administración a este respecto.

A

Lllegar a puerto, el pescado está ya normalmente clasificado y colocado en cajas de madera, por especies y calidades. Una vez desembar-

cado, es conducido a la lonja: un centro de contratación destinado para su venta. El método de adquisición es, casi siempre, el denominado «a la baja», según el cual van descendiendo los precios por



lote, sucesivamente, hasta que alguien se los adjudica.

Los lotes los adquiere el exportador, distribuidor mayorista que luego distribuye el pescado comprado entre los distintos mercados del país. También puede ocurrir que en la lonja compren el producto los industriales para su posterior transformación en conservas, harina de pescado u otro tipo de subproductos.

Una vez en los mercados centrales, aparece el asentador, que ha sido figura clave en el proceso comercial del pescado en España. Controla totalmente los canales de distribución, y a él acuden los detallistas de cada población, quienes, a su vez, facilitan la mercancía a los minoristas, que son los que, finalmente, venden el producto al consumidor. Paralelamente a este proceso existen «redes de frío», para garantizar que el pescado llegue fresco a su destino.

Este sistema ha presentado una serie de lógicos inconvenientes. Ciertamente es que algunos son inherentes al producto, dada la enorme elasticidad de la oferta, por sus propias características de extracción. Se calcula que, en España, el precio de primera venta en lonja viene a ser, aproximadamente, el 40 por 100 del que luego se ve obligado a abonar el consumidor.

Otros problemas que se presentan son los de las distancias. Los centros de mayor consumo (Madrid, Barcelona y Valencia) están muy alejados de los núcleos productores (Galicia, Cádiz, Huelva y Región Cantábrica), lo que encarece el producto por el gasto de transporte.

España registra uno de los índices de consumo de pescado más altos del mundo: 40 kilos por habitante y año, y el dato aporta la importancia incontestable de este sector comercial.

El principal organismo con el que la Administración interviene en el proceso comercializador del pescado es el FROM (Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos),

dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Sus actividades son complejas y variadas, pero, en líneas generales, su actuación va encaminada hacia cinco grandes capítulos: acciones sobre infraestructura comercial de cofradías, asociaciones y cooperativas, con instalación, mejora y acondicionamiento de lon-

En la actualidad, las especies pesqueras con sistema de regulación se elevan a siete, al haberse ampliado esta campaña a la palometa, el jurel y la caballa.

jas, fábricas de hielo y dependencias frigoríficas y equipamientos en general. El segundo consiste en ayudas para financiar estudios e investigaciones sobre nuevas tecnologías que incidan en el proceso comercializador del pescado. En financiación de campañas de promoción y consumo de pescado se sustenta el tercer capítulo. El cuarto, en ayudas para infraestructura y fomento de la acuicultura. Y el quinto, en fomento y dotaciones para la regulación del mercado.

Este último apartado reviste especial importancia, porque se dirige a la equiparación progresiva con las estructuras comerciales comunitarias, en lo que a garantizar precios mínimos para los productos se refiere. En España se ha comenzado por las especies de bajura, de acuerdo con el sistema de fijar precios de orientación, de retirada y precios tipo. El primero, de orientación, es la media de las cotizaciones en lonja durante los tres últimos años, teniendo en cuenta las perspectivas de mercado. Es el precio ideal de mercado para una especie, y sobre esta base se elabora el precio de retirada, que oscila entre el 70 y el 90 por 100 del de orientación, según especies. Finalmente, el precio tipo está entre el 45 y el 80 por 100 del de retirada, según clase de producto, calidad y

tallas. A partir de los precios tipo se calculan las subvenciones, que pueden llegar hasta el 85 por 100 del mismo.

Precisamente, para desarrollar esta política la Administración española puso en marcha los mecanismos para esa regulación de los precios de los productos pesqueros en origen, mediante un Real Decreto del 12 de septiembre de 1984. Inició entonces sus actuaciones con cuatro especies: la sardina, el boquerón, la bacaladilla y el bonito del Norte. En la actualidad, las especies con sistema de regulación ya son siete, al haberse

ampliado esta campaña a la palometa, el jurel y la caballa.

Con unas previsiones presupuestarias de unos 400 millones de pesetas, el último trimestre de 1984 estrenó entonces nueva normativa, por la que se llegó a regular la comercialización y normalización en origen, mediante un procedimiento basado en la implantación de un sistema calculado de compensaciones financieras.

Durante la primera campaña de aplicación de este decreto, no fue necesaria intervención alguna para regular el mercado de la sardina, al existir unas cotizaciones mercantiles por encima de los precios de retirada. En lo que atañe al boquerón, se destinaron 45 millones de pesetas para subvencionar intereses en los créditos solicitados por los industriales. Todo ello, a través de acuerdos intersectoriales para congelar, almacenar o transformar el producto.

Para la bacaladilla se empleó solamente un millón de pesetas destinado a financiaciones. Finalmente, en el bonito se utilizaron 16 millones en ayudas directas y 60 millones de pesetas para subvencionar créditos a bajo interés.

El camino que se inicia en 1985 amplía los mecanismos de regulación de mercados, que favorecen a tres especies



La elasticidad de la oferta pesquera produce, en ocasiones, diversos problemas al sector, afectado por las complejidades propias del mercado.



POLITICA DE CREDITOS Y MEJORAS



más: las ya citadas, palometa, jurel y caballa. Ello supone que, aproximadamente, el 90 por 100 de las especies capturadas por nuestra flota de bajura en aguas nacionales (unas 400.000 toneladas), están sometidas a este sistema.

En esta campaña, las subvenciones directas presupuestadas se elevan a 160 millones de pesetas. Para reducir intereses de los créditos solicitados por las industrias se dispusieron 270 millones de pesetas y, finalmente, 50 millones más para ayuda a la congelación y almacenaje de los productos retirados.

En un sector como el de bajura, la Administración, el FROM y Cofradías de Pescadores y armadores han iniciado conversaciones para la formación de las Organizaciones de Productores Pesqueros (OPES), tal como requiere el funcionamiento de los mercados en la Comunidad Económica Europea. Se pretende lograr con ello, por parte de la Administración, un mayor control sobre el producto, en el que intervengan los propios pescadores, y también una mejora en los sistemas de información sobre las capturas y los precios, en toda la costa.

Durante el curso de los dos últimos años, y con el fin de facilitar el proceso de comercialización de determinados productos, en ocasiones excedentarios, el FROM ha propiciado la firma de acuerdos intersectoriales entre las industrias y el denominado sector extractor.

En 1984 la experiencia que nos ocupa se llevó a cabo con el mejillón, y se movilizaron para ello más de 1.000 millones de pesetas. En la campaña actual la experiencia se ha repetido en la comercialización de la sardina, al contarse con la colaboración de las entidades financieras más relacionadas con las zonas de pesca.

Por último, la ordenación de mercado y los intentos para ajustar la oferta y la demanda, cuentan con las campañas de promoción que anualmente diseña el FROM para las producciones que suelen tener mayores problemas de excedentes.



**Pasado,
presente
y futuro**

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Tras más de medio siglo de existencia, el Instituto Social de la Marina se ha convertido en una presencia inseparable de las costas españolas y del quehacer diario de las gentes del mar. Desde aquella lejana Caja Central del Crédito Marítimo, creada en 1919, hasta el actual Instituto que, en 1985, se responsabiliza de las cuestiones sociales del sector, se han producido profundas transformaciones.

Si se atiende a las definiciones estrictas, cabe decir que el Instituto Social de la Marina es una entidad de Derecho Público, con personalidad jurídica propia, que actúa en todo el ámbito nacional, bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que se ocupa de todo lo que afecta, desde el punto de vista social, al sector marítimo y pesquero; en particular, de la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

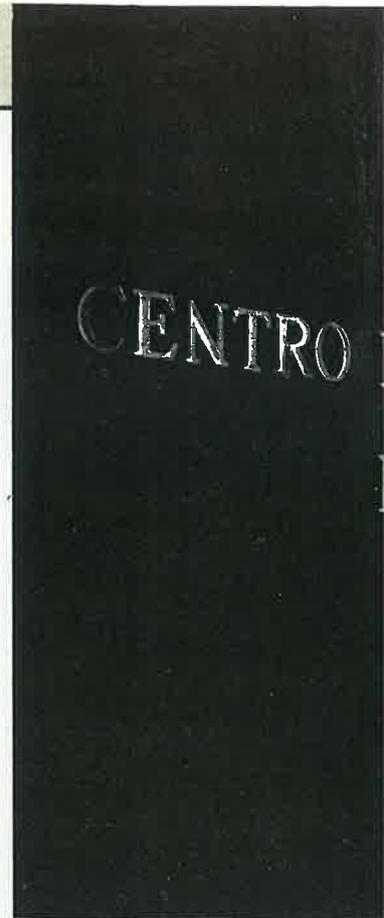
Si se pretende ir un poco más allá de lo que son las definiciones de carácter jurídico, se puede añadir que el Instituto Social de la Marina se ocupa de la atención de las necesidades sociales de más de 140.000 trabajadores del mar, más de 16.000 trabajadores emigrantes, unos 96.000 pensionistas y más de 760.000 beneficiarios por razón de su parentesco con los anteriores. Todo lo cual suma más de un millón de personas, que componen el colectivo atendido por el Instituto. Y, si se prefiere atender a la vertiente económica del organismo, puede señalarse que el Instituto Social de la Marina pone en funcionamiento un presupuesto de más de 70.000 millones de pesetas anuales para cubrir las necesidades sociales del colectivo antes citado.

UNA LARGA HISTORIA

La atención específica por parte del Estado a las necesidades de los trabajadores del mar se inicia en este país en 1919. Se crea en ese año la Caja Central del Crédito Marítimo, que constituye el punto de arranque de una institución que en 1930 recibirá el título definitivo de Instituto Social de la Marina. El objetivo de dicha institución —entonces como ahora— era «conseguir el mejoramiento económico y social» de los trabajadores del mar y del colectivo familiar dependiente de éstos.

No puede extrañar que en

fecha tan temprana comenzara la atención social del Estado a las necesidades del colectivo del mar si se piensa en las especiales circunstancias que caracterizan el trabajo en el sector pesquero: labores especialmente duras, centros





ADIO ~ MEDICO
SPAÑOL

camino a potenciar cooperativas y organismos de previsión y ahorro que, ante la inexistencia de seguros sociales, pudieran constituir un respaldo a los trabajadores del sector en caso de necesidad. En la década de los 40, y con el nacimiento y evolución de los seguros sociales, el Instituto empieza a impulsar la creación de una serie de mutualidades y montepíos para la gestión de los mismos. Por fin, en 1969, tras la aprobación seis años antes de la Ley de Bases de la Seguridad Social y su posterior desarrollo, se crea el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, cuya gestión queda encomendada al Instituto Social de la Marina, desapareciendo en consecuencia las entidades que anteriormente se encargaban de la gestión de los distintos seguros sociales que afectaban a los trabajadores del mar.

UN NUEVO MODELO DE ACCION SOCIAL

Sin embargo, si es cierto que la preocupación del Estado por la vertiente social del trabajo en el mar tiene a sus espaldas seis décadas de realizaciones prácticas, también lo es que hasta hace unos pocos años esta intervención ha estado marcada por dos particularidades: por un lado, la existencia de una multitud de acciones diversas, que no constituían realmente un modelo global de intervención, sino más bien un precipitado de iniciativas de muy diversa índole; por otro, el carácter paternal de dicha intervención, más atenta a cubrir y paliar los aspectos más negativos del trabajo en el mar, que a corregir y solucionar esas deficiencias.

Por ello, la actividad de la Administración actual en este terreno ha ido orientada no sólo a reparar las desigualdades sociales que sufre el sector pesquero, sino —más allá— a actuar sobre la causa de esas desigualdades. Es decir, solucionar la separación y aislamiento de los trabaja-



El de Medicina Marítima es el más ambicioso de los programas del ISM. Pretendo actuar sobre la patología laboral, intentando prevenir los daños originados por el medio y las condiciones de trabajo.

de trabajo dispersos, riesgos de accidentabilidad mayores que en la casi totalidad del resto de las actividades productivas, prolongada separación de los trabajadores respecto de sus familias, aislamiento de los mismos entre

sí, existencia de una gran cantidad de empresas de carácter familiar o artesanal, con escasa potencialidad económica y financiera, etc. Todas estas características exigían que el Estado asumiera desde un principio la cober-

tura de un amplio abanico de demandas sociales en un sector cuya aportación al bienestar social y económico era y es evidente.

En un primer momento, el esfuerzo principal del Instituto Social de la Marina se en-

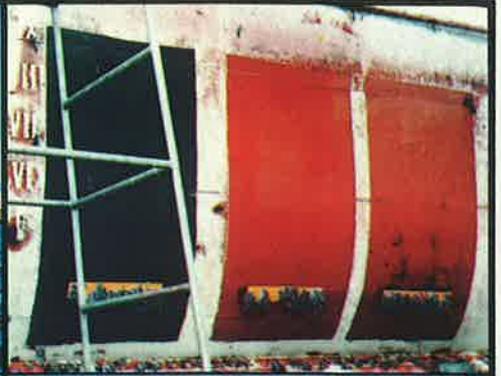
HEMPEL, mucho más que pintura



La investigación en laboratorio



La investigación práctica



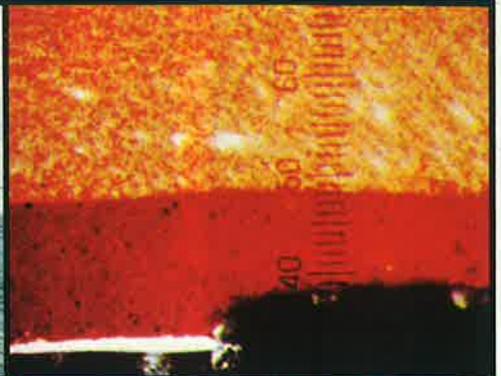
La confirmación de resultados



El servicio HEMPEL



El seguimiento HEMPEL



...y su comportamiento real



La ecuación teórica



Los beneficios



Listo para navegar

Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674 Autopulimentantes para Pesqueros

AHORRO DE COMBUSTIBLE

por ausencia de incrustación y control de rugosidad de la carena

MANTENIMIENTO POSTERIOR MAS ECONOMICO.

Es suficiente reponer el espesor de AUTOPULIMENTANTE desgastado.



Pinturas Marinas Hempel, S. A. E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559-08080 BARCELONA

Teléfono 725 05 00 - TELEX 52.754 hemp e

Oficinas y fábrica: Carretera B. 142 a Sentmenat K. 3,8. POLINYÀ (Barcelona)

DELEGACIONES: BILBAO-Tel. (94) 447 00 44 CADIZ-Tel. (956) 25 73 05

MADRID-Tel. (91) 764 42 21; 2 SEVILLA-Tel. (954) 64 56 69 VIGO-Tel. (986) 23 52 90

dores del mar entre sí, su marginación con respecto a otros sectores de la sociedad y, en definitiva, su escasa integración, su pasividad en relación con cuanto acontece en la sociedad a la que sirven.

Para cumplir estos objetivos, la reciente gestión del Instituto Social de la Marina se ha ajustado a dos grandes líneas de actuación: por un lado, revisar sus estructuras para lograr una mayor transparencia y eficacia, y, por otro, definir los programas sociales que precisa el sector.

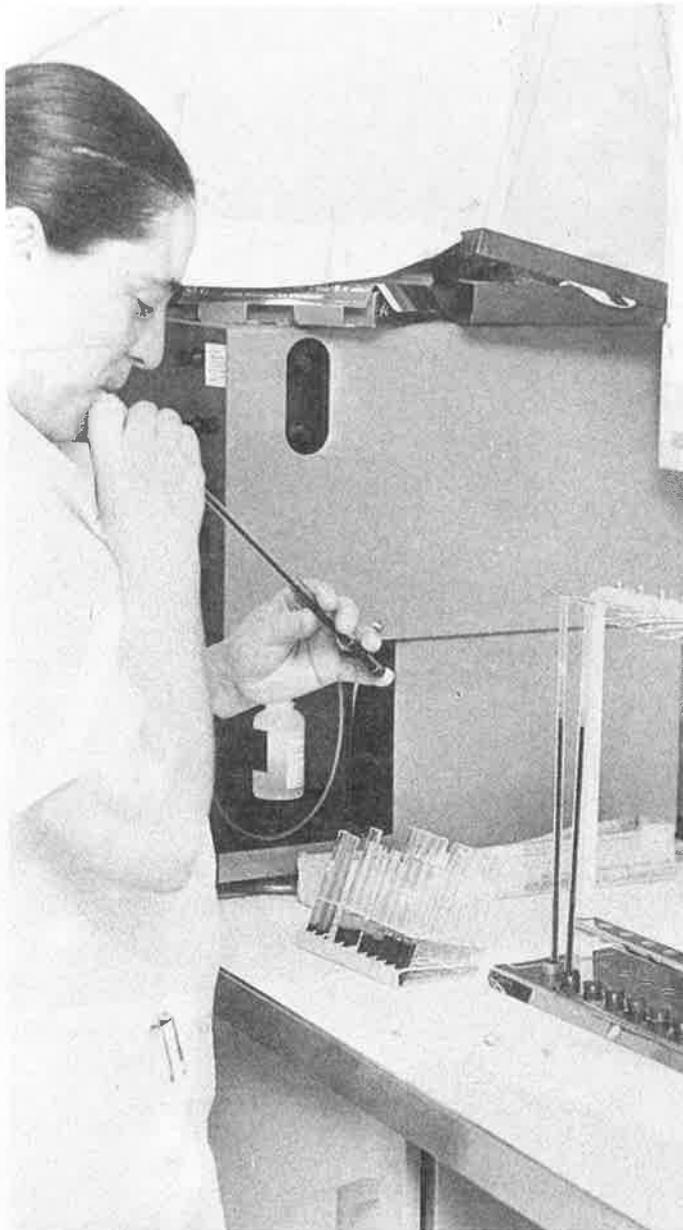
Dentro del primer capítulo, se están poniendo en marcha las nuevas estructuras orgánicas capaces de racionalizar el esfuerzo y reducir el gasto público.

En lo que se refiere a los programas del sector, se han diseñado seis grupos básicos: Medicina Marítima, Empleo, Acción Formativa, Acción Social, Información, Difusión y Reforma Normativa.

El más ambicioso de estos seis programas es el de Medicina Marítima. Su acción se ejercerá sobre la patología laboral, intentando prevenir los daños en la salud originados por el medio y las condiciones de trabajo. El Programa de Medicina Marítima no sólo se extenderá a los puertos españoles y extranjeros, sino que llegará a bordo de los buques y a las propias comunidades sociales. Contará con un sistema informático, cuya base de datos incluirá la información sanitaria del trabajador.

El objetivo básico del programa de Empleo es adecuar el marco de actuación previsto en la Ley Básica de Empleo al campo específico del sector marítimo, mientras que el Programa de Información y Difusión pretende establecer un canal de comunicación entre el organismo y los trabajadores, a través, fundamentalmente, de la HOJA DEL MAR, así como de otras guías y publicaciones.

Por su parte, el Programa



de Acción Formativa comprende dos bloques de actuación: en primer lugar, los cuatro centros de enseñanza con internado para beneficiarios de trabajadores del mar, y, en segundo lugar, las diez Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera. El Programa de Reforma Normativa permitirá modificar el actual cuerpo legal, adecuándolo a las nuevas estructuras sociales y de flota.

Sin embargo, ninguno de estos ambiciosos programas de actuación tendría una sólida base sin el Programa de Acción Social, gracias al cual se realiza el análisis sociológico del sector, permitiendo planificar adecuadamente las

soluciones de los distintos problemas.

EL ISM Y EL MUNDO MARITIMO

Por su privilegiada implantación en el colectivo marítimo, el Instituto Social de la Marina ha colaborado en todos los procesos de actuación emprendidos para la reforma del sistema de la Seguridad Social y ha establecido el marco de nuevos fundamentos de actuación conjunta con el INSALUD (Instituto Nacional de la Salud), con objeto de determinar la utilización racional y coordinada de las instalaciones y medios humanos de ambos institutos.

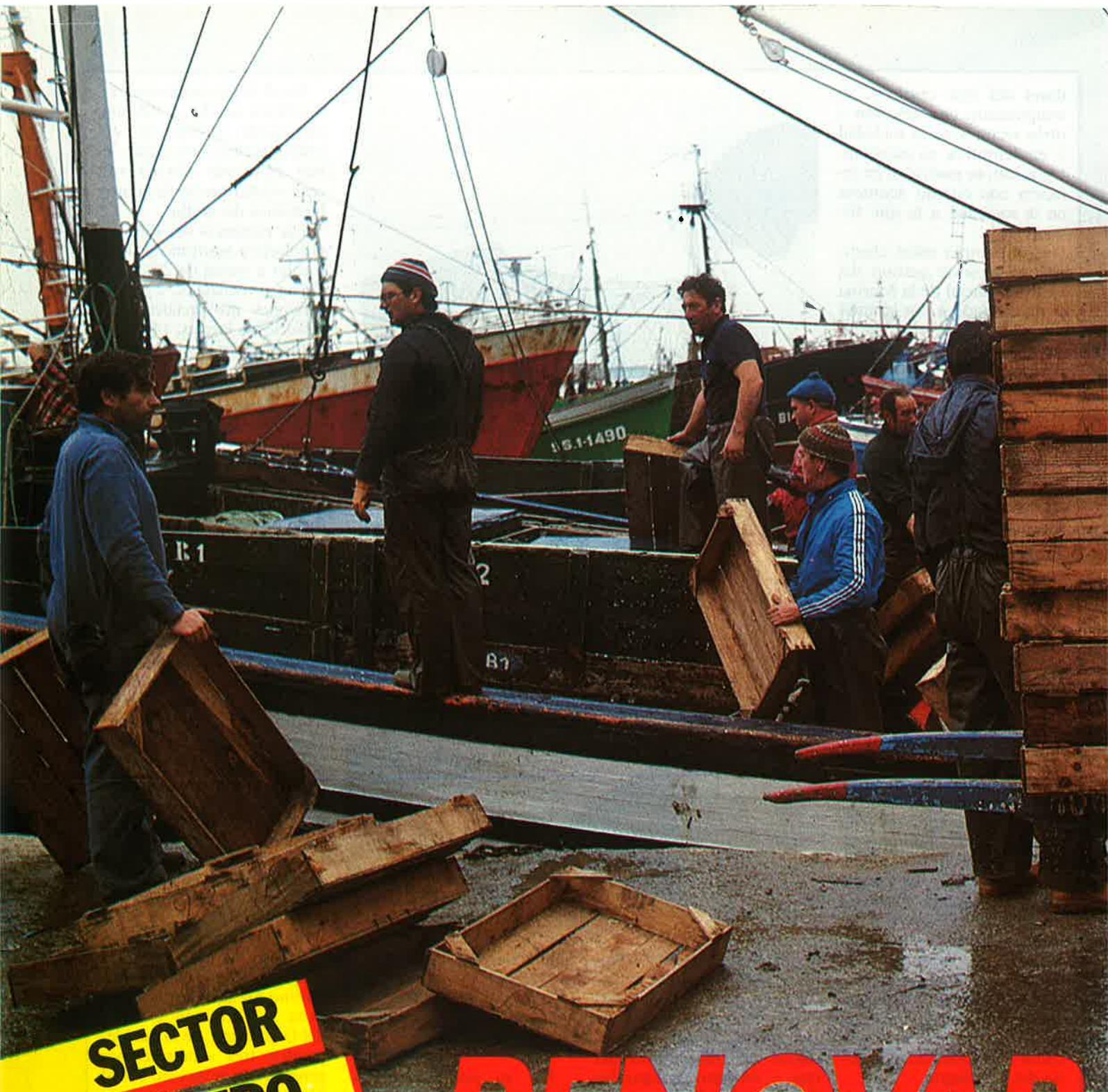
Por el mismo motivo anteriormente citado, el ISM ha participado activamente en todos aquellos foros donde se han planteado alternativas para el tratamiento de la problemática del sector.

Esa presencia del ISM en el colectivo marítimo se lleva a cabo a través de 25 direcciones provinciales, 2 subdirecciones provinciales, 111 direcciones locales, 149 políclínicas y clínicas locales, 55 centros de reconocimiento médico, 3 centros maternos, 7 centros en el extranjero, una hospedería sanitaria, un buque de apoyo sanitario y logístico, un centro Radio-Médico, 22 centros de Medicina Marítima, 10 escuelas de Formación Profesional, cuatro colegios, 9 guarderías infantiles y 50 oficinas de empleo.

Especial importancia tienen las 135 Casas del Mar que, a lo largo de toda la costa, ofrecen a los trabajadores del mar y sus familias hospedaje, asistencia sanitaria y administrativa, así como servicios sociales y culturales.

Para llevar a cabo toda esta labor, el Instituto Social de la Marina cuenta con 4.429 personas, de las que 2.310 se dedican a asistencia sanitaria, 103 a Medicina Marítima, 455 a Acción Formativa, 1.547 a Administración General.

Al frente de este colectivo humano se encuentra un abogado de 34 años, Constantino Méndez, que desempeña la Dirección General del Organismo, de la que dependen tres subdirecciones generales: la de Acción Social Marítima, ocupada por Leopoldo Cal Fernández, abogado, de 28 años; la de Administración y Coordinación Presupuestaria, ocupada por Félix González Bruno, 40 años, economista; y la de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, ocupada por José María García-Casillas, abogado de 44 años. La responsabilidad de la Secretaría General del ISM recae sobre José Antonio Sánchez Riera, marino mercante y abogado, de 50 años de edad. ■



**SECTOR
PESQUERO**

RENOVAR

Cien mil personas y más de diecisiete mil embarcaciones trabajan día y noche para que un millón de toneladas anuales de pescado estén a disposición de la población española. El sector pesquero de España, uno de los más importantes



CON alrededor de 700.000 toneladas de registro bruto —a las que hay que sumar 120.000 toneladas más, propiedad de empresas mixtas en las que compañías españolas tienen participación—, España ocupa en la actualidad el tercer lugar en la lista de los países de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) ordenados por el tonelaje de sus respectivas flotas pesqueras. A nivel mundial, sólo naciones que forman parte de la élite económica mundial —como la URSS, EE. UU. o Japón— superan ampliamente a España en lo que se refiere a la dimensión de su sector pesquero.



LA FLOTA

del mundo, se enfrenta hoy a la necesidad de una reestructuración urgente que permita modernizar la flota y darle la dimensión adecuada a las nuevas condiciones existentes a nivel internacional.

La pesca es, en efecto, una de las actividades económicas tradicionalmente básicas de España. Un litoral que se extiende a lo largo de 7.900 kilómetros de costa, bordeando 23 provincias y 10 Comunidades Autónomas, alberga unos caladeros intensivamente explotados que han hecho de la actividad pesquera un factor de gran importancia en la economía del país y en la dieta alimenticia de sus habitantes. Se calcula que, según datos aún no definitivos, alrededor de un 8,5 por 100 de los gastos en alimentación que se realizan en España corresponden a

pescado. Y que el 17 por 100 de las proteínas que consume la población española proviene del pescado. El consumo de pescado en España, por persona y por año, se sitúa, de acuerdo con ciertas estimaciones, en unos 40 kilos, si bien algunos expertos consideran que se trata de un cálculo excesivamente prudente.

En las últimas campañas, el volumen total de pesca desembarcada en España ha oscilado entre 1.100.000 y 1.200.000 toneladas por año, según datos oficiales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De ese volumen total, las tres cuartas partes, aproximadamente, corresponden a las capturas obtenidas por la flota de bajura y de altura, mientras que el 25 por 100 restante fue aportación de la flota de gran altura. Más concretamente, en 1984, la producción española de pesca marítima se situó en 1.079.000 toneladas. De ellas, cerca de 700.000 correspondieron a pescado fresco y refrigerado; más de 250.000 a pescados congelados, secos o salados; y el resto, a parques y viveros.

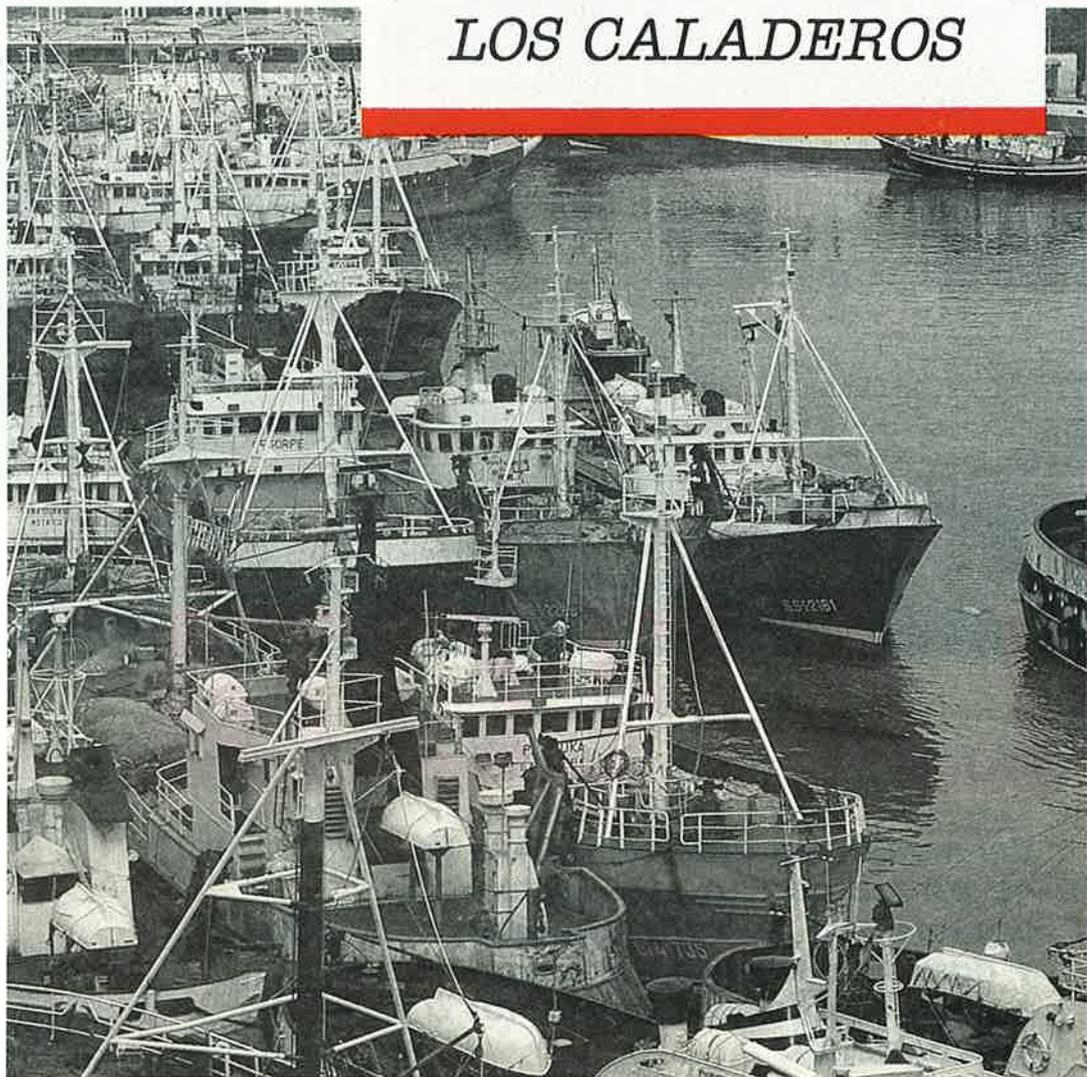
El valor de estas capturas fue de 181.182 millones de pesetas en 1984, con un aumento del 12 por 100 sobre las cifras alcanzadas en 1983. Esta cantidad supone que la actividad pesquera española aportó un 0,75 por 100 al Valor Añadido Bruto del país en 1984, esto es, al valor que el conjunto del país generó en dicho año mediante la utilización de los distintos factores productivos que posee. Ese porcentaje puede parecer a simple vista un tanto modesto, pero hay que considerar que procede de un sector que, en todo el mundo, registra una productividad mucho menor que las actividades económicas de tecnología mucho más desarrollada y más capitalizadas, y que corresponde fundamentalmente a la actividad pesquera de tan sólo siete provincias españolas. En efecto, más de la mitad del valor añadido bruto del sector pesquero procede de las capturas desembarcadas en las provincias de Pontevedra, Huelva, La Coruña y Cádiz. Si, a las ante-

riores, sumamos los desembarcos registrados en Las Palmas, Guipúzcoa y Vizcaya, obtenemos las tres cuartas partes del valor añadido bruto generado por la actividad pesquera en España, lo cual da al porcentaje total arriba mencionado una significación social y económica muy particular.

Una significación social y económica que tiene también expresión en el volumen de empleo generado por el sector. En la actualidad, algo más de 100.000 personas trabajan en el subsector pesquero español. Un empleo que casi triplica su incidencia en la población laboral española si se tiene en cuenta a los puestos de trabajo indirectos. De esos 100.000 trabajadores, el 60 por 100 serían asalariados; representando los autónomos cerca de un tercio de la población laboral del sector pesquero español.



EL OBJETIVO ES INCREMENTAR Y MEJORAR LOS CALADEROS



Entre las empresas españolas más importantes del sector pesquero figura en cabeza Pescanova, una compañía que tiene su sede en la ciudad gallega de Vigo (Pontevedra). La sociedad cuenta con tres factorías congeladoras en Galicia. Esta empresa funciona en realidad como un «holding», ya que tiene participaciones en diversas compañías localizadas en los países en los que se encuentran los caladeros a los cuales tiene acceso: Namibia, Mozambique, Australia, etc. Entre dichas firmas, cabe mencionar Sea Harvest Co., en la que Pescanova posee el 40 por 100; Pescanova Group, el ca, en la que detenta el 100 por 100; Pescanova Group el 40 por 100 del capital, etc. Asimismo, tiene en fase de constitución otras sociedades, como Mahanova y New-fishing Australia. Otra empresa gallega de gran importancia es Pebsa. Domiciliada

en La Coruña, se dedica fundamentalmente a la pesca de bacalao.

Un subsector pesquero que en España tiene singular importancia —muy especialmente, por su larga tradición exportadora— es el de conservas. Conservas Garavilla, una empresa vizcaína, es la principal firma de este subsector. Distribuye conservas de túnidos, sardinas, moluscos y cefalópodos, y posee factorías en Andalucía, Canarias y Galicia. Otra sociedad conservera con gran presencia en el sector es Massó Hermanos, de Vigo, productora de conservas de túnidos, sardinas, almejas, berberechos, etc.

El conjunto de los barcos que forman la flota pesquera española representaba, según un censo oficial, un total de 17.740 unidades a finales de 1983. De ellas, unas 13.300

estaba por debajo de las 20 toneladas de registro bruto (TRB); alrededor de 2.600 unidades se encontraban en-

El valor de las capturas obtenidas por el sector pesquero español, a lo largo de 1984, superó la cifra de 180.000 millones de pesetas.

tre las 20 y las 100 TRB; cerca de 1.800 embarcaciones se situaban entre las 100 y las 500 TRB; y, por último, un total de 167 embarcaciones quedaban comprendidas entre las 500 y las 1.800 TRB. Si atendemos a las edades de las unidades, las que superaban los 20 años de actividad representaban algo más de 180.000 toneladas de registro bruto; y las que se encontraban entre los 15 y los 20 años sumaban más de 160.000 toneladas de registro bruto. A lo largo del año 1984 se produjeron variaciones en la composición de la flota pesquera española. Se registraron un total de 148 altas, con 10.485 TRB, y 302 bajas, que supusieron 17.559 TRB. En definitiva, una reducción de 154 unidades y de unas 7.000 TRB.

La política de la Administración ha ido encaminada en los últimos años a actuar sobre dos de los aspectos más llamativos de la estructura de la flota pesquera española: el hecho de que un 77 por 100 posea menos de 20 TRB y de que la edad de alrededor de un 50 por 100 de las embarcaciones sea superior a los 15 años. En efecto, ha sido elaborado y puesto en marcha un plan de reestructuración y modernización de la flota pesquera de amplio alcance cuyos efectos se manifestarán en los próximos años.

Otro de los aspectos más característicos de la política pesquera de la Administración española se refiere a la disponibilidad de los caladeros. La implantación de las Zonas Económicas Exclusivas en 1976 por diversos países ribereños supuso en la práctica una sensible limitación de las posibilidades de operación de la flota pesquera española en muchos de sus caladeros habituales y un re-

traimiento de las capturas. La actividad del Gobierno español ha ido encaminada desde un principio a establecer acuerdos bilaterales o multilaterales que, unidos a los adoptados por las empresas mixtas, paliaron parcialmente los efectos de la implantación de las Zonas Exclusivas.

Paralelamente, es decir, sin renunciar a la posibilidad de recuperación e incluso ampliar la capacidad de la flota española para operar en caladeros de otros países, el Gobierno español inició una actuación sobre los propios caladeros nacionales. Así, en 1982, puso en marcha un plan a cuatro años para reordenar y recuperar dichos caladeros, regulando las actividades pesqueras en aguas españolas e intentando incrementar la independencia respecto de los caladeros de otros países. Concretamente, a lo largo de los dos últimos años, han ido siendo publicadas diversas normas y disposiciones que componen una política de repoblaciones de los caladeros, que se encuentra aún en sus primeros pasos, y suponen un control sobre artes y vedas para ejercer la actividad pesquera. Aun cuando el tiempo de aplicación transcurrido de este conjunto de disposiciones no permite hacer todavía un balance definitivo sobre su incidencia, los primeros resultados apuntan a una sensible recuperación de las posibilidades que ofrecen los caladeros nacionales.

Finalmente, cabe mencionar la puesta en marcha de dos importantes instrumentos impulsados por la Administración española para conseguir una adecuada reestructuración del sector pesquero. Por un lado, la Ley de Cultivos Marinos, aprobada en 1984, que sienta las bases fundamentales de lo que va a ser la actuación del sector público a lo largo de los próximos años en el terreno de la pesca. Por otro, y como complemento de las capturas en los caladeros nacionales e internacionales, un Plan de Acuicultura que se plantea como objetivo la producción de 600.000 toneladas para 1995.



HISTORIA DE UNA MARGINACION

EN un reciente debate celebrado bajo los auspicios de HOJA DEL MAR, un grupo de destacados profesionales de los medios de comunicación de masas coincidieron en reconocer que la marginación viene siendo una característica lamentablemente definitiva de la realidad marítima y pesquera a lo largo de los tiempos. ¿Qué causas están en la base de este divorcio histórico, de esta brecha existente entre el mundo del mar y el conjunto del cuerpo social? Los especialistas participantes en el debate convenían en atribuir buena parte de la responsabilidad a tres factores, entrelazados y coincidentes en sus resultados: el desinterés objetivo de los propios medios de comunicación de masas, el distanciamiento informativo de la Administración y, en fin, el hermetismo del sector.

Parece, no obstante, que incurriremos en una simplificación grosera si optáramos por descargar la responsabilidad sobre los medios de comunicación en razón de lo fragmentario y superficial de su información sobre la actividad marítima, del mismo modo que resultaría torpe acogerse a la tradicional introspección del sector, ella misma resultado de diversos condicionantes. La realidad, una vez más, es mucho más compleja.

Se hace necesario empezar por reconocer que las singulares peculiaridades del fenómeno marítimo arrastran ya, en sí mismas, un germen de marginalidad. Los prolongados períodos de alejamiento del entorno social y familiar, las atípicas relaciones laborales que caracterizan al sector, al igual que el insatisfactorio mecanismo de distribución de la riqueza generada, terminan por inducir a las gen-

tes del mar a la adopción de puntos de vista en los que prevalece el escepticismo: escepticismo hacia lo que cabe esperar del Estado y escepticismo en lo que atañe al resto de la sociedad. Añádase a ello el peso de una formación cultural insuficiente, un alto sentido de solidaridad y cooperación sectoriales y una intensa conciencia de desarraigo: las puertas de la marginalidad aparecerán así abiertas de par en par. Los medios de comunicación no hacen, al fin y a la postre, sino reflejar por diversos medios la previa realidad de marginación, a la que finalmente —unas veces por distanciamiento, otras con el silencio— contribuyen.

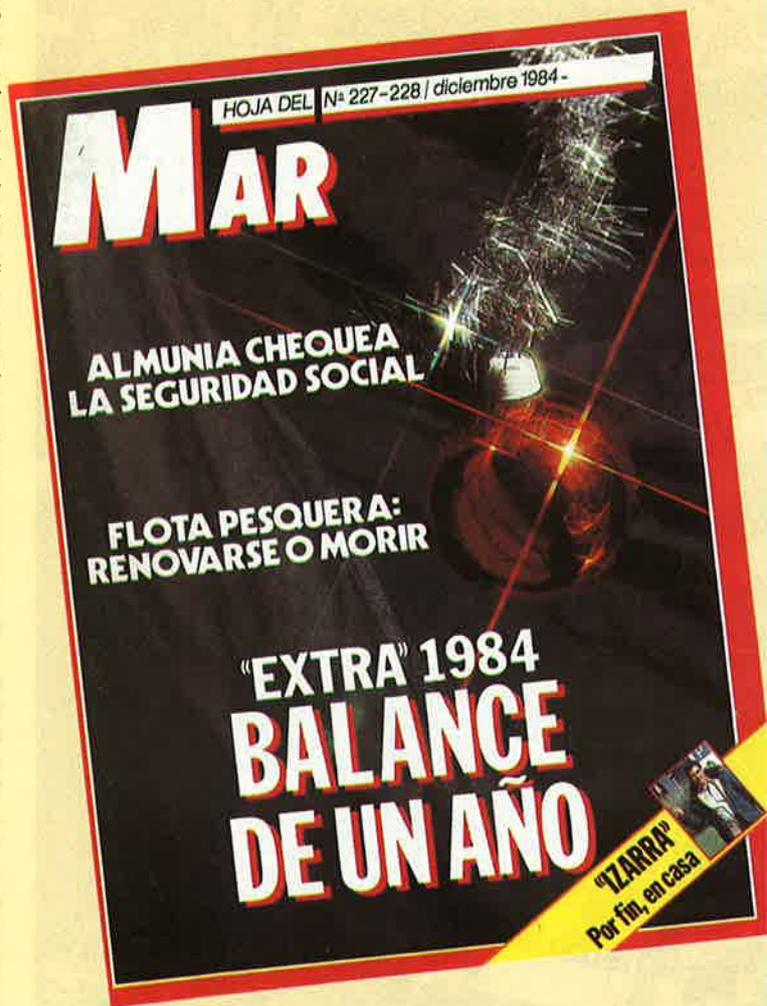
Otro factor que no debe desdarse es el que viene dado por el carácter distorsionado de la mirada que vuelve hacia la vida del mar una sociedad enajenada de sus costas. Para el hombre de tierra adentro, la mar pasa a ser un objeto exótico, casi mítico. De este modo, acaba por imponerse una imagen deformada del sector, imagen en la que prevalece la espectacularidad de lo incidental y en la que se difuminan las trascendentales repercusiones que la actividad marítima tiene sobre el conjunto social. La carga de dramatismo que encierra cualquier siniestro marítimo puede estremecer a la opinión pública en un momento dado, pero difícilmente despertará la conciencia general de que es necesario reforzar la seguridad en el mar, ni propiciará

el amplio debate que este extremo reclama a voces. La falta de cotidianidad en la relación con el mar de la mayoría de la población hace que sólo se vuelva la vista hacia la costa con ocasión de accidentes conmovedores, a la hora de las vacaciones veraniegas o, en fin, en el momento de pagar la cuenta de la pescadería.

No es ésta una característi-

ca específica de nuestra realidad: la mayoría de los países ribereños dan cuenta de problemas semejantes. Pero la abulia de la sociedad española en relación al mar ha contado con un particular elemento de refuerzo. Un elemento que tal vez habría simbolizar con el celeberrimo lienzo

titulado «Y aún dicen que el pescado es caro», del valenciano Joaquín Sorolla. La pintura, por lo demás excelente, muestra a un joven marinero, víctima de su lucha contra el mar, atendido por dos compañeros. Sirviéndose de esa desgarradora imagen, la propaganda del régimen anterior proporcionó a la opinión pública mayoritaria un retrato del mar



que combinaba dulces estampas marineras, humildes y abnegados pescadores y marinos desbordantes de heroísmo. Un retrato rezumante de paternalismo, en el que la solidaridad era sustituida por conmisericordia y el rigor científico por irritantes tópicos. La intención era obvia: ocultar tras el velo de idealizadas virtudes marineras una realidad económica, política y social sangrante en la que, si el pescado era efectivamente caro, ello no se debía a la compensación económica y social obtenida por los pescadores como pago a sus sufrimientos. El camuflaje de los problemas reales propiciaba que el pescado siguiera siendo caro y que la marginación de todo un colectivo tendiera a perpetuarse.

Arropada por aquel entra-

mado de silencios y oropelos de baratillo, coincidiendo con los años más propicios al desarrollo económico, se fue levantando una estructura sectorial que, si bien no tardaría en mostrar su profunda debilidad esencial, permitió que algunos obtuvieran en un primer momento beneficios tan rápidos como generosos. Corrían los años sesenta entre créditos «blandos» y dividendos respetables: nada había de extraño en el hecho de que los pocos que tenían entonces acceso a los medios de comunicación se abstuvieran de poner objeciones a la imagen del mundo del mar oficialmente difundida. La marginación se acentuaba.

No duraría mucho aquel

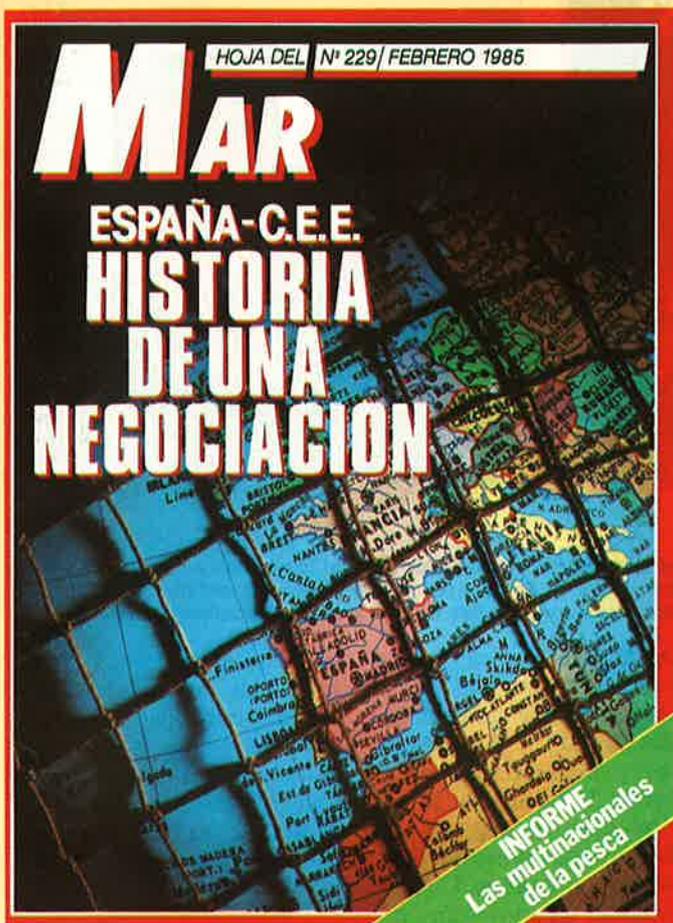
tiempo de vacas gordas. La crisis mundial de la marina mercante, las restricciones a la pesca en las Zonas Económicas Exclusivas y las repercusiones sobre el sector del deterioro económico general vendrían a poner dramático término a la presunta bonanza de los sesenta, dejando al

Las singulares peculiaridades del fenómeno marítimo arrastran ya, en sí mismas, un germen de marginalidad

desnudo las imprevisiones, carencias e irrationalidades del modelo—o de la ausencia de modelo— imperante. Pronto empezaría la transición a la democracia parlamentaria. La inestabilidad y la incertidumbre cubrían de sombra el sector marítimo-pesquero. Ya nadie se atrevía a poner en duda la necesidad de abrir paso a un período de profundas, radicales transformacio-

nes, proceso que, por lo demás, no cabía afrontar desligado de los profesos paralelos que encaraba el conjunto de la economía española en crisis.

Será en el segundo lustro de los setenta cuando los medios informativos empiecen a dar cuenta, aunque aún tímidamente, de estas inquietudes. Pero habrá que esperar a 1980 para encontrar en los circuitos informativos la huella de una toma de conciencia radical del sector, con expreso reconocimiento de que la situación reclama una imperiosa e inevitablemente costosa modernización desde la que afrontar las nuevas realidades. Para ese momento ya están en funciones, tanto dentro del propio sector como en los medios de comunicación, los sindicatos, los organismos profesionales

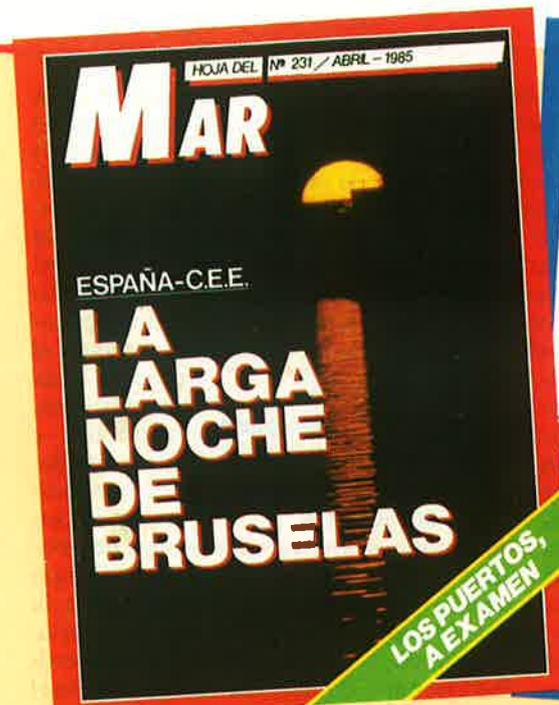


En la nueva etapa de HOJA DEL MAR, los reportajes, entrevistas, opiniones, debates e informes han ocupado casi un millar de páginas de la revista.

y los especialistas que antes no habían tenido oportunidad de hacer oír su voz. No sin dificultades, los grupos y sectores con mayor amplitud de miras pueden avanzar su criterio de que cualquier proceso de transformación que se pretenda efectivo tiene que ser protagonizado por las gentes del mar.

Ello no obstante, el análisis de la información difundida durante ese período por los medios de comunicación muestra que las noticias sobre acontecimientos aislados sigue siendo la norma; la visión del conjunto, de los problemas estructurales, continúa estando, en la inmensa mayoría de las ocasiones, ausente. De esta guisa, los grandes medios de comunicación escrita no han dudado en efectuar espectaculares despliegues para dar cuenta del naufragio del «Islamir III», que en julio de 1984 costó la vida a 19 pescadores onubenses; del caso del petrolero «Izarra», cuya tripulación fue retenida largos meses por las autoridades nigerianas y cuyo capitán —condenado a la pena de muerte, posteriormente conmutada— permanece encarcelado todavía; de la enigmática desaparición del pesquero «Montrove»... De modo semejante, no ha faltado hueco para reseñar puntualmente los incidentes protagonizados por pesqueros españoles en aguas de otros Estados. Con lo que la Sociedad ha pasado, casi sin transición, de la imagen de Sorolla a la contemplación del mar como escenario de sucesivos desastres y conflictos: no ha contribuido ello a una aproximación de la sociedad a la realidad marítima, aunque haya atraído la mirada colectiva, eso sí, hacia sus problemas más espectaculares.

El año en curso aparece en este sentido como una excepción, no por limitada menos real. El largo y tortuoso proceso de negociación con la Comunidad Económica Europea, en el que el capítulo pesquero tuvo decisiva importancia, consiguió llamar



El ingreso de España en la Comunidad Económica Europea fue uno de los temas a los que HOJA DEL MAR dedicó un amplio espacio informativo. En julio del presente año, la revista comenzó a editar una serie de monográficos sobre las comunidades autónomas relacionadas con el mar.

la atención de sectores considerables de la población sobre el peso real de las cuestiones marítimas en un Estado que tiene 8.000 kilómetros de costa.

Queda, sin embargo, por delante un dilatado y en nada fácil camino para poner término a esta historia de desamores que distancia a la ciudadanía española de la realidad de un mar que es, a fin de cuentas, su mar.

Al más rápido tránsito de ese camino quiere contribuir, en la medida de sus posibilidades, HOJA DEL MAR, una revista que, tras 20 difíciles años de existencia, se vio revitalizada en agosto de 1984 con nuevos medios económicos y humanos. Un año más tarde, las entrevistas, reportajes, artículos, debates e informes, han ocupado casi un millar de páginas de la revista. Un millar de páginas

con las que HOJA DEL MAR ha pretendido servir como punto de encuentro para las gentes del mar, y entre éstas y el resto de una sociedad todavía en deuda con su colectivo marítimo.

José María Sulleiro

KODEN

WORLD FISHING
STAND N.º C-652



SONDA EN COLOR KODEN CVS - 8805

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

RADAR KODEN MDC - 430/431

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



RECEPTOR FACSIMIL DE CARTAS METEOROLOGICAS KODEN FX - 7181

- Automático.
- 23 canales presintonizados.



 **equipos
navales
industriales, s.a.**

e.n.i.s.a. Francisco Navacerrada, 10 - 28028 MADRID

OTROS EQUIPOS

- Receptores Loran.
- Sonares.
- Pilotos automáticos.
- Navegación por satélite.
- Comunicación por satélite.
- VHF.
- Radlognómetros automáticos.
- Sondas de red.

SERVICIO TECNICO EN TODO EL LITORAL



En él está el paraíso perdido, la Atlántida, la isla de las Siete Ciudades, la isla Fantástica, la mítica Abalón... Bajo sus aguas viven —que no duermen— urbes que tientan al navegante con el límpido tañido de sus campanas. Es el Atlántico, el principio del mundo.

OCEANO ATLANTICO

LA FRONTERA MARAVILLOSA

Por Victor Freixanes

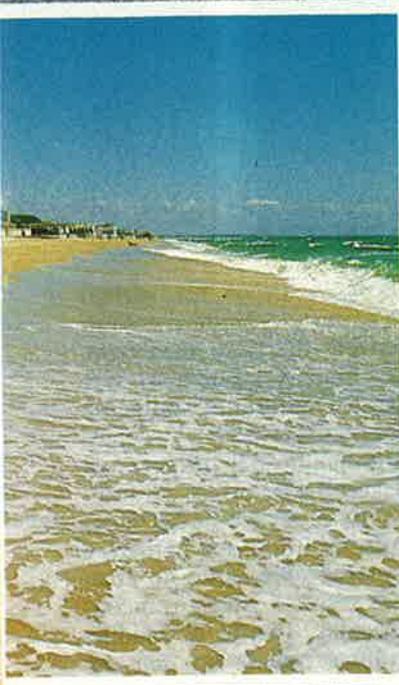
EN 1773, reinando en España Carlos III, varios centenares de familias fueron reclutadas en el viejo reino de Galicia, Asturias y la Maragatería con la promesa de una nueva tierra y fortuna al otro lado del océano, en América, que así lo garantizaba la Corona. Venían casi todos ellos de los valles y sierras del interior del país: labriegos y artesanos, y la inmensa mayoría nunca había visto el mar, aquel camino prodigioso que, de pronto, se abría ante sus ojos aldeanos desde la agra de Orzán o los altos de la Torre de Hércules, en La Coruña, donde embarcaban. Fue la primera recluta masiva y organizada de emigrantes de la que hay noticia entre nosotros, todos ellos destinados a las tierras australes de la Patagonia. Detrás de ellos, que dejaron la vida en los nuevos mundos sin mejorar de suerte, fueron muchos más: no sólo gallegos y asturianos; canarios, andaluces, italianos, irlandeses, bretones, galeses, alemanes... La vieja Europa

se echó al mar y desembarcó un día al otro lado, acaso huyendo de sí misma, avanzando —como sucede desde el principio de los tiempos— de Oriente a Occidente, siguiendo el camino del sol. En ese camino antiguo de pueblos, razas y culturas, cuyo rastro recuperamos ahora lentamente de la mano de arqueólogos e historiadores, aparece siempre el gran océano, como una inmensa frontera.

Dicen que, cuando murió la civilización antigua, allá al final de los viejos y gloriosos tiempos, siete obispos santos de la Cristiandad perseguida zarparon desde estas playas de Occidente y navegaron cuarenta días y cuarenta noches, conducidos de la mano todopoderosa de Dios, hasta alcanzar las orillas ignotas del Paraíso Terrenal, que emergía entre las aguas al otro lado del mundo. Huiran de la catástrofe, cuando la espada del Islam asolaba la Tierra. Y allá, al otro lado, reconstruyeron sus antiguas moradas, catedrales y palacios que el moro aquí arrasó.

Nunca más volvimos a saber de ellos, sino noticias confusas y contradictorias, pues de la Felicidad Absoluta nadie desea volver. Y, por si a alguno se le ocurriese —cosa poco probable—, acordaron entre ellos quemar las naves y borrar del mar la ruta del regreso. Así lo cuenta la antigua memoria de nuestros pueblos atlánticos, siempre amigos de lo maravilloso e irresistiblemente atraídos por la mágica frontera que anuncia el horizonte.

No es el único caso. San Barandán, desde las tierras de Irlanda, hace de ello más de mil años, se hizo a la mar con sus monjes y, después de no pocas peripecias, llegó también al Paraíso, al que se asciende —según cuentan los libros— por una escalera de oro y plata que sostiene, como una gigantesca columna, el orden del Universo. En la isla mágica de Abalón duerme el rey Arturo de los bretones el profundo sueño de los hombres justos, acompañado de sus heroicos caballeros, que aguardan la ocasión de volver algún día a su



antiguo reino expoliado. Allí está el mundo mítico de los Atlántidas, el paraíso perdido del que habló Platón; la isla de las Siete Ciudades, tierras maravillosas y felices, anteriores al Pecado Original. En el mapa de Andrea Bianco, más allá de las Azores, y al oeste de Cabo Verde, aparece la Isla Fantástica que todos ansiaban conocer. Toscanelli, en 1474, habla de la mítica Antilla. El rey Cristián de Dinamarca conocía secretos que nunca quiso revelar

En ese camino antiguo de razas y culturas, aparece siempre el gran océano como inmensa frontera

y que a su puerto traían los viejos navegadores del norte. Desde la punta de Sagres, el infante don Enrique de Portugal no podía apartar sus ojos del horizonte..., y Cristóbal Colón escribe a los reyes de Castilla algunos años después dándoles cuenta de su sospecha de haber llegado a la orilla maravillosa del Paraíso.

—Dime, padre, ¿qué hay al otro lado del mar? —pregunta el niño al viejo navegante.

—El mundo, hijo. El mundo empieza donde zarpán los navíos.

Así decía también el emigrante aldeano que desde la punta de Hércules, temeroso y asombrado, contemplaba el horizonte oceánico: la nueva frontera. Aquí acaba Europa. Aquí, desde estos riscos y acantilados donde crece silvestre la hierba de enamorar, empieza el mundo. De muy antiguo sintieron los hombres el profundo misterio del mar occidental, el «mar maior» de los cancioneros galaico-portugueses: aliento poderoso de bueyes y caver-

nas, animal cósmico que respira en las playas y a veces grita, se agita, se convulsiona y crece como una fuerza sobrenatural e incontrolada, aniquilada. **En o mar cabe quanto í quer caber**, decía el trovador medieval. La vida y la muerte, la pasión y el milagro, camino y frontera, memoria antigua: eso es el mar.

Mucho antes de que el romano viniese a estos mundos atlánticos a ponerle un nue-

vo nombre a las cosas —pues la Historia se escribe desde el Mediterráneo—, gallegos, cántabros y vascos navegaban las aguas del mar céltico: gaélicos, armoricanos, gentes del norte y de la lejana Tule. Un aliento de horror paraliza a las legiones de Roma que llegan por primera vez a los finisterres de Bretaña o Galicia, antiguos caminos de peregrinación y cultura hacia Occidente. El hombre medi-

terráneo siente un vértigo desconocido frente al océano terrible del mito tenebroso, las mareas gigantescas que tanto asombraron también a los hombres del gran Alejandro cuando por primera vez llegaron a las orillas del Indico. Es el vértigo de las viejas culturas frente a lo bárbaro e innumbrable, sima de arcanos secretos y fuerzas incontroladas. Frente al Mediterráneo, que es un mar do-





Camino antiguo en el que razas, pueblos y civilizaciones se han dado la mano, el Atlántico es esa inmensa frontera bajo cuyas aguas dormitan, quizá, las ciudades de la Atlántida, esperando secularmente un beso que les devuelva a la vida.

ñas, prodigios y milagros. Manuel Murguía da noticia de casi dos docenas de estas poblaciones en las costas de Galicia, algunas de las cuales vienen citadas en los documentos medievales de foro y señorío eclesiástico. Duio, entre las gallegas, es acaso la más famosa, ciudad milenaria entre el cabo de Nave y Finisterre, ahogada por un maremoto en el mismo año que Herculano y Pompeya y cuyo nombre aparece, algunos siglos después, entre las donaciones que el rey Alfonso VI hace al monasterio de Toxos Outes y a la mitra compostelana. La ciudad mágica de los hermosos miradores y palacios debía ser entonces memoria y ruina solamente. En Doniños, en Cospeito, en el mar de la Lanzada, en la ahora desecada laguna de Antela, hay ciudades sumergidas. Se oye el sonido de sus campanas en las noches de julio, que son campanas de oro, y las voces de sus habitantes, como ecos de naufragos a través de la niebla marina.

En la antigua Armórica vive la ciudad de Ys, milenaria también, sumergida en el mar céltico con sus torres y campanarios, con sus comerciantes y sus obispos que, al parecer, incluso mandaron representación a los concilios de Francia. Algunos marineros reconocen su presencia en las noches de tempestad, luces y resonancias que arrastran a los navegantes hacia el abismo. No son ciudades muertas, no. Viven bajo las aguas, sepultadas por el cataclismo de la propia Historia, que borró sus nombres y acabó con su poderío... Las hay en Irlanda, en Escocia, frente a los acantilados del norte... ¿Quién sabe? Acaso sean ellas la antigua Atlántida de que hablaba Platón, tan inútilmente buscada, rica, feliz y vencida. Acaso esperen la resurrección del antiguo mundo y vuelvan a ocupar los viejos predios a la orilla del océano, cultas y soberanas, como antaño. Será entonces la recuperación de los antiguos paraísos perdidos.

EN O MAR CABE QUANTO

I QUER CABER

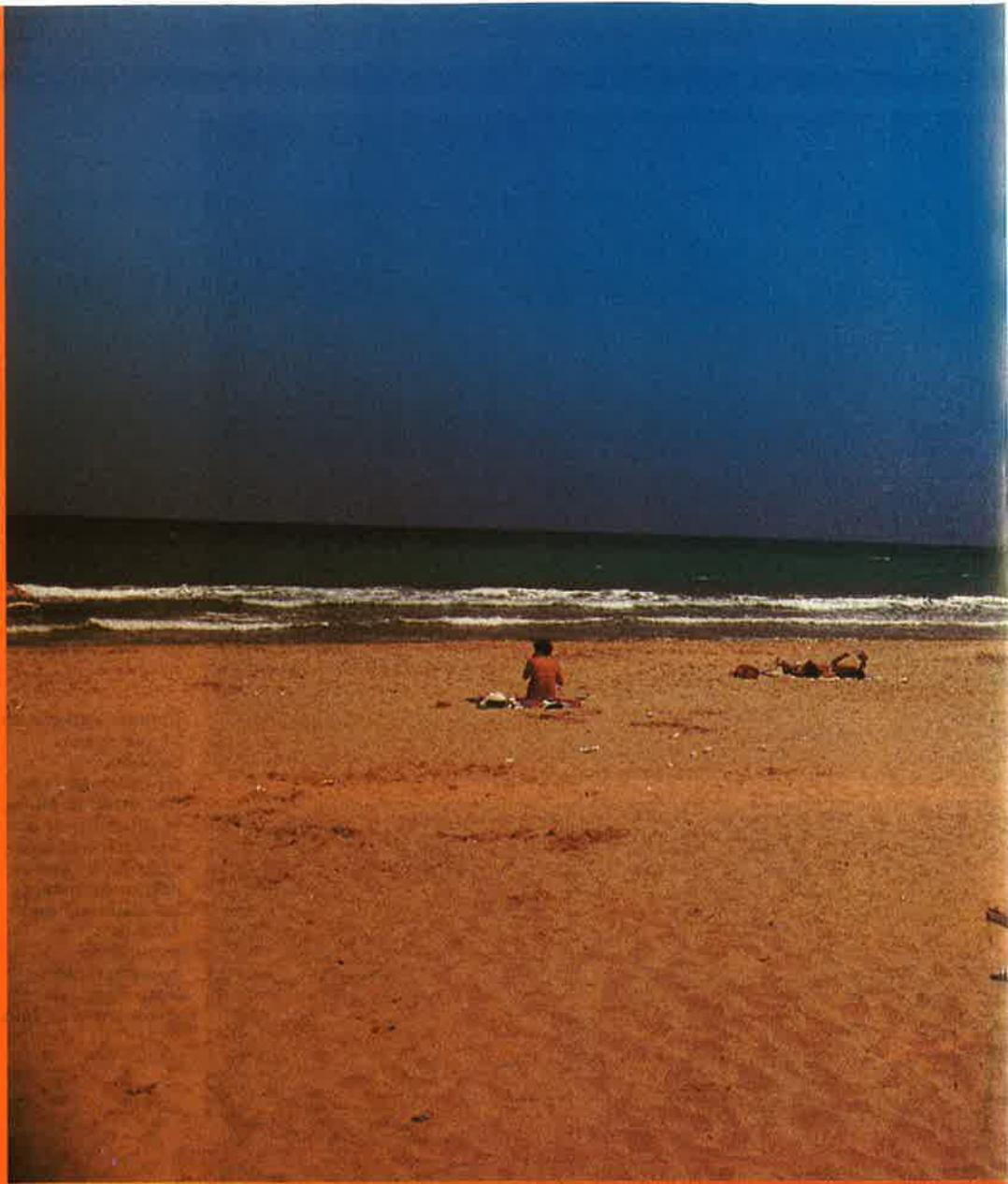
La vida y la muerte; la pasión y el milagro, memoria antigua: eso es el mar.

méstico hecho a la medida del hombre civilizador del mundo antiguo, el Atlántico es la magmática esencia del caos, el subconsciente de la Historia aún no escrita, el miedo, fin y principio, abismo de la consciencia que la armonía dórica no acierta a ordenar.

Cuenta la antigua tradición atlántica que, en las cos-

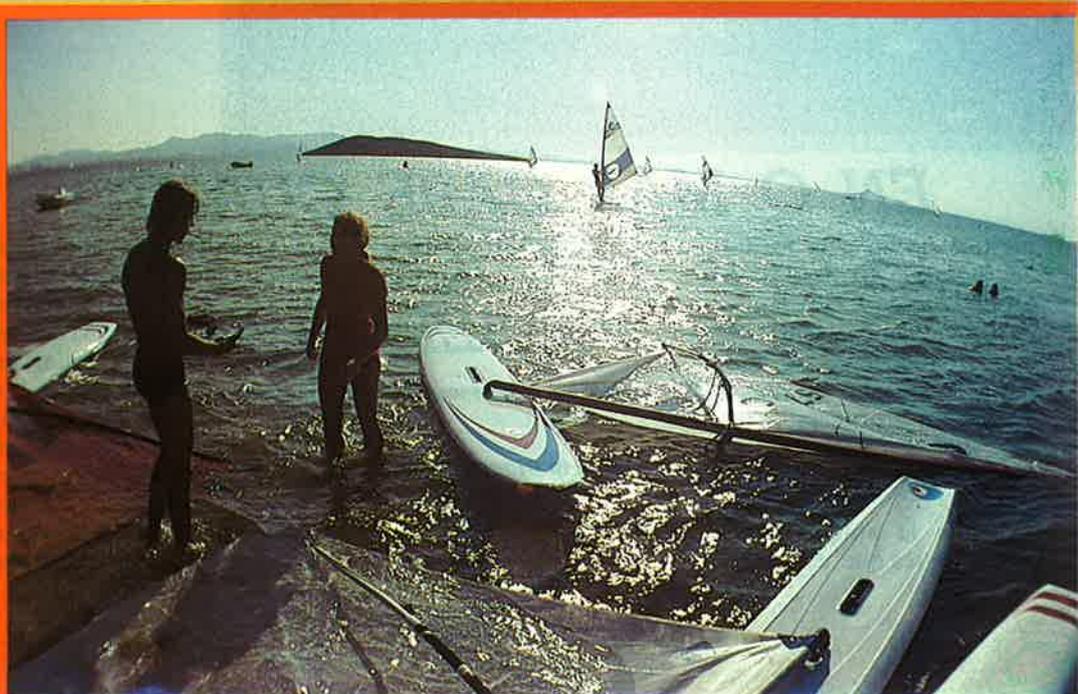
tas batidas de los viejos finisterres, desde el litoral africano y canario a las altas tierras de Irlanda y Tule, viven sepultadas bajo las aguas las ciudades de los antiguos dioses, ciudades sumergidas cuya memoria sobrevive en el subconsciente de los pueblos y cuya presencia, de tiempo en tiempo, se hace sentir a través de voces, se-

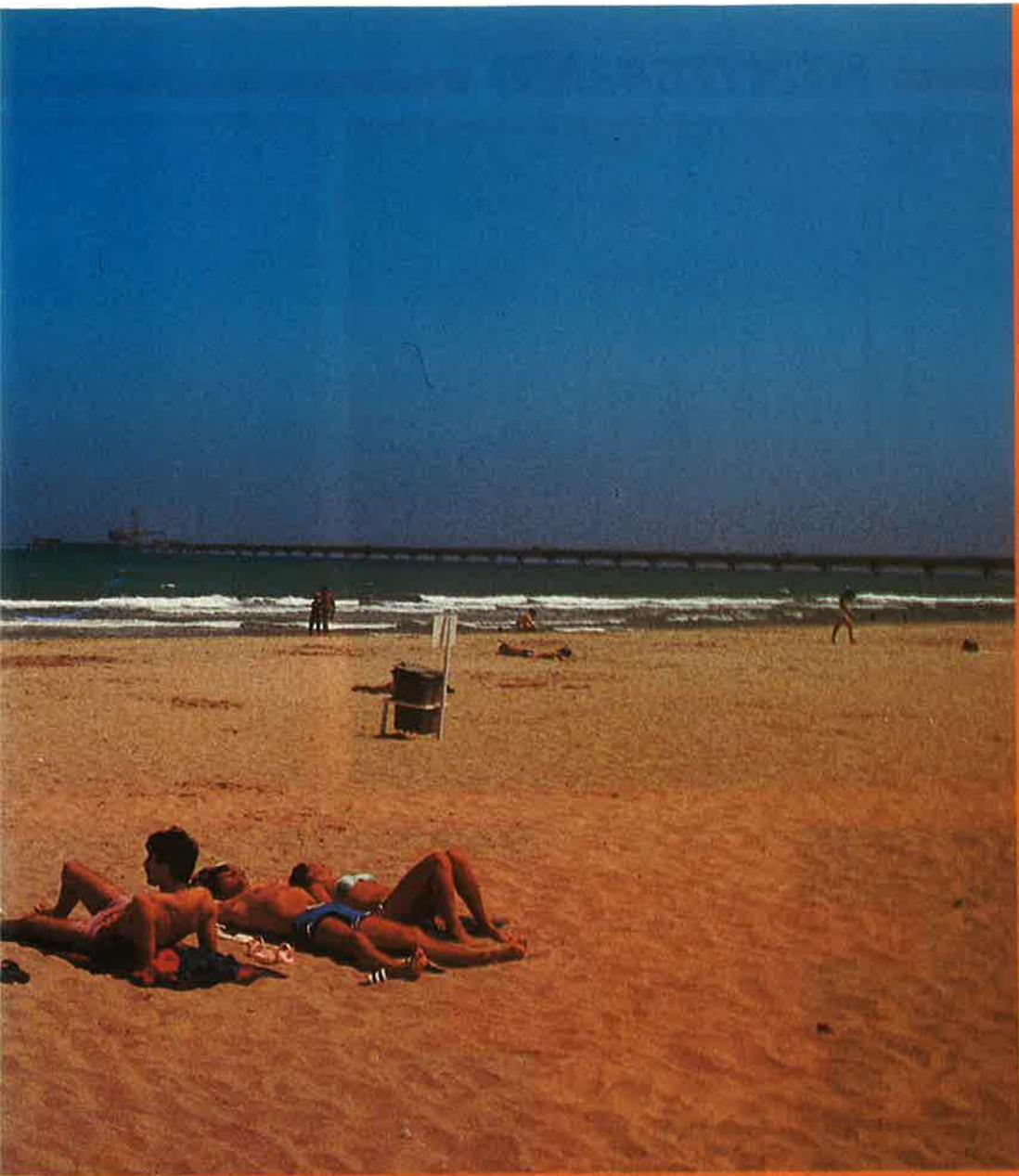
***Víctima de mitos
y tópicos, el ser
mediterráneo se
defiende de ellos
mediante la
ironía y
mediante esa
curiosa forma de
fe que consiste
en creer
solamente en los
dioses antiguos,***



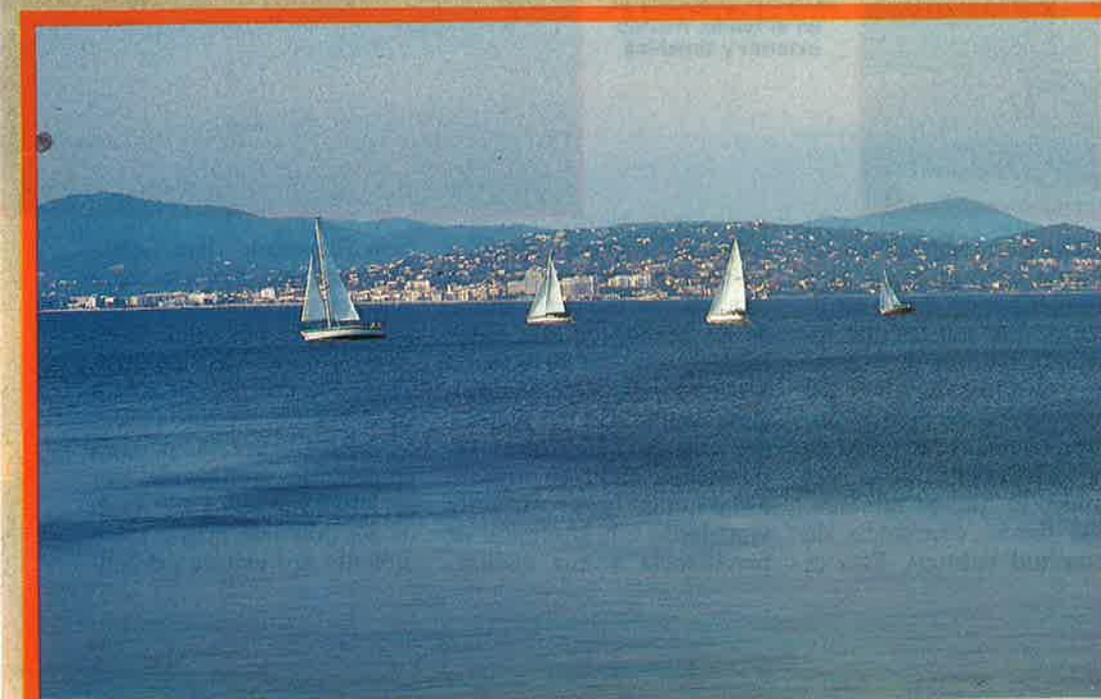
CONFESIONES DE UN

***mientras se
rinde pleitesía a
las divinidades
oficiales. En el
fondo, uno es
mediterráneo
gracias a la
proverbial
generosidad de
este mar
interior.***



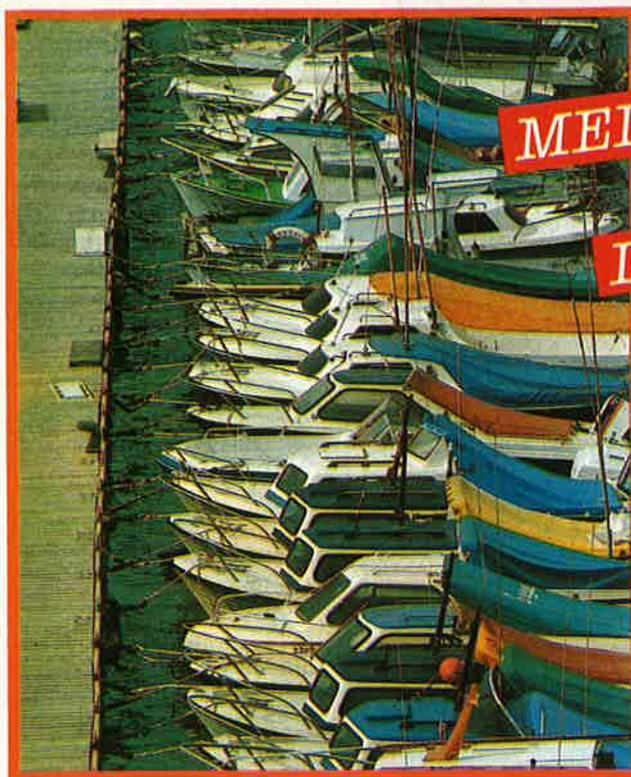


MEDITERRANEO



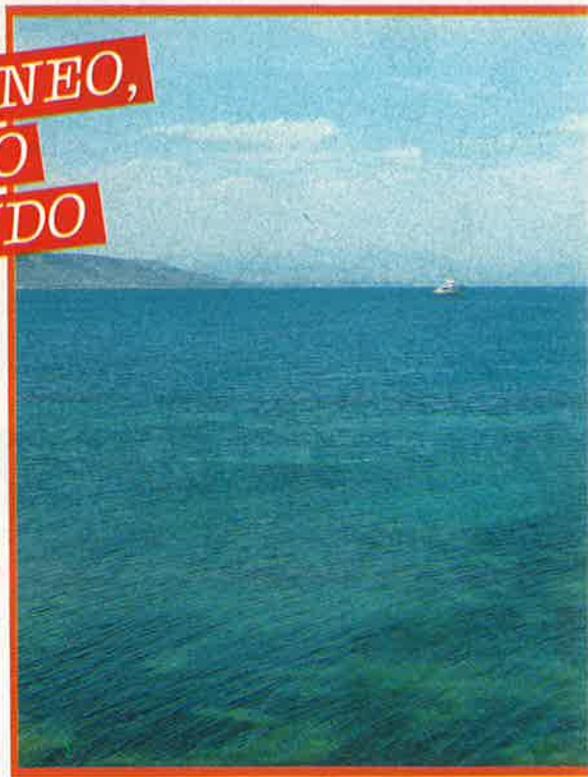
AL cabo de tantos años de afirmar y proclamar una casi excluyente mediterraneidad, un patriotismo litoral con el perímetro de la vieja y misteriosa mar de Ulises —un patriotismo provinciano y antiguo, pero no por eso menos fiero y desdeñoso— y, al cabo, al mismo tiempo, del registro de tantas y tantas respuestas de solidaridad de gentes que también se sienten mediterráneas, aunque con matices y por razones generalmente tan singulares, como las mías, pero seriamente diferentes, me parece ésta buena ocasión para reflexionar sobre la variedad de las raíces de esos sentimientos. Todos ellos en la absoluta preferencia por estas orillas del «mundo conocido» y por estas formas, en muchos aspectos casi fósiles, de cultura y civilización a las que llamamos mediterráneas.

Están, en primer lugar, las formas cultas y librescas que se cruzan en la convicción de que, por haber nacido aquí o haberse hecho en cualquier esquina de estas orillas sagradas, se es más heredero de las culturas clásicas y aun de las culturas antiguas y menos antiguas que han asomado y a veces persistido en las orillas del relativamente pacífico *Mare Nostrum* (pacífico solamente en tiempos de Augusto, claro está). En esta apropiación de la cultura universal, a título preferente por el hecho de haber nacido o crecido en su cuna, hay una gran dosis de cursilería intelectual y una considerable falta de respeto por la complejidad de la Historia. Suponer que la antigua cultura egipcia o las culturas asiáticas del Próximo Oriente —con la excepción de la volátil civilización marinera de los fenicios— son culturas mediterráneas que nos pertenecen más a los mediterráneos modernos que a otros europeos u occidentales, es una deformación escolar. Sentir como propio o como ancestral el Islam, instalado



MEDITERRANEO, OMBLIGO DEL MUNDO

Es algo más y menos que un mar. Es un río caudal y misterioso, escenario de la aventura por excelencia, de la aventura de todas las aventuras: la Odisea. Lo que no queda encerrado en su estrecha geografía es, en el fondo, mundo exterior y tinieblas.

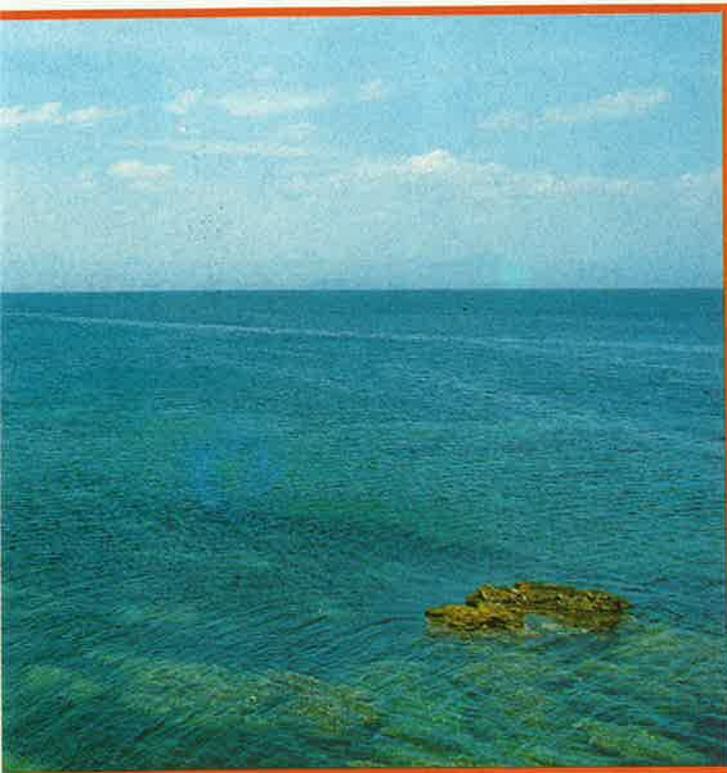


ya hace 13 siglos en las orillas meridionales, tras aniquilar las verdaderas presencias mediterráneas y marítimas que allí habían existido, parece un disparate. Adjetivar de mediterráneas las confesiones monoteístas semitas o judeo-cristianas, que acabaron con la memoria de los dioses verdaderos, es una blasfemia. Un modo tal, y muy común,

de sentirse mediterráneo resulta un poco grotesco. Hay variantes peores de ese sentimiento, que son las que incorporan matices de frustración y de autocompasión por la conciencia de descapitalización técnica y científica de esta privilegiada orilla del mundo, lo que es también, en el fondo, conciencia de decrepitud cultural. Esto es

todavía más grave cuando se le añade la indulgencia por la degradación estética y moral de los perfiles de esta noble laguna, una indulgencia en aras de la recuperación de alguna capitalidad del poder y del progreso. Hay otras variantes que incluyen otras indulgencias, generalmente vinculadas a la confesión de pertenencia a una civiliza-

ción demasiado vieja, fatigada y enferma. Comprenderá el lector que no siento ninguna simpatía por estas clases de devotos del Mediterráneo. Tampoco por los que basan su devoción, exclusivamente, en una belleza de paisajes largamente atestiguada por las letras y las artes a lo largo de dos milenios, pero evidentemente casi extinta y difícil-



mente comparable con la de otras zonas más jóvenes del mundo habitado, civilizado y, finalmente, si se quiere, romanizado. No, no puede tratarse de eso.

En mi caso, el patriotismo mediterráneo es estrictamente litoral. Abarca una franja de tierras habitadas por etnias generalmente exógenas con respecto a los pueblos y

a las culturas asentadas en la orilla de nuestro mar doméstico, pero profundamente vinculadas a las entrañas de los tres continentes que nos aprisionan. Con independencia de su raza, de su lengua y de su confesión, me parece mediterráneo y hermano, en ese lujo, un pescador descalzo y con turbante con el que tropiezo en el puerto de

Hammamet —sin que eso me haga pensar en Ustica o en Cartago— y excluyo de esa condición a su pariente artesano de Keiruan. No me parecen mediterráneos los palestinos o los sirios, aunque habiten en un chamizo en la misma playa; ni los italianos de los Abruzzos, ni los franceses del Loira; ni los lusitanos de Mérida. Sí, en cambio, los habitantes de todas las islas mayores y menores que bogan en esa piscina de los dioses; o los habitantes de la pedregosa y estrecha tierra de los griegos. Pero, sobre todo, insisto,

reconozco como tales a las gentes de indiscreta procedencia que pisan desde hace unas cuantas generaciones estas orillas, que saben hacer y nombrar los nudos, que acuartelan las velas de una cierta manera, que cultivan una inagotable ironía sobre sí mismos y sobre sus destinos y que creen, en secreto, en los dioses antiguos y verdaderos sin renunciar por ello a la práctica y a la liturgia de las religiones oficiales. Ser mediterráneo, para mí, es en definitiva una manera de administrar el sentimiento religioso y la relación con la muerte.

Hay que empezar por admitir que el ombligo del mundo, el *Onphalos Kosmu*, del mundo gregario de los hombres, está en el Mediterráneo; quizás ya no en Delfos, pero sí en algún lugar de este mar. Y que los que viven con los pies descalzos, chapoteando en las aguas latinas, son sus sacerdotes naturales. Hay que admitir que lo que se abre hacia el Poniente, hacia la noche de Occidente, más allá de las Columnas de Hércules, es un río caudal y misterioso, no un mar. El río Océano, que lleva a la barbarie y a la parte del mundo desasistida de los dioses. En las fuentes de ese río, como se sabe, Ulises en-

contró el Ades, los Infiernos y, como se sospecha, después de volver a Itaca y de vengarse de los Pretendientes, tornó a adentrarse en sus aguas para no regresar nunca. Hay que admitir la Odissea como paradigma de la aventura humana y como el más sagrado de los libros, y reconocer que lo que no está en su geografía es el mundo exterior y la tiniebla. Hay

El Mediterráneo adopta fácil y generosamente a cuantos lo proclaman

que cerrar los ojos a todos los cambios, imaginar enteros los templos derrelictos y arruinados en lo alto de los promontorios. Hay que ver los encinares y robledos en los

que se ha instalado, después de Ulises, el pino parásito. Hay que saludar, como frecuente, la última foca fraile y jurar que se han visto manadas de orcas negras cada vez que se sale a dar un paseo a la vela. Hay que leer el augurio de las fragatas, mirar el calamar gigante o el pez martillo, contar, generación tras generación, los temporales furiosos de hace medio siglo. Hay que considerar viajeros dignos de la hospitalidad, en nombre de Zeus Tonante, a los turistas antiguos y modernos, a los extraños del continente, de los continentes, aunque llevan más de mil años de estancia como los nómadas del Africa y del Asia en las orillas púnicas, o lleven dos mil años practicando ritos extrajeros en las orillas europeas.

Se es mediterráneo asistiendo con entusiasmo en una rada isleña a una tosca regata de botes con vela latina que, casualmente, llevan un ojo pintado en la proa; y se es mediterráneo en un rincón lejanísimo del mar séptimo, reconociendo el origen de alguna manía en la construcción naval o en el modo de armar los aparejos. El Mediterráneo adopta fácil y generosamente a cuantos lo proclaman. ■

Telón de fondo de
cuatro
comunidades.
Referencia
constante de
cuentos, historias,
mitos, leyendas,
esperanzas... El
Cantábrico se
extiende
bruscamente al

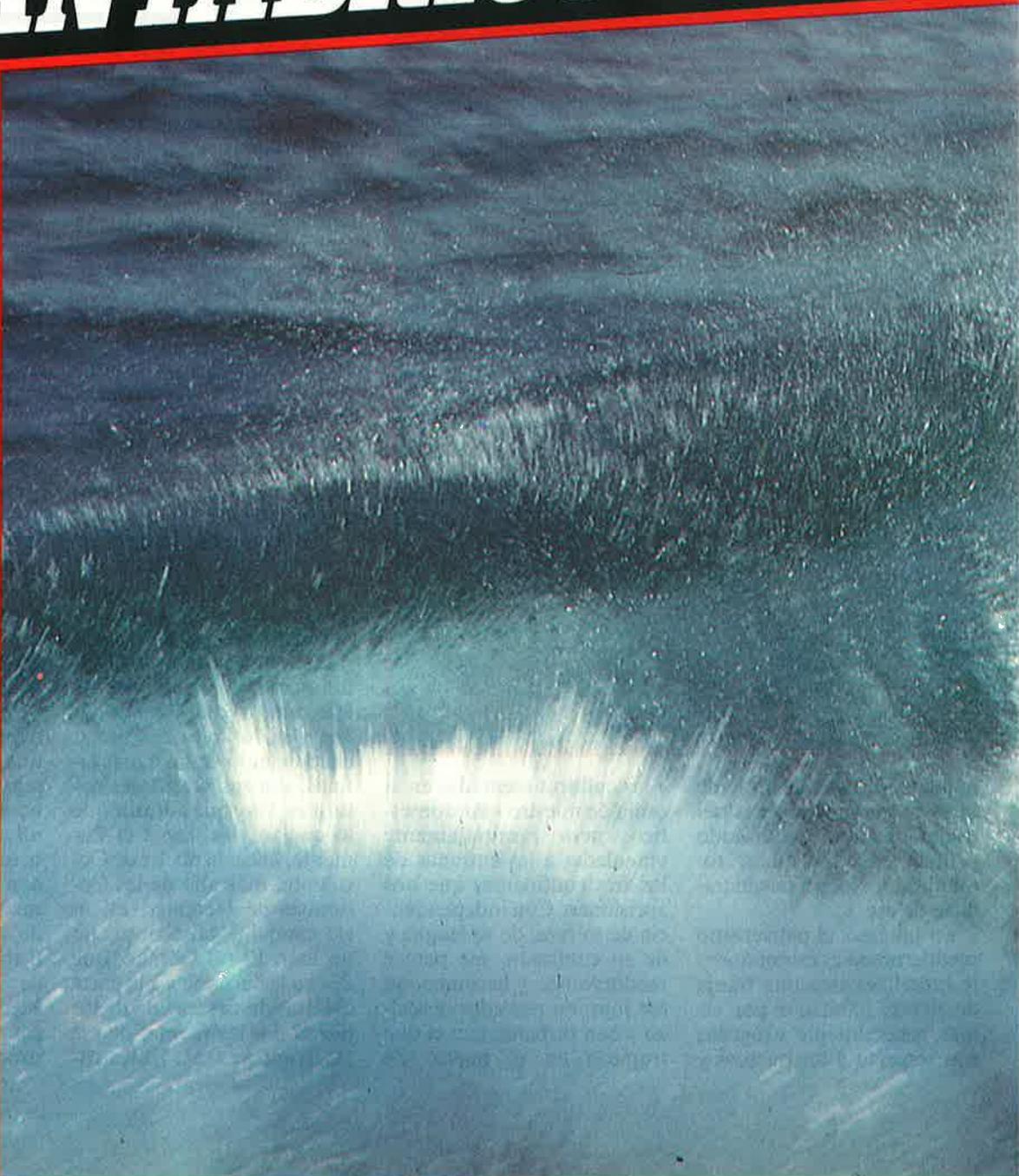


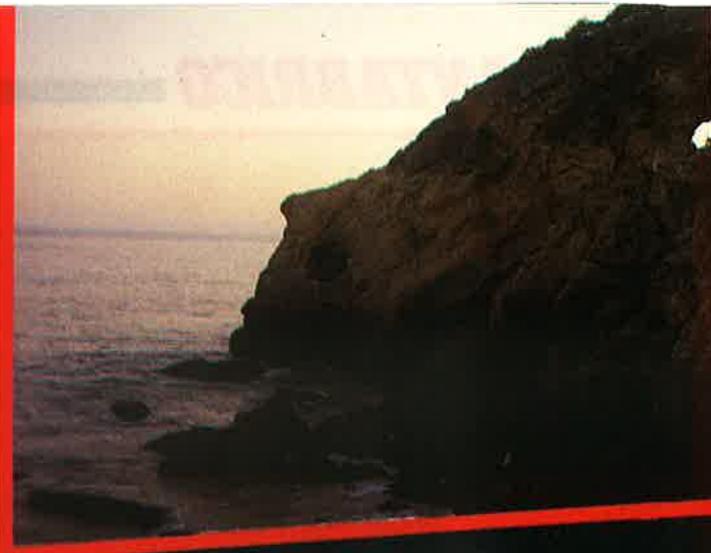
EL CANTABRICO BRAVI

borde de rocosas
escarpaduras y
montañas verdes,
azotado por olas y
tormentas,
cubiertos de
brumas. Es el
ingeniero, el
paisaje, el tajo... el
dios del norte.

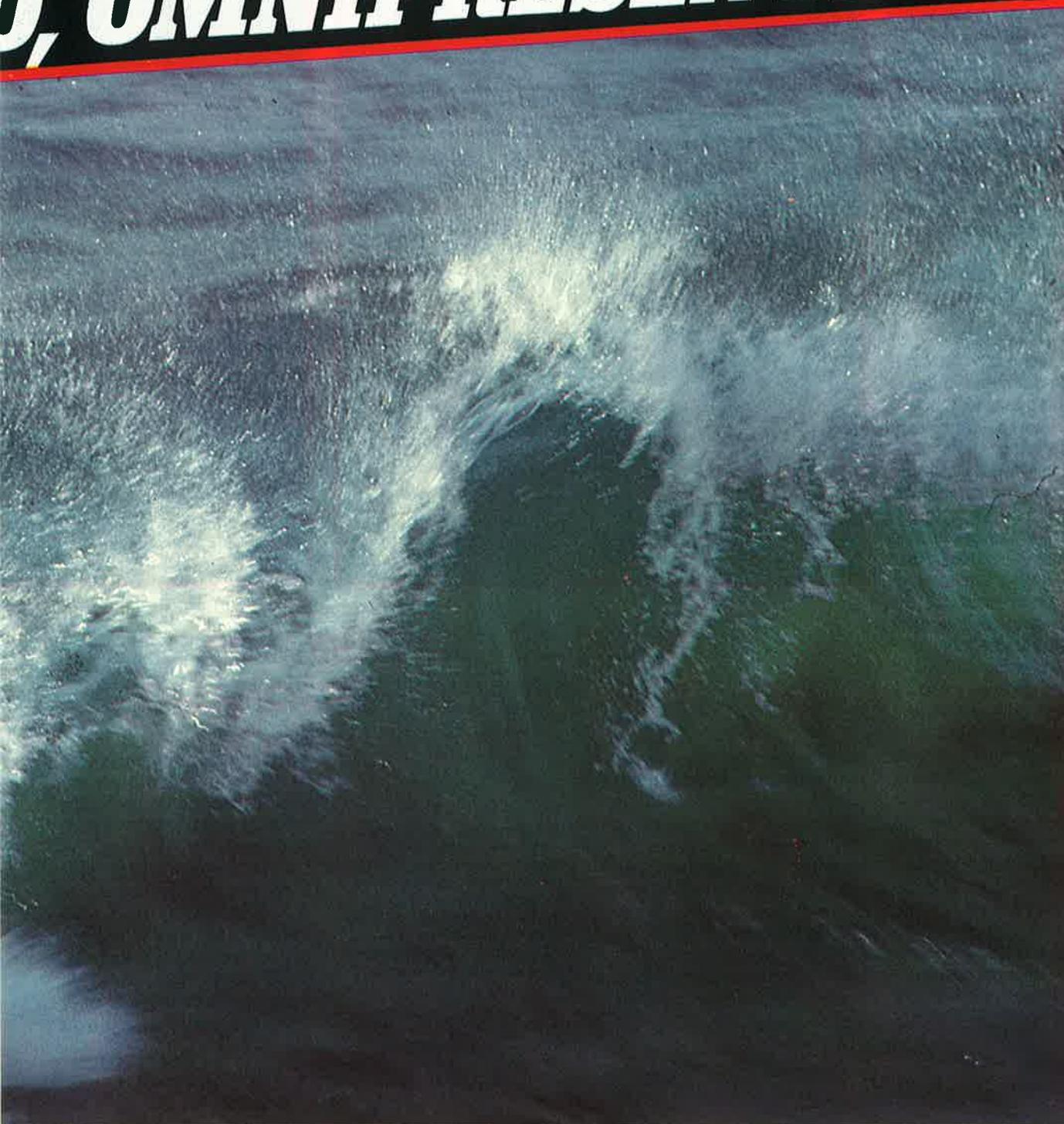
Por Javier Ortiz

PUEDE vérselo
bramar en las ti-
bias mañanas del
otoño; disfrazarse
de engañosa balsa
en algunos atardeceres del es-
tío; transformarse en irrefre-
nable resaca, bajo la fina llu-
via, en las plumizas tardes in-
vernales; reclamar al pasean-
te con caricias de salitre
durante las largas primave-
ras. Os hablo del Cantábrico:
de ese mar del que el océano
Atlántico se viste para pre-
sentarse ante la costa norte
peninsular, desde el Bidasoa





D, OMNIPRESENTE

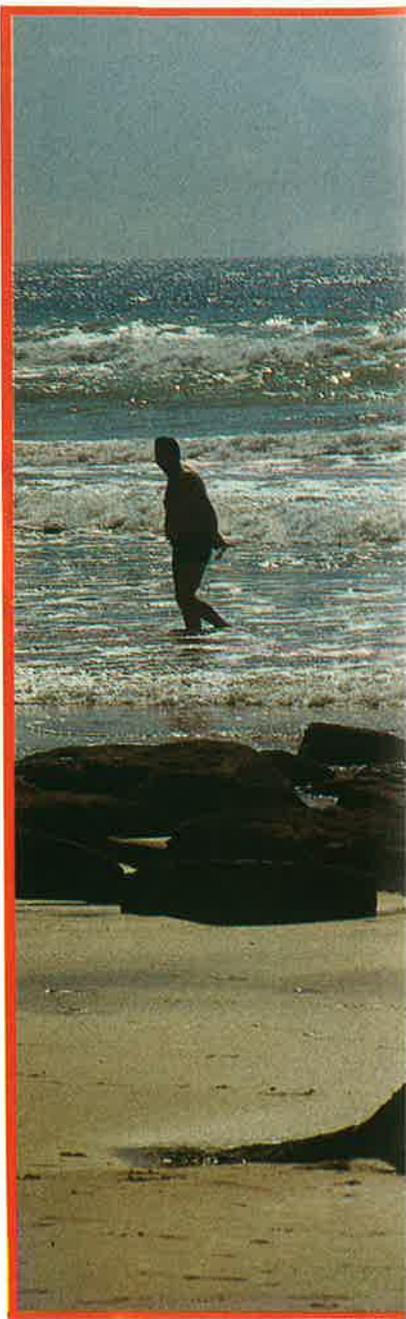
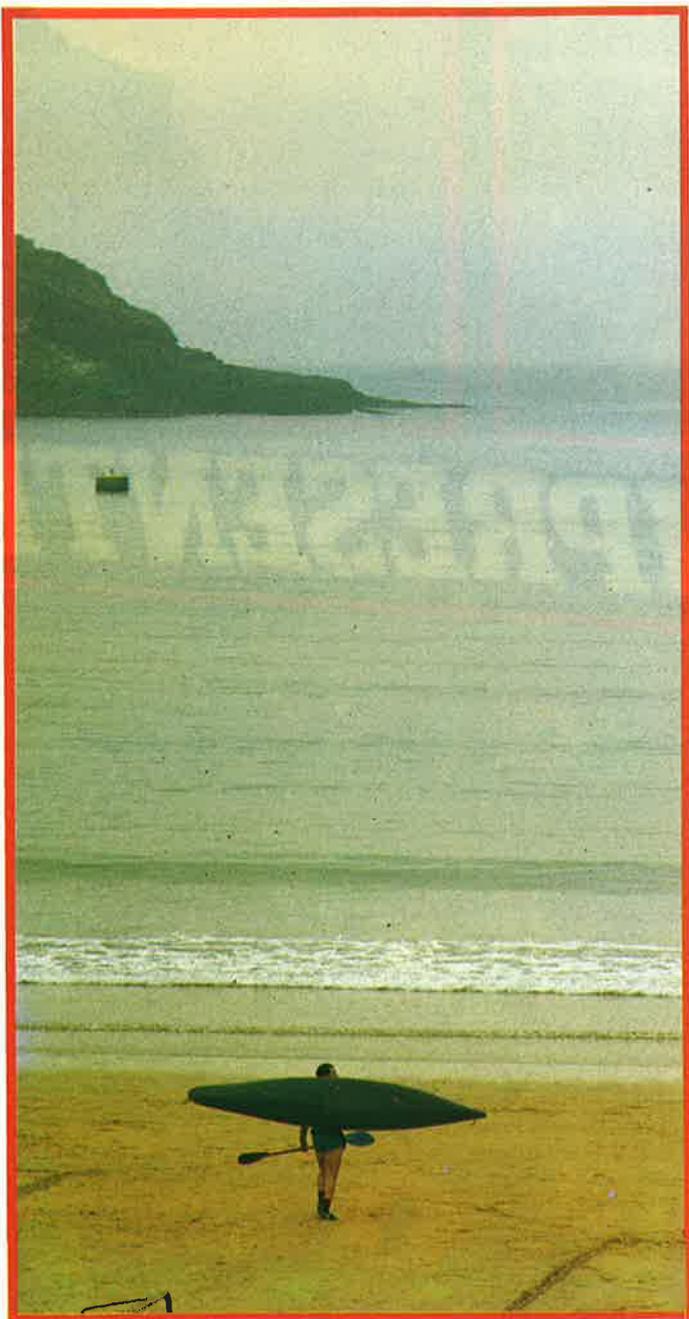


fronterizo (o quizá mejor desde la Bayona Vascofrancesa) hasta las primeras rías de Galicia, con la Estaca de Bares como hipotético límite occidental. Os hablo de mi mar.

Imposible eludir el posesivo. Porque, si todos los mares se apoderan del alma de quienes habitan sus orillas, el Cantábrico lo hace doblemente. Atrapadas en ceñido abrazo entre mar y montañas de difícil acceso, las gentes ribereñas del Cantábrico han —hemos— integrado la mar en la propia vida como un componente esencial más: como el aire que se respira, como la casa en que se mora, como el idioma en que se habla, se piensa, se ama. Hasta el punto de no notar su presencia: de puro obvia, de puro integrada. Cuando un mar se vive así, sólo su ausencia desgarrar, y entonces el horizonte de tierra ahoga. Lejanos los perfiles del propio, ni siquiera los otros mares son el mar.

Es quizá el peso de los años, y tal vez incluso el peso de la Historia.

Pesan, sí, los años. Los años de haber visto al sol ponerse cada día sobre la ligera curva de las aguas («¿Rojizo? Mañana, buen tiempo»). Pesa la infancia: haber encontrado la primera morada privada en las cuevas del rompeolas —todas largamente exploradas, cada una bautizada tras concienzudo examen—. Pesa haber jugado cada septiembre, de los ocho a los quince, a escapar de las gigantescas olas que saltan sobre el Paseo Nuevo durante las mareas vivas, y haber terminado por empararse con alguna, a fuerza de aspirar a inocentes títulos de audacia. Pesa haber pasado largas, eternas horas con el sedal en la mano, en el malecón del puerto, esperando que algún diminuto pez quisiera dejarse atrapar en el rudimentario anzuelo. Pesa, vaya que sí, haber jurado contra las notas escolares sentado en el largo pretil, siguiendo el vuelo de las pulquerrimas gaviotas. Y haber



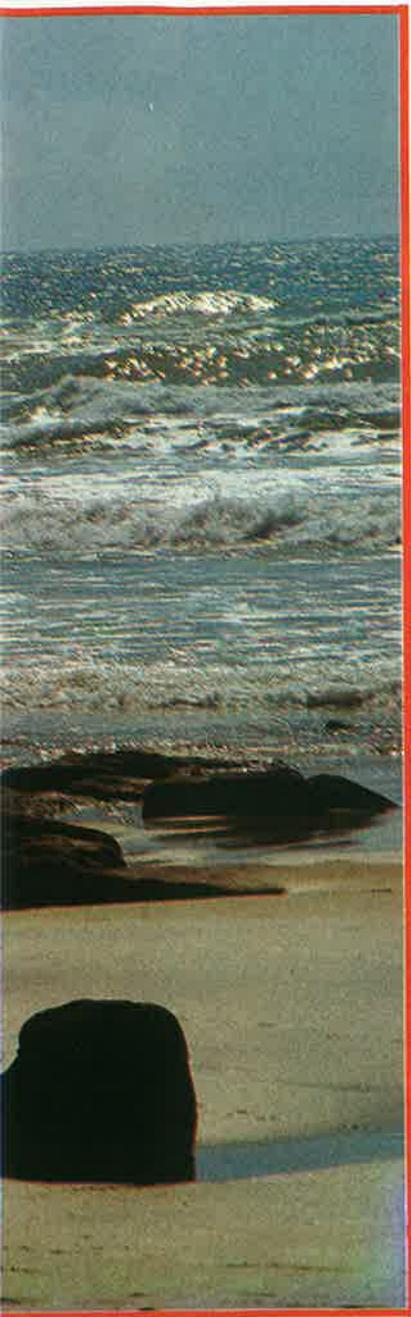
PUEBLOS CANTABRICOS RASGOS COMUNES, PERSONALIDAD PROPIA

sufrido las ampollas en la mano tras luchar con el remo para llevar la barca al menos hasta la isla. Y haber sentido, ¡ay!, los primeros gestos de amor (allí se habla poco, y de eso, menos) en el Cementerio de los Ingleses, con él, siempre él, tendido al pie de la montaña, acariciándola. Y el aire —día a día, año a año— llevando a cualquier parte su olor inconfundible. Cual un

No son peores, ni mejores. Simplemente —nada menos— diferentes. Tanto, que no temen reconocerse como hermanas: Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco se abrazan a lo largo del Cantábrico sin renunciar a su indómita individualidad.

fino estilete, hundiéndose en lo más hondo de los recuerdos, allí donde las cosas que aciertan a clavarse ya nunca se desprenden.

Pesa también, digo, la Historia, por más que me asuste la mayúscula. Se trata —es posible— tan sólo de una pequeña Historia. La que nos habló desde el principio de Mari, aquel de la placa en el muro del puerto, que dio su



vida para arrancar al mar la de otros muchos. La que nos evocaba a Elcano, a Tximista («¡Eclair, éclair! ¡Adelante, adelante! ¡Hurra!», dice don Pío que gritaban sus seguidores), a Lope de Aguirre —el que firmaba autocalificándose de «traidor»—, a Urdaneta... Navegantes reales y de ficción entremezclados, aventureros, héroes vividos como modelos por los hijos de un pueblo que ya en la Edad Media pescaba en las lejanas aguas de Terranova y empezaba a desparramar sus frutos, según la recomendación del himno de Iparraguirre, por el mundo entero.

Historia que descende de los héroes con sitio en los libros a los héroes con plaza a bordo, a los que veíamos regresar cada mañana —otros niños los verán ahora— con el barco presto a descargar.

Os estoy hablando de Euskadi, de Guipúzcoa, casi de San Sebastián tan sólo, pero da igual: bastaría cambiar algunos nombres y escasos trazos para llegarse a las experiencias vividas en tantas otras ciudades cantábricas: unas un punto más industriales, otras un tanto más turísticas (no todo el año, por fortuna), aquellas más genuinamente marineras. Pero el Cantábrico en todas, a guisa de común telón de fondo.

Olas, lluvia y bruma, con la montaña atrás como frontera, dan para un mundo completo de referencias compartidas. Un mundo en el que hay lugar para las más dispares materias: desde las supersticiones a la alimentación, desde el vestir hasta las querencias musicales.

Somos pródigos los pueblos del Cantábrico en mitos y leyendas, hechos de lamias, brujas y monstruos marinos variopintos que vagan, abuelas mediante, por la imaginación colectiva: la una peina sus largos cabellos con batidor de oro sobre la cumbre del Amboto; la otra se interna en cuevas que conducen directamente al otro lado de la montaña, hasta el mismísimo Zugarramundi, para allí organizar sus aquelarres; el de más allá pasa con sus perros ladrando en las noches de tormenta, justificando el tronar del firmamento... No todo en ese mundo cumple funciones míticas, sin embargo. Magia y medicina tradicional se dan a veces la mano, y así una preparación especial de las hierbas que crecen sobre la tumba de Mari serviría para curar —ustedes perdonen— las hemorroides, y yo he visto sanar vertiginosamente las heridas con ungüentos fabri-

cados según misteriosas fórmulas que nadie ha llevado jamás a las farmacias. No son éstas las únicas muestras de la existencia de una ciencia popular de andar por costa: en Euskadi —y, por lo que tengo oído, también en los otros países cantábricos—, la ciencia oficial haría bien en inclinarse humildemente a recoger los frutos de siglos de experimentación empírica concreta, de resultados palpables. Desde la medicina a la meteorología, serían varias las disciplinas científicas que podrían sacar provecho de ponerse a la escuela del pueblo y sus tradiciones.

Maldita, odiosa estupidez la de quienes se dedican a atribuir a los pueblos virtudes y defectos colectivos

Los pueblos que se asientan al borde del mar Cantábrico (y de borde

hay que hablar, habida cuenta del predominio de lo escarpado sobre las escasas radas) tienen a gala mantener, sin perjuicio de los rasgos comunes, una indomable personalidad propia. No hay ninguna necesidad de recurrir a excursiones etnológicas de dudoso cientifismo para reconocer lo que al pie del terreno resulta evidente: que Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco tienen cada una su ser propio, inconfundible. Ser no se pretende en modo alguno ni mejor ni peor, sino diferente, y que tampoco teme reconocer la realidad de cuanto hermana. Individualidad que toma arranque en el propio mapa lingüístico —gallego, bable, castellano, eusquera— y que se expresa no sólo en lo exclusivo, sino también en la manera peculiar en que cada cual exterioriza inclinaciones y preferencias apenas distantes.

En el deporte, el gusto por las regatas de traineras sirve, cómo no, de divisa común, pero son innumerables las manifestaciones deportivas a que cada uno se entrega en solitario. A la hora del beber (arriesgada querencia compartida), la timidez del sol hará también que los vasos recojan sabores de la misma

familia, pero sin confusiones: no son iguales las sidras, ni tiene hermanos el txakolí, ni los vinos que se aproximan hasta las costas (de Orense el ribeiro, de Rioja y Castilla los vascos, prácticamente desparecido el vino asturiano, inexistente el cántabro) guardan particular parentesco. En la mesa es tal vez donde similitudes y diferencias se presentan con mayor transparencia: la práctica identidad de la materia prima, de un lado; del otro, las tradiciones locales de cocinas que han seguido caminos diferentes. A la hora de la música —hacia la que todos los pueblos del Cantábrico se inclinan con singular entusiasmo—, un mismo eco recorre toda la costa. Pero, más acá de ese latido común, no es difícil distinguir entre los modos de unos y otros: voces e instrumentos adquieren en cada caso estilos que no es exagerado calificar de específicos.

Son cosas todas éstas —decía al principio— que envuelven, que arropan, que marcan la vida, que le dan un estilo particular, determinado por la constante presencia, no ya del mar, sino de ese mar: mar-agente, que ha tallado la costa a su modo y manera; mar-paisaje, que acompaña a diario cada uno de nuestros actos; mar-tajo, medio de vida y fuente de alimento; dios-mar, soberbio, imponente, iracundo, anodante; mar-regazo también, acogedor, tierno, sedante, cuando quiere o puede.

Nadie es más que nadie, afirma el hermoso dicho castellano. Vivir con, de, en el Cantábrico, anclado a su orilla y heredero de su Historia, no confiere ningún título de superioridad. Maldita, odiosa estupidez la de quienes se dedican a atribuir a los pueblos virtudes y defectos colectivos. Hablo yo de mi pueblo, entonces, para señalar sencillamente lo que le es propio, lo que configura su personalidad. Y a la hora de ello, inevitablemente, ese mar Cantábrico, bravío, omnipresente. ■

DEL MAR A LA MESA

Por Manuel
MARTINEZ LLOPIS

España, más de 7.000 kilómetros de costa, consume gran cantidad de pescado, con la particularidad de que cada comarca costera se ufana en poseer una cocina propia para guisarlo, lo que hace que la culinaria ictiológica española sea una de las más variadas del mundo.

DESDE el punto de vista cibarario, se puede considerar que las zonas que poseen cocinas marineras diferenciadas son las siguientes:

Zona atlántico-cantábrica: Se extiende desde la desembocadura del Miño a la del Bidasoa, y comprende las cocinas gallega, asturiana, cántabra y vasca.

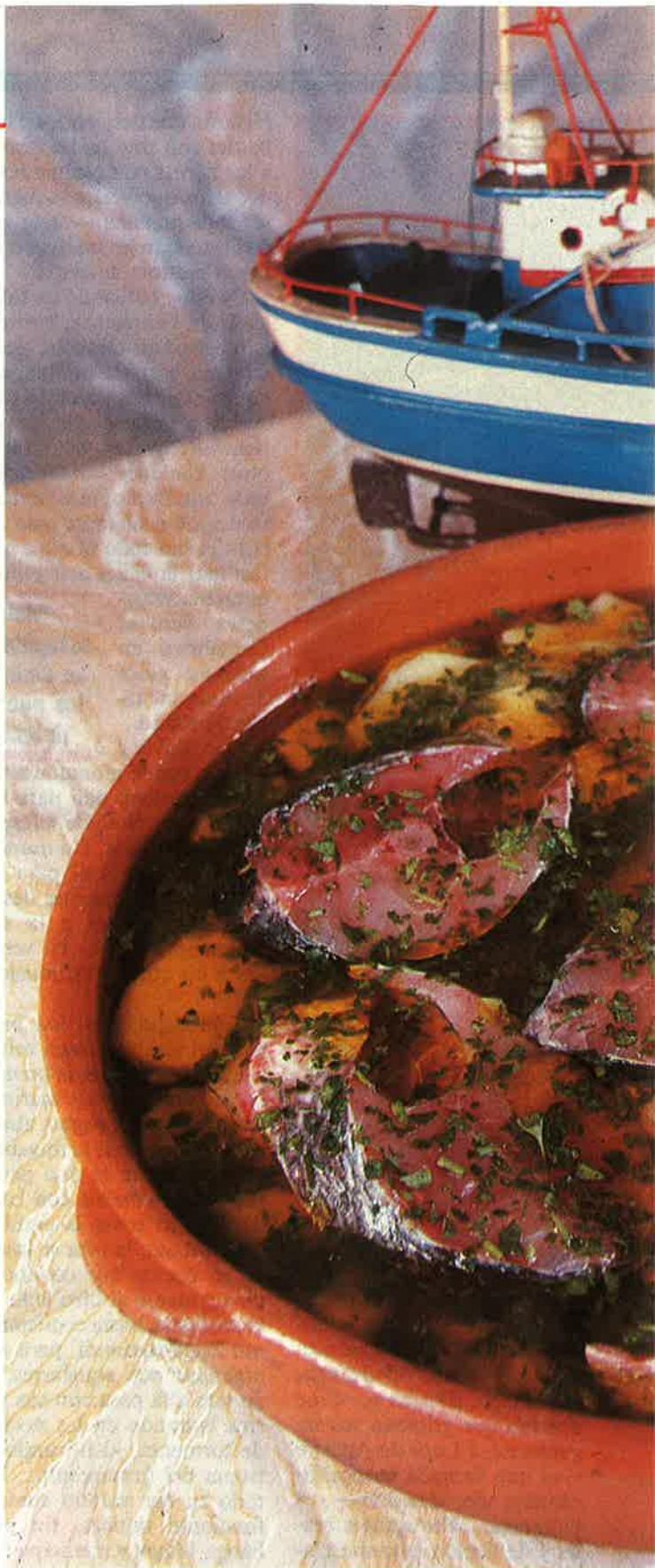
Zona mediterránea: Es la más extensa, pues se extiende desde el cabo de Creus hasta la Punta de Tarifa, y comprende las cocinas catalana, valenciana, murciana, parte de la cocina andaluza y la balear.

Zona atlántico-meridional: Es la más reducida, pues se extiende desde la Punta de Tarifa a la desembocadura del Guadiana e integra algunas provincias de cocina andaluza.

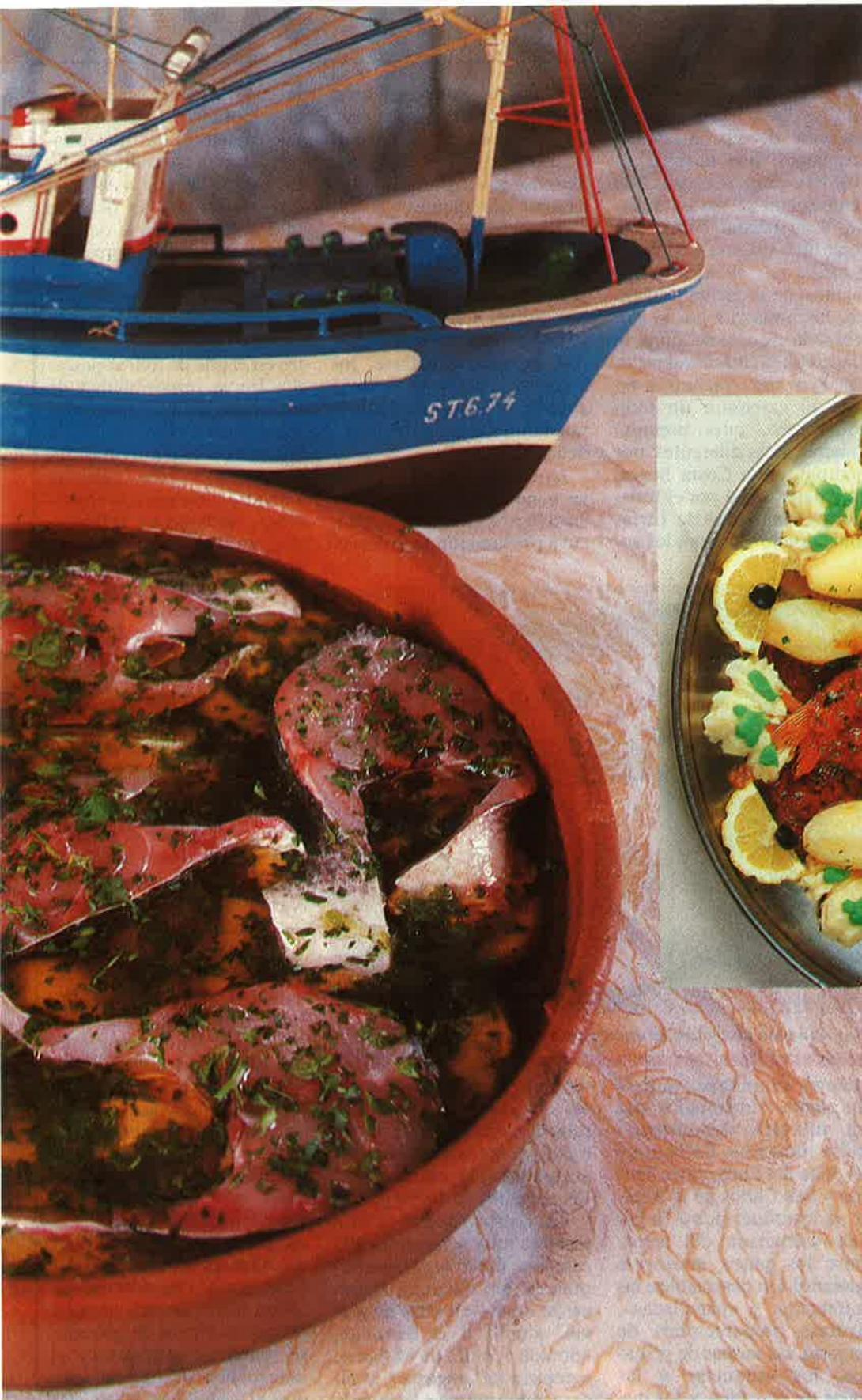
Zona atlántica-insular: Está reducida a las Islas Canarias.

Con la facilidad de comunicaciones, el empleo de los modernos métodos de conservación y las redes distribuidoras de pescado que hacen llegar a todos los mercados peninsulares, se ha producido una monótona uniformidad en las especies ictiológicas que se consumen en todas las regiones, cuando anteriormente cada zona marítima basaba su cocina en las especies que se capturaban en su litoral.

Zona atlántico-cantábrica: En ella se han de considerar la cocina gallega, que se caracteriza por sus procedimientos sencillos y poco sofisticados, con los que obtiene platos muy satisfactorios. Como guisos muy populares, pueden ser recordados: las «caldeiradas», típicas de los pescadores, que suelen cocer el pescado que usan con agua de mar; las recetas denominadas «a la gallega», son preparaciones tradicionales en las que el pescado se acompaña con patatas, cebolla y se



GRAN RESERVA



adereza con una picada de ajo, pimentón, aceite y vinagre; una de las joyas de la cocina galaica del pescado son las «xoubas», pequeñas sardinitas, sin que desmerezcan a su lado las vulgares sardinas, manjar exquisito en cualquier preparación: «con cachelos», «en adobo», «rellenas», «en empanada», «en



escabeche», «esparradas», «lañadas», etc. Plato de lujo es la lamprea, que puede guisarse de formas muy distintas: «en su sangre», «con sidra», «en empanada». También figuran en el repertorio gallego otros muchos peces, algunos conocidos en las regiones del interior: «escachos», «fanecas», «bertorellas», «robalizas», merluzas, congrios, meros, etc.

La cocina asturiana, por otra parte, es muy peculiar y se mantiene con gran pureza. Entre sus platos de pescado, se pueden citar: el «besugo a

ACTIOLOGICA

la espalda», la «merluza a la sidra», las populares «calderetas» de los marineros, los magníficos salmones que se pescan en algunos de sus ríos, a los que se unen infinidad de peces exquisitos: el «pixin», las «xardas», la «llubina», la merluza, el bonito, el mero, etc.

La cocina cántabra es a su vez muy tradicional, y establece como una transición entre la cibaria castellana y la de la costa cantábrica. Es sencilla y muy variada en platos de pescado, algunos genuinamente montañeses, entre los que figuran excelentes «sopas de pescado» y de marisco. Gozan de gran popularidad los «bocartes», los guisos de bonito: «al estilo de San Vicente» o «al modo de Comillas», pero el guiso marinerero por excelencia es la «marmita» de Santoña, de Laredo, de Suances, en la que el pescado se acompaña con patatas, cebolla, pan, y se adereza con pimentón; tienen gran calidad los platos de lubina o de merluza: «a la cántabra», «a la marinera», «al estilo de San Vicente» o de «Castro». No pueden olvidarse las populares «rabas».

La cocina vasca se esmera asimismo en la preparación de los pescados, y como es copiosa la variedad de los que figuran en su repertorio, se puede asegurar que no admite parangón con ninguna otra de las cocinas de España en la preparación de platos. Acertadas creaciones de los cocineros vascos son la «salsa verde», a base de perejil y ajo picado, y la «salsa vizcaína», con pimientos desecados, que son la base de muchos guisos de pescado. El «marmitako» es un guisote marinerero que ha sido durante mucho tiempo la base alimentaria estival de la gente marinera; las «sopas de pescado», como en todo el norte, son exquisitas y variadas. Otras creaciones vascas son los incomprables «chipirones en su tinta» y el «changurro a la vasca».

Zona mediterránea: La cocina catalana, típicamente

mediterránea, es original y familiar, pero hoy no es fácil disfrutar de sus auténticas creaciones, que durante siglos han proporcionado a la gente del mar el sustento diario. Esta cocina cubre una zona muy extensa del litoral y recibe por el norte la influencia de la cocina provenzal, mientras que por el sur, rebasado el curso del Ebro, se funde con la cibaria valenciana. Pero no constituye en toda su extensión un todo homogéneo, pues presenta características diferentes; por ejemplo, en la Costa Brava, muy deteriorada por el turismo, y en la marina de Tarragona, donde se guisan los su-

llos platos de pescadores, como los denominados «suc de peix», «borretas», «llaudetas», sencillos pescados hervidos a los que se añaden algunos ingredientes y la «picada» de piñones, ajo y perejil; la «anguila en all i pebre»; las diversas preparaciones de atún: «a la parrilla», «frito con tomate», «con all i oli» y las populares «borretas». No pueden olvidarse los arroces, como el «arroz abanda» y la «paella marinera»; tampoco la moderna «fideuá» de Gandía.

La cocina costera murciana tiene su mejor exponente en el «arroz en caldero», para cuya preparación se utiliza el



Gran variedad de platos en cada punto de la península.

culentos «romescos», que están siendo suplantados por esa mixtura denominada «salsa romesco». En la zona del delta del Ebro, entre Tortosa y San Carlos de la Rápita, va introduciéndose la cocina valenciana del arroz. Entre los guisos marineros catalanes son destacables: las «zarzuelas» y «parrilladas», diversas preparaciones de langosta, las «sopas de pescado», los «suquets» y las «ollas de pescado» y los distintos «pescados a la catalana», aderezados con las típicas «picadas» de almendra, ajo, perejil, azafrán y pan frito.

La cocina valenciana del mar tiene como base senci-

«mújol»; también son típicas «la dorada o la lubina a la sal», las «moragas de sardinas», «el mero a la cazuela», «el pargo a la murciana» y los pescados «a la plancha».

La cocina balear utiliza técnicas muy semejantes a la catalana. Entre sus platos populares se cuentan, entre otros: «mero en salsa de grevi», «molls a la llanuna», «dorada al estilo de Mahón», «greixera de langosta», «caldera menorquina», «pescado al zumo de limón», «xòric amb patates», «bacalao a la menorquina», etc.

Zona atlántica-meridional: La cocina ictiológica andaluza se encuentra dividida entre dos zonas, una en el lito-

ral mediterráneo y la otra en el Atlántico, si bien no existen características que establezcan una clara diferenciación entre la una y la otra. Las variedades de pescado que utiliza la cocina de Andalucía es muy numerosa, lo que unido a la enorme producción de aceite de los olivos andaluces, hace que el cocinero andaluz sea maestro en el arte de freír el pescado. En la imposibilidad de trazar un detallado panorama de esta cocina, se citarán algunos de los platos más tradicionales, como son: el «abajá de pescado a la algecireña», «acedias en sobrehuasa», «soldaditos de Pavía», «besugo a la puerca», «besugo asado con pircaña», «panojas malagueñas», «calderada onubense», «caldillo de perro», «pescadito frito a la gaditana», «lisa en amarillo», «merluza a la chinclanera», «moraga de sardinas», «curta a la roteña», «espetones de sardinas», «chanquetes a la malagueña», «muerzos de Puerto Real», «pimentón de papas con bacalao», «papanduas», etc.

Zona atlántica-insular: La cocina canaria es muy peculiar y se diferencia bastante de las cocinas peninsulares, sobre todo por el empleo de algunos productos tropicales, tales como la batata, el maíz, el plátano, el aguacate, etc. La antigua cibaria canaria tuvo gran influencia en la formación de las cocinas criollas hispanoamericanas. A pesar de su situación en el Atlántico, los guisos de pescado no son demasiado abundantes en el archipiélago, como tampoco son muy abundantes las especies marinas que se capturan en sus aguas. Entre los más populares guisos isleños de pescado, se pueden considerar: el «sancocho» de cherne salado, el «salpicón», las «viejas con papas arrugadas», las «viejas con mojo verde», el «rollo de pescado», «corvina al blanco», «sama a la Señora», «cazuela de pescado», «cabrillas con almendras», «tollos en mojo de cilantro».



La despensa azul, en casa.

Nuestra despensa azul, la que tenemos en nuestro propio mar, no puede faltar en la buena cocina.

Porque algunas de las más sabrosas especies son, precisamente, pescado azul: la sardina, el boquerón, la anchoa, el chicharro, la caballa, el bonito, nos traen a la mesa el mejor sabor a mar.

El pescado azul, es siempre, un plato delicioso y fácil de preparar, de mil maneras muy nuestras.

La sardina, «reina» del sabor a mar en una sardinada. O rebozada en leche y harina, y así no huele nada en casa.

Los boquerones fritos. El jugoso chicharro al horno. La «bocartada» de anchoas y el pastel de caballa.

O el famoso bonito con tomate.

Yo, pescado azul.

Aproveche usted nuestra despensa azul para poner a los suyos un plato exquisito y lleno de sabor a mar.



FROM

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION



BUENOS,



PUERTOS

ESPAÑÓLES

La facturación en nuestros puertos creció en los dos últimos años en más de un 26 por 100, y sólo en 1984 los ingresos obtenidos superaron los 30.000 millones, cantidad que permite cubrir los gastos de inversiones. La Dirección General de Puertos y Costas persigue el objetivo de la autofinanciación del sistema portuario.

A

CTUALMENTE, 27 puertos españoles ostentan la categoría de organismos autónomos dependientes de la Administración, y regidos por una Junta de Puertos. Cuatro de ellos poseen estatuto de autonomía: Bilbao, Valencia, Huelva y Barcelona. Otros 15 dependen de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (CAGP).

Estos últimos son, por tanto, puertos de interés general no transferidos a las comunidades autónomas respecti-

vas, de las que dependen a su vez otros 185 puertos menores que anteriormente regía asimismo el GAGP. Y, finalmente, existen en nuestro litoral otros cuatro puertos construidos y gestionados por el sector privado, por concesión del Estado: Carboneras, Badalona, Sagunto y San Ciprián.

Los puertos españoles representan la salida natural de los productos cuya venta se quiere potenciar en los mercados exteriores del mundo. De su importancia hablan los datos siguientes: en la actua-

PERO CAROS



lidad el 80 por 100 del tonelaje de las exportaciones españolas se realiza por mar, el 15,1 por carretera, el 3,8 utiliza el ferrocarril y el 0,8 el transporte aéreo.

Puertos y carreteras son, concretamente, las vías de infraestructura decisiva en el capítulo de la exportación, pese a que arrastran problemas antiguos y de lenta solución. En lo que se relaciona con los primeros, la queja principal emitida por los exportadores españoles es el elevado coste de los trabajos portuarios.

El tráfico de mercancías en nuestros puertos viene a representar anualmente unos 100.000 millones de pesetas, de los cuales el 60 por 100 corresponde a las labores de estiba y desestiba. El 30 por 100 se incluye en las tarifas portuarias que ingresa por este apartado la Administración, y el 10 por 100 restante se dirige a costas de practica-je, remolcadores y amarre. El pasado año, el movimiento de mercancías a través de nuestros puertos, creció en un 4 por 100 en graneles líquidos y un 0,7 en sólidos.

La fisonomía administrativa de los puertos españoles se verá alterada en los próximos meses, ya que están elaborándose medidas encamina-

El tráfico de mercancías adquiere en nuestros puertos una importancia vital, si se repara en que, actualmente, el 80 por 100 del tonelaje de las exportaciones españolas, se realiza por mar.

das a lograr la autofinanciación de estas lonjas a escala de Estado. Todo ello ha de significar también el intento de dar un cambio a los sistemas organizativos, al tiempo que cobrarán calidad de autónomos la mayor parte de nuestros puertos.

La extensión de esta autonomía se desarrollará sobre grupos concretos, y entre los cambios previstos en el sistema portuario, se prevé también el económico. Y es que, en lo que atañe al sistema financiero, van a sufrir remodelación las actuales tarifas vigentes, por lo que se intentará que éstas generen una rentabilidad razonable que permita financiar los gastos generales de cada puerto.

La facturación de los puertos entre 1983 y 1985 aumentó en un 26,3 por 100, frente a un incremento de los gastos del 15,8. Los puertos del Estado facturaron, en 1984, 33.577 millones de pesetas, y obtuvieron un superávit de explotación de 13.816 millones, tras deducir

los gastos habituales, que ascendieron a 19.761 millones de pesetas.

El recurso de los presupuestos del Estado, en 1985, es de 7.838,3 millones de pesetas, para cubrir las necesidades de inversión del año, cifradas en 23.442,1 millones; el capital necesario, en suma, para cubrir la diferencia que se obtiene de los fondos propios, gracias al resultado del ejercicio.

Los puertos que tuvieron rentabilidad negativa el último año, según fuentes de la Dirección General de Puertos y Costas, fueron: Málaga, Melilla, Palma de Mallorca, Santander, Sevilla y Villagarcía. Ninguno de ellos financió sus costes ni su amortización.

Por el contrario, obtuvieron rentabilidad positiva los puertos de Algeciras, Almería, Bilbao, Castellón, Las Palmas y Tarragona. Se calcula que un puerto «medio» obtiene unos ingresos de 1.000 millones de pesetas y un gasto medio, a su vez, de 800 millones de pesetas en inversiones.

Entre las cuestiones pendientes de resolución y a considerar urgentemente en el ámbito que nos ocupa, figura la de la organización de los trabajos del sector. Las tareas

relacionadas con la carga y descarga son gestionadas, en la actualidad, por la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), organismo autónomo, pero con dependencia del Ministerio de Trabajo.

El personal aproximado que presta servicios en un puerto «medio» puede estimarse en unas 300 personas. Se constata que el número de trabajadores ha ido decreciendo en los últimos años, a causa de la mecanización y de los cambios experimentados en el transporte de mercancías.

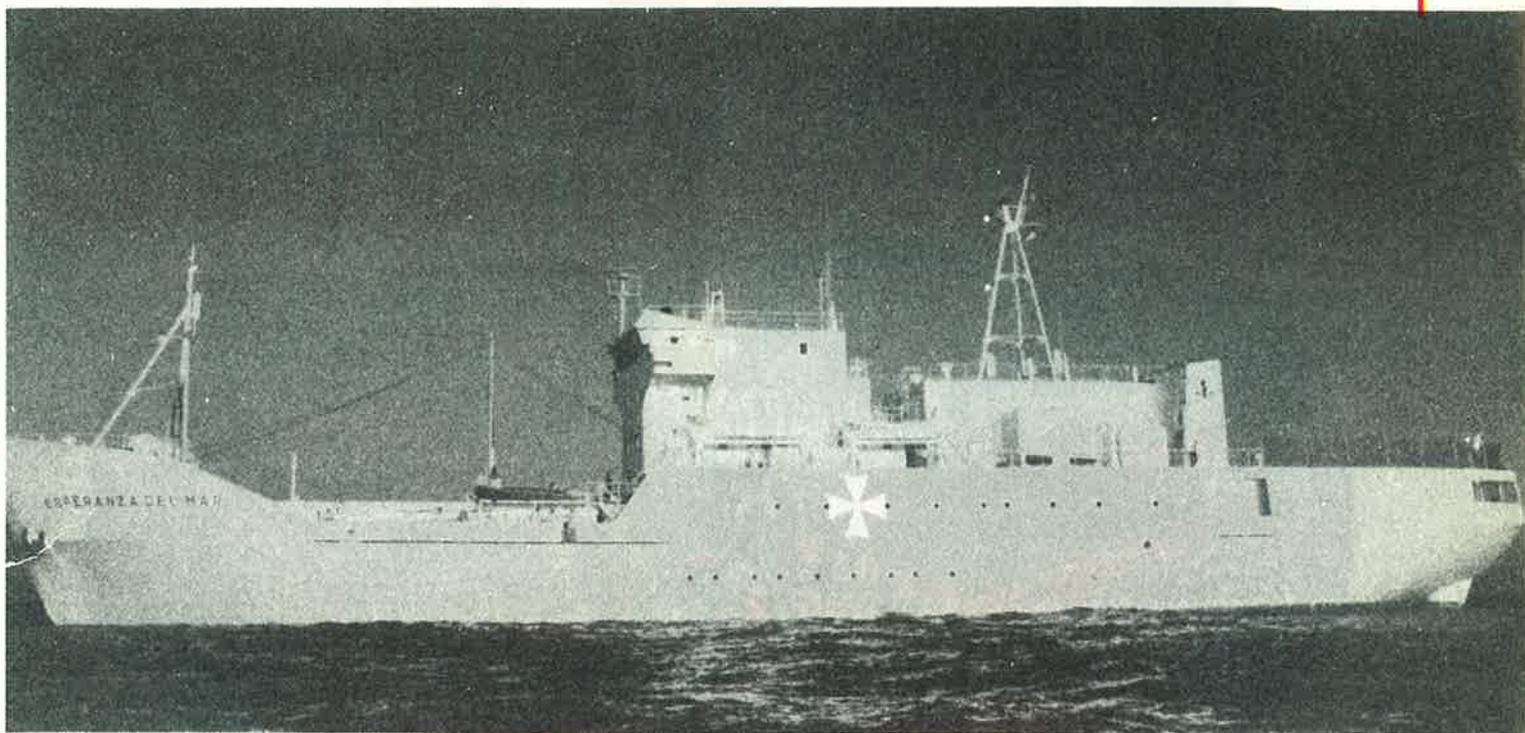
En el año 1981, el censo de estibadores alcanzaba la cifra de 11.618, y en nuestros días es de 10.000. Paralelamente, el nivel de ocupación ha pasado del 65 por 100 de 1981, al actual del 57 por 100.

La iniciativa del Gobierno, emprendida para lograr la reestructuración del sector, hará de la actividad portuaria un marco adecuado en el que este colectivo pueda disfrutar de las garantías laborales inherentes a las otorgadas al resto de los trabajadores.

Las reacciones a esta propuesta gubernamental no han sido bien acogidas por los principales sindicatos del sector. Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores, e Intersindical Nacional de los Trabajadores Gallegos defienden tesis opuestas a las de la Administración.

La Dirección General de Puertos y Costas intenta, a su vez, el objetivo de la autofinanciación del sistema portuario. En 1984 los puertos españoles tuvieron un gasto aproximado de 18.000 millones de pesetas en inversiones «corrientes», 5.900 millones en gastos de amortizaciones, y unos 20.000 millones en gastos de inversión.

Los ingresos de los puertos fueron, en ese mismo año, de 30.500 millones de pesetas, cifra suficiente para cubrir los gastos de inversiones, y un escaso margen de rentabilidad sobre la inversión en capital fijo, que es de 230.000 millones.



Un buque llamado «ESPERANZA DEL MAR»

DESPUES de tres años de servicio, el buque «Esperanza del Mar» se ha convertido en un símbolo de seguridad y confianza para los cerca de 15.000 españoles que faenan en el banco canario-sahariano. Con 2.450 toneladas de registro bruto, una eslora de 81 metros, una autonomía de 6.000 millas y los más modernos instrumentos para apoyo logístico y sanitario, el «Esperanza del Mar» presta una ayuda a los pesqueros que operan en el caladero atlántico cuya importancia difícilmente pueden calibrar quienes no han sentido alguna vez la necesidad apremiante de ser socorrido en alta mar.

Una rotura de timón, unas redes enganchadas en las hé-

lices, una avería de radio, una tripulación enferma, un accidente laboral, una vía de agua... Los trabajadores que faenan en la zona saben que cualquier incidente que pueda afectar a los pesqueros o a sus respectivas tripulaciones será rápidamente atendido en cuanto el «Esperanza del Mar» reciba, a través del canal 16 —el canal de urgencia—, la llamada de socorro. El buque-hospital ofrece asistencia a las embarcaciones españolas incluso en la detección de los bancos de pesca. En efecto, el «Esperanza del Mar» está dotado de una sonda para detectar fondo, calidad y concentración de peces. Los datos obtenidos mediante la sonda son comunicados de inmediato al conjunto de la flota pesquera a través de canales de informa-

ción que se encuentran permanentemente abiertos.

Una tecnología de punta

El «Esperanza del Mar» constituye la respuesta a una demanda formulada numerosas veces por las gentes del mar que trabajan en el banco canario-sahariano, caladero en el que faena el mayor número de embarcaciones españolas: 1.200 pesqueros con una tripulación total aproximada de 15.000 personas. La colaboración del Ministerio de Trabajo y la Armada hizo posible que, por fin, la zona pudiera contar con una estructura de apoyo logístico y sanitario que resulta esencial para garantizar la seguridad de cuantos operan en dicho caladero.

El barco-hospital nació de la transformación del buque

«Andalucía» y su valor actual es de más de 500 millones de pesetas. El «Esperanza del Mar» fue entregado oficialmente al Instituto Social de la Marina en enero de 1981. Un año más tarde, salió de los astilleros mallorquines para iniciar su servicio de ayuda a los pesqueros españoles. Sólo en 1984, el «Esperanza del Mar» navegó 37.406 millas, participó en 456 operaciones de apoyo logístico, efectuó 70 evacuaciones de enfermos y heridos por medio de helicóptero, y realizó 3.915 misiones de apoyo sanitario. En su quirófano, se llevaron a cabo 62 intervenciones; y en su enfermería fueron hospitalizadas 233 personas a lo largo de dicho año.

Para realizar este tipo de ayudas, el «Esperanza del

Utilex[®] TRILLA[®]

CAJAS DE PLASTICO PARA PESCA



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

CON DEPOSITO PARA HIELO (SISTEMA PATENTADO)

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

**INDUSTRIAS PLASTICAS TRILLA, S.A.
APDO. CORREOS, 37. RIPOLLET. BARCELONA. TEL. (93) 692 12 50. TELEX 51 381**

Mar» posee una moderna tecnología que le sitúa en la vanguardia mundial dentro de las embarcaciones de su tipo. Cuenta con un pequeño hospital —la llamada «zona blanca»— dotado de quirófano, sala de exploraciones, rayos X, laboratorio, autoclave, una docena de camas y una pequeña Unidad de Vigilancia Intensiva. Además, posee un sistema de comunicación que le permite contar con los servicios del Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina. Este Centro, con sede en Madrid, ofrece un servicio médico permanente, a las embarcaciones españolas, durante las 24 horas del día, a través de una sofisticada instrumentación.

Por otro lado, el «Esperanza del Mar» recibe un importante apoyo por parte de los helicópteros del Servicio de Ayuda y Rescate (SAR), cuya base de operaciones está situada en Gandq (Las Palmas). Gracias a ellos, se han podido efectuar traslados de enfermos graves a puerto con la rapidez necesaria para salvar sus vidas. El buque-hospital cuenta con un helipuerto para hacer posibles estas operaciones.

Las causas más frecuentes de hospitalización, de acuerdo con la experiencia del personal médico del barco, son los traumatismos.

Un taller flotante

Entre las 34 personas que forman la plantilla del «Esperanza del Mar», se encuentran engrasadores, electricistas, buzos... El buque-hospital es, en efecto, una especie de taller de reparaciones flotante, capaz de resolver la mayor parte de las averías que sufre la numerosa flota que faena el caladero canario-sahariano, evitando en muchas ocasiones tener que remolcar un barco dañado hasta puerto, operación que implica un elevado coste y la pérdida cuantiosa de horas de trabajo. En 1984, los buzos del «Esperanza del Mar» tuvieron que intervenir en



En 1984, el «Esperanza del Mar» recorrió 37.406 millas, participó en 456 operaciones de apoyo logístico, evacuó a 70 enfermos y heridos, y realizó 3.915 misiones de apoyo sanitario.

122 ocasiones. Y el barco efectuó 65 asistencias electrónicas y 13 asistencias de carácter mecánico. Además, el «Esperanza del Mar» completa su servicio de apoyo logístico con cuatro depósitos complementarios de combustible o gua y dos potabilizadoras que le convierten en una especie de barco-algibe.

La instalación de estas potabilizadoras obedece a dos razones: por un lado, el buque permanece en alta mar durante largos períodos de tiempo, por lo que en un principio había que racionar el agua potable, lo que constituía lógicamente un serio perjuicio para la tripulación; por otro lado, hay muchos barcos en el banco canario-sahariano que no cuentan con métodos propios de obtención de agua potable. Las dos potabilizadoras están capacitadas para desalinizar 20 toneladas diarias de agua de mar y su instalación en el barco supuso un coste de cerca de tres millones de pesetas. Si se tiene en cuenta que, sólo en 1984, el «Esperanza del Mar» suministró más de 200.000 litros de agua pota-

ble, cabe considerar en que la inversión ha resultado más que rentable.

En los primeros días de cada mes, el «Esperanza del Mar» parte del puerto de Las Palmas y comienza su navegación, sin rumbo fijo, en el banco sahariano. Pronto, las llamadas recogidas a través del canal 16 darán destino a su navegación con el objetivo prioritario de garantizar la seguridad de los trabajadores que operan en el caladero. El nombre del barco ha salido en ocasiones a las páginas de los periódicos cuando algún pesquero español ha sufrido un incidente grave. Pero, junto a estas intervenciones de carácter excepcional, el barco y su tripulación desarrollan una intensa labor, callada y constante, que ha hecho del «Esperanza del Mar» un auténtico ejemplo de atención técnica y sanitaria a los trabajadores del mar.

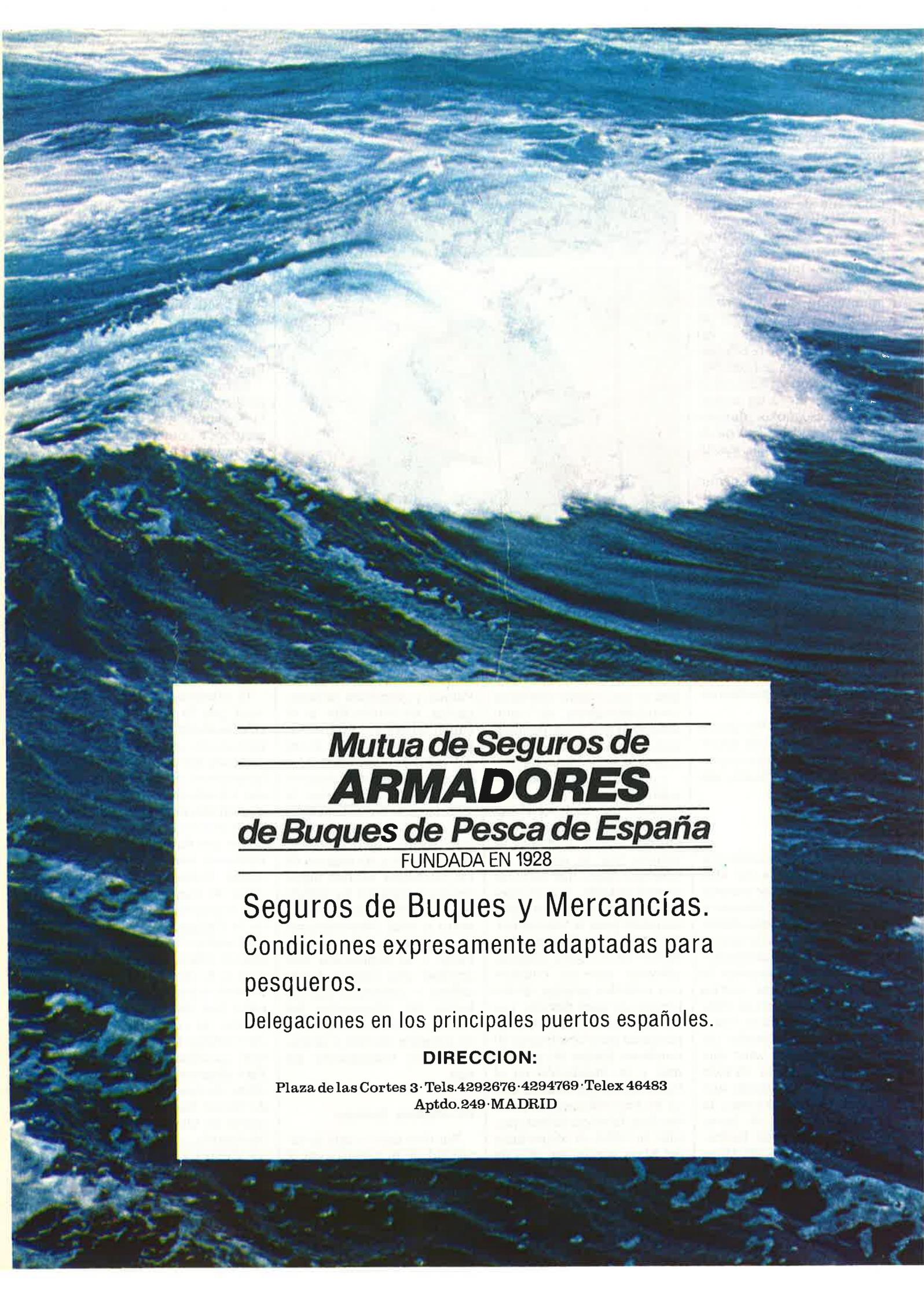
El «Pecheur Breton»

Por otro lado, y ante la necesidad de proteger desde el punto de vista sanitario a las

tripulaciones que faenan en la zona que recorre la costera del bonito del Cantábrico —que comienza en las costas de Galicia y pasa por le Breña francesa hasta las aguas comunitarias—, el pasado 18 de junio, el Instituto Social de la Marina y el Comité Interprofesional del Atún Francés suscribieron un importante convenio de colaboración. De acuerdo con éste, la flota bonitera del norte y noroeste de la península contará con la asistencia del buque sanitario y logístico «Pecheur Breton».

Se trata de un carguero frigorífico que realizará consultas radiomédicas, hospitalizaciones a bordo, evacuaciones urgentes por vía marítima o aérea y otras labores sanitarias durante los dos meses y medio —desde el 1 de julio hasta el 20 de septiembre— que dura la campaña del bonito. Su servicio va a suponer una gran ayuda, dado que los tripulantes de la zona carecían hasta ahora de una asistencia sanitaria directa, a pesar de llevar a cabo labores de pesca que suponen un alto grado de riesgo de accidentabilidad.

El «Pecheur Breton» asumirá, por lo tanto, la atención sanitaria de las 577 embarcaciones que realizan la campaña del bonito. Son embarcaciones de tonelaje medio, a bordo de las cuales faenan tripulaciones que oscilan entre los 15 y los 18 pescadores, lo que da lugar a un colectivo de más de 7.000 personas trabajando en la zona. Al buque sanitario se ha incorporado un médico de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón, que permanecerá a Bordo del «Pecheur Breton» durante toda la campaña. Este facultativo contará con la colaboración de otro médico francés y de varios auxiliares sanitarios. Para disponer de un servicio eficaz, diversas dependencias del buque han sido transformadas en salas de rayos X y laboratorio, y se ha instalado un Centro Coordinador de medicina marítima. ■



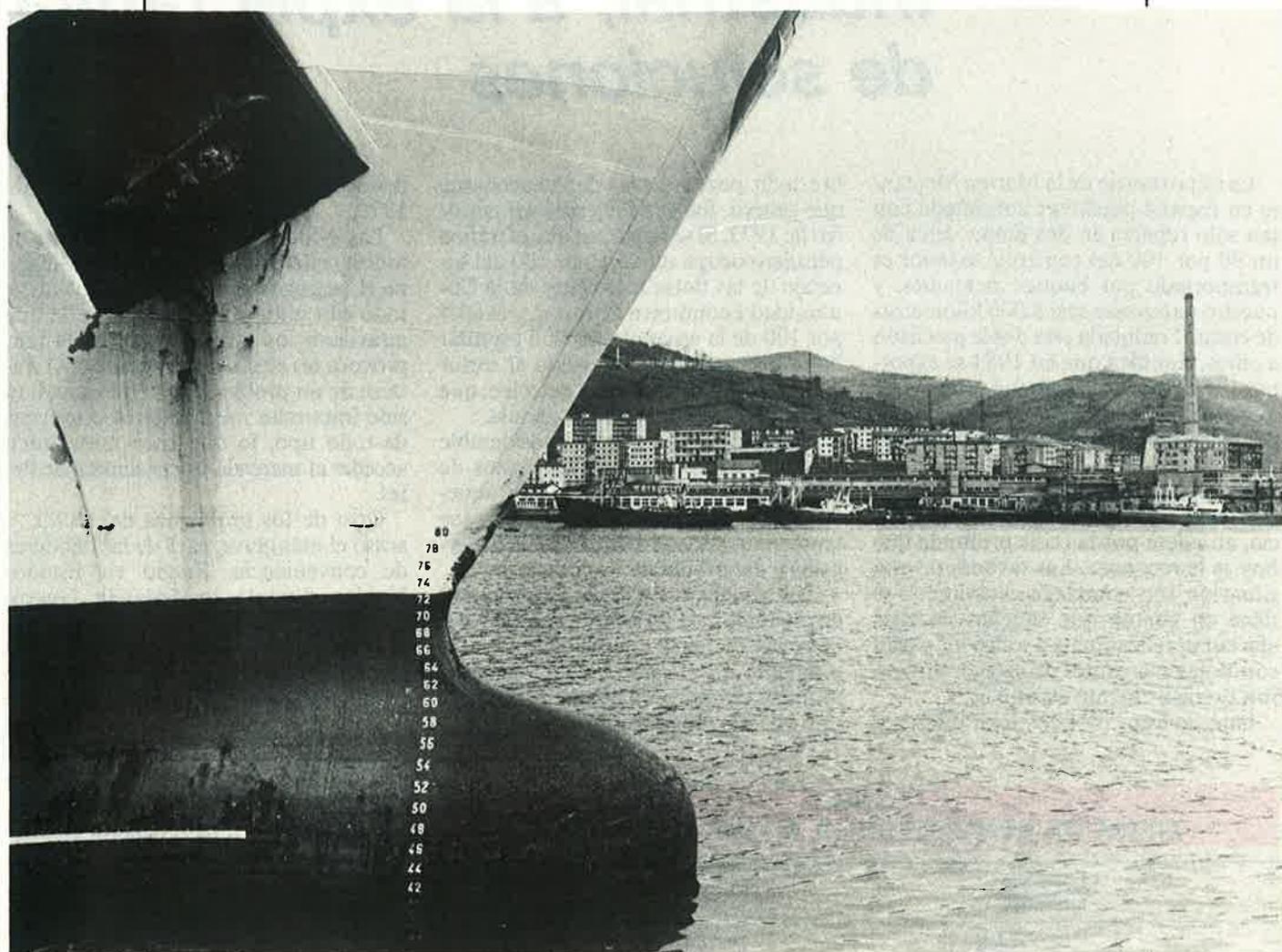
Mutua de Seguros de
ARMADORES
de Buques de Pesca de España
FUNDADA EN 1928

Seguros de Buques y Mercancías.
Condiciones expresamente adaptadas para
pesqueros.

Delegaciones en los principales puertos españoles.

DIRECCION:

Plaza de las Cortes 3 · Tels. 4292676 · 4294769 · Telex 46483
Aptdo. 249 · MADRID



LA MARINA MERCANTE

RESULTARIA difícil en la actualidad poder establecer el número de españoles que nuestra Marina Mercante tiene diseminados o embarcados en buques de banderas de conveniencia, práctica que, en su momento, ocasionó algunos problemas importantes a nuestra flota, actualmente enfrentada al reto de la CEE.

El Banco de Crédito Industrial, a la expectativa de soluciones

La importancia de la Marina Mercante en España puede ser constatada con tan sólo reparar en dos datos: cerca de un 90 por 100 del comercio exterior es transportado por buques mercantes, y nuestro país posee casi 8.000 kilómetros de costa. Traducida esta doble precisión a cifras, significa que en 1984 se exportaron 38.229.781 toneladas a través de nuestros puertos, y por el mismo conducto se importaron 75.209.859 toneladas.

Es preocupante, por tanto, que un sector económico de tan vital importancia, atraviese por la crisis profunda que hoy se le reconoce. Las razones de esta situación son complejas, máxime si se tiene en cuenta que muchas de ellas afectan prácticamente a todos los países con flotas mercantes de categoría, y no son exclusivamente españolas.

Uno de estos motivos relevantes, so-

bre todo por el efecto desencadenante que generó, fue el de la crisis del petróleo de 1973. Si se repara en que el tráfico petrolero ocupa un 25,1 por 100 del tonelaje de las flotas mercantes de la Comunidad Económica Europea, y el 60,4 por 100 de la española, es fácil asimilar hasta qué punto han afectado al sector las políticas restrictivas del petróleo, que sobrevinieron en la pasada década.

Añádase a todo ello el considerable aumento de las cifras de los costos de explotación, que se produjo por aquellas fechas, al dispararse los precios, y se tendrá una idea aproximada de la envergadura del problema.

Esta situación propició un resultado desalentador: el descenso drástico del mercado de fletes, precisamente en un momento en el que la flota mercante mundial crecía en un 50 por 100, mientras que el tráfico marítimo empezó a

descender, en un 16 por 100, a partir de 1979.

Las evidencias están ante los ojos de todos: sobran embarcaciones, se impone el desguace de unidades obsoletas, y todo ello influye en la crisis por la que atraviesan los astilleros, que, a la par, provoca un efecto multiplicador. Al tratarse de un problema generalizado, han sido impuestas medidas proteccionistas de todo tipo, lo que hace muy difícil acceder al mercado internacional de fletes.

Otro de los problemas del sector, y acaso el más grave, es el de las banderas de conveniencia. Surgió en Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, al necesitar este país una excusa para poder vender sus mercancías a las dos partes beligerantes. De este modo, empezaron a registrarse buques estadounidenses en Panamá y Liberia, naciones pioneras de esta práctica, hoy generalizada. Tanto que, en la actualidad, un 35 por 100 de la flota mundial, con 118 millones de toneladas de peso muerto, navega bajo bandera de conveniencia.

A Liberia y Panamá, países con «flotas propias» descomunales, se han sumado Singapur, Chipre, Antillas Holandesas, Honduras, Líbano, Somalia, las Seychelles y una larga lista de estados, generalmente tercermundistas. Este camuflaje puede permitir a los armadores de todo el mundo la práctica de exigir a sus respectivos gobiernos vías de ayuda para paliar la crisis del sector, al tiempo que matriculan sus propios barcos, con toda impunidad, bajo otras banderas.

La rentabilidad de este sistema es múltiple: fiscalidad prácticamente inexistente; costos salariales mucho más bajos (se utiliza la mano de obra de países subdesarrollados, y se suelen pagar sueldos bajos, aunque relativamente más altos de los que los nativos cobrarían en sus tierras), e ínfimas condiciones laborales y de seguridad.

Según un estudio de la UNCTAD (Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio), los propietarios o benefi-

Cuadro 1
TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA

Clasificación (por TRB)	Unidades	Total TRB
0- 24,9	13.144	66.463
25- 49,9	1.212	45.936
50- 99,9	1.178	85.029
100- 149,9	580	72.894
150- 249,9	722	142.788
250- 499,9	511	171.582
500- 999,9	73	52.693
1.000-1.999,9	65	88.302
2.000 en adelante	5	12.781

Datos referidos a 1983.
Fuente: OCDE, abril de 1984.

Cuadro 2
PESCA DESEMBARCADA

Tipo de comercialización	Cantidad (en Tm)	Porcentaje
Pescado fresco	752.818	65,73
Pescado congelado	234.250	20,46
Salazones y ahumados	10.766	0,94
Harina y aceites de pescado	143.304	12,51
Otros	4.134	0,36
Totales	1.145.272	100,00

Datos referidos a 1983.
Fuente: OCDE, abril de 1984.

**VISITENOS
STAND C 452**

**EXPO MUNDIAL
PESCA. VIGO
SEPTIEMBRE 85**



**Maritime
Satellite
Communications**

**Ship Earth
Station**

Representante:

SAB NIFE

NIFE España S.A.

Herrosilla, 117 - MADRID-9

Tels.: (91) 401 73 50 - 401 77 43/50 - Télex: 23018

SEA
ANSCHÜTZ

COM
DORNIER

Hechos el uno para el otro.



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

BAUDOIN ha puesto los medios para cumplir esta exigencia.

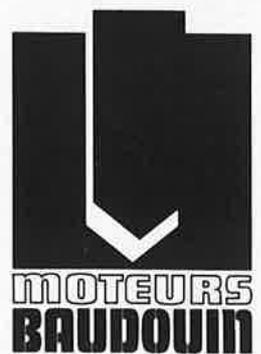
BAUDOIN proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

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

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

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

BAUDOIN : el compañero responsable.



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

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

ciarios de estas banderas son Estados Unidos (31,7 %), Grecia (20,7), Japón (19,2), Hong Kong (16,9) y, además, buena parte de los países llamados desarrollados.

Es un dato significativo el que la Comunidad Europea posea una flota superior bajo banderas de conveniencia que bajo sus respectivos pabellones nacionales. Y resultaría difícil poder precisar el número de marinos españoles embarcados en buques de estas características. Por una parte, no todos se han inscrito en el Instituto Español de Emigración, ni se encuentran encuadrados en los sindicatos del sector, y, por otra, el silencio o el desinterés de los propios interesados impiden conocer estas cifras con precisión.

Según datos facilitados, no obstante, por el Instituto Español de Emigración, en septiembre de 1984 el número de marinos españoles enrolados en este tipo de embarcaciones ascendería a 6.076, mientras que sólo dos años antes la cifra ascendía a 12.114. Por puertos de salida, figura a la cabeza Bilbao, con 3.599 españoles enrolados en buques extranjeros. Le sigue en orden de importancia Vigo, con 1.148, y La Coruña, con 1.007.

Destaca el descenso experimentado entre los años 1982 y 1984, pero para acercarnos a la realidad, es preciso contar con la evidencia de que muchos tripulantes son contratados sin llegar a pasar por los controles de las estadísticas oficiales. Algunas fuentes estiman a este respecto en 20.000 el número de marinos españoles contratados al margen de los registros del Instituto Español de Emigración.

Los marinos de nuestro país contratados en barcos que navegan bajo bandera de conveniencia, son reclutados a través de agencias de embarque o consignatarias, que ejercen la función de intermediarios entre el armador y los trabajadores marítimos en paro.

Estas empresas se encargan también de contratar los fletes y los cuadros oficiales. La labor de estas consignatarias, la mayor parte de ellas establecidas en Bilbao y localidades gallegas, es considerada por los sindicatos como poco clara y transparente. Las críticas del Sindicato Libre de Marina Mercante, como de ELA-STV, UGT y el COMME (Colegio Oficial de la Marina Mercante) coinciden en señalar que practican una especie de trata de trabajadores. Pero no han llegado a enfrentarse abiertamente con



estas «agencias de empleo», por considerarlas un instrumento útil para combatir el paro existente en el sector, aunque consideran que la Administración debiera disponer de mecanismos de control adecuados sobre estas consignatarias.

Aparte de esta enmarañada y compleja situación, España presenta otros problemas específicos en el sector. Uno de ellos es el del tonelaje y composición de su actual flota. Con el deseo de adecuar a las necesidades de mercado las deficiencias de nuestra flota, anteriores administraciones concedieron créditos de los llamados «blandos», prácticamente sin exigencia de garantías a los beneficiarios.

Y en estas condiciones, acudieron para acogerse a estas medidas de ayuda, gentes de dudosa calificación profesio-

nal, quienes, tras hacerse con los barcos, los explotaron para abandonarlos después, al cabo de los años, en diversas partes del mundo. Mientras, otras embarcaciones acababan embargadas por el Banco de Crédito Industrial.

Las instancias oficiales obligaban a las compañías navieras españolas a adquirir los buques salidos de los astilleros del país, a asegurarlos en sociedades nacionales y a respetar la prohibición de contratar mano de obra extranjera.

En todo este capítulo de problemas, existe una cuestión que no puede olvidarse, al tratar sobre la crisis de la Marina Mercante. Aludimos a los impagos del crédito naval, que el Banco de Crédito Industrial (BCI) heredó del Banco de Crédito de la Construcción.

A principios de 1983, la cartera de crédito naval del BCI ascendía a

Salvar las deficiencias heredadas para adecuarse a las necesidades de mercado

270.000 millones de pesetas, lo que suponía un tercio de la cartera del Banco. La deuda vencida y no pagada hasta aquel momento, se situaba en torno a los 50.000 millones de pesetas. Esto suponía que un elevado número de navieros no pagaba sus deudas.

Entre las soluciones que se buscaron para resolver tal crisis, se encontraba la iniciativa de crear la Sociedad de Gestión de Buques (SGB) que, con una participación mayoritaria del BCI, quedó encargada de la misión de gestionar la flota de impagados (en torno a los 230 barcos de pequeño y mediano tonelaje), mediante intentos de renegociar la deuda con los navieros, o mediante el intento de vender o explotar directamente los buques. En última instancia, se optó por convertir en chatarra algunas de estas embarcaciones.

En otro orden de cosas, y según el último informe elaborado por ANAVE (Asociación de Navieros Españoles), el descenso de tonelaje de registro bruto que experimenta el sector, es debido al decrecimiento de la flota de portaconten-

nedores, frigorífica, de pasaje y, sobre todo, petrolera. Ha aumentado, sin embargo, la flota correspondiente a los otros tipos de buques.

El porcentaje de flota menor de diez años era, en 1979, del 80 por 100, y en 1983 pasó a ser del 67 por 100. A finales de 1984 alcanzó el 60 por 100, y persiste así el envejecimiento de la flota.

La contratación de nuevas unidades durante 1984 ha supuesto únicamente 4.000 toneladas de registro bruto, correspondientes a dos buques de carga general, lo que viene a demostrar la grave situación por la que atraviesa la Marina Mercante española. De ahí el difícil proceso de reconversión naval que ha emprendido el Gobierno, entre cuyos proyectos se encuentra la aprobación de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante. El borrador está redactado y contempla, entre otros aspectos, la elaboración de planes quinquenales de flota, así como medidas de apoyo a la construcción naval.

En este sentido, va a exigirse que la construcción de buques mercantes se

realice en astilleros nacionales, y se va a facultar a la Administración para que prohíba la exportación de buques en los casos en que resulten afectadas las necesidades mínimas de flota, que señala la ley.

En relación con la navegación exterior, el borrador de ley reconoce la libertad de mercado para buques extranjeros, siempre que se cumplan los convenios internacionales de seguridad y prevención de la contaminación.

Se regulará, asimismo, la participación de los navieros españoles en las conferencias de fletes, cuyos buques recalcan en puertos nacionales.

En lo que se refiere a la estructura empresarial, se puede observar que el principal empresario naval de España es el Estado, a través de organismos diversos (INI, Dirección General del Patrimonio, etc.). Por estos conductos, el Estado es accionista mayoritario de las tres empresas navieras más importantes: Nacional Elcano, Compañía Trasmediterránea y Trasatlántica Española.

En Elcano, el INI participa con el 100 por 100 del capital social y dispone de una flota compuesta por cinco petroleros, un pontón y cinco «bulckarriers», con un total de 1.500.000 toneladas de peso muerto.

Trasatlántica Española, empresa en la que el INI participa con un 84 por 100, cuenta con cinco líneas de transporte y diversos proyectos en el Golfo de México, tráfico entre la costa este de Italia y Estados Unidos, planes de fletamiento de dos buques, con moderna tecnología, y apertura de diversas delegaciones.

La Administración participa igualmente con un 100 por 100 en Naviera Castellana, y con un 21 en Astilleros del

Cuadro 4

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA EN 1983

Número de buques	2.635
Toneladas de registro bruto (millones)	8.131
Toneladas de peso muerto (millones)	13.879
Petroleros	4.919
Graneleros y mineraleros	1.078
Carga convencional	1.073
Portacontenedores	78

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.

Cuadro 3

**EMPRESAS PESQUERAS.
«RANKING» DE VENTAS EN 1983**

Nombre de la empresa	Ventas (En millones de pesetas)	Plantilla
1. Pescanova	17.743	2.000
2. Conservas Garavilla	8.207	841
3. Massó Hermanos	6.500	1.000
4. Alvarez Entrena	4.900	145
5. Freiremar	4.250	60
6. Luis Calvo Sanz	4.100	520
7. Trueba y Pardo	3.600	115
8. Frigoríficos Fandiño	3.364	37
9. Pbsa	3.300	221
10. Hijos de Angel Ojeda	3.100	390
11. J. M. Pascual Ortega	3.000	25
12. Hijos de Carlos Albo	2.716	450
13. Bernardo Alfageme	2.600	464
14. Pescabrava	2.583	18
15. Rocar	2.510	500
16. Mar	2.460	250
17. Vascomar	2.169	11
18. Lloret y Linares	2.023	447
19. Pasapesca	2.000	35
20. Taiyo España	1.753	16
21. Frigorífico Santa Pola	1.720	42
22. Alimentos del Atlántico	1.680	50
23. Pesquera Industrial Gallega	1.634	150
24. Pescafina	1.625	50

Fuente: Fomento de la Producción, 1984.

Atlántico, además de gozar de la propiedad del 89,26 del capital social del grupo Pérez y Cía.

En lo que atañe a la Compañía Trasmediterránea, las 32 unidades de su flota transportaron el pasado año 3.450.191 pasajeros, 388.293 vehículos y 1.574.374 toneladas de mercancías. En 1983 absorbió a su filial Compañía Auxiliar de Comercio y Navegación (AUCONA) y dispuso de una subvención oficial de 8.280 millones de pesetas. En 1984, la subvención fue de 7.600 millones.

Trasmediterránea obtuvo beneficios por casi 500 millones de pesetas. Entre sus proyectos figura la inauguración de una línea marítima entre la Costa del Sol y Génova, para exportar productos hortofrutícolas de Almería. Insistimos en que el Estado posee la mayoría del capital social de esta entidad, a través de la Dirección General de Patrimonio.

Otro grupo empresarial, el segundo en importancia, lo constituyen navieras que son filiales de grandes grupos industriales con flota propia. Es el caso de Transportes, Aduanas y Consignaciones, perteneciente a «S. A. Cros», propiedad a su vez de Hispacement, así como con los 40 buques-tanque de Campsa, hasta hoy pertenecientes a un monopolio distribuidor de hidrocarburos.

El resto de las empresas que figuran en el «ranking» de la Marina Mercante, no alcanza en importancia a las ya citadas, salvo Muñoz y Cabrero, de Barcelona, firma encuadrada dentro del subsector de las entidades consignatarias, también estrechamente vinculada al sector naval.

Cuadro 5

«RANKING» DE VENTAS

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

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

Relaciones Internacionales

LAS NUEVAS

FRONTERAS DEL MAR

La única vía posible para conseguir el desarrollo y la adecuación idóneas de nuestro sector pesquero ante el reto de las nuevas fronteras del mar, se sustenta en los siguientes

puntos: renovación y modernización constante de la flota, fomento de estudios y prospecciones, y creación de subvenciones para emprender nuevas iniciativas.

Con carácter de hábito ancestral, la flota española ha operado de forma continuada en los caladeros internacionales, y a esta costumbre, hereditaria, del derecho de faenar en muy diversas aguas, respondió hasta hoy la sensibilidad de nuestros marines. Con la reforma del Derecho del Mar, hay que precisar, en estos momentos, si la fórmula operativa de la flota se efectúa dentro de una de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) existentes, o se realiza en los llamados mares libres.

La flota española que opera en caladeros internacionales está compuesta por un censo cercano a los 4.000 buques de las más variadas dimensiones y características. Dos tercios de los desembarcos que se realizan en España provienen de esta actividad exterior.

En el conjunto operativo de zonas económicas exclusivas, la flota española faena en 23 caladeros, con la siguiente distribución:

a) En 13 de ellos, mediante acuerdos bilaterales entre países.



b) En los 10 restantes, mediante acuerdos privados por parte de las empresas españolas.

En lo que atañe al otro campo, el de los mares libres, se opera en ellos casi generalmente a través de las Organizaciones Internacionales o Multilaterales de Pesca.

Hay que hacer también referencia especial a una tercera forma de actividad en los caladeros internacionales, como son las empresas pesqueras conjuntas, que, bajo una fórmula singular, reúnen características propias de los dos campos anteriormente aludidos.

Y con esta estructura de funcionamiento, la política gubernamental se ha planteado dos grandes líneas de actuación: el mantenimiento de la actividad y la potenciación de la misma. El mantenimiento de la actividad se pretende conseguir mediante el desarrollo de acciones bien definidas, divididas en dos grupos.

En primer lugar, figuraría la vigencia o continuidad de los convenios bilaterales o multilaterales de pesca, con su oportuna renovación o re-



negociación; y, en segundo lugar, la estructuración de planes de pesca adecuados a las necesidades de nuestro mercado y potencialidad de nuestra flota.

La expansión de nuestra presencia en los caladeros internacionales se plantea a través de tres grupos de acciones:

a) La firma de nuevos convenios bilaterales de pesca.

b) La consecución de cotas más amplias en los organismos multilaterales.

c) El aumento del número y actividad de nuestras empresas pesqueras conjuntas.

Toda esa actuación se arroja con un conjunto de estudios, prospecciones, misiones técnicas, subvenciones a nuevas iniciativas, contactos y conversaciones que constituyen el único camino

OBJETIVOS PARA UNA POLITICA

Los objetivos más importantes de la nueva política acordada, se centran en dotar de un correcto mantenimiento y abastecimiento al mercado interior, en un Estado como el nuestro, considerado gran consumidor de pescado.

para conseguir el anterior desarrollo, sin olvidar nunca la regulación marco que permita la constante modernización y renovación de la flota.

Como fruto de la política hasta aquí diseñada, España mantiene en la actualidad acuerdos de pesca bilaterales con Africa del Sur, Angola, Canadá, Cabo Verde, Estados Unidos, Guinea Conakry, Guinea Ecuatorial, Marruecos, Mauritania, Mozambique, Noruega, Senegal y las Islas Seychelles.

Y en el registro encaminado a dotar de expansión a la política de caladeros, el gobierno español mantiene contactos actuales, para la firma de nuevos acuerdos, con Gabón, Brasil, Colombia, Ecuador, Liberia, Madagascar, Nicaragua, Perú, Tanzania y Venezuela.

Para la actividad de la flota, fuera de las 200 millas, España opera a través de las diferentes organizaciones internacionales constituidas para una determinada zona, o en función de una especie concreta.

El Estado español forma parte de la Comisión Balleñera Internacional (IWC), de la Comisión de Pesca del Atlántico Norte (NEAFC), de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental (ICSEAF), de la Comisión Internacional para la Conservación de Atún del Atlántico (ICCAT) y de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO).

Asimismo, la Administración española pertenece a los siguientes organismos de la FAO: Comité de Pesca (COFI), Consejo General de

LAS EMBARCACIONES ESPAÑOLAS, PRESENTES CON CUATRO MIL BUQUES EN LOS CALADEROS INTERNACIONALES



Pesca del Mediterráneo (CGPM), Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental (CECAF), Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental (WECAF) y Comité de Pesca para el Océano Índico.

Por otra parte, la política de sociedades conjuntas o empresas mixtas fue iniciada en base a un Real Decreto de 8 de octubre de 1976, como respuesta inmediata a los problemas que suponía para nuestra flota la ampliación de las zonas económicas exclusivas (ZEE) a 200 millas.

Se consideran empresas

mixtas aquellas que, en un país extranjero y conforme a la legislación del mismo, constituyen las empresas pesqueras españolas, en asociación con personas físicas o jurídicas de dicho país, con la finalidad de aprovechar conjuntamente los recursos pesqueros del mar.

Los objetivos más importantes de la nueva política acordada, se centran en dotar de un correcto mantenimiento y abastecimiento al mercado interior, en un Estado como el nuestro, considerado gran consumidor de pescado.

Se pretende, igualmente, la reorientación de las posibilidades de la flota. Diez años después, la publicación del Real Decreto antes aludido, los resultados son altamente positivos para la Administración española.

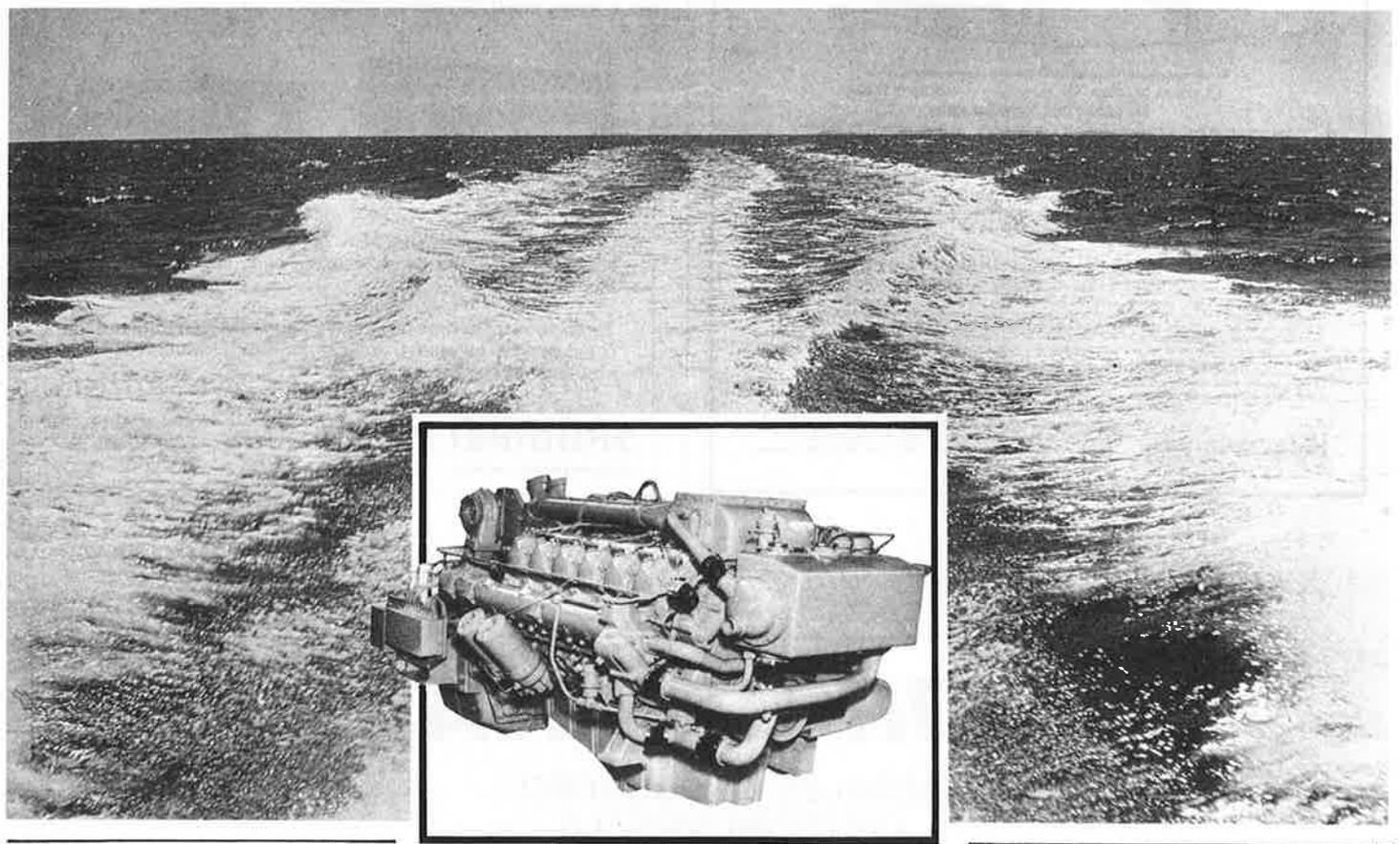
El número de empresas conjuntas continúa su crecimiento gradual, hasta contabilizar en la actualidad 118 sociedades que poseen un total de 221 barcos, con más de 110.000 toneladas de registro bruto y cerca de 5.000 personas empleadas, de las cuales más del 50 por 100 son españoles.

En suma, se ha logrado mantener el nivel de empleo en la estructura pesquera, y se han abierto, a la vez, nuevas perspectivas para la industria, en cuanto a relaciones internacionales se refiere.

Para la constitución de una empresa mixta, el Real Decreto de 1976 contempla como condiciones básicas el que la participación española en la sociedad a crear sea del 40 por 100 como mínimo, así como también que el buque aportado esté inscrito con anterioridad a la fecha del 1 de enero de 1976.

MOTORES M·A·N

tan fiables como para
salvar tu vida



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

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

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

PASCH Y CIA S.A.

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

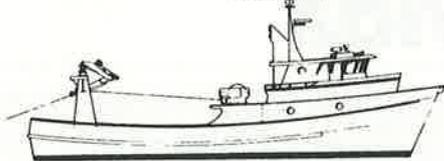
MADRID Capitán Haya, 9
28020 Telf. 91-455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

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



UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

Como parte de la modernización del buque Sivik — un arrastrero 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 cruje 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 resastos C. M., maniobra de balsas, manejo de mangueras... y todo lo que a Vd. se le pueda ocurrir, TODO ELLO, CON UNA SOLA GRUA.

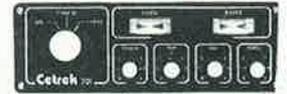


Avda. de la Constitución, 195, TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
Tel. 675 18 50 15 (línea) Télex: 42019 - Apartado B.
FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C/E. n.º 66 - Tel. 39 15 00 15 (línea)
Apartado 3020 - Zaragoza-16

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, facsímil **KODEN**, y r. satélite **WALKER**.



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

PIROQUIETA
SEÑALES DE SOCORRO
DISTRESS SIGNALS

Dirección Postal
Apartado 124
PAMPLONA

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

Telegramas PIROQUIETA
PAMPLONA

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

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

RACAL-DECCA MARINE NAVIGATION SYSTEM 2000



- * El MNS-2000 incluye los sistemas de navegación Decca, Loran C, Omega, Satélite y futuro GPS (Global Position System).
- * Auto-selección del sistema óptimo.
- * Programa 100 puntos de recalada en 10 rutas de navegación diferentes.
- * Presenta datos completos de navegación, incluidos ETA y velocidad real.

- * Alarmas de recalada, desvío de derrotas, fuera de rumbo y fondeo.
- * Interconexión a giro, corredera, ARPA, piloto automático, impresora y plotter.
- * Cumple con IMO y Coast Guard.



Compañía Radio Aérea Marítima Española
Una Asociada Española a ITT

CROME

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

LOS conceptos de salud, sanidad, higiene y salubridad han cambiado a lo largo del tiempo, tomando acepciones distintas, en la medida en que las ciencias varían sus campos de acción y sus fines. Hoy en día, la Medicina Preventiva se entiende como la práctica según la cual el profesional (médico, sociólogo o psicólogo) aplica a cada individuo conocimientos y técnicas de las ciencias médicas, sociales y de la conducta, para evitar enfermedades o impedir que progresen. Esta definición abarca tanto al in-

entorno familiar y de los medios sanitarios, el alto índice de siniestralidad, morbilidad y mortalidad, el medio de trabajo y el ambiente en que se realiza, etc., son factores que deben ser ponderados desde el punto de vista sanitario, a la hora de estudiar las acciones precisas tendentes no sólo a acercar la medicina curativa al hombre del mar, sino a elevar el nivel de salud, entendida ésta como el completo estado de bienestar físico, mental y social, según definición de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Medicina preventiva

EL MEJOR CAMINO

El Programa de Medicina Marítima es el instrumento con el que el Instituto Social de la Marina se ha propuesto conseguir la mejora de las condiciones de vida y de salud de la población laboral del sector marítimo-pesquero.

dividuo por separado como al inmerso en su entorno socio-familiar, y ello se debe a que la salud del hombre depende tanto de factores fisiológicos propios como de aquellos otros que vienen determinados por sus circunstancias sociales, familiares, laborales y económicas.

A la hora de estudiar la problemática específica de la salud en el hombre del mar y, por tanto el acercamiento de los medios sanitarios a una población flotante, como la española, cifrada en casi 130.000 personas, es importante reseñar, en primer lugar, los factores que confieren unas características especiales a este colectivo, y que indudablemente implican acciones que deben ser tratadas desde una perspectiva diferenciadora. La diversidad de rutas y caladeros y del propio trabajo del hombre del mar, la lejanía de la costa, del

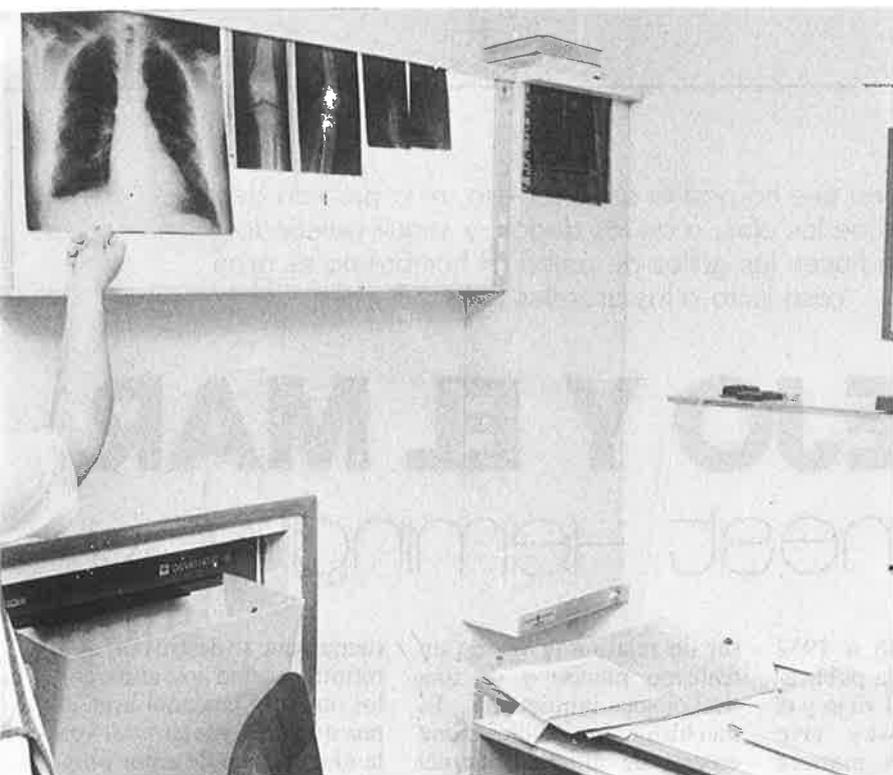
Los problemas patológicos que presenta el hombre del mar no difieren de los del resto de la población. Sin embargo, por su relación con el trabajo y con los hábitos de vida, el colectivo marino está expuesto a unos padecimientos que se presentan con más frecuencia y con caracteres diferentes, tal es el caso de los problemas dermatológicos, digestivos, psíquicos, respiratorios, etc.

Una vez señalada la problemática que, desde un punto de vista socio-sanitario, plantea el trabajo en la mar, y al tener en cuenta que toda estrategia en salud debe tener un carácter de anticipación que permita evitar la enfermedad, queda claro que el desarrollo de un Programa de Prevención se hace aquí más necesario que en cualquier otro entorno.

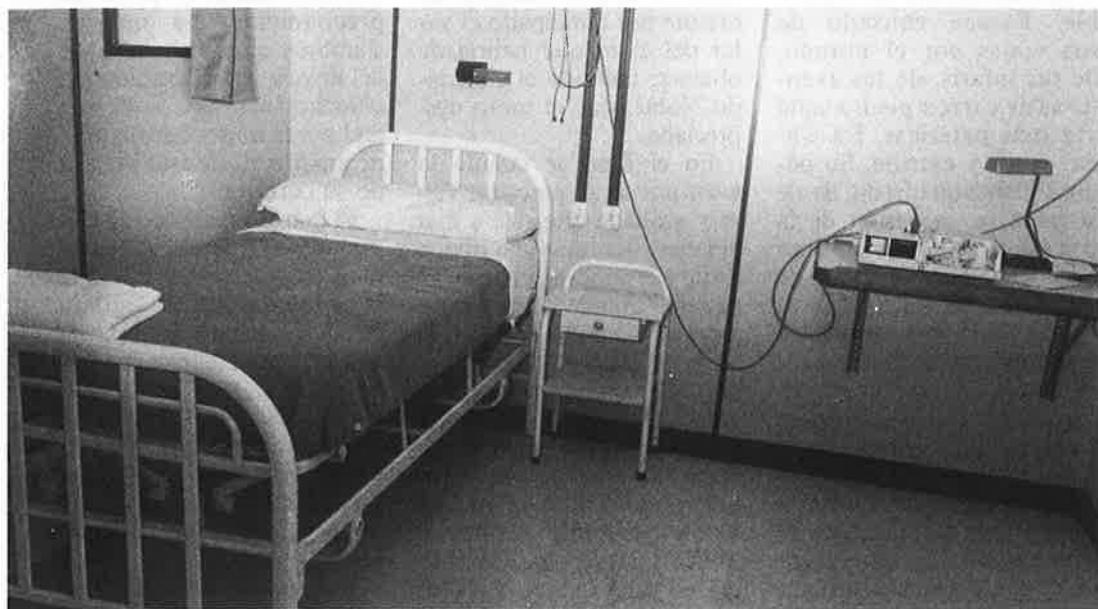
El Instituto Social de la



Marina puso en marcha en el año 1984 un Programa de Sanidad Marítima, cuyo objetivo básico es articular el funcionamiento de diferentes niveles de actuación sanitaria sobre la población laboral del sector marítimo-pesquero, de un modo escalonado, desde el nivel educativo al profesional, y de un modo integrado desde el medio familiar al laboral. Para ello, junto con las actividades que en medicina curativa se desarrollan a través de los Centros Asistenciales en el Extranjero (Nouadhibou, Dakar, Luanda, Walvis



Los reconocimientos médicos y la impartición de enseñanzas sanitarias a los profesionales es una práctica obligada antes el embarque o de la titulación.



Bay, Saint John's, Saint-Pierre y próximamente Mozambique), Centro Radio-Médico y Buque Sanitario «Esperanza del Mar», se está dotando a las diversas Direcciones Provinciales de un equipo facultativo especializado en la práctica de la Medicina Preventiva Marítima, de tal manera que se pueda abordar una primera fase de lo que debe concretarse en un Plan de Medicina Preventiva Integral del hombre del mar. Entre las actividades que se desarrollan en estos Centros Provinciales, cabe destacar, en primer lugar, la

Educación Sanitaria que implica actuaciones a dos niveles: por un lado, la educación sanitaria de los colectivos, y, por otro, la enseñanza sanitaria a los profesionales del mar. Debe concederse prioridad al aprendizaje de hábitos de vida correctos y conseguir que el profesional asuma el protagonismo en su salud, a la vez que pueda llevar a cabo su trabajo con el menor deterioro físico-psíquico posible, para tratar de incidir en el núcleo familiar y social a través de charlas, coloquios y otras técnicas de grupo que conllevan conductas correc-

tas en higiene, alimentación, nutrición, etc.

Por otra parte, la impartición de Enseñanzas sanitarias a los profesionales deben ser práctica obligada previamente a su embarque o a su titulación.

Los Reconocimientos Médicos Laborales Previos al Embarque, son el punto de partida vital de toda actuación preventiva. En este sentido, los exámenes de salud efectuados por profesionales con conocimientos profundos de la sanidad marítima, deben garantizar, cuando menos, el que el trabajador

embarque en condiciones ópticas de salud.

El control de las condiciones higiénico-sanitarias de los barcos, la adecuada dotación de los botiquines que deben llevar a bordo, los libros de consulta médica, tales como la «Guía Sanitaria», la adecuada protección del trabajador, de acuerdo con su tarea específica a bordo, etc., son elementos fundamentales como medio de prevención que es preciso someter a una normativa actualizada, y proceder en consecuencia a un seguimiento estricto que permita garantizar el cumplimiento de estas medidas de prevención.

Todas estas acciones, de las cuales algunas se han puesto ya en marcha y otras se encuentran en período de desarrollo, precisan de una coordinación de todos los organismos implicados en la materia. Al igual que ocurre en otros campos de este importante colectivo, la diversidad de cometidos de los organismos con competencia, impiden en ocasiones el ágil desarrollo de actuaciones que redundarían de un modo directo en beneficio del hombre del mar. La recientemente creada «Comisión Interministerial para la Reforma y Estudio de los Organos de la Administración del Estado competentes en materia de asuntos marítimos», debe ser el primer paso de cara a establecer con posterioridad un programa integral de Sanidad en el mar.

Quede claro, finalmente, que la problemática sanitaria del colectivo marinerero pasa necesariamente por la asunción de la responsabilidad en esta faceta de todos los sectores implicados: Administración, cofradías, sindicatos y empresarios deben tomar conciencia de un problema de carácter social, que ha de ser abordado a través de un esfuerzo colectivo y coordinado. ■

Fernando Alvarez Blázquez
Jefe del Servicio de
Medicina Marítima del ISM

«Creo que no podría soportar eso, ni la pérdida de uno de los ojos, o de los dedos, y seguir peleando como hacen los gallos de pelea. El hombre no es gran cosa junto a las grandes aves y fieras»

EL VIEJO Y EL MAR, DE ERNEST HEMINGWAY

Cultura

Por Rafael CHIRBES

DESDE 1946 a 1952 (el año de la publicación de «El viejo y el mar»), Hemingway vive en Cuba de una manera sorprendentemente apacible. Parece cansado de sus viajes por el mundo, de sus safaris, de sus aventuras de cartón piedra cada vez más patéticas. En Cuba, pesca y escribe. Su padre le había inculcado, desde la infancia, la pasión de la pesca. Las aventuras no eran más que la base del guión de sus obras literarias. Parecía que la vida había entrado en la apacible recta de la madurez, en la que se valora más el repliegue caprichoso de las cosas que las mismas cosas.

Sin embargo, Hemingway decidió escribir una historia maravillosa que ya, casi 20 años antes, había dado lugar a un cuento. Era una historia que, como ciertas sinfonías, olía pegajosamente a muerte. Como la primera campanada de un funeral que tardaría aún diez años en llegar, después de que, la madrugada del 2 de junio de 1961, el escritor se decidiese a apretar el gatillo de una escopeta de dos cañones que previamente se había introducido en la boca.

Cuando la revista «Life» publicó «El viejo y el mar», todo el mundo coincidió en señalar que se trataba probablemente de la obra más acabada del autor, que conseguía introducir en unas pocas páginas la madeja complicada de sus obsesiones y alcan-

zar un relato a la vez de un realismo preciso y de una simbología inquietante. Es una historia maravillosa: una especie de última cena del mar, en la que Hemingway discute por anticipado el valor del éxito que habría de obtener, incluido el codiciado Nobel, que él tanto despreciaba.

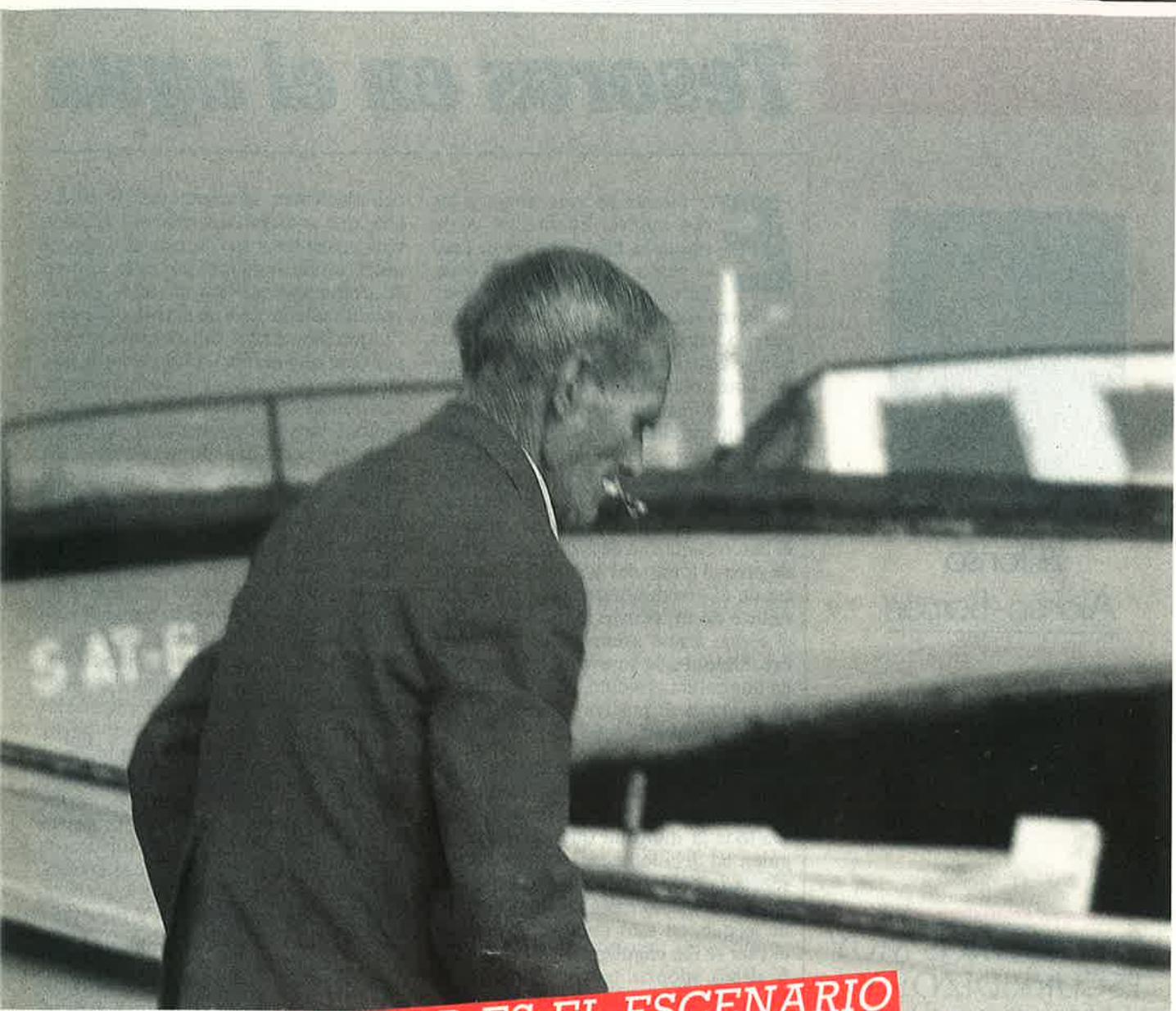
En el libro se cuenta la aventura de un pescador viejo y acabado que sale a mar abierto —en un viaje que se diría póstumo— y pesca el pez más grande jamás capturado en aquellas costas y lo va perdiendo en una lucha, tan gloriosa como inútil, contra los tiburones. Cuando regrese a la playa, del pez no quedarán más que las espinas: el testimonio de un acto heroico y gratuito. Cómo en una historia de amor imposible, se diría que el pescador empieza a perder el pez desde el instante mismo en que lo captura. El éxito, más que en los demás, está en la apuesta con uno mismo. La grandeza, para Hemingway, está en la propia lucha entre contrincantes nobles que luchan ciegamente, sintiendo, al mismo

tiempo que se destruyen, una infinita piedad los unos por los otros. El pescador ama al pez que debe matar y tal vez la única forma de amor posible entre cazador y presa sea precisamente esa muerte. También el protagonista de la novela de Dostoievsky, «Noches blancas», siente piedad por la mujer que no puede amarle y que está matando su corazón.

El mar —en el libro de Hemingway— es el escenario inquietante, el lugar de la perpetua batalla: el espacio donde el hombre sólo puede habitar con esfuerzo, en contra de todas las leyes. El mar —como la selva— es la lucha en estado puro; la pura lucha y, también, la lucha en estado de pureza. Hay un estado de inocencia en el mar y en la selva.

El viejo de Hemingway, en su último viaje místico, lucha solo, sostiene a solas el sedal, calcula en soledad los tragos de agua que le quedan en la cantimplora y vence tozudo el asco cada vez que se lleva a los labios un pedazo de pescado crudo. No ha querido arrastrar a nadie en su espiral de locura y muerte. Sin embargo, mientras agoniza entre las estrellas y los sargazos fosforescentes, su aventura individual encuentra eco en tierra: hay un niño que le espera y que le admira como el mejor, a pesar de que esa admiración no sirva para nada al luchador.

Hay una comunión de los santos en la novela del indi-



EL MAR ES EL ESCENARIO INQUIETANTE, EL LUGAR DE LA BATALLA

vidualista Hemingway y, en esa comunión, los actos de unos repercuten en los otros como un eco. Hay misteriosos fluidos que unen a los animales con los hombres —en la tradición de Moby

Dick y el capitán Acab, que se persiguen para amarse y destruirse—, del mismo modo que hay misteriosos fluidos entre los hombres y los hombres. Por las venas del mundo fluye el dios de la lucha y el dolor que une en un ballet magnífico al pescador del Caribe con el pez, al torero español con el toro, al cazador de Kenia con el león. Cuando el viejo pescador duerme, sueña con los leones que vio desde el barco, mu-

chos años antes, sobre las playas de Africa: jugaban sobre la arena y, en la distancia, eran como tiernos gatitos inocentes.

La historia misma, la vida, desde la distancia, es como gatitos inocentes. Es en la soledad del mar cuando el pez muestra su vigor, el tiburón su colmillo reluciente. Es en la arena de la plaza cuando crece desmesuradamente el cuerno del toro. Es sobre las estepas africanas donde las fauces del león son un pozo que puede tragarse el mundo entero. Desde las ciudades, las multitudes compran los libros de los escritores y convierten en éxito un coágulo de sangre.

Tesoros en el agua



Alfonso
Alonso-Barcón

HAY TESOROS MUY
ESCURRIDIZOS Y,
HASTA POR RARO
QUE PAREZCA, HAY
TESOROS
INEXISTENTES, QUE
SON LOS MAS
NUMEROSOS

EL puente se vino abajo a las dos quince. El director de la orquesta hizo una señal, cesó el ritmo de baile y, enseguida, las notas de un himno, *Otoño*, se sobrepusieron con su solemnidad al griterío angustioso de los hombres que aún se arracimaban en cubierta. Los de los botes escuchaban desde cierta distancia, sobrecogidos, y el cielo resplandecía de estrellas. De pronto, el castillo desapareció bajo un tenue remolino plateado y la popa, redonda, se alzó mostrando las tres hélices, que relucían en la oscuridad. Era la despedida. Cuando el barco empezó a deslizarse suavemente, proa al fondo del océano, los compases de *Otoño* naufragaron en un desbarajuste de músicos e instrumentos que el oleaje acabó silenciando para siempre. Después, la mar volvió a quedarse en una calma absoluta, y los que habían de contarlo se pusieron a remar hacia una vida dilatada y feliz.

Entre otras muchas sugerencias, esa escena puede, y así lo ha hecho, inspirar a la sensibilidad o despertar la codicia. De toda la multitud que la conoce, alguien ha debido hacer —quizás al presenciarse desde una cómoda butaca de cine— someros cálculos sobre el valor de lo que, en esos mismos momentos, el mar se iba engullendo en la pantalla. Y debió adoptar también entonces la firme determinación de intentar un rescate hoy todavía improbable, pero no imposible. Al fin y al cabo la tecnología avanza y el *Titanic* está ahí, bien localizado en una sima submarina del Atlántico Norte, en la más absoluta oscuridad desde aquella desolada noche de abril de 1912. Se ha dicho que su lista de pasajeros —nutrida de miembros de la alta sociedad norteamericana, británica y centroeuropea— representaba un valor colectivo ideal de 300 millones de dólares de la época, y se sabe que una valiosa copia del Rubáiyát, de Omar Khayyám, formaba parte de la carga tomada en Southampton. ¿Por qué no pensar en un tesoro sumergido?

Rescatar maravillas de las aguas es una codiciosa práctica de larga tradición y gran dificultad, porque aunque se encuentran aguas dadivosas, de escasa profundidad y transparencia azul turquesa, las hay también tercas y nada

complacientes; aguas oscuras e insondables, que se niegan a revelar sus secretos más preciados y suelen cobrarse, en especie, un buen tributo por cada intento de arrebatárselos. Pero, sin duda, la mayor dificultad reside en el tesoro mismo. Porque hay tesoros muy escurridizos y, por raro que parezca, hasta tesoros inexistentes, que son los más numerosos. Los fondos del lago Guatavita, en Colombia, han sido rastreados y sus lodos drenados hasta casi ahora mismo, bien que con resultados escasos, desde que Cieza de León, mediado el siglo XVI, dejó noticia de que en aquel misterioso y aquietado lugar se ocultaba el tesoro del imperio muisca. Y, en efecto, numerosos testimonios contemporáneos de aquel aventurero honrado coinciden en señalar que era allí donde los muiscas realizaban ofrendas a la divinidad desde tiempos remotos, y allí también donde ocultaron sus riquezas a la llegada de los dioses extranjeros. Y debe ser cierto, porque algo ha ido arrancándosele al lago durante 400 años, pero éste se mantiene en un silencio obstinado, concediendo solamente trabajosas promesas de éxito. A finales de 1911 se subastaron en Sotheby 62 lotes de oro, esmeraldas, cerámica y utensilios chibchas procedentes de ese lago sagrado. Y fue cuatro meses después de aquella subasta cuando por el guiño de un iceberg nació el otro posible tesoro, porque nadie ha podido jamás verificar su efectiva existencia entre los restos, hasta ahora inaccesibles, del último naufragio romántico.

Más enjundia tiene la historia de la caja fuerte del *Andrea Doria*, rescatada del interior del pecio, instalada en un acuario con honores de primera estrella y custodiada durante años por tiburones-tigre de prestancia harto disuasoria, hasta que se retransmitió su anunciada apertura vía satélite, a todo el mundo, y todo el mundo que quiso fue testigo más o menos directo de cómo en la caja tan sólo se guardaba un fajo de dólares convertidos en verdosa pasta de papel. Ni un triste anillo de pedida. Por eso tiene sustancia lo sucedido con esa caja. Por eso y porque, aparte de lo que todavía pueda reservarnos la última singlatura del trasatlántico italiano, esa curiosa historia es, hasta la fecha, la que cierra la saga de los cofres con tesoro. No a pesar de que nada digno de mención



El «Atocha» escondía 48 toneladas de oro, plata y piedras preciosas. Todo en cantidad espeluznante. Tanto que no se fotografian esmeraldas escurriéndose entre los dedos del feliz buscador. Se fotografía un pesado lingote arrancado a pulso por la fuerza de un buceador.

guardaba en su interior, sino merced precisamente a esa circunstancia. Stevenson aparte, las historias con cofre-del-tesoro salen mucho más lucidas, aunque sólo sea para quien las relata, si una vez abierto el cofre va y resulta que no hay tesoro, y que ya jamás lo habrá, porque lo suplanta inapelablemente un esqueleto desbaratado, un herrumbroso sable de abordaje, una nota sarcástica escrita por alguien que lo encontró primero, o, de un modo más sencillo, polvo y telarañas, simplemente. El chasco.

Pero hay tesoros que en lugar de ocupar un baúl atiborran la bodega de un barco, y cuando aparecen ocasionan una conmoción. El del *Nuestra Señora de Atocha*, recientemente encontrado frente a las costas de Florida, ha sido tasado en 65.000 millones de pesetas. El barco, su carga y su gente, 289 hombres, fueron tragados por un huracán en septiembre de 1622, junto con ocho galeones más, con sus tripulaciones, carga-

mentos y pertrechos, cuando formando parte de la flota de Tierra Firme navegaban a rumbo Norte procedentes de La Habana, en su viaje de regreso a España. Las mares montañosas pueden actuar sobre fondos de 15 a 20 metros con violenta turbulencia. Después de aquel huracán vino otro que asoló la misma zona, y a éste siguió otro, e incontables más durante 363 años, hasta que los restos de aquella catástrofe quedaron dispersos, cubiertos de piedras y arena blanca, ocupando una superficie submarina lo suficientemente amplia como para permitirle al mar conservar lo arrebatado hasta este mismo verano.

Detrás del hallazgo hay un empeño que dio comienzo hace 20 años y cuyo codicioso inspirador, Mel Fisher, alentó contra el viento y la marea de su desgracia familiar —perdió a su hijo y a su nuera en el curso de la exploración submarina, a manos de una tormenta que también se llevó a tres buzos—, contra la desilusión de rastrear sin resultado ki-

lómetros y kilómetros de impasible fondo marino y también contra el lastre que supuso la realidad añadida de su quiebra económica. Eugene Lyon, el investigador que consiguió hilvanar tras 16 años de estudio todos los documentos relativos al *Atocha*, a su cargamento y al lugar de su naufragio, ha dicho que esta historia de gloria y tragedia supone el final de los galeones en su vida. Pero Fisher ya piensa en el *Santa Margarita*, que también se fue al fondo a consecuencia de la misma tempestad, y otros muchos tesoros hundidos aguardan en las costas del mundo. Aparecerán, porque eso es, al final, lo único que importa: que los tesoros se encuentren y sean más y más grandes cada vez. Cuarenta y ocho toneladas de oro, plata y piedras preciosas, y monedas, vajillas, cubertorías y candelabros, por ejemplo. Todo en cantidad espeluznante. Tanto que no se fotografian piezas de a ocho, ni esmeraldas escurriéndose a puñados entre los dedos del feliz buscador. Lo que se fotografía es un pesado lingote de oro o plata, arrancado a pulso de su escondite secular por la fuerza de un buceador al que le pagan por ello.

Estos días se ha dicho que el rescate de los galeones hundidos en la bahía de Cádiz es más rentable que rastrear en el Caribe. Corren malos tiempos para la lírica, ciertamente, y de no ser por unos cuantos tesoros que no se dejan coger, la historia acabaría por ser contada de lingote en lingote. El *Titanic* ha conseguido hasta ahora descansar auténticamente en paz, el lago Guatavita se mantiene taciturno y ambos reservan todavía buenos momentos a la imaginación. Por lo demás, ignoro si la cimentación del puente de Rande, hincada en el paso que cierra el *cul-de-sac* de la ría de Vigo, ha sepultado para siempre, bajo un encofrado de hormigón, el tesoro que no dio tiempo a desembarcar a los galeones hundidos allí. Pero en ningún caso perderemos nada. Ni siquiera aunque el puente haya atrapado también con sus patas al hugonote convertido en pulpo guardián, cuya existencia aventuró Cunqueiro. Fue a partir de la traición que lo encerró sin apelación posible en un acantilado de los finisterres atlánticos, cuando comenzó a correr de boca en boca la historia de Merlín el Encantador. ■



CONSTANTINO MENDEZ

LA MEJORA DE
LAS
CONDICIONES
DE VIDA DE LA
GENTE DEL
MAR PASA POR
SU CAPACIDAD
PARA
PROTAGONIZAR
SUS PROPIAS
TRANSFORMA-
CIONES
SOCIALES

Avanzar en los



¿Puede diferenciarse al trabajo marítimo de cualquier otra actividad productiva?

¿En qué medida las comunidades de población marítima tienen marcadas diferencias respecto de otras comunidades de población?

¿Puede hablarse de la existencia de una patología social, entre la gente de mar, distinta de otros sectores de la sociedad?

Si la respuesta a estas preguntas fuera negativa y, consiguientemente, se aceptase que no existen diferencias reales entre la actividad marítima y cualquier otro trabajo, ni entre la situación social de la población marítima y otras comunidades, no estaría justificada ni sería precisa la acción del Estado dirigida específicamente a este sector laboral.

Pero lo cierto es que el trabajo marítimo reúne excepcionales condiciones de dureza; asume mayores riesgos de siniestralidad que ninguna otra actividad laboral, implica la constante privación del contacto familiar y social, ocasionando graves perturbaciones en el funcionamiento de las comunidades y en la necesaria participación ciudadana precisa para el correcto progreso de la sociedad. En suma, la actividad marítima genera diferencias en el trabajador, en su entorno familiar, y, lógicamente, estas diferencias producen efectos perturbadores en el conjunto de la comunidad.

No es extraño, por tanto, que desde las distintas organizaciones mundiales responsabilizadas de orientar la política laboral y social de los diferentes Estados, se expresen constantes mandatos y se sugieran acciones de toda índole con

el objeto de corregir las desigualdades sociales producidas respecto de las gentes de la mar. Tampoco es extraño que el capítulo laboral marítimo sea uno de los sectores sobre los que la OIT haya desarrollado una legislación exhaustiva. No puede sorprender, por tanto que los países más avanzados se hayan dotado de una administración marítima altamente especializada en el control y resolución de los distintos problemas que esta actividad conlleva. Asimismo no puede resultar extraño que para el actual Gobierno español la definición y puesta en práctica de una política social específica para este sector haya sido un objetivo prioritario al que no se le han regateado medios ni esfuerzos, y en el que se siente intensamente comprometido.

Con carácter previo a la definición de una política social, es preciso llegar a un correcto conocimiento de la realidad social que se pretende transformar, y sentar las bases materiales sobre las que poder apoyar las mejoras que se pretenden conseguir.

Consiguientemente, el acierto de nuestra actividad en esta cuestión requeriría la definición de las distintas políticas sectoriales en materia de recursos pesqueros, en el tráfico marítimo y en el área portuaria, entre otras. Y todo ello, desde una perspectiva globalizadora, creando un modelo total de la acción del Estado en el ámbito marítimo.

Sin embargo, no es esta la primera vez que se pretende establecer un grupo de acciones de protección social para la gente de mar. Ahora bien, las propuestas de acción anteriormente emprendi-

cambios sociales

das por el Estado eran marcadamente sobreprotectoras, orientadas de modo paternal y descendente, creadoras de mentalidad de subsidio, y no alteraban la dinámica social ni las actitudes de los colectivos, perpetuando así la marginación existente, y frenando por ello la capacidad de éstos para entrar en contacto con otros sectores de la sociedad. El dirigismo social por parte del Estado anula la participación de los grupos sociales en los procesos de cambio, y esa falta de implicación se traduce en inercia y en pasividad, que hace estéril cualquier esfuerzo.

El programa de acción desarrollado por esta administración pretende implicar a los colectivos en la superación de las causas que generan la marginación, y lograr una puesta en común, participativa, que alcance soluciones y criterios de actuación en los que la gente de mar sea el principal agente social de transformación. Las medidas de compensación de las desigualdades sociales que puedan existir no deben de ser otorgadas para mantener la situación de desigualdad, deben de estar en disposición de ser utilizadas cuando el grupo marginal tome conciencia de su situación y adopte las pautas de búsqueda de la integración en la sociedad.

Las encuestas sociológicas sobre las gentes de mar son coincidentes en algunos aspectos, que quisiera apuntar porque resultan altamente esclarecedoras acerca de su concepción del mundo y de sus actitudes frente a su realidad:

- Bajo nivel de formación cultural.
- Considerables bolsas de analfabetismo.

— Alto sentido de la solidaridad y la cooperación interna.

— Endogamia.

— Sentimiento de clase obrera.

— Conciencia de marginación.

— Escepticismo frente a la acción del Estado.

— Pasividad laboral y existencial.

Sería complejo, para la intención de este artículo, analizar las causas que pueden haber producido esta configuración social pero podríamos detenernos en las cuatro que juzgo más relevantes:

En el primer lugar, hay que situar la incidencia producida por la propia naturaleza de la actividad en el mar, efectuada en centros de trabajo alejados de tierra y durante prolongados periodos de tiempo, con grandes riesgos y tensiones, lo que determina la escasez de interacciones de los individuos con el grupo social. Su alejamiento respecto de la comunidad y la familia, crea las condiciones lógicas para una desvinculación con la sociedad y una casi nula participación en los procesos de transformación que vive el resto de la población. Si a ello sumamos las condiciones reales en las que debe de desenvolverse a bordo, en las que debe de realizar su trabajo, con importantes disfunciones horarias, dietéticas, higiénicas y de seguridad, en circunstancias en las que el espacio del barco asignado al hombre compite abiertamente con el asignado a la carga o a las capturas, podemos entender nítidamente que el modo de producción en este sector es, por sí mismo, fuente de dificultades para que la calidad de vida al-

cance la dignidad deseable. El deterioro humano en el trabajador es una consecuencia lógica de todo ello.

En segundo lugar, las estructuras laborales, y de un modo más notable en el ámbito pesquero, no han alcanzado siempre la modernidad deseable, perviviendo usos ancestrales que dificultan una necesaria clasificación de las relaciones de trabajo. Las relaciones de vecindad y cooperación, la presencia de estructuras gremiales, la escasa dimensión de muchas de las unidades de la flota de bajura, y la muy importante participación del trabajador en el riesgo y ventura de la actividad, configuran un estilo peculiar de relación laboral, que choca con el de cualquier otro sector de actividad.

En tercer lugar, y en última conexión con lo anteriormente expuesto, los procesos de comercialización de los productos pesqueros, las subastas en lonja, separan a los trabajadores de la flota, que han de utilizar este sistema, del valor final de sus productos; productos que a lo largo de las redes de comercialización multiplican su valor final. El productor asume como injusto un procedimiento en el que su salario va a estar en función de las capturas y del precio de las mismas en la subasta, cuando es consciente de que el precio final para el consumidor es considerablemente más alto que el que ha servido para fijar su retribución.

Y, en cuarto lugar, la propia configuración geográfica de las poblaciones, de los asentamientos marineros. Estas han ido creándose por referencia a la mar, como actividad exclusiva, teniendo en

Avanzar en los cambios sociales

cuenta la proximidad de los caladeros a explotar, o las condiciones naturales de un posible puerto. Ello ha hecho que el colectivo esté geográficamente disperso, y que no siempre coincida con núcleos de población dedicados a otras actividades productivas, por lo que corre el riesgo de cerrarse sobre sí mismo y de incomunicarse con otros sectores.

La actual Administración ha avanzado, desde el análisis antes efectuado, una serie de programas sociales prioritarios, que no admitían demora en materia de acción social, formación ocupacional, prevención, empleo, información y salud, entendida ésta también en términos de calidad de vida. Pero, asimismo, ha introducido un mensaje social nítido: para avanzar en los necesarios cambios sociales que deben producirse en el sector y que deben conducir a una perfecta integración en el conjunto de la sociedad, es precisa la participación real, la implicación del colectivo en los procesos de cambio, su protagonismo.

La mejora de las condiciones de vida de la gente de mar pasa necesariamente por su capacidad para ser protagonista de sus propias transformaciones sociales. Ello implica romper con el sentimiento de marginación como un sentimiento fatalista. Ello requiere también evitar la constante actitud de delegación de las obligaciones de participar activamente en la sociedad en órganos de intermediación.

Influir en el entorno familiar y social

de la gente de mar no es una tarea difícil. Comunicar el núcleo familiar y las comunidades de residencia con los demás sectores de nuestra sociedad es posible a través de distintos mecanismos de acción, sean espontáneos o inducidos, y creemos que se está produciendo este hecho a buen ritmo. Sin embargo, la efectiva incorporación del trabajador embarcado pasa necesariamente por la mejora sustancial de sus condiciones de trabajo y de vida. Pasa, por disfrutar de oportunidades similares a las que goza cualquier otro miembro de nuestra sociedad, para establecer su modelo de vida. Pasa, por la mejora de los canales que ahora le comunican con su sociedad, y por la implantación de canales privilegiados que compensen las dificultades que su entorno laboral le produce. Pasa, por incrementar las interacciones, el contacto entre la gente de mar y la sociedad, ya que las sociedades se constituyen y basan en esas relaciones, reales o simbólicas, y la exagerada permanencia a bordo aísla inevitablemente al trabajador, y es ese aislamiento sistemático, esa carencia de comunicación con la sociedad, es el que provoca no sólo las disfunciones sociales que hemos señalado, sino también el empobrecimiento de la calidad humana de quien lo padece. Pasa, por incrementar su participación en las instituciones e implicarle en ellas. Pasa, por la responsabilidad de todos los que, junto con las gentes de mar, trabajamos para transformar y mejorar este sector de la sociedad.

**EL DIRIGISMO SOCIAL POR
PARTE DEL ESTADO ANULA LA
PARTICIPACION DE LOS
GRUPOS SOCIALES EN LOS
PROCESOS DE CAMBIO**

CON FURUNO aumentará sus beneficios



SONAR COLOR



RADAR COLOR



INDICADOR DE CORRIENTES



TRAZADOR DE RUMBO COLOR



RECEPTOR DE FACSIMIL

Llegar el primer
con el menor costo
ese es el reto
FURUNO aceptó ese reto
hace mucho tiempo y por ello
puede ahora ofrecer los mejores
y más fiables equipos electrónicos.
Equipos para que su barco navegue, pesque
y se comunique en las mejores condiciones.
En resumen, para que llegue el primer
Y como siempre... con la calidad y el servicio
mundial FURUNO.

Solicite amplia información al Representante para España:

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

O al Distribuidor más próximo:

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

**Esperamos su visita
en nuestro Stand A-552
en VIGO 85**



Por segunda vez en los últimos 12 años, Vigo se ha convertido durante varios días en la capital del mundo pesquero. Seiscientos expositores de casi 30 países abrieron sus «stands» en los 40.000 metros cuadrados que ocupa la Exposición Mundial de la Pesca VIGO'85. Del 17 al 24 de septiembre, la ciudad gallega se ha convertido en punto de cita obligado para un sector con la mirada puesta en el futuro.

La Exposición Mundial de la Pesca VIGO'85, organizada por la World Fishing Exhibition LTD, es la muestra más importante de cuantas se celebran en relación con este sector. La primera tuvo lugar en Inglaterra en 1963, al igual que las tres ediciones siguientes, sirviendo de marco a las mismas los famosos palacios de exposiciones de Earls Court y Olimpia Hall de Londres. Posteriormente, la exposición ha tenido carácter itinerante, desarrollándose cada dos años en casi todos los países con mayor peso pesquero del mundo.

No es la primera vez que Vigo organiza este certamen. En 1973, con la colaboración de la Cámara de Comercio, también fue esta ciudad gallega sede de la Exposición Mundial de la Pesca, con unos resultados económicos decisivos en aquellos momentos para la zona. VIGO'73 marcó un hito desde el punto de vista de la tecnología en el sector pesquero y tuvo también interesantes aspectos políticos. La exposición consolidó la presencia de los equipos hidráulicos, sustituyendo a los tradicionales de tracción.

VIGO'73 contó con la presencia de 23 países, 400 expositores en 250 stands, acudieron 160.000 visitantes de 85 naciones. Los resultados económicos para la zona fueron importantes durante la

celebración del certamen, pero sobre todo en los años siguientes, sirviéndose pedidos a diferentes países desde las industrias gallegas hasta seis años después de la finalización de la muestra.

VIGO'73 batió en aquellas fechas todos los records respecto a las exposiciones celebradas con anterioridad. VIGO'85, según manifestaciones del alcalde de la ciudad, Manuel Soto, va a ser la mayor de la historia de la World Fishing en cuanto al número de expositores y de superficie ocupada, esperando que los resultados económicos para



Manuel Soto.

la ciudad, Galicia y, en general, para España, se hallen en la misma línea.

La Exposición Mundial de la Pesca, según datos provisionales, contará con la asistencia de cerca de 30 países y 600 expositores. Por primera vez en estas ferias, junto con la participación dividida de las más importantes empresas, las firmas de países como Dinamarca, Finlandia, Holanda, Islandia, Noruega, Suecia y Gran Bretaña acuden bajo pabellones nacionales. VIGO'85 ha ocupado una extensión de 40.000 metros cuadrados en la zona de Bouzas con instalaciones suficientes tanto para las exposiciones estáticas en pabellones o al aire libre como para otras que requieren demostraciones en el agua.

La organización de la feria

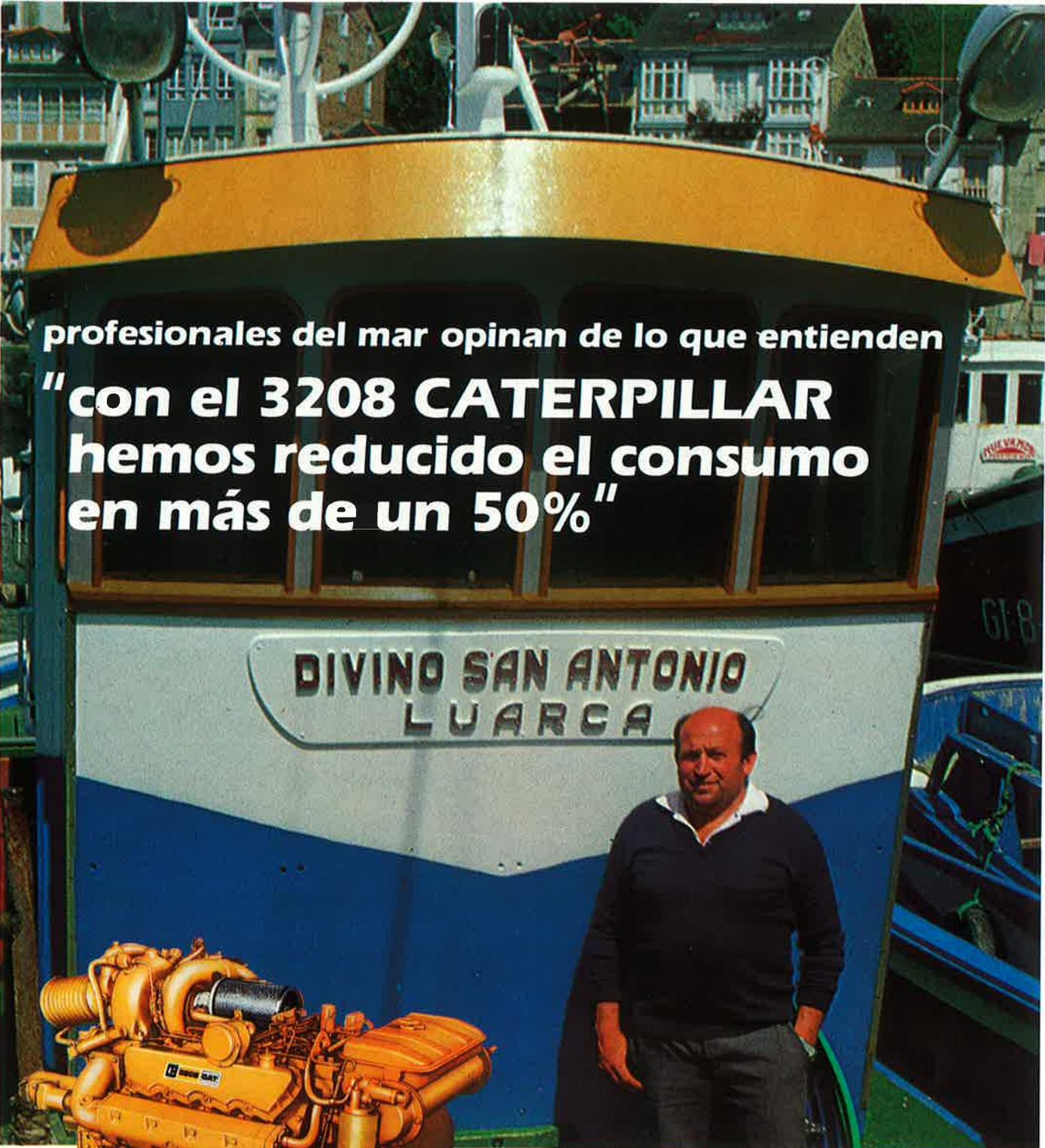
en Vigo se logró, según manifestaciones de su alcalde, en pugna con varias ciudades extranjeras y también alguna española. «Vigo —señala a su vez el presidente del Comité Ejecutivo de la Exposición, Alfonso Paz Andrade— tiene tal concentración del sector pesquero que, para el visitante, la exposición sigue después que se hayan cerrado las puertas del recinto. Quizá no exista —continúa—, entre los puertos pesqueros más importantes del mundo, otro con unos buenos astilleros especializados en pesca.»

En la designación de Vigo como sede de la Exposición, influyó el éxito obtenido en 1973 y el deseo expresado por numerosos países de repetir la feria en la ciudad gallega. Però, para su organización, ha sido decisivo el apoyo de varias entidades u organismos, como la Junta del Puerto y Ría de Vigo que cedió el área del recinto y sobre todo la colaboración del Ayuntamiento.

A cuatro meses escasos del ingreso español en la Comunidad Económica Europea y en un momento crucial para algunos sectores relacionados con el mar, Vigo, Galicia y, en general, España, esperan mucho de esta exposición. Según cálculos de la organización, la afluencia extranjera se ha estimado en unos 45.000 visitantes. El vo-

lumen de las operaciones económicas a realizar es difícilmente cuantificable. Como dato de referencia, se indica que la muestra Boston Fisheries, celebrada recientemente en Estados Unidos, con menor tamaño que VIGO'85, llegó a unas operaciones de 31.500 millones de pesetas.

La Exposición Mundial de la Pesca responde en su organización a un doble objetivo. De un lado, se trata de propiciar un encuentro entre los responsables pesqueros de los países más importantes del mundo para intercambiar puntos de vista y facilitar el entendimiento. Desde esta perspectiva, en Vigo se espera la presencia de numerosos ministros de pesca para la celebración de varias conferencias. De otra parte, como eje de la muestra, destaca su carácter profesional para todo un sector económico en permanente adaptación al futuro. Si la feria de 1973 fue considerada como histórica por suponer la consolidación de los equipos hidráulicos frente a los mecánicos de tracción, VIGO'85 será la muestra del ordenador. La nueva tecnología ya se abrió hueco en los equipos para calibrar el tamaño del pescado, en los procesos de elaboración, en las maquinillas de pesca, en los radares, etc., y la exposición constituye un punto de encuentro para las pesquerías más desarrolladas. Esta tecnología punta, con un mercado cada día más amplio, se complementa con las necesidades en aumento en materia pesquera de los países en vías de desarrollo, fundamentalmente de África y América Latina, que año tras año tratan de consolidar una flota más moderna y competitiva para la explotación propia de sus recursos. VIGO'85 puede ofrecer respuestas y muchas salidas a todo el sector.

A man in a dark sweater and grey trousers stands next to a blue and white boat. The boat has a large yellow Caterpillar engine mounted on it. The boat's name "DIVINO SAN ANTONIO LUARCA" is visible on its side. The background shows a residential building.

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.

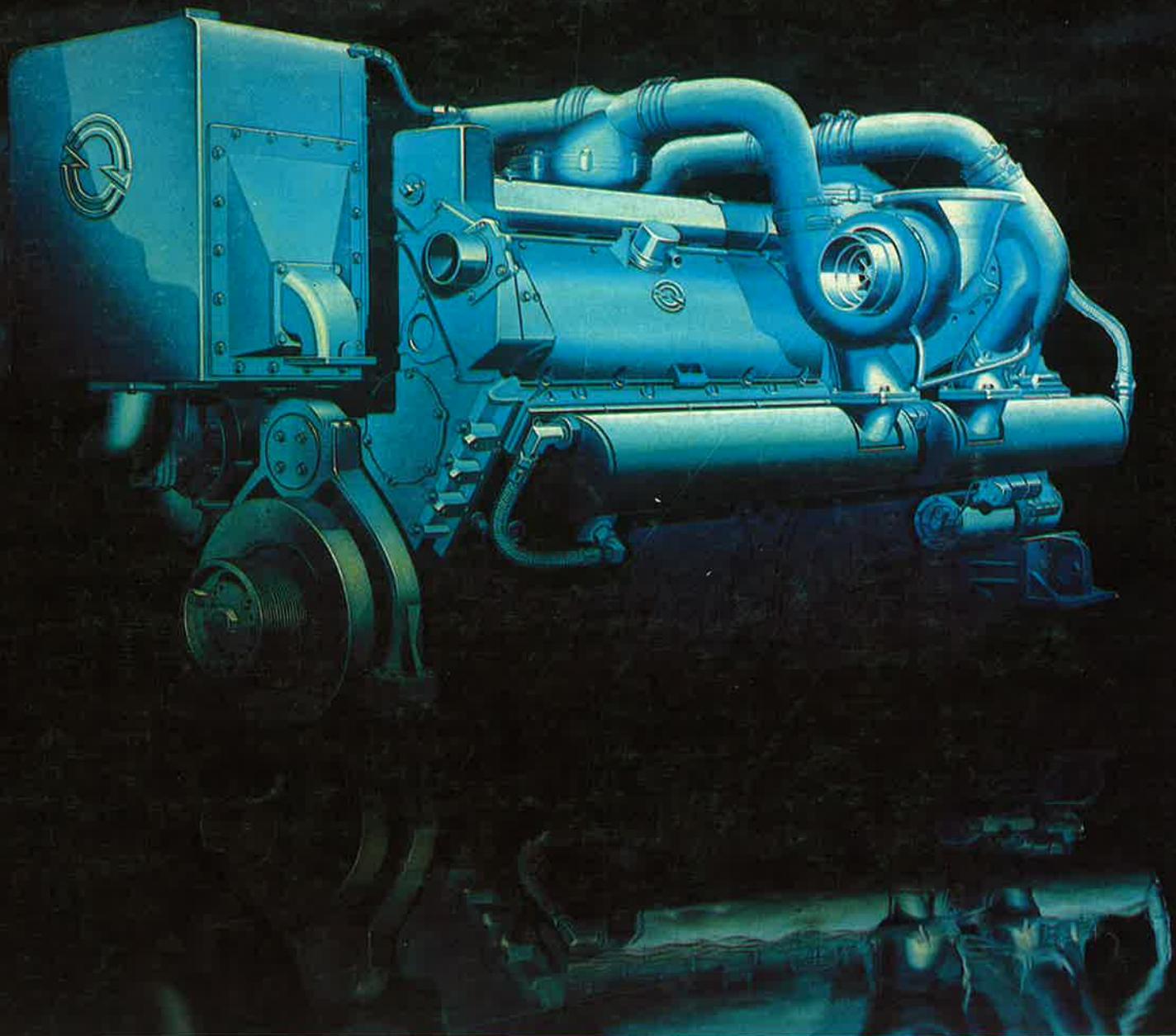
Más de 1.100 puntos de servicio en el mundo.

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.



12%

DE MEJOR ECONOMIA
DE COMBUSTIBLE

37%

MAS POTENCIA

100%

DETROIT DIESEL

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

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

¡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