

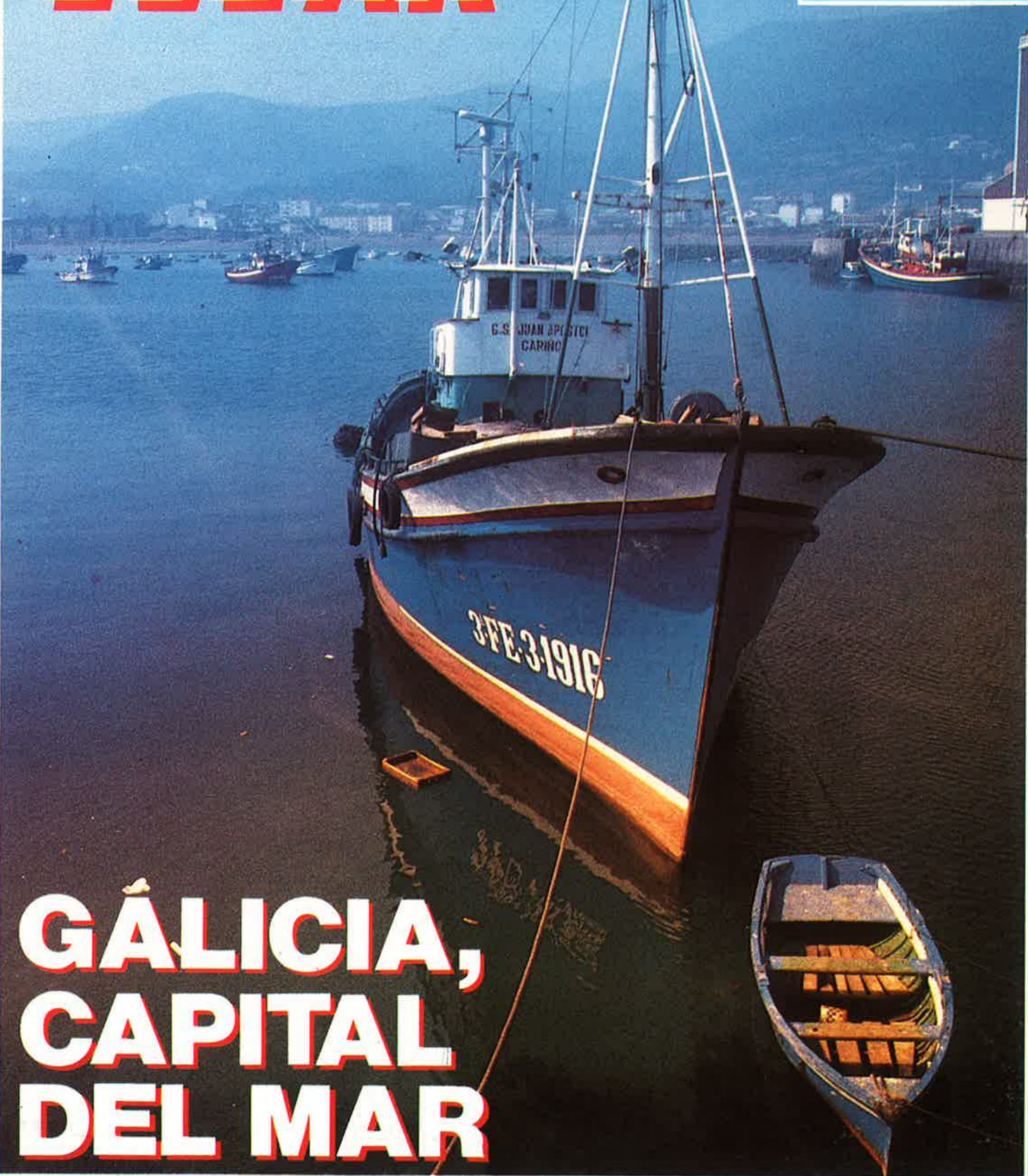
MAR

HOJA DEL

Nº 236

OCTUBRE-1985

ENTREVISTA A FERNANDO
GONZALEZ
LAXE



GÁLICIA, CAPITAL DEL MAR

SERVICIO DE MEDICINA MARITIMA

Asistencia Sanitaria y Acción Social a bordo y en el extranjero a través de:



- a) Centro Radio-Médico
 RADIOTELEFONIA: Onda Corta (a través de Pozuelo)
 Onda Media (a través de Costeras Nacionales)
 RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
 CONEXION DIRECTA: Telef. (91) 410 34 75 / Tx.: 43340 GRM E

- b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO
 RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
 RADIOTELEFONIA: EHOA
 Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)
 Apoyo Logístico (asistencias mecánicas, eléctricas, buzos, etc.)



- c) Centros en el Extranjero
 St. Pierre. FRANCIA
 Dispensaire Espagnol, Saint Pierre et Miquelon, 97.500 (France)
 Médico: Telef. 41 21 32 / Tx.: 020424 Ardybia
 □ A. Social: Telef. 41 21 32
 St. John's. CANADA
 Hogar del Marino Español, Saint John's, Newfoundland A1C-1A9 (Canada)
 Médico. Telef. 754 00 77

Nouadhibou. MAURITANIA
 Dispensario Español. B. P. 155
 Médico: Telef. 2183 / Tx.: 448

Dakar. SENEGAL
 Instituto Social de la Marina. B. P. 3149
 Médico: Telef. 21 35 13 / Tx.: 451
 □ A. Social: Telef. 21 35 13



Luanda. ANGOLA
 Rua 4 de Fevereiro, 94, rich. C.P. 3810
 Médico. Telef. 71952 / Tx.: 3332

Walvis Bay. SUDAFRICA
 Casa del Marino. P. O. Box 1191 - Walvis Bay 9190
 Médico: Telef. 4155 / Tx.: 0908792
 □ A. Social: Telef. 5250
 H Hospedería: Telef. 4902

Maputo. MOZAMBIQUE
 (En fase de creación)

ALICANTE: Casa del Mar.	Teléf. (965) 22 89 43 22 04 68
ALMERIA: Casa del Mar.	Teléf. (951) 23 82 22 23 84 23
BALEARES: Casa del Mar.	Teléf. (971) 22 26 01 22 26 02
BARCELONA: Casa del Mar.	Teléf. (93) 319 03 62 319 03 66
BILBAO: Casa del Mar.	Teléf. (94) 411 77 00 412 72 89
CADIZ: Casa del Mar.	Teléf. (956) 25 17 03 25 17 04
CEUTA: Casa del Mar.	Teléf. (956) 51 22 99 51 11 24
CARTAGENA: Casa del Mar.	Teléf. (968) 50 20 50 50 58 50
CASTELLON: Casa del Mar.	Teléf. (964) 22 14 08 22 00 08
GIJON: Casa del Mar.	Teléf. (985) 32 70 00 32 70 09
GUIPUZCOA: Casa del Mar.	Teléf. (943) 39 86 40 39 86 41
HUELVA: Casa del Mar.	Teléf. (955) 25 84 11 25 74 11

Centros de Reconocimiento y Medicina Preventiva Maritima en Direcciones Provinciales



LA CORUÑA: Casa del Mar.	Teléf. (981) 28 70 00 28 78 93
LAS PALMAS: Casa del Mar.	Teléf. (928) 26 80 12 26 80 16
LUGO: Casa del Mar.	Teléf. (982) 22 34 54 22 34 50
MADRID: Policlínica.	Teléf. (91) 442 64 34 442 68 23
MALAGA: Casa del Mar.	Teléf. (952) 22 72 76 22 72 75
MELILLA:	Teléf. (952) 68 16 64
SANTANDER: Casa del Mar.	Teléf. (942) 21 20 97 21 46 00
SEVILLA:	Teléf. (954) 27 80 03 27 80 04
TARRAGONA: Casa del Mar.	Teléf. (977) 21 03 87
TENERIFE: Casa del Mar.	Teléf. (922) 27 11 50 27 11 54
VALENCIA: Casa del Mar.	Teléf. (96) 323 10 86 323 51 97
VIGO: Casa del Mar.	Teléf. (986) 29 27 00 29 02 58
VILLAGARCIA: Casa del Mar.	Teléf. (986) 50 05 71 50 17 81



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



HOJA DEL MAR

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: LUIS ALONSO
ANTONIO GIRBES

CORRESPONSALES:

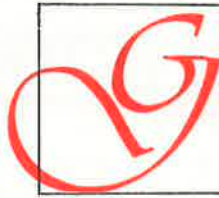
ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA. ALMERIA: JOSE ASENJO SEDANO. ARRECIFE DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORUJO. BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PERA. BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLANUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO VARELA y J. E. PEREZ MADRID. CASTELLON: FRANCISCO 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 GUEMES y JUAN FRANCISCO FONTE. LUGO: ANTONIO NORES QUE-SADA 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 PINEIRO SALVIDEGOITIA. VILLAGARCIA DE AROSA: JOSE RAMON NUÑEZ RAMOS. COLABORADORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA COSTA PENINSULAR E INSULAR.

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

Imprime GRAFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legal: M 16 516-1373

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 los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán como opiniones propias de HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su director o en forma editorial.



ALICIA ha esta-

do en el corazón mismo de la actualidad marítima del mes. La Conferencia Internacional de Ministros de Pesca reunida en La Toja en septiembre, dio la señal de salida. Más de veinte Estados enviaron delegaciones de primera fila y el Gobierno español —anfitrión y destacado participante— puso de sí mismo cuanto pudo para que de La Toja saliera un nuevo aliento de cooperación leal entre las naciones, en vistas a un aprovechamiento más racional de los recursos marítimos mundiales. Tanto los debates oficiales como los múltiples contactos bilaterales efectuados al amparo de la Conferencia permiten alimentar la esperanza de un desarrollo equilibrado del esfuerzo pesquero a escala internacional. Cabe felicitarlo por ello.

CASI simultáneamente, se habría en Vigo la World Fishing Exhibition, la más importante de las ferias de la pesca que se realizan en el mundo. Vigo —uno de los mayores y mejores puertos pesqueros de la tierra— fue privilegiado escenario para la presentación de las más importantes innovaciones en el conjunto de los medios materiales de que se sirve la pesca. El muy considerable volumen de negocios que Vigo'85 ha suscitado es prueba de vitalidad económica de un sector cuya tecnología —la Feria lo ha demostrado— avanza a pasos de gigante.

EN razón de todo ello, HOJA DEL MAR ha vuelto esta vez su mirada más atenta hacia Galicia y su esfuerzo pesquero. Un amplio informe económico-social sobre el sector pesquero gallego y diversos reportajes so-

bre diferentes aspectos de la realidad marítima de Galicia —amén de las necesarias reseñas de lo ocurrido en la Conferencia de La Toja y en la World Fishing Exhibition— consituyen las piezas de nuestro recorrido.

GALICIA es también actualidad en razón de sus próximas elecciones al Parlamento autónomo. Esas elecciones han tenido asimismo repercusiones sobre el sector pesquero. En efecto, la presentación de la candidatura de Fernando González Laxe a la Presidencia de la Xunta de Galicia ha obligado al relevo de la Dirección General

editorial

GALICIA, CARA AL MAR

de Ordenación Pesquera, a cuyo frente se encontraba González Laxe hasta hace breves semanas. Con tal motivo, HOJA DEL MAR ha invitado al ahora ya ex-director general a hacer un balance de su trabajo en materia de ordenación pesquera.

DOS hechos de destacada actualidad e importancia política (la próxima presentación del Plan de Flota por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y el proyecto de creación de una Guardia Civil del Mar) reciben también nuestra atención prioritaria. En el primer caso, es el propio ministro, Abel Caballero, el que nos pone al tanto del punto en que se encuentran los trabajos. En el segundo, una amplia encuesta da fe de las encontradas reacciones que el proyecto ha suscitado en el sector.

«ONDA PESQUERA»

Sr. Director:

Da la penosa impresión de que, en este país, todo esfuerzo resulta inútil para parar los pies a determinadas personas, que algún «agarre» deben tener para seguir actuando con la impunidad mostrada hasta la fecha. Y, en cuestión del mar, este es el caso del tal Jesús Ferreiro, de «Onda Pesquera». Se cuentan ya por decenas las barbaridades que constantemente se denuncian desde todos los sitios sobre la «información» del programa, sin que suceda nada. ¿No hay nadie capaz de poner freno a un señor que, en el transcurso de muy pocas semanas, se ha inventado una reivindicación del Frente Polisario sobre el ametrallamiento del «Junquito», o que ha manifestado haber tenido comunicación con el capitán del buque ruso que asistió al «Alcocó», o que informó sobre la muerte de todos los tripulantes de ese mismo barco, o que afirmó que Marruecos había apresado 16 pesqueros cuando eran dos, y solamente retenidos, o que dio cuenta de cómo siete mercantes se habían hundido a consecuencia del terremoto de México, etc. etc...? ¡Ya está bien! Si España va a entrar en Europa, no debe hacerlo con un presunto periodista que nos hace ponernos rojos de vergüenza cada día.

Javier FRANCO D.
Huelva

VERTIDOS RADIATIVOS

Sr. Director:

Como usted ya sabe, la representación del Gobierno español en la Conferencia de Londres, sostenida en ello por diversos grupos ecologistas, acaba de conseguir un

importante éxito al ganar una votación relativa a la prohibición de vertidos radiactivos en la fosa atlántica. La representación británica, apoyada en ello de punta a cabo por la del gobierno francés, defendió la continuidad de las operaciones de vertido (cosa nada de extrañar, puesto que es la industria nuclear británica la que se sirve de la fosa atlántica como basurero radiactivo). Arguyó que, según estudios de elaboración propia, los

vertidos de la fosa atlántica no representan un peligro para Galicia, puesto que las corrientes submarinas no arrastrarían en ningún caso la materia contaminante hacia las costas gallegas. Este argumento fue rebatido por la representación española, citando otros estudios de conclusiones opuestas y utilizando un argumento que, en mi opinión, es el fundamental: nadie está en condiciones de asegurar lo que puede suceder, pasado el

tiempo, con esos residuos.

En realidad, ese es el quid de la cuestión: los residuos radiactivos tienen una vida previsible de varios miles de años. En tales condiciones, no hay contenedor, por sólido que sea, que no ofrezca riesgos.

Por mi parte, aplaudo la actitud de la delegación española y me felicito de su comprensión del fondo del problema.

Lo que me cuesta entender, en esas condiciones, es el porqué de la utilización de cementerios nucleares terrestres en territorio español. Porque el argumento manejado para defender la prohibición de los vertidos en el mar puede ser extendido, mutatis mutandis, a los residuos terrestres. El índice de peligrosidad es mayor en el mar, cierto; pero el problema está lejos de resolverse guardando los residuos en tierra. Por más que se realicen estudios geológicos para servirse de zonas lo más seguras que cabe, nadie está autorizado científicamente para afirmar que tal o cual paraje, hoy geológicamente estable, lo vaya a seguir siendo dentro de varios cientos de años.

Lo que está en cuestión, en el fondo, es el conjunto de las actividades nucleares. La Humanidad, víctima de ambiciones que buscan el beneficio inmediato a costa de lo que sea, está preparado un legado a las generaciones futuras que puede serles mortal.

La victoria obtenida por la delegación española en la Conferencia de Londres es un paso positivo. Ahora convendría que se siguieran hasta sus últimas consecuencias los razonamientos que allí fueron expuestos por los representantes del Gobierno español.

Luis-Fernando ALEIXANDRE
La Coruña

CARTA DEL MES

¿RESPONSABILIDAD MARROQUÍ?

Sr. Director:

Se ha dicho y repetido que el gobierno marroquí no tiene responsabilidad alguna en la tragedia del «Junquito» y la «Tagomago», y hasta se ha agradecido públicamente su comportamiento en este asunto. Personalmente, discrepo de todo ello.

El gobierno de Hassan II afirma que las aguas del banco sahariano están bajo su soberanía, hasta tal punto que se permite incluirlas como propias en el convenio de pesca firmado con España en 1983. También sostiene que el territorio del Sahara ex-español le pertenece. Pues bien, siendo así, es obvio que, desde el punto de vista oficial marroquí, fue desde su territorio y en sus aguas donde se produjo la agresión contra los dos barcos españoles. Se me contestará que el gobierno de Hassan no controla realmente ni esas aguas ni ese territorio. Dos objeciones de mi parte a eso. Primera: si el Estado marroquí sacó provecho de su presunta soberanía sobre el banco sahariano a la hora del convenio pesquero, no tiene derecho ahora a lavarse las manos. Segunda: que no hayan sido sus tropas las responsables no le libra del problema; tampoco es el gobierno francés responsable directo de los asaltos de camiones españoles en Francia, y no por ello se le considera aquí al margen de la cuestión.

Así que, una de dos. O el Estado español, consecuente con lo firmado en el convenio de 1983, admite la soberanía marroquí sobre el Sahara ex-español, y en ese caso considera responsables a las autoridades marroquíes, o admite, por el contrario, la soberanía de la RASD. Puesto que esto último no se hace, actúese, por lo menos, en coherencia con lo primero.

E. BETHENCOURT
Las Palmas

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
ULTIMA PAGINA	90

REPORTAJES

CONFERENCIA DE MINISTROS DE LA TOJA	12
GUARDIA CIVIL DEL MAR	18
PONTEVEDRA: La nobleza del mar	34
FINISTERRE: Naufragio del alma	40
LONJA DE EL BERBES	46
MARISQUEO: Sembrar en la ría	50
GALICIA, PUERTO A PUERTO	53
A CORUÑA: Un saxo de jazz na cidade das luces	56
BANCO CANARIO-SAHARIANO: Otra vez la muerte	62
WORLD FISHING EXHIBITION	70
ISM: Programas para Galicia	79
«ALCOCO»: Abordaje en el Atlántico	82
AETINAPE: Por la dignidad de la profesión	86

ENTREVISTAS

Abel Caballero: «EL PLAN DE FLOTA SERA DECISIVO»	6
Fernando González Laxe: «GALICIA NO PUEDE QUEDARSE ATRAS»	28
Edouard Saouma: «LA PESCA ES NUESTRO FUTURO»	76

SECCIONES

DEL MAR A LA MESA	60
GREMIO DE MAREANTES	88

Octubre

EN PORTADA



Con motivo de la Conferencia Internacional de Ministros de la Pesca en La Toja, HOJA DEL MAR ha optado por dedicar una importante parte de este número a la realidad marítimo-pesquera de Galicia.

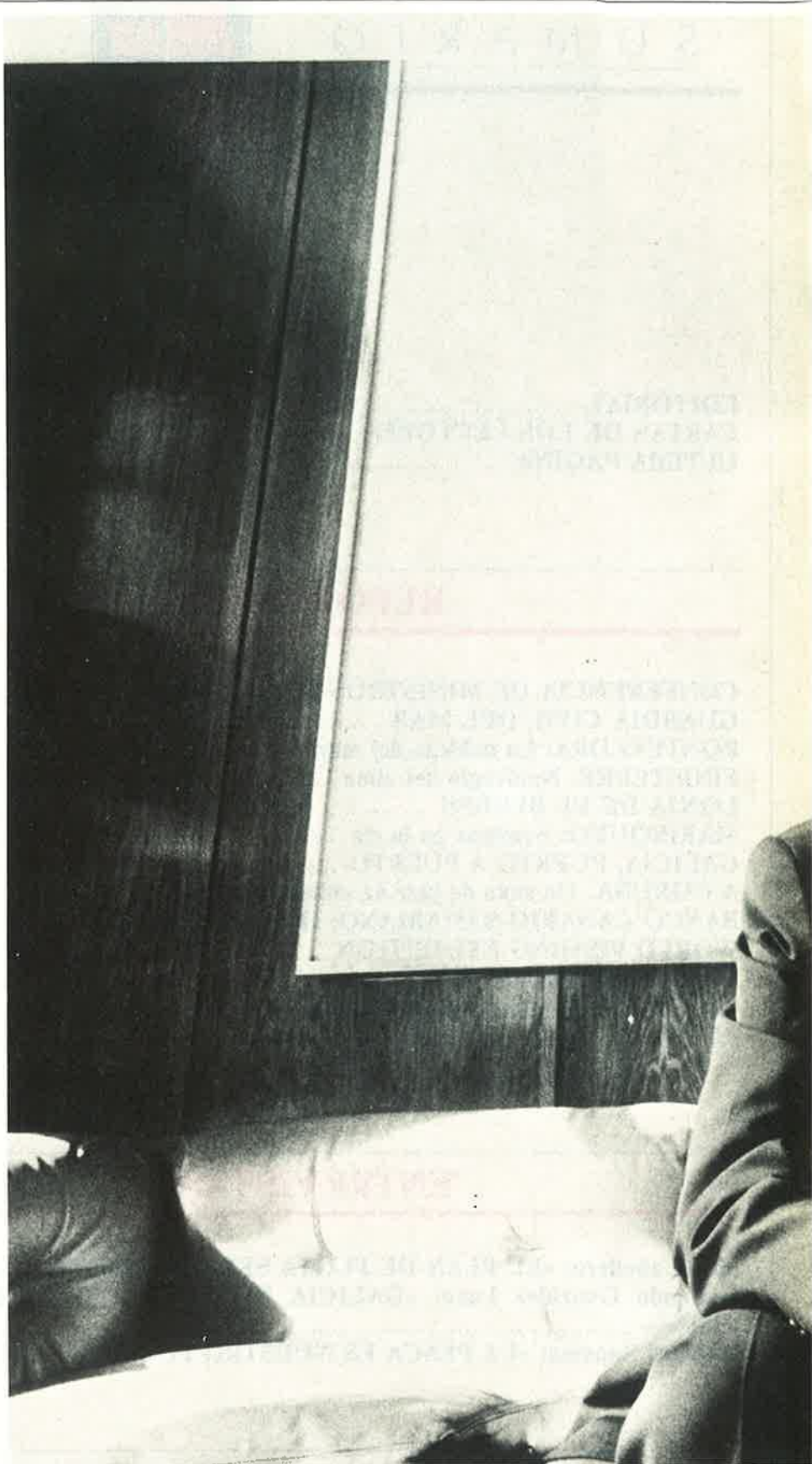
(Foto portada: Antonio Girbés)

N.º 236

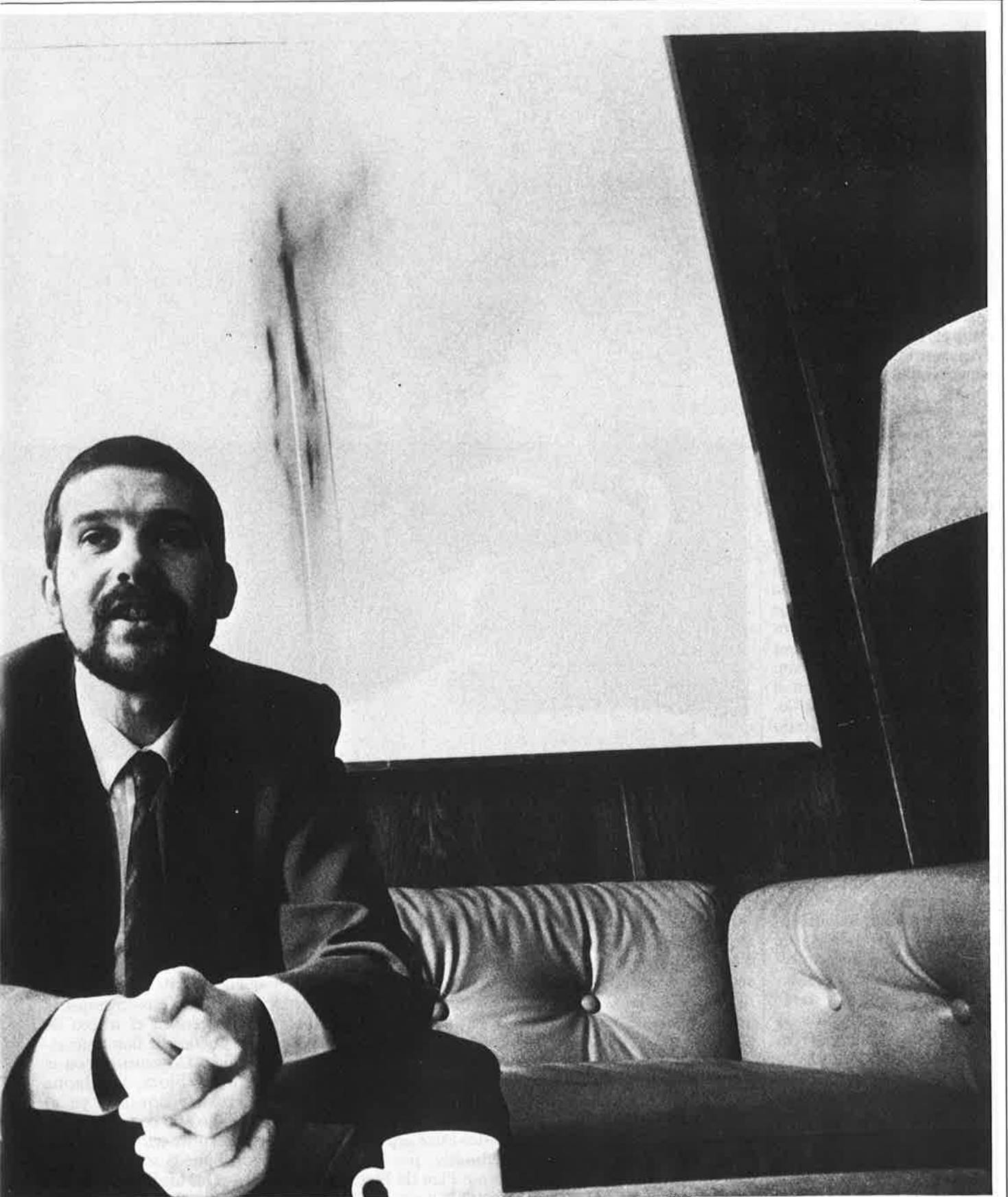
**Abel Caballero,
ministro
de Transporte,
Turismo y
Comunicaciones**

ENTREVISTA

Gallego, piloto de la Marina Mercante, economista y catedrático. Todos esos títulos ostenta Abel Caballero, el nuevo ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Y todos ellos le van a hacer falta para afrontar uno de los grandes retos de su departamento: la reestructuración de la Marina Mercante española. Una reestructuración que ya tiene un gran protagonista: el Plan de Flota.



«EL PLAN DE I



LOTA SERA DECISIVO»

ENTREVISTA

USTED, además de economista y catedrático, es piloto de la Marina Mercante. ¿Coincide su actual diagnóstico del sector con el que tenía antes de hacerse cargo del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones?

—Sí. El diagnóstico es prácticamente el mismo. Se trata de un sector que yo conocía bastante bien. Un sector que tiene problemas, que está atravesando una profunda crisis que sólo podrá superarse con el esfuerzo de todos. Al transporte marítimo le sucede lo mismo que a otros sectores finalistas: que gran parte de los efectos de la crisis económica se proyecta en los últimos tramos del proceso. Ahora mismo estamos viendo cómo, en el transporte marítimo, los fletes a la baja están teniendo una gran importancia. En algunos casos, se está operando solamente para cubrir los costes.

—¿Qué papel puede jugar el futuro Plan de Flota en la salida de esa situación difícil en la que se encuentra la Marina Mercante?

—Va a tener, indudablemente, un papel decisivo. Se trata de un plan muy ambicioso, basado en un estudio profundo y riguroso de la realidad económica de la Marina Mercante y de la evolución del mercado de fletes. Una vez obtenida esa visión global del sector y del futuro que puede preverse, será el momento adecuado para perfilar el diseño de marina mercante necesaria. El paso siguiente es hacer un balance entre la flota necesaria y la existente. Ese balance dará paso al proceso de producción, en el que será necesario poner de acuerdo a la marina mercante con el

sector constructor, estudiando en qué condiciones de competitividad se puede desarrollar ese proceso de adquisición de flota. Es precisamente ahí, y para lograr esa competitividad, donde intervendrá la política de ayudas del Estado, lo cual no significa que los astilleros españoles construyan en condiciones más o menos rentables. Nosotros no prejuzgamos las condiciones en que pueden construir los astilleros españoles; lo que sí tenemos claro es que la producción española tiene que estar en condiciones para competir con otras producciones. Un planteamiento inadecua-

do de ese proceso sólo conduciría a construir barcos para amarrarlos, porque no habría armadores en situación de explotarlos.

También tenemos que evaluar con sumo cuidado el coste total de la construcción de esa marina mercante para armonizarlo con la capacidad financiera del Estado. Todos estos estudios estarán incluidos, previsiblemente, en ese Plan de Flota que esperamos hacer público dentro de dos meses.

—Y, ¿en lo que respecta a la política de ayudas a corto plazo?

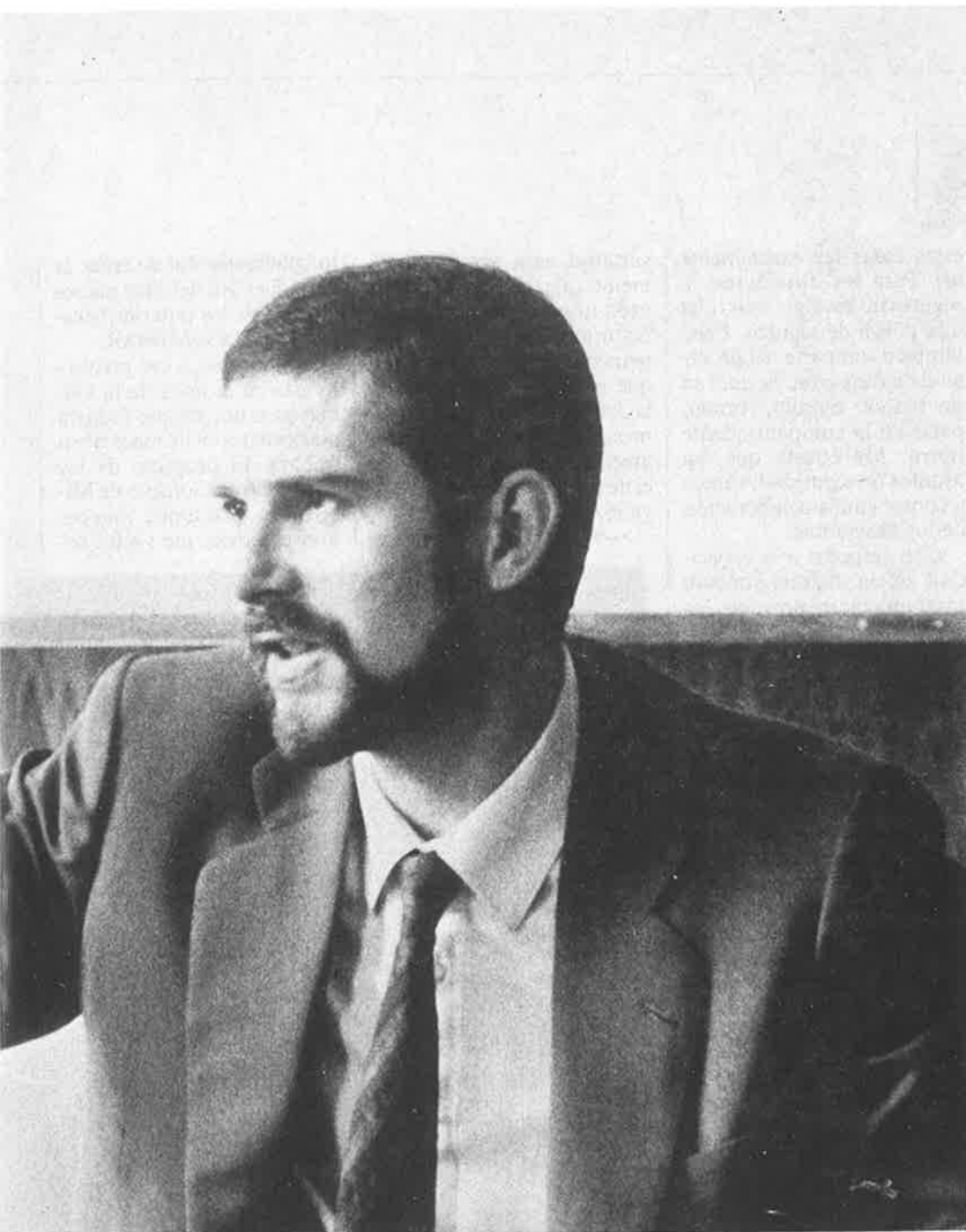
—En estos momentos, hay en los Presupuestos una

cantidad que ronda los cuatro mil millones de pesetas. Mi intención es que se unifiquen los criterios de concesión, y que esos criterios se armonicen en el marco de una política de flota más específica. De acuerdo con el Plan de Flota, la Marina Mercante contará ya el próximo año con una política de subvenciones más racional que la actual.

—¿Qué hipótesis maneja el Gobierno a la hora de estudiar el mercado internacional de fletes?

—Es muy difícil analizar un mercado de futuro, sobre todo un mercado como el de fletes, que es altamente ines-





«EL PLAN DE FLOTA SE BASA EN UN ESTUDIO PROFUNDO DE LA REALIDAD DE LA MARINA MERCANTE Y DE LA EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES. VA A TENER, SIN DUDA, UN PAPEL DECISIVO»

table. Lo que estamos haciendo es estudiar escenarios alternativos, y basaremos el Plan de Flota en aquel que nos parezca más realista. Partir de una sola hipótesis sería un error en un mercado tan cambiante.

—¿Cree que todo este proceso significará una reducción de empleo?

—No es pensable, a priori, que vaya a producirse una disminución del número total de trabajadores empleados. Nuestro proyecto pretende lograr una marina mercante lo más amplia y eficaz que sea posible, consiguiendo maximizar el empleo dentro de unas condiciones de rentabilidad.

Lógicamente, si las nuevas tecnologías de construcción y operación significaran cambios en las tripulaciones, sería necesario contar con los sindicatos para establecer el reparto de un ahorro de costes en el que los trabajadores también deben participar. Sin embargo, esto es algo que habría que tratar cuando llegara el caso. De momento, es previsible que, dentro de un par de años, con el Plan de Flota debidamente instrumentalizado y en pleno funcionamiento, la Marina Mercante española sea más amplia, más eficaz y con un mayor nivel de empleo que la actual.

—¿No están previstas, entonces, ningún tipo de ayudas excepcionales para una hipotética reducción de empleo?

—No, porque no contemplamos esa reducción, sino un cambio. No se trata de tener más barcos o menos, sino de tener una marina mercante distinta. El final del proceso debe alcanzarse con un nivel de empleo igual o mayor que el actual.

—¿Supondrá el Plan de Flota lo que los armadores

ENTREVISTA

llaman privatización del seguro, es decir: la posibilidad de recurrir a mercados internacionales?

—Es un asunto que está en estudio, y no creo que sea bueno adelantar conclusiones. Es mejor informar de todo el Plan de Flota en bloque.

—¿Va a tener la seguridad marítima un tratamiento distinto del actual?

—Pretendemos que la seguridad no quede reducida a un capítulo más del Plan de Flota. La intención es abordar esta cuestión desde una óptica mucho más amplia y más profunda, integrada en un proceso global de seguridad en el transporte. Estamos trabajando en el establecimiento de una Junta Nacional de Seguridad en el Transporte que actuará como un elemento permanente de prevención. Uno de sus apartados será la seguridad en el transporte marítimo.

—¿No significa ese planteamiento olvidar las especificidades de un sector en el que el medio de transporte es también centro de trabajo y lugar de vida?

—En el avión, el ferrocarril o el camión se dan circunstancias parecidas. Efectivamente, el transporte marítimo tiene sus especificidades y su propia dimensión de riesgo, que no desaparecen en el conjunto de una estructura más amplia, sino que se potencian a nivel de prevención en el marco de una acción global.

—En materia de seguridad, hay dos críticas que flotan permanentemente en el sector. La primera de ellas es la creencia de que, para los armadores, la seguridad no va más lejos que las pólizas de seguros. Y la otra que la Administración no tiene suficiente capacidad de vigilancia y sanción.

—No creo que ninguna de

estas cosas sea exactamente así. Para los armadores, la seguridad es algo más que una póliza de seguros. Ellos también son parte del proceso de navegación ya que, en un sentido amplio, forman parte de la compañía desde tierra. Me consta que, en asuntos de seguridad, vamos a contar con la colaboración de los armadores.

Con respecto a la capacidad de la Administración marítima para prevenir los accidentes, hay una cosa cierta: es necesario incrementarla y dotarla con mejores medios. No creo que se pueda decir que es claramente insuficiente. Es la que es, y se trabaja para mejorarla. La Dirección General de la Marina Mercante está haciendo un gran esfuerzo en ese sentido. Hay que dotar mejor a la Administración marítima en todos los aspectos, no sólo en seguridad.

—¿Con qué criterios participa su departamento en la Comisión Interministerial para la Reforma de la Administración Marítima, la COMIMAR?

—Formamos parte de esa Comisión con el criterio de colaborar a que la Administración Marítima sea más ágil y eficaz. No estamos escatimando esfuerzos en esa participación. Nuestra postura es esperar a las conclusiones de la comisión, en la que nosotros somos sólo una parte. Sobre la base de esas conclusiones nos pondremos a trabajar lo más rápido posible.

—¿Tiene usted un modelo de cómo debía ser esa futura Administración Marítima?

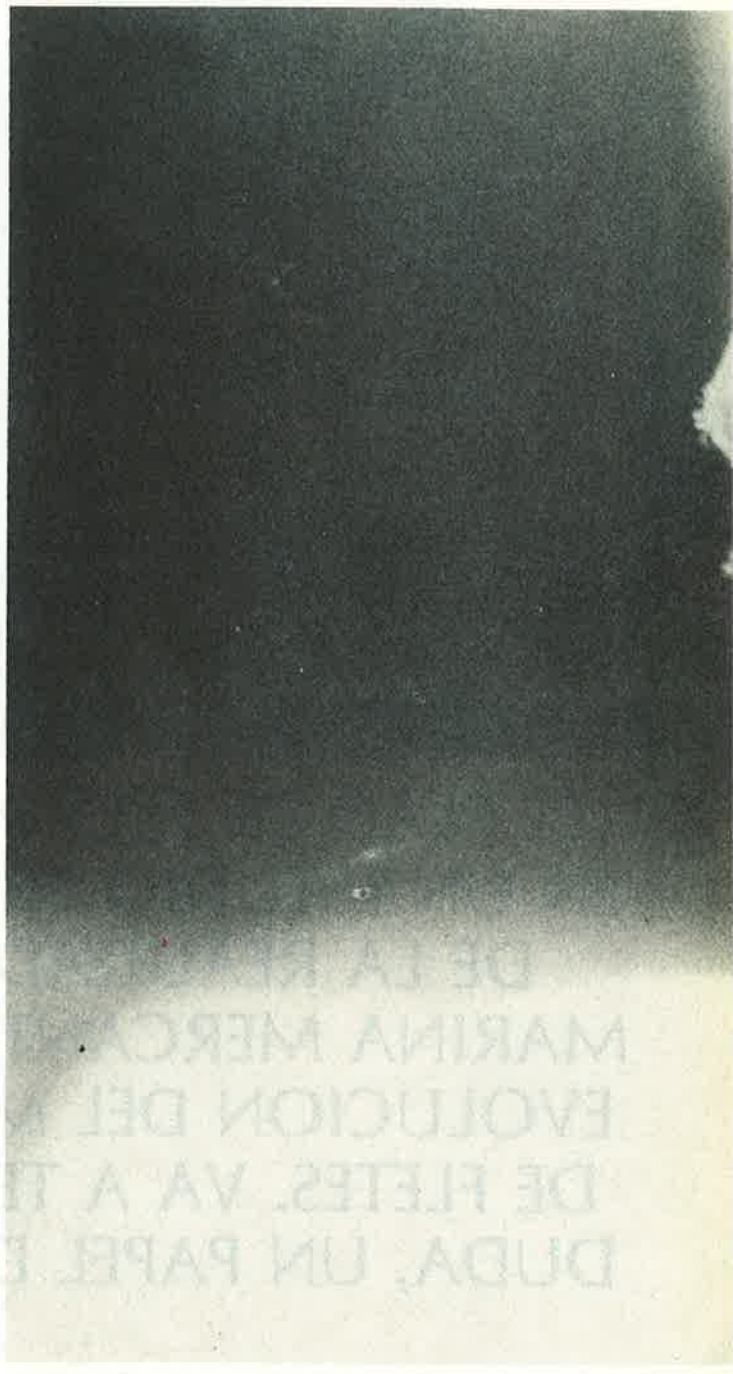
—Sin duda. Tenemos ese modelo, pero creo más conveniente esperar a las recomendaciones de la Comisión antes de hacerlo público. Nuestro modelo podría no ser coincidente con el de otros integrantes de la COMIMAR. El proyecto re-

sultante será seguramente mejor que el que llevamos cada uno por nuestra parte. Naturalmente, nosotros tenemos un modelo perfilado, que es el que defendemos en la comisión, pero lo defendemos de una forma muy abierta, convencidos de que el de los demás puede ser tan valioso o más que el nuestro.

—Sin embargo, el proyec-

to gubernamental de crear la Guardia Civil del Mar parece alejarse de los criterios barajados en la COMIMAR.

—Yo no sé si ese proyecto está en la línea de la Comisión o no, ya que todavía no existen conclusiones de su trabajo. El proyecto de ley se aprobó en Consejo de Ministros y, por tanto, mi postura es obvia: me siento so-



«PRETENDEMOS LOGRAR UNA MARINA MERCANTE LO MAS AMPLIA Y EFICAZ POSIBLE, CONSIGUIENDO MAXIMIZAR EL EMPLEO DENTRO DE LAS NECESARIAS CONDICIONES DE RENTABILIDAD»



lidario con el proyecto del Gobierno. Como usted sabe, la ley está ahora en el trámite parlamentario, y son los diputados los que tienen la palabra. Hay un proceso de elaboración y presentación de enmiendas. Yo creo que los trámites parlamentarios siempre significan una mejora del proceso. Las Cortes son soberanas, y todo lo que venga de ellas será bienvenido.

—Es decir, que el proyecto es susceptible de mejoras en su tramitación parlamentaria.

—Indudablemente. Todo proyecto puede mejorarse gracias al trámite parlamentario. Siempre he afirmado que el hecho legislativo es fruto de numerosas etapas, y una ley puede ir mejorando en cada una de esas etapas.

—Finalmente, usted que, además de otros títulos, tiene las carreras de marino y de gallego, ¿qué podría decir de esa relación entre ambas?

—El mar es consustancial a Galicia. Mi tierra y el mar son inseparables, y no sólo a escala económica. La cultura gallega está íntimamente ligada a sus costas y los mares de todo el mundo. No es casual que la mayor parte de las tripulaciones españolas que navegan por el mundo procedan de Galicia.

Y, respecto a la profesión del mar... es de una gran dureza. Una dureza que sólo pueden conocer y valorar los que navegan. Es necesario, es imprescindible transmitir a la sociedad el sacrificio, el esfuerzo de esos trabajadores. La sociedad tendrá que ser consciente un día no lejano de lo que significan los hombres y las mujeres del mar, y mi Ministerio se siente comprometido en la tarea de terminar con una marginación de tantos años.

Fotos: Pablo NEUDSTAT

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE

Durante tres días, representantes de los Ministerios de Pesca de más de veinte Estados se dieron cita en La Toja (Pontevedra) para intercambiar información, análisis y proyectos. Objetivo: alcanzar una más justa, provechosa y racional explotación de los recursos marinos mundiales. Hubo aportaciones, contactos y acuerdos.

Pero los resultados de la Conferencia Internacional de Ministros de Pesca se medirán también por su proyección sobre el futuro: en La Toja tomó cuerpo un nuevo talante de cooperación pesquera entre los Estados, los frutos del cual irán materializándose, colectiva o bilateralmente, a partir de ahora. Es lo que algunos llaman ya «el espíritu de La Toja».

Ante más de una veintena de responsables de la política pesquera de todo el mundo, el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, reafirmó el nuevo espíritu de colaboración auspiciado por la Administración española.



REUNIDA entre el 15 y el 18 de septiembre en el incomparable marco natural de la isla de La Toja, la Conferencia se transformó en un vehículo de comunicación internacional de primera importancia. En tal sentido, los responsables de su organización —compartida entre la FAO y la Administración española— tienen razón para sentirse satisfechos.

La señal de partida se había dado en Roma, el pasado año. Allí se adoptaron diversas resoluciones sobre ordenación y desarrollo de la pesca, y se avanzaron programas de acción concreta. A la Conferencia de La Toja le correspondía, en primer lugar, examinar el grado de aplicación de lo acordado en aquella ocasión. Se trataba, en consecuencia, de mantener abierta una línea de cooperación entre los Estados, las organizaciones intergubernamentales y la FAO.

Pero, además de la cooperación como fondo, las pretensiones de los organizadores españoles apuntaban más allá. No se trataba de que éste fuera tan sólo un encuentro entre Conferencia y Conferencia de la FAO. Se tomaron entonces medidas encaminadas fundamentalmente a facilitar los contactos y el diálogo entre los países desarrollados y los del Tercer Mundo de cara a obtener o desarrollar acuerdos intergubernamentales concretos.



Un nuevo espíritu de

MINISTROS DE PESCA EN LA TOJA



cooperación

Hablan los ministros

DESDE el punto de vista de sus intereses económicos propios, la Conferencia ofreció a la Administración pesquera española tres bloques de interés muy distinto: el de los Estados de la CEE, el integrado por los países con los que España mantiene una relación pesquera significativa y, finalmente, el representado por aquellos Estados con los que España desea ampliar sus relaciones.

De especial importancia en el transcurso de la Conferencia Mundial fueron los contactos mantenidos con las delegaciones de Marruecos y Mauritania (encaminadas en el primer caso a suavizar asperezas y, en el segundo, a lograr un acuerdo de pesca) y de México y Argentina, como países representativos de lo que pueden ser las futuras líneas de cooperación, no sólo en materia de caladeros, sino también de intercambios tecnológicos. HOJA DEL MAR habló con ellas.

Taki Ould Sidi, ministro de Pesca y Economía Marítima de Mauritania

El ministro de Pesca de Mauritania reclamó en su intervención durante la Confe-



Taki Ould Sidi, ministro de Pesca y Economía Marítima de Mauritania, reclamó «una cooperación total con España en materia pesquera».

rencia de La Toja «una cooperación total con España en materia pesquera».

—Esa cooperación ¿pasa por un pronto acuerdo entre ambos países?

—Aunque aún no han ter-

minado las conversaciones, existe la voluntad de firmar un acuerdo de pesca con España, siempre que éste se encuadre dentro de la nueva política pesquera de mi país. Nosotros no queremos limitarnos a dar licencias para que una flota pesquera determinada faene en nuestras aguas. Aspiramos a hacer un acuerdo por el que todas las capturas sean desembarcadas en puertos mauritanos y la comercialización se haga a través de nuestro país, con una Sociedad Nacional de Comercialización, aunque también apoyamos la creación de empresas mixtas hispano-mauritanas.

—¿Cómo valora las actuales relaciones hispano-mauritanas?

—Las relaciones económicas y comerciales entre España y Mauritania son tradicionales, y particularmente intensas a través de las Islas Canarias. En concreto, las relaciones pesqueras creo que son buenas. No olvidemos que los primeros pescadores que arri-

En ese sentido, las intervenciones de los representantes de los distintos países sirvieron como soporte para posteriores diálogos bilaterales, desarrollados fuera del marco oficial de la Sala de Congresos de La Toja. Estos acercamientos dieron una dimensión muy particular a la Conferencia, según explicó su coordinador técnico, el ex-director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe. Afirmó éste: «Nuestro objetivo es abrir el marco de las relaciones pesqueras entre los Estados, al tiempo que reforzar y consolidar el papel de España en este campo».

Para propiciar más el acercamiento, la Administración española invitó como observadores a responsables del mundo económico, de empresas públicas (División Naval del INI, CE-DETI, Mercasa) y privadas,

así como a todos los consejeros y directores generales de los departamentos de Agricultura, Pesca y Alimentación de las Comunidades Autónomas. Todos ellos en-

En todas las intervenciones se apreció un fondo común de preocupación por el comercio internacional y por las nuevas modalidades de cooperación entre los países.

contraron un marco adecuado para intercambiar opiniones y perfilar acuerdos con altos responsables de la pesca de la República Federal Alemana, Angola, Argelia, Argentina, Bélgica, Brasil, Cabo Verde, República Popular China, Francia, Grecia, Guinea Conakry, Gui-

nea Ecuatorial, Indonesia, Irlanda, Madagascar, Marruecos, Mauritania, México, Mozambique, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Uruguay, al igual que con los de la CEE, FAO, ICCAT e ICSEAF.

Según el Ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, «ningún otro país, salvo Japón, tiene tanto interés como España —que pesca en 23 países— en que exista un marco jurídico en el cual puedan desarrollarse los intercambios pesqueros y la pesca». Afirmó que nuestro país aportará a la Comunidad Económica Europea una proyección universal en materia de pesca y, en este sentido, aseguró que la Conferencia de La





El ministro marroquí, Ben Salem Smili, responde a las preguntas de HOJA DEL MAR.

baron a nuestras costas eran españoles. El hecho de que actualmente no exista un acuerdo de pesca entre los dos Estados, con lo cual el marco en el que se trabaja es el de los

acuerdos privados, no impide que las relaciones sean de cooperación y amistad. Actualmente faenan en nuestras aguas 33 barcos que capturan, fundamentalmente, merluza y

gambas. Dentro de poco habrá otros 25 buques más, de origen balear.

Sin embargo, nosotros preferiríamos firmar un acuerdo, pero, insisto, dentro de la nue-

va política pesquera que está vigente en mi país desde 1979, gracias a la cual se ha pasado del 4,7 por 100 a más del 43 por 100 de exportaciones, lo que convierte la pesca en el primer sector de la economía mauritana, representando ya el 16 por 100 del Producto Interior Bruto. Contamos con una flota propia de 80 barcos, 11 de los cuales son de procedencia española; esto indica la estrecha cooperación existente.

Ben Salem Smili, Ministro de Pesca y Marina Mercante de Marruecos

—¿Cree que con la celebración de la Conferencia de la Toja y los contactos que se han mantenido a nivel oficial han mejorado las relaciones entre España y Marruecos?

—No hacía falta la celebración de esta Conferencia para mejorar las relaciones bilaterales, porque siempre han sido



No todos los contactos entre las diversas delegaciones tuvieron lugar en el salón de sesiones. Muchos de los acuerdos se lograron en reuniones informales.



Toja representa un ensayo de lo que va a ser la colaboración pesquera en los próximos años.

El presidente del Gobierno español, Felipe González, que acudió a la clausura de estas jornadas, abundó en esta dimensión cooperativa que ha logrado la Conferencia de La Toja. «Aunque parezca reiterativo —dijo— debo insistir en la búsqueda de nuevas fórmulas de cooperación que permitan ir eliminando progresivamente el desequilibrio actualmente existente, tanto en producción como en actividad comercial, entre los países desarrollados y los que están en vías de desarrollo. Todos los esfuerzos que se hagan en este sentido van a tener como destinatarios principales la mejora de las condiciones alimentarias a escala mundial, la elevación del nivel de vida de amplias zonas de población costera y una

mejor distribución de la riqueza en base a una explotación racional y compartida de los recursos.»

El presidente del Gobierno subrayó el papel que España está llamada a desempeñar en este nuevo orden pesquero: «Por un lado, España va a ser el país pesquero más importante, cualitativa y mercantilmente, de la nueva Comunidad ampliada. Pero, por otro lado —y quiero resaltarlo especialmente—, España va a ser el eje de la relación entre el primer mercado de productos pesqueros del mundo, la CEE, y extensas áreas en desarrollo: amigos de Iberoamérica, África y otras zonas aquí representadas.»

El director general de la FAO, Edouard Saouma, destacó en su intervención el lugar vital que ocupa la pesca en la configuración de la dieta cotidiana de cientos de

Hablan los ministros

buenas entre ambos países. Tenemos ahora un acuerdo, el firmado en 1983, que es muy razonable, equilibrado y benéfico para ambas partes. Todos sabemos que la cooperación en materia de pesca es muy necesaria, ya que somos vecinos y todo nos une: la geografía, la historia y el propio carácter mediterráneo. De España sólo nos separan 14 kilómetros y, cuando se resuelva el problema del enlace directo, algunos pequeños problemas se resolverán definitivamente. España es el enlace África-Europa. Ahora, con su presencia en la Comunidad Económica Europea, espero que todo vaya mejor para nuestros dos países.

—¿Cómo cree que puede influir en las relaciones bilaterales el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea?

—Qué duda cabe de que el ingreso afecta a los dos países y producirá una pequeña conmoción, porque, por ejemplo,

ya no volveremos a negociar directamente ningún acuerdo, como veníamos haciendo hasta ahora. Pero creo que sabremos encontrar fórmulas de entendimiento. Prueba de la buena voluntad de mi país es que, teniendo en cuenta la amistad que existe, hemos de-

«El acuerdo hispano-marroquí de 1983 es muy razonable, equilibrado y benéfico para ambas partes.»

cidido no hacer uso de la cláusula que permite revisar el acuerdo pesquero con España antes de la integración en la CEE, para no entorpecer el desarrollo del acuerdo actual. No obstante, está prevista la reunión del Comité Mixto para el próximo mes de noviembre y en ella estudiaremos

el nuevo enfoque de las relaciones.

Sobre el apresamiento de pesqueros españoles por parte de las patrulleras marroquíes, el ministro Smili dijo que no eran consecuencia de las lagunas legales del acuerdo, sino del incumplimiento de la normativa vigente por parte de algunos barcos españoles. «Las mismas sanciones —dijo— se aplican a pesqueros marroquíes que incumplen la legislación. El pasado año se han capturado más barcos pesqueros marroquíes que españoles».

Fernando Castro y Castro, subsecretario de Pesca de México

—Qué va a cambiar en las relaciones entre España y México a partir de esta Conferencia?

—Esta Conferencia ha revestido una especial importancia para nuestro país, porque hemos conocido de cerca

la problemática de los países africanos, y la realidad de la Europa Comunitaria. Además, hemos abierto perspectivas comerciales. En este sentido, las empresas españolas tienen grandes posibilidades de colaborar con mi país, no tanto en la explotación de los recursos conocidos, como en la investigación y exploración de recursos nuevos, facilitando la transferencia de tecnologías adecuadas a las necesidades de ambos países. Más que un simple apoyo financiero, necesitamos la tecnología que nos permita aprovechar en común el gran patrimonio pesquero que México tiene sin explorar a fondo.

—¿Existe algún campo en el que estén interesados especialmente?

—Hemos efectuado un exhaustivo recorrido por las mejilloneras de la ría de Vigo. Es un experimento en el que se han interesado vivamente tanto nuestra delegación como algunos inversionistas privados que nos acompañan. Asi-

millones de personas, especialmente en los países en desarrollo, y en la necesidad de fortalecer la colaboración internacional para la ordenación y el desarrollo de las pesquerías.

El director de la FAO expuso también las principales medidas adoptadas por este organismo para poner en práctica las decisiones acordadas en la Conferencia de Roma del pasado año: una estrategia mundial para la ordenación y desarrollo de la pesca, que calificó de «carta mundial en materia de pesca», y cinco programas de acción que ya están en marcha, financiados en gran parte por donantes.

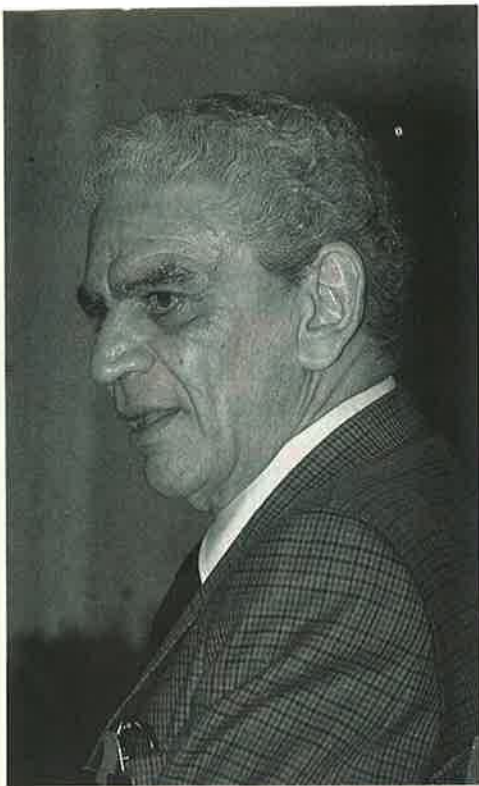
Durante las tres jornadas de esta Conferencia, se constató que la preocupación principal de los países con recursos pesqueros pero sin capacidad económica, y particularmente de los africanos, es la de mantener el ni-

vel económico de contraprestación actual. Así, Angola se mostró partidaria de que el pescado deje de ser fuente de divisas y que la FAO amplíe el radio de acción de sus programas de ayuda. El ministro de pesca de Mauritania, Taki Ould Sidi, además de resaltar la necesidad que tiene su país de obtener recursos tecnológicos y financiación, subrayó la urgencia de combatir las pescas ilícitas y la contaminación, para facilitar una explotación racional de los recursos pesqueros. Su colega marroquí, Ben Salem Smili, dentro del mismo orden de inquietudes, hizo un llamamiento a la comunidad mundial para que se cree un organismo que salvaguarde la actividad del hombre del mar, y anunció una ley que entrará en vigor próximamente en su país destinada a alentar las inversiones extranjeras en el sector pesque-



ro. El representante argelino, por su parte, manifestó que abriga la esperanza de que las acciones de organización y desarrollo que su país ha puesto en marcha lleguen a engarzarse con una política mundial de verdadera cooperación.

Otros fueron los centros de preocupación que se manifestaron en las intervenciones de los representantes de los países comunitarios. Hicieron éstos hincapié en la presentación de una CEE que pronto tendrá a España como nuevo y calificado so-



Fernando Castro y Castro, subsecretario de pesca de México.

mismo nos han interesado las campañas de promoción de especies alternativas que fomenta el FROM. En cuanto a los intereses de España, creo que nuestros recursos atuneros son muy valiosos para su

flota. Estamos interesados también en sus centros de procesamiento para el tratamiento de los recursos y en instalaciones de redes de frío. En fin, mi país espera que España sea un puente para intro-

ducirnos en la Comunidad Económica Europea.

Luis Enrique Jaimes, subsecretario de Pesca de Argentina

—Su discurso en la Conferencia de Ministros ha sido calificado como uno de los más duros, al advertir que los países desarrollados colocan su tecnología en los que están en vías de desarrollo, pero luego no dan facilidades para que éstos puedan exportar sus productos pesqueros. ¿Representa esto la denuncia de un cierto colonialismo tecnológico?

—Yo más que duro diría que ha tratado de ser un discurso sincero. Este marco de la Conferencia nos ha parecido el adecuado para decirles a los señores representantes de los distintos países cuáles son nuestros puntos de vista. Creemos que la cooperación debe ser la forma idónea de encontrar equilibrios entre los intereses de los distintos paí-

ses. Pero creemos también que toda cooperación debe necesariamente partir de principios de sinceridad y de realismo. A esto han apuntado mis palabras.

—En cuanto a las relaciones España-Argentina, ¿se han producido contactos oficiales en el marco de la Conferencia?

—Hemos tenido conversaciones con autoridades españolas y creemos que vamos a seguir conversando a corto plazo. Nuestro país está abierto a encontrar medidas de entendimiento que representen una verdadera complementación. Es lógico que España figure entre los países con los que queremos cooperar. Nosotros tenemos una enorme capacidad en cuanto a recursos, ya que contamos con más de un millón de kilómetros de costas, de manera que la gama de productos que podemos ofrecer es muy amplia, al mismo tiempo que necesitamos tecnología para modernizar nuestra flota y ampliarla.



APOYO A LA PESCA

El presidente del gobierno español, Felipe González, acudió al acto de clausura de la Conferencia de La Toja: fue un gesto destinado a subrayar su apoyo al sector pesquero.

cio, lo que convertirá a la comunidad en una de las mayores potencias pesqueras del mundo.

En todas las intervenciones, sin embargo, se apreció un fondo común de preocupación por el comercio internacional de productos pes-

queros y por las nuevas modalidades de cooperación entre los distintos países. En lo primero, los países con recursos pesqueros quieren más facilidades y mejores precios para su producción en los mercados de los Estados más desarrollados. Y

por lo que respecta a la colaboración, no están dispuestos a mantener las condiciones del pasado relativas a la explotación de sus recursos. Desean que los países desarrollados sigan colaborando en esa explotación, pero exigen, cada vez con mayor insistencia, que las contrapartidas reviertan en forma de transferencias tecnológicas. El objetivo último de esta nueva exigencia, uno de cuyos pasos iniciales puede considerarse la constitución de empresas mixtas, es ir adquiriendo los conocimientos, medios tecnológicos y capacitación humana precisos para poder aprovechar al máximo los recursos naturales propios, en una perspectiva de plena independencia económica.

Estas aspiraciones fueron efectivamente recogidas al final en un documento que fue suscrito por los representantes de los Estados, documen-

to que aboga por una promoción acrecentada de la comercialización de los productos del mar y exhorta a todos los países para que redoblen sus esfuerzos y aseguren salidas estables y remuneradoras para la producción pesquera de las naciones en vías de desarrollo. No faltaron tampoco referencias a la importancia de la capacitación profesional y la formación de cuadros especialistas en el sector pesquero, a la oportunidad de acentuar la transferencia de tecnología, a la urgencia de mejorar las infraestructuras portuarias de recogida y de frío y, en fin, a la exigencia de atender a la promoción social y la protección de las gentes de la mar, que siguen siendo el elemento determinante en el desarrollo de las pesquerías.

Vidal MATE y Concha H. CARAZO
Fotos: Luis ALONSO



GUARDIA CIVIL DEL MAR

UN PROYECTO

CON

POLEMICA





Teniente-general Sáez de Santamaría, director general de la Guardia Civil.

«Serán ejercidos por la Guardia Civil: la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones administrativas y el ejercicio de las funciones de policía en el mar territorial». Así reza el artículo décimo del Proyecto de Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado que el Gobierno ha remitido a las Cortes para su tramitación Parlamentaria. En otras palabras: ya está aquí la Guardia Civil del Mar. Dada la importancia del proyecto, HOJA DEL MAR ha querido recoger las diversas opiniones del sector marítimo-pesquero. De todas las organizaciones consultadas por esta revista, sólo ANAVE y las consejerías de Pesca de las Comunidades Autónomas de Canarias y el País Vasco declinaron la invitación.





CARLOS VERDERA

(representante de la UGT de la Marina Mercante)

La creación de la Guardia Civil del Mar por parte del Ministerio del Interior supone una mayor dispersión en la confusa situación en la que se encuentra el sector.

Este sindicato ha venido reivindicando desde siempre la necesidad de unificar criterios y reconducir las distintas competencias del sector, que se encuentran repartidas entre prácticamente todos los ministerios, creando de una vez por todas un Ministerio o Secretaría que unifique la Administración marítima.

Es evidente que este Proyecto de Ley viene a contradecir nuestro propósito. De ahí que estemos en desacuerdo total con él. Pero no solamente por los motivos anteriormente expuestos: la creación de este servicio incrementa de forma innecesaria y ostensible el gasto público y duplica las competencias propias del servicio de vigilancia aduanera, cuya experiencia y eficacia en el ámbito marítimo ha sido cumplidamente probadas.

Por otra parte, la Guardia Civil no posee la cualificación técnica necesaria para desarrollar actividades en el ámbito marítimo, por lo que, o bien tendría que crear escuelas especiales (lo que sería absurdo, pues ya existen), o bien debería contratar personal civil capacitado, que quedaría subordinado a la autoridad militar, lo que tampoco tiene sentido.

Nos sorprende también la falta de coordinación entre los diversos ministerios. Comprobamos que el del Interior ha ignorado y descalificado a la Comisión Interministerial creada por el Consejo de Ministros para el estudio y reforma de los órganos de la Administración y la unificación de competencias. Los trabajos de la comisión han finalizado y sus resultados han sido elevados al Ministerio de la Presidencia que, al parecer, ha hecho caso omiso de ellos.

JOSE ENRIQUE FERNANDEZ PEREZ

(secretario nacional del Sindicato Galego de Traballadores do Mar, SGTM, integrado en la INTG)

El SGTM-INTG, respecto a la posible creación de un Cuerpo de la Guardia Civil del Mar, no puede estar de acuerdo, por ser un cuerpo militarizado, que entendemos debe ser suprimido, por su carácter antipopular y sus connotaciones represivas. Como central sindical nacionalista

gallega, nosotros estamos por la creación de un Cuerpo civil, por supuesto armado, que se dedique a la vigilancia en el mar y dependa totalmente del gobierno gallego. Además de estas consideraciones de principio, de carácter político, es importante también tener en cuenta que de poco vale un sistema policial si no cuenta con la instrucción y el apoyo popular debidos. Por tanto, creemos que debe estar compuesto por gentes con arraigo local y con una actuación cercana al pueblo. Esto es imposible en un Cuerpo como la Guardia Civil, que no goza de estas características, sino más bien de todo lo contrario.

ANDONI LERCETUA

(secretario general del Sindicato Libre de la Marina Mercante)

Qué debemos decir, si hablamos idiomas distintos. Si cuando la patronal habla de libertad está pensando en «la zorra libre en el gallinero libre», mientras que para nosotros la libertad tiene una traducción diferente. Hablar en es-



tas condiciones de la Guardia Civil del Mar, siendo un cuerpo militarizado con muy poco de civil, nos lleva a una confusión de términos similar a la que hacíamos referencia al principio.

No estaría mal que los Cuerpos de Seguridad del Estado cambiaran sus funciones. Que se dedicaran, por ejemplo, a inspeccionar navieras, buques, etcétera (ya que se dice que sólo hay 58 inspectores para toda España), de cara a garantizar la seguridad y evitar tantos accidentes marinos de tan trágicos resultados. Con ello el Estado ahorraría mayores gastos que los que comporta la creación de nuevos cuerpos y no despilfarraría lo que tiene e infrutiliza. Pero aquí de nuevo volvemos a hablar en diferentes idiomas.

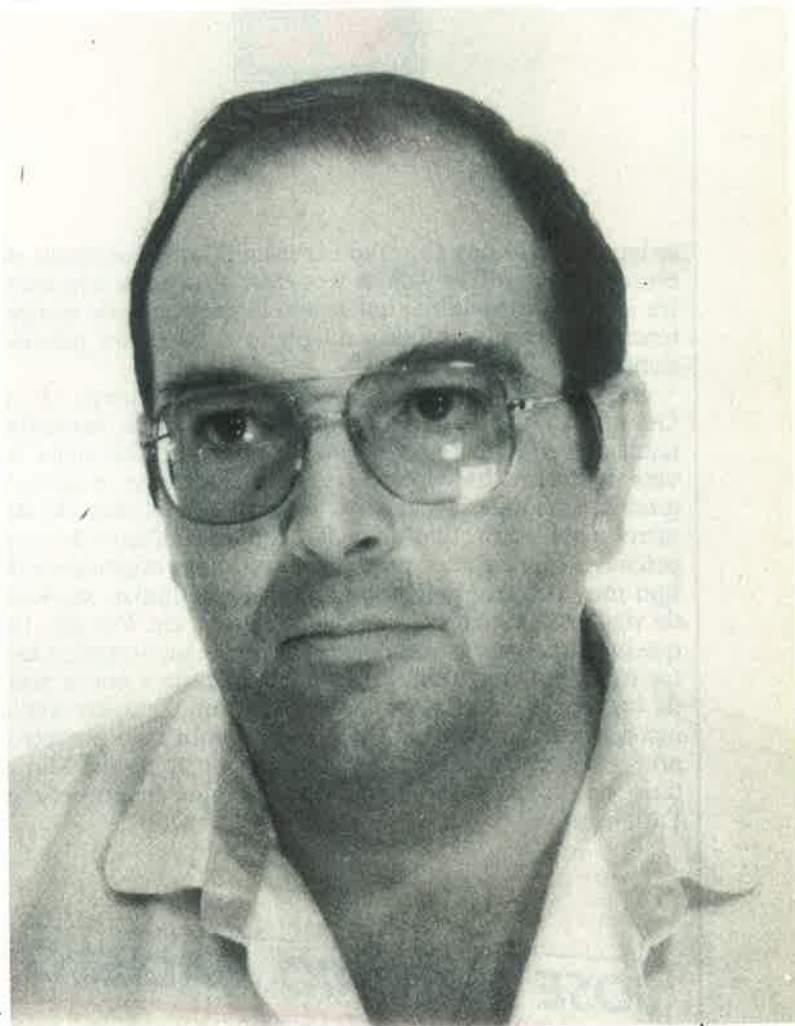
¿Hasta dónde sabemos de esa Guardia Civil del Mar incluida en el nuevo proyecto de Fuerzas de Seguridad del Estado, si no tenemos copia del proyecto de Ley, si no se nos consulta a la hora de su elaboración, si además supone un aumento de los órganos de la Administración con competencias en el sector marítimo, causa de muchos de los males de los marinos? Estando como estamos por la desmilitarización de las Comandancias de Marina y por la transferencia de sus funciones a un cuerpo civil, ¿cómo vamos a aplaudir esta nueva militarización que presuponemos fatal, inútil y regresiva?

FERNANDO MUÑOZ PEREZ

(presidente de la Asociación de Capitanes y Jefes de Máquinas del Servicio de Vigilancia Aduanera del Ministerio de Economía y Hacienda)

La creación de la Guardia Civil del Mar forma parte de una amplia estrategia destinada a consolidar el monopolio militar en el ámbito marítimo, ya que el nuevo Cuerpo y la Armada se repartirían el conjunto de las competencias propias de los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y Agricultura, Pesca y Alimentación. Estos, inexplicablemente, han renunciado hasta ahora a ejercerlas directamente, y han cedido las embarcaciones con cargo a sus respectivos presupuestos (Marina Mercante y Pesca) a la Armada.

De igual modo se está tratando de eliminar el Servicio de Vigilancia Aduanera, dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda (más concretamente de la Dirección General de Aduanas), que es el único con competencias del Resguardo Fiscal del Estado en el mar territorial y que dispone de embarcaciones manejadas por tripulaciones totalmente civiles, con carácter de «agentes de la autoridad», con plenos poderes para perseguir, capturar, detener y poner a disposición de los tribunales correspondientes a los responsables de todas aquellas infracciones administrativas o delitos que se cometan en la mar territorial. Estamos además en condiciones de dar, con la oportuna información de los distintos Cuerpos de Seguridad, plena cobertura al servicio



policial, sin necesidad de recurrir a innovaciones arriesgadas y necesariamente costosas.

Percatados del significado y alcance de tal maniobra, los marinos civiles hacemos un llamamiento a los poderes públicos de este país para que no se cometa el error histórico de aprobar, en pleno «cambio», un proyecto regresivo impropio de un país comprometido con Europa, en la que no existe nada semejante.

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS

(AETINAPE)

AETINAPE entiende que la creación de la Guardia Civil del Mar es contraproducente y anacrónica. Creemos que es muestra de la descoordinación de la Administración, si tenemos en cuenta que una de las viejas aspiraciones de todo el sector marítimo español es la de recuperar para los marinos civiles todo lo concerniente a las competencias puramente civiles. Por ello, es todavía más sorprendente que

se haya creado una Comisión Interministerial encargada de estudiar alternativas válidas y operativas acordes con nuestra identidad marítima, que eviten la dispersión de competencias y creen un modelo adaptado a los países pertenecientes a la CEE.

AETINAPE rechaza la creación de un Cuerpo de la Guardia Civil del Mar encargada de tareas que, incuestionablemente, deben estar en manos de los profesionales civiles del sector. Entendemos que esta medida no es sólo regresiva, sino que, además, va a anquilosar el deseado desarrollo del sector. Ello sin contar con los conflictos de competencias que podrían producirse con otros organismos de tipo muy diverso: policías autónomas, Cofradías, servicios de vigilancia aduanera, Marina de Guerra, etc. Por ello, los que luchamos por la justa recuperación de un auténtico sector marítimo civil totalmente desmilitarizado y por la rápida ordenación del sector, contando inexorablemente con la incorporación de los titulados a este ambicioso proyecto, nos movilizaremos para que esta grave medida del Ministerio del Interior se corrija antes de que la apruebe el Parlamento.

JOSE ANTONIO MADIEDO

(Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, COMME)



La solución que se pretende dar al problema de la vigilancia de nuestras aguas territoriales nos parece, en principio, producto de una inercia que hubiésemos deseado superada. El Proyecto de Ley enviado al Parlamento altera sustancialmente los planteamientos formulados desde el advenimiento de la democracia, tanto por su contenido como por lo sorpresivo del procedimiento utilizado.

Se trata de una decisión unilateral, no compartida por las representaciones realmente marítimas que forman parte de la Comisión Interministerial ocupada del estudio de la reforma de la Administración Marítima. Los trabajos de ésta no han concluido. Por tanto, no se dispone de las propuestas administrativas que deberían servir de base a la decisión que adopte el Gobierno sobre este asunto.

Es de suponer que la reflexión y el buen saber y entender impulsen a los poderes públicos a la recuperación de la cordura necesaria para alumbrar un modelo marítimo que se homologable con los de la Europa Comunitaria.

DIRECCION GENERAL DE LA GUARDIA CIVIL

Según fuentes de la Dirección General de la Guardia Civil, la creación de este Cuerpo responde a una necesidad real de incrementar la vigilancia en el área de las tres millas costeras. Se trata de dar continuidad a lo que se realiza en tierra en materias tales como la lucha contra el tráfico de droga y el contrabando. Se considera que el actual sistema no era para la Guardia Civil lo suficientemente operativo en cuanto sus funciones se centraban en perseguir el contrabando o la droga en la costa, pero sin posibilidad de actuar sobre la organización que opera en el mar. Para ello se hace indispensable poseer medios superiores a los que existen en la actualidad.

La Guardia Civil de Mar, cuya creación se prevé en el proyecto, según esta Dirección General, será de gran utilidad para los pescadores, pudiendo acometer los servicios de vigilancia que les confiera la normativa, así como las actuaciones de apoyo que sean sugeridas desde las Cofradías de pescadores.

La Dirección General de la Guardia Civil rechaza categóricamente las acusaciones sobre lo que supondría este nuevo Cuerpo para la militarización del mar. «Hay Guardia Civil —señalan— en los pueblos, en las carreteras, en labores de vigilancia policial, y no por ello, esos ámbitos están militarizados...»

MIGUEL MANAUTE

(consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía)

La situación de la vigilancia marítima está absolutamente en precario y, por tanto, cualquier medida que se tome para reforzarla y mejorarla es para nosotros positiva. No



olvidemos que el 40 por 100 de la recuperación de nuestros recursos marítimos depende de la vigilancia. Por tanto, para nuestra comunidad es de vital importancia que se controle la seguridad de nuestras aguas territoriales. No importa el hecho de que la vigilancia sea civil o militar, sino de que esté a cargo de cuerpos dotados de los suficientes medios para controlar el contrabando y vigilar por la seguridad del sector pesquero.

JULIAN GARCIA

(coordinador general de la Coordinadora de Estibadores Portuarios)

Por lo que conocemos de este Proyecto, todavía no está definido si el cuerpo encargado de esa vigilancia hasta las tres millas va a ser militar o civil. Entendemos que la defensa exterior corresponde al Ejército. Con respecto a la zona costera a la que se refiere el Proyecto, no aceptamos que sea competencia militar. Entendemos que debería hacerse cargo de esa vigilancia una fuerza profesional desmilitarizada. Si reuniera estas características la Guardia Civil del Mar, no tendríamos ninguna objeción a su creación.



MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69



Télex: 46483

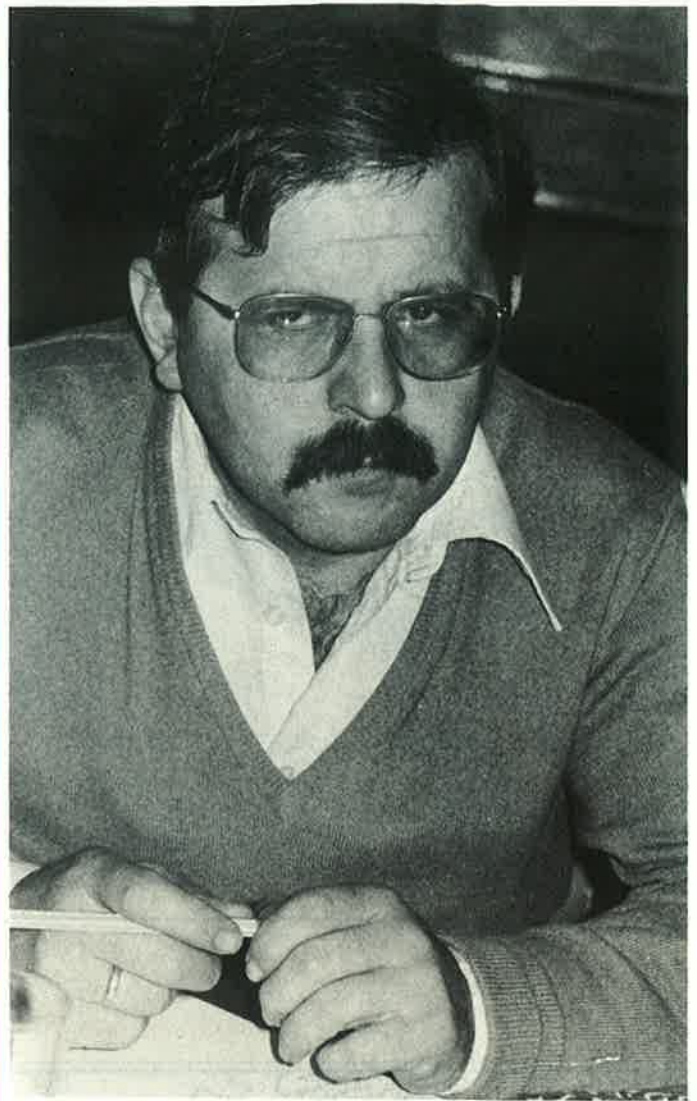


Apartado 249

ELADIO CARRERA

(secretario general de la Federación de Puertos y Aduanas de la UGT)

Sobre el proyecto tenemos una información muy escasa. En principio parece que se quiere diversificar aún más la vigilancia en el mar con responsabilidades y competencias separadas en materias como fiscalidad, pesca y contaminación. Las justificaciones oficiales se basan principalmente en la necesidad de luchar de forma coordinada contra la droga y el contrabando en general. Pero nos parece muy extraño que se tomen decisiones como ésta antes de que haya finalizado sus trabajos y realizado sus propuestas la Comisión interministerial creada hace más de medio año para lograr una mayor coordinación. Las razones relativas a la droga y el contrabando no nos parecen suficientes. Cualquier salida debería partir de una unificación de competencias.



ROBERTO ALONSO UCHA

(secretario general de la Federación del Mar de CC. OO.)

La Federación del Mar de CC. OO., ha venido planteando de una forma constante la necesidad de que el marco jurídico que regule la actividad del sector pesquero y marítimo esté arropada con instrumentos que garanticen su cumplimiento, mediante una Ley de sanciones que fuerce a los posibles infractores a no transgredir las normas de una vigilancia eficiente y eficaz. Este último aspecto es el más importante de cara a poner fin a la situación de caos, que persiste en algunos sectores marítimos y conseguir que la realidad del Estado de Derecho alcance también a nuestras aguas jurisdiccionales.

Esta Federación considera imprescindible que el nuevo cuerpo de vigilancia esté compuesto por profesionales de la

mar que conozcan y dominen el medio; que sea un organismo de carácter civil, desmilitarizando de forma absoluta un sector como el marítimo-pesquero, cuya evolución y desarrollo se ha visto condicionado por estar bajo la tutela de instituciones de carácter militar. Por ello, y aun reconociendo que la profesionalidad de la Guardia Civil del Mar puede ser la adecuada, nos pronunciamos en contra del proyecto del gobierno, debido al carácter militar que tiene ese Instituto.

JOSE SANTOS

(representante de CC. OO. en las Juntas de Puertos)

Para CC. OO. estuvo siempre muy claro que la Marina de Guerra no debía tener misiones de vigilancia en cuestiones relacionadas con la actividad costera. En el caso de este proyecto, seríamos favorables a la creación de la Guardia Civil del Mar siempre que no estuviera militarizada, que tuviera simplemente competencias de Policía civil.

El problema principal radica en la urgencia de una estructura que ponga fin a la anarquía actual.



Talleres Mecánicos OSA



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

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



UNA GRUA MARINA HAD-VOLMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

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



LA GRUA MARINA HAD-VOLMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

Una grúa HAD deja la cubierta despejada y puede trabajar sin límites en todos los sectores.



LA GRUA MARINA HAD-VOLMAN AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS

Con la Grúa Marina HAD a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el centro de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de tirar la captiva. Las roldanas para los cables de arte van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua se cruja que tenía lugar en las anteriores condiciones, requiera una considerable compensación mediante el timón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

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



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



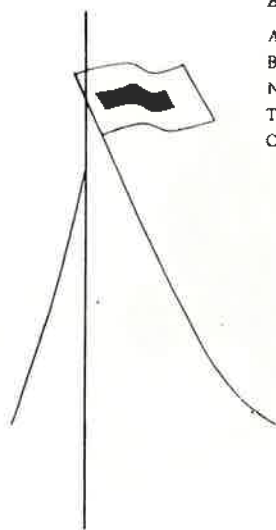
CLEMENTE MUÑIZ GUARDADO

(presidente de la Federación Nacional de Cofradías)

En principio, y solamente tomando como referencia lo publicado en la prensa, debo decir que es una novedad. He recogido la opinión de varias Cofradías y la impresión generalizada es que han recibido la noticia con satisfacción: se confía en la Guardia Civil. Ello no quiere decir que estemos descontentos con el sistema actual en esta materia; pero la verdad es que en ocasiones han faltado medios. La creación de la Guardia Civil del Mar es una experiencia que no sabemos cómo va a resultar. En las Cofradías se confía que se intensifique la vigilancia. Hay muchos robos en los barcos y el aumento de la vigilancia puede ser positivo.

Entiendo que la actuación de este Cuerpo hasta las tres millas de la costa no supone una militarización del mar. Creo que puede ser más eficaz para el sector pesquero. Las Cofradías tienen confianza en que sea así.

MARITIMA DEL NORTE, S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS:

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

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

FLOTA PROPIA

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

FLOTA GERENCIADA

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

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 IIT

CRAVE

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



«GALICIA NO PUEDE QUEDARSE ATRAS»

Después de tres años al frente de la Dirección General de Ordenación Pesquera, cargo que abandonó para ser candidato a la presidencia de la Xunta de Galicia por su partido, Fernando González Laxe realiza a lo largo de esta entrevista un balance de su gestión.

Por Concha H. CARAZO

QUE se siente al abandonar la Dirección General de Ordenación Pesquera después de estos tres años de intenso trabajo?

—La verdad es que me voy con cierta nostalgia. No me resulta fácil dejar un sector en el que he trabajado casi quince años de mi vida. Es difícil, sobre todo, dejar atrás estos tres últimos años, en los que he podido transformar en realidades aquellas ilusiones y utopías de mis años de estudiante. De joven, uno piensa en cómo se podrían arreglar los problemas de un sector. Yo tuve la suerte de contar con esa oportunidad el seis de diciembre de 1982, cuando el Gobierno socialista me encargó la dirección del sector pesquero.

Pero, aunque me voy con nostalgia, también lo hago con la tranquilidad de haber cumplido satisfactoriamente con mi deber, en la medida que los presupuestos que, tanto el Gobierno como yo, nos habíamos marcado, se han realizado en su totalidad. El sector pesquero español goza actualmente de una vitalidad como nunca ha tenido y, además, está perfectamente coordinado con la Administración. En consecuencia, y a pesar de esa nostalgia, digo lo mismo que aquel famoso general de la Segunda Guerra

Mundial: «Algún día volveré». Y este volver es por el cariño, por la compenetración, por el propio impulso que da la gente del mar. Uno se queda prendado, enamorado y drogado por la vida marinera. Creo que no he defraudado a las gentes del mar, ni ellas a mí. Por eso, pienso en la vuelta. Una vuelta que no sé cuando será, pero que ya está en la mente.

—Da la sensación de que usted ha puesto en marcha muchas cosas, pero que ha terminado muy pocas. ¿No hubiera sido mejor haber continuado su labor hasta el final?

—No hay ningún problema. Las bases del trabajo ya están creadas. Está perfectamente enfocado el programa de ordenación, organización de barcos y de la flota; el problema de los mercados; los cultivos marinos; las empresas pesqueras conjuntas; la campaña de relaciones internacionales y la adhesión a la CEE.

Es probable que, cuando me vaya, sólo se me recuerde como el hombre que negoció con el Mercado Común. No puedo estar de acuerdo con eso. Mi gestión se puede recordar por cosas mucho más importantes. A mí me parece más relevante la ordenación de los caladeros y el haber propiciado que se creara un grupo de jóvenes universitarios dedicados a la pesca. Por ejemplo, ya están presentados

«Me voy con mucha nostalgia, pero creo que algún día volveré»

en el Ministerio del Interior los estatutos de la Asociación Española de Ciencias del Mar. La pesca tiene que estar a nivel universitario y conectada con el mundo de la investigación aplicada.

—¿Cómo valora el hecho de que importantes grupos del sector, habitualmente enfrentados a la Administración, hayan asumido los recientes cambios con tan escasas tensiones?

—Esto sucede así porque los cambios se han hecho sin crispación. En el sector pesquero existía una cierta acracia. La gente del mar necesitaba confianza en sí misma para poder arrancar. La gente del mar se sentía aislada, marginada, y demandaba apoyo para salir adelante. Ahora nos encontramos con que es el propio sector el que defiende sus propios postulados. Antes, en el sector se pensaba individualmente; ahora, en cambio, se tiene la suficiente confianza y libertad como para analizar lo que se hace bien o mal. No se me oculta que quedan unos pocos que prefieren ir por libre, con la creencia de que así ganarán más, pero el gran cauce del río va por otro lado.

—¿Qué ha cambiado en usted mismo y en el sector estos tres años de trabajo?

—El sector ha cambiado mucho. Los que antes tenían miedo a la Administración, porque pensaban que había que halagarla para conseguir beneficios, han perdido ese temor. Actualmente, existe un trato igualitario y respetuoso para todos. Yo entro en las cofradías como si fuera un pescador más y a mí se me recibe con el reconocimiento del cargo que ostento, pero sin el boato que existía anteriormente.

En cuanto a mi persona, creo que no he cambiado. Tengo el lema de ser fiel a mí mismo, aunque, como es lógi-

co, he adquirido mayor responsabilidad, porque de mí dependen 110.000 personas. También tengo un mayor distanciamiento mental en algunas cuestiones porque cuando se decide hay que analizar bien y enfocar correctamente los problemas.

—Pero, esa transformación en el sector ¿se debe al cambio de personas o de estructuras?

—Es un cambio de toda la Administración. Esta es una Administración abierta. No hay ningún tipo de secretos. Todo es prácticamente público y a la gente se le explica el porqué de las cosas, y cuál es el camino a seguir. Desde el primer momento, elaboramos la documentación con el diseño de un calendario de la política pesquera. Todo ese programa se ha cumplido de forma escrupulosa. Esto ha originado que el sector, tradicionalmente escaldado por las promesas que no se cumplían, haya empezado a confiar, porque todas nuestras propuestas están ya en el Boletín Oficial del Estado.

—El colectivo pesquero se ha quejado siempre de su mala situación y, de hecho, su imagen pública es habitualmente conflictiva. ¿Cómo está en realidad?

—Efectivamente, las gentes del mar han padecido unos años de profunda crisis. Han estado incluso al borde de la quiebra. Pero ya en el año 1983 comenzaron a mejorar los resultados en términos generales. En 1984, el sector ha obtenido beneficios. El valor de la pesca desembarcada durante los últimos dos años y medio se ha incrementado en un 22 por 100, lo que, en términos económicos, significa, descontado el IPC y deducidas las amortizaciones, que todavía queda una franja de beneficio. Y la mejor prueba de que existe beneficio es que

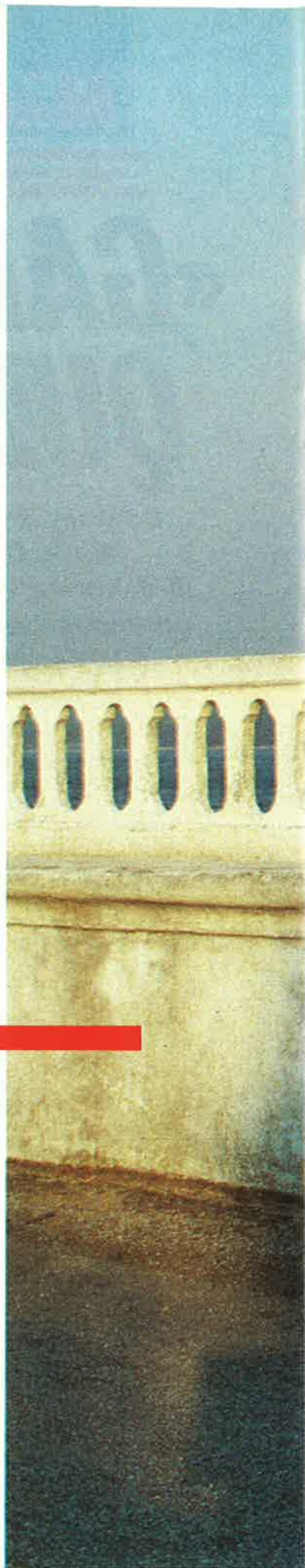
durante este primer semestre del año se ha abordado la construcción de 80 barcos de pesca por un valor de 22.000 millones de pesetas, que están siendo financiados por el crédito oficial.

En consecuencia: si un sector invierte en un semestre 22.000 millones de pesetas, es decir, el 10 por 100 del valor de toda la pesca desembarcada, eso significa que algo va bien. Yo no conozco a nadie, a no ser que esté loco, que invierta mil millones de pesetas en barcos si sabe que a los seis, siete o diez años no podrá amortizarlos. Esa es la mejor garantía que puedo dar de que el sector goza de buena salud.

Ciertamente, habrá algunas empresas a las que les vaya mal, pero eso es un problema de planteamiento empresarial, no es un problema de la Administración. La Administración no tiene por qué amparar a las 10.000 empresas que hay en España. Tendrá que amparar al sector pesquero en general y darle las condiciones

FERNANDO GONZALEZ LAXE

Nació en La Coruña. 33 años, casado, con dos hijos. Doctor en Ciencias Económicas. Miembro de las Ejecutivas de la UGT y del PSOE en Galicia. Ex director general de Ordenación Pesquera.





objetivas para que pueda trabajar, faenar y tener un precio garantizado, generando unos ingresos suficientes. En ese sentido, las cosas van bien.

—Sin embargo, sigue siendo un sector fuertemente subvencionado.

—No, lo que sucede es que antes estaba subvencionado de forma discriminada. Los ricos tenían subvenciones, los menos ricos tenían algunas y los que no eran ricos, es decir, la pesca de bajura, no tenía ninguna subvención. En estos momentos, la pesca de bajura dispone de ayudas, los que están en el medio cuentan con algunas y los que tienen más autonomía —las empresas más fuertes—, apenas cuentan con apoyo oficial. Es decir, se ha aplicado un criterio distributivo.

La pesca de bajura necesita subvenciones porque tiene ingresos menores y vive exclusivamente de la pesca. Por ello, tiene unas ayudas de hasta el 30 por 100 a fondo perdido, que pueden utilizar para todo tipo de reparaciones, mejora de artes, adquisición de pertrechos y modernización en buques... Al mismo tiempo, se han establecido mecanismos para que las siete especies protegidas tengan un precio mínimo garantizado, lo cual significa que los costes de embarcación estén más o menos subvencionados de entrada, también cuenta con respaldo el gasóleo: 11,65 pesetas, que es el tope que se puede conceder.

—A pesar de ese panorama, algún problema heredará su sucesor...

—Dentro de los compromisos adquiridos y de las ilusiones que yo me había marcado, es cierto que quedan algunas cosas por hacer. Por ejemplo, el decreto que regule la pesca de arrastre en el Mediterráneo. También queda la acomodación, en el transcurso de los próximos tres meses, de las estructuras pesqueras españolas a las normas comunitarias. Es decir, que hay que elaborar el programa para que nuestra flota de pesca esté en condiciones de recibir la prima pre-adhesión de la Comunidad, que está cifrada en 28,5 millones de ECUS, o lo que



es lo mismo, en 3.500 millones de pesetas. Este programa tiene que estar presentado en Bruselas antes de que termine el año.

—Entre los problemas que ha tenido que afrontar a lo largo de estos casi tres años, ¿cuál ha sido el de más difícil resolución y cuál el más importante?

—Yo creo que el más importante era el que tenía la flota de bajura con los precios. Al final, lo que busca el pescador es garantizarse unos ingresos suficientes y dignos para mantener a su familia. La vieja reivindicación de la bajura de fijar unos precios mínimos de garantía se ha satisfecho ya con siete especies.

El problema más difícil de afrontar quizá haya sido el de

la ordenación de todo el caladero nacional y del censo de los barcos. Se han informatizado los datos, a fin de que las subvenciones no fueran a parar a barcos parados, o incluso hundidos que, sin embargo, figuraban como censados. Otros resultados positivos han sido la Ley de Cultivos Marinos, la participación española en la FAO, en la Conferencia del pasado año, y, cómo no, la reunión de la Toja, efectuada a instancias del gobierno español, tras la propuesta hecha por el Rey Juan Carlos en Roma.

—A pesar de que su gestión sea positivamente valorada, y usted está orgulloso de ella, no se le ocultará que en Galicia existe un fuerte descontento con respecto a la forma en que la

pesca gallega va a quedar tras el ingreso en la CEE.

—Cada uno es libre de opinar lo que quiere, pero me gustaría que la gente que se pronuncia en contra sepa de qué está hablando. Sólo pido que se lea, por lo menos, el Tratado de Adhesión y que se comprenda. No es fácil encontrar personas que lean y entiendan el complicado lenguaje comunitario. Si se quiere hacer demagogia, se puede hacer; pero si hablamos con rigor y seriedad, es un hecho cierto que España ha ganado con el Mercado Común y que los acuerdos sobre pesca han quedado muy equilibrados.

Cuando encuentras un tratado que lleva funcionando varios años, y cuando se lleva un cierto retraso en determi-

nados sectores, es lógico que se quiera salir beneficiado en todo. En algunas cosas se puede, y en otras no. Por eso pienso que hemos conseguido un buen equilibrio. El gran esfuerzo que tenemos que hacer ahora todos, y los gallegos en especial, es no quedarnos rezagados. Si Galicia se queda parada e inmovilizada y el resto avanza, entonces será muy difícil integrarse en el proceso general. El Tratado es razonable y no perjudica a nadie. Deberá suponer un estímulo global, Galicia incluida.

—Pero para aquellos que, según usted, no han entendido el Tratado, ¿podría explicar cómo queda el sector pesquero gallego tras el ingreso en la Comunidad Económica Europea.

—Para la pesca de bajura,

«No me gustaría que me recordaran sólo por la negociación europea»

últimos tres años. Hay un efecto-tope que funciona como una señal de alarma en el momento que se superen los límites fijados y que actúa como mecanismo de control.

Finalmente, en cuanto a las empresas pesqueras conjuntas, el Tratado de Adhesión establece un plazo de siete años para elaborar una nueva legislación adaptada a nuestro país, porque es el que más empresas conjuntas tiene: concretamente 118, con 200 barcos, en tanto que la CEE sólo tiene tres.

—Independientemente del resultado de las próximas elecciones gallegas, ¿seguirá usted vinculado a las cuestiones relacionadas con el mar?

—Efectivamente, mi vinculación con el sector pesquero será permanente, porque, aunque un gobernante trate todos los temas, siempre tiene uno favorito. El mío es la pesca. El problema más importante en Galicia, que es competencia exclusiva del gobierno autónomo, es el del marisqueo. No lo ha resuelto. Ni siquiera lo ha abordado, para

evitar su costo político, ya que es un tema que genera conflictos. Sin embargo, esta Comunidad necesita la reordenación del marisqueo. Será la primera cuestión que yo aborde, sea cual sea el puesto que ocupe en el futuro dentro de las instituciones autonómicas gallegas.

—Dentro de los resultados de la Conferencia de Ministros de Pesca celebrada en La Toja, parece que se han suavizado tensiones con Marruecos y Mauritania, de cara a las futuras relaciones pesqueras, y que se han sentado bases de cooperación más estrecha con América Latina. ¿Cuáles han sido los resultados reales de esta Conferencia?

—Para los próximos meses tenemos pendientes conversaciones con Argentina, Brasil y Uruguay, de las que pueden salir acuerdos encaminados, fundamentalmente, a la instalación de redes de frío. También hay conversaciones con México, porque los mexicanos están muy interesados en la experiencia mejillonera de Vigo y en las campañas del FROM, así como en la industrialización y comercialización interna de los productos del mar. Con estos países, la cooperación va encaminada hacia las redes industriales, ya que los acuerdos de pesca interesan menos, dadas las dificultades de nuestros barcos para pescar en zonas tan lejanas.

Las relaciones con Marruecos y Mauritania han mejorado en estos días. Yo, en ese asunto, lo único que puedo hacer es recordar la frase que pronunció el ministro marroquí de Pesca, en la última reunión privada con nuestro ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: «A partir de ahora no hablaremos como negociadores ni como políticos, sino como amigos».



la gran preocupación era que los buques comunitarios pudieran faenar en Galicia. Bueno, pues ningún barco comunitario entrará a pescar en la plataforma gallega dentro de las 12 millas. Para la flota española que trabaja en aguas comunitarias, el porcentaje de licencias aumentará en un 60 por 100, con lo cual se incrementarán considerablemente las posibilidades de pesca en los caladeros comunitarios.

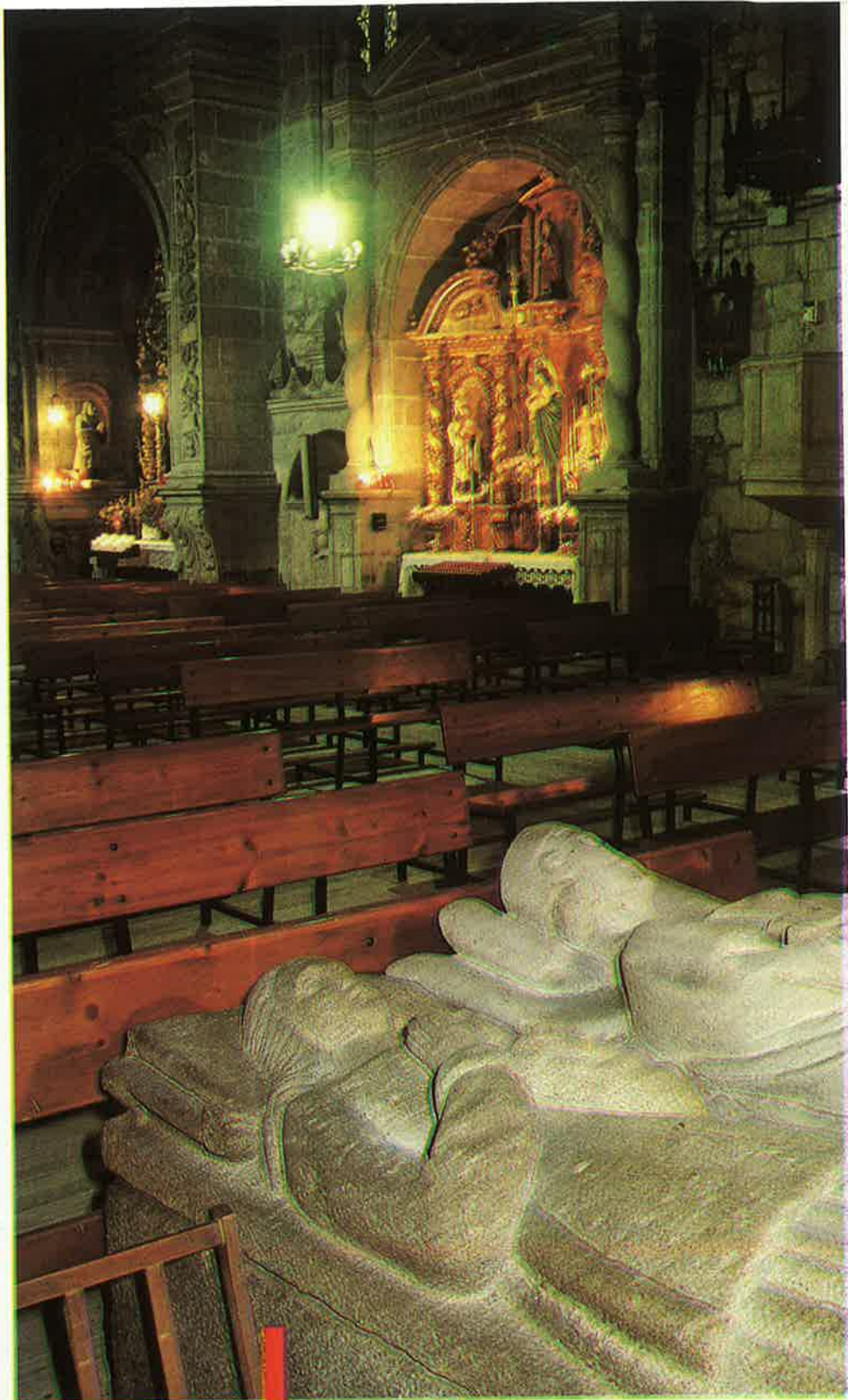
A partir de ahora, los acuerdos pesqueros con otros países serán gestionados por las autoridades europeas, con lo cual no se rompe el equilibrio. En precios, el máximo de exportaciones comunitarias hacia España, durante el período transitorio, nunca podrá sobrepasar la media de los

Pontevedra

LA NOBLEZA DEL MAR

Pontevedra es, sin duda, la vieja villa del mar de Galicia, que un día optó por olvidar sus muelles y embarcaderos. Es la antigua nobleza del mar que, sin saber ella misma quizá cómo, volvió la cara a tierra, dejando los fieros galeones varados en la arena para siempre. Queda en la memoria del mar pontevedrés la añeja y noble voz de Pai Gómez Chariño, señor de Rianxo, marino de espada y cantor de flores.





EL SEÑOR DE RIANXO

Pai Gómez Chariño, cuyo enterramiento en piedra es pieza admirable de arte, fue a la vez hombre de letras y armas, amores y batallas, en la mejor tradición feudal. Su sepulcro lo recuerda como ganador de Sevilla «en siendo de moros».

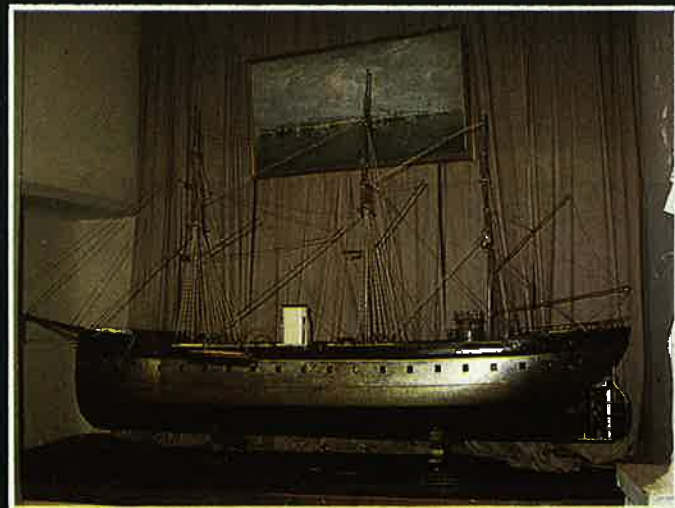
Pontevedra

LARGA NOCHE DE PIEDRA

la que Pontevedra vive sin mirar al mar, entre la memoria de viejos almirantes y la añoranza de míticos paraísos, venidos de la mano de descubridores, guerreros y mareantes. Desde el atrio de la colegiata de Santa María podrían alcanzarse las aguas de la ría con la vista: nuevas construcciones, bancos de arena y chimeneas de fábrica lo impiden.

POCAS ciudades o villas pueden presumir de ser patria y nación de un trovador del mar. Trovador del mar antiguo, el «mar maior» de los cancioneros medievales. En la iglesia de San Francisco de Pontevedra puede admirar el viajero —setecientos años después— la tumba del viejo señor de Rianxo, quinto Almirante de la Mar Océana, Pai Gómez Chariño, poeta y caballero feudal que «ganó Sevilla en siendo de moros», según atestigua y proclama la inscripción del sepulcro, y que cantó con hermosas palabras amores y navíos. *As frores do meu amigo / brissas van no navío...*, dice la dueña enamorada en una de sus composiciones. Eran las cinco flores de lis que ondeaban en el mástil de la nave capitana de los Chariño, navegantes y señores pontevedreses.

El enterramiento en piedra del señor de Rianxo en la iglesia pontevedresa es uno de los más hermosos monumentos funerarios medievales de Galicia, junto con el del señor de Andrade. Fernán Pérez, O Bo, en el convento de San Francisco de Betanzos, que reposa sobre las figuras del lobo negro y el jabalí, heraldos familiares de la nobleza betanceira. El Andrade mandó traducir al gallego la *Crónica Troiana*





de Benvist de Saint More, en el siglo XIV. El pontevedrés fue poeta del mar, trovador y guerrero, cantor de las ondas y saudades del navegante. Gentes de letras y armas, amores y batallas, en la mejor tradición feudal que, años más tarde, idealizaría y magnificaría el primer Renacimiento.

Pai Gómez Chariño nació en las rías bajas de Galicia, quizá en Pontevedra, donde residió, quizá en Rianxo, de donde también fue señor, y su nombre de caballero medieval figura con letras de oro en la mejor tradición de los poetas y almirantes gallegos: Soutomaior, Mariño, Matos, Jofre de Tenorio, Sarmiento de Gamboa..., todos ellos pontevedreses. Cuenta la tradición que Chariño mandaba las veintisiete naves de esta ría que rompieron las cadenas del puente de Triana, en la toma de Sevilla, que se ganó a los moros para el rey Fernando III. Muchos gallegos participaron activamente en aquella campaña, soldados y poetas, nobles, eclesiásticos y juglares. Chariño navegaba al lado del Almirante Bonifaz de la Armada de Castilla. Trajo honra y beneficios para su tierra, cartas y privilegios del rey, y es de entonces de donde procede la vieja costumbre de pasear en procesión el día de Corpus Christi la nave capitana por las calles y las plazas de la ciudad, según algunas interpretaciones, honra que los pontevedreses de ahora aún reconocen para con quien fue su almirante y señor.

O mar dá muit'e creede que non / se pod'o mundo sen el gobernar, canta el poeta en una de sus cantigas de amor. El mar es riqueza, fortuna, aventura y fuente de inspiración. El mar ofrece horizontes abiertos, vientos de libertad, caminos nuevos que no saben de puertas, fielatos ni fronteras. *En o mar cabe quant'i quer caber.* Mandaban en León y Castilla el rey Fernando, el rey Alfonso, el rey Sancho..., y en los muelles y atarazanas pontevedresas —aquellos que cantó el li-



Pontevedra

CANTAR AL AMOR MARINO

Y soñar con doblar el horizonte. El verso de Pai Gómez Charriño tiene la elegancia del gallego antiguo de los trovadores: culto, enamorado, con el suave perfume de las flores de una ofrenda: «Sobre do mar ven quen frores de amor ten...». Son canciones de amor medieval. Cantigas de amante-amigo.

cenciado Molina como los más grandes de este reino— se construían las más hermosas naves y galeras, unas veces para comerciar y otras para hacer la guerra contra el moro andaluz o las gentes normandas del norte. Así empieza la tradición de los mareantes y navegantes pontevedreses, señores de las rías desde el Miño a Finisterre, corsarios del Atlántico para la corona de España, descubridores de las Nuevas Indias y de Oceanía: Xoan de Nova, Sarmiento de Gamboa, Bartolomé y Gonzalo García de Nodal, Xohán Núñez, Gómez Catoira, Fernández Gallego, nombres señalados por la historia, y gentes anónimas también, marineros, grumetes, contra-maestres y pilotos de las tripulaciones atlánticas, mareantes del corso y de la sardina que aún hoy conservan la antigua memoria de lo que fueron, añoranza de los viejos paraísos, y salen cada año en procesión con sus centros y jerarquías en la onomástica del Corpus, que es la procesión de las antiguas cofradías, gremios y oficios.

Pontevedra es, sin duda, la vieja villa del mar de Galicia, que un día abandonó sus muelles y embarcaderos. Pontevedra—con sus pazos, plazas y devociones marineras— es la antigua nobleza del mar, que inició un día una extraña retirada de sus muelles y quedaron los viejos galeones varados en la arena para siempre: huérfanos,

Pai Gomes Charriño

Cantiga de amigo. Siglo XIII.

As frores do meu amigo
briosas van no navío.
E vanse as frores
d'aquí ben con meus amores!
Idas son as frores
d'aquí ben con meus amores.
As frores do meu amado
briosas van en o barco!
E vanse as frores
d'aquí ben con meus amores!
Idas son as frores
d'aquí ben con meus amores.
Briosas van no navío
para chegar ao ferido.
E vanse as frores
d'aquí ben con meus amores!
Idas son as frores
d'aquí ben con meus amores.
Briosas van en o barco
para chegar ao fossado.

E vanse as frores
d'aquí ben con meus amores!
Idas son as frores
d'aquí ben con meus amores.
Para chegar ao ferido
servir mi, corpo velido.
E vanse as frores
d'aquí ben con meus amores!
Idas son as frores
d'aquí ben con meus amores.
Para chegar ao fossado,
servir mi, corpo loado.
E vanse as frores
d'aquí ben con meus amores!
Idas son as frores
d'aquí ben con meus amores.

Alexandra Pinheiro Torres. *Antología de poesía trovadoresca gallego-portuguesa*. Lello/Irmao. Porto, 1977.

extraviados, ciegos. Así los dibujó Castelao. Son los últimos restos de una antigua y querida memoria, como la ceremoniosa Cofradía de Mareantes o la gran colegiata plateresca de Santa María, construida con los quñiones y dineros del mar, obra de Cornelio de Holanda en el XVI, orientada hacia el sol de Occidente. Desde el atrio de la colegiata se divisa el ancho horizonte de la ría, hoy semiculto tras las nuevas construcciones, los bancos de arena y las altas chimeneas de una fábrica de papel. Son los tiempos, que no perdonan.

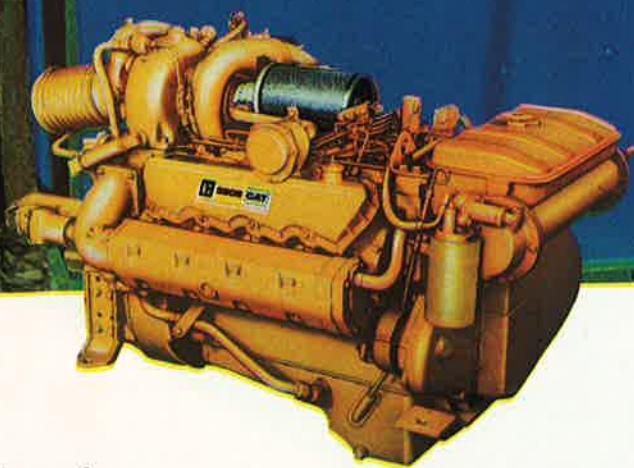
Pai Gómez Charriño, poeta y quinto Almirante del Mar, Adelantado Mayor del reino de Galicia, señor pontevedrés, murió de muerte violenta en la dehesa de Ciudad Rodrigo, lejos de su patria, en el otoño de 1295. Así lo dicen las crónicas. Lo mató un pariente a traición. Rui Pérez de Tenorio, por intrigas de la política. Nos dejó las hermosas canciones del mar medieval: cantigas de amor y de amigo en los Cancioneros gallego-portugueses, amores en el gallego antiguo de los trovadores, culto, elegante, enamorado, perfumado de flores como un viento cálido de travesía... *Sobre do mar ven quen frores de amor ten...* Su viuda, María Xiraldez, emparentada acaso con los viejos Mariño (aquellos cuyo mítico origen se remonta nada menos que al primer matrimonio entre un cristiano y una hermosa sirena), mandó labrar el sepulcro en los primeros años del siglo XIV, y hoy descansan los dos, uno al lado del otro, en la piedra antigua del convento franciscano. Larga y perenne memoria a los viejos admirantes, señores y poetas del mar.

Victor F. FREIXANES



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.

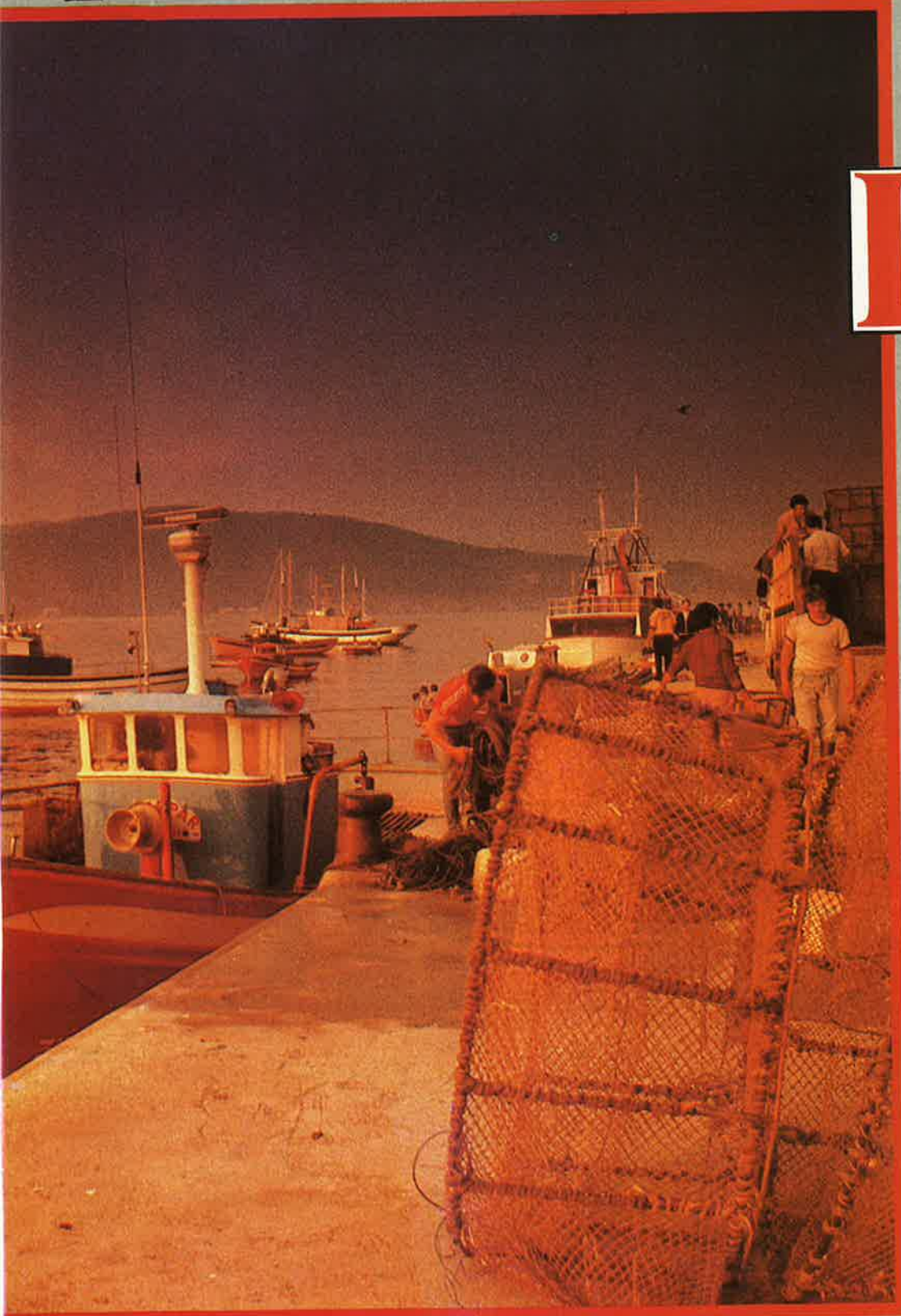
F I N I S

*Si Blas de Otero hubiera
llegado al extremo
de Finisterre, conocido su
historia y sus gentes,
contemplado sus
acantilados y su mar
en día de tormenta, si
hubiera asistido al
sobrecogedor espectáculo
del sol de destellos
rojos hundiéndose en
Occidente (¿occidere
no quiere decir «morir»?),
habría encontrado
una dimensión aún más
profunda para sus
propios versos: «Aquella
fiesta brava del vivir
y el morir. Lo demás
sobra». Recorremos a
ras de suelo una tierra que
es extremo del
mundo. Hablamos de un
pueblo que, a fuerza de
propio, es también
símbolo de toda la Galicia
marinera.*



LA MAGIA DE LA V

T E R R E



LOS romanos estaban convencidos de haberse topado con el fin del mundo: *Finis terrae*, dijeron. Pero, en realidad, ni siquiera habían llegado al punto más occidental de Europa: tanto el portugués cabo de Roca como el propio gallego de Touriñana, una pizca por encima de Finisterre, se adentran más en las aguas del Atlántico. En algo tenían perfecta razón: estaban pisando, sin duda alguna, el lugar más sobrecogedor de toda la costa europea. Allí donde la tierra se asoma sobre la mar infinita. Allí donde el océano muestra más abiertamente su furia irrefrenable. Allí donde la costa sabe cortarse a pico, encrespase, frenarse en seco. Allí donde el humano no puede sino parar su marcha, estremecerse, reparar en su propia pequeñez. Y sumirse en la inevitable reflexión última: el más allá, la razón de ser, el destino. La muerte. La del sol que se suicida en el horizonte. La propia.

Mirad Finisterre y acordaréis que nada hay de extraño en la reacción amilanada de las tropas romanas. Tal parece que ni siquiera fueron los primeros forasteros en sentirla: versos hay de Homero («La brillante lumbre del sol, arrastrando tras de sí la noche negra sobre la tierra de los fecundos senos») en los que más de uno ha creído hallar referencia al crepúsculo finisterrano y a la peculiar figura de los pro-

VIDA Y LA MUERTE

FINISTERRE

montorios de su cabo. Idéntica sensación recibieron innumerables visitantes posteriores, así que afrontaron el impresionante paraje. Nada en exceso alejado tampoco de las propias tradiciones de la población local, en permanente referencia a la mar brava, al sol —no por esquivo menos orgulloso—, al silencio, a la vida fugitiva.

Quiere la leyenda que el apóstol Santiago, flanqueado por San Pedro y San Juan, buscó asiento en las piedras de Finisterre para recordar la transfiguración de Jesucristo. Poco importa a estos efectos que los eruditos pongan en duda la presencia real del apóstol: no será menos cierto por ello que las peregrinaciones santiagueñas, retomando tradiciones peregrinas anteriores, creyeron en muchos casos obligado continuar su ruta hasta este borde del mundo

para asombrarse ante él y participar de las meditaciones fundamentales a las que el paisaje invita.

Sol, mar y tierra agreste se entrelazan en Finisterre —*Fisterra* le dicen en Galicia— para asentar un escenario propicio a ritos, magias y fantasías incontables. Las tradiciones cristianas, con frecuencia edificadas sobre las paganas anteriores, adquieren aquí tintes propios. Así la del *ara solis*, sobre la que los antiguos pobladores finisterranos rendían culto al Dios Sol, y que la cristiandad transformó en altar de su propia ceremonia. Así la mucho más reciente del Cristo de Finisterre, «el de la barba dorada», extraña figura de cuerpo blando y pelo humano que se venera en la iglesia parroquial, la cual —la hipótesis nos la refiere don Luciano Moreira Caracedo, cura párroco de

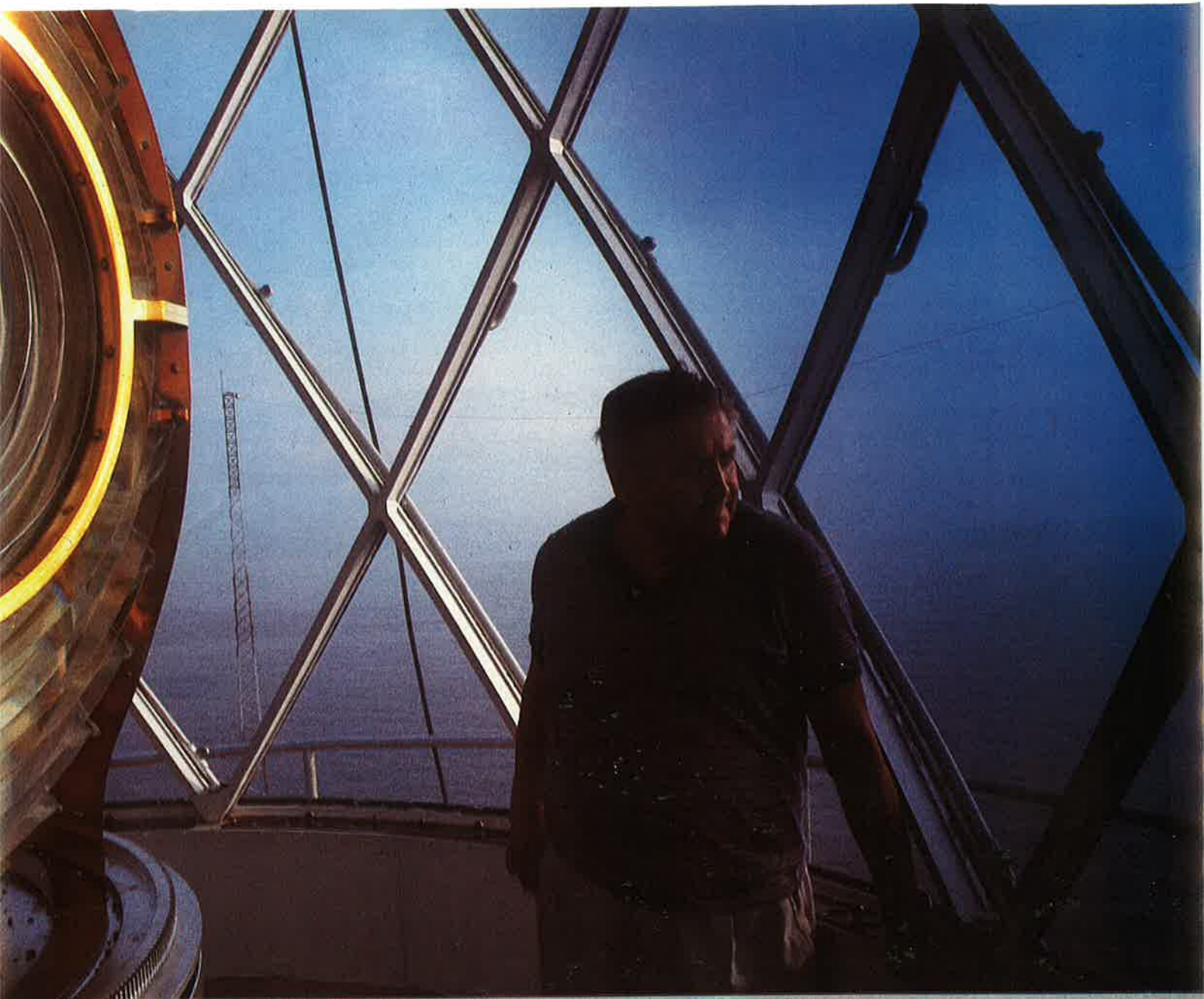
Finisterre— cuéntase que apareció sobre la mar, abandonada por un barco norteño, que no pudo despegarse de la costa finisterrana hasta que se desprendió de la imagen, prodigio que daría fe de la voluntad del Cristo de asentarse en esta tierra. Así también la de la roca en la que en lejana época se tendían las parejas para conseguir del Santo Guillermo el don de la fecundidad (eran otros tiempos), engendrando ante él, costumbre con la que acabó —dicen— una orden episcopal, tildándola de indecorosa...

Finisterre es, en realidad, una península estrecha, con el cabo en su extremo sur. A ese carácter de entrante en el mar le debe no poco de su misterio: la mar abraza la angosta tierra firme, confiriéndole un aire de crispada fragilidad, multiplicada por la amenaza de las rocas y ba-



Juan Carrosa Fernández, farero y teniente de alcalde de Finisterre, envía al mar señales destinadas a impedir la muerte. El faro de Finisterre es, sin duda, uno de los principales de la península ibérica. Bajo su protección, el puerto duerme en el atardecer del fin del mundo.

**FINISTERRE ES, SIN DUDA, EL LUGAR
MAS SOBRECOGEDOR
DE TODA LA COSTA EUROPEA**



jos que escoltan su borde. En el mar de dentro aparece el puerto de la villa de Fisterra, protegido por su dársena. Desde allí y hacia el interior, una larga ensenada que culmina en la Punta de Sardiñeiro y va a parar a Corcubión y el cabo Cée. En medio, la playa de Llagosteira (cuyo nombre habla de lago, no de langostas). Y prosiguiendo camino hacia el sur, islas, bajos y ensenadas. En fin, cerca ya de la boca del río Xallas, los breves pueblos de Ezaro y Pindo. El municipio de Finisterre reúne, junto al núcleo de población del mismo nombre, los agrupamientos humanos de Sardiñeiro y las dos parroquias de Duio, que nos devuelven en el tiempo otra vez hacia

la vieja Roma. En efecto, las dos parroquias en cuestión —San Martiño de Duio y San Vicente de Duio— evocan en su propio nombre la desaparecida Dugium, ciudad castreña que hubo de ser importante en sus días y que desapareció por razones oscuras bajo las aguas. La tradición popular ha conservado durante siglos la memoria de la ciudad hundida. George Borrow, el famoso y enigmático viajero inglés propagador de la Biblia protestante, escribe lo que le ocurrió en esta zona cuando la visitó en 1837:

«—¿Cómo se llama este pueblo? —pregunté a una mujer, al pasar por cinco o seis casas ruinosas en el recodo de la bahía, antes de

penetrar en la península de Finisterre.

—Esto no es un pueblo —dijo la gallega. Esto no es un pueblo, señor caballero; es una ciudad, es Duyo.»

No es esta vez leyenda: los hallazgos arqueológicos confirman que, en efecto, hubo allí otrora una urbe lacustre, asentada sobre la braña de Llagosteira.

Finisterre es hoy una población de unos 5.400 habitantes —unos pocos menos de derecho; algunos más de hecho— dedicada casi por entero a las labores pesqueras. Sólo cuenta con una decena de barcos grandes; el resto son pequeñas embarcaciones que explotan los caladeros próximos a la costa. De ellos obtienen sardina,

múgel, congrio, algo de merluza, abadejo... y, por supuesto, marisco: centollas, langostas, nécoras y percebes.

—Dinamita. La dinamita es nuestro problema principal —asegura Antonio Vilar Ramos, patrón mayor de la Cofradía de Finisterre. La pesca con dinamita está arruinando nuestros caladeros.

A Antonio Vilar le viene una sonrisa a los labios cuando nuestra conversación deriva hacia la lejanía histórica. El abogado Benjamín Trillo Trillo, autor de un minucioso trabajo sobre el pasado finisterrano, habla con entusiasmo de la llamada «silla de los Apóstoles», de las «piedras santas», de

FINISTERRE

las insculturas de San Guillermo, de las piedras coloreadas —con el vino del anacoreta, según dice la leyenda... Antonio Vilar, por su parte, vuelve una y otra vez a lo que le preocupa: lo que la mar da y deja de dar ahora («Piedras de esas hay por aquí a montones»), las leyes, las rivalidades... Abajo, en el bar, se juega al truco con señas y se bebe mate. ¿Argentina en Finisterre? Más bien al contrario —explica Ernesto Insua Oliveira, nuestro permanente cicerone por tierra de Finisterre. Y emerge el fantasma de la Galicia emigrante: en Argentina habrá por lo menos tantos finisterranos como en la propia Finisterre.

Finisterre, ella misma cruce de culturas, vive hoy momentos de opción fundamental, que marcarán sin duda su futuro.

—Ya no hay ese sentimiento de pescador que había hace veinte, treinta, cuarenta años. Entonces abundaba la pesquería, el futuro estaba en el mar, se pescaba bien. Hoy, en bastantes terrenos, las cosas han mejorado mucho: en materia de servicios, en la Enseñanza... Pero, tal y como estamos funcionando, hemos ido a parar a un callejón sin salida. El censo de marineros está saturado, la plataforma está más que saturada, cada año hay doscientos marineros más... En Cee hay una Escuela Profesional, pero nadie ha presionado para que allí pueda estudiarse la especialización pesquera. ¿Qué serán entonces nuestros hijos? ¿Secretarios, electricistas, mecánicos?

Hablan de la necesidad de contar con barcos más grandes, de buscar nuevos horizontes, de dejar reposar la escasa plataforma, de cortar —aunque duela— con la depredación abusiva de la costa. Buscan el modo de que el Finisterre marinero sobreviva. Y no dudan en cargar con las propias culpas:

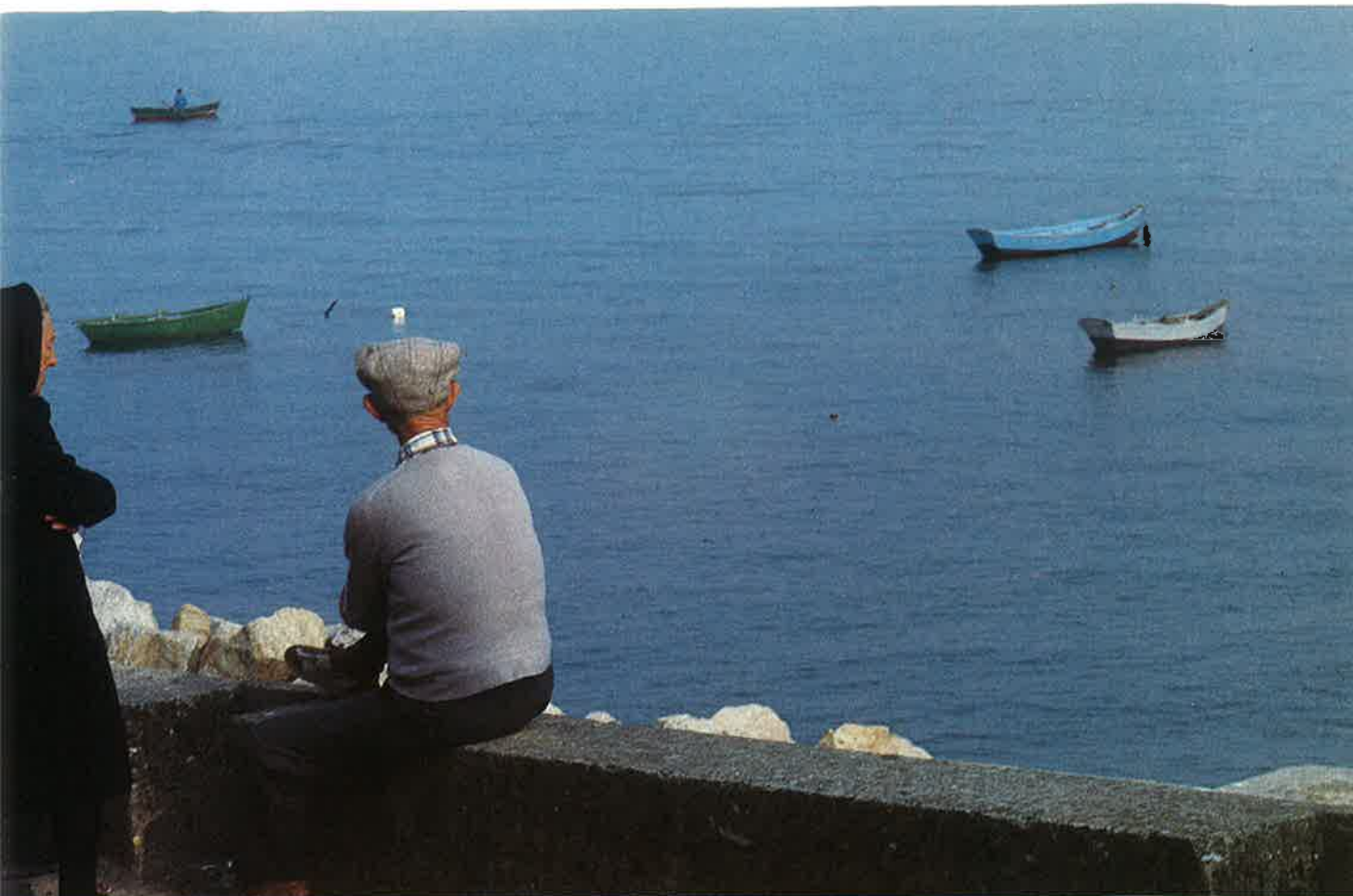
—Hemos sido imprevisores... Y es que el marinero es muy suyo. El campesino, por la propia naturaleza de su trabajo, está obligado a tener otra visión de futuro. Debe mimar la tierra, cultivar, sembrar... Sólo así puede recoger su fruto año tras año. El marinero, en cambio, no cultiva, no siembra: todo su esfuerzo se centra en recoger; en recoger el máximo. La mar se encarga del resto. Sólo que a veces la mar dice basta. Ahora debemos hacer un esfuerzo por superar mentalidades individualistas y tomar conciencia de lo que estamos haciendo. Sólo así la mar podrá ofrecer un futuro a nuestros hijos.

Pero no olvidan tampoco la dureza extrema del oficio —de sobra la conocen— ni ignoran el peso de las trabas

y los abusos de los que han sido víctimas históricas: saben de pobreza y saben de muerte. Saben que sus problemas se han ido engendrando en la grave lucha por la simple subsistencia, por lo más elemental.

Citan la muerte, la gran palabra. Sus casas se asientan precisamente en un trozo de la *Costa da Morte*, la Costa de la Muerte, que tantas vidas marineras se ha cobrado. Fue también la visión de la muerte —de la supuesta muerte del sol en el horizonte— lo que hizo huir desfavoridas a las legiones romanas en el año 138 a. J. C., según el relato de Valerio Patérculo. Es la idea de la muerte la que sacude al viajero que se asoma a los acantilados que baten las olas de la mar ártabra.





A FINISTERRE — AISLADA, HONDA — NO SE VA NUNCA DE PASO

Finisterre: el ayer, el hoy, el mañana. «Ya no hay ese sentimiento de pescador que había hace 20, 30, 40 años. Entonces abundaba la pesquería», dice Antonio Vilar, patrón mayor de la Cofradía. «¡Qué serán mañana nuestros hijos?». Pero los niños no dan la espalda a la mar.

En la ligera planicie en que termina el cabo, Juan Carrosa Domínguez, farero y teniente de alcalde de Finisterre, trabaja para impedir la muerte. El faro de Finisterre es, sin duda, uno de los más importantes de la península ibérica. Está ya alejado en su técnica del simple haz de luz de los viejos tiempos. Complejas máquinas aseguran hoy la emisión de señales luminosas de largo alcance, señales de radio de diverso tipo y señales acústicas, necesarias en los días de niebla. Juan Carrosa tiene, no obstante, el alma del farero de antaño, apta para responder con la mayor celeridad cuando la situación lo requiere —la mar brava es aquí frecuente— y capaz de reposar sin hartura en las largas horas de paz.

—Se aburre el que quiere —dice. La calma permite leer, estudiar, pensar... Yo no me aburro nunca.

El impresionante silencio del atardecer finisterrano, con el sol de tintes rojizos, levemente empañado por la niebla, presto a hundirse en el horizonte, parece confirmar sus palabras: ningún otro sitio puede invitar mejor que éste a la reflexión íntima, al recogimiento, a la fusión espiritual con mar y tierra entrelazadas.

Las gentes de Finisterre, pese a la mencionada reivindicación del paso del apóstol Santiago, no llevan sus afanes religiosos hacia el santo de la leyenda dorada. Es la Virgen del Carmen la que los recoge: Finisterre es cien por cien marinera. Incluso, a la hora de la Semana Santa, dan la espalda a la común costumbre de concentrar la atención devota en los días que conmemoran la muerte de Cristo: ellos se vuelcan en el día de la Resurrección. Es, en último término, un nuevo testimonio de profunda ma-

rinería: la pasión y muerte de Jesucristo coinciden con viejos ritos paganos ligados a la fertilidad y próximos al equinoccio de primavera —típicos ritos agrarios—; ellos prefieren la idea de la Resurrección, porque es ésta la que, a la vez que conjura la temida imagen de la muerte, simboliza la renovación de la Naturaleza —misteriosa, casi mágica en el caso del mar. Y Finisterre celebra la Resurrección hasta la madrugada, no ya del domingo, sino del lunes de Pascua.

Luego vuelven los hombres a luchar con —contra— la mar. Del lado del Mar de Fora, en el litoral abrupto de la orilla oriental de la península, las gaviotas cantan permanentemente su grito de despedida. A Finisterre no se va de paso: nunca se fue. Ni física —por su aislamiento— ni espiritualmente —por su hondura. Quien por allí discurre se queda de algún modo para siempre. Con la conciencia de haber pisado la tierra que es extremo de la vida.

Texto: Javier ORTIZ
Fotos: Antonio GIBBES

Son las cuatro de la madrugada en El Berbés. La lonja de Vigo no está solitaria, sin embargo; tan sólo silenciosa. En algunos barcos llegados de víspera, los marineros aún descargan y ordenan el producto de su pesca. Lentamente, el puerto se despereza. Poco a poco, hombres y mujeres van ocupando el

muelle. Como si respondieran a las órdenes de una invisible computadora, todos marchan rápida y precisamente a cubrir su puesto en el complejo engranaje de la lonja. Cada cual conoce su cometido exacto. Aguardan la señal de salida. Son las ocho en punto. La subasta empieza.



MERCADO DEL AN

EL BERBES



CUANDO cae la noche, unas breves luces sobre el horizonte marino anuncian que ya está próximo el regreso de los primeros pesqueros. Para las 11, las operaciones de descarga han emprendido la marcha. Llegarán a su término sobre las cuatro de la madrugada.

Es El Berbés, la lonja de Vigo, puerto de vanguardia de la pesquería española. Un puerto cuya importancia puede ser revelada con unas cuantas cifras elementales: 9.000 personas; 640 barcos repartidos en las correspondientes flotas de altura, litoral y bajura; 165.000 toneladas anuales de pescado.

Son las cinco de la madrugada y las grúas de los barcos siguen elevando y transportando a tierra grandes tiburones azules —marrajos— envueltos en plástico. Se trata de proteger el brillo y el color de los imponentes escualos, algunos de los cuales han sido sacados de la mar hasta quince días antes de su llegada a puerto. Retirado el plástico, son sometidos a un lavado intenso con agua a presión, lo que contribuye a mejorar su presencia de cara a la inmediata venta. Convenientemente aseados, los marrajos quedan tendidos panza arriba sobre el muelle, exhibiendo una dentadura que fue temible. Su carne, de bajo precio, encuentra su mejor cotización en el mercado extranjero.

Semejante tratamiento reciben otras capturas de grandes dimensiones, como los peces-espada. El



La lonja de El Berbés, rebosante de vida. Es la puerta de salida para la actividad pesquera de Vigo, pujante como pocas: 9.000 personas, 640 barcos, 165.000 toneladas anuales de pescado.

EL BERBES

«Velasco», recién amarrado, ha traído a Vigo un buen cargamento de ellos. En sólo 16 días, el «Velasco» ha conseguido acumular 9.000 kilogramos de pescado.

—Hemos tenido mucha suerte en esta salida —afirma el patrón. Por lo general, necesitamos quedarnos en la mar veinte o veintidós días.

Con once tripulantes a bordo, el «Velasco» ha estado faenando fuera de las

50 por 100 entre el armador y los pescadores.

De modo que los dieciséis días de pesca excepcional tampoco harán ricos a los pescadores: serán 80.000 pesetas de soldada las que pretenderán compensar la quincena larga de trabajo extenuante.

Ahora, hasta el propio buque habrá de reposar: como cada seis meses, marchará al varadero para ser reparado, revisado y puesto en condiciones de volver a hacerse a la mar.

Los futuros compradores inspeccionan con atención la descarga de las mercancías que tal vez

la construcción de un nuevo edificio para la lonja de subastas. Serían 10.000 m² de superficie: un local dotado de los medios más modernos, destinados a facilitar la correcta manipulación del pescado y la rapidez, eficacia y precisión de las transacciones implicadas en la comercialización de la pesca fresca. La Dirección General de Puertos ya ha dado el visto bueno al proyecto. De cumplirse las previsiones, el proceso de descarga pasará a estar mecanizado, cada empresa pesquera interesada contará con su propia parcela específica y,

(90.437 Tm; 30,7 por 100 de aumento), el valor de las descargas (32.335 millones de pesetas; 185,43 por 100 de crecimiento), o la variación positiva del precio medio del kilogramo de pescado (de 151,04 pesetas a 185,43; un 22,76 por 100 de subida).

Son las seis de la mañana. Comienzan a llegar al muelle de bajura los barcos que acarrean sardinas, *xoubas* y *xurelos*. El «Chiquita» lleva una tripulación de diez muchachos: por su aspecto, se diría que ninguno ha atravesado la frontera de los 16 años. Han permanecido



Rapes, congrios, rodaballos, rapantes, cazones, sardinas, xoubas, xurelos... Son las 6 de la mañana y los barcos descargan sin parar su mercancía, destino de la lonja. A las 8 sonará la señal de partida para el rito ruidoso de la subasta.

200 millas jurisdiccionales portuguesas. Regresa a Vigo con marrajo y pez espada. Los hocicos delgados y puntiagudos de estos últimos han perdido parte de su prestancia en el barco: para no dañar las neveras del buque; los marineros les han privado de su espectacular arma defensiva.

«Con suerte —continúa el patrón del «Velasco»—, conseguiremos vender la carga a 400 pesetas por kilo.» Eso hace 3.600.000 pesetas. No es gran cosa. De esa cantidad, las 600.000 irán a parar a los gastos de mantenimiento del barco y a la manutención y Seguridad Social de los tripulantes. El resto, al

pronto sean suyas. Sobre el terreno, un representante de la multinacional M. M. critica el sistema de manipulación del pescado. Según él, el puerto plantea problemas de higiene.

—La gente gallega lleva toda la vida pescando, y sabe lo que hace —asegura. De todos modos, el género no recibe un trato adecuado. Hay que tener en cuenta que la preparación del pescado de cara a las exportaciones debe sujetarse a criterios extremadamente estrictos.

La Junta del Puerto y Ría de Vigo es consciente de los problemas que tiene planteados. Un estudio reciente, elaborado por iniciativa de la Junta, prevé

NO PASA NI UNA HORA Y YA TODO EL PESCADO ESTA VENDIDO

gracias a la informatización del sistema de venta, el cobro de la pesca podrá efectuarse de modo inmediato. Son mejoras perfectamente en consonancia con la realidad de un puerto con una vida económica pujante: ya se considere el volumen de descargas de pesca fresca (64.955 toneladas anuales; un 15 por 100 de incremento en 1984 con respecto al año anterior), el de productos congelados

ocho horas faenando: les toca ahora descargar la pesca en las pequeñas *bate-las* (cestas), de 10 a 12 kilogramos cada una. Baján del barco con las *bate-las* repletas, y marchan a vender su contenido: habrán logrado, cuando regresen con ellas vacías, unas 1.300 pesetas. Aún deberán lavar el barco, aprestar las cajas de pescado y recoger las redes.

No es inferior la actividad en el tercer muelle, al



que se dirige con preferencia la flota de altura, procedente en su mayoría del Gran Sol. Allí la labor de clasificación y limpieza se realiza con sorprendente precisión: las 25 toneladas que acarrea por término medio cada barco pasan rápidamente por la fase de lavado para ser a continuación distribuidas en cajas de 40 kilogramos, según su especie y tamaño. La mayor parte de los buques que atracan en este muelle se dedican a la pesca de una sola especie. El tamaño también suele ser fijo. Solamente los de arrastre aportan capturas que deban ser objeto de posterior clasificación, labor que se realiza en los propios muelles. Rapes, congrios, rodaballos, rapantes, cazones, zapatas, sollas de pintas, cigalas... Pronto las cajas están preparadas. Los megáfonos esperan impacientes la señal de las ocho. Cierta, sin embargo, que una parte de las capturas no pasarán por la subasta: ese será el caso de las bacaladillas que se transformarán en harina.

Faltan escasos minutos para que suene la señal de partida de la frenética venta. Todo está preparado. La zona de aparcamiento, repleta. Cada vez es más difícil transitar por el muelle. Las mujeres —grandes delantales, «cauchos» de goma por calzado— van eligiendo el pescado de su preferencia.

—Manueliño, me apartas allí esta caja.

Y Manueliño que dice entre dientes que la subasta empieza a las ocho. Y Manueliño que separa la caja y dibuja en ella el nombre de la demandante. Para esas alturas, cada comprador ha ido aproximando ya sus carros a las cajas a las que ha echado el ojo. Muchas aparecen marcadas con los nombres de importantes firmas comerciales o de conocidos restaurantes, que tienen apalabrado el precio de la

mercancía: a las ocho en punto estará en sus manos.

Y, al fin, la sirena, con su estridente canto. Es la señal. A ella, se desborda la marea de gritos: «¡Vendo rapante, vendo rapante!», «¡Vendo cigala!», «¡Sollas de pintas!», «¡Vendo congrio!». En torno al vendedor, las mujeres, atentas al precio.

La subasta es a la baja: hay un precio de salida, precio que el propio vendedor va recortando hasta que un comprador detiene la caída. Sólo estas mujeres, a fuerza de diario hábito, pueden comprender la retahíla de cifras. El hombretón inicia su venta frente a una caja de pescadillas: «390, 385, 380, 375...». Una mujer frena la carrerilla cuando el precio ha descendido hasta las 340 pesetas por kilogramo. Saca un fajo de billetes de banco, trasiega, afana la caja, corre a la venta de rapante. Entre tanto, otros compradores cargan en los carros las mercancías previamente apalabradas y se dirigen a los puestos de los mayoristas. En medio del trasiego, los vigilantes del puerto otean sobre las cabezas de los compradores y deambulan anotando las cantidades vendidas. El 2,08 por 100 de las ventas irá a las arcas de la Junta del Puerto.

No pasa ni una hora y ya todo el pescado está vendido, en marcha hacia sus diferentes destinos. La lonja queda en aparente calma. Aparente, sí: los barcos han de ser preparados para la nueva salida. Habrán de ser lavados, abastecidas sus despensas, repletos sus depósitos de gas-oil, reparadas las redes, cargados del hielo que fabrica la factoría del muelle —hielo que mantendrá el pescado en condiciones mientras el barco prosiga su faena marinera.

Es decir: otro día comenzará su marcha.

Fotos: Luis ALONSO

DURANTE los cinco meses que dura la campaña, 20.000 mujeres gallegas recorren las

playas de las zonas más próximas a sus hogares. Son amas de casa que contribuyen a la economía familiar realizando el marisqueo a pie. También unos 10.000 hombres se harán todos los días a la mar para efectuarlo a flote, práctica que requiere una mayor experiencia y profesionalidad.

Este año las Federaciones de las distintas rías se pusieron de acuerdo, por primera vez, para presentar a la Ad-

ministración una propuesta de topes de captura. Así, para el marisqueo a flote, los topes acordados fueron de 35 kilos de almeja rubia o 20 de almeja blanca por mariscador y día. Para el marisqueo a pie, la propuesta fijaba un límite de 30 kilos de berberechos o 6 de babosa blanca y 3 de fina, por mariscador y día.

El año pasado se recogieron más de dos millones y medio de kilos de moluscos (almejas, berberechos, relojos, vieiras y zamburiñas), lo que, traducido a pesetas, representa 864 millones. La captura de crustáceos (nécoras, centollas, percebes, camarones, langosta) alcanzó los 97.000 kilos, y supuso unos 189 millones de pesetas. En cuanto a volumen de capturas, la Cofradía de Noya se sitúa a la cabeza, con 547.000 kilos, seguida de la isla de Arosa, con 464.000,

y de Ribeira, con 333.000.

Se espera que en febrero, cuando finalice la campaña, las cifras de recogida den por lo menos un resultado similar al del año anterior. Sin embargo, los mariscadores han expresado su preocupación ante la falta de respeto a la veda, calculada en un 50 por 100. Para José Luis Durán, representante de Comisiones Mariñeiras, el problema del furtivismo sobrepasa la división de competencias y es objeto de manipulaciones políticas. «El furtivismo —dice— continúa como siempre, sin que nadie haga nada por erradicarlo. La Xunta de Galicia, aunque ha asumido las competencias relativas al control de las aguas interiores, se evade del problema, afirmando que no tiene estructuras ni para ordenar ni para vigilar, y que esta misión depende de la Administración Central, a

través de las Comandancias de Marina. De este modo, la pelota rebota de una Administración a otra».

Pero el problema no se agota en el furtivismo. Se prolonga en la estructura de la red de comercialización: depuradoras, cultivo privado, transporte... «Si no se toman medidas estrictas de control —añade Durán—, la producción de las rías va a afrontar problemas gravísimos. De hecho, la centolla y la ostra ya están en vías de extinción».

La Consellería de Agricultura y Pesca de la Xunta, ha firmado, recientemente, un convenio relativo a la Ría de Arosa con el objetivo de crear un cuerpo de vigilancia pesquera integrado por 27 hombres. Con el presupuesto de 1986 se espera ampliar el número de plazas a 45. «Tal vez no sean



suficientes —señala Lino Lema, jefe de Servicios de Marisqueo de la Xunta. Hemos creado un servicio de inspección con el ánimo de controlar la actividad marisquera dentro de las posibilidades económicas y de competencias que esta Consellería tiene. Nuestra pretensión es cubrir la zona comprendida entre los cabos Finisterre y Silleiro, para controlar las cuatro rías bajas, que recogen el 90 por 100 de la producción gallega. Si se consigue, el grado de vigilancia sería aceptable, pero el furtivismo nunca se podrá erradicar del todo. Es muy difícil, ya que intervienen problemas de carácter socio-económico: si los furtivos no bajan a mariscar, no comen. Por eso no se puede pensar en una solución completa a corto plazo».

En la ría de Vigo el respeto a la veda ha sido muy su-

perior (el 80 por 100) al que se ha registrado en el resto de las rías gallegas, donde se puede mariscar todos los días laborables, excepto los sábados y vísperas de festivos, de ocho de la mañana a dos de la tarde.

Otro de los objetivos que se propone la Consellería es el control de la captura de crustáceos, mediante una regulación de los aparejos y del número de nasas que pueden utilizarse por embarcación.

Todos los sectores implicados coinciden en la necesidad de elaborar una nueva legislación que sustituya a la de 1969 ahora vigente y que permita acabar con la importación de algunas especies de peor calidad, como son los berberechos de Holanda y las almejas de Túnez, que luego son vendidas como productos gallegos y a precio de tales. Para hacer frente a este problema, que

ya está alcanzando proporciones alarmantes, la Xunta tiene en estudio la adopción de una garantía de origen, aplicable a gran parte de la producción marisquera de Galicia. Añádase a esto la gravedad de los enfrentamientos existentes entre mariscadores legales y furtivos, que en más de una ocasión han degenerado en peleas en las que se ha llegado al empleo de armas de fuego.

Tal vez porque constituye uno de los elementos básicos de la economía de Galicia, donde se obtiene el 90 por

100 de la producción española, el mejillón se considera independientemente del resto de los moluscos.

Los primeros parques flotantes de cultivo de mejillón comenzaron a aparecer en 1945. Fue un cultivo de iniciativa propia, del que se ignoraba todo y del que poco a poco el mejillonero, a fuerza de experimentos e innovaciones, ha llegado a desarrollar y dominar la técnica. Con el paso del tiempo creció de tal manera —en la actualidad hay 3.312 bateas en todo Galicia— que, si no se realiza con rapidez una adecuada y precisa ordenación del sector, las rías podrían sufrir una serie de perjuicios biológicos irreparables. La producción mejillonera puede cifrarse en estos momentos en unas 300.000 toneladas, con un valor aproximado de 8.000 millones de pesetas. ■



Marisqueo

LA COSECHA DE LA RÍA

Con la bajamar, las playas parecían estar de fiesta. Por fin se levantaba la veda, y más de 30.000 mariscadores de toda Galicia se lanzaban el pasado día 1 de octubre a la captura de almejas rubias y blancas, berberechos y vieiras. Cinco meses durará la campaña y la esperanza de una buena recogida se refleja en los rostros, aunque el furtivismo haya levantado ya más del 50 por 100. También el mejillón, el hermano pobre (en precio, aunque no en producción) aguarda el desdoble de las cuerdas y la recogida. Por su parte, los trabajadores que atienden las bateas esperan que no esté lejano el día en que se regule adecuadamente el sector, hoy sin duda problemático.



C.S. EN LOS SIETE MARES.

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

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

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

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

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

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

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

Llámenos y compruébelo.

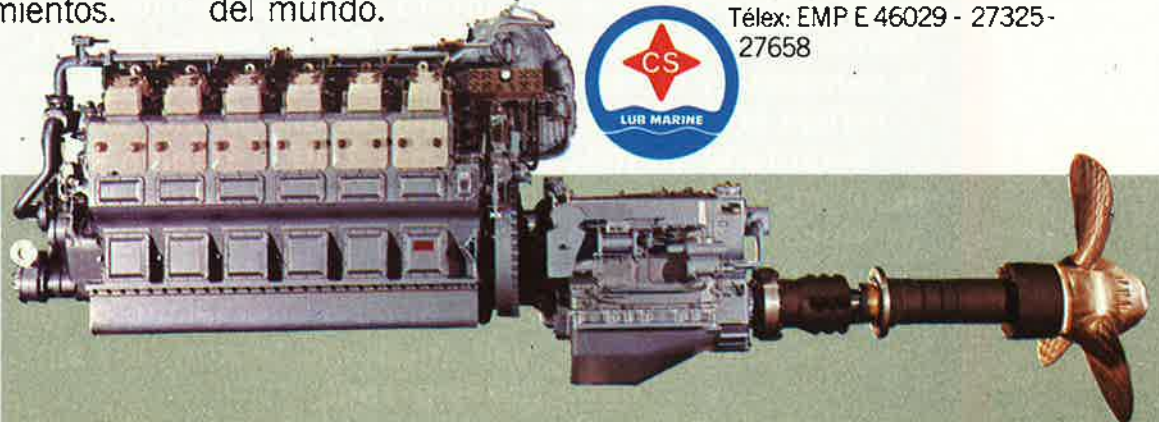
ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3

Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-

27658



309 TSL

INTERNACIONAL

Es un producto



GALICIA



Galicia tiene cinco grandes puertos, regidos por Juntas dependientes del MOPU, y 63 puertos menores que, junto con más de 20.000 instalaciones portuarias de todo tipo, están bajo la autoridad de la Xunta de Galicia.

Por Galicia circula una leyenda: el séptimo día de la Creación, el Todopoderoso descansó apoyando su mano en el mundo: sus dedos formaron las hermosas rías gallegas. Con unas condiciones naturales únicas en la geografía española, sus más de 1.500 kilómetros convierten a Galicia en la comunidad que

cuenta con una mayor extensión de costa. Sus amplias superficies de agua abrigada facilitan la relación entre mar y tierra firme, lo que proporciona a Galicia la primacía en cuanto a número de puertos; entre ellos el primer puerto pesquero de Europa, Vigo, y uno de los más importantes de la península, La Coruña.

Puerto a puerto

GALICIA

EXISTEN en Galicia cinco grandes puertos de interés general regidos por Juntas que dependen del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. El control de otros sesenta y tres puertos menores y de más de veinte instalaciones portuarias ha sido transferido a la Xunta de Galicia por un Real Decreto de noviembre de 1982, complementado por otro de septiembre de 1984. Los puertos de La Coruña y Vigo son los grandes concentradores del tráfico marítimo de Galicia, tanto pesquero como comercial, y sus mercados influyen considerablemente en la vida económica de los restantes puertos gallegos.

La Coruña, primer puerto gallego por su tráfico y recursos económicos, está llamado a ser, dada su privilegiada situación geográfica y sus nuevas instalaciones, un elemento singular en el contexto del tráfico marítimo europeo, en oportuna coincidencia con el comienzo de una nueva era tecnológica para la que se ha sabido equipar. Su estratégica ubicación, en la zona costera más al norte de la península y más cercana a la costa este de los Estados Unidos, y sus importantes calados permiten la entrada de buques a plena carga, de hasta 150.000 T. P. M. El nuevo muelle del Centenario se ha convertido en la primera instalación española y una de las pocas europeas preparadas para recibir grandes *bulkcarriers* que permiten a La Coruña una oferta de servicios muy atractiva, orientada, fundamentalmente, a la descarga, aligeramiento o transbordo de buques de gran calado.

En un año en que los puertos españoles se vieron seriamente afectados por el descenso de tres tráficos tan significativos como son los de productos petrolíferos, grano y cemento, el puerto

de La Coruña consiguió en 1984 superar el tráfico total de 1983, uno de los años más importantes de la historia del puerto. El total del movimiento de mercancías ascendió a 8.493.354 toneladas, lo que significa un incremento del 2 por 100 con relación al año anterior. El tonelaje total de registro bruto de buques alcanzó los 10.425.889 toneladas, lo cual destaca, por ser ésta la primera vez en que se superan los diez millones de toneladas.

Por lo que se refiere al tráfico pesquero, el volumen total de capturas desembarcadas en 1984 aumentó un 19 por 100 con relación al año anterior, alcanzándose la cifra de 115.820.269 kilogramos. El valor en primera venta de dichas capturas ascendió a casi 23.000 millones de pesetas: un 42 por 100 más que en 1983.

A mediados del pasado año entró en servicio el nuevo Muelle del Centenario, que permitió descongestionar el de San Diego, que tenía en los últimos años unos índices de tráfico muy superiores a los habituales en los restantes puertos españoles. Las grúas de 16 toneladas de este muelle, aún en período de prueba, alcanzaron rendimientos de 5.000 toneladas por grúa y día, cifras muy superiores a las normales, que se consiguieron gracias a sus modernas características, las cuales permiten trabajar hasta dieciocho horas diarias.

La ría de Vigo, por su extensión, su abrigo y su calado, es uno de los principales puertos naturales del mundo y, como ya ha quedado dicho, el primer puerto pesquero de Europa. Tiene una superficie de 540 hectáreas de agua abrigada, de las cuales 497 disponen de calados superiores a 10 metros en bajamares vivas. Estas condiciones naturales le permiten recibir a los más grandes bu-

ques del mundo sin necesidad de emplear remolcadores para la entrada y salida del puerto.

Los variados tipos de tráfico han ido diferenciando las obras y las instalaciones más adecuadas a sus necesidades. Por un lado se encuentran los muelles comerciales y de transatlánticos; por otro, el puerto pesquero. Vigo dispone también de un espigón destinado exclusivamente a la descarga de pescado congelado y cuenta con un sector destinado a las construcciones y las reparaciones navales. El puerto pesquero, con 4.000 metros de muelle destinados a descarga de pescado, avituallamiento, estancia y reparaciones, dispone de dos lonjas y gran número de departamentos, oficinas y almacenes para mayoristas de pescado, vende-

dores y armadores de buques de pesca. El volumen anual de descarga es del orden de los 180 millones de kilogramos. El espigón destinado a la descarga de pescado congelado tiene una extensión de 255 metros de atraque, con cinco grúas y una superficie de almacenamiento frigorífico superior a los 250.000 metros cuadrados.

Los muelles comerciales tienen una longitud de 1.600 metros, con calados de 8,50 a 11 metros. Cuenta con instalaciones para movimiento de graneles sólidos y líquidos, mercancía general y contenedores. En estos muelles se dispone de 24 grúas de 3, 6, 12, 20 y 30 toneladas, amplios almacenes y depósitos especializados en el tráfico de unidades de carga de gran peso y contenedores.

El tráfico portuario en el





La ría de Vigo, por su extensión, abrigo y calado, es uno de los principales puertos naturales del mundo, amén del primer puerto pesquero de Europa. Sus condiciones naturales le permiten recibir los mayores buques del mundo sin necesidad de emplear remolcadores para la entrada y salida del puerto.

EL PUERTO DE LA CORUÑA ESTA PREPARADO PARA EL RETO EUROPEO

último año se ha caracterizado por una sensible disminución del número de buques, en tanto el total de mercancías movidas, cargadas, descargadas y transbordadas ha ascendido a 2.037.614 toneladas, con un aumento del 3,4 por 100 en relación al año anterior. El tráfico total de mercancías —incluida la pesca, el tráfico de ría y los avituallamientos— alcanzó 2.644.008 toneladas, con un incremento global del 5,9 por 100. El tráfico pesquero ha elevado en un 15 por 100 las cifras de 1983 en lo que

se refiere a la descarga de pescado fresco, y en un 30,7 por 100 en lo tocante a productos congelados. El valor de las descargas ha superado los 32.000 millones de ptas.

Capítulo aparte merecen las 83 instalaciones portuarias pertenecientes a la Xunta de Galicia, que desarrollan una actividad tanto pesquera como comercial, aunque, indudablemente, la primera alcanza un mayor relieve. En estos puertos se desembarcan unas 124.000 toneladas de pescado fresco y 30.000 de pescado congela-

do, lo que supone un 13 por 100 de las capturas de toda España y aproximadamente el 80 por 100 del pescado fresco que se desembarca en los grandes puertos gallegos. En lo que se refiere a su actividad comercial, cabe mencionar que se embarcan al año algo más de medio millón de toneladas de mercancías, gran parte de ellas con destino a puertos extranjeros.

Al hacerse cargo de estos puertos, la Administración Autónoma ha hecho un estudio conjunto de las necesi-

dades de todos ellos y ha puesto en marcha un Plan de Puertos que quedará terminado antes de que finalice el año. Para este Plan, ha elaborado un primer estudio macroscópico de todo el conjunto de los puertos, al que ha seguido un estudio particular de cada uno de ellos. Ha tenido en cuenta las necesidades de cada ría, procurando que el conjunto de los puertos de cada una proporcione todos los servicios que necesitan las flotas pesqueras modernas. De cara a la actividad comercial, ha estudiado la procedencia de las mercancías que se embarcan en cada uno de los puertos, potenciando aquellos que están próximos a las zonas mineras, de modo que la mercancía pueda ser exportada a precios competitivos en el mercado internacional.





A CORUÑA

Un saxo de jazz na cidade das luces

Es una especie de Apocalipsis dulce el que imagina Manuel Rivas, y le resulta una pintura de esperanza y alegría. Hemos querido traer a nuestras páginas el suave acento de la lengua de las gentes de Galicia, cantada aquí con amor al pueblo y rabia no siempre contenida. «Esta ciudad capaz de despertar pasión amorosa tiene algo de perverso». Es La Coruña, con el mar al fondo, haciendo oír su eco triste, como un reproche.

Si se cumplen as previsións do desxele, o océano subirá tres metros. Tamén na Coruña. E a cidade volverá a súa infancia. Será, de novo, unha pena en forme de árbore mariña, unha roca desafiando as ondas dese mar que bate teimoso e libre nos vidros de Galicia, un niño de bravos pescadores como a quería Pedrayo. As augas xuntaranse coas augas, o mar do Orzán coa Bahía, unindo o que separou o home, reabrindo ese canle que aínda existía no pasado século, como nunha Venecia oceánica. No Recheo xurdirán mil fontes con alento de salitre, os cangrexos subirán polos

O mar vai rio arriba, ceo arriba. Por eso o ceo cambia mil veces o día na Coruña. Non hai unha luz coruñesa, senón luces, un ceo de vértigo. Como na boa pintura, as ideas entran polos ollos.

que cantará habaneiras nas tabernas do porto.

A Coruña ten portas ao mar. Tamén as ten á Terra e eta hai unha Porta de Aires e unha Porta Real. Pero as que deron carácter foron as do atlántico. Son portas auténticas, físicas, que aínda ranxen como un jazz primitivo nas noites de temporal. O mar nunca se deixa vencer. E un vello animal que alenta, como lle gostaba dicir a Cunqueiro. O ceo refléxase no mar pero tamén o mar se reflexa no ceo. As ondas do mar céltico que arrodea á Coruña prolonganse nas nubes, a espuma toma corpo de brétema, e a súa canción, fer-

do nas ideas como nubes suxerentes por cima do peirao está o cónsul Jardine. Ninguén acorda del agora nos libros e a min aparece-me como un dos fantasmas que mellor ilustra a historia da cidade.

— Bós días, mister Jardine.

— Bós días, rapaz.

Jardine está no porto agardando unha nave que trae carta de Jovellanos. O liberal asturiano anda asustado coa audacia do noso amigo. «Usted aprueba el espíritu de rebelión; yo no. Lo desapruebo abiertamente». Alexander Jardine foi chamado por Sarrailh o «intrépi-



arrafiaceos en Linares Rivas e Juan Florez, miles de gaiotas chamarán ás portas, en Cidade Xardín, as baleas miraranse nos aspellos dos Cantóns, os peixes voadores brincarán sobre a herba do Estadio de fútbol de Riazor, os polbos prenderanse das farolas, un león mariño pousarase na cima épica do monumento que Asorey construiu en homenaxe a Curros Enríquez, o grande poeta civil, un dos bravos da estirpe de Mohicanía. Compre agardar algún día esa vinganza do mar e da súa xente. Para entón desexaría ter a boa saúde dun espírito, gastar traxe e botas de agua, habitar unha casa de pedra no Monteouto e ter de man unha dorna mariñeira para ir de cando en cando ás illas Floridas, que caen para o oeste. Serei un espírito feliz

mosa e terrible como todo o que é fermoso, escoitase máis alá das Mariñas. Non é certo, pois, que os ríos vaian dar á mar e menos certo aínda que o mar sexa o morrer. Todo é estalido de vida no mar, todo está en potencia, todo agroma. É o mar o que vai rio arriba, ceo arriba. Por eso o ceo cambia mil veces ó día na Coruña, por eso desconcerta ós homes unidimensionais e ós visitantes cartesianos. Non hai unha luz coruñesa, senón luces, un ceo de vértigo, alongamento do mar.

Un ceo en convulsión, que invita á procura, á aventura e ás preguntas esenciais. Non é un ceo de chumbo, que abafe, como dibuxou o tópico. Como na boa pintura, as ideas entran polos ollos, nun xogo de craroescuros, empuxados polo mar. E pensan-

do cónsul inglés». Na rua da Franxa funcionou entón a primeira loxia masónica de Galicia. O do XVIII é considerado para a historia galega un dos séculos oscuros e, non obstante, na Coruña brillaban as luces de Ilustración. O tempo de Jardine foi tamén o de Cornide, o de Sánchez Vaamonde, o de Labrada. Cimentouse un espírito liberal que se manifestou en todo o seu esplendor no século XIX, sendo con Cadiz a máis firme plaza constitucionalista, aínda en momentos en que o vento non xogaba a favor, desmentindo o dito de que todos os fisterras son conservadores.

A Porlier, ao xeneral que quixo ir desde Coruña a Compostela por terra liberada, recordano agora no 170 aniversario da súa morte, cando faleceu aforcado no

Campo da Leña ou Praza de España. Antes de desfacerse dél, levarono en burro polas ruas. Ese é o destino dos heroes revolucionarios neste país. Pascante en burro, aforcante e logo eres históricamente chorado. Porlier non ten estatua na Coruña. Preto de onde foi colgado está o enorme monumento a Millán Astray. Pese a estas apariencias, o da Coruña é un liberalismo máin ben festivo, xovial, Vexan, senón, agora, esa marea humana que percorre a calle Real o 4 de xullo de 1910, baixo o lema «La España liberal al lado del Gobierno, contra el clericalismo». Segundo conta *La Voz*

«Orcoma». Todos irán a tope. Un crego asotanado percorre as feiras dando bendicións, confesando ás mulleres, namentres os cidadáns da Pescadería e do Ensanche, nesta mañá luminosa dun domingo de verán, tararean la Marsellesa.

Ah, esta cidade capaz de despertar paixón amorosa ten algo de perverso. Como esa música de violín e acordeón que sona nos bulevares coruñeses dos anos felices, da arquitectura modernista do ocio, dos primeiros cinemas. No Kiosko Alfonso o público miraba a película namentres saboreaba chocolate con churros, e cando sonaba o



de Galicia, «entre la multitud figuraban muchísimas mujeres, predominando las clases populares, aun cuando en los palcos había también algunas señoritas. Una banda de música popular, situada frente al palco presidencial, dejó oír la Marsellesa y el Himno de Riego, entre aplausos». Despracense agora uns metros, crucen a Mariña en dirección á aduana portuaria. Outra marea humana, con pobre vestimenta labrega, chegados os máis do interior do país con sacos ou baul artesán de equipaxe, apílase diante do mar, mirando a América. Para estas datas anuncian a súa chegada o «Araguaya», o «Highland Hope», o «Highland Harris», o «Cabo Blanco», o «Guadiana», o «Virginia», o «Quebec», o «La Navarre», o «Saint Laurent», o «Ortega», o «Orania», e o

vals de Strauss aplaudía e pedía un bis. O home do proxeccionador daballe á manivela e de novo, en pantalla, bailabase o vals. E no porto, a poucos metros, a marca humana, xeracións enteiras, seguían enchendo paquebotes nun macabro ritual suicida.

Pero chegou a vinganza. As tribos interiores foron invadindo a cidade. A harmonía coa que soñaron inútilmente os optimistas burgueses que construíron o Ensanche estalou como un vidro das galerías por mor dun balón de fútbol. Xenerouse unha nova burguesía ávida, inculta, capaz de construír ilegalmente un bairro para cincuenta mil almas, como é o Agra de Orzán, e logo retratarse a carón do Sena para ensinar a foto ás amistades e cantar a fermosura de París.

Volverá o mar a falar. Sonarán de noite as portas do mar como un saxo de jazz, e as ondas traerán o eco dunha vella balada. A Coruña será de novo un niño de bravos pescadores e audaces navegantes.

Ah, mister Jardine, as cousas que se fan en nome do Progreso. Haberá que reescribir esa correspondencia, recrear as Luces. Pero seguirá sendo o mar quen leve as verdadeiras cartas, seguirán a ser os patróns de pesca os que leven noticias de alborada. Volverá o mar a falar. Sonarán de noite as portas do mar como un saxo de jazz, e as ondas traerán o eco dunha vella balada. As augas entrarán na cidade con ledicia, como quen volve a casa. E A Coruña será de novo un niño de bravos pescadores e audaces navegantes, unha pena desafiante chantada astronómicamente a 8° 23' 46,5" en arco e 33° 35' 1" de tempo en O do meridiano tipo de Greenwich.

Texto: Manuel RIVAS
Fotos: Antonio GIRBES





La empanada de «xouba» y el albariño

Por Manuel MARTINEZ LLOPIS

La empanada es, sin duda, uno de los platos más representativos de la mesa gallega. Una empanada típicamente costera es la de «xoubas», pequeñas y sabrosas sardinas con las que Galicia se deleita.

LA Coruña ostenta su belleza de cristal ante el mar: por un lado se abre al puerto y al Cantábrico; por otro a la ensenada del Orzán y al Atlántico; en el justo medio, sobre una punta áspera y desolada, luce su joyel más preciado, la vieja Torre de Hércules, que está ligada a arcaicas consejas cuyo origen se pierde en el laberinto del tiempo. Ningún panorama más bello que el que se contempla desde su altura: la vista alcanza las rías del Ferrol, de Ares y de Betanzos y luego, como fondo, el mar inmenso, ilimitado, que se pierde en lejanías que llegan a Nueva Escocia, allende el Atlántico.

En su parte antigua tiene La Coruña callejas tortuosas y empinadas, enlosadas con piedra, que discurren entre casas vetustas, de pétreas paredes y portales ornados con blasones, por las que las gentes caminan con calma. Es una ciudad amable y limpia, en la que la sempiterna lluvia colabora con el municipio en el aseco de las rías, aunque con frecuencia sea sustituida por un orballo apenas perceptible, pero capaz de calar la ropa. En estos barrios viejos se encuentran algunas iglesias edificadas cuando el gótico naciente buscaba la ojiva alargando los ventanales y se adornaba con portadas recargadas de figuras, complicadas arquivoltas y rosetones.

La zona antañona contrasta con los barrios modernos, luminosos y alegres, con amplios miradores acristalados que miran al mar y dan a la villa un aspecto de gigantesca pajarera o estufa para plantas tropicales. Durante el día, sus paredes vítreas reflejan los rayos solares y los des-

componen, en los colores del iris; por la noche, vistas desde el mar, semejan luminarias que reverberan en las tranquilas aguas del puerto.

Un cálido día de verano deambulaba solitario por las populosas calles de la ciudad atlántica, sintiendo una amarga sensación de soledad y añorando alguna compañía con quien beber unas «cunquiñas» de ribeiro mientras charláramos de algo, lo que fuera, pero que me apartara de la «morriña» que me iba invadiendo. Era la hora en que las gentes abandonaban las playas para regresar al hogar y, en mis silenciosas disquisiciones, me di cuenta de que era llegada la hora del yantar, por lo que me encaminé a la atractiva calle de Los Olmos, donde los restaurantes, los bares y las tabernas ofrecen al viandante las opulentas naturalezas muertas de sus escaparates, tan plétóricas como ningún pintor flamenco pudiera soñar. Experimentando la indecisión del famoso asno de Buridán, tratando de elegir un lugar donde saciar un apetito cada vez más imperioso, miraba de un lado a otro con la esperanza de captar esas peculiaridades indefinibles que orientan al adepto al buen comer y que con frecuencia es posible descubrir en algún lugar cuyo aspecto exterior no predispone a su favor.

Me decidí por un modesto figón cuyo escaparate parecía un sueño de Pantagruel, pues su centro estaba ocupado por un par de lumbrigantes que, embutidos en sus armaduras azules, agitaban sus amenazadoras tenazas. Junto a ellos, centollas de color pardo rosado y una cohorte de nécoras, santiaguifios, camarones, vieiras, zamburiñas, berberechos, ostras, percebes y, como lucida dádiva de Poseidón, una robaliza, una lamprea y, sobre una fuente redonda, recogidos sus tentáculos para semejar una flor ominosa, un pulpo sonrosado. A su lado, reposando sobre un lecho de hojas de berza, un solomillo sangrante y un par de quesos de San Simón, piriformes y de corteza ahumada. Y otros de



los llamados de «tetilla» que se elaboran en los alrededores de Pontevedra.

Sin dudarlo más, acariciando el monedero en cariñosa despedida a su contenido, penetré en el establecimiento e hice la minuta de mi presunto almuerzo: una taza de «caldiño», unos mariscos variados y un succulento trozo de empanada de «xouba», esas pequeñas y deliciosas sardinitas, todo ello remojado con una botella de un incomparable vino albariño, tan escaso y tan buscado, que se elabora artesanalmente en el valle del Salnes, en la provincia de Pontevedra...

Uno de los más representativos platos de la cocina gallega es, sin duda, la empanada. Como nueva caja de Pandora, puede contener en su seno los más diversos productos, escondidos entre dos láminas de masa. La empa-

LA EMPANADA PUEDE LLEVAR DENTRO LOS MAS VARIADOS MANJARES

nada no requiere masas especiales, pues basta con una buena masa panadera, siempre que sea de calidad y se deje estirar bien, pues cuanto más delgada sea la capa de pan, mejor resultará la empanada. Generalmente, esta masa se hace con harina de trigo, pero hay quien la prefiere de harina de maíz o bien de una mezcla de estas dos harinas. Las empanadas se hacen en toda Galicia, tanto en las zonas del interior como en las costeras, y

se caracterizan porque las primeras llevan otra capa de mayor grosor.

Si la empanada se hace con pan de hornada, antes de meterla en el horno será preciso abrir un orificio en el centro de la tapa, provisto de la correspondiente tapadera de la misma masa, que se ajustará en su lugar al sacar la empanada del horno. La finalidad de este agujero es dar un escape a los gases que se desprenden durante la cocción, los cuales, de no encontrar una salida propicia, estropearían la obra; luego, al sacarla del horno, en algunos casos, se utiliza este orificio para añadirle una salsa, llamada «pebre», y después se ocluye.

El prototipo de la empanada que se hace en las zonas interiores de Galicia puede ser la llamada de «raxo» o lomo de cerdo; en cambio, la más típica de las zonas marítimas es sin duda la de «parrochas» o «xoubas», pequeñas y sabrosas sardinas, que se acompañan con abundante «zaragallada», nombre que se da a una fritura de tomate, pimiento verde y cebolla. Además de estos rellenos, las empanadas gallegas pueden contener infinidad de ingredientes, tales como pollo, conejo, embutidos, anguila, lamprea, bonito, ostras, vieiras, berberechos, etc.

Para hacer una empanada de «xoubas» de unas seis raciones, se comenzará por preparar el relleno, en este caso un kilogramo de «xoubas». Se escaman, se vacían y se despojan de sus espinas. En una sartén de buen tamaño, se echa un cuarto de litro de aceite para hogar en él unas cebollas cortadas en finas rodajas, unos pimientos verdes, despojados de rabo, semillas y piel, cortados en trozos muy pequeños, y tres o cuatro tomates, también trinchados en trozos muy pequeños. Se sazona el conjunto con sal, pimienta y unas hebras de azafrán. Cuando todo esté bien rehogado, se saca de la sartén y se deja escurrir muy bien, dejando que se enfríe la grasa que ha quedado en la sartén, que se destinará a la empanada.

Entretanto se confecciona la masa, tomando la harina que vaya a utilizarse (en cantidad suficiente, en este caso, para obtener una empanada de seis raciones). Se pone sobre la mesa medio kilogramo de harina de trigo, formando con ella un anillo, en cuyo centro se vierten medio vaso de agua tibia, otro medio de vino blanco seco y parte de la grasa que se había dejado en la sartén. Se mezcla todo perfectamente y se amasa para obtener una pasta uniforme y bien trabada que se grama con el resto de la grasa.

Una vez obtenida la masa, se divide en dos partes iguales y, con la ayuda del rodillo, se estira una de estas mitades y se adelgaza hasta conseguir una lámina del tamaño adecuado y con un grosor que podrá variar de centímetro a centímetro y medio. Esta hoja se extiende sobre una placa de horno engrasada con aceite. Se colocan sobre ella las sardinitas, que previamente se habrán rellenado con parte del refrito, y se forma con ellas una especie de corona, sobre la que se coloca el resto del refrito.

Mientras tanto, se adelgaza la otra mitad de la masa para obtener otra lámina que servirá para cubrir el relleno, cuidando de que la hoja inferior sea un poco más gruesa que la superior y también que su extensión sea mayor en un centímetro por cada lado, (pues luego han de doblarse los bordes de la hoja inferior sobre los de la superior, y así se conseguirá que la soldadura será perfecta y no escapen los jugos). Se practica en su centro el orificio antes mencionado y se adorna la superficie con unos dibujos que se hacen aprovechando los recortes de masa que hayan sobrado.

Con ayuda de una brocha, se pinta la superficie con yema de huevo, batida con un poco de agua, y se mete la empanada en el horno, dejándola cocer muy lentamente hasta que se dore por igual.

Fotos: Luis ALONSO

LA MUERTE OTRA VEZ

De creer las explicaciones dadas por los responsables de la República Árabe Saharaui Democrática y el Frente Polisario, estamos ante una historia de sucesivos errores.

Pero, en esta ocasión, el precio de los errores ha sido demasiado alto: dos hombres (el cabo de la Armada José Manuel Castro Rodríguez, el contraalmirante del «Junquito» Guillermo Batista Figueroa) perdieron la vida por ellos. Fueron quince días de inquietud, nervios y dolor, cuyo desenlace tampoco invita al sosiego.

EL primer mensaje de alarma lo envió el «Juana Rosa», que navegaba a escasa distancia del «Junquito». Se había producido un ataque, al parecer desde tierra; el «Junquito» ardía. Los disparos pudieron oírse a lo largo de media hora eterna. Otro pesquero, el «Graciosa», se creyó atacado también, pocos minutos después, en la misma zona.

Eran las 10.30 de la noche del viernes 20 de septiembre. Poco más tarde de las 11, la Comandancia de Marina de Las Palmas daba órdenes a la patrullera «Tagomago» para que se dirigiera al punto indicado, en misión de socorro.

Cuando la «Tagomago» localizó al «Junquito» ya no había nadie a bordo. Rastros de sangre daban cuenta de que se habían producido heridos. Pero cabía suponer que la tripulación había sido capturada: así parecía indi-

carlo la desaparición de las lanchas salvavidas. La patrullera de altura prosiguió el rastreo. Eran las 3.30 de la noche.

A las 12.15 de la mañana del sábado 21, la «Tagomago» regresa al lugar de los hechos, después de haber rastreado sistemática e inútilmente la costa próxima. El «Junquito» —lo que queda de él tras el incendio— está varado en la ensenada de Villalobos La Vieja, en la región de Güera, 40 millas al norte de la frontera mauritana. ¿El punto exacto? 21 grados, 45 minutos Norte; 17 grados, 10 minutos Oeste; a 0,8 millas de la costa.

Es entonces cuando se produce el ataque contra la «Tagomago»: proyectiles anti-carro, ráfagas de ametralladora. Cuando aún no ha sido alcanzada la patrullera, el capitán ordena desalojar la zona a toda máquina. Pero la siguiente oleada de disparos es inmediata, y esta vez sí alcanzan su obje-



Los pescadores del «Junquito» pasaron ocho días en manos del Frente Polisario. Ocho días de inquietud para sus familias y de dolor por el compañero muerto. Según ellos, el trato que recibieron fue correcto. Los responsables saharauis, en su encuentro con la prensa, calificaron el suceso de «incidente lamentable».



**EL GOBIERNO ESPAÑOL PERSIGUIÓ DOS OBJETIVOS:
CLARIFICAR LO SUCEDIDO Y SALVAR
A LA TRIPULACION DEL «JUNQUITO»**



LA DURA LEY DE LA GUERRA

La pesca artesanal canaria se ve envuelta en las consecuencias de una guerra a la que es ajena. (En la fotografía, piezas de artillería marroquíes capturadas por las tropas saharauis).

tivo. Es una granada rebota-da la que, al parecer, produce el desastre: el cabo José Manuel Castro Rodríguez cae mortalmente herido; dos cabos más (José Manuel Ferreiro Casas y Francisco Sánchez Grane) también son alcanzados, aunque no de extrema gravedad. «Si hubiéramos podido, habríamos contraatacado», diría más tarde el capitán de la patrullera. Pero su armamento carece de operatividad, a esa distancia de la costa.

La noticia cae como una bomba en el mando de la Marina con base en Las Palmas. Tres buques de guerra reciben orden inmediata de acudir a la zona del ataque: se trata del destructor «Almirante Ferrándiz», del remolcador «Ferrol» y de la patrullera «Grosa», gemela de la «Tagomago». Como medida precautoria, y a la espera de órdenes gubernamentales, se ordena la preparación inmediata de la Infantería de Marina de Las Pal-

mas. Los heridos son rápidamente conducidos al buque-hospital del Instituto Social de la Marina, el «Esperanza del Mar», en el que reciben la necesaria asistencia médica.

En Madrid, el Gobierno acoge la noticia con duras palabras («incalificable agresión», «acto de extrema gravedad», «acto criminal»), pero con cautela. Pronto se descarta el envío de tropas a territorio sahariano, concentrando los esfuerzos en la resolución de las incógnitas que encierra el incidente: ¿Quién disparó? ¿Dónde está la tripulación del «Junquito»? Saber, antes de actuar. Manuel Fraga, presidente de Alianza Popular, no tiene la menor duda y, mientras pide a la Armada que se autodefienda, critica al PSOE: «Es el momento de releer todas las pavadadas que dijo el PSOE sobre el Frente Polisario y la República saharauí cuando estaba en la oposición», declara. De Marruecos llegan versiones que culpan también al Frente Polisario: cierto que nadie esperaba otra cosa.

Entretanto, en Las Palmas se rinde emocionado tributo al soldado muerto. José Castro Piñero, padre del fallecido, rompe a llorar cuando el helicóptero del SAR, procedente del «Esperanza del Mar», deja en tierra los restos mortales de su hijo. En el muelle del arsenal, las tropas rinden honores. El co-

mandante general de la Zona, vice-almirante Sánchez Ocaña, preside la misa còrpore insepulto, junto con las autoridades civiles y otras militares.

Un miembro del séquito de Francisco Fernández-Ordóñez, ministro de Asuntos Exteriores, expresa a los medios informativos en Nueva York el temor de que nunca se conozca la verdad de lo ocurrido. El razonamiento es obvio: si los ataques fueron resultado de un error, podría ser que sus autores consideraran mejor guardar silencio. Por fortuna, el Frente Polisario se mostró ajeno a esa lógica, que le hubiera obligado a hacer desaparecer a los tripulantes del «Junquito».

El 23 de septiembre sería, en ese sentido, el día clave. La jornada se inició con luto: en Ferrol, 3.000 personas acudieron al sepelio de José Manuel Castro, cuyo cadáver llegó a las 11 de la mañana al aeropuerto de Santiago a bordo de un avión militar. Esta vez, la presidencia del acto la asume el capitán-general de la Zona Marítima del Cantábrico, Joaquín Contreras Franco, a cuyo lado se sitúan el presidente de la Xunta de Galicia, Gerardo Fernández Albor, y otras autoridades, civiles y militares.

Reposan ya los restos de José Manuel Castro en el cementerio de Catabois cuando salta la noticia: un comu-

nificado del Ministerio de Información y Cultura de la República Árabe Saharaui Democrática anuncia que fueron tropas de la RASD las que dispararon contra ambos barcos. En el mismo comunicado, anuncia que uno de los tripulantes del «Junquito» murió en la acción. La RASD y el Frente Polisario expresan su pesar por lo ocurrido y afirman que sus soldados fueron inducidos a error, en el caso de la patrullera «Tagomago», por el hecho de que las patrulleras marroquíes, de fabricación española, son iguales en todo a las del Estado español. En tales condiciones —argumentaba el comunicado—, sólo es posible distinguirlas por el hecho de que las españolas nunca se acercan tanto a la costa. Insiste en que ambos navíos se encontraban en aguas jurisdiccionales saharauis, de lo cual deduce que la acción saharauí fue realizada «en defensa de su soberanía».

Un día de angustia se tarda en conocer la identidad del fallecido: es el contra-maestre del «Junquito», Guillermo Batista Figueroa, de 63 años, padre de seis hijos, uno de los cuales estuvo casi dos meses retenido por el Polisario en tierra sahariana. Incluso en estos momentos de dolor, Guillermo Batista hijo no oculta su simpatía por la causa saharauí: «No guardo rencor al Frente Polisario», asegura. Una actitud que parecen compartir los familiares de los tripulantes retenidos: «Ha sido un accidente, estoy seguro», afirma Pedro Morales, hermano del cocinero del «Junquito». Sostienen que ya sabían que una cosa así tenía que ocurrir, un día u otro: «Pero de algo tenemos que vivir», concluyen con pesadumbre.

La reacción del Gobierno de Felipe González sigue caracterizándose por su prudencia. El propio González, que marcha para Nueva York, marca la pauta: antes de tomar ninguna decisión política de respuesta debe cubrirse el objetivo de salvar



Si la potencia que necesita su barco está

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

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



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

DOBLE CONTRA SENCILLO

VOLVO PENTA

Red de Servicio Técnico

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

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

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

NAUTICA Y SERVICIO LOS MOLINOS (Almería)
Tel. 22 62 90
VOLVO CONCESIONARIOS, S. A. 08004 BARCELONA
Tel. 335 34 37
TALLERES ROSET VILLANUOVA Y GELIRU (Barcelona)
Tel. 893 15 17
SECUVIPA BURRIANA (Castellón)
Tel. 51 25 62
TALLERES CUATRO CAMINOS VOTRIL (Granada)
Tel. 60 09 01

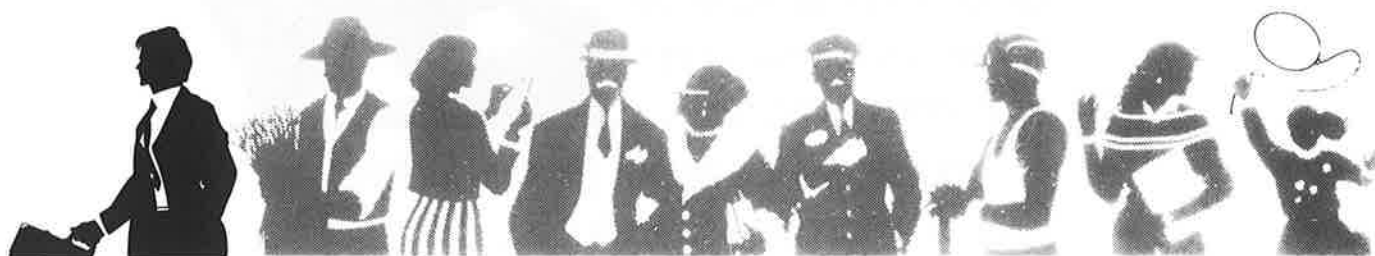
MOTONAUTICA MIGUEL BAUTISTA ESTEPONA (Málaga)
Tel. 80 25 40
JUAN FRAU NAVARRO PALMA DE MALLORCA
Tel. 25 59 99
AUTO NAVAL, S. A. LA MANGA DE MAR VELLOR (Murcia)
Tel. 56 39 97
BONI PRIETO, S. A. BILBAO (Vizcaya)
Tel. 447 05 99
TALLERES MELLAU CAIBIRILS (Tarragona)
Tel. 38 52 17



“Creo que el que siembra recoge”



“Creo que hay gente que conoce el valor de mi dinero”



“Creo que en mi Caja yo soy más que mi cuenta”



CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS 
Creemos en la gente que cree.

OCHO AÑOS DE TENSION

CON el barco «Junquito» son diecisiete los pesqueros atacados por el Frente Polisario. El ametrallamiento al buque de guerra español «Tagomago», con el resultado de un muerto y dos heridos, no había tenido precedentes.

Las acciones armadas en aguas del banco canario-sahariano comenzaron en abril de 1977 con el ametrallamiento de los pesqueros «Pinzales» y «Puerto de Nao», sin que se produjeran víctimas.

En noviembre del mismo año, coincidiendo con el inicio de las conversaciones pesqueras entre Mauritania y España, el Polisario abordó, ametralló y bombardeó al pesquero español «Río Saa», con el resultado de un herido y tres marineros retenidos.

En abril de 1978, y desde tierra, fue ametrallado el «Santa María Ana», fondeado cerca de la costa saharauí.

Al mes siguiente, el pesquero «Lerez», fue ametrallado desde una

lancha neumática por miembros de la guerrilla del Polisario, a la altura del Cabo Leven, y en agosto el patrón del «Tela» resultó herido al ser ametrallado su barco desde tierra.

En septiembre, cinco langosteros canarios, el «Alada», «María Luisa», «Dorotea», «Batán» y «Mar Caribe», fueron ametrallados desde tierra. Hubo dos heridos de bala, uno muy grave.

Un mes más tarde, tras un ataque armado al pesquero holandés «Zuidster-9», en Naidibu, en el que causaron seis muertos y dos heridos en la tripulación, otro barco español, el «Génesis», fue abordado, ametrallado y bombardeado. Tres marineros resultaron con heridas de extrema gravedad.

También fue ametrallado y hundido el pesquero «Cruz del Mar» en noviembre de 1978, resultando muertos ocho marineros españoles, mientras otros tres se salvaron arrojándose al agua. El Frente Polisario

responsabilizó a Marruecos de este hecho.

En mayo de 1980, el pesquero «Juancho», con matrícula de Vigo y base en Las Palmas, sufrió un ametrallamiento cuando faenaba frente a las costas de Mauritania.

En marzo de 1985, dos lanchas neumáticas ametrallan al pesquero «Carmen de las Nieves»,

que faenaba en el banco pesquero sahariano. El marino Teodoro Elí Roda resultó herido en una pierna.

Cinco marineros del pesquero gallego «Peixedo Mar» resultaron heridos, uno de ellos de gravedad, al ser ametrallado el 14 de junio de este año desde lanchas, en la costa de Marruecos.



La cara y la cruz: entierro en Ferrol del cabo José Manuel Castro Rodríguez, muerto en el ataque contra la «Tagomago», y alegría en Málaga de los tripulantes del «Junquito» recién liberados.



a los pescadores retenidos en el desierto. El Polisario da seguridades y expresa su determinación de contribuir a la más pronta resolución del caso. No faltan, sin embargo, las declaraciones airadas. Así la de Alianza Popular, que califica al Frente Polisario de «pandilla de asesinos armados» y exige la adopción de represalias urgentes. Los más directamente afectados por el conjunto del problema —los pescadores canarios— se sienten metidos en un callejón sin salida. Hilario Estévez, presidente de la Asociación Regional de Armadores de Barcos de Pesca Artesanal, reclama la negociación de un acuerdo pesquero con Mauritania,

como única salida. Y es que la pesca artesanal tiene poco que hacer fuera de las doce millas constitutivas del límite autorizado. Y es que son seiscientas familias las que viven de ella.

A partir del 24, es la espera. Una espera tensa y cargada de presagios: el Gobierno español no oculta que su silencio terminará en cuanto los seis pescadores del «Junquito» pisen suelo propio.

El 28, a las 9.45 de la mañana, el presidente de la Media Luna Roja Saharauí, Habiballah Mohamed, hizo entrega oficial de los seis pescadores a Natividad Moreno, funcionario del consulado de España en Argel. Aún tardarían no pocas horas en

resolverse los trámites necesarios para la partida rumbo a territorio del Estado español: el Fokker F-27 del Servicio Aéreo de Rescate partió de suelo argelino por la tarde del 29. Y a las 00.15

del 30, llega a la base militar de Gando, en Gran Canaria. A bordo, Marcos de León González, patrón; Jacinto Rodríguez Pulido, mecánico; Antonio Morales Taima, cocinero; Fermín Toledo Her-

nández, marinero; Francisco Santana Santana, marinero, y Francisco Rodríguez Hernández, también marinero. La alegría del regreso, compartida por familiares y amigos, se ve empañada por el hecho de que Guillermo Batista, contramaestre, regresa a casa sin vida.

Es en la misma noche del 29 cuando se produce la decisión del Gobierno español: los tres representantes de la RASD y el Frente Polisario en el Estado español —dos en la oficina de Madrid, otro en Canarias— son expulsados. Se les dan tres días de plazo para marchar.

Simultáneamente, la Unión India hace pública su decisión de reconocer diplomáticamente a la República Saharaui. Con ella, son ya 62 los Estados de todo el mundo que tienen relaciones diplomáticas normales con la RASD.

La decisión del Gobierno de Felipe González provoca una dura reacción de parte del Frente Polisario, que la califica de «vil» y «criminal». En un comunicado de extraordinaria dureza, la RASD afirma que, tras las medidas adoptadas por el Gobierno de Madrid, «centenares de pesqueros españoles quedan expuestos a peligros sin precedentes».

La orden de expulsión de los representantes saharauis divide a la opinión pública. Mientras los dirigentes de la oposición conservadora la aplauden —si bien considerándola tardía—, otras agrupaciones políticas y de solidaridad la critican y lamentan. Es precisamente momentos antes del comienzo de una cena de homenaje al representante de la RASD en Madrid, Ahmed Bujari, cuando funcionarios de la Policía española ponen en marcha los trámites de la expulsión. Bujari es conducido a Barajas, donde pasa la noche. A la mañana siguiente, parte en avión en dirección a la capital que acogerá la nueva sede europea de la RASD: París. Pocos días después abandonaría Espa-



EN EL DESIERTO

Los tripulantes del «Junquito» no sienten ninguna hostilidad hacia el pueblo del Sáhara. Tan sólo aspiran a pescar en paz: es su vida. •

ña Mohamed Hadel, su compañero de delegación.

En Canarias, entretanto, el desconcierto es considerable. En un primer momento, los armadores de la flota artesanal —sin duda bajo los efectos del choque emocional producido por la muerte de Guillermo Batista, cuyo entierro tuvo lugar el día 30— anuncian que abandonan la pesca en el banco sahariano. Pero, ¿de que vivirá entonces su población marinera? Y ellos mismos, ¿cómo harían frente a las importantes deudas contraídas? Es el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Ginés, en Lanzarote, el que expresa

el punto de vista general: la flota artesanal volverá a faenar en esas aguas. «Y que sea lo que Dios quiera».

El 8 de octubre, los ministros de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, y de Defensa, Narcís Serra, comparecieron ante la Comisión de Exteriores del Congreso de los Diputados para informar y dar respuesta a las preguntas de los diversos grupos parlamentarios. Los representantes del Gobierno defendieron tanto la actuación de la patrullera «Tagomago» como las medidas de represalia adoptadas sobre la representación saharauí en España. califi-



La patrullera «Tagomago» a su llegada a Las Palmas.

cándolas de «respuesta concreta a un hecho concreto». El ministro de Asuntos Exteriores negó que el acuerdo pesquero del 1 de agosto de 1983 supusiera un reconocimiento tácito de la soberanía marroquí sobre las aguas saharianas. Narcís Serra precisó que a los pesqueros se les proporciona protección fuera de las 12 millas, límite que sólo pueden atravesar los barcos de la Armada para cumplir con labores de rescate y salvamento. Explicó también la normativa existente sobre uso de banderas, aunque sin precisar si el «Junquito» actuó de acuerdo con ella. Afirmó asimismo que las autoridades marroquíes recibieron notificación de que la patrullera «Tagomago» iba a rastrear la zona.

Ambos ministros dieron cuenta de la intención del Gobierno de contribuir a la reconversión de la flota artesanal canaria y a la disponibilidad de nuevos caladeros. Será el departamento de Agricultura, Pesca y Alimentación el encargado de arbitrar las normas que faciliten la actividad de la flota artesanal. Los nuevos caladeros serán negociados con Mauritania, Guinea Bissau, Guinea Conakry y Senegal.

¿Qué ocurrirá en el banco pesquero sahariano hasta que la anunciada reconversión se haga realidad? No es fácil saberlo. Como tampoco parece que lo sea la reconstrucción precisa de los hechos ocurridos el 20 y el 21 de septiembre en la ensenada de Villalobos La Vieja. ¿Por qué se acercó tanto a la costa el «Junquito»? ¿Enarbolaba pabellón marroquí, como afirmaron en un primer momento sus tripulantes? ¿Intentó huir cuando recibió la orden de parar sus máquinas, según afirmó en Alicante Mohamed Hadel «a título personal»? ¿Por qué disparó la patrulla armada saharauí? ¿Fue un error el ametrallamiento del «Tagomago», confundido con una nave de la Armada marroquí? ■

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.

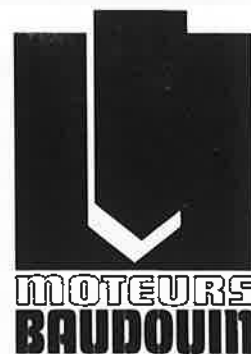
BAUDOIN proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

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.

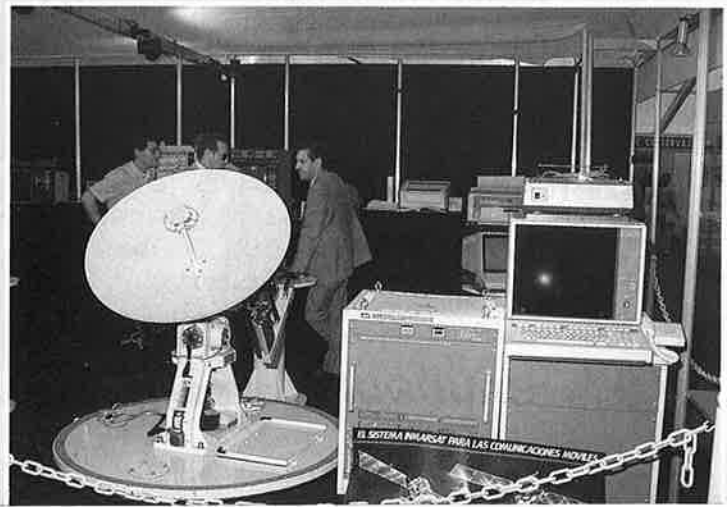


165, bd de Pont-de-Vivoux
13010 MARSEILLE
FRANCE
TEL. (91) 79.90.91
TELEX MOBOD A 410 944 F

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



VIGO, CAPI





Durante una semana —del 17 al 22 de septiembre—, Vigo, el puerto pesquero más importante de Europa, fue por segunda vez anfitrión de la Feria Mundial de la Pesca, convirtiéndose en el punto de referencia obligado de cuantos viven del mar. Esta muestra ha servido para que durante siete días las naciones tecnológicamente más desarrolladas hayan podido mostrar los avances de su industria a los países en vías de desarrollo, que aspiran a una explotación racional de sus amplios recursos pesqueros.

TAL DE LA PESCA

WORLD FISHING EXHIBITION



LA exposición se montó sobre 40.000 metros cuadrados de los 275.000 con que cuenta el puerto de Bouzas, integrado en las instalaciones portuarias viguesas. El área del recinto ferial fue cedida por la Junta del Puerto y Ría de Vigo al Comité Organizador. Contó con cuatro pabellones, uno de ellos de carácter permanente. Los otros tres se instalaron bajo grandes carpas, con una superficie aproximada de 15.000 metros cuadrados. Se contó, además, con 10.000 metros cuadrados de espacio al aire libre. Las instalaciones temporales fueron contratadas a una importante firma alemana, que las estrenó expresamente para esta Feria. Posteriormente se enviaron a Estados Unidos, país que las ha adquirido con carácter definitivo. Las carpas que cobijaron la Vigo'85 están consideradas como el sistema portátil más moderno que existe en la actualidad para cubrir grandes áreas. Todas ellas fueron dotadas de teléfono, télex, electricidad, agua y otra serie de servicios. Los trabajos de infraestructura duraron tres años y en ellos trabajaron unas 15.000 personas. Su coste ascendió a unos 50 millones de pesetas.

El total de stands instalados fue de 350. Estuvieron representadas empresas de 30 nacionalidades. El 50 por 100 de las empresas eran españolas. Las restantes procedían de muy diversos países: Reino Unido, Noruega, Francia, Italia, República Federal Alemana, Suecia, Estados Unidos, Canadá, Japón, Brasil, Arabia Saudita, Israel, Nueva Zelanda, Australia y otros. Algunos países enviaron a este certamen representaciones de empresas y organismos oficiales. Tal fue el caso de Irlanda, representada por la BIM (Irish Sea Fisheries Board. Oficina de Pescas Marítimas Irlandesas), que es el organismo encargado por el Gobierno de desarrollar la industria de pes-

ca y trabaja en colaboración con los exportadores de su país.

De las empresas españolas que asistieron a la feria, 80 eran gallegas y estuvieron subvencionadas por la Xunta de Galicia: en un 50 por 100 en el caso de las productoras y en un 25 por 100 en el de las comercializadoras. A éstas siguieron en número las del País Vasco, Madrid y Valencia. Contaron también con stand propio la Xunta de Galicia, SODIGA (Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia) y la Secretaría General de Pesca Marítima.

Como anécdota cabe reseñar la plantación, dentro del recinto, de un olivo milenario traído desde Cataluña, símbolo de las migraciones catalanas a Galicia. Como es sabido, la mayoría de los conserveros de Vigo son de procedencia catalana.

Los organizadores de esta magna Feria fueron la World Fishing Exhibition Ltd. y el Ayuntamiento de Vigo, que aportó unos 400 millones de pesetas. De él dependió el funcionamiento y subvención del Comité Organizador y Ejecutivo, que fue nombrado por el alcalde de la ciudad, Manuel

Soto, y presidido por Alfonso Paz Andrade. La Xunta de Galicia, el Instituto de Fomento a la exportación, la Secretaría General de Pesca Marítima y la Junta de Obras del Puerto han sido otros organismos colaboradores de esta exposición.

Vigo'85 fue inaugurado en la tarde del día 17 por el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, acompañado del presidente de la Xunta de Galicia, Gerardo Fernández Albor, del alcalde de Vigo, Manuel Soto, y de los presidentes del Comité Ejecutivo, Alfonso Paz An-



La tribuna de oradores acogió a Carlos Romero, Gerardo Fernández Albor, Manuel Soto, Alfonso Paz Andrade, David Scott y otras destacadas personalidades.

dradre, y de la World Fishing, David Scott. Al acto asistieron todas las autoridades locales y representantes de los países participantes en la Conferencia Mundial de la Toja. Antes de la inauguración oficial, el presidente del Gobierno, Felipe González, había realizado un recorrido por las instalaciones.

En todos los discursos inaugurales se puso de manifiesto la voluntad de Galicia de jugar un papel importante en el plano internacional, y se ponderó el papel de la Feria como cauce de diálogo e intercambio de tecnología entre los pueblos.

La Feria tenía en esta ocasión un valor adicional, derivado del próximo ingreso de España en la CEE, que convertirá a Europa en poseedora de la segunda flota pesquera mundial, después de Japón. El nacimiento de esta nueva Europa Azul debe tener una repercusión inmediata: la primacía española en Bruselas en materia de pesca. Si las decisiones se van a adoptar en Bruselas, no se puede dejar a un lado toda la experiencia española en materia de negociación de acuerdos pesqueros, explicó Paz Andrade.

Aunque los acuerdos y negocios en materia de pesca son de difícil evaluación inmediata hay algunas referencias que cabe reseñar a modo de balance de lo que ha sido la exposición.

Sin contar las decenas de miles de visitantes que acudieron a ella durante los dos únicos días en que estuvo abierta al público, las cifras oficiales hablan de 60.000 visitantes profesionales. El 76 por 100 de los expositores a los que se ha consultado se encontraban satisfechos del volumen de negocios realizados, que ha sobrepasado los 65.000 millones de pesetas. El valor de lo exhibido ascendió a 15 millones de libras (unos 3.500 millones de pesetas).

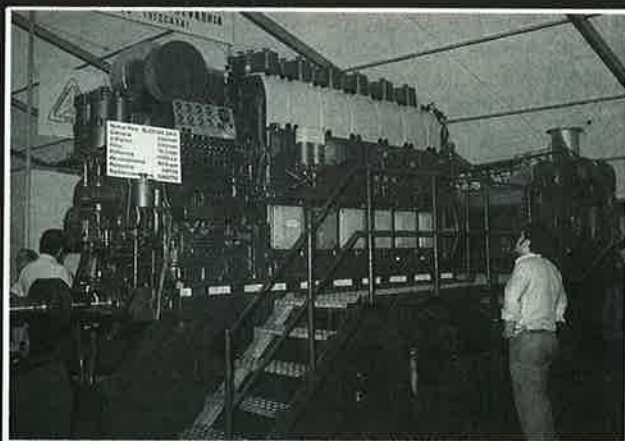
Los sectores que mayor número de negocios han realizado han sido los de la industria auxiliar de la pesca y los astilleros. Como acuerdo espectacular cabe reseñar uno, por el que se comprometió la construcción de 10 buques cama-

roneros, de un costo que alcanza el millón de dólares por unidad, para Mozambique. Los buques serán construidos por los astilleros Santo Domingo y Paulino Freire, de Vigo.

Los empresarios no han proporcionado cifras concretas de los negocios realizados. No obstante, el último día del certamen se hizo un pequeño balance y la mayoría afirmó haber cubierto en los dos primeros días de la Feria los gastos que les había ocasionado acudir a ella. Gastos por cierto importantes, ya que la World Fishing cobró en libras y el stand más barato sobrepasaba el millón de pesetas de alquiler. Un stand medio —tipo al que pertenecía la mayoría— alcanzaba los cinco millones de pesetas. La media de ganancias por stand se puede calcular en unos cien millones de pesetas, aunque algunos expositores rebasaron los trescientos. Así, una empresa de Redondela ha recibido 18 pedidos de puertas de arrastre Super V, que se instalarán en buques que faenan en las islas Malvinas; otra industria (esta malagueña) elevó el volumen de sus ventas a trescientos millones de pesetas, de los que cien se quedarán en España. Empresarios guipuzcoanos lograron vender plantas frigoríficas por valor de 350 millones de pesetas. La empresa «Unidiesel» recibió tres pedidos de motores diesel por valor de 60 millones. «Marel Electronics», que fabrica básculas para pesar pescado, contabilizó por su parte pedidos por valor de 100 millones para América del Sur, Francia y Galicia.

También la ciudad de Vigo se vio beneficiada por este acontecimiento, ya que sus plazas hoteleras se saturaron. Restaurantes, bares y otros comercios obtuvieron importantes ganancias. Todo ello ha supuesto un saldo para la ciudad de unos 6.000 millones de pesetas.

Obviamente, todo no han sido éxitos. También se han producido quejas, fundamentalmente por parte de los expositores, que no sólo se vieron obligados a pagar altos precios en libras esterlinas por



LA FERIA MUNDIAL DE LA PESCA

Se instaló en cuatro pabellones, abarcando 40.000 m². Los trabajos de infraestructura duraron tres años y en ellos trabajaron unas 15.000 personas.



el alquiler de los stands, sino que se encontraron también con la desagradable sorpresa de tener que abonar imprevistas subcontratas para el transporte y colocación de los productos expuestos. Dicho transporte estaba adjudicado a una empresa alemana, que a su vez contrató a otras locales. Llegó a darse la paradoja de que, en algunos casos, costó menos el transporte de la mercancía desde el país de origen, que desde el puerto de Vigo al recinto de la Feria.

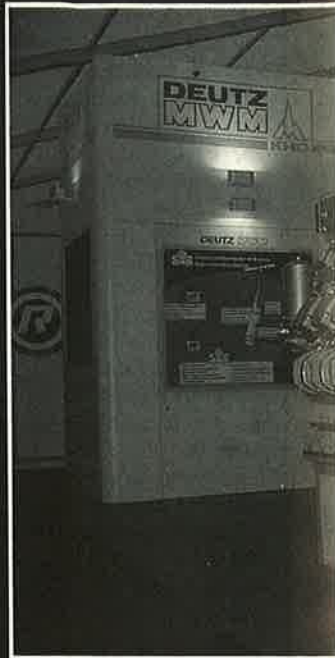
Al final todos se hacían la misma pregunta: ¿no está capacitada la ciudad de Vigo para organizar por sí misma el certamen y obtener así directamente todos los beneficios? El presidente del Comité

Si la exposición de 1973, celebrada también en Vigo, marcó un hito porque consolidó la presencia de los equipos hidráulicos, que sustituyeron a los equipos mecánicos de tracción, en la de 1985 el «rey» ha sido el ordenador, que ha hecho su aparición ligado a modernos y sofisticados sonares, radares y otros elementos de detección y orientación. No en vano en estos doce últimos años se ha producido una fuerte mutación en las pesquerías, con el diseño de barcos de pequeñas proporciones capaces de aumentar sus capturas y reducir considerablemente sus costes de explotación. Se han encontrado formas de ahorrar combustible, nuevos motores, métodos de pesca, artes más selectivas, tales como redes de enmalle, palangre, arrastre a baja potencia, etc. Los equipos de detección de pescado

VIGO'85 CONTO CON 350 «S

DE 30 PAISES RIBEREÑOS

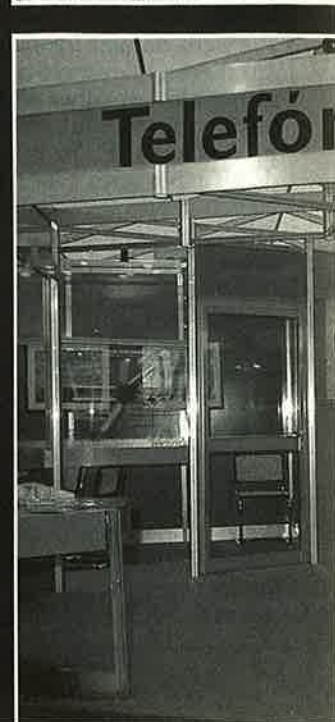
El 50 por 100 de las empresas presentes eran españolas. De ellas, 80 gallegas. Las cifras oficiales hablan de 60.000 visitantes pertenecientes al mundo de la pesca. El volumen de negocios realizados ha sobrepasado los 65.000 millones de pesetas. El valor de lo exhibido ascendió a unos 3.500 millones de pesetas.



Ejecutivo, Alfonso Paz Andrade, fue tajante: «No se pueden hacer unas Olimpiadas sin Comité Olímpico. Para organizar una exposición de esta magnitud, necesitamos tener la seguridad de que el expositor va a acudir y, hoy por hoy, la capacidad de convocatoria y la infraestructura aseguradas las tiene la World Fishing». Esta empresa se ha mostrado remisa a la hora de dar cifras de beneficios. Alega que los datos aún tardarán un año en ser establecidos. No obstante, las estimaciones más extendidas hablan de que la World Fishing obtendrá de esta Feria unos 1.000 millones de pesetas.

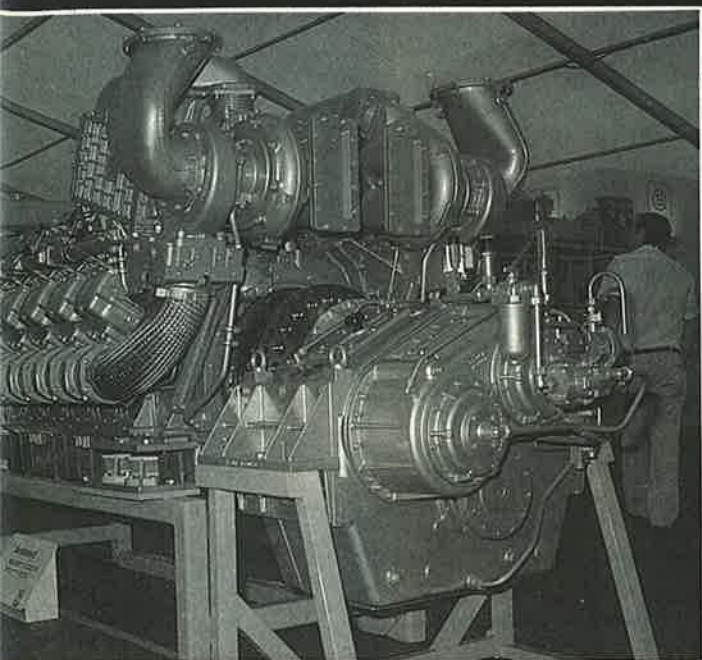
se han modernizado considerablemente, consiguiendo incrementar eficazmente las capturas de los barcos pequeños.

Para apoyar todo esto no podría faltar el ordenador, con los más complejos sistemas de localización y seguimiento de los bancos de pesca a través de pantallas cromáticas, sondas de redes y sonares de pesca, casi todos ellos de procedencia japonesa. Especial atención despertó la Sonda Estéreo Color HE-803, que detecta los bancos de pesca de babor a estribor. La característica más importante de este sistema revolucionario es una imagen triangular de la pro-



WORLD FISHING EXHIBITION

ANDS»



fundidad, dividida en 9 sectores. Dicha imagen presenta, dentro de los 90 grados de una sección transversal, las condiciones existentes por debajo del buque. La profundidad que puede alcanzar es de 2.400 metros y el control de desplazamiento permite la posibilidad de situar la información sobre el pescado en cualquier zona de la pantalla.

El costo de este ordenador es de 800.000 pesetas.

También despertó interés el receptor Loran de Furuno que, con un coste de 174.000 pesetas, sirve para obtener de forma automática la posición de cualquier barco, aumentando así la seguridad de navegación. Aparte de su accesible precio, la gran ventaja que presenta es su reducido tamaño. Además, traza el rumbo, grabando los perfiles de la costa, lo que permite prescindir de las cartas de navegación.

También se encontraban presentes en los stands los más sofisticados aparatos de navegación con ayuda de satélite. Estos permiten controlar con precisión milimétrica la localización de los barcos. También se presentaron distintos aparatos para comunicación por satélite, que permiten tener acceso al teléfono y al télex a cualquier hora. Muchos de estos equipos, de antena corta, fueron adquiridos por armadores de Huelva, Vigo y Canarias.

En este campo fue importante la presencia de la «International Maritime Satellite Organization» —Inmarsat—, cooperativa internacional formada por cuarenta y tres países para la explotación de un sistema de satélite a escala mundial que proporciona servicios de telefonía, télex, transmisión de datos y facsímiles de calidad a empresas de navegación, así como comunicaciones instantáneas y claras en caso de emergencia.

Siguiendo en el campo del ordenador, es interesante recoger la utilidad del llamado «todoterreno»: una pequeña computadora cuyas aplicaciones están encaminadas a la subasta de pescado, secadero de pescado, cultivos marinos, piscifactorías, suministros na-

vaes y control de gestión empresarial.

Según los especialistas, una de las más interesantes novedades de la Feria ha sido la presentación del «sistema Marel» de control de pesaje electrónico para plantas de elaboración de pescado, que abarca básculas integradas en un sistema avanzado, controladas por ordenador, para recoger datos sobre la elaboración de la mercancía y vigilancia del sistema.

Pero no todo era electrónica en la Feria: instalaciones de acuicultura, aditivos alimentarios, aislamientos, anclas, plantas para el procesamiento del pescado, equipos para barcos, ventanas a medida, separadores de sentinas, hélices marinas, soportes especiales y accesorios para tuberías y construcciones mecánicas, banastas de pesca, cocederos de pescado, desalinizadores, corredores de buques, economizadores de combustibles, cadenas de frío, etc.

También se presentaban suministros de materias primas para la industria conservera, dosificadores de aceite, sistemas de pelado de pescado, pesadoras continuas, clasificadores de pescado...

Uno de los stands más visitados fue el de la Compañía Telefónica. En él se hacían demostraciones de comunicación marítima real. La Compañía Telefónica acudió a la Feria con todas sus novedades en materia de télex, teletextos, bancos de datos, etc. Por lo que respecta al servicio marítimo, se exhibió un amplio muestrario de sistemas de comunicaciones con los barcos, enlaces con costeras de onda corta y VHF, así como de radio télex.

Según informó el presidente del Comité ejecutivo de la Feria, Paz Andrade, el «stand» más visitado por las gentes del mar fue un buque inglés, que se encontraba fondeado en Vigo: se trata de un guardacostas que con cierta frecuencia persigue a los pesqueros españoles que sobrepasan las millas permitidas.

C. H. C.

Fotos: Luis ALONSO



QUE papel debería jugar la pesca en la alimentación mundial, según su criterio?

—La pesca representa ya una contribución importante a la nutrición, especialmente en los países en vías de desarrollo y entre los grupos de población de bajos niveles de ingresos. En muchos países en desarrollo, sobre todo en África y Asia, más de la mitad de las proteínas animales ingeridas diariamente proceden del pescado. Este no es sólo un alimento nutritivo, sino que añade un elemento sabroso a lo que de otro modo sería una dieta monótona de cereales. La amplia gama de especies y productos pesqueros incluye muchas variedades relativamente baratas; de hecho, un tercio de las capturas mundiales se obtiene a costos que las hacen competitivas con la industria de los piensos. Es evidente, pues, que cabe fomentar aún más el papel de la pesca en la alimentación en muchos países, aunque, por supuesto, debemos tener presente que la pesca sola no puede resolver los problemas de la malnutrición en todo el mundo.

—¿Existen recursos y capacidad tecnológica suficientes para duplicar la demanda de pescado prevista para final de siglo?

—El aumento de la demanda puede satisfacerse con un mejor aprovechamiento de los recursos actualmente explotados, con el desarrollo de la acuicultura y con la explotación de otros recursos que ahora tienen poca demanda. La mejor utilización de los recursos de las Zonas Económicas Exclusivas puede lograrse mediante una ordenación, tanto de las poblaciones como del

Este ingeniero libanés de 59 años tiene en sus manos una de las tareas más arduas y, a la vez, más urgentes de cuantas quepa abordar en el planeta: dirigir la organización que las Naciones Unidas pusieron en pie para favorecer el desarrollo de la agricultura y la alimentación del mundo entero. Es Edouard Saouma. Y cree en la pesca y en su futuro.

**EDOUARD
SAOUMA,
DIRECTOR
GENERAL
DE LA FAO**

medio marino, y mediante una reducción de las pérdidas después de la captura. Hay importantes posibilidades para el desarrollo de la acuicultura, tanto en las aguas continentales como en las zonas costeras de los países en desarrollo, especialmente en Brasil, China, India, Nigeria y Tailandia.

Este desarrollo tiene particular importancia para los países sin litoral. Actualmente hay recursos considerables que no se explotan plenamente, aunque existen las tecnologías necesarias para las labores de captura y elaboración. Es el caso, por ejemplo, del calamar.

Teniendo en cuenta esas posibilidades, prevemos que, incluso con la tecnología actual, puede satisfacerse una demanda de alimentos a base de pescado estimada en unos 90 a 100 millones de toneladas para el año 2000.

No he mencionado algunos recursos no tradicionales, como los pequeños peces linterna y el krill, de los que existen grandes cantidades pero que, debido a unos costos elevados y problemas tecnológicos aún sin resolver, no contribuirán probablemente de manera significativa a los suministros mundiales de alimentos en un futuro previsible.

—¿Cuál es el volumen actual de recursos infrautilizados y su distribución por océanos?

—Actualmente hay varias poblaciones pesqueras infrautilizadas. Por ejemplo, en el Atlántico Sudoccidental hay pequeñas especies pelágicas, anchoveta y espadín, que permitirían capturas de varios cientos de miles de toneladas. En el Pacífico Oriental Central hay varias poblaciones demersales que



«LA PESCA ES NU



pueden rendir hasta un millón de toneladas. En esa zona se encuentran considerables recursos de jurel, que actualmente se explotan poco. En el Océano Indico Occidental, determinadas variedades de especies pesqueras podrían rendir medio millón de toneladas, e incluso más. En lo que se refiere a la pesca del atún, desearía mencionar que los recursos de bonito listado en las costas occidental y oriental del Océano Indico están prácticamente sin explotar y que son posibles capturas de unas 400 toneladas. Los cefalópodos, sobre todo los calamares, están subexplotados en muchas regiones, como por ejemplo en el Atlántico Occidental Central y en el Pacífico Central, donde parecen posibles capturas anuales de un millón de toneladas, aproximadamente.

—La última Conferencia de la FAO adoptó una serie de compromisos en materia de colaboración entre los países desarrollados y los del Tercer Mundo. ¿Es posible hacer ya a estas alturas una valoración de los resultados? ¿Considera suficiente el grado de cooperación mundial en este sector?

—En 1979, la Conferencia de la FAO puso de relieve la necesidad de fomentar una mayor cooperación técnica y económica en el sector pesquero entre los países en desarrollo y los industriales. Recuerdo que esta recomendación se formuló por iniciativa de España. La idea se

recogió con más detalle en el programa de acción adoptado por la Conferencia Mundial de Pesca de la FAO de 1984, en el que se contemplan varios principios y orientaciones que deberán tenerse en cuenta cuando se negocien acuerdos de cooperación técnica o económica en cuestiones pesqueras. Estoy convencido de que los órganos pesqueros regionales, incluidos los establecidos dentro de la FAO, ofrecen un excelente marco para una estrecha cooperación entre los Gobiernos. La mayoría de los órganos pesqueros regionales de la FAO cubren zonas en las que los Estados ribereños abarcan en su mayoría países en desarrollo. También incluyen países pesqueros desarrollados cuyos intereses pesqueros llegan hasta aguas lejanas. España es miembro de varios de esos organismos. Me complace señalar que, desde 1979, ha aumentado, la cooperación Norte-Sur en cuestiones pesqueras y espero que continúe esta evolución positiva en el futuro.

—¿Qué papel puede jugar España en el ámbito de la pesquería mundial?

—España ocupa una posición prominente en la pesca mundial. Con una producción cercana a 1,24 millones de toneladas en 1984, España figura entre los principales productores mundiales de pescado. Esas capturas representan un valor total de 1.205 millones de dólares, cifra que sólo superan Japón, la URSS y los Estados Unidos. El comercio pesquero de España también es muy importante a escala mundial, con unas exportaciones de más de 300 millones de dólares y unas importaciones de casi 400 millones.

JESTRO FUTURO»

España tiene, asimismo, una industria auxiliar muy destacada, que suministra barcos, aparejos y equipos a muchos países del mundo. Con su histórica tradición pesquera, España realiza, en fin, una labor considerable de asistencia técnica a varios países en desarrollo, sobre todo en América Latina y en el África Occidental. En relación a ello, desearía señalar la va-

liosa asistencia prestada por España al órgano regional de la FAO que se ocupa del África Occidental y a los programas de acción aprobados por la Conferencia Mundial de Pesca de 1984.

—¿Qué salida conjunta sería la más deseable para los países con tecnología pesquera desarrollada, pero con caladeros insuficientes, y las naciones insuficientemente de-

«Para un aprovechamiento efectivo de los recursos, los países con técnicas pesqueras avanzadas deberían ir a la negociación de soluciones bilaterales con países que tengan excedentes de recursos, sea mediante empresas mixtas, convenios pesqueros u otro tipo de acuerdos adecuados.»

tados miembros de la FAO que se apruebe un Pacto de Seguridad Alimentaria Mundial a fin de reafirmar la fe, universalmente compartida, en el objetivo de lograr la seguridad alimentaria mundial y en la acción necesaria para ello. Los principios y recomendaciones recogidos en el Pacto se dirigen a los gobiernos, a las organizaciones (incluidas las no gubernamentales) y a las personas. En lo que se refiere a los gobiernos de los países en desarrollo, el Pacto subraya la idea de que son ellos quienes tienen la responsabilidad primordial de garantizar la seguridad alimentaria de sus pueblos. Les exhorta a que promuevan la producción nacional, como primera línea de ataque contra la inseguridad alimentaria, y a que tomen medidas para mejorar el acceso a los alimentos de los grupos más desfavorecidos de la población. El Pacto anima a los gobiernos de los países desarrollados a que tengan presentes los intereses del conjunto del planeta cuando adopten decisiones sobre cuestiones que afectan a los niveles deseables de producción y a las existencias de alimentos; a que sigan proporcionando generosamente a los países pobres ayuda alimentaria de urgencia y otras formas de socorro, y a que tomen medidas para evitar que se produzcan esas situaciones de urgencia en el futuro. Igualmente se les invita a que den prioridad a la ayuda a las naciones más pobres que están haciendo denodados esfuerzos para resolver los problemas de la pobreza rural. ■



Edouard Saouma.
Libanés. Casado. 59 años. Ingeniero. Experto en irrigación de tierras. Director general de la FAO desde 1975.

sarrolladas, pero con grandes recursos en sus aguas?

—Al responder a esta pregunta desearía referirme a uno de los objetivos de la FAO a largo plazo en materia de pesca: ayudar a los países en vías de desarrollo en los esfuerzos individuales y colectivos realizados para aprovechar lo mejor posible los recursos pesqueros y alimentar a sus poblaciones crecientes.

Para un aprovechamiento efectivo de los recursos, los países con técnicas pesqueras avanzadas deberían ir a la negociación de soluciones bilaterales con países que tengan excedente de recursos, bien en forma de empresas mixtas, bien mediante

convenios pesqueros, bien en conformidad con otros acuerdos apropiados. A fin de aumentar la capacidad de los países en desarrollo, todos esos acuerdos deben prever una transferencia efectiva de tecnología y la adquisición de equipo. A petición de los países en desarrollo, la FAO está prestando asesoramiento técnico y económico a estos países, como actividad preparatoria para negociar la realización de empresas mixtas o de convenios pesqueros.

—¿Qué líneas generales va a seguir su próxima propuesta en la FAO de un Pacto de Seguridad Alimentaria Mundial?

—He propuesto a los Es-



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Las líneas de actuación del Instituto Social de la Marina en Galicia vienen determinadas, como en el resto de las comunidades, por las circunstancias específicas que rodean el trabajo en el mar. Estas son diferentes a las que afrontan los otros sectores de la Administración. Por ello, el ISM considera que su papel en el sector marítimo



PROGRAMAS PARA GALICIA

consiste en servir de instrumento aglutinador de los esfuerzos que la administración marítimo-pesquera desarrolla en los diversos órdenes.

El Instituto Social de la Marina entiende que para cumplir correctamente con su papel de elemento aglutinador de los esfuerzos de la administración marítimo-pesquera ha de actuar conforme a una filosofía que esté determinada no en función de la actividad que el propio ISM realiza, sino en función del destinatario. De cara a ello, el Instituto tiene en marcha una serie de programas, de los que tres son especialmente interesantes para Galicia: el Programa de Acción de Medicina Marítima, el de Ac-



ción en Materia de Empleo y el de Acción en Materia Formativa y Social.

El primero de ellos tiene como objetivo el acercamiento de los medios sanitarios a los centros donde se realiza el trabajo marítimo-pesquero, que suelen estar lejos del territorio español. El Programa de Acción de Medicina Marítima se desarrolla a cuatro niveles. El inicial apunta a la educación sanitaria, a la realización de reconocimientos médicos laborales previos al embarque, al control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, a la existencia de una base de datos informatizada y a la creación de una red de comunicaciones. En un segundo nivel se contempla la asistencia con medios propios durante la navegación, la realizada a través del centro radiomédico existente y la proporcionada en el propio buque sanitario. El tercer y cuarto nivel desarrollan la asistencia y apoyo de los centros en el extranjero, la asistencia con medios ajenos y las labores de repatriación, evacuación y rescate.

Según explica el jefe del Servicio de Medicina Marítima, Fernando Alvarez, para Galicia está previsto el establecimiento próximo de tres centros de reconocimiento médico (en Vigo, La Coruña y Villagarcía de Arosa) con la contratación de los correspondientes médicos, que llevarán a cabo una campaña de reconocimientos previos y otra de educación de cara al desarrollo de la medicina preventiva.

Galicia será también piloto en un nuevo tipo de programa: se trata de la realización de un Estudio del Estado de Salud de la población marinera. Un conjunto de reconocimientos médicos darán base a una valoración de la salud de este colectivo, lo que permitirá establecer campañas específicas, de medicina preventiva, ajustadas a la realidad concreta. Este trabajo durará aproximadamente un año y está previsto el reconocimiento médico de unos 15.000 marineros, cuyas historias clínicas pasarán al banco de datos (el primero que, en el terreno sanitario, existe en España). Di-

UNA AYUDA SOCIAL MODERNA Y HUMANA

El ISM lleva adelante planes de modernización de su asistencia social, poniendo atención en no restar calor humano a la actividad desarrollada. En la fotografía de la izquierda, el proceso de informatización de las historias clínicas. A la derecha, la bella y acogedora Casa del Mar de Pontedeume.

chos datos permitirán también hacer una valoración del estado social de la población marinera e incidir en el núcleo familiar para interesarle en acciones concretas que le permitan mejorar sus condiciones de vida.

Otro programa de interés es el de Acción en Materia de Empleo. Este pretende adecuar al sector marítimo la actuación general prevista en

la Ley Básica de Empleo y las nuevas previsiones contenidas en la Ley de Protección del Desempleo. No debe olvidarse que, entre los rasgos que configuran la personalidad diferenciada del sector marítimo, se encuentran la forma de contratación (que suele hacerse al margen de las Oficinas de Empleo), la existencia de sistemas de intermediación, la movilidad de la mano de obra, y otros directamente vinculados a este terreno.

Para llevar adelante el Programa se han puesto en marcha una serie de medidas prácticas, entre las que se cuentan la creación de un banco central de datos, que permita evaluar el mercado de trabajo en sus aspectos cualitativos y cuantitativos, y el control de inscripción de trabajadores en Oficinas de Empleo, a fin de evitar las contrataciones ilegales. Se han creado también seis plazas de asesores técnicos laborales marítimos, con el fin de potenciar las Oficinas de Empleo, mejorar la gestión, servir de enlace entre las empresas y los trabajadores y



asesorar a unas y a otros sobre las mejores condiciones de contratación y adecuación de los puestos profesionales. De las seis plazas anteriormente citadas, dos serán para Galicia (una en La Coruña y otra en Vigo), ya que es esta comunidad la que mayor índice de desempleo arroja en las últimas estadísticas: 3.550 parados en La Coruña y 2.743 en Vigo. Estos asesores serán titulados superiores de la Marina Civil: capitanes de la Marina Mercante, jefes de máquinas y oficiales radioeléctricos de primera clase.

El Programa de Acción Formativa, por su parte, incluye dos grandes bloques de actividad. De un lado, el que se refiere a los cuatro grandes Centros de Enseñanzas Regladas, en régimen de internado, para beneficiarios de trabajadores del mar. De otro, el de las diez Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, cuya reforma se enmarca en un proceso previo de racionalización, rentabilidad y conocimiento exacto de las demandas formativas existentes en

el sector. Dos objetivos persigue esta reforma: adecuar los niveles de formación y titulación a las necesidades y ofertas de empleo del sector, e intensificar la formación profesional de los trabajadores menos cualificados.

En fin, el Programa de Acción Social pretende el conocimiento profundo de la situación sociológica del sector, como clave para planificar la solución de los conflictos sociales. Se pretende promover y apoyar la realización de estudios sociales sobre las comunidades marineras y sus condiciones sociales para dinamizar sus estructuras y, al mismo tiempo, implicar a todo el cuerpo social en la búsqueda de fórmulas que contribuyan al mejoramiento social y cultural del colectivo.

El responsable de estos últimos programas, Leopoldo Cal, subdirector general de Acción Social Marítima, explica: «Galicia es para el Instituto Social de la Marina un lugar idóneo de encuentro con el sector marítimo y pesquero, no sólo por razón de la importancia que éste

tiene en términos cuantitativos, sino también porque la diversidad de sus estructuras productivas permite comprobar hasta qué punto son necesarias actuaciones tendentes a su modernización. Lógicamente y de la misma forma, este mismo pensamiento es el que enmarca el trabajo del Instituto Social de la Marina a la hora de actuar en el resto de la costa. En efecto, en Galicia coexisten, en grave descompensación, situaciones dispares en lo que se refiere a presencia asociativa, incidencia sindical, organización empresarial y bienestar en general. El Instituto Social de la Marina trata, por tanto, de incidir en las carencias que se refieren a los aspectos sanitarios, sanitario-profesionales, de regulación laboral, de empleo y de formación y de integración social, allí donde sea necesario».

Finalmente, y en lo que se refiere a los programas específicos, Leopoldo Cal precisa que: «Nuestros Programas de Sanidad Marítima, de Empleo, de Acción Social y de Acción Formativa se plantean así desde la perspectiva doble de clarificar problemas y de motivar las demandas sociales del sector, todo ello sin paternalismos, en el convencimiento de que habrá de producirse una dinámica de progreso y cambio en los comportamientos y en las estructuras de este importante sector económico.»

Todas estas acciones del Instituto Social de la Marina en Galicia están destinadas a un colectivo de 74.200 personas que son las que, en la comunidad autónoma, componen el censo de población asegurada. De ellos, 46.668 están en activo y 27.532 son pensionistas. Reciben también los beneficios de este organismo 14.539 empresas y 15.432 embarcaciones.

De la importancia que tiene el sector pesquero gallego nos da una idea el hecho de

que esta Comunidad Autónoma representa el 30,80 por 100 del total de la población a la que asiste el ISM en toda España. De las cuatro direcciones provinciales, la que mayor número de afiliados tiene es La Coruña, con 21.588; le siguen Vigo, con 14.660, y Villagarcía de Arosa y Lugo, con 8.538 y 1.882, respectivamente.

El monto total de las prestaciones que realiza el Instituto es de setecientos cincuenta millones de pesetas mensuales, que se reparten, por orden de importancia, entre pensiones de jubilación, invalidez, viudedad, orfandad y favores familiares.

Para llevar a cabo todos estos programas, el Instituto cuenta en Galicia con 1.144 personas: 201 forman el personal administrativo; 236, el personal docente; 707 pertenecen al cuerpo sanitario. Dentro de éste, los médicos y ATS configuran los colectivos más numerosos, con 326 y 166 personas, respectivamente. En cuanto a instalaciones, Galicia cuenta con 29 Casas del Mar, 22 oficinas administrativas y 28 instalaciones más, de distinto tipo.

En materia de inversiones, están previstos 1.359 millones de pesetas para poner en servicio veintitrés nuevas instalaciones. Este año finalizarán las obras de siete; en 1986, funcionarán cinco más y, en 1987, once. Las nuevas Casas del Mar con que contará Galicia en 1987 serán éstas: Finisterre, Mera, Muxía, Corme, Ferrol, Noya, Lira, Santa Uxía de Riveira, Corrubedo, Malpica, Foz, Vicedo, San Ciprián, Pontevedra, La Guardia, Moaña, Aldán, Portonovo e Isla de Arosa. Asimismo están en marcha la segunda fase del Colegio «El Mosterrón», en Sada; el Club de Jubilados, en Palmeira; las instalaciones de la Dirección Provincial de Lugo y la segunda fase del colegio de Panxón.



José Borges Cabrera,
armador del «Alcocó».

«Todo fue tan rápido que no me dio tiempo ni a terminar de preguntar a Prudencio qué estaba pasando», explicaría luego Cristo-Rey Herrera, patrón del «Alcocó». Lo que estaba pasando es que su barco estaba siendo abordado por un gran congelador de 3.000 toneladas. De los doce hombres de la tripulación, sólo cinco —tres canarios, un mauritano y un senegalés— salvarían la vida.

El artesanal «Alcocó»,
abordado y hundido en
el banco pesquero
sahariano, en una foto
de archivo.



LA TRAGEDIA DEL «ALCOCO»

ABORDAJE

EN EL ATLANTICO



PARA el marinero Miguel Santana aquello fue una pesadilla: el barco fondeado; el patrón, Cristo-Rey Herrera, durmiendo junto con su primo Prudencio en el puente; el resto de la tripulación —salvo Roberto, el motorista, que descansaba bajo el puente— dormido en la camarata de popa... y aquel gigante, aquella inmensa mole de 3.000 toneladas, enfilándose. Miguel San-

tana, a sus 56 años, es todo menos un novato, pero de poco había de servirle su experiencia frente al horror que se le venía encima. En los escasos instantes con los que contó, lo intentó todo: hizo sonar la sirena, lanzó señales luminosas... Y gritó. Gritó desesperadamente. Con toda su alma.

Una nada después, partido por la mitad, el pequeño «Alcocó» se hundía. En medio de

la confusión, la rabia y la lucha por vivir, Herrera veía a algunos de sus compañeros combatiendo contra el mar. Intuyó, más que vio, a Miguel, a Isidoro, a Musa, el senegalés, a Chejj, uno de los mauritanos, a Prudencio, el hermano de Francisco, todos ellos tratando de asirse a un bidón de gas-oil y a un pedazo de la quilla. Pronto atisbó algo que le hirió hondo: dos cuerpos inertes, flotando so-

bre las aguas. Eran Francisco y Antonio, a los que la suerte había abandonado para siempre.

Luego les preguntarían por los detalles, una y otra vez. Pero la memoria es deudora del sufrimiento. Herrera recordaría la hora, desde luego: las dos de la madrugada, casi en punto. Y todo cuanto habían hecho para tratar de frenar la marcha del congelador soviético (porque era soviéti-

co, de eso estaba seguro). En otros puntos, sin embargo, el recuerdo les llegaba impreciso. ¿Cuánto tardaron en ser rescatados? Pero, ¿cómo ser fiel al tiempo en esas condiciones? Diez minutos, veinte, media hora; imposible saberlo. Una eternidad. ¿Detalles del barco que les abordó? Herrera recordó al principio una cifra: 0843. Pero luego él mismo se dio cuenta del absurdo: esos números pertenecían a la matrícula del propio «Alcocó». Cheij Mustafá creía recordar otro numeral: LB-0434. Pero eso fue mucho después. De momento seguían en las aguas turbulentas de la costa mauritana, aferrándose como podían a la vida.

Fue en todo caso el congelador soviético «Jozas Vitas» el que acudió en su auxilio y les rescató. Seis hombres vivos y dos cadáveres. Prudencio Santana Ortega llegó vivo, pero falleció al poco. Tenía 32 años. El «Jozas Vitas» radió, pues, el hecho y el balance: cinco supervivientes (los canarios Cristo-Rey Herrera, Miguel Santana Pérez e Isidoro Santana Pérez, el senegalés Musa Drame y el mauritano Cheij Mustafá), tres cadáveres rescatados (los de Francisco Santana Ortega, de 25 años, Antonio Corujo Medina, de 54, y Prudencio Santana, muerto en el propio barco rescatador) y cuatro desaparecidos (Prudencio Santana Pérez, Roberto Pérez Carpena y dos mauritanos cuyos nombres no fueron proporcionados).

A partir de ahí llegaron los demás detalles. Se supo entonces que la colisión se había producido a 19 grados 45 minutos Norte, 16 grados 46 minutos Oeste, a 60 millas al sur de cabo Blanco, frente a la isla de Tidra, en las proximidades de la costa mauritana. Y se informó de que el «Alcocó» era un barco artesanal construido

en 1937 («Eso no es un barco viejo», comentaría a HOJA DEL MAR Manuel Avila Murcia, capitán de la Marina Mercante y experto en la materia. «Eso es una pura reliquia»). 76 TRB de reliquia pura adecentadas para la ocasión: este era el primer viaje que el «Alcocó» emprendía a la costa mauritana y acababa de ser revisado y reparado para afrontar la prueba. Durante un par de semanas había estado pescando con artes de liña y nasa. La víspera del accidente había informado a Las Palmas que tenía las bodegas llenas y que se disponía a emprender el regreso: tal vez el peso de la carga contribuyera a la violencia del choque.

José Borges Cabrera, armador del «Alcocó», forma con Francisco Toledo González —que ha hecho en esta ocasión de portavoz del propio Borges— una sociedad muy conocida en los ambientes pesqueros canarios. Se les considera «embajadores de la Pesca» en Mauritania: ellos negocian con sociedades mauritanas la concesión de licencias particulares, obtenidas a cambio de determinadas concesiones comerciales y del enrolamiento de marineros nativos. El «Alcocó» era beneficiario de una de estas licencias. Carecía de seguro.

Así que se supo que el «Jozas Vitas» se dirigía con los supervivientes y los cuerpos rescatados al puerto mauritano de Nuadhibú (la que fue en tiempos Port Etienne), el buque hospital del Instituto Social de la Marina tomó el mismo rumbo a toda máquina. El «Esperanza del Mar» arribó a la ensenada de Nuadhibú a las 10.15 del día 15. Entretanto, los supervivientes del «Alcocó» ya habían sido atendidos por el doctor Miguel Garay en el dispensario médico que el ISM tiene en Nuadhibú. El doctor Garay infor-

mó inmediatamente que el estado de salud de los supervivientes era bueno.

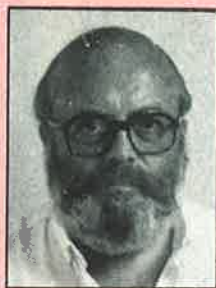
Comenzó la investigación judicial de lo ocurrido. El juez instructor mauritano, minucioso y no excesivamente celer, tomó declaración a las diversas partes implicadas. Poco a poco, fue ganando verosimilitud la idea de que el barco abordador podía ser el mismo «Jozas Vitas». Era, para empezar, el buque más próximo al lugar de los hechos. Según algunas fuentes, diez marineros mauritanos del propio congelador soviético achacaron la culpabilidad del choque al «Jozas Vitas». Parece probado además que éste aprovechó su presencia en Nuadhibú para hacer reparaciones de cierta envergadura en la proa...

De ser así, ¿cómo explicar la colisión? ¿Y cómo que el pesquero ruso continuara su marcha sin detenerse a auxiliar a las víctimas y que regresara media hora después? José Moreno, responsable del programa radiofónico «Faenando», de Radio Tenerife, nos proporciona la siguiente hipótesis plausible: «Es muy posible que navegara con el piloto automático puesto y con alguien en el puente, pendiente del radar, que no distinguió el punto que delataba una embarcación en su camino. O bien que no hubiera nadie en el puente». Esto último sería, desde luego, una grave irresponsabilidad. Pero tampoco resultaría novedosa. Porque una cosa parece cierta: si había alguien en el puente, no estaba mirando. ¿Dormitaba? ¿Oía la radio y leía? Sólo él lo sabe. En todo caso, nadie se extrañe de que a bordo del congelador no se apercibieran de la colisión. Las 3.000 toneladas del «Jozas Vitas» se moverían bien poco con el golpe. En cuanto al ruido producido, sin duda fue tapado



por el de las máquinas y el mar.

Dada la tardanza de los trámites judiciales que implicaban a los supervivientes (tardanza que llegaría a motivar la entrega de una nota de protesta del Ministerio español de Asuntos Exteriores), el «Esperanza del Mar» tomó el 18 de octubre rumbo a Las Palmas llevando a bordo los cadáveres y dejando en Nuadhibú a los supervivientes. El buque del ISM llegó a puerto canario a mediodía del 19. Al día siguiente arribaban al aeropuerto de Gando, en una avioneta comercial fletada por el ISM, Cristo-Rey Herrera y sus cuatro compañeros salvos. Allí les esperaba Ricardo Urquidi, delegado del ISM en Las Palmas.



El hundimiento del «Alcocó»

Por Jorge-Victor SUEIRO

TERMINABA así la trágica peripecia del 'Alcocó'. Probablemente quedará para siempre en las oscuras aguas del océano el incierto ultradestino de cuatro desaparecidos». Tales fueron, más o menos, las últimas palabras utilizadas por este cronista para cerrar el reportaje de «El Dominical» (TVE-2 domingo 27 de octubre); porque realmente, dentro del dolor general de esta tragedia, lo que más me encogió el corazón y cortó el resuello fue la patética pregunta de un hombre canario, en el aeropuerto de Gando: «¿Y mi hermano...?». De su hermano, desaparecido, probablemente no se volverá a saber nada por los siglos de los siglos. Al menos los demás, unos tienen la piel («lo importante es salvar el pellejo», le decía por radio el patrón Cristóforo Herrera Mora a su mujer, Sinforosa) y otros un cadáver. Los demás no tienen nada, y esa es una nada inmensa, desconsoladora y que no se acaba nunca.

Habíamos ido allí (Maellas y Félix García, cámaras; Rafael Carratalá, realizador; Juan Ruiz, productor, unos compañeros estupendos y unos profesionales admirables) para contar en un reportaje cómo viven los pescadores españoles en el banco canario-sahariano y lo que trabaja el Instituto Social de la Marina para hacerles más llevadera su infausta suerte y su durísima faena. Nuestro reportaje tuvo un giro copernicano cuando nos hallábamos a bordo del «Esperanza del Mar», diecinueve horas después de llegar a bordo. Herrera comunicaba al capitán Juan José Pérez Ortega que habían sido abordados y hundidos (todavía no se sabía por quién) y que se encontraban a bordo del ramplero ruso «Jozas Vitas» él, otros cuatro supervivientes y los cadáveres de tres compañeros. El resto, presumiblemente, estaría apresado en las estrechas camareras del «Alcocó» en las que dormían cuando fueron arrollados por el gigantesco pesquero soviético.

Juan José Pérez Ortega, capitán del «Esperanza del Mar», tuvo la feliz idea de insistir e insistir en que el «Jozas Vitas» viniese al encuentro con su barco para recoger cadáveres y supervivientes, en ese camino a un punto determinado del océano que se efectúa siempre para estas emergencias. Pero su insistencia no dio resultado. El capitán del «Jozas Vitas» se dirigió a Nuadhibú (Mauritania), lo que obligó a que nosotros fuéramos allí también y se frustraran las expectativas de volver pronto a Las Palmas.

El meticuloso jefe de Policía mauritano llevó todos los trámites con asombrosa lentitud (problemas de idiomas, negativa rusa a aceptar su autoría del abordaje y hundimiento del «Alcocó», etcétera); selló a bordo los nichos de zinc con los cadáveres y mantuvo una actitud firme, pero no humanitaria. El nombramiento de juez para el caso por parte mauritana, el pasar la cuestión al procurador general de Nuadhibú un viernes festivo musulmán y las nuevas declaraciones volvieron a retrasar el regreso de los supervivientes. Cuando el domingo noche/lunes madrugada los vi en el aeropuerto de Las Palmas, casi no

me lo creía. Fuertes debieron ser las presiones ejercidas por las autoridades españolas para que los mauritanos aceptasen soltarlos, aunque, claro está, con la promesa firme de volver allá cuando se celebre el juicio. Consuela, en cierto modo, saber que el «Jozas Vitas», cuando escribo estas líneas —diez días después de la tragedia—, sigue retenido en Nuadhibú.

El pesquero de «Freiremar» «Villa Ana» nos llevó a alta mar al encuentro con el buque hospital español. El hecho de encontrarme entre paisanos me hizo sentir feliz. Mi dicha se truncó en penosa irritación y sorda rabia cuando comprobé en qué condiciones trabajan y viven los gallegos en el banco canario-sahariano. Sesenta, setenta u ochenta días en el mar, haciendo lance tras lance, día y noche, sin parar, sin domingos ni festivos; sin unas horas de sueño reparador para los tripulantes que sólo duermen el tiempo que queda libre entre lance y lance, después de acondicionar la pesca y reparar las redes. Una actividad así sólo puede ocasionar accidentes, lesiones corporales y morales irreversibles y una sensación clara de esclavitud laboral. Ni siquiera el hecho de trabajar «a la parte» lo justifica. Los colectivistas rusos tienen los naturales tres turnos; los coreanos, dos, los «evolucionados» españoles, uno. Sólo cuatro hombres más resolverían el problema; otros cuatro 0,9 por 100 de la pesca —lo que gana un marinero— permitirían que, al menos, pudieran dormir cuatro horas seguidas. Creo que don Joaquín Ruiz Jiménez, Defensor del Pueblo, está asombrado porque no recibe quejas de los hombres del mar. Yo le invito a que haga una experiencia personal por las aguas pesqueras del banco canario-sahariano (por otra parte esta pesca «es miel» comparada con la de Terranova) y verá lo que es bueno... También sería interesante que el homólogo de la Xunta de Galicia se interesase un poco por este asunto. Yo no quiero volver a oír que «mientras las mujeres gallegas paran hijos, habrá marineros baratos». Ni quiero volver a escuchar, casi como única voz en el sononete permanente de las radios de los barcos, las voces gallegas. Allí, en esa franja conflictiva de los pesqueros de la costa de Marruecos, Sahara y Mauritania, sólo se oye hablar gallego. Hasta los marroquies de las tripulaciones mixtas lo hablan. Y canario, claro está, al menos en el sononete, ya que no en la lengua... Porque, aun siendo partidario de la libertad como un bien supremo, hago una distinción: el hombre no puede tener libertad para ser esclavo.

Una extraña sensación de fatalismo invade este mundo de los pescadores. Cuando nosotros, antes de conocer la tragedia del «Alcocó», pretendíamos ver cómo se pesca y vive en los artesanales canarios, conectamos con el «Juana Rosa». Pues bien, el «Juana Rosa» estaba faenando a cinco millas de la costa, justo donde los polsarios atacaron al «Junquito» y a la «Tagomago». Peor todavía. El «Juana Rosa» también estaba al lado del «Junquito» el día que fue atacado, y pudo ser el receptor de las balas... ¿Por qué volvieron allí? ¿Por qué seguirán volviendo? ■



El entierro de las víctimas del «Alcocó» se desarrolló en la tarde del 20 en el cementerio palmense de San Lázaro y fue escenario de impresionantes muestras de dolor de los familiares (casi todos los tripulantes pertenecían a una misma familia) y de sus compañeros y amigos.

El «Alcocó» pasa así a incorporarse a la triste historia de los abordajes y hundimientos de la flota española. Una historia que sigue goteando nombres de barcos y cifras de víctimas. Sin incluir en ella los resultados de hechos de armas, son trece los barcos españoles hundidos en los últimos tres años —catorce, si el «Montrove» siguió el mismo destino— y 36 los hombres que dejaron la vida en ellos.

Bajo el lema «Por una profesión más digna», cerca de 300 delegados pertenecientes a ocho comunidades autónomas asistieron, recientemente, en Vigo al III Pleno Nacional de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros. Durante dos jornadas, los representantes de este colectivo dieron un amplio repaso a toda la amplia problemática de un sector que, en opinión del presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, ha tocado fondo.

SEGUN cifras de AETINAPE, en España existen aproximadamente unas 25.000 personas con titulación náutico-pesquera. La mayor parte desarrollan su trabajo en barcos de pesca, mientras que solamente entre 1.500 y 2.000 lo hacen en unidades de la marina mercante. En ambos casos, este colectivo está atravesando por graves problemas, a los que la Asociación trata de buscar soluciones urgentes para evitar cifras de

de los profesionales náutico-pesqueros. Desde esta perspectiva, José Manuel Muñiz, planteó la necesidad de una participación en todas las decisiones que se adopten sobre el sector.

Para el presidente de AETINAPE, el futuro de este colectivo está profundamente relacionado con toda la política pesquera y, en general, con todas las actuaciones que tengan al mar como protagonista. La nueva política sobre caladeros, el acuerdo con la Comunidad Económica Europea y los

III PLENO DE AETINAPE

«POR UNA PROFESIÓN MÁS DIGNA»

paro mayores que las actuales. Para el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, las condiciones de trabajo que soportan los titulados náutico-pesqueros han llegado a unos índices de degradación impensables. «Hemos tocado fondo —señala. No podemos esperar más tiempo para defender nuestros intereses con todas las medidas que estén en nuestras manos. Las negociaciones mantenidas hasta la fecha no han dado los resultados necesarios y se hace indispensable un proceso de clarificación de competencias, de reforma e integración de enseñanzas. Los titulados náutico-pesqueros luchamos simple y llanamente para defender nuestra identidad sin detrimento de los derechos de otros colectivos, pero sin que tampoco se produzcan bloqueos de los nuestros».

En su intervención ante este III Pleno, el presidente de la organización realizó un amplio panorama de la actualidad de un sector pesquero sometido a una serie de transformaciones para afrontar el futuro y, en otros casos, con unas herencias que podrían hacer peligrar la propia supervivencia

programas para la reestructuración de flota, suponen la existencia de un número más reducido de barcos, lo que conlleva también una reducción de las tripulaciones. Por otra parte, no existe ningún tipo de control sobre el número de trabajadores mínimos en cada embarcación, con el consiguiente efecto negativo sobre el empleo e, indirectamente, sobre los numerosos accidentes que se producen en este sector. AETINAPE está preocupada por el cumplimiento de los acuerdos de pesca con otros países, el tratamiento que se da a los pescadores españoles en casos de apresamientos o acciones de piratería.

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros cree que muchos de los problemas que hoy atraviesa el sector pesquero son consecuencia de una Administración excesivamente dispersa y que debería unificar competencias. AETINAPE defiende una modernización de las estructuras, integrando las mismas en un solo departamento, del mismo modo que hacen otros países más avanzados en esta materia, como Estados Unidos, Inglaterra, Francia,

Italia, Japón o la Unión Soviética.

José Manuel Muñiz lanzó duras acusaciones contra la Marina Mercante por haber cerrado sus puertos a la casi totalidad de los titulados náutico-pesqueros, cuando había sido ella quien había contribuido decisivamente a levantar esta actividad después de los años cuarenta.

Entre las reivindicaciones más importantes de AETINAPE destaca la referida a los sistemas de enseñanza que coexisten en el sector y que, en la mayor parte de los casos, se han quedado desfasados. La Asociación apoya la puesta al día de todos los planes de estudios, la compaginación de las formaciones teóricas con la actividad en los barcos. Esta reforma en el contenido de la actividad académica debería ir acompañada de una reestructuración de las escuelas, superando el actual grado de dispersión.

El III Pleno Nacional de AETINAPE, amplio en cuanto a la problemática que se planteó durante dos días de discusiones, no lo fue menos si tenemos en cuenta el conjunto de conclusiones y de compromisos que suscri-



NUEVA JUNTA DE GOBIERNO

Presidente: José Manuel Mu-
ñiz Ríos.

Vicepresidente 1.º: Ramón
Fernández Fernández.

Vicepresidente 2.º: Manuel
Soutullo Rodríguez.

Secretario General: Roberto
Díaz Arias.

Tesorero General: Balbino
Moreda Moreda.

Vocales: Francisco Ramírez

Faustero, Jesús González
López, Ramón M. Vázquez
Hermo, José M. Portas
Calvo, Ramón López Díez,
Rainiero Martínez Chao,
Manuel E. Chans Gagino,
Eliseo Vidal Coteló, Arsenio
Rodríguez Méndez, Jesús
Souto Varela, José A. Fer-
nández Santomé e Ignacio
Ramírez Montero.

o Nacional

ETINAPE

ASTURIAS
BILBAO
CADIZ
CANARIAS
CANTABRIA
CÁDIZ
MURCIA
LEON
PAIS VASCO

ESION MAS DIGNA

MOS JUNTOS NUESTRO FUTURO

de existe mayor confluencia de tráfico marítimo.

La Marina Mercante es uno de los puntos negros donde inciden las críticas de AETINAPE. En primer lugar, se ha solicitado la abolición de la Orden Ministerial de 1974 sobre competencias del Mecánico Naval Mayor y del Mecánico Naval de 1.ª para desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas en barcos de hasta 2.000 cv y 900 cv, respectivamente, a excepción de los buques cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante. Existe un rechazo total a la gestión de la Dirección General de la Marina Mercante respecto a los titulados náutico-pesqueros. Paralelamente, se insta a la Secretaría General de Pesca e Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras a que cumpla sus obligaciones en este campo. AETINAPE, como en el caso de la pesca, denuncia las jornadas de trabajo ilegales, pide una mejora en las condiciones de habitabilidad de los barcos, el control de los procesos de automatización para que su funcionamiento sea eficaz, y se muestra contrario al Plan de Flota diseñado por la Administración, que considera contrario a los intereses del sector.

ION MAS DIGNA»

bieron los cerca de 300 delegados. En unos casos, se trata de acuerdos que suponen una toma de posición ante un problema concreto. Sin embargo, el pleno fue más lejos, con unos compromisos y acciones inmediatas que los responsables de AETINAPE esperan surtan efectos rápidos.

En lo que se refiere a Pesca Marítima, entre otros puntos, se pidió una actitud militante a todos los afiliados para ejercer un mayor control sobre las embarcaciones que no cumplan la normativa sobre tripulaciones mínimas, impidiendo incluso que se hagan a la mar. En cualquier caso, se solicita a todos los titulados que las situaciones irregulares sean puestas en conocimiento de la Asociación. En AETINAPE existe preocupación por el cumplimiento de los acuerdos pesqueros por parte de terceros países. Se pide el funcionamiento correcto de la comisión para el seguimiento del convenio de pesca con Marruecos. La Asociación solicita una revisión de las bases de cotización a la Seguridad Social ya que, según AETINAPE, muchos barcos con tonelajes altos cotizan como si

estuvieran dedicados a la pesca de bajura. Igualmente se pide al ISM que, en caso de enfermedad de un tripulante, durante el tiempo de baja su plaza pueda ser cubierta por otra persona. AETINAPE solicita que se cumpla la legislación laboral sobre jornada de trabajo máxima y denuncia la política seguida por muchas embarcaciones para el aprovisionamiento de combustible, víveres, etc. en alta mar, aumentando las estancias sin tocar tierra. Preocupados por el caladero nacional, se solicita un mayor control sobre la actividad de los barcos de bajura para que cumplan la normativa vigente.

En materia de seguridad marítima, se solicita a las autoridades un mayor control y vigilancia, cumpliendo estrictamente las condiciones internacionales en esta materia; una señalización eficaz entre las rutas para la navegación de gran cabotaje y las zonas de caladeros, especialmente en Finisterre y Canarias. AETINAPE pide una mayor protección para los barcos españoles que faenan en el banco sahariano así como la creación de un servicio de salvamento en los puntos de la costa don-

Finalmente, en materia de enseñanza y centros docentes, AETINAPE se comprometió a presentar en los organismos competentes un proyecto de reforma, pidiendo a la vez un calendario de trabajo para su discusión. Se pretendió que este calendario estuviera ya en aplicación en este curso, amenazando la Asociación con acciones de fuerza. Dentro de esta política, se quieren intensificar los contactos con los ministerios de Educación y Ciencia y con el de Transportes, a fin de lograr la mayor coordinación posible. Los titulados náutico-pesqueros han denunciado en varias ocasiones el intrusismo y, desde esta posición, están en contra de todo cursillo de formación acelerada que se pueda dar por las Cofradías u otras instituciones sin garantías suficientes.

AETINAPE considera razonables todas sus peticiones y, en principio, creen sus responsables que es posible llegar a un acuerdo por la vía del diálogo. En caso contrario, advierten en las resoluciones de este Pleno sobre la posibilidad de adoptar otras medidas.



Alfonso
Alonso-Barcón

LA NAVEGACION
COSTERA ES LA
MAS DELICADA,
LA QUE EXIGE
UNA MAYOR
ATENCIÓN Y
UNA MAS
SOLIDA
EXPERIENCIA

Aniversario

ACABA de cumplirse el decimoquinto aniversario del que, sin duda, constituye el más áspero caso de naufragio entre los acaecidos en nuestras costas durante el último medio siglo. Fue en la madrugada del 4 de octubre de 1970, en aguas de La Coruña. Más propiamente, frente a la ciudad. Era domingo. El pesquero de altura La Isla rendía viaje tras completar una marea larga, pero provechosa, y su gente dormía de tumbo en tumbo, al cuidado de una guardia cansada y somnolienta. La mar, crecida, venía a romperse en una muchedumbre de estruendos broncos sobre la base de los acantilados. Había también algo de bruma, y el patrón de costa se ensimismaba con el halo rojizo que su luz de babor difuminaba en el aire. El reventón del oleaje contra las piedras próximas se sobreponía al martilleo de la máquina, pero no era capaz de detener el adormecimiento del hombre. Y al otro lado de aquella noche tan torcida, la arribada feliz. El Muro.

La gente de mar tiene a veces que sufrir la terrible fatalidad de ir a caer no ya en su tierra, sino a las mismas puertas de su propia casa. Si los del La Isla hubieran estado despiertos poco antes de encallar sobre las peñas do Pe, habrían visto a su ciudad extenderse tranquila, más allá de los horizontes borrosos del Orzán y Riaza, y justo frente a ellos, abierto menos de dos cuartas por la amura de estribor, el indiferente pantallazo de Hércules agujereando la niebla. Nada vieron a tiempo, sin embargo. Y teniendo la costa a cuatro o cinco cables, sólo un tripulante, entre quince que eran, volvió a poner los pies sobre el muelle de La Palloza.

Yo pertenezco a la generación de marinos que se estrenaba por entonces. Después de varios años en la Escuela, las prácticas de navegación, entre quince y dieciocho meses, habían resultado más que suficientes para mostrarnos a todos, con total claridad, las consecuencias de una política naval secularmente errónea, atropellada o inexistente. Y por si tuviésemos alguna duda de lo que significaba aquella excéntrica y manifiesta preferencia de los marineros viejos por el naufragio en aguas británicas, holandesas o

escandinavas, ahí estaba el del La Isla, y las circunstancias que lo rodearon, para ilustrarnos acerca de tan curioso particular. Pero aquel hecho sobrecogedor produjo antes que nada estupefacción, incluso entre la gente de mar, que se sabía muy bien el argumento. Luego produjo espanto, e indignación por fin. Sobre todo en cuantos lo presenciaron directamente, ya que testigos, en efecto, tuvo varios miles, aquel siniestro cuya contundencia bastó para descalificar a nuestros servicios marítimos.

Resulta difícil quitarle hierro a lo sucedido. El barco, tras embestir contra las rocas, escoró a babor, volteó la quilla y se fue a pique en unos cuantos segundos. Sólo un hombre quedó atrapado en su litera. Los demás, dispersos entre las olas, trataron ante todo de escapar a la amenaza de los acantilados. Un vecino de la barriada próxima al faro se despertó de pronto, creyendo haber oído gritos de socorro que venían del mar. Y venían. Durante las horas siguientes, toda una multitud apostada en la orilla vería impotente desaparecer uno a uno a los naufragos del Isla, sin que éstos recibiesen ningún tipo de ayuda especializada. Sólo un hombre sería por fin rescatado con vida, totalmente extenuado, tras mantenerse amarrado a un madero durante seis horas mientras, a la vista de todo el mundo, los otros se iban entregando poco a poco. Y fue un marinero del Muro el que, comprobada la inutilidad de otros múltiples esfuerzos, se arriesgó con su embarcación entre las rompientes y lo salvó. Más de un viejo timonel me habría recordado: ¿Preferible o no preferible naufragar en los piélagos del Norte? Preferible. Hasta hoy. En quince años hemos visto tantas cosas y es tanta la gente que ha pasado de largo que parece como si, para nosotros, los lustros se hubiesen convertido en décadas. Tanto tiempo, ficticio o real, ha acumulado visibles transformaciones en todos los campos, pero el mar se nos ha ido de las manos más y más. Nos lo entregaron como si en él jamás pasase nada, y es preciso reconocer que al amparo de aquel «sin novedad» hemos perdido luego mucho tiempo. Tanto que hoy ya ni siquiera basta un simple golpe de timón para esquivar los obstáculos

de un naufragio

más inmediatos. Los tenemos demasiado encima. Y a poco que nos equivoquemos en las medidas a poner en práctica, ya no hará falta un gran trastorno para borrarlos del mar.

Es plausible que, en estas condiciones, se haya encomendado a una comisión interministerial el estudio de cuantos aspectos merecen ser tenidos cuidadosamente en cuenta, con vistas a la ordenación de la Marina Mercante. Pero esa cautela se corresponde muy poco con otras decisiones que, de ser llevadas a cabo, habrán atribuido a un Cuerpo de vocación rural la responsabilidad sobre importantes cometidos marítimos. Porque lo cierto es que, si desde el punto de vista de su naturaleza, resultaría equivocado asignar a una institución estrictamente na-

que es precisamente en las costas donde el mar despliega su mayor indiferencia asesina.

A las ocho de la mañana del domingo 4 de octubre de 1970, frente al barrio coruñés de las Lagoas, flotando entre los espumarajos de la mar revuelta, todavía eran perfectamente visibles varios hombres que hacían desesperadas peticiones de auxilio. Y aún ahora resulta sangrante recordar que aquel espectáculo fue presenciado desde lo alto de la Torre de Hércules por las primeras autoridades provinciales. Provistas de prismáticos, no pudieron hacer otra cosa que ir contando cada vez menos cabezas en el agua y confesar su angustia, sin que tan cualificada comprobación sirviera para que, al menos, mejorasen las cosas en los

cillo como un simple cambio de vehículos. La mar no es nuestro elemento. Con saber situarnos en ella y conocer las reglas de rumbo y gobierno, apenas habremos dado un paso hacia el objetivo de convertirla en un escenario familiar y comprendido. Hace falta mucho más que haber pasado por la Escuela; hace falta tener **sentido del mar**, y eso sólo lo da el tiempo. ¿Cuánto tiempo?

La gente de mar no se forma con un cursillo de competencia para marineros de sesenta horas de duración. Eso es insuficiente para el cometido de un proel en cualquier barco del mundo, pero incluso el mejor *know-how* en enseñanzas náuticas puede resultar el colmo de la ineficacia, comparado con lo que consiguen quince o veinte años de navegación. No parece que sea en **tierra o en el aire** donde vayamos a obtener tripulaciones con escamas. El mar es solamente inteligible y manejable para la gente de mar, para los habituados a olfatearlo sin tierra a la vista, en estado puro. Pero, además, civiles o militares, las fuerzas de seguridad siempre serán Institutos armados. Aquellas tareas marítimas propiamente asignables a un servicio civil, ¿no resulta preferible atribuir las a un cuerpo marítimo civil, constituido por civiles que cuenten con dilatada y demostrable experiencia en navegación marítima?

Pero a medida que escribo me voy preguntando si acaso no podría alargar las madrugadas anotando centenares de argumentos más, de peros, de consideraciones incluso puramente personales en torno a ciertas graves necesidades que padece nuestro sector marítimo, y la manera más adecuada de darles respuesta. Podría, ya lo creo, enumerar mil razones, pensando en los más reacios a dejarse convencer. Pero qué empeño más estéril si se trata, como es el caso, de expresar una idea que cabe en pocas líneas: el naufragio del Isla puso clamorosamente de manifiesto la inexistencia de un dispositivo de salvamento acorde con nuestra geografía y con nuestra tradición marítima. Y un dispositivo de salvamento marítimo sólo es posible estructurarlo contando, ante todo, con gente hecha a la mar. ■



Es precisamente en las costas donde el mar despliega su mayor indiferencia asesina. Sólo el lento aprendizaje del tiempo permite ir desentrañando sus secretos.

val misiones esenciales en tierra, desde el que requieren los cometidos propios de una institución de tierra no parece menos desacertado encomendarle competencias marítimas. Eso, vistas las cosas desde la orilla. Vistas desde mar adentro, el dislate parece bastante más alarmante. No se pueden poner doscientas cincuenta embarcaciones de diverso tipo y tonelaje en manos de profesionales ajenos por completo al mar, y pretender que el dispositivo funcione. Desde la introducción de la propulsión mecánica, la navegación costera es precisamente la más delicada, la que exige mayor atención y más sólida experiencia. Quien entienda que para cometidos costeros no se precisan lobos de mar, demuestra desconocer

años siguientes. Aquello puso de manifiesto que sólo se cosechan estragos, cuando no se responde adecuadamente al desafío del mar; que en favor de un naufrago puede hacer más un solo mariner con salitre en las arrugas de la cara que cientos o miles de aficionados al rescate marítimo; y que la desidia, por un lado, y la precipitación, por el otro, son los dos extremos que sostienen por su nombre a nuestra Costa de la Muerte. ¿A cuántas cosas más?

Ahora parece que hombres ajenos al mar podrían verse cumpliendo, entre otros, cometidos de protección al tráfico marítimo, de defensa costera y de salvamento y asistencia en caso de naufragio. Como si todo fuera tan sen-

Nuevo Director General

El Consejo de Ministros del pasado día 16 de octubre designó a Rafael Jaén Vergara para ocupar el cargo de Director General de Ordenación Pesquera, que se encontraba vacante tras la dimisión de Fernando González Laxe para presentarse a las elecciones autonómicas gallegas. Rafael Jaén Vergara, nacido en Madrid hace 42 años, es licenciado en Económicas, Ingeniero Forestal y profesor de Economía. En el momento de su nombramiento, desempeñaba la Secretaría General del FROM. El próximo número de HOJA DEL MAR dará cumplida cuenta de esta información.

Moratoria de vertidos nucleares

La victoria ha sido real, pero relativa. El objetivo era lograr la prohibición de los vertidos radiactivos en el mar. Lo que finalmente se ha acordado en la IX Reunión Consultiva de la Convención de Londres es la prórroga de la moratoria: la lucha se reanudará dentro de un año. Pero nadie discute el éxito de la delegación española, encabezada por Luis Casanova, miembro de la Dirección de Cooperación Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores, y Concepción Sáez, directora general de Medio Ambiente. Por 25 votos favorables, seis contrarios y siete abstenciones, los asistentes a esta reunión

cumbre sobre prevención de la contaminación marítima mostraron su acuerdo con la propuesta de ampliar la moratoria por un año más, año que servirá para ampliar los estudios técnicos sobre las consecuencias de los vertidos radiactivos marinos.

Es Gran Bretaña, paradójicamente, el único Estado que no se compromete a aceptar las recomendaciones de la Convención de Londres. El resto de los representantes estatales que asistieron a la reunión, celebrada en la capital inglesa del 23 al 27 de septiembre, incluyendo aquellos que unieron su voto negativo al británico (Surá-

proseguir realizando sus vertidos en la fosa atlántica, pese a los acuerdos de Londres. No obstante, hubo de renunciar a ello en razón de la oposición cerrada del sindicato británico de marineros —la poderosa NUS—, que se negó a colaborar en esta empresa contaminante. El sindicato ha anunciado que su negativa se mantendrá en el próximo futuro, caso de que el gobierno de Margaret Thatcher decida volver a la carga.

Rainbow Warrior

El pasado 10 de julio, dos cargas explosivas estallan en



Rafael Jaén Vergara, nuevo Director General de Ordenación Pesquera.

frica, Suiza, Canadá, Francia, Gran Bretaña y EE.UU.), han afirmado que se consideran «moral y políticamente obligados» a respetar lo acordado.

Fue la delegación española la que asumió el liderazgo de la oposición a los vertidos radiactivos marinos, formando bloque con diversos Estados del Pacífico Sur y el Norte de Europa. Liderazgo lógico, si se tiene en cuenta que el emplazamiento preferente de los vertidos se encuentra a 700 kilómetros de la costa gallega, en la fosa atlántica.

El Reino Unido ha tratado en diversas ocasiones de

el casco del **Rainbow Warrior**, buque perteneciente a la organización ecologista Greenpeace. El buque estaba fondeado en el puerto neozelandés de Auckland, de donde debía partir con destino al atolón de Muroroa, punto en el que las Fuerzas Armadas francesas realizan pruebas nucleares. El atentado causó la muerte de un fotógrafo de origen portugués, que se encontraba a bordo del buque ecologista.

El gobierno francés, que durante muchas semanas trató de exculparse, acabó por reconocer que el atentado había sido organizado por sus propios servicios se-

cretos. El ministro de Defensa, Charles Hernu, y el jefe de los servicios de inteligencia militar, almirante Lacoste, fueron considerados responsables políticos del hecho y cesados.

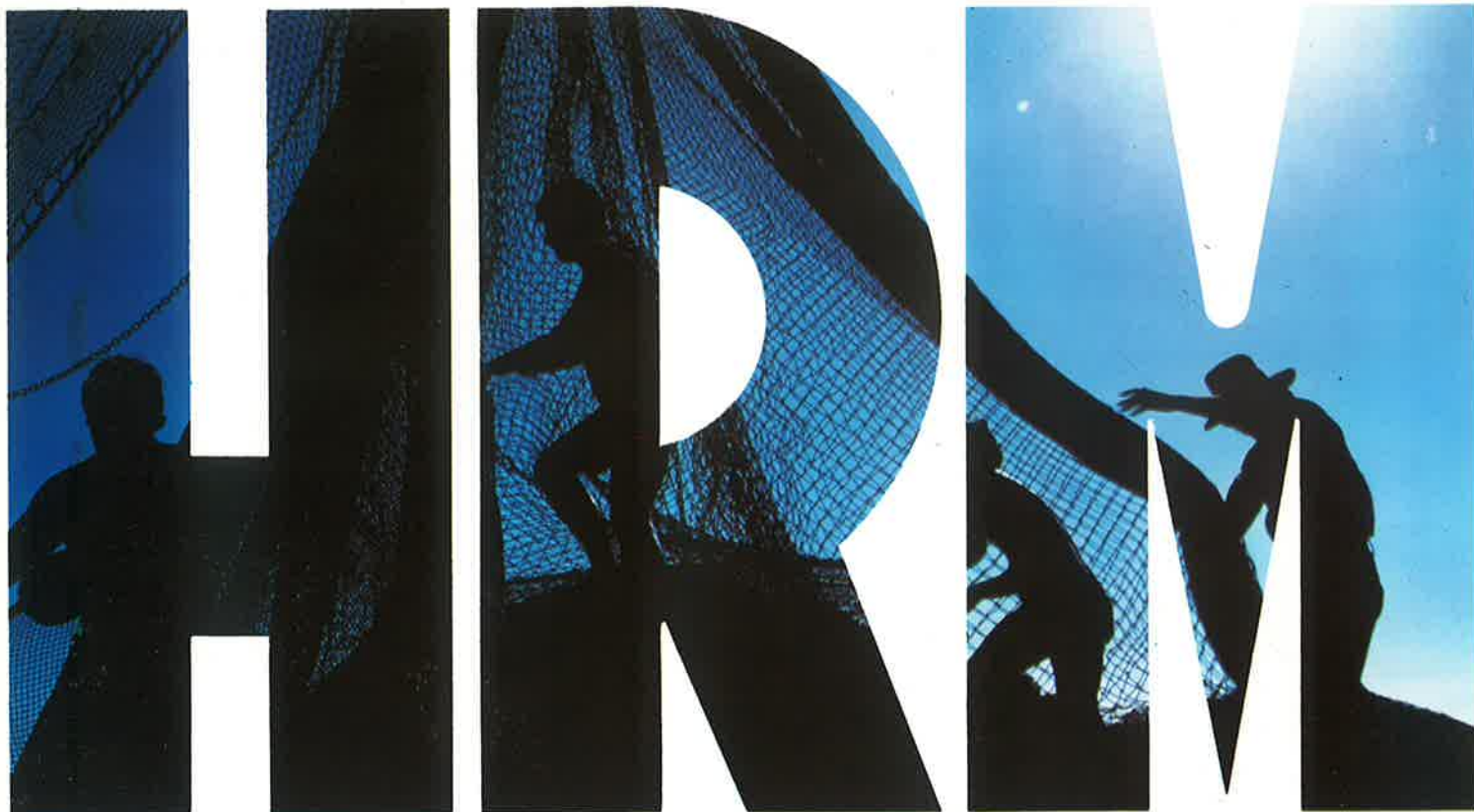
Otro buque de la organización ecologista se encuentra actualmente en las proximidades de Muroroa en sustitución del **Rainbow Warrior**, para estudiar los efectos de las pruebas nucleares francesas sobre el medio ambiente. Entretanto, el **Rainbow Warrior** se encuentra ya a flote, tras haber sido reparado en la base naval neozelandesa de Devonport. Pronto podrá hacerse de nuevo a la mar y proseguir su combate humanitario.

La radio y el mar

Desde el pasado nueve de septiembre, la cadena SER ha iniciado la emisión de un nuevo programa dedicado al sector marítimo-pesquero. Se trata de la «Gran Familia del Mar», un espacio patrocinado por el FROM, que dirige y presenta la periodista Dorita Alvaro. Todos los días, sobre las cuatro de la tarde, a través de la red de emisoras costeras de la SER, la conocida periodista, especializada en temas marítimos, hace llegar hasta Galicia, Cantabria, País Vasco y Andalucía la información sobre el sector.

La «Gran Familia del Mar» constituye el inicio de un proyecto más ambicioso que comenzará a primeros de año, con cobertura nacional, y para el que según ha comentado Dorita Alvaro, está formando un equipo de profesionales de la información también especializados en temas marítimos.

Por otra parte, el popular programa «Faenando», que emite la COPE desde Tenerife, cambia su horario desde el pasado día 19 para estar en el aire de lunes a viernes a las siete de la tarde.



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.



HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

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



**Mutua Nacional
de Prevision
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

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

EL MAR EN GALICIA

EL RETO DE LA

MODERNIZACIÓN

Con un litoral de 1.309 kilómetros, que se extiende desde la desembocadura del río Eo en Lugo hasta la del Miño en Pontevedra, Galicia tiene el perímetro costero más amplio de todas las comunidades españolas, seguida muy de lejos por Andalucía, con 834 kilómetros. La configuración de sus costas, así como la gran riqueza tradicional de sus aguas, dieron lugar desde muy antiguo a la estrecha ligazón del pueblo gallego con el mar.

Según citan los historiadores, desde tiempos ancestrales se conoce la importancia que tuvo la actividad pesquera en Galicia, comenzando por romanos, fenicios y cartagineses, que llegaban en busca de pescados salados y curados para exportar a sus colonias, hasta el proceso de organización que se produce en la Edad Media. El pago de los tributos o diezmos del mar a los señores feudales o a la Iglesia, y las exigencias que en determinadas ocasiones se planteaban desde la Corona por necesidades de guerra, condicionaron en parte el desarrollo de las pesquerías durante los siglos XVII y XVIII. La obligatoriedad de poner los barcos al servicio de la Corona en períodos de conflicto armado, y la existencia en otros casos de reclutamientos masivos, frenaron el crecimiento pesquero de la zona. En definitiva, la actividad pesquera estaba relacionada tanto con el pago de los impuestos a la Monarquía como con el compromiso de prestar servicios en los conflictos bélicos estatales, lo que facilitó la penetración en Galicia de los intereses catalanes en el siglo XVIII.

Según opinión de Alonso Alvarez, expresada en su obra *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen*, fue la penetración catalana un factor decisivo para la historia del sector pesquero en Galicia, al introducir nuevas técnicas de producción y organización, lo que supuso un aumento de la demanda del nuevo comercio y la crisis del *peix salat* inglés. Los catalanes introdujeron la *xabega*, arte procedente del Mediterráneo y criticada en medios gallegos por su potencia aniquiladora en el sector, lo que dio lugar a diferentes enfrentamientos entre catalanes y gallegos. Sin embargo, las empresas catalanas se consolidaron, aportando sus sistemas de producción de corte capitalista. A Galicia llegó también capital foráneo, pero los

excedentes no se invirtieron allí para potenciar el sector, sino para desarrollar un comercio ligado a intereses catalanes (caso del vino y el aguardiente).

La influencia del Mediterráneo en Galicia no solamente se limitó a la organización de unas nuevas pesquerías en los siglos XVII y XVIII. Paz Andrade señala cómo los primeros aires de la revolución industrial vinieron también a estas costas de la mano de pescadores valencianos, cuando en los últimos años del siglo XIX arribaron a Vigo dos embarcaciones capaces y veloces que no utilizaban ni vela ni remo. Galicia se incorporaba así, aunque con cierto retraso, a la modernización del sector pesquero; se configuró entonces una nueva estructura de embarcaciones concebidas para nuevos y más lejanos caladeros, sin por ello abandonarse la pesquería en el litoral.

La importancia de la pesca en Galicia está determinada, de un lado, por el volumen económico que supone, tanto dentro de la estructura del Estado como en la suya propia. Del Valor Añadido Bruto que supone el sector pesquero en la economía española, más del 34 por 100 es aportado por la comunidad gallega. Este dato es significativo, si tenemos en cuenta que la aportación global de Galicia al VAB estatal solamente alcanza un 5,7 por 100. En la economía gallega, el sector pesquero supone una media del 5 por 100 del VAB, con situaciones como la de Pontevedra, donde supera el 7 por 100, el 5 de La Coruña y el 1,3 de Lugo.

Si los datos económicos son suficientemente significativos, no lo es menos el hecho de que en los 1.309 kilómetros de costa existan un total de 65 localidades ligadas con una u otra fuerza al mar. Estas poblaciones (en muchos casos puertos diminutos para embarcaciones de pequeño tonelaje) están agrupadas en los siguientes distritos: Ribadeo, Vivero, Santa María de Ortigueira, El Ferrol, Sada, La Coruña, Corme, Camariñas, Corcubión, Muros, Noya, Santa Eugenia de Ribeira, Puebla del Caramiñal, Villagarcía de Arosa, Cambados, El Grove, Portonovo, Marín, Bueu, Redondela, Cangas, Vigo, Bayona y La Guardia. A su vez, desde el punto de vista administrativo, se agrupan en cuatro provincias marítimas: El Ferrol, La Coruña, Villagarcía de Arosa y Vigo.

Galicia, a través de estas 65 localidades costeras, vive de forma permanente de cara al mar, y se ha servido de éste como motor básico de su desarrollo económico, tanto en lo que se refiere a la actividad pesquera como en las industrias auxiliares. Tal es el caso de las industrias conservera y de construcción naval, hoy en fase de reconversión: Astano y Bazán en Ferrol y Ascón, Construcciones Freire, Navales de Santodomingo, Vulcano e Hijos de Barreras en la provincia de Pontevedra son buena muestra de ello. Con la pesca como principal protagonista, la actividad mercante ha tenido un menor desarrollo, vinculado a los puertos de La Coruña, Vigo y Villagarcía de Arosa.

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha elaborado un Plan de Puertos de cinco años de duración, con un volumen total de inversión de 148.908 millones de pesetas, a los que habrá que añadir 12.183 millones más, después de 1990, para concluir las obras que se inicien en la última fase del Plan. Las inversiones correspondientes a Galicia, en los cinco puertos pertenecientes a la Administración Central, ascienden a 12.153,9 millones de pesetas. El puerto de Vigo será escenario de la obra de mayor entidad: la construcción del muelle de Guixar, que se llevará a cabo en tres etapas, con un presupuesto total de 4.578,3 millones de pesetas. Por su parte, la Junta del Puerto y Ría de Vigo invertirá 275,5 millones de pesetas en las obras de construcción de un muelle para reparación de buques.

En el puerto de La Coruña se invertirán 3.652 millones de pesetas. Las dos actuaciones más significativas son la remodelación del sector portuario Méndez Núñez y de la dársena de la Marina Perrote, donde se construirá un muelle para la recepción de cruceros turísticos y buques portacontenedores.

En los puertos de Marín, El Ferrol y Villagarcía de Arosa se ejecutarán obras por un valor de 2.220,5 millones, 1.806,6 y 995,5 millones de pesetas, respectivamente.

Por su parte, la Xunta tiene prevista la aprobación de un Plan de Puertos en base a unas previsiones de tráfico para los años 1988 y 1992. Según los datos manejados por la Xunta, serán necesarias unas inversiones de 1.500 millones de pesetas. Y ello con un do-

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

ble objetivo: por un lado, potenciar las grandes instalaciones, construyendo y mejorando otras complementarias en materia pesquera; por el otro, mejorar los puertos pequeños, para facilitar las tareas de descarga y sobre todo de conservación del pescado hasta su traslado a los mercados centrales. Estas obras serían complementarias de las que se han realizado ya en los últimos años y que solamente en 1984 supusieron contratos por valor de 2.340 millones de pesetas, destinados principalmente a los puertos de Sillero, Cariño, Laxe, Malpica, Cillero, Finisterre y Portonovo.

UN PUEBLO FRENTE AL MAR

La población activa en el sector pesquero en Galicia ascendía en 1983 a 32.127 personas, lo que supone el 31,04 por 100 de los trabajadores dedicados a esta actividad en el conjunto del Estado. Sobre el papel, se habla de la pesca en la comunidad gallega como un sector que ocupa el 4 por 100 de todo el empleo gallego, aunque en lugares como Pontevedra pueda llegar al 7 por 100.

Esta cifra, modesta en principio si se compara con los trabajadores dedicados a la industria, los servicios y la agricultura, cobra otra dimensión si se tiene en cuenta una serie de factores conexos. Así lo expresa González

Laxe: «La pesca en Galicia no solamente significa un proceso de extracción y venta de los productos pesqueros, sino que alrededor del sector se ha formado un complejo industrial con industrias derivadas, complementarias y auxiliares cuya importancia es creciente». «En el sistema económico rural gallego —apunta el mismo autor—, la actividad pesquera se realiza en la mayor parte de los puertos y/o poblaciones costeras; significa la base económica de la localidad, la población activa pesquera es la dominante y, a partir de la pesca, existen factores de arrastre que influyen económicamente en las zonas más próximas a los puertos». Es lo que González Laxe tipifica como régimen económico-rural periférico, determinado por unas formas de producción precapitalista basadas en la empresa familiar, lo que implica en muchas ocasiones la inexistencia de lucro, el carácter de subsistencia, el sistema de remuneración a la parte, la ausencia de contratos, la nula división del trabajo, la escasa especialización, etcétera.

Miles de personas que están censadas como agricultores realizan esporádicamente trabajos de pesca, en particular de marisqueo, sin por ello dejar de atender a sus pequeñas parcelas. La pesca se convierte en un complemento ya tradicional en las poblaciones costeras, sin que en ningún caso estas per-

sonas sean consideradas como población activa de este sector. Algo similar sucede con quienes trabajan en labores de transporte, o como vendedores, exportadores, etcétera, a los que se incluye en el sector de servicios, sin dejar constancia de su participación en el colectivo pesquero.

Durante las últimas décadas se ha producido una sensible reducción de la población activa en el sector de la pesca en Galicia, como consecuencia del proceso de modernización de la flota y la consiguiente reducción de las tripulaciones. En 1971 se cifraba la población activa sectorial de Galicia en 51.746 personas; en 1979 bajó a 41.424. La línea descendente se ha mantenido. Cada vez hay más activos en la altura, aunque la bajura siga manteniendo el liderazgo. Igualmente es de destacar la mayor media de edad de los trabajadores de la flota de bajura.

Según datos del Anuario de Pesca Marítima de 1983, realizado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la mayor parte de los activos del sector trabajan en embarcaciones de entre cero y 20 TRB. En este sector se registra un total de 14.792 tripulantes, lo que supone algo más del 49 por 100 del total. Este dato es importante, dado que esta flota, necesitada de modernización, es la que puede tener mayores problemas en el futuro.

Cuadro número 1

ESTRUCTURA DE LA FLOTA GALLEGA Y NACIONAL 1982

EDAD	EMBARCAC.		T. R. B.				POTENCIA H. P.				TRIPULANTES			
	% s/ Total		% s/ Total		T. R. B./ Embarc.		% s/ Total		Potencia/ Embarc.		% s/ Total		Tripulantes Embarc.	
	Galicia	Nacional	Galicia	Nacional	Galicia	Nacional	Galicia	Nacional	Galicia	Nacional	Galicia	Nacional	Galicia	Nacional
Hasta 5 años	7,05	7,54	4,16	6,07	26,17	33,98	7,15	8,59	149	178	5,59	5,59	5	5
De 5 a 10 años	13,07	12,58	31,29	27,65	106,34	92,71	31,29	28,13	352	349	18,13	16,08	8	8
De 10 a 15 años	14,87	16,56	21,66	19,19	84,70	48,90	21,06	19,08	208	180	19,20	17,74	8	7
De 15 a 20 años	20,59	17,73	22,14	22,23	47,75	52,93	20,48	19,21	146	169	23,18	20,74	7	7
Más de 20	44,42	45,59	20,75	24,86	20,74	23,01	20,02	24,99	66	86	33,90	39,85	5	5
TOTALES	100	100	100	100	44,40	42,20	100	100	147	156	100	100	6	6

Fuente: Anuario de Pesca Marítima y Elaboración Propia (ISM).

En segundo término, el mayor número de trabajadores se sitúa en barcos que tienen entre 150 y 250 TRB: 4.110 personas. Este colectivo faena generalmente en los caladeros exteriores.

Por tipos de barcos, la flota de arrastre concentra al colectivo más elevado (13.199 tripulantes), lo que arroja un promedio por embarcación de entre 13 y 14 hombres, aunque no sea difícil encontrar tripulaciones menos numerosas, con el consiguiente sobretrabajo. En congeladores y bacaladeros, el número medio de personas por unidad se sitúa en torno a las 26. En la flota de cerco se ha producido en los últimos años una reducción de tripulantes por barco: la media está ahora entre los 10 y los 15 hombres. El número más elevado de trabajadores se encuentra en los buques factoría, en los que el promedio llega hasta las 50 personas.

Considerando la edad de la flota, encontramos que el 33,90 por 100 de la población activa, según datos de 1982, trabaja en barcos con más de 20 años, mientras que solamente el 5,59 por 100 lo hace en unidades con menos de cinco años. Estas cifras de Galicia son, de todos modos, similares a la del resto del Estado, e incluso es aún más alto el porcentaje de población activa que opera en barcos con más de 20 años de edad en el resto de las zonas costeras (Cuadro 1).

UN CAMBIO NECESARIO

La estructura de la flota pesquera en los últimos veinticinco años ha estado relacionada íntimamente con la política financiera sectorial aplicada desde la Administración. Su punto de arranque puede situarse en la Ley de Renovación y Protección de la Flota, de 1961. Las concesiones de créditos se orientaron casi exclusivamente hacia los barcos de altura o gran altura para llegar a caladeros más lejanos, resultando desfavorecida la pesca del litoral. Se produjo en este período y hasta 1970 un rápido crecimiento de las embarcaciones de altura (937 unidades) y de gran altura (231), en tanto el censo del litoral se reducía en 528 unidades.

A partir de 1970, la flota gallega experimentó una aceleración en el ritmo de crecimiento de las embarcaciones, modificando también su estructura, proceso que no se continuó durante los

últimos años de ese período. Al inicio de la década de los 70, la flota costera gallega estaba compuesta por 4.438 unidades, de las cuales 3.970 tenían menos de 20 TRB.

En un período de ocho años, hasta 1978, se produjo un considerable incremento de la flota, que se cifra en un 20 por 100, con 895 embarcaciones nuevas. El TRB aumentó a su vez en un 28,3 por 100. En 1983, de un censo de 5.710 barcos en Galicia, las unidades con menos de 20 TRB se elevaban ya a 4.652. Tanto para Galicia como para el resto del Estado, la ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas supuso un estrangulamiento de las zonas pesqueras. La reacción de la Administración no fue inmediata y se produjo un vacío de varios años, a lo largo de los cuales envejeció la flota. Esa situación se mantuvo hasta la aparición de la nueva política de reestructuración iniciada en las últimas campañas. El nuevo orden en el mar condicionó la modernización de nuestra vía hacia la especialización de las pesquerías por puertos.

Las cifras sobre la evolución de la flota gallega y la de todo el Estado no han sufrido modificaciones de gran importancia en los últimos años, por más que hayan experimentado un cierto ascenso a partir de la nueva política de modernización iniciada por el Gobierno. A efectos de conocer con más profundidad la estructura de la flota de Galicia, son de interés los cuadros 2 y 3, elaborados por el Instituto Social de la Marina a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Agricultura y de fuentes propias.

En 1982, el 31,75 por 100 de los barcos españoles correspondía a Galicia, y se mantenía la tendencia al alza con respecto a otras zonas. Las TRB gallegas suponían el 33,41 por 100, el 31,17 por 100 de los tripulantes y el 29,85 por 100 de la potencia de toda la flota.

Por modalidades de pesca, Galicia suponía en arrastre el 16,12 por 100 de las embarcaciones, el 31,31 por 100 del TRB, el 24,93 por 100 de la potencia y el 21,23 por 100 de los tripulantes. La dimensión media de TRB y el número de tripulantes por embarcación era superior en Galicia al resto del Estado.

En arrastre-congelador, Galicia tenía el 26,74 por 100 de los barcos, el 39,84 por 100 del TRB, el 35,81 de la poten-

cia y el 33,88 por 100 de las tripulaciones. La dimensión media de la flota, así como de sus tripulaciones, son también superiores a las de el resto de España.

En bacaladeros, Galicia contaba con el 46,08 por 100 de las unidades, el 46,10 en TRB y el 46,84 por 100 de los tripulantes.

En cerco, la flota gallega supone el 28,48 por 100 de las embarcaciones y el 29,50 por 100 de los tripulantes. Al contrario de las modalidades anteriores, la dimensión media de esta flota en Galicia está por debajo del promedio estatal, tanto en TRB como en tripulaciones.

En superficie, la participación gallega es del 34,37 por 100 en unidades, 39,82 por 100 en TRB y el 38,44 por 100 en cuanto a tripulantes.

En cerco-congelador, Galicia apenas cuenta con actividad. Las dos embarcaciones que existían, una en Vigo y otras en La Coruña, suponían sólo el 3,34 por 100 del total de España.

Lo contrario sucede con las factorías: sobre un total de 49 unidades en toda España, 44 se ubican en Galicia, lo que supone el 89,79 por 100 del conjunto, en tanto que en tripulaciones sólo significan el 69,28 por 100.

Finalmente, en servicios auxiliares, Galicia cuenta con el 78,86 por 100 de las unidades, con una estructura ligeramente inferior a la media española. En lo que se refiere a la edad de la flota gallega (cuadro 4), las cifras de 1981-1982 reflejan una situación a favor respecto a la media española en los tramos que van de 5 a 10 años y de 15 a 20 años. Las unidades con más de 20 años tienen una participación mayor en todo el Estado que en Galicia. Esta misma línea se mantiene en el TRB para cada uno de los tramos. En tripulantes, la flota española tiene el 39,85 por 100 trabajando en barcos con edades superiores a los 20 años, mientras en Galicia solamente suponen el 33,90 por 100.

Con datos de 1983, nos encontramos una flota gallega donde, de las 32.127 personas que forman la población activa, 11.640 están en barcos con edades superiores a los 20 años, 7.888 en barcos entre los 15 y los 20 años, 5.399 entre los 10 y los 15 años, 5.181 en barcos de entre 5 y 10 años, y solamente 2.019 personas en embarcaciones de hasta 5 años.

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

ESPECIALIZACION POR ESPECIES Y PUERTOS

El proceso de cambio en el mar y la aplicación de las nuevas disposiciones del Derecho internacional han dado lugar a una dinámica de especialización por especies y artes, y también de puertos, lo cual ha supuesto un factor positivo para el mantenimiento de la actividad.

En especies, cabe señalar que el besugo, la merluza, la pescadilla, el jurel y la sardina suponían por sí solos el 50 por 100 de toda la pesca desembarcada en los puertos gallegos. A partir de los años 70, el 80 por 100 de la pesca que llega a estos muelles está constituida por las especies antes citadas, a las que se añaden, el bonito, el rape, el gallo, la caballa, la palometa y la bacaladilla.

Si atendemos a la especialización por puertos, destacarían los de Ortigueira, Camariñas, Corcubión, Ribeiro, La Guardia, Ribadeo y Vivero en cuanto a la merluza. En sardina destacarían, entre otros, Sada, Corme, Sanxenxo, Cambados y Vigo.

También se ha producido una considerable concentración por modalidades de pesca en cada uno de los puertos. Así, en arrastre, La Coruña tiene el 34,31 por 100 de los barcos de toda la zona, Vigo el 19,64, Marín el 16,03, Santa Eugenia de Ribeira el 10,16 y Vivero el 9,48. En arrastre-congelador, Vigo figura muy destacado en cabeza, con el 74,62 por 100, mientras La Coruña y Marín reúnen el 11,94 cada una. El 98,50 por 100 del total de Galicia se centra en estos tres puertos. En bacaladeros, las unidades se reparten solamente entre La Coruña (42,55 por 100) y Vigo (57,45).

En la modalidad de cerco, la localización más importante se produce en los puertos de Cambados (12,34 por 100), Vivero (11,68), Santa Eugenia de Ribeira (10,42), Santa María de Ortigueira (9,78), Vigo (6,89) y Corme (5,29). En pesca de superficie, al igual que en cerco, la distribución es también amplia; destacan, sin embargo, Villagarcía de Arosa, con el 14,93 por 100, El Grove, con el 11,46, Noya, con el 9,19, y Cambados, con el 7,86. En factorías se produce una alta concentración en Puebla del Caramiñal, donde se sitúa el 36,36 por 100 del total, El Grove (27,27 por 100), Villagarcía

(13,64) y La Coruña (6,28). Finalmente, en servicios auxiliares, en los que Galicia tiene el 78,86 por 100 del total estatal, El Grove participa con el 36,77 por 100, Puebla del Caramiñal con el 25,77, Villagarcía con el 19,93 y Cambados con el 7,22.

Atendiendo a las formas de producción, a las características de las embarcaciones y a las zonas de faenado, González Laxe presenta una clasificación de la estructura del sector pesquero en Galicia que vale la pena reseñar:

a) Una flota artesanal y costera, entroncada en el régimen económico-rural de un gran número de poblaciones del litoral, en las que la pesca actúa como eje de la economía. En este grupo habría que situar a todas las embarcaciones menores de 100 TRB dedicadas a la pesca en la plataforma continental, lo que actualmente supone unas 5.100 unidades del total de las censadas en el conjunto de Galicia. Este tipo de pesca está determinado, entre otros factores, por el hecho de tratarse de una actividad familiar, por su lenta evolución tecnológica, por la falta de división del trabajo, por tener como móvil económico la mera satisfacción de necesidades mínimas, etcétera. En estas pesquerías habría que situar al 85 por 100 de la flota y al 62 por 100 de la población activa, aunque no alcance el 20 por 100 del TRB. Esta actividad ha estado dominada por la sobrepesca. Ha descendido en ella el

número de capturas y tiene importantes problemas de capitalización.

b) La flota de altura, compuesta por embarcaciones de entre 100 y 250 TRB. Opera generalmente en los caladeros extranjeros y su evolución ha estado ligada directamente a los acuerdos con otros Estados. Se halla integrada en el régimen económico industrial y urbano, al estar ligada a instalaciones transformadoras. Actualmente existen en este estrato unas 420 unidades, dedicadas principalmente a la captura de la merluza, el rape, la cigala y el gallo.

c) La flota industrial de gran altura, con embarcaciones mayores de 250 TRB. Su actuación es siempre en caladeros exteriores y sus bases portuarias se sitúan en Vigo, La Coruña y Marín. En esta modalidad se engloban bacaladeros, generalmente de bastante antigüedad, y congeladores de moderna construcción. Las capturas más altas son de calamar, pota, cefalópodos y merluza.

d) La actividad marisquera. En la mayor parte de los casos, el marisqueo representa una labor que se compagina con otras actividades pesqueras, o incluso con actividades al margen del sector. González Laxe divide estas actuaciones en cuatro grupos, todos los cuales están sujetos al común denominador de haber tenido hasta hace muy poco tiempo un carácter artesanal.

Cuadro número 2

LA FLOTA GALLEGA POR GRUPOS DE T. R. B.

Grupos de T. R. B.	Núm. de buques	TRB	Pot. HP	Tripulantes
0-20	4.652	24.227	175.897	14.792
20-25	42	945	6.138	472
25-50	214	7.974	50.556	2.930
50-100	202	14.906	59.579	3.178
100-150	138	17.480	57.906	2.001
150-250	279	54.685	168.166	4.110
250-500	126	44.141	136.408	2.474
500-900	22	13.417	30.055	583
900-1.800	32	42.309	84.630	1.381
1.800 o más	3	7.717	13.100	206

Fuente: Dirección General de Pesca. Anuario de 1983.

1.º Marisqueo a pie. Se dedican a él aproximadamente unas 60.000 personas, con técnicas clásicas. No es muy estricto el cumplimiento de la legislación correspondiente.

2.º Marisqueo a flote, efectuado desde embarcaciones.

3.º Establecimientos marisqueros, como parques, viveros, cetáreas, etcétera.

4.º Granjas acuícolas, en desarrollo creciente.

Cada una de las flotas o actividades tiene un comportamiento diferente, y requiere de un tratamiento distinto

Cuadro número 3

ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA GALLEGA 1981-1982

MODALIDAD DE PESCA

MODALIDAD	N.º BARCOS			T. R. B.			TRIPULANTES			POTENCIA		
	1981	1982	% Variac.	1981	1982	% Variac.	1981	1982	% Variac.	1981	1982	% Variac.
Arrastre	457	443	- 3,07	87.109	83.970	- 3,61	6.571	6.339	- 3,53	262.904	253.231	- 3,68
Arrastre Congelador	138	134	- 2,90	80.913	78.956	- 2,42	3.604	3.542	- 1,71	196.084	193.030	- 1,56
Bacaladeros	49	47	- 4,09	25.670	24.870	- 3,87	1.267	1.223	- 3,42	57.600	55.630	- 3,42
Cerco	644	624	- 3,11	26.349	26.340	- 0,04	8.162	7.891	- 3,32	130.291	129.631	- 0,51
Superficie	3.893	3.971	+ 2,00	23.462	23.681	0,93	13.164	13.139	- 0,19	147.564	152.168	3,12
Cerco/Congelador	1	2	100	1.583	2.948	86,22	21	45	114,28	4.000	8.000	100
Factoria	8	44	450	2.743	3.208	16,95	116	221	90,51	7.681	11.598	50,99
Servicios Auxiliares	303	291	- 3,97	2.794	2.745	- 1,76	842	823	2,26	13.404	13.287	- 0,88
TOTALES REGION	5.493	5.556	1,14	250.623	246.718	- 1,56	33.747	33.223	- 1,56	819.528	816.575	- 0,36
TOTAL NACIONAL	17.555	17.499	- 0,32	749.411	738.468	- 1,46	108.414	106.584	- 1,69	2.750.094	2.735.729	- 0,52
% REGION NACIONAL	31,29	31,75	0,46	33,44	33,41	- 0,03	31,13	31,17	0,04	29,80	29,85	0,05

Fuente: Anuario de Pesca Marítima y Elaboración Propia.

Cuadro número 4

ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA POR EDADES AÑO 1982

	HASTA 5 AÑOS				DE 5 A 10 AÑOS				DE 10 A 15 AÑOS				DE 15	
	N.º Embar.	%	T. R. B.	%	N.º Embar.	%	T. R. B.	%	N.º Embar.	%	T. R. B.	%	N.º Embar.	%
Cantábrica	236	17,89	7.437	16,60	352	15,98	42.008	20,58	505	17,43	35.015	24,71	505	19,15
Suratlántica	86	6,52	5.132	11,45	256	11,63	35.195	17,24	295	10,18	23.358	16,49	364	11,73
Surmediterránea	96	7,28	3.285	7,53	117	5,31	2.229	1,10	160	5,52	3.914	2,76	123	3,97
Levante	71	5,38	2.225	4,96	101	4,50	2.774	1,35	138	4,76	4.013	2,83	123	3,97
Tramontana	192	14,56	4.931	11,00	267	12,13	8.724	4,27	408	14,08	6.183	4,36	310	9,99
Balear	65	4,93	594	1,33	80	3,63	883	0,43	187	6,45	848	0,60	114	3,67
Canaria	181	13,72	10.952	24,44	303	13,76	35.134	17,21	379	13,08	14.933	10,54	330	10,64
Noroeste	392	29,72	10.258	22,89	726	32,97	77.204	37,82	826	28,50	53.440	37,71	1.144	36,88
TOTAL GENERAL	1.319	100	44.814	100	2.202	100	204.151	100	2.898	100	141.704	100	3.102	100

Fuente: Anuario de Pesca Marítima y Elaboración Propia.

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

cara al futuro. Altura y gran altura están en función de la política de acuerdos con otros Estados y, a partir del 1 de enero de 1986, con la CEE como protagonista. La pesca de litoral necesitaba un proceso de reordenación y control, objetivo al que se ha apuntado desde la Dirección General de Ordenación Pesquera. Finalmente, las va-

rias modalidades de marisqueo estaban exigiendo una mayor atención oficial y un autocontrol más estricto por parte del propio sector.

La explotación de estos recursos mediante instalaciones adecuadas constituye uno de los retos más importantes que tiene el sector pesquero en Galicia.

CAPTURAS EN AUMENTO

Esta estructura de flota otorga a la zona marítima del Noroeste la primera plaza durante los últimos años dentro del conjunto estatal, tanto por la pesca desembarcada como por el valor de la misma.

En 1980 (cuadro 5), el peso de la

Cuadro número 5

DISTRIBUCION REGIONES MARITIMAS DEL PESO Y VALOS DE LA PESCA DESEMBARCADAS EN 1980-1982

(No se incluyen los transbordos en alta mar)

REGIONES	1980				1981				1982			
	Peso en Tm.	% Total	Valor miles ptas.	% Total	Peso en Tm.	% Total	Valor miles ptas.	% Total	Peso en Tm.	% Total	Valor miles ptas.	% Total
Cantábrica	155.886	13,6	22.859.006	17,9	120.373	10,04	18.818.050	13,4	120.843	9,7	22.289.402	14,7
Noroeste	501.236	43,7	40.720.475	31,9	537.995	46,6	51.523.734	36,9	564.111	45,4	58.191.293	38,5
Suratlántica	152.107	13,3	30.229.109	23,7	138.245	12,0	30.535.284	21,9	138.119	11,1	27.489.534	18,2
Surmediterránea	41.510	3,6	4.847.196	3,8	47.447	4,1	5.908.313	4,2	60.520	4,9	6.673.359	4,4
Levante	18.626	1,6	3.387.294	2,7	23.941	2,1	4.365.888	3,1	31.410	2,5	5.203.778	3,4
Tramontana	84.868	7,5	9.131.980	7,2	82.993	7,2	10.043.113	7,2	85.333	6,9	11.826.772	7,8
Balear	5.633	0,5	1.565.511	1,2	4.948	0,4	1.396.437	1,0	4.593	0,4	1.455.404	1,0
Canaria	185.626	16,2	14.869.718	11,6	198.598	17,2	17.263.387	12,3	237.901	19,1	18.070.896	12,0
TOTAL	1.145.492	100,0	127.610.289	100,0	1.154.540	100,0	139.854.206	100,0	1.242.830	100,0	151.200.438	100,0

Fuente: Anuario de Pesca Marítima y Elaboración Propia (ISM).

pesca desembarcada en la zona Noroeste fue de 501.236 toneladas, lo que supuso el 43,7 por 100 del total español (1.145.000 toneladas en 1980). El valor de esa producción tenía sin embargo una participación más reducida en el conjunto estatal en cuanto sólo suponía el 31,9 por 100, con 40.720 millones de pesetas.

En 1981, la pesca desembarcada se incrementó hasta 537.995 toneladas: el 46,6 por 100 de toda la pesca desembarcada en España, que fue de 1.154.000 toneladas. El valor de la misma ascendió a 51.523 millones de pesetas, lo que suponía el 36,9 por 100 de lo desembarcado en todo el litoral español. La línea alcista continuó en 1982, con 564.000 toneladas desembarcadas: el 45,4 por 100 respecto al total de España, que fue de 1.242.000 toneladas. El valor se situó ya en 58.000 millones de pesetas (38,5 por 100 del conjunto estatal).

En 1983 se produjo un ligero retroceso en las capturas. El peso de toda la pesca desembarcada en España fue de 1.206.000 Tm, de las cuales unas 559.000 correspondieron a los puertos gallegos, con un valor de 57.000 millones de pesetas.

Por puertos, destacan en 1983 las 87.000 toneladas desembarcadas en La Coruña, con un valor de 18.385 millones de pesetas, y las 132.465 Tm de Vigo, que supusieron 18.832 millones de pesetas (cuadro 6).

Junto a la actividad pesquera de la flota, destaca cada día con más relevancia el papel de los parques y viveros (cuadros 7 y 8).

La explotación de estos sistemas no sólo reviste una gran importancia para Galicia, sino también para el conjunto del Estado, dado que la producción gallega representa en peso el 95 por 100 de la producción global, y el 85 por 100 de su valor.

A 20 AÑOS		MAS DE 20 AÑOS			
T. R. B.	%	N.º Embar.	%	T. R. B.	%
35.548	23,48	933	11,69	38.135	20,77
34.132	20,78	791	9,91	31.141	16,96
2.628	1,60	405	5,08	8.462	4,61
4.783	2,91	469	5,88	11.618	6,33
6.126	3,73	1.475	18,49	17.073	9,30
570	0,36	601	7,53	3.846	2,10
22.791	13,86	836	10,48	22.130	12,05
54.626	33,27	2.468	30,94	51.190	27,88
164.204	100	7.978	100	183.595	100

Cuadro número 6

PESO Y VALOR DE LA PESCA DESEMBARCADA EN LOS PUERTOS GALLEGOS

Puerto	Peso en Tm	Valor en millones pesetas
Ribadeo	4.055	193,6
Vivero	14.311	4.132,4
Santa Marta de Ortigueira	5.040	1.277,1
El Ferrol	881	124,5
Sada	15.229	369,7
La Coruña	87.392	18.385,9
Corme	8.375	844,5
Camariñas	4.143	484,8
Corcubión	4.148	748,0
Muros	6.752	643,8
Noya	13.055	570,7
Santa Eugenia de Ribeira	83.736	6.739,0
Puebla de Caramiñal	18.628	431,0
Villagarcía	33.060	2.131,1
El Grove	13.611	660,2
Cambados	34.408	1.252,4
Sanxenjo	13.520	539,5
Marín	40.380	6.753,0
Bueu	5.948	326,2
Cangas	12.481	602,1
Vigo	132.465	18.832,2
Bayona	164	7,8
Tuy	198	103,7
Redondela	5.789	466,8

Fuente: Dirección General de Pesca. Anuario 1983.

Cuadro número 7

PRODUCCION DE PARQUES Y VIVEROS EN GALICIA. 1983

Especie	Peso en Tm	Valor en millones pesetas
Almeja fina	207,8	151,89
Almeja babosa	192,3	84,17
Berberecho	2.338,5	59,91
Mejillón	123.388,4	3.283,27
Navaja	995,0	29,85
Ostra	546,9	337,34
Vieira	1,0	0,69
Bígaros	0,2	0,01
Otros	48,0	4,66

Fuente: «Galicia en su reacción geográfica».

De este tipo de explotación proceden sobre todo los moluscos. A la cabeza figura el mejillón, con una producción de 123.000 toneladas en 1983 y un valor de 3.300 millones de pesetas. Siguen muy de lejos la almeja, el berberecho, la ostra, la vieira y las navajas. Las capturas de cetáceos son mucho más reducidas.

La obtención de estos productos sigue dos procedimientos: por bateas o a través de espacios acotados y concesiones a lo largo del litoral gallego.

El número de bateas existente actualmente en Galicia es de unas 3.360. Tal como se ve en el cuadro, las de mejillón son, con gran diferencia las más importantes y numerosas. Suponen el 87,9 por 100 del total. Siguen en importancia las de ostra (el 11,9 por 100) y las de vieiras (el 0,2). En la Ría de Arosa están localizadas 2.354 unidades, el 70 por 100; en la Ría de Vigo, el 18,7 por 100, y el 6 por 100 en la Ría de Pontevedra. Las primeras instalaciones datan de los años 50.

La producción por batea varía según la amplitud de la plataforma y el número de cuerdas. En las de mejillón oscila entre 50 y 70 toneladas anuales, aunque en algunos casos llegan a máximos de hasta 80 toneladas, o a mínimos de 30 ó 40. En las bateas de ostras, la producción puede oscilar entre las 7.000 y 8.000 unidades por año. Las concesiones de parcelas litorales benefician en su mayoría a particulares, o a Cofradías de pescadores. Se regulan por reglamentos específicos y no están sujetas a vedas temporales. Casi todas se dedican a la producción de almeja y berberecho. Las más importantes están en Carril, Villajuán, Rianxo, Ribadeo, El Baquero, El Ferrol, El Pedrido, Ponte do Porco (en Sada), La Coruña (en la desembocadura del Allones en Corme), Camariñas, El Freixo (en Noya), Chazo y Triñames (en Puebla de Caramiñal), El Grove, Meira, Moaña y Aldaán, Cesantes y Redondela.

Aparte de la producción de moluscos en bateas y viveros, existe el sistema de explotación libre, que se pone en marcha al finalizar la época de veda, a principio de octubre. Este tipo de producción se incluye dentro de la categoría de la pesca de altura y de litoral. El sistema tradicional de recogida de moluscos es el de la vara o el

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

Cuadro número 8

LOCALIZACION DE LAS BATEAS EN GALICIA

Lugar	N.º total bateas	De mejillón	Ostra	Vieira
Vivero	2	2	—	—
Sada	56	40	16	—
Camarifias	8	—	8	—
Muros	89	77	12	—
Noya	18	9	9	—
Ribeira	28	28	—	—
Puebla de Caramiñal	625	613	12	—
Villagarcía	488	462	26	—
Cambados	592	474	112	6
El Grove	621	485	136	—
Portonovo	85	85	—	—
Bueu	121	113	8	—
Cangas	350	330	20	—
Redondela	213	173	40	—
Vigo	65	65	—	—
Bayona	2	—	2	—
TOTAL	3.363	2.956	401	6

Fuente: «Galicia en su realidad geográfica». Dirigido por R. Miralbes Bedera. 1983.

can, cuando se realiza desde embarcaciones, y a mano, o con rastrillo, cuando se hace a pie. Sin embargo, se observa una tendencia progresiva al empleo del palangre, en detrimento de otras artes de pesca.

En este capítulo habrá que incluir también la captura de ballenas, que en España es casi un monopolio de la comunidad gallega. Entre junio y octubre de 1983 se logró una producción de 4.751 Tm, por un valor aproximado de 855 millones de pesetas. Sin embargo, el hecho de que muchos de los subproductos obtenidos mediante esta pesquería hayan sido sustituidos ventajosamente por otros de procedencia industrial, a lo que debe añadirse la tendencia internacional a prohibir o limitar considerablemente la pesca de cetáceos, ante el peligro de su extinción, hacen que esta actividad pesquera en Galicia no atraviese ahora por su mejor momento.

Cabe finalmente mencionar la recolección de algas que, en algunos países, como Japón, ha alcanzado gran importancia económica. En España, esta actividad encuentra su máxima expresión en Cantabria. En Galicia se obtuvieron en 1983 sólo 731 Tm, por un valor de 24 millones de pesetas.

LA ESTRUCTURA COMERCIAL

Esta importante actividad extractora no se complementa en Galicia, como ocurre en el resto del Estado, con una estructura adecuada del proceso comercial. Ello es fruto de toda una serie de carencias, que impiden en muchos casos al pescador obtener una mayor rentabilidad de su producción. La alta elasticidad de la oferta, dominada por las condiciones climatológicas, y la inseguridad de algunos caladeros se complementan con una demanda también muy variable, en función de los precios que en cada época del año presenten otras producciones, sustitutivas de la pesca en la dieta alimentaria (caso, principalmente, de las carnes).

La falta de organización comercial en el sector extractor puede y debe sufrir profundas transformaciones en los próximos años con la potenciación de las Organizaciones de Productores (OPES), cuyo proyecto de regulación ya está en manos del Gobierno. Ello va a suponer la eliminación de estructuras intermediarias y la obtención de un mayor valor añadido por parte de los productores, que hoy malvenden frecuentemente sus capturas. La Administración ha hecho un primer es-

fuerzo, estableciendo precios de garantía o mínimos para una serie de especies (la sardina, la anchoa, el bonito, la bacaladilla, el jurel, la caballa y la palometa) a través del FROM.

El sector pesquero en Galicia, a pesar de las muchas deficiencias de su proceso comercial, ha permitido generar una cierta estructura empresarial en el sector de las conservas. Es enorme el número de empresas dedicadas en Galicia a la actividad pesquera, la mayoría de ellas con un solo barco como medio de producción y de estructura familiar. Aquí sólo trataremos de las más importantes, atendiendo al volumen de ventas (Cuadro 9).

«Pescanova» es, sin duda, la más importante, no sólo en Galicia sino en el conjunto de España, y puede considerarse como una verdadera multinacional del sector pesquero.

Con sede en Vigo, funciona como un *holding*, al participar en varias sociedades (muchas de ellas de las denominadas conjuntas) en varios países propietarios de los caladeros donde ejerce su actividad: Namibia, Mozambique, Sahara, Australia y varios de Sudamérica. Las principales de estas empresas participadas son las siguientes: «Sea Harvest Co.» (en la que «Pescanova» posee el 40 por 100 de las acciones); «Pescanova Group of South Africa» (con el 87,5 por 100), «Pescanova Canarias» (con el 100 por 100), «Pesquerías Belnova» (con el 82,65 por 100), «Afripesca» (con el 100 por 100), «Boapesca» (50 por 100), «Harinas y Sémolas del Noroeste» (50 por 100). Están en fase de constitución «Mahanova» y «New Fishing», en Australia. En Galicia cuenta con tres factorías congeladoras en Ribadeo, Ribadavia y Betanzos, aparte de las instalaciones centrales de Vigo. En 1983, con una plantilla de 2.000 personas, tubo unas ventas de 17.000 millones de pesetas y 137 de beneficio neto.

«Pebsa», con domicilio en La Coruña, se dedica fundamentalmente a la pesca del bacalao y tiene sociedades conjuntas en varios países. En 1983 capturó 2.170 toneladas de esta especie. «Mar S. A.», de Vigo, con una flota de nueve barcos, se dedica por su parte a la pesca de altura, en la que obtiene capturas de diversas especies. Tiene su domicilio social en Vigo también «Pesquera Industrial Gallega», perteneciente al grupo «Pleamar», que se

Cuadro número 9

RANCKING DE LAS EMPRESAS PESQUERAS GALLEGAS EN 1983

Nombre de la empresa	Ventas en millones ptas.	Plantilla
1. Pescanova	17.743	2.000
2. Massó Hermanos	6.500	1.000
3. Luis Calvo Sanz	4.100	520
4. Pepsa	3.300	221
5. Hijos de Carlos Albo	2.716	450
6. Bernardo Alfageme	2.600	464
7. Mar S. A.	2.460	250
8. Vascomar	2.169	11
9. Alimentos del Atlántico	1.680	50
10. Pesquera Industrial Galega	1.634	150

Fuente: Fomento de la Producción 1984.

dedica al pescado blanco y al bacalao, con sociedades participadas en Chile y en México.

En el subapartado de las empresas fundamentalmente comercializadoras, destaca «Vascomar», con sede en Marín, que se dedica a la venta al por mayor de pescado y marisco congelado, y «Alimentos del Atlántico», en La Coruña, que exporta e importa langostinos, cefalópodos y pescados congelados en general bajo la marca «Alico» y «Eurofrío», entre otras. Queda el capítulo de las conserveras, que en Galicia tiene una destacada presencia. La más importante, y la segunda en el volumen de ventas a escala estatal, es «Massó Hermanos», ubicada en Vigo; fabrica conservas de túnidos, sardinas, almejas, berberechos y otras especies. También es viguesa la firma «Hijos de Carlos Albo», productora de conservas de pescado y de platos precocinados. Tiene centros de manipulación en Vigo, Candas (Asturias), Cillero (Lugo), Tapia de Casariego (Asturias), Santoña (Cantabria) y Bermeo (Vizcaya). El cuadro de industrias conserveras se cierra con las empresas «Luis Calvo Sanz», de Carballo (La Coruña), y «Bernardo Alfageme», de Vigo.

POLITICA DE FINANCIACION

Las condiciones de financiación del sector pesquero en las últimas décadas han pasado por diferentes etapas, en

función de la política diseñada en cada momento por la Administración.

Sin remontarnos a un pasado muy lejano, podemos considerar que una primera fase se inició en el año 1961, a partir de la Ley de Renovación de la Flota, que contemplaba unas ayudas privilegiadas para el sector. Para la construcción y la modernización de la flota, la Administración concedía créditos que podían llegar hasta el 80 por 100 del valor del buque, a un interés del 4 por 100 y con un período de amortización de 20 años. En otros casos, la cobertura llegaba hasta el 60 por 100 del valor del buque, con un plazo de amortización de 15 años, pero también con excelentes condiciones de financiación.

En 1966, ante la gran demanda presentada por el sector y la insuficiencia del crédito oficial, la Administración abre las puertas del sector a las entidades financieras privadas. A partir de 1972, el crédito oficial aparece ya más como fuente complementaria y se introduce en la banca privada el coeficiente de inversión obligatorio en determinados sectores, con un tipo de interés máximo. Esta última fase se prolonga hasta 1976, momento en el que el nuevo Derecho del mar, con la extensión de las aguas jurisdiccionales de la mayor parte de los Estados, obliga a realizar un nuevo planteamiento de la flota.

Durante los últimos años, aunque

mediante condiciones de financiación más duras que las fijadas hace dos décadas, la Administración, con unas directrices muy claras, ha puesto en marcha una nueva política de reconversión y reestructuración, a la que el sector pesquero en general, y más concretamente Galicia, ha respondido positivamente. En líneas generales, el nivel de endeudamiento del sector pesquero no es muy elevado: se situaba, a finales de 1983, en unos 60.000 millones de pesetas, lo que supone un tercio del valor de las capturas del año. De esa cantidad, 36.000 millones correspondían a la Banca privada, 19.000 millones al crédito oficial y unos 4.400 millones a las Cajas de Ahorro. Aunque los tipos de interés son mucho más altos (18 por 100, frente al 11 por 100 de media), el sector pesquero acudió de forma importante a la Banca privada, principalmente por razones de agilidad en la concesión de los préstamos, y ante la exigencia de garantías menores a las requeridas por el crédito oficial.

La nueva política de financiación iniciada por el actual Gobierno está en relación directa con el objetivo pretendido de modernización de nuestra flota, adecuando la misma a las exigencias de las nuevas condiciones del mar. En esta línea entra la normativa sobre reconversión de 1983 y, finalmente, el Real Decreto 2161/84 para reestructuración del sector, a un interés medio del 11 por 100.

La respuesta al reto lanzado por la Administración en pro de la modernización de la flota pesquera ha tenido un eco destacado en todo el sector pesquero, y muy concretamente en Galicia. A pesar de los problemas que tradicionalmente ha presentado la flota, y las mayores dificultades que cada día existen para operar de forma estable en los diferentes caladeros exteriores, se ha puesto de manifiesto una decidida voluntad de transformación, con el consiguiente endeudamiento del que ya existen algunos datos significativos.

A la hora de analizar la evolución de las deudas en el sector pesquero y la respuesta a la política de financiación, las únicas cifras completas que se conocen están referidas solamente al crédito oficial y, más en concreto, al Crédito Social Pesquero. El hecho de que los préstamos vivos de esta entidad supongan aproximadamente el 25

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

por 100 del endeudamiento total del sector es una razón para que sea posible tomar al CSP como punto de referencia a la hora de analizar la situación financiera del colectivo.

GALICIA EN CABEZA

Según datos de 1983, el CSP concedió créditos por una cuantía de 6.863 millones de pesetas a través de las diferentes líneas. De esta cantidad, 2.295 millones (el 33,44 por 100) fueron para Galicia (cuadro 10). En el conjunto de las actividades, destacan los 2.052 millones de pesetas concedidos para construcción y transformación de buques, de los cuales 1.180 millones correspondieron a Galicia, lo que supone el 57,55 por 100 del total. En el campo de los cultivos marinos, Galicia tiene el 51,23 por 100 de los créditos concedidos, con 284 millones de pesetas, frente a los 555 que se otorgaron en todo el Estado.

El aumento tanto de la demanda como de las concesiones de créditos se ha mantenido en 1984. En 1985 el aumento ha llegado a desbordar las previsiones.

En 1984, el Crédito Social Pesquero concedió un total de 8.004 millones de pesetas, de los cuales el 50 por 100 correspondió a la comunidad gallega, con 4.056 millones de pesetas. En el

mismo período, los créditos formalizados ascendieron a 6.670 millones de pesetas, de los cuales 1.327 fueron a Galicia. La participación provincial fue la siguiente: 190 millones en La Coruña; 1.130 millones en Pontevedra; 1,1 millones en Lugo y 5 millones en Orense. Para licencias y campañas se formalizaron 57,2 millones de pesetas, correspondiendo 16 a La Coruña y 41,2 a Pontevedra. Las mayores formalizaciones se hicieron para lo que se denomina en los datos del CSP «pesqueros en general», con objetivos que abarcan procesos de modernización de barcos, aperos, etcétera. Para estas actuaciones se formalizaron 1.269 millones de pesetas, correspondiendo 1.089 a Pontevedra, 174,2 a La Coruña, 5 a Orense y 1,2 a Lugo.

Una visión más global de la situación financiera del sector pesquero en Galicia se obtiene considerando las cuentas de crédito que tenía el CSP al 31 de diciembre de 1984. Estas ascendían en el conjunto de España a 15.495 millones de pesetas, de los que 4.707 pertenecían a Galicia. Por provincias, Pontevedra ocupaba la cabeza de forma muy destacada, con 3.428 millones de pesetas en créditos vivos. Le seguían La Coruña, con 1.087 millones, Lugo con 173 millones y finalmente, Orense, con sólo 18 millones de pesetas. Si tenemos en cuenta los destinos por ac-

tividades, nuevamente figuran en primer lugar las partidas consideradas «pesqueros en general», con la considerable cifra de 4.614 millones de pesetas. De esta cantidad, 3.358 millones correspondían a Pontevedra, 1.071 a La Coruña, 166 a Lugo y 18 millones a Orense. Para renovación de flota existían solamente cuentas de crédito por 52 millones de pesetas, y 40,4 millones para campañas y licencias.

Estos datos sobre créditos han sido totalmente desbordados en los nueve primeros meses del presente año, como respuesta del sector a la política de reconversión y reestructuración de la flota elaborada por la Administración.

Según datos del Banco de Crédito Industrial, en el que está integrado el CSP, la demanda de créditos para modernizar la flota en toda España ascendía hasta el 15 de septiembre último a 22.600 millones de pesetas.

De esta cantidad, nada menos que 14.000 millones de pesetas habían sido solicitados desde Galicia. Los créditos concedidos en toda España ascendían a 14.000 millones de pesetas. Correspondían a Galicia 12.000 millones, de los cuales 11.000 estaban destinados a la construcción de barcos.

La demanda de los 14.000 millones de pesetas se distribuye entre las cuatro provincias de la manera siguiente: Pontevedra, 11.700 millones de pesetas, La Coruña, 2.300 millones de pesetas, y Lugo 21 millones.

Para este año, la demanda prevista de créditos a través del CSP es de 35.000 millones de pesetas, de los cuales 20.000 pertenecen a Galicia.

En el período de enero a septiembre del año en curso, el CSP se ha comprometido en la financiación de la construcción de 36 barcos en toda España: 29 corresponden a los armadores de Galicia. De estas unidades, ya existen préstamos comprometidos para la construcción de 22 barcos en astilleros de Galicia, uno en Asturias, 5 en Andalucía y 2 en el País Vasco. Estas cifras ponen de manifiesto la respuesta positiva de los armadores, y en general de todo el sector pesquero gallego, al reto de la modernización de la flota.

CREDITO AL ALZA

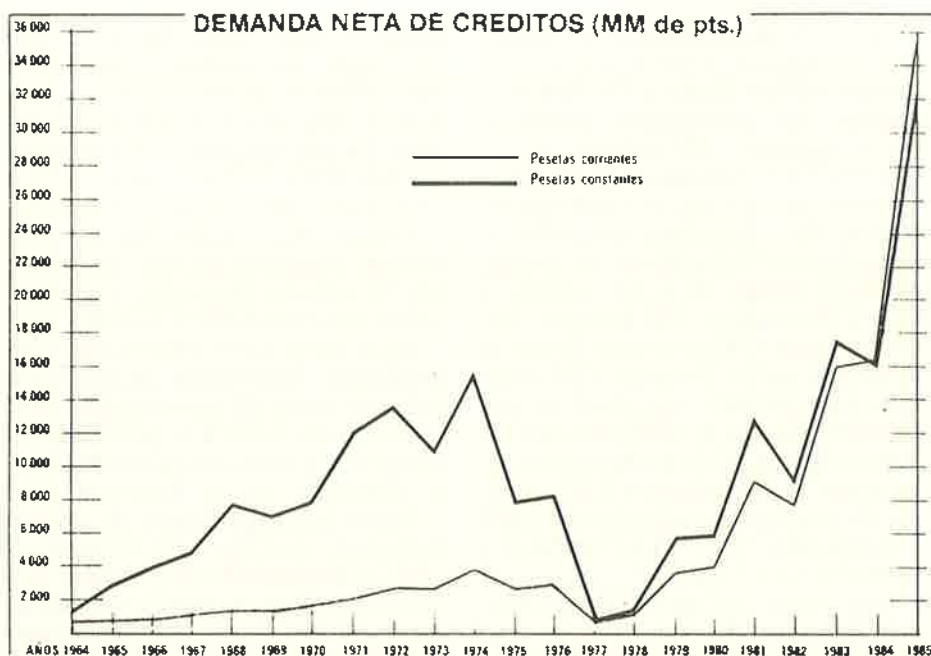
Este gráfico, referido a las actuaciones del Crédito Social Pesquero en los últimos 20 años, refleja la evolución de

Cuadro número 10

CREDITOS CONCEDIDOS POR C. S. P. EN 1983. NACIONAL Y GALICIA

ACTIVIDAD	NACIONAL	GALICIA	
	Importe	Importe	% Nacional
110. Ley Canarias	279	—	—
121. Transformación y Cambio Motor ..	272	68,8	25,30
121. Artes. Pertrechos y Equipos	993	381,4	38,41
121. Frio Industrial, Industrialización y otros	949	205,8	21,69
121. Cultivos Marinos	555	284,3	51,23
128. Campaña Mejillonera	—	—	—
129. Construcción Buques y Gran Transformación	2.052	1.180,9	57,55
600. Campañas y Licencias	1.763	173,8	9,86
TOTALES	6.863	2.295	33,44

Fuente: Memorias Crédito Social Pesquero y Elaboración Propia (ISM).



la demanda de recursos financieros oficiales de acuerdo con la política de transformación de la flota seguida en cada período por las diferentes Administraciones.

Una línea ascendente en toda la década de los años 60 en base a las disposiciones sobre renovación de unidades dio lugar a un aumento de embarcaciones: el sector aprovechaba el dinero barato. En 1976 se produce un cambio en todos los esquemas ante las nuevas condiciones impuestas por el Derecho del mar. Se produce un parón, para reiniciar el despegue al inicio de la década de los 80. Esto culmina con la explosión en la demanda del último año, en sujeción a una filosofía de modernización de flota muy definida.

EL INGRESO EN LA CEE

Poniendo fin a un largo y difícil período de negociaciones, en las que hubo que debatir cuestiones tan claves como el número de barcos, las zonas de pesca y el volumen de las capturas, el pasado mes de junio se llegó a un acuerdo en materia de pesca para la adhesión del Estado español a la Comunidad Económica Europea. Con España a partir del 1 de enero de 1986 como un miembro más de la Europa Azul, restan aún por definir otros mu-

chos aspectos secundarios, pero no menos importantes para la aplicación de la Política Pesquera Comunitaria, con referencia especial a los procesos de intercambio, equilibrios comerciales, empresas conjuntas, etcétera.

Con carácter general, se coincide en considerar que el acuerdo suscrito con la Comunidad Económica Europea supone un paso positivo para el sector pesquero español: han mejorado las condiciones de cuotas y capturas. En lo que se podría considerar como negativo (box irlandés y aranceles para las conservas), el sector se ha quedado como estaba antes del Tratado de Adhesión. A partir del 1 de enero, el sector pesquero se debe beneficiar de las ayudas comunitarias fijadas para la constitución de las Organizaciones de Productores (OPES), cuyo proyecto de regulación para España ya ha sido elaborado por el Gobierno. La Comunidad Económica Europea pondrá a disposición de España unos 3.000 millones de pesetas para la reconversión de su flota, con la condición de que la potencia construida sea solamente el 50 por 100 de la desguazada, pero siempre que los otros Estados comunitarios se atengan a la misma filosofía. La CEE cedió en sus duras posiciones iniciales sobre el mantenimiento de las empresas mixtas, fijándose al fin un período de siete años para proceder a

la negociación relativa a la solución de este punto, de gran interés para España.

Entre los datos positivos de este acuerdo, destaca la elevación de las cuotas de capturas, en especial las 18.000 toneladas de merluza (frente a las 7.900 que se autorizaban en la última campaña) y la autorización para que pesquen 300 barcos (150 de forma simultánea), sin el tradicional sistema de licencias.

Los puntos negativos del acuerdo están determinados por el mantenimiento del box irlandés, cerrado a los barcos españoles hasta el 31 de diciembre de 1985.

Las empresas conserveras no salieron bien paradas. La Comunidad Económica Europea mantiene sus actuales aranceles frente a las ventas españolas, que se sitúan entre el 20 y el 25 por 100. El sector queda como estaba, lo cual supone un trato discriminatorio con relación a otros Estados comunitarios, como Portugal, o a terceros Estados, como Marruecos. Además, es excesivamente largo (diez años) el período fijado para su eliminación.

El tercer punto negro viene determinado por las especies incluidas en la organización comunitaria de los mercados. Ahí fueron rechazadas casi la totalidad de las peticiones españolas, al incluirse solamente el gallo, el rape y la palometa.

¿Cómo afectará este acuerdo a Galicia? Se puede afirmar que, en términos generales, de una forma satisfactoria, aunque no se hayan logrado todas las pretensiones del sector.

Para la flota de altura que faenaba en aguas comunitarias, el Tratado de Adhesión en materia de pesca es positivo y asegura prácticamente la actividad de todas sus unidades.

Según datos proporcionados por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, sobre una lista de 324 barcos que operaban en aguas de la CEE, 180 correspondían a los diferentes puertos gallegos: 90 a La Coruña, 48 a Vigo, 15 a Cillero, 14 a Burela y 9 a Marín. San Ciprián, Ribadeo, Cariño y Cedeira contaban solamente con una unidad por puerto.

La aplicación de la lista de los 300 barcos ha supuesto para Galicia una reducción de nueve unidades, de las cuales cinco corresponden a La Coru-

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

ña, dos al puerto de Vigo, una al de Marín y otra al de Cariño.

Los compromisos alcanzados para la pesca en las diferentes zonas suponen igualmente un paso positivo para los intereses de la pesca de bajura. Mientras los barcos españoles capturarán sus cuotas principalmente en las zonas VI, VII y VIII, a, b y d, la VIII c ha sido reservada prácticamente en su totalidad para la flota local. En el abadejo, el 90 por 100 de los recursos disponibles son para España y el 10 por 100 restante para los otros comunitarios. En la cigala, el cupo español supone el 96 por 100 de los recursos: queda solamente el 4 por 100 restante para las otras flotas.

Para la zona IX, el tratado contemplaba el establecimiento de negociaciones con Portugal de cara a alcanzar un acuerdo que pusiera fin a las disputas

producidas en los últimos años ante la diferente interpretación que de esos textos han hecho los dos Estados. Este acuerdo se firmó finalmente el pasado mes de junio y supone para España una sensible reducción de la flota que faena en aguas portuguesas. En pesca de arrastre y en lo referente a Galicia, los barcos pasan de 23 a tan sólo 17, pudiendo faenar 9 de forma simultánea. En palangre, también en la Zona Económica Exclusiva de Portugal, el retroceso va de 190 a 75 unidades; en cerco la variación a la baja es de 50 a 10, eliminándose, de acuerdo con la normativa comunitaria, la pesca de volanta.

Es sin embargo, positivo el contenido del acuerdo para la actividad pesquera entre las 6 y las 12 millas. La Comunidad Económica Europea, antes de la firma del Acuerdo, tenía ac-

ceso hasta Galicia, en tanto que, a partir del 1 de enero, solamente podrán llegar hasta Cabo Mayor, en Cantabria.

El punto menos favorable, en lo que afecta a Galicia, es el tratamiento recibido por la industria conservera, que venía realizando grandes exportaciones a la CEE. El hecho de que se mantengan los mismos aranceles supone un freno para su desarrollo, cuando el sector esperaba una potenciación de este mercado. No es un paso atrás, sino la fijación de un proceso muy largo, con reducción anual de tan sólo el 2,5 por 100 de los aranceles, para su desaparición dentro de 10 años.

Los 3.000 millones de pesetas que van a llegar como ayuda a la reconversión constituyen también un aspecto que ha de tener una incidencia favorable en la economía gallega.

LA LISTA DE LA CEE

BARCOS CON BASE EN EL PUERTO DE LA CORUÑA

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Agubu	1964
Alborada	1974
Amelia del Llano	1964
Asunción Rivero	1964
Ategorrieta	1966
Barreras Masso	1959
Ben Amado	1974
Bens	1963
Bizarro	1969
Bogavante	1973
Breogán	1963
Capitán Chimista	1960
Centauro	1972
Chimbote	1969
Chirimoya	1975
Cielo y Mar	1970
Ciudad de La Coruña	1963
Ciudad Sonrisa	1973
Concepción Pino	1971
Costa Clara	1965
Costa de California	1957
Costa de Irlanda	1957
Coto Redondo	1962

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Eduardo Pondal	1970
Elife	1968
Elife Nuevo Tres	1977
Eliseo Quintanero	1971
Ensenada de Portuchiqui	1963
Esperanza Novo	1970
Galateca	1971
Galateca Dos	1974
Galaxia	1968
Gran Mariñela	1967
Hermanos Fernández Pino	1968
Hermanos Rodríguez Novo	1975
Indiferente	1973
Inés del Castro	1967
Isla de Santa	1969
José Luisa y Mary	1974
Juana del Castro	1970
Las Nieves	1950
Laura y María	1974
Lembranza	1975
Lince	1962
Manuel Plana	1966
Mar de Mares	1971
Marcelo	1974
María Luisa Carral	1968

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Maribel	1969
Marosa	1969
Mary Conchi	1969
Mayi Cinco	1956
Medusa	1969
Molares Alonso	1961
Monte Maigmo	1963
Monte San Adrán	1975
Monte San Alberto	1963
Monteveo	1960
Novodi Segundo	1967
Nuevo Capero	1962
Nuevo Jundiña	1968
Oleiros	1974
Orlamar	1975
Ormalomar	1974
Osado	1971
Paquea Lurrean	1965
Peixemar	1970
Peña Burela	1974
Pescamar	1969
Pesmar	1967
Playa de Benquerencia	1970
Playa de Samil	1974
Portillo La Sia	1975
Purita	1963
Revellín	1963
Ría de Parín	1959
Ría de Burgo	1963
Santillana de Cabeza	1976
Siempre Quintanero	1966
Sierra Ancares	1971
Soñeiro	1964
Urdiain	1951
Vera Cruz	1967
Vianto Segundo	1973
Villardevos	1969

De la lista de barcos con base en La Coruña han sido eliminados los siguientes:

«Antonio Sampedro Segundo» con 247.000 TRB, construido en 1974.

«Capitán Jorge» con 178.000 TRB, construido en 1963.

«Palmira» con 252.000 TRB, construido en 1975.

«Quince de Mayo» con 249.000 TRB, construido en 1975.

«Rosa Madre» con 249.000 TRB, construido en 1973.

BARCOS CON BASE EN EL PUERTO DE BURELA

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Adviento	1974
Hermanos García	1967
Llave del Mar	1977
Madre Querida	1974
Monte Castelo	1974
Nuevo Ebenecer	1970
Pardo	1974
Pilar Roca	1973
Promontorio	1969
Sueiras	1973
Touro	1970
Valle Fraga	1975
Villa de Sagardelos	1973
Virgen de Pastoriza	1969

PUERTO DE RIBADEO

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Madre de Cristo	1963

PUERTO DE CEDEIRA

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Tojal	1980

PUERTO DE CARIÑO

El barco «Noche de Paz» construido en 1964 ha sido excluido.

PUERTO DE SAN CIPRIAN

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Pepe Revuelta	1973

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

BARCOS CON BASE EN EL PUERTO DE CILLERO

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Demikuko Ama	1972
Ermita de San Roque	1974
Gomistegui	1970
Illumbe	1972
José Domingo	1965
Mariscador	1973
Miya	1966
Nemesia Santos	1968
Nico Primero	1970
Nuevo playa de Cillero	1974
Pérez Vacas	1977
Pino Montero	1977
Seneivo Primero	1975
Suempre Ecce-homo	1975
Virgen de la Barquera	1967

BARCOS CON BASE EN PUERTO DE MARIN

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Almeiro	1973
Chirleu	1971
Gandón Mendiña	1967
Garsa	1971
Garysa	1972
José Antonio y Manuel	1972
Naldamar Ocho	1970
Segundo Río Sil	1969

Ha sido excluido el barco «Foral» construido en 1966 con 148.000 TRB.

BARCOS CON BASE EN PUERTO DE VIGO

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Activo Segundo	1963
Alay Alde	1974
Aliva	1973
Almike	1965

Nombre de los buques	Fecha de construcción
Areaasa Dos	1973
Babieca	1967
Borreiro	1970
Cándida Vieira	1957
Carrullo	1960
Combaroya	1968
Cova de Balea	1975
Cristo de la Victoria	1966
Ensenada de Pintens	1975
F. Ferrer	1960
Faro Silleiro	1969
Farpesca	1967
Farpesca Tercero	1970
Genita de Conderibón	1976
Hermanos Area	1970
Jaquetón	1955
José Cesáreo	1965
Laredo	1967
M. Pérez Pan	1966
Mañufe	1967
Mar Cuatro	1960
Mar de Africa	1960
Mar de los Sargazos	1960
Mar Menor	1956
Mercedes Vieira	1957
Moraime	1975
Morriña	1971
Morrunchu	1969
Nuestra Señora de Siarotxa	1963
Nuevo Area Gil	1973
Olerama	1966
Pepe Barreiro	1969
Pintens	1971
Playa de Aldán	1969
Playa de Loira	1966
Puenteareas	1967
Recare	1970
Ría de Aldán	1970
Río Oitaven	1969
San Antoniño	1966
Saudade	1971
Vilariño	1965

Han quedado fuera de la lista los barcos siguientes: «Favonio», construido en 1962, y «Urnieta», construido en 1960.

Tenían 243.000 y 295.000 TRB respectivamente.

PESCA Y AUTONOMIA

Tres artículos del Estatuto de Galicia hacen expresa referencia al mar. En el 27, apartado 9.º, se dice que la Comunidad Autónoma de Galicia tiene competencia exclusiva sobre los puertos no calificados de interés general por el Estado, los puertos de refugio y los deportivos.

En el apartado 15.º del mismo artículo continúa la lista de las competencias exclusivas, referidas esta vez a la pesca en las rías y demás aguas interiores, al marisqueo, la acuicultura, la pesca fluvial y la lacustre.

Finalmente, en los apartados 21.º, 29.º y 30.º se contemplan otras competencias exclusivas, en materias como la promoción y ordenación del turismo dentro de la Comunidad, las Cofradías de Pescadores, las Cámaras de Industria y Navegación y las normas sobre protección del paisaje y del medio ambiente.

El artículo 28.º, en sus apartados 5.º, 6.º y 7.º, habla de la posibilidad de desarrollar y ejecutar la legislación del Estado en materia de ordenación pesquera, puertos pesqueros y entidades cooperativas.

El artículo 29.º, en sus apartados 3.º y 4.º, cita igualmente terrenos donde la Administración autónoma puede ejecutar la legislación estatal en materias como el salvamento marítimo y la represión de los vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales del litoral gallego.

El más importante de los organismos encargados de los asuntos marítimos de Galicia es la Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación, que se subdivide en una Dirección General de Pesca (de la que dependen la Subdirección General de Pesca y Productos Pesqueros, el Servicio de Ordenación Pesquera y el Servicio de Cofradías y Puertos), y otra Dirección General, ésta de Marisqueo y Cultivos Marinos, que se estructura con una Subdirección General de Ordenación Marisquera y un Servicio de Cultivos Marinos.

Durante los últimos años, la Comunidad Autónoma Gallega ha recibido transferencias en materia de pesca en aguas interiores, formación náutico-pesquera y Cofradías de Pescadores.

Por el Real Decreto 3318/1982, de

24 de julio, fueron transferidas competencias, funciones y servicios en materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura. El control de las aguas interiores —considerando como tales las situadas en el interior de las líneas de base rectas del mar territorial— ha sido regulado en el Real Decreto 2510/1977 del 5 de agosto, al amparo del artículo 27,15 del Estatuto y del 148,1-11 de la Constitución. La Comunidad Autónoma ejercerá en este terreno las funciones atribuidas al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en virtud del Real Decreto 845/1981, de 8 de mayo. Estas funciones se centran en los siguientes puntos:

a) Otorgar autorización para el ejercicio de la actividad pesquera.

b) Reglamentar las artes, aparejos, instrumentos y equipos de pesca.

c) Acotar zonas de pesca, elaborando para cada zona los reglamentos específicos.

d) Fijar los periodos de veda, así como el horario de actividad pesquera diaria, los días de actividad y el tiempo de calamento continuado de las artes, cuando proceda.

e) Establecer las especies autorizadas y fijar los tamaños mínimos.

f) Dictar las normas correspondientes para regular la inspección y sanción, sin perjuicio de las competencias que, con respecto a la vigilancia en aguas interiores, le corresponde a la Armada.

g) Establecer un registro oficial de actividades, medios y personas, tanto físicas como jurídicas, dedicadas al ejercicio de la pesca.

Con el fin de cumplir estos objetivos, la Consellería ha elaborado un borrador de Proyecto de Ley de Ordenación Pesquera, que deberá debatirse en el Parlamento.

La Consellería de Agricultura y Pesca, de acuerdo con las transferencias recibidas, ha regulado ya la actividad pesquera de carácter recreativo con una Orden del 27 de abril de 1983. En ella destaca, entre otros aspectos, la limitación de capturas en aguas interiores, por persona y día, a 8 kilos en varias piezas, frente a los 25 kilos que autorizaba la legislación anterior.

Al amparo del artículo 27.º del Estatuto, la Administración autónoma

asumió también competencias exclusivas sobre las Cofradías de Pescadores.

En lo que se refiere a las enseñanzas náuticas, la Xunta gallega asumió competencias sobre el Instituto Politécnico de Vigo y siguen las negociaciones para el traspaso de otros centros. La Xunta aspira también a dirigir la ordenación pesquera fuera de las aguas interiores.

El Estatuto de Autonomía de Galicia no contempla, a diferencia de los de otras comunidades autónomas, la investigación pesquera y oceanográfica como una competencia. Se limita a citar la importancia del fomento de la misma.

POLITICA DE LA XUNTA

Desde que el Real Decreto 3318, de 24 de julio de 1982, traspasó a la Xunta de Galicia un conjunto de servicios en materia de pesca, la actividad de la Consellería se ha centrado en tres grandes materias: inversiones, actividad legislativa e investigación de la situación del sector, realizada a partir de los datos proporcionados por las Cofradías.

En el campo de las inversiones, en 1983 la Xunta dispuso de los 32.971.000 pesetas asignados por el Estado dentro del Plan Marisqueo. Esta cantidad fue distribuida en pequeñas partidas entre casi todas las Cofradías de Galicia para la adquisición de pertrechos y material, con bajas inversiones.

En 1984, la cantidad presupuestada fue sensiblemente mayor. Por una parte, y también con cargo al Plan Marisqueo, se recibieron 29.909.715 pesetas, que se volvieron a distribuir entre las Cofradías, con destinos similares a los del año anterior. Por otra parte, con cargo a los recursos de la Comunidad Autónoma, se recibieron 90 millones de pesetas para la explotación racional y recuperación de bancos y caladeros naturales; 60 millones para el establecimiento de lonjas de pescado y 50 millones para la potenciación de la red de frío. Esta parte del presupuesto se distribuyó, por un lado, entre cinco empresas y dos Cofradías por un total de 29,5 millones de pesetas, para la potenciación de la red de frío; y, por otro, entre varias Cofradías, para la cons-

trucción o mejora de lonjas, 21 millones de pesetas, ya en 1985.

Con cargo a la partida de explotación de recursos, la Xunta invirtió 42,8 millones de pesetas en la compra de dos lanchas de vigilancia y en vehículos destinados a la misma función.

Un problema endémico en Galicia ha sido el de las embarcaciones que practicaban el arrastre de fondo de forma ilegal dentro de las rías gallegas, esquilmando sus recursos. Con el fin de poner fin a esta situación en lo posible, la Dirección de Pesca de la Xunta, previo informe y tras inventariar los recursos disponibles, fondó un total de 82 arrecifes artificiales en la ría de Arosa y destinó 10 millones de pesetas del presupuesto de 1985 para ampliar su número. Para ello pidió autorización a una serie de organismos, que dieron su conformidad al proyecto. El programa es seguido por un equipo de submarinistas, que examinan los efectos logrados con esta campaña de siembras.

Otro de los grandes capítulos de la actividad de la Xunta es el legislativo. Desde que asumió las correspondientes competencias, ha promulgado la Ley 2/1985, de 26 de febrero, de Ordenación de Pesca Marítima en aguas de la Comunidad Autónoma, otra Ley sobre Sanciones en Pesca, Marisquearía y Cultivos Marinos y, finalmente, la Ley de Marisqueo y Cultivos Marinos. Estas tres leyes se complementan con el Real Decreto 169/1984, de 10 de octubre, sobre competencias, régimen e inspección en materia de pesca, marisqueo y acuicultura, así como por tres órdenes más: la de 27 de abril de 1983, por la que se regula la actividad pesquera de carácter recreativo; la de 15 de octubre de 1984, por la que se or-

denan las ayudas para el establecimiento y mejora de lonjas y, en fin, la orden de 16 de octubre de 1984, que afecta a las ayudas para la potenciación de la red de frío.

Un tercer apartado en la actividad de la Xunta en materia de pesca ha sido la elaboración de un amplio informe, realizado a partir de los datos proporcionados por las Cofradías, sobre la situación de todos los puertos pesqueros de Galicia y las solicitudes de inversión planteadas por estas Corporaciones.

En el capítulo de inversiones, las disponibilidades para 1985 se elevaron a 110 millones de pesetas, de los cuales 80 fueron para las redes de frío, 20 para explotación de recursos y 10 para la instalación de nuevos biotopos en la ría de Arosa.

EL FUTURO

Sin olvidar la actual crisis del sector pesquero y las circunstancias que concurren en los caladeros exteriores, cabe afirmar que las perspectivas de la flota gallega son positivas, siempre que se mantenga la respuesta al reto de la modernización.

La ampliación de las aguas de carácter exclusivo por parte de todos los Estados configura una situación ya asumida por la política oficial. A ello apunta la vigente normativa sobre modernización de flota, con resultados alentadores hasta la fecha. Galicia, aunque con una flota más joven que la media del Estado, es hoy la primera zona concernida por este proceso, como lo ponen de manifiesto los datos del crédito oficial. De esta forma, en un plazo no excesivo, la flota galle-

ga estará en condiciones de responder a los importantes retos que plantean los nuevos caladeros.

En lo que afecta a la actividad en el litoral, se han sentado las bases para una nueva política, concebida para el mantenimiento y la potenciación de los caladeros propios, en ocasiones esquilidados. Hubo un dibujo, publicado allá por los años 30, en el que aparecían dos niños sentados en un muelle pesquero:

—*Din que non hai rías mais bonitas que as nosas* —decía el uno.

—*Pero xa non teñen peixes* —respondía el otro.

Es algo que no será realidad. Los resultados de los últimos años han puesto de manifiesto la posibilidad de recuperar los caladeros con cierta facilidad, siempre que la normativa se cumpla.

Junto con las actuaciones en flota y caladeros, el sector pesquero en Galicia necesita de una potenciación de los cultivos intensivos, así como de la captación de nuevos mercados consumidores en los que los pescadores, a través de sus OPES, sean los primeros y verdaderos protagonistas.

Hay futuro para una flota de altura modernizada en los caladeros exteriores y también puede mirar con optimismo el sector de bajura tras un proceso de reestructuración que modifique también la filosofía del pescador-cazador, acomodándose a la que identifica al pescador con un cultivador del mar. El proceso no es fácil, ni con resultados óptimos a plazo inmediato. No obstante, con ayuda oficial, el sector pesquero en Galicia logrará las cotas de modernidad y competitividad a las que aspira.

INSTALACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN GALICIA

DIRECCION PROVINCIAL DE LA CORUÑA

LA CORUÑA

Casa del Mar (Avda. de Ramón y Cajal, s/n.).
Teléf. 28 70 00.
Oficinas Administrativas de la Dirección Provincial.
Oficina de Empleo.
Policlínica.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio de Urgencia. Teléf. 29 80 18.
Bar-Cafetería.
Restaurante.
Bienestar del Marino.
Hogar del Pensionista.
Hospedería (22 habitaciones con 56 camas).
Aula para Cursos.

ARES

Casa del Mar (Avda. de Saavedra Meneses, s/n.).
Teléf. 48 82 00.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Biblioteca.
Hogar del Pensionista.
Aula para Cursos.

CAMARIÑAS

Casa del Mar (Avda. de Ambrosio Feijoo).
Teléf. 73 61 29.
Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.
Bar-Cafetería.
Hogar del Pensionista.
Clínica (Calle Real, s/n.). Teléf. 73 62 00.
Aulas para Cursos (Calle Real, s/n.).

CAMELLE

Casa del Mar (Campo de Area, s/n.). Teléf. 73 03 27.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Bienestar del Marino.
Biblioteca.
Sala de Televisión.
Sala de Juegos.
Aula para Cursos.

CARIÑO

Casa del Mar (Avda. de Manuel Fraga Iribarne, 6). Teléf. 40 50 06. Oficina Administrativa.
Clínica Local.

CAYON

Oficina Administrativa (Avda. de Larache, s/n.). Teléf. 60 40 33.

CEDEIRA

Oficina Administrativa (Muelle, s/n.). Teléf. 48 03 89.
Clínica Local (Muelle, s/n.).

CORCUBION

Casa del Mar (La Viña, s/n.).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Bienestar del Marino.
Aula para Cursos.

CORME

Oficina Administrativa (Zona Portuaria).
Teléf. 70 12 25 (Ext. 25).
Casa del Mar en construcción (Remedios, s/n.).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Hogar del Pensionista.
Aula para Cursos.

EL BARQUERO

Casa del Mar (Cruz, s/n.). Teléf. 41 40 00.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Aula para Cursos.

EL FERROL

Oficina Administrativa (Manuel Comellas, 13-15). Teléfs. 35 19 08 y 35 79 47.
Clínica Local (Manuel Comellas, 13-15).
Centro de Reconocimientos Médicos.

EL PINDO

Oficina Administrativa (Pindo Norte). Teléf. 85 80 15.
Clínica Local (Pindo Norte).

ESPASANTE

Casa del Mar (Camino del Río, s/n.). Teléf. 50 a través del 009 (pedir el 5).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.

FINISTERRE

Oficina Administrativa (con Oficina de Empleo) (plaza del Dr. Esmoris, 1). Teléf. 74 02 52.
Clínica Local (plaza del Doctor Esmoris, 1).

Bienestar del Marino y Hogar del Pensionista (Castillo-San Carlos).

Casa del Mar en construcción (Calafigueira, s/n.).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Bienestar del Marino.
Hogar del Pensionista.
Aula para Cursos.

LAXE

Casa del Mar (Juan Soto Acota, s/n.). Teléf. 70 13 24 (Ext. 79).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Bienestar del Marino.
Aula para Cursos.

LIRA

Casa del Mar en construcción (Casa del Mar de Lira-Ayuntamiento de Carnóta).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Bienestar del Marino.
Aula para Cursos.

MALPICA

Oficina Administrativa (con Oficina de Empleo) (plaza de Villaramigo). Teléf. 70 10 82.
Clínica Local (plaza de Villaramigo).

MIÑO

Oficina Administrativa (Curro, 45). Teléf. 78 27 55.
Clínica Local (Curro, 45).

MUGIA

Oficina Administrativa (La Marina, s/n.).
Teléf. 74 50 34 (Ext. 30).
Casa del Mar en construcción (Virgen de la Barca, s/n.).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Servicio de Urgencia.
Café-Bar.
Hogar del Pensionista.
Aula para Cursos.

MUGARDOS

Oficina Administrativa (Avda. General Franco, 1). Teléf. 47 00 77.
Clínica Local (Avda. General Franco, 1).

MUROS

Casa del Mar (General Mola, 16). Teléf. 82 61 62. Con:

GALICIA: EL RETO DE LA MODERNIZACION

Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.
Clínica Local.
Aula para Cursos.

NOYA

Oficina Administrativa (con Oficina de Empleo) (General Franco, s/n.). Teléf. 82 11 20.
Clínica (General Franco, s/n.).
Aulas para Cursos (Avda. República Argentina, s/n.).

PORTOSIN

Oficina Administrativa (Muelle Pesquero, s/n.). Teléf. 85 30 14.
Clínica Local (Muelle Pesquero, s/n.).

PUENTEDEUME

Casa del Mar
Oficina Administrativa (Avda. de Saavedra Menese, s/n.). Teléf. 43 00 25.
Clínica Local.
Café-Bar.
Aula para Cursos.

PUERTO DEL SON

Casa del Mar.
Oficina Administrativa (Atalaya, s/n.). Teléf. 85 32 50.
Clínica Local.
Café-Bar.
Bienestar del Marino.
Aula para Cursos.

SADA

Casa del Mar (Avda. del Puerto, s/n.). Teléf. 62 00 26.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Café-Bar.
Aula para Cursos.
Colegio «El Mosteirón» (Sada/La Coruña). Teléf. 62 01 00. (Con internado para niñas y servicio de comedor).

DIRECCION PROVINCIAL DE LUGO

LUGO

Oficinas Administrativas de la Dirección Provincial (Río Neira, 23). Teléfs. 22 34 50 y 22 34 54.
Oficina de Empleo.
Centro de Reconocimientos Médicos.

BURELA

Casa del Mar (Rosalia de Castro, s/n.).
Oficina Administrativa. Teléf. 58 02 02.
Oficina de Empleo.
Clínica Local. Teléf. 58 03 31.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio de Urgencia. Teléf. 58 08 61.
Bar-Restaurante.
Hospedería (10 habitaciones, 20 camas).
Hogar del Marino.
Sala de Juegos.
Biblioteca.
Salón de Actos.
Aulas para Cursos.

CILLERO

Casa del Mar (Avda. Ramón Canosa, s/n.).

Oficina Administrativa. Teléf. 56 15 06.
Oficina de Empleo.
Policlínica con Centro de Reconocimientos Médicos. Teléf. 56 15 61.
Bar. Teléf. 56 14 04.
Biblioteca.
Hogar del Marino.
Salón de Actos.
Aulas para Cursos.
Guardería Infantil.

FOZ

Casa del Mar en construcción (Ribera, s/n.).

Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Bar.
Biblioteca.
Hogar del Marino.
Aula para Cursos.

RIBADEO

Casa del Mar (Clemente Martínez Pasarón, 8).
Oficina Administrativa.
Clínica Local. Teléf. 11 02 01.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio de Urgencia. Teléf. 11 02 01.
Bar. Teléf. 11 05 08.
Biblioteca.
Hogar del Marino con Salón de Televisión.
Salón de Actos. Aula para Cursos.

SAN CIPRIAN

Oficina Administrativa (Muelle, s/n. Cofradía de Pescadores). Teléf. 59 40 03.

DIRECCION PROVINCIAL DE VIGO

VIGO

Casa del Mar (Avda. de Orillamar, s/n.). Teléfs. 29 09 50-54.
Oficinas Administrativas de la Dirección Provincial.
Oficina de Empleo.
Policlínica.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio de Urgencia. Teléfs. 29 09 50-54.
Bar-Restaurante.
Biblioteca.
Hospedería (18 habitaciones con 47 camas).
Sala de Juegos.
Salón de Actos.

ALDAN

Oficina Administrativa (San Cibrán, 13).
Clínica Local (Hío-Vilariño).

BAYONA

Casa del Mar (Alfárez Barreiro). Teléf. 35 57 15.
Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.

Clínica Local.
Bar-Cafetería y Sala de Juegos.
Sala de Bienestar.
Biblioteca.
Aula para Cursos.

BUEU

Casa del Mar (Avda. de Montero Ríos, s/n.). Teléf. 32 00 25.
Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.
Clínica Local.
Bar-Cafetería.
Zona de Bienestar.
Biblioteca.
Aula para Cursos.
Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera (Pazos Fontenla). Teléf. 32 11 43.

CANGAS DE MORRAZO

Casa del Mar (Méndez Núñez, s/n.). Teléfs. 30 03 00 y 30 03 04.
Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.
Clínica Local.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio de Urgencia. Teléf. 30 03 04.
Bar-Cafetería.
Biblioteca.
Bienestar del Marino.
Aula para Cursos.

COMBARRO

Clínica Local (La Pinela, 2).

LA GUARDIA

Oficina Administrativa (Colón, 16). Teléf. 61 00 50.
Clínica Local (Colón, 16).
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio Médico de Urgencia (Colón, 16) Teléf. 61 00 50.

MARIN

Casa del Mar (Ezequiel Massoni, s/n.). Teléfs. 88 25 55 y 88 26 00.
Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.
Clínica Local.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicios de Urgencia. Teléf. 82 26 00.
Bar-Cafetería.
Aula para cursos.
Salón de Actos.
Guardería Infantil.

MOAÑA

Casa del Mar.
Oficina Administrativa (Concepción Arenal, s/n.). Teléf. 31 17 33.
Oficina de Empleo.
Clínica Local.
Aula para Cursos.
Servicio Médico de Urgencia. Teléf. 31 17 33.

PANJON

Casa del Mar (Dunas de Gaifar, Bayona, 12). Teléf. 36 50 42.
Clínica Local.
Servicio de Urgencia. Teléf. 36 50 42.

Colegio Residencia de EGB (Almirante Moreno, s/n.). Teléf. 35 59 63. (Con internado y Servicio de Comedor).
Aula para Cursos.

PONTEVEDRA

Oficina Administrativa (con Inspección Médica) (Puente Nuevo, 30). Teléf. 85 70 60.

Casa del Mar en construcción (Mollabao).
Oficina Administrativa.
Policlínica.
Sala de Bienestar.

PORTONOVO

Oficina Administrativa (Rafael Picó, s/n.).
Teléfs. 72 10 01 y 72 10 09.
Oficina de Empleo.
Clínica Local (Rafael Picó, s/n.).

RAJO

Clínica Local (Casa del Pescador).

REDONDELA

Casa del Mar (Marisma de Santa Margarita). Teléf. 40 07 00.
Oficina Administrativa.
Oficina de Empleo.
Clínica Local.
Centro de Reconocimientos Médicos.
Servicio de Urgencia. Teléf. 40 07 00.
Bar-Cafetería.
Biblioteca.
Zona de Bienestar.
Salón de Actos.
Aula para Cursos.

SANJENJO

Clínica Local (Progreso, 59).

DIRECCION PROVINCIAL DE VILLAGARCIA DE AROSA

VILLAGARCIA DE AROSA

Casa del Mar (Avda. de la Marina, s/n.).
Teléfs. 50 05 71 y 50 39 90.

Oficinas Administrativas de la Dirección Provincial.
Oficina de Empleo.
Policlínica.
Bar-Cafetería.
Club de Pensionistas.
Salón de Actos.
Aula para Cursos.

AGUIÑO

Oficina Administrativa (Aguiño-Riveira).
Teléf. 84 01 51.
Clínica Local.

BOIRO (LA CORUÑA)

Casa del Mar (Playa Jardín). Teléf. 84 52 01.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Servicio de Urgencia. Teléf. 84 52 01.
Bar-Cafetería.
Club de Pensionistas.
Aula para Cursos.

CAMBADOS (PONTEVEDRA)

Casa del Mar (Muelle de Cambados). Teléf. 54 22 41.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Bar-Cafetería.
Biblioteca.
Club de Pensionistas.
Aulas para Cursos.
Taller.

CARRIL

Clínica Local (Carril-Villagarcía). Teléf. 50 17 00.

EL GROVE (PONTEVEDRA)

Casa del Mar (Montedávila, s/n.). Teléf. 73 00 79.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Bar-Cafetería.
Biblioteca.
Aulas para Cursos.

ISLA DE AROSA

Oficina Administrativa (Isla de Arosa). Teléf. 55 13 06.
Clínica Local.

PUEBLA DEL CARAMINAL (LA CORUÑA)

Casa del Mar (Calvo Sotelo, 27).
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Bar-Cafetería.
Biblioteca.
Club de Pensionistas.
Aula para Cursos.

RIANXO (LA CORUÑA)

Casa del Mar (Nueva Apertura, s/n.). Teléf. 80 05 87.
Oficina Administrativa.
Clínica Local.
Bar-Cafetería.
Club de Pensionistas.
Aulas para Cursos.

SANTA EUGENIA DE RIVEIRA (LA CORUÑA)

Oficina Administrativa con Oficina de Empleo (Avda. José Antonio, 22). Teléfs. 87 05 40 y 87 05 50.
Clínica Local con Servicio de Urgencias (Avda. José Antonio, 22). Teléfs. 87 05 40 y 87 05 50.
Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera (Caramcheiro, s/n.). Teléf. 87 03 61.
Cafetería.
Biblioteca.
Residencia Alumnos (no ha entrado en funcionamiento).

VILLAJUAN

Clínica Local (Villajuán-Villagarcía). Teléf. 50 09 24.