

MAR

HOJA DEL

N.º 237 NOVIEMBRE-1985



MARINA MERCANTE
**BAJO EL PESO
DE LA CRISIS**

OPES:
LA VIA EUROPEA

CASAS del MAR

el mejor techo



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

EDITOR: INSTITUTO 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

SECRETARIA DE REDACCION: MARIA DOLORES SANCHEZ

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

CORRESPONSALES:

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

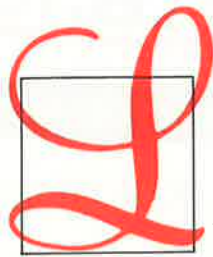
Distribución: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

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

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516-1973

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

HOJA DEL MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en 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



A crisis que actualmente afecta a la Marina Mercante ha sido objeto de diversos debates y reflexiones durante las últimas semanas. Primero fue el COMME, que celebró su IV Pleno en Bilbao; después, ANAVE, en las jornadas de El Escorial; y, cuando esta revista llegue a manos de los lectores, serán los afiliados al Sindicato Libre de la Marina Mercante quienes, bajo el lema «Salvar la flota», lleven a cabo su V Congreso. El resultado de estos encuentros, plasmado en sus correspondientes conclusiones, ha estado determinado por el interés de cada colectivo en defender sus propias y legítimas aspiraciones.

DE esta manera, los armadores solicitan a la Administración un nuevo marco legal y financiero que les permita un mayor nivel de competitividad en un mercado deprimido. Los profesionales también se dirigen al Gobierno para demandar una Administración para el comercio marítimo, de carácter plenamente civil, capaz de generar empleo y garantizar unas mejores condiciones de operación. Y los sindicatos, lógicamente, se aprestan a la defensa de sus afiliados, para que el precio de la crisis no recaiga, una vez más, sobre el colectivo de trabajadores.

SI bien es cierto que la difícil situación de la Marina Mercante española está inscrita en una crisis internacional del sector, también lo es que la estructura mercante de nuestro país, levantada sobre bases ficticias, no estaba capacitada para hacer frente a unas adversas condiciones del mercado mundial. Tampoco conviene olvidar que más de las tres cuartas partes del comercio internacional se realizan mediante el transporte marítimo —o lo que es igual: que esa misma proporción de las exportaciones e importaciones españolas

editorial

BAJO EL PESO DE LA CRISIS

dependen de esta actividad—, por lo que otros sectores de la economía española también se sienten involucrados en el futuro de nuestra Marina Mercante. Futuro para el que habrá que tener muy en cuenta los actuales resultados de prácticas anteriores. Una flota inadecuada, desarrollada sobre una estructura financiera insostenible, puede ser rentable a corto plazo para la especulación, pero es garantía de desastre en poco tiempo. Y en tiempo de desastre es cuando el «sálvese quien pueda» revela el verdadero carácter de los auténticos protagonistas de una crisis que, como en la obra de García Márquez, estaba más que anunciada. ■

¿MENOS POLITICA?

Sr. Director:

Me ha interesado mucho el número del pasado mes de octubre. Lo he encontrado espléndido de presentación, con muy bellas fotografías y con textos de gran altura literaria. En ese sentido, me llamó mucho la atención el trabajo de Manuel Rivas «A Coruña: Un saxo de jazz na cidade das luces», que es un retrato a la vez personal y social de la ciudad gallega, amoroso y crítico. Me pareció también un detalle delicado que el artículo fuera en gallego. El señor Rivas escribe un gallego hermoso y rítmico, del que hubiera sido una pena privarnos con la traducción. Tratándose de un número dedicado preferentemente a Galicia, además, el detalle cobra una dimensión de respeto cultural y humano hacia la comunidad gallega que ennoblece a HOJA DEL MAR y da feña de su talante.

Hay muchos otros artículos de ese número que se leen con interés, y no faltan tampoco los que, aunque sean de más árida lectura, aportan información y compendian datos de gran utilidad. Es el caso del informe sobre la pesca gallega presentado en forma de separata.

Pero... (siempre hay un pero), ¿no creen ustedes haberse excedido en la primera parte del número, en la parte más —digámoslo así— «política»? Incluyen una entrevista con el ministro Abel Caballero, un reportaje sobre la Conferencia de Ministros de Pesca de La Toja, un largo recorrido de opiniones sobre la creación de la Guardia Civil del Mar y, en fin, una amplia entrevista con Fernando González-Laxe, ex-director general de Ordenación Pesquera. No me parece mal ninguno de los artículos en particular; lo que me parece peor es la

CARTA DEL MES

¿POR QUE?

Sr. Director:

Me resultaron del mayor interés las opiniones recogidas en el número 236 de HOJA DEL MAR sobre la próxima creación de la Guardia Civil del Mar, así como el artículo de Alfonso Alonso-Barcón, «Aniversario de un naufragio», dedicado, en realidad, a este mismo asunto.

Mi pregunta, al margen de toda otra consideración, es: ¿Por qué? ¿Por qué ese empeño en que sea la Guardia Civil, precisamente la Guardia Civil, la encargada de la vigilancia en el mar territorial? ¿Qué características de la Guardia Civil hacen que este cuerpo policial sea considerado idóneo para la realización de una tarea como esa?

La Guardia Civil es un organismo con experiencia de policía rural. Nunca ha desarrollado actividades marítimas. No tiene personal experto en ellas. Carece de los medios adecuados para realizarlas. Es decir, que, al margen de su nombre, la Guardia Civil del Mar habrá de ser una creación *ex nihilo*. Empezar todo a partir de cero. Entretanto, personas preparadas y duchas en las peculiaridades de la navegación costera seguirán sin trabajo.

Quiero decir con ello que la opción gubernamental, más allá de sus implicaciones políticas, es claramente anti-económica. Absurda, desde el punto de vista de la utilización racional de los recursos materiales y humanos disponibles.

Vuelvo a preguntar entonces: ¿Por qué? Me gustaría que alguien me contestara a esta pregunta.

Luis María BARRIOS
Gijón

acumulación de este tipo de artículos. Es casi un tercio del total de las páginas de la revista, excluida la separata, el que dedicaron ustedes a cuestiones de política institucional.

Aunque lo afirme un tanto «a ojo», tengo para mí que ese tipo de asuntos no representan un tercio de los centros de interés de las gentes del mar. Entiendo que HOJA DEL MAR no puede dejar de dar cuenta de la actualidad política del mes, pero quizá, cuando esa actualidad sea particularmente amplia, podía intentar abarcarla de manera más sintética, en lugar de dedicar

amplios espacios a cada una de las cuestiones.

Me gustaría que tuvieran en consideración esta opinión, en aras a una mayor amenidad de la revista que es, con todo, lo reitero, muy interesante.

F. M. URRUTIKOETXEA
Pasai (Guipúzcoa)

CIUDADANOS DE PRIMERA

Sr. Director:

Llegó a mis manos el número especial que dedicaron ustedes a la descripción de la situación de la España marítima el pasado mes de sep-

tiembre bajo el título de «España, de costa a costa». Dentro de ese número, que contenía artículos de considerable interés, reparé particularmente en el titulado «Mar, prensa, sociedad: Historia de una marginación». Me pareció directo, sincero y ajustado.

Tras muchos años de trabajar en la mar, hoy me encuentro viviendo tierra adentro, pasando el último y ya más apacible tramo de mi vida. Aunque alejado de lo que fue mi ambiente durante decenios, sigo con el «gusanillo» de la mar dentro: ese es de los que te cogen y no te sueltan jamás. Me gustaría, por eso, encontrar en los periódicos noticias de aquello que durante tanto tiempo fue lo mío. ¿Qué me ocurre? Que no encuentro, aquí en Madrid, ni un solo diario que siga la actualidad de la mar con un mínimo de atención. Fíjese que digo «con un mínimo»; tampoco soy muy ambicioso. Casi todos los periódicos hablan sólo de los asuntos de la mar cuando se produce un suceso escandaloso: apresamientos en masa, hundimientos, etcétera.

Entiendo que son muchas las razones por las cuales los medios de información viven de espaldas al mar. En el artículo se habla precisamente de eso. Pero creo que es una enorme injusticia. Una doble injusticia tratándose de los periódicos de Madrid, que tienen la ambición de no limitarse a ser puramente de la capital, sino de difusión por toda la geografía española. Somos cientos de miles, millones las personas que, de una manera directa o indirecta, vivimos de la mar, y tenemos derecho a que se nos trate como ciudadanos iguales a los demás, y no de segunda clase. Creo que nos lo merecemos de sobra, aunque sólo sea por la riqueza que aportamos al país.

Francisco RODRIGUEZ
Madrid

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	82

REPORTAJES

EL MAR GANA CREDITO	12
ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES: La vía europea	18
ATUNEROS CONGELADORES: Una flota desconocida	28
GUERRA SUBMARINA DE 1898: Un insólito artefacto	33
COSTA DE LA MUERTE: Naufragio del alma	40
SLMM: Congreso en Bilbao	46
CRISIS MARINA MERCANTE: El diagnóstico de los empresarios ..	48
DELTA DEL EBRO: Ir «a la pesquera»	52
COMME: Un pleno fecundo	68
SALVAMENTO EN EE.UU: Una tupida red	72

ENTREVISTAS

Fernando Salvador: «HAY QUE AFRONTAR LA CRISIS CON REALISMO»	6
Montero Llerandi y García Ferrando: HISTORIA DE UNA INVESTIGACION	62

SECCIONES

INFORME: Vivir del mar, en cifras	57
SALUD: Más vale prevenir	76
LIBROS DEL MAR	78
GREMIO DE MAREANTES: Viaje a Génova	80

Noviembre

EN PORTADA



La actualidad informativa del mes de noviembre ha venido configurada por la preocupación generalizada ante la crisis que sufre la Marina Mercante española. HOJA DEL MAR ha recogido los análisis y opiniones de distintos colectivos que dependen de esta actividad.

(Foto portada:
Luis Alonso Ocaña)

FERNANDO SALVADOR, DIRECTOR GENERAL DE

**«HAY QUE AFRONTAR
LA CRISIS
CON REALISMO»**



El mes de noviembre ha sido pródigo en reuniones y debates sobre los problemas que aquejan a la Marina Mercante española. Primero fueron los profesionales agrupados en el COMME, que realizaron su IV Pleno en Bilbao. Después, los empresarios, que celebraron unas importantes jornadas organizadas por ANAVE en El Escorial. Tanto unos como otros expusieron sus puntos de vista en las conclusiones elaboradas tras sus respectivos encuentros. Además de estas conclusiones, HOJA DEL MAR ha querido recoger también los criterios del director general de la Marina Mercante.

U

NA de las conclusiones a las que han llegado los armadores en las reuniones celebradas en El Escorial es que resulta imprescindible reconsiderar con el Banco de Crédito Industrial el pago de sus deudas.

—La situación de los armadores con el BCI ha mejorado mucho durante el último año. Y no lo digo yo, sino el propio presidente del Banco. La mayoría de los armadores españoles han elaborado planes de trabajo y han llegado a acuerdos para ir pagando los sucesivos vencimientos de sus deudas. También se han negociado muchas deudas vencidas e impagadas. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el sector se mueve en medio de una importante crisis. A la vista de los índices de fletes y con la situación internacional estancada, los armadores no pueden permitirse muchas alegrías.



Una acción común:
**«EL SECTOR, ANTES
INDIVIDUALISTA,
ACTUA YA DE FORMA
MAS UNIFICADA. ESTO
ES MUY IMPORTANTE»**

—¿Qué medidas piensa desarrollar la Administración para colaborar en la solución de esa crisis?

—Desde este Ministerio, la Dirección General ha llevado adelante una política de ayuda al sector, para que el armador pueda recibir el coste de los servicios que realiza. La intención es evitar que una situación de competencias desordenadas puedan producir, en momentos difíciles, reacciones de pánico que provoquen actuaciones desaconsejables de algunas empresas. La política del departamento ha dado ya algunos resultados positivos, como la organización de las Conferencias Península-Canarias y Península-Baleares; no se ha conseguido, en cambio, hacer lo mismo en el sector de barcos TRAMP. De todas formas, lo más importante es que un sector que funcionaba de forma muy individualizada —lo que dificultaba su propia defensa—, está actuando ahora con criterios comunes. Esta nueva sensibilidad puede permitir que, a lo largo del próximo año, se pongan en marcha una serie de medidas para la defensa del sector.

—Sin embargo, los armadores siguen quejándose de que el actual marco normativo les impide ser auténticamente competitivos.

—Hay que ser realistas y enfrentarse a las situaciones como son y no como quisiéramos que fueran. El mercado internacional de fletes está totalmente deprimido, de manera que las ventajas se decantan del lado de los que tienen menos costes o menos responsabilidades. Vemos en algunas ocasiones cómo, en buques con bandera de conveniencia, se llevan a cabo operaciones de flete con el único propósito de obtener unos ingresos y desaparecer después como empresa. Los armadores españoles no tienen unos costes mayores que otros armadores de la CEE, por ejemplo. Con los que no se puede competir es con los barcos marginales. No es válida la comparación de los costes de un flete español con

«No hay que 'desmilitarizar' el mar. Lo que hace falta es profesionalizarlo»



Fernando Salvador y Sánchez-Caro

**Nació en Jaca (Huesca).
43 años.
Casado. Con tres hijos. Economista y capitán de la Marina Mercante. Catedrático de Economía Marítima de la Escuela Superior Náutica de Tenerife (en excedencia).**

el más barato de los extranjeros. Lo que hay que conseguir es que los ingresos de las compañías españolas les permitan cubrir tanto sus costes fijos como sus costes variables.

—También argumentan los armadores que es necesario adaptar las tripulaciones.

—Sí, los armadores repiten que las tripulaciones son en exceso numerosas. En mi opinión, no lo son para el tipo de barcos que tienen. Pueden ser numerosas en comparación con barcos extranjeros más modernos y tecnificados. Hay que tener en cuenta que la flota española es joven, pero no es moderna.

—Finalmente, existen constantes quejas sobre la falta de protección a los fletes españoles en materias como los cereales y el petróleo.

—Lo que sucede es que, en épocas de crisis, las normativas de protección pueden distorsionarse. Es obligado que el transporte de cereales se

haga en buques de pabellón español. Esto se ha hecho siempre y, en condiciones normales, los importadores de cereales operaban con los barcos españoles con los fletes máximos que existían para estos transportes. Ahora, en cambio, sobran barcos y el transporte disminuye, de manera que muchos buques pueden quedarse fuera de esas medidas de protección. Entonces, los fletadores juegan comercialmente para negociar esos fletes a la baja, obligando a aceptarlos por debajo de los oficiales estipulados, que no son mínimos.

—¿Y el petróleo?

—En el petróleo estamos teniendo dificultades porque las refinerías necesitan importar en el mercado «spot», en condiciones más baratas. Lo cierto es que nosotros tenemos una flota de petroleros que o usamos o paramos. Si tenemos dificultades con los cereales, con el petróleo, y si, además, no cuidamos que las

exportaciones vayan en barcos españoles... ¿Cómo vamos a mantener una flota en plena crisis? Hay que pensar que si nos abrimos a las flotas más baratas y a las españolas no las ponemos en condiciones de que sus «inputs» también puedan proceder de la manera más barata, se producirá una distorsión totalmente contraria para la marina mercante española y muy negativa para cualquier proyecto de construcción naval.

—¿Qué papel ha jugado en todo este conflicto la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo?

—La Comisión fue creada en un momento muy oportuno y con un campo de acción concreto. Ha tenido éxitos notables, como las normas de liberalización, la propuesta de establecimientos de fletes al carbón, y la corrección de anomalías en el transporte de algunas cargas bajo pabellón extranjero. Sin embargo, la Comisión no es un órgano

con rango suficiente para atender al conjunto de los problemas que afectan al sector naval. Las soluciones tienen que venir del Plan de Flota.

—¿Qué cambios ha experimentado el proyecto del Plan de Flota con el relevo del titular del Ministerio?

—El Plan de Flota es un proyecto de contenido eminentemente técnico. Lo que sí es cierto es que el nuevo ministro ha querido que esas medidas que estaban propuestas fueran cuantificadas, y que se presentara un proyecto más preciso en sus aspectos económicos.

—En el IV Pleno del COMME, celebrado en Bilbao hace poco, los profesionales de la Marina Mercante se quejaban del divorcio administrativo entre Pesca y Mercante. ¿Cree usted que existe realmente ese divorcio?

—Piense que este edificio en el que estamos hablando albergó primero la Subsecre-

taría de la Marina Mercante. Luego, se llamó Subsecretaría de la Marina Mercante y Pesca; después, pasó a ser Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Finalmente, se produjo el divorcio administrativo, que más que un divorcio fue un desgarró. Se creó la Secretaría General de Pesca Marítima, y la Subsecretaría quedó con rango de Dirección General. Actualmente, todas las competencias pesqueras que no se refieren al barco en sí mismo están en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La solución a estas situaciones depende de los trabajos de la Comisión Interministerial que se ha creado para la reforma de la Administración Marítima, la COMINMAR, que está realizando un trabajo importantísimo para sentar las bases de una administración eficaz.

—¿Cree que los resultados de la COMINMAR pueden orientarse hacia algún tipo de estructura administrativa concreta, como reclaman algunos colectivos del sector?

—Yo no sé si, a la vista de los resultados de estos grupos de trabajo, lo más conveniente pueda ser la creación de un Ministerio del Mar, o de una Secretaría de Estado, o dejar las cosas como están. Lo que sí parece coherente es que, si se pretende una reunificación de competencias, habrá que ir pensando en una estructura que las pueda desarrollar.

—Uno de los grandes asuntos pendientes del sector es el deslinde de competencias entre la Armada y la Administración civil.

—Este es un asunto que ni siquiera se cuestiona. El traspaso de las competencias actualmente delegadas en la Armada no plantea ninguna duda. Otra cosa es que no se haya llevado a cabo todavía la creación de unas Capitanías de Puerto en las que sea personal civil el que realice esas funciones. Ahora bien, se habla mucho de desmilitarizar el mar, y a mí me gustaría que se sustituyera ese término por otro más preciso. Desmilitarizar tiene ciertas connotaciones de enfrentamiento, lo cual



Estructura única:

«HAY QUE IR PENSANDO EN UNA ESTRUCTURA QUE PERMITA REUNIFICAR LAS COMPETENCIAS QUE HOY SE HALLAN DISPERSAS»

es absolutamente inexacto. El término exacto sería profesionalizar. En la costa hacen falta verdaderos profesionales, que tengan experiencia, y que puedan aumentarla con el tiempo. Las Comandancias de Marina han hecho todo lo que han podido. Pero las personas de la Armada permanecen un tiempo determinado en sus destinos, tienen que enfrentarse a muchas cuestiones nuevas para ellos y, además, no tienen la formación específica propia de la Marina Mercante.

—A juicio de los profesionales, la creación de la Guardia Civil del Mar está en contradicción con esos principios que usted ha expuesto y que ellos comparten.

—Desde luego, una visión apresurada del proyecto podría hacerlo aparecer como fuera del contexto de lo discutido en la COMINMAR. Sin embargo, el espíritu de la próxima Ley podría ser que la Guardia Civil ejerciera en el mar las mismas competencias que hoy tiene en tierra y, en ese sentido, no habría nada que objetar. Atribuir a la Guardia Civil competencias marítimas que hoy no tiene en tierra parecería poco coherente con otros principios hechos públicos por la Administración.

—Además del deslinde de competencias civiles y militares, una de las grandes cuestiones pendientes de su Dirección General es la que se refiere a la seguridad.

—Aquí luchamos en varios frentes. Y hay que hacer dos precisiones: una, que la Administración, históricamente, ha venido siendo muy precaria en medios humanos, materiales y presupuestarios en materia de seguridad; y dos, que no todas las responsabilidades son achacables a la Administración. Existen responsabilidades que los propios encargados de la seguridad a bordo no asumen debidamente. Y soy muy consciente de lo que estoy diciendo, aunque sin ánimo de herir a ninguno de mis compañeros, porque he navegado y sé lo que sucede en muchos buques. La Administración

«La labor de la COMINMAR es importantísima»



no necesita obligar al capitán a que su tripulación sepa usar los elementos de salvamento. El error de la Administración es no haber creado un nivel de conciencia suficiente durante la formación de los profesionales.

—Pero, ¿tiene la Administración medios suficientes como para hacer frente a sus responsabilidades?

—Nunca los ha tenido, y todavía no tiene los que serían deseables. Un asunto como éste no lo arregla un gobierno de la noche a la mañana. Pero ahí están los avances conseguidos: se ha incrementado el número de inspectores de buques; en esta Dirección General se ha tri-

plicado el número de personas dedicadas a la seguridad; se está construyendo el primer remolcador de salvamento. Ya está entregada la torre de control de Tarifa, cuya puesta en funcionamiento ha costado mucho trabajo y esfuerzo. Se van a construir torres de control en los puertos de Las Palmas, Tenerife y, probablemente, también en el de Algeciras. Está en estudio una red de control en Galicia... Lo mínimo, para llegar a equipararnos con los países avanzados, es tener suficiente personal especializado. Mientras no se disponga de esos mínimos, y dada la escasez de medios de las Comandancias de Marina, será difícil llegar a los niveles de esos países.

—Tanto en Pesca como en Marina Mercante hay críticas porque la distancia que nos separa, por ejemplo, de Francia o Inglaterra es excesiva.

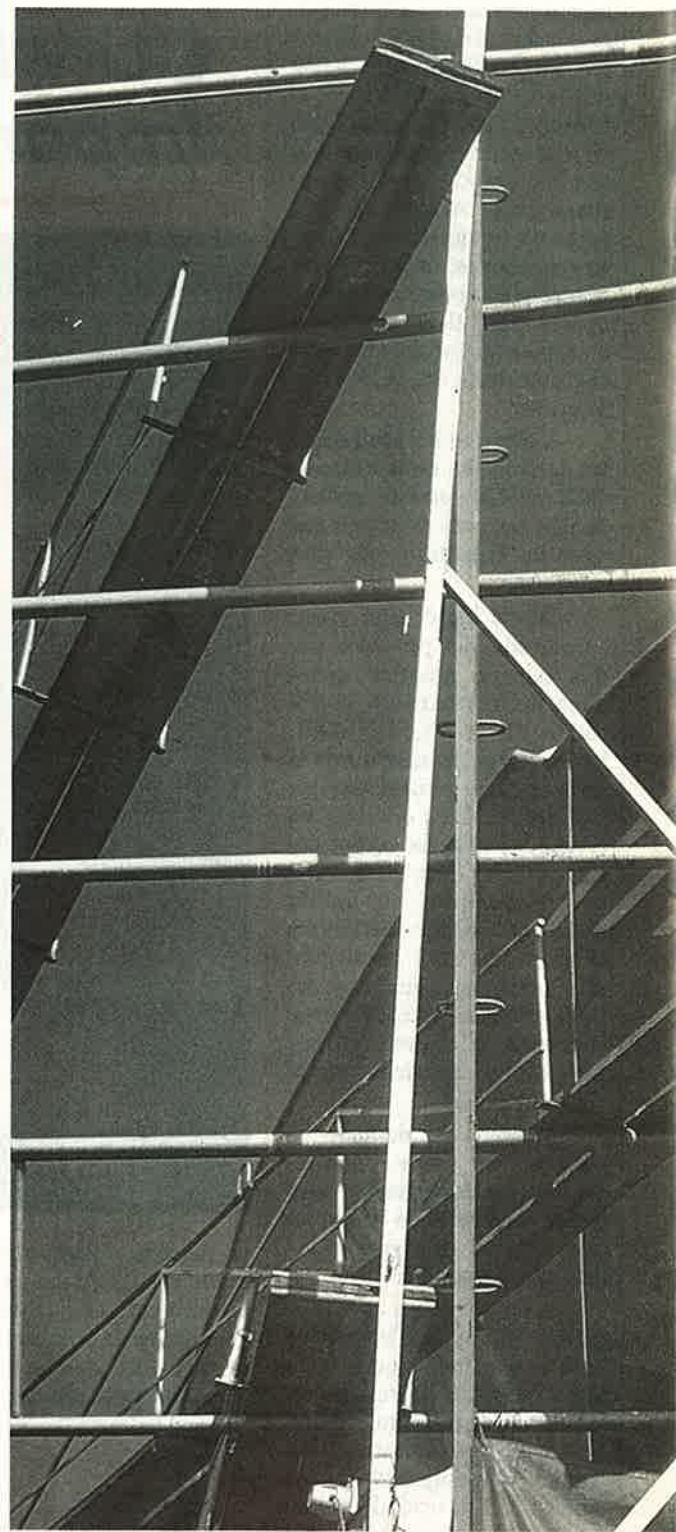
—Desde fuera, los caminos de la Administración parecen más rectos y cortos. Desde dentro, se comprueba que son más largos y sinuosos. Las cosas están en marcha para acortar esas distancias. Está funcionando ya el Centro «Diana» de Comunicaciones, con todas las estaciones radiocosteras centralizadas. También está funcionando la red cerrada de télex para seguridad. Se están poniendo en marcha las comunicaciones vía satélite. Se cuenta con la ayuda, criticada por muchos, de la Cruz Roja del Mar. Hay que considerar también que la idiosincrasia española en lo que se refiere a cuestiones marítimas no es igual a la inglesa. En la costa inglesa hay personas voluntarias, con todo tipo de titulaciones, preparadas para salir a la primera señal de alarma, perfectamente pertrechadas, y en lanchas bien equipadas. Poner en funcionamiento un sistema así requiere mucho tiempo y tiene que basarse en la estructura periférica que es, precisamente, la que nosotros tenemos menos profesionalizada. Unas Capitanías de Puerto bien dotadas de personal especializado podrían poner en marcha todo un proceso de organización de recursos humanos y técnicos al servicio del salvamento.

—Finalmente, queda en el aire una de las reivindicaciones más sentidas por los profesionales del mar: la integración de sus estudios en el terreno universitario.

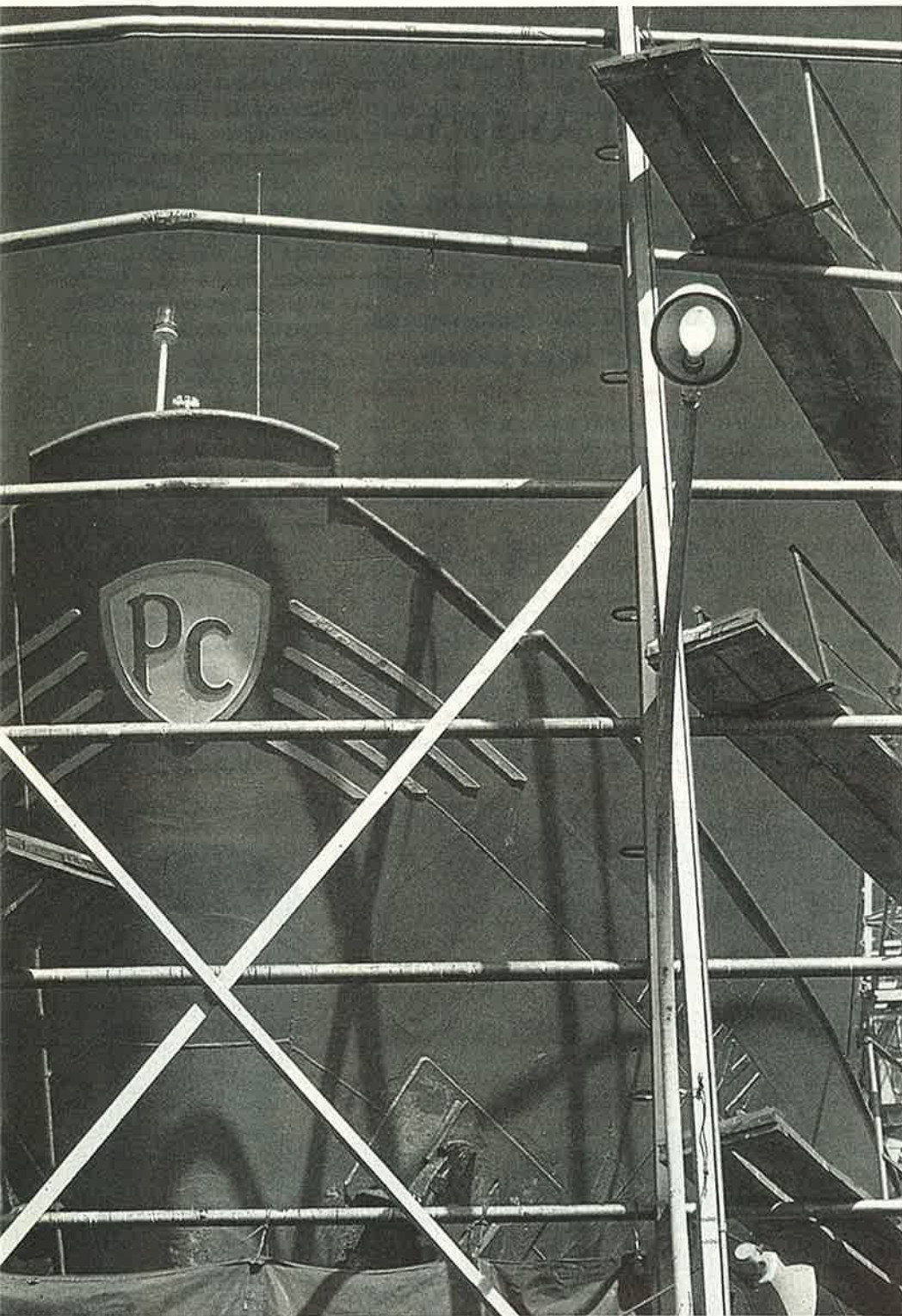
—Efectivamente, y a pesar del acuerdo parlamentario que existe sobre este particular, tenemos muchas dificultades para que los responsables de Educación entiendan el asunto tal como es. Lo que nadie puede discutir es que las escuelas, profesores y alumnos tienen rango y categoría de estudios superiores. Es indudable que el desarrollo de la profesión marítima representa un camino que pasa por la Universidad. ■

El BCA y el BCI recogen el testigo

La historia del Crédito Social Pesquero ha alcanzado su fin. Han sido 65 años alimentando de créditos al sector. Ahora, la Administración ha reorganizado el servicio, responsabilizando de él al Banco de Crédito Industrial y al Banco de Crédito Agrícola. Para los promotores de la reforma, de ella van a derivarse gran número de beneficios.



EL MAR GANA CR



REDITO

EL Crédito Social Pesquero pasó a la historia. Con la reciente formalización de la corres-

pondiente escritura pública, el CSP ha quedado suprimido a todos los efectos. La mayor parte de sus líneas de crédito, así como su patrimonio, pasan al Banco de Crédito Industrial, en tanto que otras vías de préstamo se integran en el Banco de Crédito Agrícola. Cambia la organización del CSP y se abren nuevas oficinas para los pescadores y las empresas relacionadas con el sector. Frente a los temores manifestados por los hombres del mar ante la desaparición del CSP, la Administración afirma haber dado garantías, plasmadas —dice— en algunos ejemplos ya en marcha. No sólo no desaparece o se perjudica al crédito pesquero —añade la Administración—, sino que habrá una clara política de potenciación.

La supresión del Crédito Social Pesquero era uno de los capítulos previstos en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1985. Se enmarcaba dentro de la política relativa al funcionamiento de los organismos autónomos. El CSP actuaba como entidad delegada del Banco de Crédito Industrial para la concesión de préstamos en materia pesquera, con una estructura orgánica diferente del resto de las entidades de crédito oficial, clasificadas como sociedades estatales. Aunque en un primer momento su supresión provocó una cierta inquietud en medios pesqueros, e incluso se hicieron algunos intentos de oposición parlamentaria, la actitud de la Administración fue tajante: no había lugar a modificaciones de una política que ella entiende como esencial de cara a lograr una mayor coordinación y racionalización de las estructuras de crédito.

Por un Real Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado el pasado 11 de sep-

El BCA y el BCI recogen el testigo

tiembre, se disponía la supresión del «organismo autónomo Crédito Social Pesquero», asumiendo sus funciones el Banco de Crédito Industrial. Se daba de plazo hasta finales de 1985 para ultimar el proceso de liquidación, hasta la formalización de la escritura pública. En este período, se han realizado auditorías financieras y contables en el seno del CSP, sin que hayan aparecido irregularidades. Hasta este momento, aunque físicamente el CSP estaba ya integrado en el BCI, bajo la dirección y responsabilidad de su Comité Ejecutivo, continuó desarrollando sus competencias y funciones. El personal laboral ha quedado integrado en el BCI, conservando su antigüedad, categoría y retribuciones.

Uno de los recelos expresados por el sector pesquero al conocer el proyecto gubernamental relativo a la supresión del CSP como organismo autónomo, se basaba en la posibilidad de que desde un

gran banco no se atendiera al mar de forma tan específica como lo estaba haciendo el Crédito Social. Estas posturas han sido radicalmente rechazadas por el presidente del BCI, Rafael Suñol, y por el responsable de la Dirección General del Crédito Pesquero, Jerónimo Sánchez Blanco, para quienes el mar ha sido el principal beneficiario de esta transformación. Son varias las razones que esgrimen para justificar su posición. En primer lugar, entienden que es positivo para el sector que se pierda la especialización y concentración de créditos solamente en una actividad, lo que obligaba a una mayor prudencia, dado que no existía una gran diversificación de los préstamos. Para evitar situaciones como las que se han producido en algunas cooperativas de

Crédito en el sector agrario, ligadas a menudo solamente a la suerte de monocultivos, los responsables del CSP se veían en la obligación de exigir el máximo de garantías,

Los créditos pesqueros dependen ahora de un gran organismo, mucho más capaz de atender las demandas del sector, sin techo teórico.

tanto hipotecarias como con avales. La filosofía del Banco de Crédito Industrial apunta a una mayor flexibilidad en este punto.

En segundo término, el paso del CSP al BCI, dentro del cual ha pasado a constituir una Dirección General, supone su inclusión en una gran entidad bancaria, con unos 700.000 millones de recursos, en cuyo seno existen muchas mayores posibilidades de atender todas las peti-

ciones del sector. El volumen de operaciones no es comparable a los 10.000 millones de créditos que podía conceder anualmente el CSP, cuyas disponibilidades podían agotarse con unas pocas grandes operaciones. Esta transformación se ha puesto ya de manifiesto en los créditos concedidos este año, en el que se espera llegar a los 25.000 millones de pesetas en créditos, especialmente para reconversión de flota, frente a los 10.000 de todo 1984.

Finalmente, un tercer aspecto que los responsables del BCI ven como positivo, es que ahora se logra una mayor descentralización del crédito, sirviéndose de toda la estructura de la entidad.

En 1984, los créditos concedidos por el CSP ascendieron a 10.326 millones de pesetas, correspondiendo los mismos a nueve líneas diferentes.

Por la llamada Ley de Canarias, basada en un Real Decreto fechado el 11 de octu-



Rafael Suñol, presidente del Banco de Crédito Industrial.



Jerónimo Sánchez Blanco, director general del Crédito Pesquero.

**SE AMPLIAN LOS RECURSOS Y SE MULTIPLICA
LA RED DE OFICINAS
PROXIMAS A LOS POSIBLES CLIENTES**

BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL

Construcción de barcos

Artes, pertrechos y reparación

Compra de barcos en Canarias

Ley Canarias

Transformación y cambio de motor

CREDITO SOCIAL PESQUERO

BANCO DE CREDITO AGRICOLA

Cultivos marinos

Frío industrial

Industrialización y otros

Campañas y licencias

Piscifactorías

Industria conservera

bre de 1979 relativo al desarrollo de la pesca en las islas, se concedieron 513 millones de pesetas. Por el Real Decreto de 1 de octubre de 1982 para la compra de buques en Canarias excedentes de otros caladeros, se concedieron sólo 30 millones. De acuerdo con una Orden del

Ministerio de Hacienda, fechada el 6 de noviembre de 1964, se concedieron 801 millones de pesetas para la transformación y el cambio de motor en los buques, nor-

mativa complementada por otras disposiciones (como la Orden del 10 de octubre de 1984 para el cambio de motores propulsores semi-diesel por diesel en los buques de arrastre del Mediterráneo). Para artes y pertrechos las concesiones fueron de 1.349 millones de pesetas.

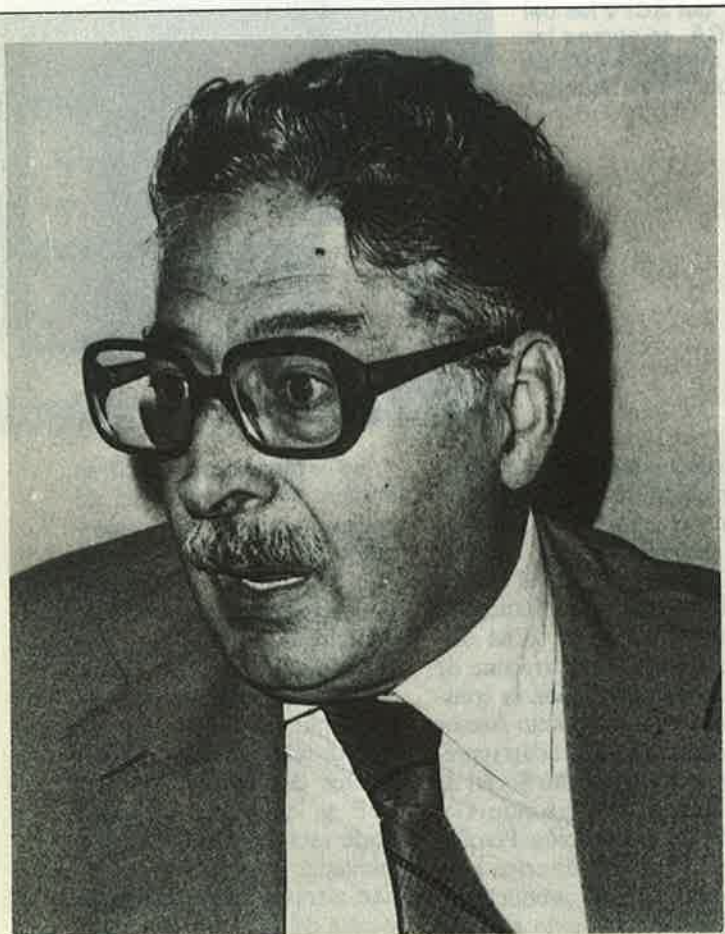
Para la construcción de barcos o su modernización, el sector ha utilizado fundamentalmente dos leyes: el Real Decreto del 21 de diciembre de 1983, por el que se concedieron 617 millones de pesetas y, sobre todo, el Real Decreto, de 30 de octubre de 1984, por el que se suprimían las limitaciones del tonelaje. Este decreto supuso la concesión de 3.542 millones de pesetas.

En total, por este conjunto de disposiciones, el CSP concedió en 1984 6.852 millones de pesetas, lo que supuso casi el 70 por 100 del conjunto de los créditos otorgados en ese período. Todas estas líneas son las que pasan a partir de este momento a ser gestionadas por el Banco de Crédito Industrial.

Tomando también como punto de referencia el pasado año, nos encontramos con que el CSP concedió 646 millones de pesetas para la po-

tenciación de los cultivos marinos; 379 millones de pesetas para los procesos de industrialización; 127 millones para el frío industrial, y 2.322 millones de pesetas para las campañas y licencias, si bien los préstamos por campañas, al ser rotativos, en realidad suponen una cifra inferior. En total, son 3.474 millones de pesetas. Este conjunto de líneas pasarán a ser concedidas por el Banco de Crédito Agrícola. Además de estas finalidades, esta última entidad continuará con la tramitación de los préstamos destinados a piscifactorías, como ya lo ha hecho en los años precedentes. En 1984, los créditos en esta línea fueron de unos 2.000 millones de pesetas. Igualmente se ha producido una clarificación respecto a la industria alimentaria relacionada con el mar: antes sollicitaban financiación tanto del BCA como del BCI. Ahora es el BCA el único responsable de estas actividades, para las que ya en 1984 concedió unos 8.000 millones de pesetas.

Sobre el papel, el Crédito Social Pesquero tenía anualmente para la concesión de préstamos unas disponibilidades de unos 10.000 millones de pesetas. Por el desglose de líneas hecho con la supresión



José Barea, presidente del Banco de Crédito Agrícola.

El BCA y el BCI recogen el testigo

del CSP, aproximadamente el 70 por 100 de esos recursos debería pasar a ser administrado por el Banco de Crédito Industrial; el resto (unos 3.000 millones de pesetas), por el Banco de Crédito Agrícola. La realidad, sin embargo, puede ser muy diferente, en beneficio del propio sector.

Según manifestaciones de los responsables del BCI, su Banco no tiene en principio límite para la concesión de

por 100 en 1984—, la verdad es que los pescadores pagan bien, y que no es significativo el número de fallidos (en ese mismo período fue solamente de 24 millones de pesetas). Por este motivo, el BCI no piensa adoptar ninguna medida especial en relación a este punto.

Para la concesión de los créditos, van a mantenerse las condiciones establecidas en el CSP, que tenían una banda

media de entre el 11 y el 14 por 100, a expensas también de las modificaciones que se puedan introducir en un futuro en el crédito oficial y de

Los créditos se otorgarán en condiciones semejantes a las que ofrecía antes el CSP.

créditos dentro de las líneas abiertas de acuerdo con la normativa vigente, con un dinero puesto por el Instituto de Crédito Oficial al 9,50 por 100, al que se suma otro 0,50 por 100 de gastos de transformación. Esta voluntad de dar respuesta a las elevadas peticiones del sector, en un momento clave como el actual, se ha puesto ya de manifiesto con el salto experimentado a lo largo de este año por las concesiones de créditos, que pueden llegar a los 25.000 millones de pesetas.

El mismo criterio general es defendido por los responsables del Banco de Crédito Agrícola, en el que existen recursos suficientes, tanto por las aportaciones oficiales como a través de los fondos procedentes del grupo BCA-Cajas Rurales.

A la hora de justificar la supresión del CSP, algunos medios ampararon la medida en la existencia de un elevado porcentaje de morosos, lo que en realidad tiene más bien relación con las condiciones específicas de la actividad pesquera, sometida a los avatares de las capturas.

Esta situación es bien conocida por los que de aquí en adelante van a gestionar los créditos destinados al sector pesquero. Saben que, aunque ciertamente es alto el porcentaje de morosidad —el 17,2

acuerdo con la normativa fijada para cada una de las líneas. En el caso del BCA, la banda de intereses es algo inferior. La tendencia apunta hacia la equiparación.

Uno de los principales puntos polémicos esgrimidos por el sector, y que ha sido también motivo de algunas discrepancias en las propias esferas oficiales, fue el de la división de las líneas del CSP en dos ventanillas. Argumentando que este sistema creaba una mayor confusión en el sector a la hora de solicitar créditos, se defendía el paso de todas las líneas a una sola entidad, que debería haber sido el Banco de Crédito Industrial. El Banco de Crédito Agrícola acepta la situación tal y como ha quedado, en cuanto que, según su criterio, ésta no supone en realidad grandes modificaciones respecto al pasado. Todos los asuntos relacionados con la reestructuración de flota y la construcción pasan al BCI, mientras que el capítulo de la producción queda íntegro en el BCA, que ya gestionaba las líneas relativas a la piscicultura. Igualmente quedan íntegramente en el BCA las líneas destinadas a toda la industria agroalimentaria y a la conservera que trabaja con productos marinos o de agua dulce.

En ambos casos, el BCI y el BCA entienden que, lejos



La red de oficinas que ahora se ofrecen al cliente alcanza una densidad desconocida hasta hoy: a las del ISM, las Cofradías, las del BCI y las del BCA, se suman las más de 2.000 de las Cajas Rurales.



de crear confusión en el mar, han dado un paso importante en el camino necesario de la descentralización, aproximando sus servicios al cliente.

En el seno del Banco de Crédito Industrial se ha dispuesto una nueva estructura de funcionamiento, con la constitución de un consejo Asesor de Pesca. En él estarían representados el Instituto Social de la Marina, la Dirección General de Ordenación Pesquera, el FROM y diversos portavoces de los productores, designados de modo aún por determinar.

La organización del CSP se basaba en la amplia red de delegaciones del ISM, compuesta de 111 direcciones locales, las cuales canalizaban las peticiones de créditos. Igualmente contaba con cerca de 60 Cofradías de Pescadores, cada una con su propio límite de riesgo, que actuaban también como instrumentos de contacto entre el CSP y las gentes del mar. Toda esta estructura se va a mantener, e incluso a potenciar, a través de los directores locales del ISM. No se renuncia a ninguna posibilidad que



La red del Banco de Crédito Agrícola es todavía más amplia. El BCA mantiene su voluntad de actuar conjuntamente con la anterior estructura del CSP, a través de las Cofradías y las Direcciones del ISM. Pero pone también a disposición del hombre del mar la red de más de 2.000 oficinas que tiene el grupo Asociado BCA-Cajas Rurales, a las que podrá acudir igualmente el futuro cliente. El Banco cuenta asimismo con delegaciones en Santiago, Sevilla, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, por lo que se entiende que queda perfectamente cubierta cualquier posible demanda de crédito.

Con el paso de las líneas del CSP a las dos grandes entidades que constituyen el BCA y el BCI, la Administración aspira complementariamente a agilizar más los procesos de concesión de las ayudas.

Una de las críticas que en ocasiones recibía el CSP apuntaba contra la lentitud con que se daban las ayudas, lo que forzaba a que muchos pequeños créditos fueran solicitados a entidades privadas. En este caso, y si se cumplen las previsiones, el sector se verá favorecido por la nueva dinámica imprimida al crédito oficial. En los últimos años —este fue uno de los objetivos que se marcó su actual presidente, José Barea—, el BCA ha reducido el período de tramitación de las solicitudes a poco más de un mes. El BCI se ha propuesto como objetivo llegar a unas actuaciones no superiores a los 45 días, plazo que se ha logrado en relación a las ayudas concedidas a las PYMES.

Han llegado a su fin los 65 años de historia del CSP. De alcanzarse las metas propuestas, ello redundará en un considerable reforzamiento del apoyo al sector pesquero, necesario para afrontar los retos que suponen la reconversión y reestructuración de flota y la potenciación de los cultivos marinos y de la industria alimentaria. ■

Vidal MATE

pueda servir para dar a conocer las posibilidades de créditos para el mar. La misma filosofía se aplicará en el futuro a las Organizaciones de Productores.

Esta red de servicios a pie de puerto se complementará con el conjunto de oficinas que tiene el BCI en cada una de las capitales de las comunidades autónomas, además de las existentes en Granada y Santa Cruz. En el caso de Galicia, la oficina del BCI se encuentra en Santiago, pero se estudia la posibilidad de abrir otra oficina en Vigo.

AVISO

Para los pensionistas del Régimen Especial de los trabajadores del mar

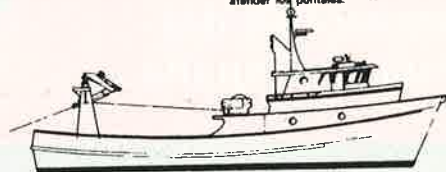
Todos los pensionistas, para poder continuar percibiendo su pensión, deben demostrar que se hallan vivos mediante su personación en las Oficinas de la Dirección Local o Provincial del Instituto Social de la Marina o, si resulta imposible su desplazamiento, mediante remisión de documento suficientemente acreditativo de encontrarse en vida, expedido por la Autoridad Gubernativa, Judicial o Administrativa, dentro de los siguientes plazos, según la letra inicial de su primer apellido:

- A y B: del 1 de enero al 28 de febrero de 1986.
- C a F: del 1 de marzo al 30 de abril de 1986.
- G a K: del 1 de mayo al 30 de junio de 1986.
- L a N: del 1 de julio al 31 de agosto de 1986.
- O a R: del 1 de septiembre al 31 de octubre de 1986.
- S a Z: del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 1986.



UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

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



LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

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



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

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

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

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



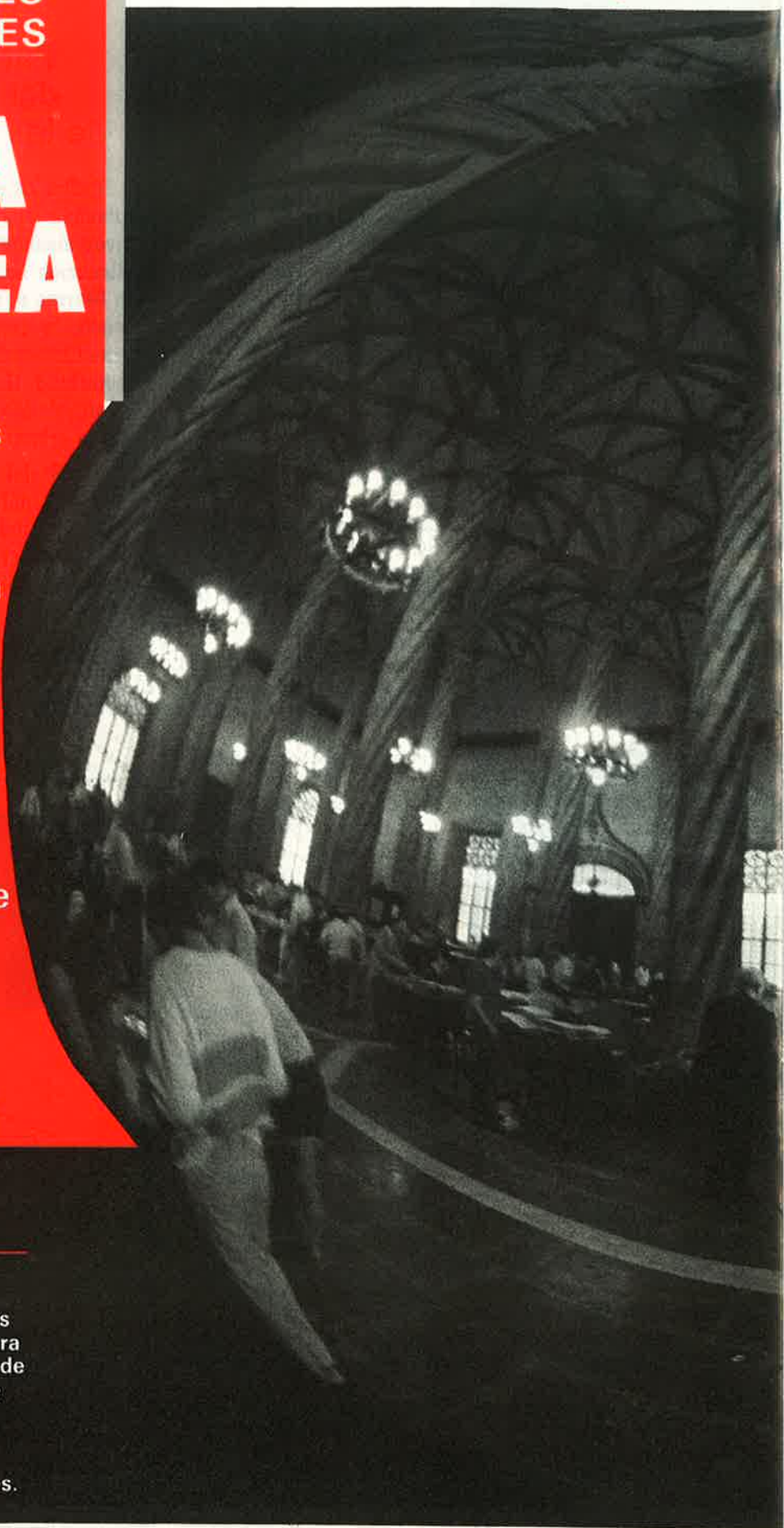
Avda. de la Constitución, 195. TORREJÓN DE ARDOZ (Madrid)
Tel. 875 18 50 (5 líneas) - Télex: 42019 - Apartado 8.
FABRICA: Pol. Ind. Málpica, C/E, n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
Apartado 3020 - Zaragoza-16

**ORGANIZACIONES
DE PRODUCTORES**

LA VIA EUROPEA

A partir del próximo primero de enero, las Organizaciones de Productores constituirán el entramado de toda la actividad pesquera. A falta de una normativa que regule el ejercicio de estas organizaciones en nuestro país, HOJA DEL MAR ha elaborado el siguiente informe sobre su funcionamiento en Europa y las repercusiones del sistema en España.

Dentro de la Comunidad Económica Europea, las Organizaciones de Productores son un instrumento esencial para promover el desarrollo racional de la pesca, asegurar un nivel de vida equitativo para los trabajadores, estabilizar los mercados y garantizar los suministros a precios razonables.





A

NTE el próximo ingreso en la Comunidad Económica Europea, las autoridades españolas han trabajado durante el último año en la elaboración de una normativa sobre las Organizaciones de Productores en nuestro país. Sin embargo, la publicación y el alcance de esa normativa sigue siendo una incógnita para las principales organizaciones de pescadores que actúan en el sector. Según el secretario general de la Federación de Armadores, Paulino San

Emeterio, su organización está a la espera de conocer el contenido definitivo del Decreto Ley que dicte el Ministerio de Agricultura para, de acuerdo con lo que diga, desarrollar una posible organización. *«Mientras tanto, nos tenemos que limitar a estudiar el funcionamiento de la OPES comunitarias para que, en el momento de la publicación del decreto, podamos tener una respuesta rápida»*. Una situación similar se produce en el seno de la Federación de Cofradías de Pescadores, en las que se detecta una cierta intranquilidad ante una ley que, en su criterio, ha sido escasamente negociada. Para el presidente de esta organización,

las Cofradías pueden y deben jugar un papel protagonista en todo el sector artesanal y de bajura.

En los últimos meses, dirigentes de las Cofradías han realizado diferentes visitas a varios países comunitarios para conocer el funcionamiento de las OPES en cada uno de ellos. Sus impresiones han sido unánimes: España, y concretamente las Cofradías, tienen ya la suficiente organización como para responder adecuadamente en la mayor parte de nuestras costas a los requisitos que exige la actual reglamentación comunitaria sobre OPES. Para Clemente Muñiz Guardado, la adaptación podría ser inmediata, si se tienen en cuenta los niveles de capturas y la organización que existe en el litoral español. Los responsables de las Cofradías van aún más lejos y no dudan en afirmar que muchos de los aspectos recogidos en las normativas comunitarias sobre las OPES podrían tener su origen en los criterios con que han funcionado sus organizaciones en España desde el siglo XI. *«Las Cofradías, señala Clemente Muñiz, han actuado en ordenación de caladeros, utilización de redes, planes de capturas, vedas y ordenación de mercados, aunque en muchos puntos estas acciones deban ser potenciadas»*.

La Federación de Cofradías considera posible el funcionamiento en España de 21 OPES para la pesca de bajura y artesanal: una por cada provincia marítima. En virtud del principio de territorialidad, a esta cifra se le podrían sumar otras tres OPES más para pescado en fresco, una para congeladores y otra para atuneros. Los dirigentes de las Cofradías creen que estas OPES no tendrían problemas en coexistir con otras organizaciones de productores, ya que todas ellas podrían tener una estructura de coordinación a escala estatal para velar por el buen funcionamiento de los mercados.

La Política Común de Pesca, en la que se integran las

ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

organizaciones de productores, dio sus primeros pasos en 1970, pero no alcanzó su mayoría de edad hasta el 25 de enero de 1983, fecha en que nació la llamada Europa Azul. A lo largo de esos doce años de largas y difíciles negociaciones, se fueron fijando las condiciones para el establecimiento de una PPC que regulase todo el sector, desde la actividad extractora hasta la comercialización. La Organización Común de los Mercados de los productos pesqueros, introducida en 1970 y reformada en 1981, constituye el eje de esta política, en la que se plantean los siguientes objetivos: permitir el desarrollo racional de la pesca, asegurar un nivel de vida equitativo para los productores, estabilizar los mercados y garantizar los suministros a precios razonables para los consumidores. Para el cumplimiento de estos fines, los principales instrumentos de la CEE son, por un lado, las normas para la comercialización de diferentes especies y sus correspondientes controles. Y, por otro lado, las Organizaciones de Productores como estructuras comprometidas en la aplicación de las normas comunes, que se refieren tanto a las capturas (planes de pesca, vedas, redes) como a la comercialización. La CEE dispone de una serie de ayudas para constitución de OPES, así como de otros apoyos financieros para la regulación de las cotizaciones dentro de un sistema de precios mínimos por mercancía retirada del mercado. Este conjunto de ayudas es administrado por las Organizaciones de Productores que, de esta forma, se convierten en una pieza clave para el funcionamiento de la política pesquera en la Comunidad.

Fuera de las OPES, por tanto, no es posible recibir ningún tipo de ayudas ni participar en toda la organización común a este sector.

De esta manera, el nacimiento de las OPES viene determinado por el inicio de la organización común de mercados, que data de 1970, basándose en el reglamento 2142/70. Posteriormente, ha sido modificado en 1975 y

1976. Actualmente, el marco jurídico de las Organizaciones de Productores es el reglamento 3796/81. Según se dispone en el artículo 5 de esta normativa «se entiende por organización de productores o asociación de organizaciones constituida por iniciativa de los productores con el objetivo de adoptar las medidas apropiadas para asegurar el ejercicio racional de la pesca y la mejora de las condiciones de venta de la producción». Una condición indispensable de las OPES es su

creación por la iniciativa privada y con total libertad de sus miembros, descartándose, en consecuencia, toda posibilidad de crear una OP desde organizaciones profesionales estatales u organizaciones de derecho público. Esas medidas se concretan en la misma normativa, señalando como principales objetivos «promover la puesta en marcha de los planes de pesca, la concentración de la oferta y la regularización de los precios». Las obligaciones de los asociados son dos. Por un lado, dar sa-

lida a través de la organización al conjunto de los productos que son objeto de su actividad. La OP puede liberar en algunos casos a sus miembros de estos compromisos. Por otra parte, debe aplicar, en lo que se refiere a producción y comercialización, las reglas adoptadas por las OPES, con el objetivo primordial de mejorar la calidad de los productos y adaptar el volumen de la oferta a las exigencias del mercado.

De acuerdo con las condiciones de este reglamento, no

DESEMBARCOS TOTALES POR DISTRITOS MAR

DISTRITOS	AÑO 1982		AÑO 1983	
	PESO	VALOR	PESO	VALOR
San Sebastián-Pasajes	21.669	6.437.529	19.106	6.543.252
Zumaya	10.708	1.473.469	12.104	1.600.342
Lequitió	2.392	551.223	3.364	688.057
Bermeo	13.915	2.534.906	13.418	2.321.175
Bilbao	243	45.196	339	64.296
Ondárroa	24.191	4.237.434	28.083	5.520.228
Castro Urdiales	921	57.787	1.697	144.299
Laredo	4.394	496.354	6.454	681.934
Santoña	6.521	529.644	10.077	936.378
Santander	6.859	1.426.949	7.454	1.384.278
Requejada	415	29.953	69	24.722
San Vicente Barquera	2.077	424.939	2.304	454.191
Llanes	604	100.480	1.236	144.949
Ribadesella	293	172.548	374	183.413
Lastres	574	194.007	1.012	379.228
Gijón	3.987	533.522	2.369	504.507
Luanco	257	25.182	487	48.260
Avilés	18.687	2.197.992	13.813	2.370.399
San Esteban de Pravia	1.278	582.475	1.586	802.084
Luarca	855	237.815	981	323.227
Ribadeo	3.858	215.049	4.055	193.666
Vivero	10.056	2.736.958	14.311	4.132.423
Santa Marta Ortigueira	3.798	1.055.020	5.040	1.277.122
El Ferrol del Caudillo	1.437	112.602	881	124.542
Sada	14.315	291.949	15.229	369.791
La Coruña	97.314	17.513.921	87.392	18.385.934
Corme	7.345	664.099	8.375	844.537
Camariñas	3.375	433.085	4.143	484.800
Corcubión	1.132	197.624	4.148	748.068
Muros	5.997	540.421	6.752	643.813
Noya	11.612	465.745	13.055	570.792
Santa Eugenia Riveira	78.953	5.112.484	83.736	6.739.077
Puebla de Caramiñal	17.850	343.652	18.628	431.009
Villagarcía	36.873	2.284.308	33.060	2.131.180
El Grove	18.157	794.085	13.611	660.285
Cambados	50.244	1.390.179	34.408	1.252.471
Sanjanjo	17.148	465.135	13.520	539.574
Marín	19.128	3.625.360	40.380	6.753.029
Bueu	4.083	223.369	5.948	326.233
Cangas	10.241	481.109	12.481	602.199
Vigo	147.409	18.838.194	132.465	18.832.252
Bayona	96	8.978	164	7.837
Tuy	220	128.077	198	103.731
Redondela	3.483	269.890	5.789	466.819
Ayamonte	532	88.493	280	56.387
Isla Cristina	7.130	965.377	4.938	1.054.808
Huelva	24.768	10.990.875	18.222	7.084.262
Sanlúcar de Barrameda	3.939	836.483	6.367	1.170.897
Sevilla	1.432	335.797	—	—
Rota	125	38.205	262	73.930
Puerto de Santa María	11.459	2.925.395	12.090	3.294.785
Cádiz	27.030	3.495.504	29.196	5.969.020
San Fernando	113	18.581	100	22.420
Barbate de Franco	10.540	966.913	8.076	1.139.246

se plantean problemas para la constitución de OPES. Se trata de un proceso sencillo en el caso de organizaciones nuevas creadas por pescadores y armadores que desean seguir este proceso. En el caso de creación de OPES sobre la base de asociaciones ya existentes, es preciso, primero, la elaboración de unos estatutos adecuados a la normativa comunitaria. Para las Cofradías de Pescadores, una primera interpretación señalaría su imposibilidad de convertirse automáticamente en OPES,

debido a su actual condición de Corporaciones de Derecho Público. Responsables de las Cofradías creen, sin embargo,

disposición a modificar los aspectos que sean necesarios para adaptarse a la normativa comunitaria.

Las OPES apuntan también a la ordenación de los mercados, concentrando la oferta.

que sus asociaciones tienen características de entidades privadas. En todo caso, existe, por parte de las Cofradías,

habla de «iniciativa de productores» y, en España, como en algunos países de la CEE, se entiende como tales tanto a

los propietarios como a los pescadores cuyos salarios están también afectados por el volumen de las facturas con el pago «a la parte».

Teniendo en cuenta la importancia de las OPES en la organización y funcionamiento de la Política Pesquera Común, la CEE tiene establecidos sistemas de ayudas que van desde las necesarias para su constitución hasta las que se precisan para actuar sobre la ordenación de los mercados. Sin embargo, tras un primer período de apoyos, cada OP debe tener una estructura suficiente para actuar por sus propios medios.

Según el reglamento 3796/81, los Estados miembros pueden conceder ayudas con carácter general para la constitución y funcionamiento de las OPES durante los tres años siguientes a la fecha de su reconocimiento. Estas ayudas ascenderían, durante el primer año, al 3 por 100 del valor de la pesca comercializada, sin poder rebasar el 60 por 100 de los gastos de gestión. Durante el segundo año esos apoyos alcanzarían el 2 por 100, con tope del 40 por 100, y para el tercer año, las ayudas solamente serían el 1 por 100, con el techo en el 20 por 100. El FEOGA compensará a cada estado miembro con el 50 por 100 de las ayudas concedidas, reintegrándose en los cinco años siguientes a la constitución de las OPES.

Con el fin de potenciar la figura de la OPE, el reglamento de 1981 prevé también ayudas excepcionales para todas las organizaciones de productores que se constituyan antes de 1987. Las diferencias respecto a la normativa anterior son sustanciales. En este caso, las ayudas se prolongan durante un período de 5 años. El primero, por una cuantía equivalente al 5 por 100 del valor de la pesca comercializada, con tope del 80 por 100 de los gastos de gestión. El segundo año, el 4 por 100, y hasta el 70 por 100. El tercer año, el 3 por 100 y el 60 por 100; el cuarto año el 2 por 100 y el 40 por 100; y el quinto año, el 1 por 100 y el 20 por 100. A efectos de calcular la pesca media comercia-

TIMOS (Peso en toneladas, valor en miles de pesetas)

DISTRITOS	AÑO 1982		AÑO 1983	
	PESO	VALOR	PESO	VALOR
Tarifa	882	193.162	672	170.319
Algeciras	48.988		28.752	5.148.325
La Línea de la Concepción	1.187	106.130	1.935	200.516
Estepona	3.221	268.180	3.505	341.336
Marbella	799	115.756	932	178.665
Fuengirola	1.880	147.239	1.270	187.283
Málaga	11.897	2.219.365	7.378	1.758.296
Vélez-Málaga	1.608	229.643	1.891	290.731
Motril	4.392	485.901	8.326	1.068.384
Adra	16.542	1.045.697	12.731	1.279.902
Almería	14.028	1.699.347	12.422	1.751.600
Ceuta	1.875	205.446	1.540	229.374
Melilla	4.285	256.787	2.825	230.288
Garrucha	2.332	408.438	1.985	461.084
Aguilas	1.927	341.477	1.883	407.688
Mazarrón	1.966	189.331	2.140	220.578
Cartagena	1.910	266.100	2.181	342.827
San Pedro del Pinatar	228	104.134	322	145.704
Torreveja	4.816	341.839	6.711	493.716
Santa Pola	6.166	1.145.356	5.141	1.410.160
Alicante	5.028	876.569	4.761	1.122.824
Villajoyosa	923	304.861	1.124	395.546
Altea	2.751	617.055	2.717	823.170
Denia	3.366	608.617	3.600	751.993
Gandía	1.394	350.632	1.518	479.485
Valencia	3.149	353.951	3.487	433.516
Sagunto	92	27.119	97	29.020
Burriana	1.259	287.554	1.314	371.123
Castellón	12.168	1.367.312	10.663	1.236.588
Vinaroz	6.293	1.149.291	5.764	1.357.802
San Carlos de la Rápita	5.762	1.067.428	5.822	1.361.396
Tortosa	5.110	824.317	5.384	950.354
Tarragona	11.283	1.572.400	11.710	1.797.273
Villanueva y Geltrú	6.159	695.466	5.958	774.294
Barcelona	12.404	1.129.889	10.634	1.218.752
Mataró	7.219	838.338	6.511	1.030.618
San Feliú de Guixols	5.364	669.748	4.882	786.379
Palamós	3.568	610.162	4.058	824.738
Rosas	4.112	883.166	3.236	801.481
Andraitx	94	49.745	175	106.475
Palma de Mallorca	3.274	916.083	3.652	1.109.829
Alcudia	134	49.960	116	49.820
Ibiza	747	241.150	829	214.058
Ciudadela	210	72.996	210	76.551
Mahón	136	125.470	171	152.200
Santa Cruz de Tenerife	7.622	1.153.173	8.715	1.458.880
La Palma	588	94.963	526	107.453
Goмера	95.400	15.342.945	84.453	18.772.925
Las Palmas	95.400	15.342.945	84.453	18.772.925
Fuenteventura	11.882	319.665	10.443	232.379
Lanzarote	122.232	1.145.821	74.147	779.458
TOTALES	1.242.830	151.200.438	1.143.990	167.541.547

ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

PRODUCTOS DE LA ORGANIZACION COMUN DE MERCADOS PESQUEROS

Número de Arancel Común	Designación de las mercancías
a) 03.01	Pescado fresco (vivo o muerto), refrigerado y congelado.
b) 03.02	Pescados secos, salados o en salmuera; pescados ahumados, cocidos tanto antes como durante el ahumado.
c) 03.03	Crustáceos y moluscos, comprendidos los que tienen concha (también los separados de dicha concha), frescos (vivos o muertos), refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos no decorticados, simplemente cocidos en agua.
d) 05.15	Productos de origen animal, no nombrados ni comprendidos en capítulos anteriores; animales muertos de los capítulos 1 ó 3, impropios para consumo humano. A. Peces, crustáceos y moluscos.
e) 16.04	Preparaciones y conservas de pescado, comprendido el caviar y sus sucedáneos.
f) 16.05	Crustáceos y moluscos (comprendidos los que tienen concha), preparados o en conserva.
g) 23.01	Harinas y polvo de carnes y despojos de pescados, crustáceos y moluscos, impropios para consumo humano. B. Harinas y polvo de pescado, crustáceos o moluscos.

Déjese echar el anzuelo.



El 24 Salón Náutico celebra este año, del 1 al 9 de febrero, el 3 Sector Pesca. Para que los profesionales del sector se pongan en contacto con la oferta más representativa, tengan conocimiento de las actuales tendencias del mercado, puedan asistir a las jornadas técnicas sobre «Pesca y C.E.E.», y comprueben «in situ» las últimas novedades en técnicas pesqueras: en especial, dentro de las modalidades de arrastre y palangre, la demostración de nuevos equipos sobre dos barcos pesqueros (15-18 m de eslora) instalados en el recinto ferial. Ha llegado la hora de ponerse al día.

Déjese echar el anzuelo y no falte a esta cita. Porque, ahora más que nunca, la pesca es nuestra profesión.



**3^{er} SECTOR PESCA
DEL 24 SALON NAUTICO
INTERNACIONAL**

**Ponga rumbo a Barcelona
Le estamos esperando**

Barcelona, del 1 al 9 de Febrero de 1986



Feria de Barcelona

Avda. Reina María Cristina
Tel. 223 31 01
Télex 50458 FOIMB-E
08004 Barcelona
España

Delegación en Madrid
P.º de la Castellana, 153 4.º B
Tel. 279 19 04/03
28046 Madrid
España



IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA
AIRLINES OF SPAIN



lizada, la reglamentación comunitaria tomará los datos referidos a las tres campañas precedentes. Esta mercancía se evaluará con los precios medios a la producción obtenidos en el mismo período. El pago de las ayudas se realizará durante los siete años siguientes a la constitución. Por gastos de gestión se entienden los referidos a la formalización de escrituras, personal, control para cumplir normas, transporte de personal, alquiler o compra de local, seguros, material de oficina y correspondencia, entre otros.

Junto a estos recursos para formalización y funcionamiento, las Organizaciones de Productores, de acuerdo con el artículo noveno del reglamento de 1981, deberán constituir Fondos de Intervención, que se nutrirán de cuotas establecidas sobre las ventas. Las OPES pueden fijar precios de retirada para todos los productos incluidos en la organización común de este mercado, por debajo del cual no venderán los productos

aportados por sus asociados. Los Estados miembros aprobarán compensaciones financieras también para las OPES que, en el marco de esta práctica y de acuerdo con las condiciones señaladas por la normativa, efectúen intervenciones, retirando mercancía del mercado. En estas ayudas participa también el FEOGA.

Finalmente, durante los cinco años siguientes a la constitución de una OP, cada Estado miembro puede aportar créditos en condiciones ventajosas para la formación de los Fondos de Intervención, siempre con el conocimiento de la Comisión de la CEE.

De acuerdo con la normativa comunitaria y con la que elabore cada Estado miembro, el proceso de reconocimiento de una OP parte de

las autoridades de cada país. Posteriormente, las autoridades remitirán la petición a la Comisión de la CEE para que proceda a su ratificación. Dado el papel que juegan las OPES en la política Común de

El reconocimiento de una OP parte de las autoridades de cada país, en conformidad con la legislación comunitaria y con la que él mismo elabore. Luego, es la Comisión de la CEE la encargada de ratificarlo.

Pesca, las respectivas administraciones exigen una serie de garantías, que se concretan en estos aspectos:

a) Estabilidad: El reglamento 105/76 requiere que los productores asociados a una OP permanezcan un mínimo de tres años en la mis-

ma, debiendo anunciar su salida con un año de antelación. De esta forma, se trata de evitar el nacimiento de OPES orientadas solamente a recibir fuertes ayudas en los primeros años.

b) Concentración de oferta: Para una correcta ordenación de los mercados, se pretende evitar la dispersión, el minifundismo. La normativa comunitaria prevé la posibilidad de constituir OPES tanto por especies como por ámbitos territoriales. En ambos casos, los pescadores que quieran constituir una Organización de Productores deben justificar una actividad suficiente de acuerdo con la normativa del reglamento 2.062 del 30 de julio de 1980. Estos volúmenes mínimos, que se recogen en los cuadros adjuntos, pueden ser modificados al alza por los Estados miembros. Para España, las cifras mínimas se situarían en niveles bajos si se comparan con nuestro volumen de capturas. Según estos baremos, las OPES podrían proliferar, aunque no

SE ADELANTA AL FUTURO



SE ADELANTA AL FUTURO

La nueva serie 3600 de RAYTHEON es un nuevo concepto tecnológico de radares y su uso supone una realidad práctica para aventajados patrones de pesca.

ALTO BRILLO (no necesita visor)

ANILLO VARIABLE

DEMORA VARIABLE

ALARMA ANTICOLISION

PANTALLA DE 12 PULGADAS

4 Y 10 KW. Y 36/64 MILLAS y otras

importantes ventajas

INFORMESE: Se sorprenderá de sus cualidades y más de su precio.

Magistrat Catalá, 48 - Tel. 96/2874249-2873052

Télex: 62263-VDO E-GANDIA-VALENCIA

(España)

Red de Distribuidores y servicio técnico en todo el litoral

**2 años
garantía**



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

ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

es ésta la intención de los responsables de la PPC, que pretenden la creación de estructuras lo más potentes y estables posible.

Es preciso aclarar que, cuando se especifica un tonelaje en el cuadro adjunto, no se está refiriendo necesariamente a la concentración física del producto en una misma lonja, aunque sea conveniente, si ello es posible, unificar la oferta en un punto. Aunque en la CEE predominan las OPES basadas en el principio de territorialidad, es probable que el modelo español surja de un equilibrio entre el criterio de la territorialidad y el de las especies.

En Francia, por ejemplo, de 23 OPES, unas fueron creadas en virtud de la Ley de Asociaciones de 1901, otras por la Ley de Cooperativas y, finalmente, unas terceras se acogieron a la normativa sobre organización de la Pesca Marítima. En Irlanda funcionan tres como sociedad limitada; en Gran Bretaña, ocho.

LOS MINIMOS DE LAS OPES EN LA CEE

TIPO DE PESCA	VOLUMEN MINIMO DE LA PRODUCCION ANUAL EN PESO DESEMBARCADO
1. Pesca costera local (duración de 2 días).	Sardinias y anchoas: 1.000 Tm. Otros productos frescos: 1.000 Tm.
2. Pesca litoral (duración de la salida: de 2 a 9 días).	Productos frescos: 2.500 TM.
3. Pesca de altura (duración de la salida: de 10 a 23 días).	Túnidos frescos: 1.500 Tm. Otros productos frescos: 15.000 Tm. Pescados salados: 10.000 Tm.
4. Gran Pesca (duración de la salida: 24 o más días).	Sardinias congeladas: 5.000 Tm. Túnidos congelados: 5.000 Tm. Otros productos congelados: 15.000 Tm. Pescados salados: 10.000 Tm.
5. Otras pescas.	Quisquillas del género Crangón: 800 Tm. Ostras: 500 Tm. Mejillones: 500 Tm. Otros crustáceos y moluscos: 200 Tm. Pescados de agua dulce: 250 Tm.

* Capturas mínimas exigidas por la CEE de acuerdo con el reglamento 1995/84.

Hay una OP en Dinamarca; otra en Bélgica, que funciona en Ostende y que agrupa a todos los productores del país.

En Italia tienen una organización muy escasa y en Grecia no existen. A escala comunitaria, las OPES se orga-

nizan en la Asociación Europea de Organizaciones de Productores (EAPO), cuyos estatutos datan de 1982. Las

Tanto si la Administración española opta por aplicar a las OPES el principio de territorialidad como el de especies, los volúmenes de capturas españolas, atendiendo a los mínimos exigidos por la CEE, podrían dar lugar a un número muy elevado de organizaciones. Estos cuadros dan una idea de los desembarcos en nuestras costas atendiendo a los diferentes conceptos.

2. DISTRIBUCION POR REGIONES MARITIMAS DEL PESO Y VALOR DE LA PESCA DESEMBARCADA EN 1982-1983 (No se incluyen los trasbordos en alta mar).

REGIONES	AÑO 1982		AÑO 1983	
	Peso en Tm	Porcentaje sobre el total	Peso en Tm	Porcentaje sobre el total
Cantábrica	120.843	9,7	125.330	11,0
Noroeste	564.111	45,4	557.792	48,8
Suratlántica	138.119	11,1	110.880	9,7
Surmediterránea	60.520	4,9	52.812	4,6
Levante	31.410	2,5	32.565	2,8
Tramontana	85.333	6,9	81.033	7,1
Balear	4.593	0,4	5.151	0,4
Canaria	237.901	19,1	178.427	15,6
TOTAL	1.242.830	100	1.143.990	100
	Valor en miles de pesetas	Porcentaje sobre el total	Valor en miles de pesetas	Porcentaje sobre el total
Cantábrica	22.289.402	14,7	25.110.218	15,0
Noroeste	58.191.293	38,5	66.621.191	39,8
Suratlántica	27.489.534	18,2	25.384.912	15,1
Surmediterránea	6.673.359	4,4	7.315.857	4,4
Levante	5.203.778	3,4	6.575.291	3,9
Tramontana	11.826.772	7,8	13.452.818	8,0
Balear	1.455.404	1,0	1.708.932	1,0
Canaria	18.070.896	12,0	21.372.328	12,8
TOTAL	151.200.438	100	167.541.547	100

ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

II. DESEMBARCOS DE LAS PRINCIPALES ESPECIES

1. PESO DESEMBARCADO DE ALGUNAS ESPECIES DURANTE EL QUINQUENIO 1979-1983 (Toneladas)

	1979	1980	1981	1982	1983
ANCHOA	65 053,3	68.919,2	65.718,1	78 897,3	64.586,4
ATUN	25 262,3	28.166,5	33.630,0	36 571,0	35.988,2
ATUN BLANCO	28 665,0	23.982,2	20.825,1	24 494,7	27.252,1
BACALADILLA	22 162,9	32.791,5	20.301,3	22 701,5	16.423,4
BACALAO	21 460,4	27.686,3	8.296,6	22 722,9	14.214,3
BESUGO	9 199,3	8.083,8	6.123,2	8 138,1	6.723,8
BOGA	8 287,5	8.604,7	5.609,4	6 003,5	4.803,8
BONITO	1 680,6	1.191,0	3.239,5	3 320,6	2.359,8
BROTOLA	1 312,8	1.150,3	1.338,2	1 444,3	1.338,4
CABALLA	33 893,8	25.808,6	21.881,7	26 273,3	20.053,5
CACHUCHO	1 634,6	992,9	840,8	876,3	1.013,4
CONGRIO	3.448,6	3.673,0	3.759,8	3 985,2	3.783,9
EGLEFINO	653,7	913,0	844,0	926,1	1.507,0
FANECA	6 418,7	7.715,8	5.019,2	4 606,9	4.125,9
GALLO	15 270,1	18.007,0	20.228,4	19 391,5	17.621,1
JUREL	65 850,3	58.122,7	54.588,3	43 738,8	53.653,4
LISTADO	12 027,4	16.121,6	20.907,2	23 077,7	17.268,6
MERLUZA	54 141,3	50.296,3	65.982,8	67 985,1	71.397,1
PALOMETA NEGRA	6 562,8	4.894,1	8.779,7	2 741,0	3.815,6
PESCADILLA	78 772,7	71.122,5	80.562,2	80 497,1	77.262,5
PEZ ESPADA	3 915,7	4.658,5	4.844,8	4 996,9	7.523,5
RABIL	8,4	49,5	135,9	408,3	748,5
RAPE	15 849,6	19.660,6	20.215,2	21 538,9	19.477,2
SALMONETE	3 277,0	3.181,9	3.222,1	4 295,0	3.824,7
SARDINA Y PAROCHA	184 368,9	226.527,8	329.263,5	315 529,2	241.718,7

(Las cantidades consignadas para 1983 representan el 83,1 por 100 del total de peces desembarcados).

funciones de la EAPO se orientan fundamentalmente al asesoramiento para la reglamentación comunitaria sobre la pesca, cobrando una creciente importancia en el seno de la Comisión, en la que existe un gran interés por sus proposiciones.

c) Capacidad y personalidad jurídica: Se requiere que la OP ofrezca garantías plenas sobre la capacidad jurídica de sus miembros responsables en todas sus actuaciones comerciales.

d) Transparencia: Antes del reconocimiento de una OP, el Estado miembro debe tener certeza sobre la posibilidad de garantizar siempre la transparencia en sus actuaciones, y que sea posible inspeccionar las mismas en cualquier momento.

Para su reconocimiento, la OP debe presentar sus estatutos y los requisitos necesarios. A partir de ese momento, el Estado dispone de 4 meses para aceptar o rechazar el reconocimiento. Si ésta es rechazada, existe un nuevo plazo de dos meses para comunicar a la Comisión los motivos que ocasionaron la decisión.

Uno de los fines más im-

portantes que se pretende con la constitución de las OPES es la ordenación de los mercados pesqueros, tratando de concentrar la oferta a través de estructuras solventes. Sin embargo, el hecho de que una OP sea producto de una asociación voluntaria supone también la posibilidad de que muchas personas, por diferentes razones, se queden fuera de la organización pudiendo adoptar prácticas que entorpezcan el trabajo realizado por las OPES. Este ha sido

En la práctica, la afiliación a las OPES resulta obligatoria para los pescadores de la Europa Comunitaria.

uno de los aspectos más polémicos de la normativa comunitaria, y que, finalmente, ha sido recogido en el artículo siete del reglamento de 1981. Según esta disposición «en el caso de que una organización de productores sea considerada representativa de la producción y la comercialización en una parte del litoral

o en varios puntos de desembarque situados en dicha parte del litoral, el Estado miembro interesado puede obligar a los no asociados a dicha organización que comercialicen en dicha parte del litoral... a someterse a las reglas de comercialización marcadas por las organizaciones de productores». Esto es lo que se conoce como el principio de extensión, regulado por el reglamento base 3976/81 y complementado en los reglamentos 1772/82 y 3190/82.

Esta disposición trata de evitar posibles distorsiones en la organización común de un mercado cuando los pescadores que actúan «por libre» pueda originar guerras de precios a la baja para salvar sus ingresos. Francia parece haber sido el único país donde se ha puesto en práctica esta norma. El principio de extensión sería aplicado por decisión de cada Estado miembro y, generalmente, a petición de la OP afectada por el problema. Este principio solamente podrá ser apli-

cado cuando existan unas condiciones homogéneas de producción y comercialización en una parte del litoral. Afecta a todos los productos sometidos a la organización común de los mercados, con una vigencia mínima de 90 días naturales y máxima de 12 meses.

Para que una OP sea considerada como representativa y, en consecuencia, pueda solicitar la aplicación del principio de extensión, la CEE requiere que la comercialización realizada en las especies para las que solicita el principio de extensión suponga el 75 por 100 de las cantidades comercializadas en la zona. También puede ser considerada como representativa, si los tripulantes y pescadores de la OP suponen el 50 por 100 del total de la zona referida.

El efecto más inmediato del principio de extensión es que la afiliación voluntaria a la OP se convierte prácticamente en obligatoria para los miembros de una zona. En consecuencia, esta norma es, en definitiva, una forma de presión para que todo pescador entre por la vía de las OPES. ■

Vidal MATE

Con FURUNO® aumentará sus beneficios



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

Solicite amplia información al Representante para España.

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



**UNA FLOTTA
DESCONNOCIUTA**

Atuneros congeladores

A partir de los años 60, la pesca española fue abriendo sus puertas a una nueva flota: la atunera congeladora. En sólo dos décadas, esta flota ha pasado a situarse en el primer lugar europeo y en el segundo mundial del sector, sólo superada por su equivalente norteamericana. Son un millar de hombres tripulando una cuarentena de buques preparados para acudir a lejanos mares.



**TA
CIDA**





FUE a partir de la década de los 60 cuando, en paralelo al surgimiento de las flotas congeladoras arrastrera y marisquera, tomó cuerpo la flota atunera congeladora española. Su evolución posterior ha sido vigorosa, hasta el punto que hoy se sitúa en el primer puesto europeo —por delante de la flota francesa— y en el segundo mundial, sólo superada por la flota atunera congeladora norteamericana.

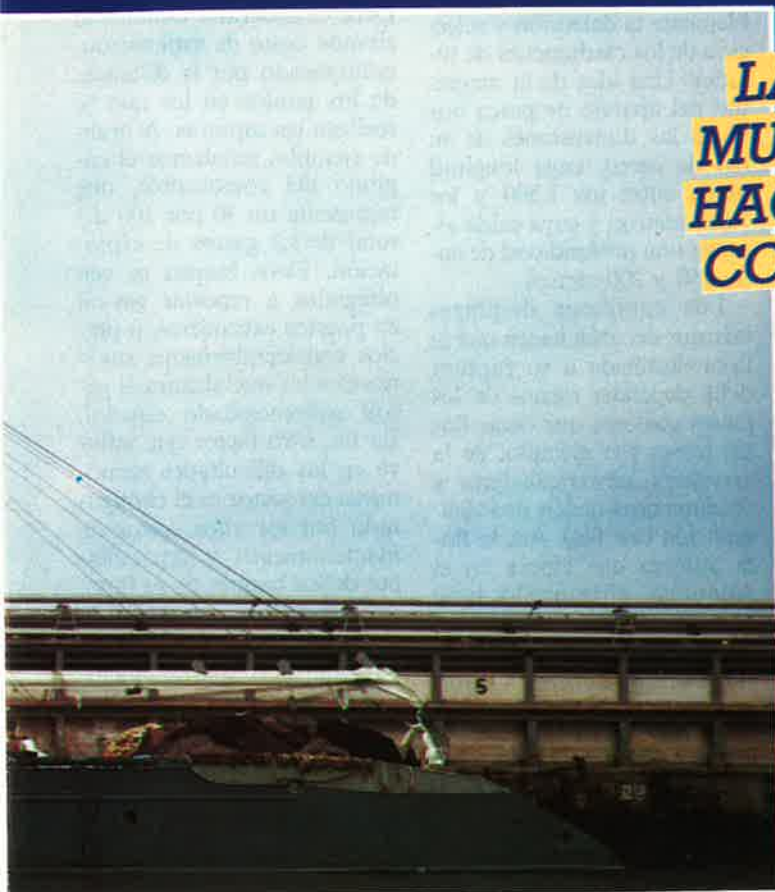
No obstante su importancia, esta flota es escasamente conocida. ¿A qué puede deberse esto? Tal vez a la confluencia de dos factores característicos: su escasa presencia en los puertos peninsulares y su mínima conflictividad en relación a los Estados ribereños próximos. Pronto veremos el porqué de ambos hechos.

La flota atunera congeladora española cuenta con 41 unidades, el 70 por 100 de las cuales se agrupan en ANABAC, Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores, con sede en Bermeo (Vizcaya). Se trata de buques cuyo tonelaje ha ido haciéndose más y más importante: de las 362 T. R. B. del veterano «Alboriga» a las 1.536 del recientemente botado «Juan Ramón Egaña». Cada barco lleva una tripulación de entre 22 y 24 hombres, lo que representa un total de personal embarcado próximo al millar. En razón del convenio hispano-senegalés de pesca, una pequeña parte de este personal es de nacionalidad senegalesa.

Desde sus orígenes, la flota atunera congeladora española ha venido operando en el Atlántico africano, en la zona comprendida entre las costas de Senegal y Angola, efectuando con frecuencia sus capturas fuera del sector económico de las 200 millas. En la actualidad, una cuarta parte de la flota está faenando en el Océano Índico, en las proximidades de las islas Seychelles. En razón de ello, los puertos que sirven de base para las operaciones de des-

LA CRISIS MUNDIAL SE HACE NOTAR CON FUERZA

También en este sector, la flota atunera congeladora norteamericana se ha visto obligada a paralizar buena parte de sus unidades. La española sobrelleva como puede el efecto de varios factores adversos: el alto costo de la inversión necesaria, el descenso de los precios de venta del atún congelado, los elevados precios de explotación y mantenimiento...





**CONFIAN
EN EL
FUTURO**

La modernización de la flota atunera congeladora española ha seguido un proceso vertiginoso. En la actualidad, pese a la situación problemática, los armadores de esta flota consideran que las dificultades económicas son coyunturales y confían en que su superación puede no estar lejana.

carga, transbordo y aprovisionamiento de esta flota se sitúan en su área de acción inmediata: son los de Dakar y Abidjan —ocasionalmente también el de Port Gentil— en el Atlántico africano, y el de Mahé, en Victoria (islas Seychelles). Las empresas pesqueras disponen de sus propios buques mercantes frigoríficos, que se encargan de recoger las capturas en los puertos citados y de trasladar los túnidos congelados a los respectivos mercados. En la zona africana hay un servicio de buques mercantes frigoríficos de carácter prácticamente regular.

La flota atunera congeladora española se dedica fundamentalmente a la captura de los denominados **túnidos tropicales**: el atún de aleta amarilla o *yellowfin* y el atún listado o *skipjack*. Los rendimientos anuales por buque, según datos de ANABAC, oscilan entre las dos mil y las dos mil quinientas toneladas, lo que representaría una captura total anual de entre ochenta y cien mil toneladas para el conjunto de la flota.

La práctica totalidad de las capturas se destina a la elaboración de conservas, en sus diversas formas: atún en acei-

te, en escabeche, con tomate, etcétera. En la actualidad empieza a introducirse, aunque aún a pequeña escala, el consumo directo, bajo la forma de rodaja congelada. La producción conservera española absorbe la mitad de la producción. El resto se destina a la exportación: hacia los Estados Unidos e Italia y, más recientemente, también hacia Senegal y Costa de Marfil. En primera venta, el valor total de la producción de las empresas asociadas en ANABAC es, según asegura esta Asociación, de unos 15.000 millones de pesetas.

Los túnidos son especies, como es sabido, altamente móviles y migratorias. En consonancia con ello, las unidades de la flota atunera han de estar preparadas para largos desplazamientos y gozar de considerable autonomía, de modo que puedan pasar prolongados períodos de tiempo sin tocar puerto. La versatilidad del atún vuelve su pesca, de por sí complicada, también azarosa y poco reducible a las reglas generales que rigen la pesca de arrastre. Tan es así que hay ocasiones en que para llenar las bodegas han de invertirse varios meses, mientras que en otras

—desgraciadamente más raras— la carga se completa en una semana.

La modernización de la flota ha seguido un proceso vertiginoso. En la actualidad, hay unidades que cuentan con los medios más avanzados. Algunas están provistas incluso de helicópteros, cuya utilización facilita considerablemente la detección y selección de los cardumenes de túnidos. Una idea de la magnitud del aparejo de pesca nos la da las dimensiones de su red de cerco, cuya longitud oscila entre los 1.500 y los 1.800 metros, y cuya caída alcanza una profundidad de entre 150 y 200 metros.

Los continuos desplazamientos del atún hacen que la flota destinada a su captura deba depender menos de los países costeros que otras flotas (caso, por ejemplo, de la arrastrera, cuyos caladeros y rendimientos tienen una delimitación casi fija). Así, la flota atunera que labora en el Atlántico africano lo hace bajo la cobertura de convenios, en su mayor parte estacionales, con Senegal, Gabón y Angola. Los Estados ribereños son conscientes de que la captura del atún depende muy escasamente de la zona

económica de las 200 millas, lo que no es obstáculo para que algunos de ellos se vengán proponiendo en los últimos tiempos el control de esta pesquería en beneficio propio.

No obstante su modernización y desarrollo, la flota atunera congeladora española sufre actualmente los efectos de la crisis mundial por la que atraviesa el mercado del atún, crisis que ha conducido ya a la paralización de una parte considerable de la flota norteamericana. Los problemas económicos estructurales se ven agravados por la paralización de los índices de consumo de conservas atuneras.

Son diversos los factores que configuran la situación crítica de la flota sectorial española. Entre ellos, parece necesario hacer alusión, en primer lugar, al alto costo de la inversión necesaria: una unidad atunera congeladora de 1.000 T. R. B. puede costar actualmente unos 1.200 millones de pesetas. Añádase a ello el descenso de los precios de venta del atún congelado, descenso que, a lo largo de 1985 y en lo que respecta al atún de aleta amarilla, ha alcanzado niveles que los armadores del sector no dudan en calificar de alarmantes. Debe considerarse también el elevado costo de explotación, multiplicado por la distancia de los puntos en los que se realizan las capturas. A título de ejemplo, señalemos el capítulo del combustible, que representa un 30 por 100 del total de los gastos de explotación. Estos buques se ven obligados a repostar gas-oil en puertos extranjeros, a precios considerablemente superiores a los que alcanza el gas-oil subvencionado español. En fin, otro factor que influye en las dificultades económicas del sector es el configurado por los altos costos de mantenimiento y reparaciones de los buques de su flota.

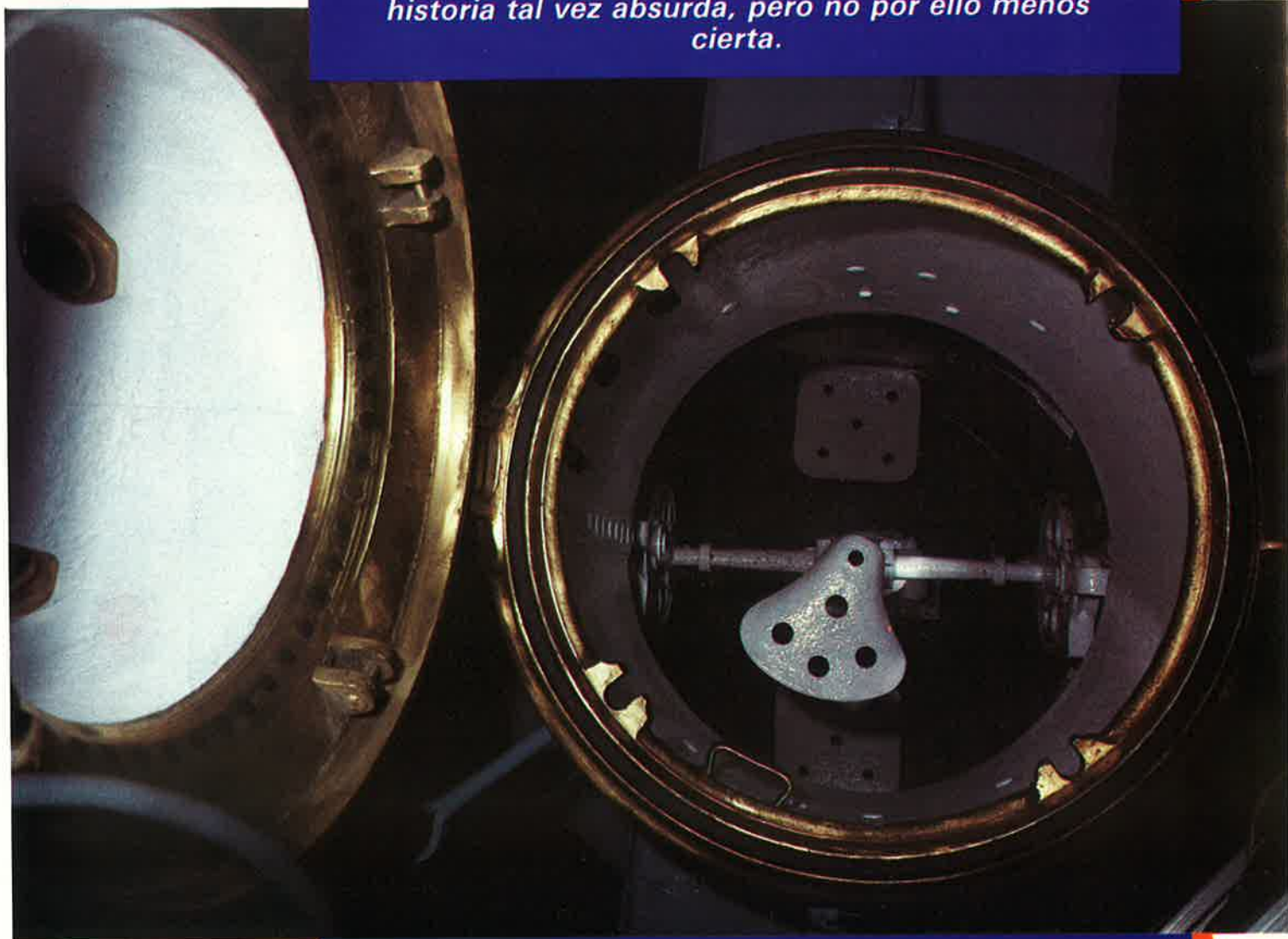
Empero, los armadores de la flota atunera congeladora española creen que las dificultades económicas actuales son coyunturales y confían en su no lejana superación. ■

L. S. M.

**LA 'GUERRA'
SUBMARINA
DE 1898**

UN INSOLITO ARTEFACTO

Antonio Sanjurjo, empresario coruñés afincado en Vigo, supo del peligro que podría representar la flota norteamericana si ésta se decidía a atacar la costa española y decidió aportar su ingenio de autodidacta y los medios de su factoría al empeño defensivo. Construyó un submarino de guerra. En 1898. Es una historia tal vez absurda, pero no por ello menos cierta.



Esta es la visión que ofrece el artefacto de Antonio Sanjurjo observado desde su acceso. Es asombroso que, con los medios técnicos existentes en Vigo a fines del pasado siglo, pudiera construirse esta joya del bricolaje.

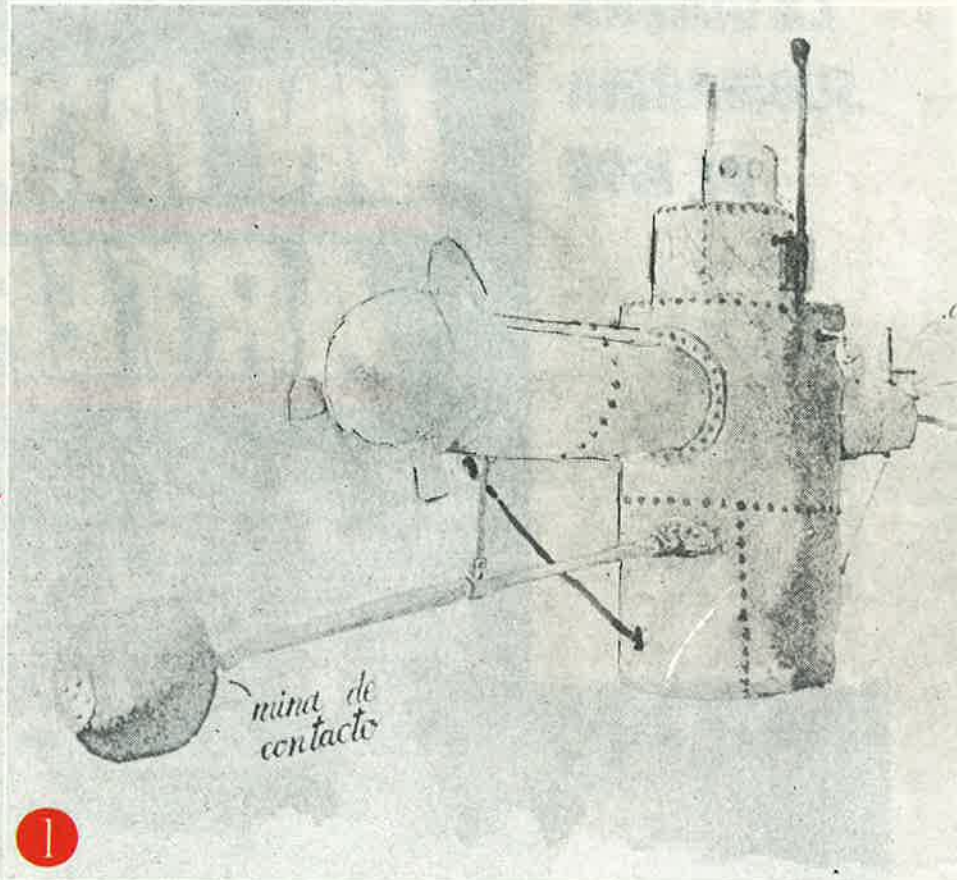
LA curiosa historia sucedió en el verano de aquel histórico 98 con el que nos castigó el pasado siglo. La Armada española acaba de sufrir un severísimo varapalo en Santiago de Cuba y Cavite. Su enemigo: unos Estados Unidos de América que empiezan a aplicar con contundencia la llamada «doctrina Monroe». El gobierno de Madrid ordena al almirante Cámara que se dirija hacia Oriente y vengue la afrenta. A comienzos de julio, llega a España la noticia de que la flota del almirante Dawson se ha hecho a la mar con rumbo desconocido.

Aquí ya no se teme por Cuba; se empieza a temblar directamente por España. ¿Y si los norteamericanos deciden poner rumbo directo a la península y atacar sus costas? La gente no se engaña: la capacidad de defensa del Estado español es mínima. La población de Cádiz cree ver un día en el horizonte el perfil de la flota norteamericana y abandona precipitadamente la ciudad. Otros piensan que el ataque puede venir por el noroeste, tal vez por La Coruña o Vigo. Entretanto, nada se sabe de la expedición del almirante Dawson.

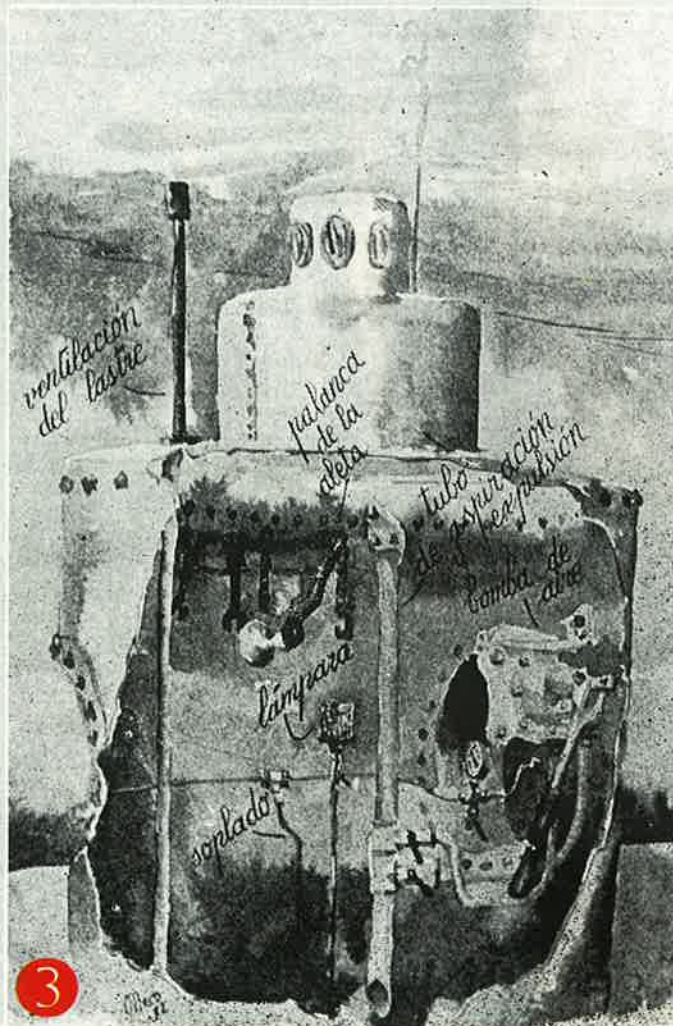
A la vista de la situación, no son pocos los paisanos que estudian la manera de contribuir a la defensa por la vía del ingenio. En pocas semanas, civiles de diferentes puntos ponen a disposición del Ejército el fruto de sus inventivas. De Yecla sale un hombre que ha ideado un nuevo tipo de obús. De Cádiz, otro que aporta un extraño sumergible, de utilidad incierta. Alguien añade el proyecto de un torpedo autpropulsado.

Antonio Sanjurjo Badía, al que sus paisanos llaman «el Habilidades», había hecho su primera fortuna precisamente en Cuba, antes de instalar en Vigo sus talleres de fundición y navales. Hombre ingenioso y audaz como pocos, no podía quedar al margen del impulso defensivo general. Decide entonces invertir dinero en un proyecto al que lleva tiempo dándole vueltas. En dos meses lo tiene listo. El lo llama «boya lanzatorpedos». Es, en realidad, un submarino de guerra.

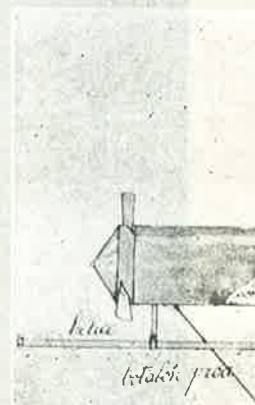
El artefacto, convenientemente pintado y pulcramente conservado, acaba



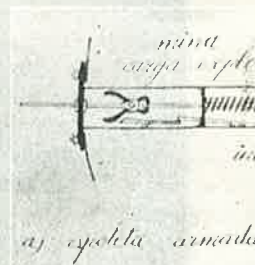
1



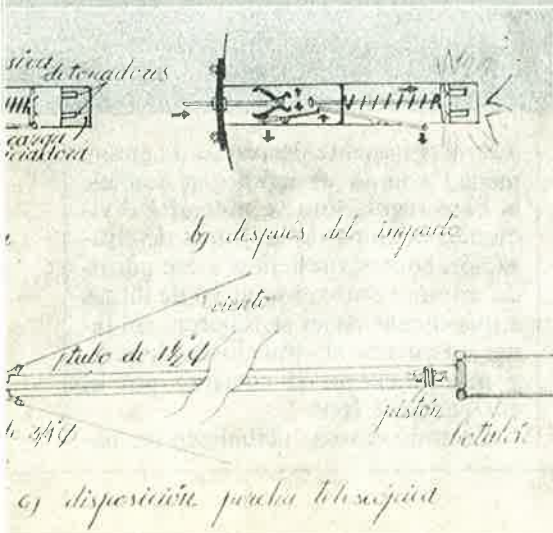
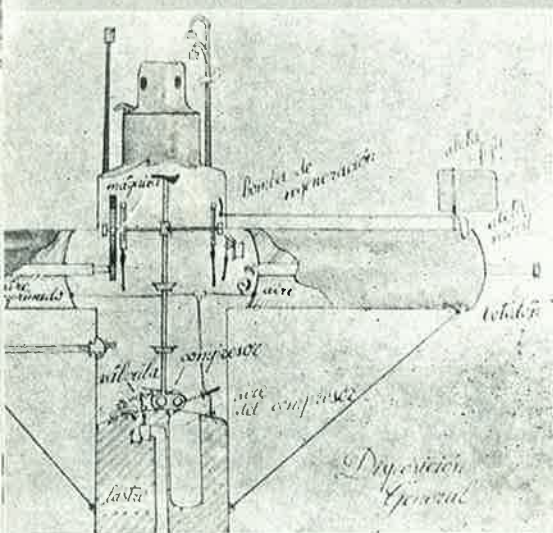
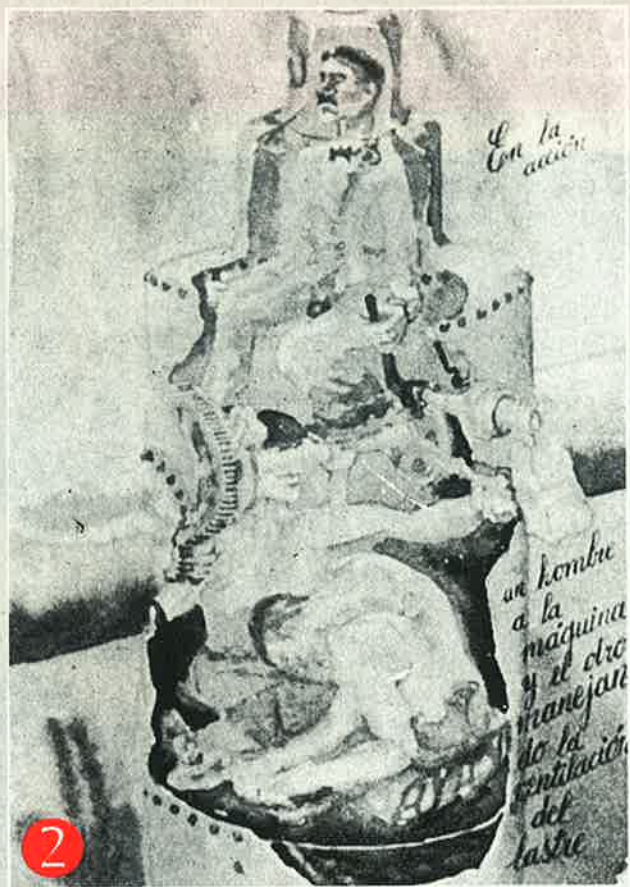
3



4



5



1 La reproducción de los planos originales —ciertamente deficiente— permite apreciar, no obstante, el carácter artesanal del proyecto. Lo admirable es que, como submarino —ya que no como lanzatorpedos—, funcionó.

2 Era una labor que no requería tan sólo audacia: eran necesarias, además, considerables dotes de contorsionista, como cabe apreciar por el dibujo —él también un tanto tosco y naïf— del proyecto.

3 Interior del ingenio de Antonio Sanjurjo. Ha de tenerse en cuenta, en cualquier caso, que su finalidad era dar un golpe rápido y único de ataque: ya comprendía que ahí no cabía estar durante mucho tiempo.

4 5 Características: eslora máxima, 5,20 m; puntal, 3,75 m; desplazamiento, 4,25 T; diámetro del cilindro vertical, 1,12 m; velocidad máxima, 2 nudos; armamento, 2 minas de contacto; cota máxima, 20 m.

de exhibirse en la reciente Feria Mundial de la Pesca, en el propio Vigo. Su aspecto tal vez no resulta hoy demasiado imponente, comparado con los modernos submarinos. Es en todo caso asombroso que, con los medios existentes en Vigo en las postrimerías del siglo pasado, pudiera llegarse a construir esa auténtica joya del bricolaje. Con una tripulación de tres personas, el pequeño ingenio —el cilindro vertical en el que debían alojarse los tres tripulantes tenía apenas 1,12 m de diámetro— se desplazaba por medio de pedales. Las minas las portaba en un par de perchas situadas una a proa y otra a popa. El adjetivo «lanzatorpedos» es del género optimista: su cosa era más bien acercarse al objetivo, dejar las minas y dar a los pedales con el máximo entusiasmo posible. Digamos entonces que era más bien un submarino «dejaatorpedos».

Antonio Sanjurjo creía en su invento. Tanto que, a la hora de probarlo, él mismo asumió las funciones de capitán. Fue eso el 12 de agosto, en aguas viguesas, ante las autoridades militares y numeroso público. El submarino funcionó. Hizo dos inmersiones, de hora y media y tres cuartos de hora, respectivamente. El pedalista —un empleado de la fábrica del inventor— se mostró enérgico y logró impulsar el sumergible a una velocidad cercana a los dos nudos de marcha.

Cosas de la vida: ese mismo 12 de agosto de 1898, el gobierno español, admitiendo su derrota, firmó en París la paz con los EE.UU. La «boya lanzatorpedos» de Sanjurjo no fue necesaria.

Tuvo suerte Antonio Sanjurjo. Sentado al pie del submarino, con una sonrisa en los labios, su nieto es contundente:

—De haber usado las minas, el barco habría saltado también por los aires, sin duda alguna.

Sanjurjo abuelo, probablemente desconocía el modo en que se propaga una onda expansiva en el agua.

Sanjurjo nieto no tiene inconveniente en calificar la historia de «absurda, grotesca». Pero se apresura a añadir:

—Mi abuelo fue un autodidacta genial. ■

La Ley 26/1985, de 31 de julio, (B. O. de 1 de agosto), de medidas urgentes para la racionalización de la estructura y de la acción protectora de la Seguridad Social ha introducido importantes modificaciones en la normativa anterior, especialmente respecto de las pensiones de Jubilación e Invalidez Permanente, como son:

— **Supresión del requisito de estar en alta o situación asimilada para tener derecho a la pensión**

Se puede obtener pensión de Jubilación o de Invalidez Permanente Absoluta, aun sin existir alta o situación asimilada a la de alta, siempre que los asegurados acrediten 15 años, al menos, de cotización.

En tal caso, para la pensión de jubilación, el interesado debe tener cumplidos 65 años de edad.

Si la situación es la de alta o asimilada, se sigue el procedimiento habitual, que no ha experimentado modificación en cuanto a la edad.

— **Modificación del período mínimo de cotización**

Para Jubilación:

— 15 años, de los que 2 deben estar comprendidos en los últimos 8.

Para Invalidez Absoluta o Gran Invalidez:

a) Si el trabajador tuviera menos de 26 años de edad en la fecha del hecho causante: la mitad del tiempo transcurrido entre la fecha en que cumplió los 16 años y la fecha del hecho causante.

b) Si tiene cumplidos 26 años de edad: la cuarta parte del tiempo transcurrido entre la fecha en que haya cumplido 20 años y la fecha del con un mínimo, en todo caso, de 5 años.

En este supuesto, la quinta parte, al menos, del período de cotización exigible deberá estar comprendido dentro de los 10 años inmediatamente anteriores al hecho causante.

— **Modificación del cálculo de la base reguladora de las pensiones de Jubie validez Permanente**

La base es igual al resultado de dividir las bases de cotización de los 96



meses inmediatamente anteriores al hecho causante, entre 112.

Sin embargo, durante el período 1 de agosto de 1985 a 31 de julio de 1986 será: 60 meses dividido entre 70. En el período 1 de agosto de 1986 a 31 de julio de 1987: 72 dividido entre 84. Y del 1 de agosto de 1987 a 31 de julio de 1988: 84 entre 98.

Si el período mínimo de cotización exigible para las pensiones de Inva-

lidez Permanente derivadas de enfermedad común es inferior a 8 años, la base reguladora se obtendrá dividiendo la suma de las bases de cotización correspondientes a ese período mínimo entre el número de meses a que dichas bases se refieren, sin tener en cuenta las fracciones de mes, y multiplicando el cociente por el coeficiente 1.1666.

En todo caso se actualizan las ba-



ses de cotización según el índice de precios al consumo (IPC), excepto las 24 primeras.

La Ley establece especialidades respecto de la Invalidez derivada de accidente no laboral.

— Cobertura de lagunas en la cotización

Para los trabajadores por cuenta ajena, si en el cómputo de tiempo de

cotización apareciesen meses en los que no hubiera habido obligación de cotizar (por ejemplo, por haber estado el trabajador con permiso sin sueldo), se completarán dichas lagunas con la base mínima vigente en cada momento para trabajadores mayores de 18 años.

— Período transitorio

El nuevo período de carencia (mí-

nimo de cotización) que la Ley 26/1985 establece para la pensión de jubilación no es exigible de modo inmediato, sino que se implanta de modo gradual.

Para los trabajadores por cuenta ajena se suma al mínimo exigido antes (diez años), la mitad del tiempo transcurrido desde la entrada en vigor de la Ley (1 de agosto de 1985) y la del hecho causante de la jubilación.

Para los trabajadores por cuenta propia, si en dicha fecha tenían cumplidos los 60 años de edad, al período anterior de 10 años se le suma el tiempo que falta para cumplir los 65 años.

A los que soliciten la pensión de jubilación sin encontrarse en alta o situación asimilada, se les exigirá desde el inicio el período mínimo de cotización de 15 años.

— Garantía de revalorización anual

Las pensiones reconocidas con arreglo a la Ley 26/1985 se revalorizarán al comienzo de cada año, de acuerdo con el Índice de Precios al Consumo previsto.

— Posibilidad de optar entre la legislación anterior y la actual para la pensión de Jubilación

Los trabajadores que, reuniendo todos los requisitos para obtener el reconocimiento del derecho a pensión de Jubilación (edad, período de cotización, etc.), no lo hubieran ejercitado en 1.º de agosto de 1985, podrán acogerse a la legislación anterior a la Ley 26/1985 para obtener la pensión en las condiciones y cuantía a que hubieran tenido derecho.

Aquellos trabajadores que tuvieran reconocidas antes de 1.º de agosto de 1985 ayudas equivalentes a jubilación anticipada, al amparo de planes de reconversión y programas de la extinguida Unidad Administradora del Fondo Nacional de Protección al Trabajo o de determinados programas de apoyo al empleo, también pueden optar entre la legislación anterior y la Ley 26/85.

La misma garantía de opción tienen los trabajadores comprendidos en planes de reconversión aprobados antes de la entrada en vigor de dicha Ley 26/85 aunque en 1.º de agosto de 1985 no hubieran solicitado aún la ayuda equivalente a jubilación anticipada. ■

ACCION PROTECTORA DEL REGIMEN ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

Prestaciones derivadas de muerte y supervivencia

Quiénes pueden obtenerlas y requisitos

CAUSANTES:

— Trabajadores en alta o asimilada con 500 días de cotización dentro de los cinco últimos años, excepto en caso de accidente o enfermedad profesional.

— Pensionistas por jubilación, invalidez o perceptores de prestaciones periódicas.

BENEFICIARIOS Y REQUISITOS:

— **Auxilio por defunción:** Cualquier persona que haya soportado los gastos de sepelio. Presunción a favor de los familiares.

— **Pensión de viudedad:** Vínculo matrimonial, separación o divorcio.

— **Pensión de orfandad:** Hijos menores de dieciocho años o incapacitados.

— **Pensión en favor de familiares:** Nietos, hermanos, madre y abuelos.

Hijas o hermanas de pensionistas de jubilación o invalidez, mayores de cuarenta y cinco años, que sean solteras o viudas y que hayan convivido a cargo del causante.

— **Subsidios temporales favor familiares:** Hijos o hermanos de dieciocho años solteros o viudos.

CONTENIDO:

— Auxilio por defunción: hasta 5.000 pesetas como máximo.

— Pensiones de viudedad, orfandad, favor familiares.

— Subsidio temporal en favor de familiares.

— La cuantía de las pensiones y subsidios depende de:

a) **Base reguladora:** Cociente de dividir por 28 la suma de las bases de cotización del causante de veinticuatro meses consecutivos elegidos dentro de los siete últimos años.

b) **Porcentaje:**

— **Viudedad:** 45 por 100 de la base reguladora.

— **Orfandad y favor familiares:** 20 por 100 por cada beneficiario con el tope del 100 por 100 de la base reguladora.

— **Orfandad absoluta:** La pensión de viudedad se reparte a prorrato entre los huérfanos o entre los beneficiarios de «favor familiares» si no quedase viuda ni huérfanos.

— **Subsidio temporal:** 20 por 100 durante doce meses como máximo.

EFFECTIVIDAD:

— El día siguiente al del hecho causante. Si procede de pasivo, el día primero del mes siguiente al hecho causante.

EXTINCION:

— Cuando se dejen de reunir los requisitos exigidos para ser beneficiarios.

— Adquirir estado matrimonial o religioso.

— Declaración en sentencia de culpabilidad en la muerte del causante.

LEY 26/85:

No ha modificado la normativa anterior sobre estas prestaciones. Solamente de forma indirecta puede influir en la cuantía cuando el causante fuera pensionista de Jubilación o Invalidez Permanente, dada la nueva forma de cálculo de la base reguladora. ■



AHORA, MAS QUE NUNCA

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

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

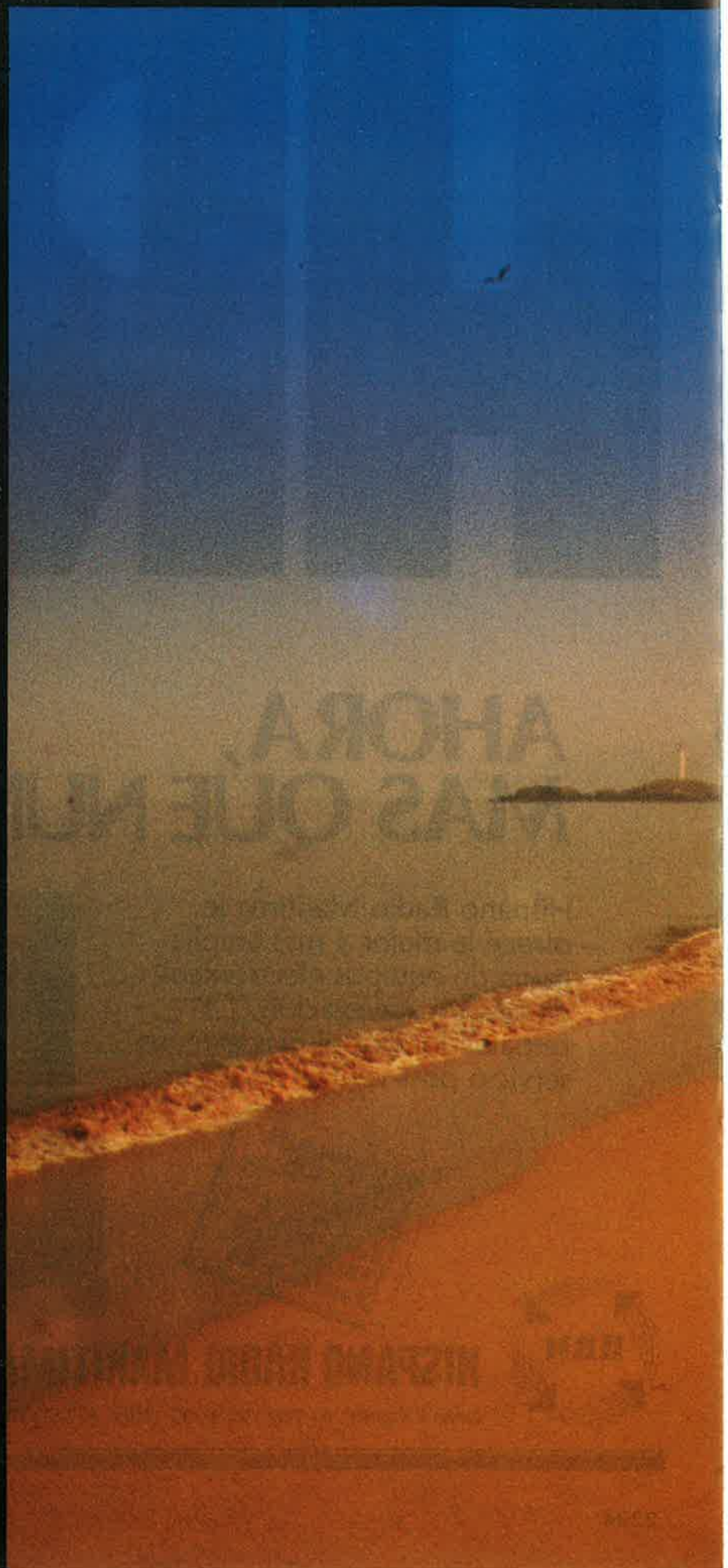
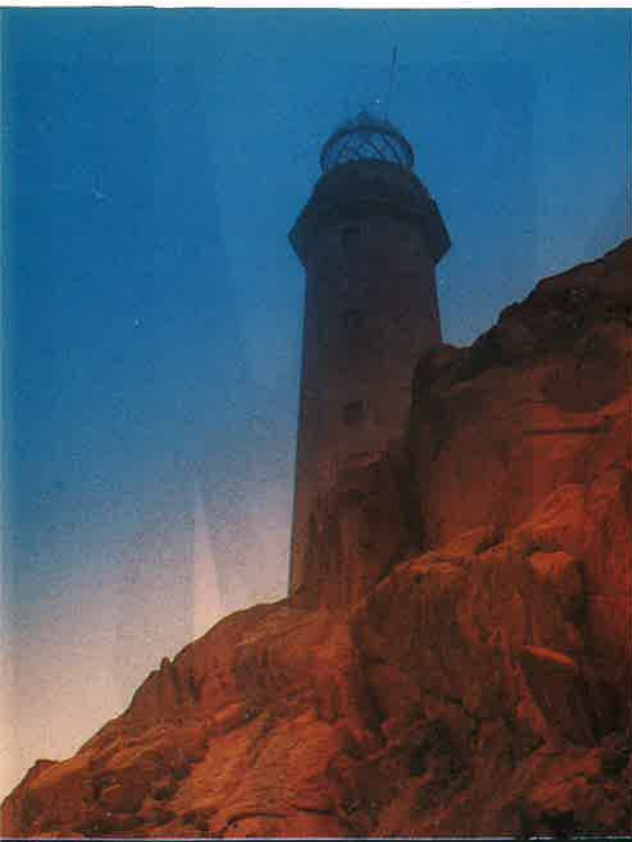


HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.


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



La «Costa de la Mue»



arte», en La Coruña



NAUFRAGIO DEL ALMA

Le viene el nombre de los innumerables naufragios que frente a ella han tenido lugar a lo largo de los siglos. De una belleza llena de contrastes, la *Costa da Morte* arrastra tras de sí extrañas leyendas. Hoy la habitan gentes valerosas y trabajadoras, en lucha permanente con un medio excepcional, pero difícil. Desde Malpica al cabo de Corrubedo, la evocación se tiñe de nostalgia.

La «Costa de la Muerte»

El aire muestra su gama, plena de matices: es el otoño que cae sobre la Costa de la Muerte, sobre la barca de la ría, sobre los hombres que preparan su nave para la nueva jornada...



EN el verano de 1974, un grupo de estudiantes de EGB, dirigido por un entusiasta maestro apellidado Baña, realizó un puñado de excursiones investigatorias por la parte del litoral gallego que se conoce con el nombre de *Costa da Morte*, o Costa de la Muerte. La investigación dio por resultado el registro de 148 naufragios durante poco más de un siglo: 533 personas muertas. Por lo demás, nada de extrañar tendría que esta relación estudiantil hubiera resultado incompleta.

En todo caso, algo sí parece que cabe deducir con escaso margen de error: no hay en el nombre de *Costa da Morte* el menor asomo de exageración: por el contrario, tiene la fuerza de una definición fría y desapasionada. Tanto más cuanto que la estadística de referencia alude a una época en la que la seguridad de la navegación había aumentado ya considerablemente.

¿Qué es, qué límites tiene la Costa de la Muerte? No hay fácil acuerdo a la hora de amojonarla. Algunos, con criterio laxo, la hacen partir desde La Coruña para concluir en las puertas de la ría de Arosa. Otros, más estrictos, prefieren tomar como límite septentrional la punta del Roncudo y de término meridional el cabo de Corrubedo. Un inconveniente funcional de este último criterio: Malpica quedaría fuera de nuestro recorrido.

Seremos, pues, permisivos en este punto, ya que el puerto de aquella villa fue uno de los que más impresión nos causó en nuestro recorrido. Tomaremos entonces a Malpica —o a la punta Cuada, si se prefiere— por frontera, para llegar a la punta del Rancudo, hasta Corme; atravesaremos la ría en que desemboca el río Allones para alcanzar Laxe; seguiremos playas y acantilados hasta toparnos con el cabo Vilán —allí cayó sobre nosotros la más espesa niebla—; dejaremos atrás Camariñas y su ría para saltar hasta Muxía; desde allí descendemos hasta el cabo Touriñana; será entonces el turno del cabo de Finisterre; vendrá a continuación el entrante de Corcubión, nuevas playas y breves puntas hasta toparnos con Muros, Noia y su ría; en fin, dejaremos atrás un amplio recorrido de playas de finísima arena para cerrar

ALMA DE GALICIA MARINERA: PARADOJAS, RESERVAS E IRONIAS



A la Costa de la Muerte aún no han llegado ni la industrialización salvaje ni el turismo desaprensivo. Tiene Galicia ahí la oportunidad de proceder a una industrialización equilibrada y un desarrollo sensato. Ojalá la aproveche.

nuestro particular mapa en el cabo de Corrubedo. Habremos dibujado así el perfil de una costa que, resulte su título cuanto de espanto se quiera, ha sido durante siglos paso obligado para la navegación, y aún seguirá siéndolo mientras la mar continúe sirviendo de camino y sustento. Y, por cierto, que no es ajena la intensidad del tránsito a la frecuencia de los siniestros: no todo ha de ser culpa de la furia de las mareas y la traición de los bajíos e islotes.

Tiene la Costa de la Muerte su **leyenda negra**. Se refiere ésta a lejanas épocas y afirma —sin aportar demasiados datos que apoyen la acusación, todo sea dicho— que las gentes de esta zona practicaban la piratería conforme a un singular sistema: colgando faroles de la cornamenta de las vacas, daban a entender a los navíos que marchaban paralelos a la costa que otros barcos seguían su curso

aún más pegados a tierra, incitándoles así a aproximarse a ésta. La estrategia terminaba con frecuencia en naufragio, y el naufragio en pillaje. Metidos en gastos truculentos, los hay que no dudan en imputar a estos **piratas de tierra** la comisión de actos de canibalismo. La leyenda se rebaja en otros casos para referirse a la acción de los llamados **playeros**: gentes especializadas en apropiarse visto y no visto de los restos de los naufragios. Tal vez algo de esto último retrate más exactamente la Historia real.

Sean cuales sean las sombras que se agazapan en el pasado, tales comportamientos resultan difícilmente encuadrables en el carácter que hoy en día exhiben quienes se asientan en esta Costa de la Muerte. La audacia y la valentía, aquellas que el general Souto transmitió a José Bopararte («Los gallegos aca-

barían por aniquilar al Ejército más poderoso»), se dan la mano con una dulzura que no teme mostrarse abiertamente. Es como si el paisaje hubiera sabido marcar las almas con sus propios contrastes paradójicos: acantilados sobrecoedores y dulcísimas playas; impresionante sol a la hora del poniente y bruma, orvalho, niebla; sed de lejanías y apego a la tierra... La gente de la Galicia marinera marcha por la vida con el corazón repleto de paradojas, reservas e ironías, sobradamente recogidas por tópicos miles. El tónico choca, empero, con ese sentimiento existencial de difícil definición que Galicia llama **saudade**. La saudade es seña de soledad consciente, de nostalgia imprecisa y anhelante; una maraña emocional teñida de ansias de huir del desamparo de la vida. García-Sabell la llama «morriña de sí mismo». Ante ese estado



La «Costa de la Muerte»



Pasaron ya las épocas en que naufragar era aquí cosa frecuente. Hoy en día, la Costa de la Muerte es ya Costa de la Vida. De una vida, eso sí, difícil y laboriosa, en la que no escasean las dificultades.

«VIVIR NO TIENE IMPORTANCIA; NAVEGAR SÍ»

de ánimo sideral y errante, el lugar común se queda inerte. Tanto más cuando la mirada es exterior a su sentir.

«En suma, no tengo para expresar mi vida sino mi muerte», escribió el poeta peruano César Vallejo. Un tanto así parecen vivir las poblaciones de esta costa, en permanente lucha contra la hostilidad del medio. De esta lucha ha surgido una filosofía de la vida para la cual, como en los versos del peruano forjador de lengua, es la muerte el contrapunto permanente: muerte-mar, muerte-ocaso, muerte-lejanía; pero, a la vez, la vida como centro: porque del mar se regresa; porque el sol vuelve a arrancar su andadura desde el fondo de los montes; porque se come, se ama, se convive, se sueña.

Tuvimos la fortuna de recorrer la Costa de la Muerte en un septiembre que todos han dado por excepcional. El aire nos mostró su gama, plena de ma-

tices. Y así vimos el faro de Vilán —antes lo comentaba— rodeado de espesa niebla; y en Touriñán nos topamos con caballos salvajes envueltos en la luz algodonosa del amanecer; y asistimos al duro, durísimo oficio de la recogida del berberecho en largas y suaves playas, el mar envolviéndolas en tenue bruma; y encontramos arenas desiertas, en las que sólo las gaviotas ponían contrapunto sonoro a diminutas olas de espuma plateadas; y vagamos por la costa puerto a puerto, deteniéndonos ante las máquinas que elevaban nuevos muelles, y frente a las vacías lonjas del mediodía, sombreadas por un sol otoñal y solidario; y vimos pescadores que bregaban para dejar la nave a punto, y mujeres reparando redes con experta mano...

Me impresionó particularmente la melancolía del puerto de Malpica, solitario a la hora de la comida, convertido en nido de gaviotas:

las nasas amontonadas, torres de cajas apiladas frente a la lonja. Una luz plácida destacaba los perfiles de cada objeto, como para subrayarlos. El lugar parecía compuesto para la evocación y hasta moverse daba miedo: era un instante frágil de belleza infinita temblando entre los dedos: la vida y la muerte una vez más en armonía. La marea, bajísima, dejaba al aire la desnudez de las rocas, de un verde intenso y puro.

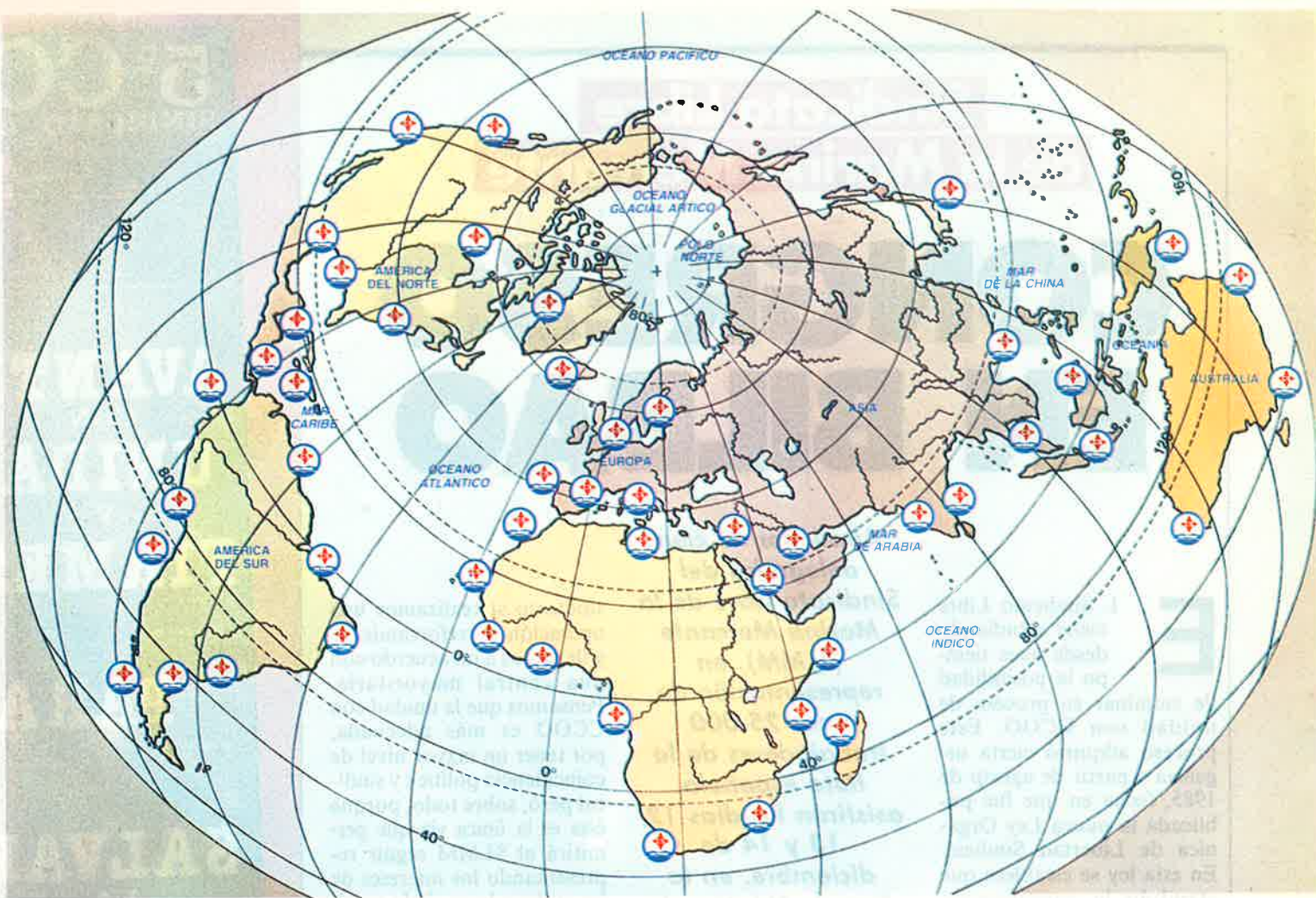
Vicente Tofiño describió minuciosamente esta costa en 1789. Es sorprendente lo poco que ha envejecido su testimonio. Y es que a la Costa de la Muerte aún no ha llegado —y quiera el cielo que nunca lo haga— ni

menos estremecedores para el foráneo.

De entre los muchos a los que he tenido acceso durante mi visita a la Costa de la Muerte, uno hubo que me impresionó de manera muy particular, y no por el número de sus víctimas. Ocurrió en Laxe en diciembre de 1830. Fue la goleta «Adelaida», de Bristol, que navegaba rumbo a las Antillas, la que vino a hundirse en Laxe por culpa del viento y la baja del mar. El capitán, William Dovell, resultó superviviente único. Pereció el resto de la tripulación y, con ella, la esposa y el hijo del capitán, cuyos cuerpos aparecieron, fuertemente abrazados, en la playa. Frances y William Dovell Jr. fueron enterrados por el capitán desconsolado junto al atrio de la Iglesia de la Atalaya de Laxe. Allí colocó una lápida con un largo y sentido texto en castellano que daba cuenta del luctuoso suceso. Mr. Dovell permaneció durante largo tiempo en Laxe, yendo diariamente a orar ante la tumba de su perdida familia. Y cuenta la tradición oral que Don Guillermo —como él mismo se hizo llamar— acudía luego todos los años hasta el lugar en que reposaban los restos de los suyos para dejarles el testimonio de una oración. William Dovell era, qué duda cabe, un marino.

La que durante siglos alimentó su mortal título es hoy ya, para la mayoría, Costa de la Vida. La mar sigue siendo peligroso tajo para la labor de marinos y pescadores. La ciencia ha ido dotando a la costa, sin embargo, de señales suficientes, y las cartas de navegar aportan cuanto detalle hace falta para eludir escollos y tenerse a salvo. Lo que la ciencia no ha borrado, por fortuna, es la soberbia belleza del sitio. quede incólume por los siglos y los siglos.

Texto: Javier ORTIZ
Fotos: Antonio GIRBES



C.S. EN LOS SIETE MARES.

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

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

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

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

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

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

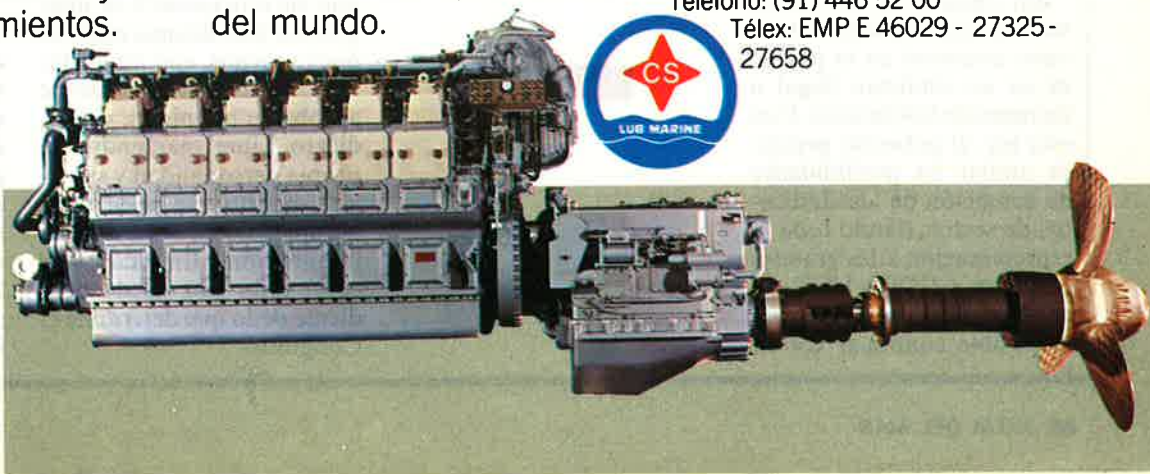
C.S. ofrece, gustosamente, la mejor, allí donde se encuentren. No importa dónde ni cuándo.

Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3
Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-27658



309
TSL

INTERNARCO

Es un producto



Sindicato Libre
de la Marina Mercante

CONGRESO EN BILBAO

El Sindicato Libre viene estudiando desde hace tiempo la posibilidad de culminar su proceso de unidad con CCOO. Este proceso adquirió cierta urgencia a partir de agosto de 1985, fecha en que fue publicada la nueva Ley Orgánica de Libertad Sindical. En esta ley se establece que «tendrán la consideración de sindicatos más representativos a nivel estatal, los que acrediten una especial audiencia, expresada en la obtención en dicho ámbito del 10 por 100 o más del total de delegados de personal, de los miembros de los comités de empresa y de los correspondientes órganos de las Administraciones Públicas». «La mayor representatividad sindical reconocida a determinados sindicatos —añade la ley— les confiere una singular posición jurídica a efectos tanto de participación institucional como de acción sindical».

En opinión de un portavoz del SLMM, la nueva ley «nos convierte en la práctica en un sindicato ilegal o meramente testimonial. Con esta ley, el gobierno pretende anular las posibilidades de actuación de los sindicatos de sector, dando toda la representación a las grandes centrales, CCOO y UGT. Es evidente, por tanto, que sólo es posible continuar con el

Alrededor de cien delegados del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), en representación de unos 25.000 trabajadores de la flota española, asistirán los días 12, 13 y 14 de diciembre, en la Escuela Náutica de Bilbao, al V Congreso del Sindicato. Bajo el lema «Salvar la Flota», los delegados debatirán tres ponencias que constituyen el eje central del Congreso. Otro punto clave se referirá a la posible integración del SLMM en la Confederación de CCOO.

sindicato si realizamos una operación de reforzamiento y llegamos a un acuerdo con una central mayoritaria. Pensamos que la unidad con CCOO es más adecuada, por tener un mayor nivel de coincidencia política y sindical pero, sobre todo, porque ésta es la única vía que permitirá al SLMM seguir representando los intereses de los trabajadores de la marina mercante».

Por otra parte, representantes de la Confederación del Mar de CCOO han manifestado a HOJA DEL MAR que prefieren «no aventurar posibles conclusiones sobre el Congreso», porque «cualquier opinión al respecto podría parecer una ingerencia en asuntos exclusivos del Sindicato Libre. En principio, claro está, toda iniciativa que refuerce la unidad del movimiento obrero nos parece positiva».

Después de un largo período de encuentros entre los dos sindicatos, parece que las reticencias a la integración han desaparecido o, por lo menos, son minoritarias. No obstante, en caso de aprobarse la unidad, el Sindicato Libre mantendrá su propia personalidad y sus siglas, puesto que no se trata de una fusión, sino de una integración. En cualquier caso, todo ello queda pendiente de lo que determine el Congreso.



La Ejecutiva saliente, compuesta por dos secretarios generales (Andoni Le-certúa y Jon Murueta) y por un Comité estatal integrado por representantes de trece puertos y de la estructura de tierra de Madrid, propondrá una ampliación de la misma. Si el Congreso lo acepta, la nueva Ejecutiva estaría formada por una secretaría ge-

CONGRESO DEL DE LA MARINA MERCANTE



SLMM

12, 13 y 14 de Diciembre 1985

neral colegiada compuesta por seis miembros, es decir, seis secretarios generales, además del Comité estatal, equivalente al que existe en la actualidad.

Tres ponencias básicas centrarán los debates del Congreso. La primera, «Características de la Marina Mercante española dentro del marco internacional y sus

pautas de funcionamiento», será presentada por dos miembros del Comité estatal, Santiago Pons y Francisco Pozo. En ella se destaca que la situación de crisis y estancamiento de la Marina Mercante se debe principalmente a la existencia y desarrollo espectacular de las banderas de conveniencia, «verdadero cáncer de la

mar, que favorece a las multinacionales del sector, impidiendo la evolución de las flotas nacionales y tirando abajo los salarios y el empleo». En segundo lugar resalta «la falta de una política legislativa en lo socio-económico a medio, y sobre todo, largo plazo que, concretada en un plan de flota, ordene el actual caos de la Marina Mercante, poniendo fin a las especulaciones (financiación privada, proteccionismo, etcétera) de los armadores».

La segunda ponencia será defendida por varios miembros del Comité estatal. Su título general es «Política sindical y acción reivindicativa». Esta ponencia analiza la situación actual del sector y la posición de la Administración en sus diferentes ámbitos de competencia. También se pasará revista a la posición de la patronal y de otros sindicatos. En el apartado Acción Reivindicativa señala que «el SLMM se encuentra con el problema de

presente y futuro del sindicalismo en la Marina Mercante», correrá a cargo de los dos secretarios generales salientes. En esta ponencia plantean la propia existencia y la consolidación del SLMM como un sindicato participativo, y resaltan la importancia de contar con formas organizativas que lo hagan posible. «No basta con decir que el SLMM es el modelo sindical más adecuado a una situación de crisis como la actual. Es también necesario probar que el SLMM es un sindicato posible, con garantías de futuro, capaz de hacer frente con éxito a todos los peligros y limitaciones que se oponen a su propia existencia. Sería lamentable que por análisis incorrectos de la realidad sindical de nuestro país o por razones partidistas, echásemos por la borda todo el patrimonio de lucha, de experiencia y de organización unitaria que los marinos mercantes hemos acumulado en el SLMM durante

estos últimos diez años.»

«Las 'banderas de conveniencia' son un verdadero cáncer para el sector. Favorecen a las grandes multinacionales, boicotean las flotas nacionales y echan por tierra los salarios y el empleo.»

En el transcurso del Congreso se debatirán también algunas otras resoluciones de interés, relativas a seguridad en el trabajo, ecología en la mar, la OTAN y los marinos, el Polisario y Centroa-

tener que combinar la lucha por la mejora de las condiciones de trabajo, hasta equipararlas, como mínimo, a las de tierra y desarrollar una política de defensa y creación de empleo en el sector. Incrementar las vacaciones, luchar contra la Ley Penal y Disciplinaria, lograr un acuerdo sustancial de los salarios y obtener unos derechos sindicales básicos son los principios hacia los que está dirigida nuestra Acción Social».

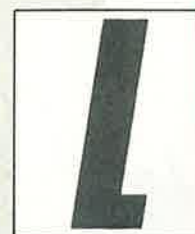
La presentación de la tercera ponencia, «Pasado,

mérica.

Asistirán al Congreso, en calidad de invitados, representantes de los sindicatos CCOO, LAB, INTG y SU. Además se espera la asistencia de dirigentes sindicales de Francia, Italia, Grecia, Portugal y de algunos países del Este europeo.

Al acto de clausura, que tendrá lugar el sábado 14, está invitado el secretario general de CCOO, Marcelino Camacho. Posteriormente se celebrará una fiesta en un local público de la capital vizcaína. ■

Concha H. CARAZO



LA Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha solicitado al Gobierno la adopción de medidas urgentes para asegurar la supervivencia y continuidad de la flota mer-

cante, dada la fuerte crisis que ésta viene atravesando durante los últimos años, y que se ha traducido en la quiebra de numerosas compañías y en la atomización progresiva de la propiedad.

Según ha puesto de manifiesto el director general de ANAVE, Fernando Casas, en el último año han desaparecido 20 empresas y se ha perdido un millón de toneladas en bruto, lo que situará la capacidad total de la flota mercante española a finales de año en nueve millones de toneladas, cuando en 1978 era de trece millones.

La crisis del sector viene determinada, en parte, por el escaso porcentaje que la flota acapara (actualmente, un 42 por 100) del total de importaciones transportadas por vía marítima. La Asociación de Navieros Españoles calcula que será necesario subvencionar los fletes en un 20 por 100, para poder compensar la desventaja que representa la obligación de comprar, asegurar y reparar los buques en España, condiciones que reducen su competitividad a escala internacional.

A esta crisis hay que añadir las repercusiones del ingreso del Estado español en la Comunidad Económica Europea. Aunque España no se verá obligada a modificar a corto plazo su política de transporte marítimo dentro de la CEE y se mantendrán, en consecuencia, los transportes de crudo, cereales y carbón en buques españoles, las

EL DIAGNOSTICO

SIS DE LA MARINA MERCANTE

A finales del pasado mes de octubre, y con el patrocinio de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), se celebraron en El Escorial (Madrid) las III Jornadas de Marina Mercante y Transporte Marítimo. A lo largo de estas jornadas, los navieros españoles hicieron un detenido repaso de los problemas del sector y presentaron sus reivindicaciones más urgentes. El objetivo es, en todos los casos, el mismo: mejorar el nivel de competitividad de las diferentes flotas. Un objetivo que consideran imposible sin la protección de la Administración pública.



Juan María Gómez de Mariaca, presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).



Fernando Casas, director general de ANAVE.

empresas navieras saben que su supervivencia pasa por el logro de un buen nivel de competitividad. Las dificultades en este terreno vienen determinadas por la existencia de diversos constreñimientos legales que obligan a utilizar recursos locales en la construcción e imponen seguros, pertrechos, etc., a precios superiores a los internacionales.

Según los armadores, la negociación que el Estado español ha realizado con la CEE, sobre desarme de contingentes y aranceles para buques y equipos, ha conseguido mantener unos contingentes muy pequeños para las importaciones de fuera de la Comunidad. Por otra parte, se ha negociado una adaptación en el campo de los seguros me-

dante un período transitorio de seis años. Todo ello, según ANAVE, supondrá en la práctica el mantenimiento de las dificultades existentes para el acceso al mercado internacional e, incluso, al comunitario, hasta el comienzo de la década de los noventa, en lo que se refiere a la adquisición de recursos para la flota. Por ello —dicen—, el proceso de

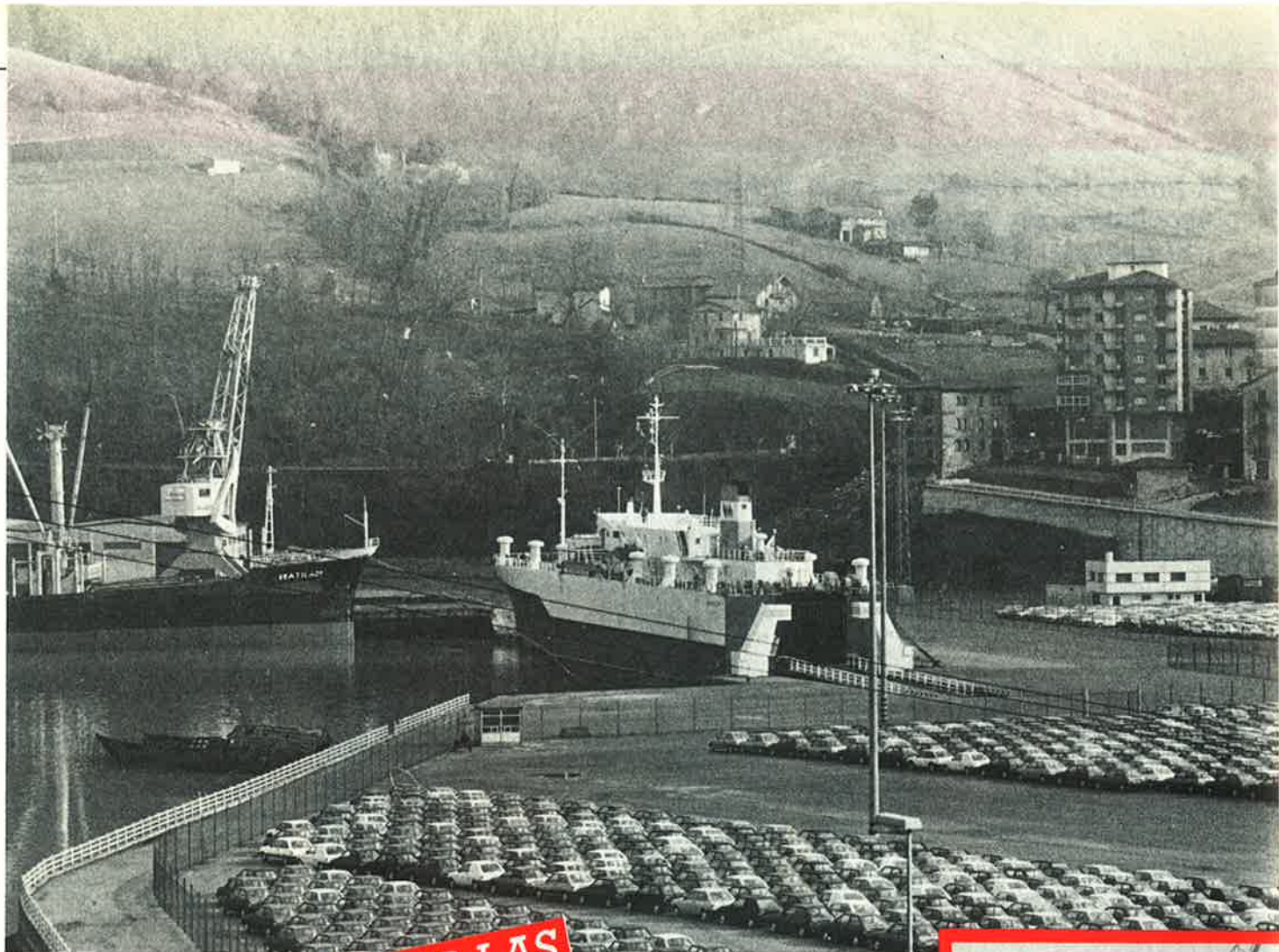
consecución de esa competitividad será lento.

Apoyándose en este análisis, el presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Juan María Gómez de Mariaca, ha propuesto en el transcurso de las III Jornadas de Marina Mercante y Transporte Marítimo, que se celebraron a finales de octubre en El Escorial (Madrid), una serie de medidas urgentes, considerando que las que ha tomado hasta ahora el Gobierno (como la Creación de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo y el comienzo del estudio del Plan de Flota) son insuficientes. Según él, se necesitan otras a más corto plazo.

Entre las medidas propuestas, algunas recibieron especial realce: el apoyo oficial de cara a mejorar la participación del pabellón español en los tráficos de importación y exportación, y entre terceros países; la consecución de un acuerdo entre las empresas navieras y las entidades financieras, en particular el Banco de Crédito Industrial (BCI), que permita encontrar una vía aceptable de solución a las obligaciones correspondientes a 1986 y la consolidación financiera de las empresas, mediante un reescalonamiento de la deuda, a largo plazo, que permita la continuidad estable de las mismas.

Aparte de estas medidas reclamadas como urgentes, el sector naviero considera que, a más largo plazo, la política marítima deberá tener en cuenta dos vertientes más: la adaptación de la oferta disponible de flota a las necesidades de transporte a medio y largo plazo, y el logro de costes competitivos, para hacer frente a la rivalidad de las navieras de otros países. Sobre el primer aspecto, los navieros han solicitado el estable-

DE LOS NAVIEROS



ABRIR LAS PUERTAS DEL MAR

cimiento de medidas de estímulo al desguace, que se estima que va a llegar en el presente año al 7 por 100 de la flota en servicio; la flexibilidad en la exportación de unidades sin interés en nuestro mercado, dado que no serán competitivas en el futuro en un marco de explotación exigente y costoso como el español, pero pueden ser útiles en los que se denominan «puertos de conveniencia», y un mayor rigor en la incorporación a la flota de nuevas unidades, para evitar una construcción especulativa que pueda desequilibrar la estabilización del mercado.

También de cara a mejorar su situación, los armadores han solicitado obtener los combustibles a precios internacionales en los puertos españoles, y que ello se haga extensivo al tráfico de cabotaje. En la actualidad, estos precios son hasta un 35 por 100 superiores a los que rigen en el mercado internacional.

En respuesta a estas peticiones, el ministro de Trans-

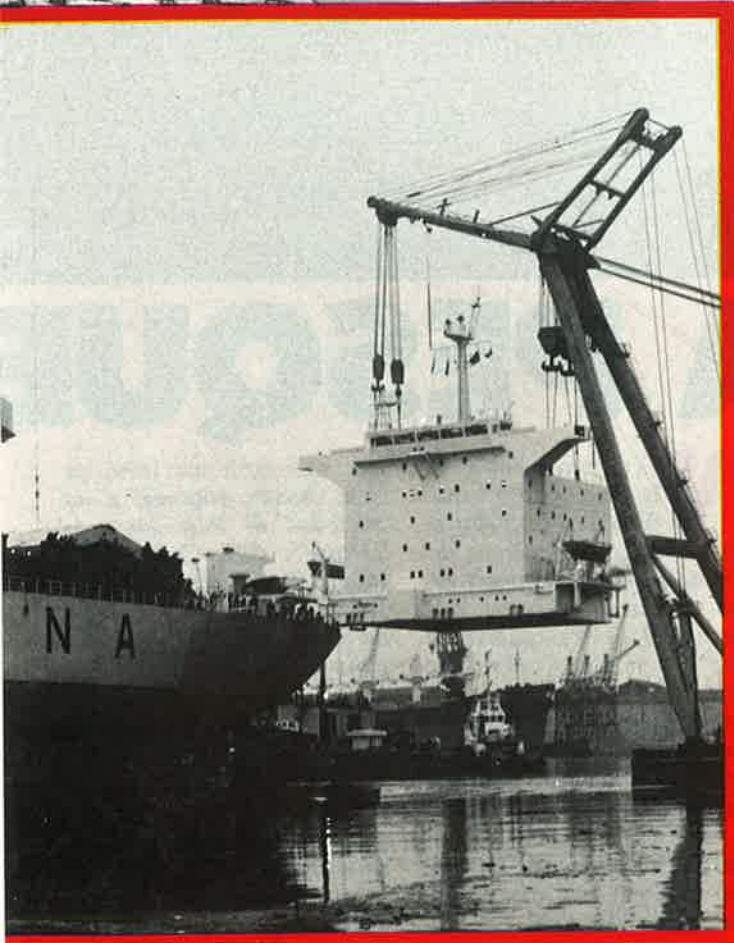
La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) reclama de la Administración pública medidas urgentes para favorecer el despegue de una situación crítica que ha atenzado al sector durante los últimos años.

portes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero, que clausuró estas Jornadas, afirmó que su Ministerio está adoptando desde el principio de la legislatura una serie de medidas que han coadyuvado notablemente a la pervivencia del sector —al que reconocen estar dando muestras de gran profesionalidad y seriedad

para afrontar la crisis— y a mejorar la situación, dentro de un mercado en declive. Recordó el ministro que las líneas de actuación ministerial apuntan, por un lado, al apoyo a la Marina Mercante y, por otro, a la elaboración del Plan de Flota, que será presentado oficialmente a mediados del próximo mes de diciembre.

En cuanto a las medidas de apoyo, el ministro afirmó que van a seguir aplicándose, porque el objetivo es que la flota mercante se mantenga e, incluso, que recupere su posición en los diferentes tráficos. Tras resaltar las características del transporte marítimo, con un nivel de fletes muy internacionalizado, muy liberalizado y que funciona en régimen de libre mercado, el ministro Abel Caballero dijo que «nuestra pretensión, a la hora del establecimiento de una política económica para la Marina Mercante, es la de favorecer su desenvolvimiento en ese mercado, lo que implica continuar la política que





se está desarrollando desde la Dirección General de la Marina Mercante y desde el Ministerio. Apoyaremos que el sector se oriente hacia aquellos tráficos y aquellos tipos de líneas que parecen mostrarse más rentables y en los que tenemos más capacidad competitiva».

Al margen del capítulo reivindicativo, las III Jornadas de Marina Mercante y Transporte Marítimo alcanzaron una serie de conclusiones específicas sobre los distintos tráficos, que ayudan a conocer el estado real en que se encuentra el sector. La Comisión de buques-tanque para transporte de crudo, determinó que la situación de crisis sostenida del mercado internacional hace que el ritmo de desguace vaya a mantenerse en niveles muy elevados, por lo que estima conveniente establecer un esquema de incentivos al desguace de las unidades inadecuadas y obsoletas, para favorecer la renovación de la flota petrolera.

Actualmente, esta flota está compuesta por 27 buques, con un total de 4,7 millones de TPM. A pesar de la reducción sufrida por esta flota, que en 1978 disponía de 9,7 millones de TPM, se calcula que sigue habiendo un excedente respecto de la demanda actual de 350.000 TPM.

Por su parte, la Comisión de buques TRAMP de carga seca mayores de 16.000 toneladas destacó la falta de ocupación estable de esta flota en los tráficos de importación, motivada por la abundancia de las cosechas domésticas de cereales en los últimos años. Por ello —señalaron— se hace preciso instrumentar planes de transporte, hasta ahora inexistentes, que permitan una participación equilibrada y estable de la flota en la importación de estos productos. Actualmente esta flota está integrada por 41 buques, con un total de 1,9 millones de TPM.

Las cifras de la flota de carga seca de buques menores de 16.000 TPM son mucho mayores, ya que existen 177 unidades, con un total de 837.000 TPM, agrupadas en 77 empresas. Su principal actividad se desarrolla en los

tráficos exteriores. La actividad de cabotaje representa solamente un 15 por 100 del total. La depresión del mercado internacional de fletes afecta de modo especial a los niveles de ingresos de esta flota y a sus posibilidades de atender las obligaciones financieras contraídas en razón de créditos. A ello se une —dice ANAVE— la falta de apoyo para el transporte de las mercancías españolas destinadas al comercio exterior.

Para paliar esto, los armadores han propuesto, entre otras soluciones, fomentar la utilización del pabellón español en las importaciones y exportaciones, y principalmente en aquellas controladas por el Estado. En lo que se refiere a los costes, este sector de la flota es especialmente sensible a los generados por el capítulo dedicado a tripulación. ANAVE reclama la urgente adaptación de los niveles de cuadros mínimos a lo que es norma en los países del entorno económico en el que se desenvuelve la flota.

Finalmente, la Comisión que se ocupó de las líneas regulares, integradas por 60 empresas, con casi 200 buques y un total de 735.000 TPM, denunció la a su juicio competencia desleal de algunos pabellones que, bien por razones políticas, bien para la captación de nuevos mercados, presentan tarifas por debajo de los costes reales, haciendo imposible la participación de los servicios genuinamente nacionales. También en este sector de la flota las quejas van a parar a los elevados costes, especialmente portuarios y de manipulación de cargas y de combustibles, que dificultan la competitividad de la flota.

Paralelamente a la denuncia de estos problemas, la Comisión correspondiente presentó algunas propuestas de solución, como la reducción de las cargas sociales de las empresas, la supresión de la obligatoriedad de emplear a ciudadanos españoles, la adecuación de tripulaciones mínimas a los niveles internacionales y el freno a las subidas extraordinarias en las tarifas portuarias previstas para los puertos del Estado. ■



Delta del Ebro

IR «A LA PESQUE

La Encañizada es uno de los trece antiguos lagos que configuraban las albuferas del Delta del Ebro. Allí, como en La Tancada, la Platjola, La Goleta, El Canal Vell y La Alfacada, se viene realizando desde hace siglos un tipo de pesca tradicional que parece caminar hoy hacia su desaparición, de no mediar resoluciones eficaces que atajen los problemas planteados.

NO se puede hablar de la pesca en La Encañizada, o en cualquiera de los restantes lagos del Delta del Ebro, sin hacer antes una breve referencia a la Sociedad de Pescadores de Tortosa y Sant Carles de la Ràpita —«San Pedro»— puesto que son los miembros de esta sociedad los únicos que tienen derecho sobre la pesca de los lagos citados.

El reconocimiento de los derechos de pesca se estableció mediante la Carta Puebla de Tortosa, de 1149. Siete si-

glos más tarde, en 1879, un Real Decreto concedió a «la Sociedad de Pescadores de Tortosa y Sant Carles de la Ràpita el establecimiento y explotación de un gran parque de pesca y piscicultura en las albuferas del Delta del Ebro».

Los estatutos de la Sociedad «San Pedro» se aprobaron en 1882, y desde entonces se mantienen íntegramente vigentes. Los miembros de esta sociedad de pescadores son los que están inscritos en los registros de pesca de las provin-



RA»

cias marítimas de Tortosa y Sant Carles de la Ràpita.

Aun así, no todos los miembros de la sociedad van anualmente a pescar a los lagos, una vez llegado el período de captura. Se lleva a cabo un sorteo entre los socios. Cada lago cuenta con su «pesquera» y con un número determinado de asociados para llevarla a cabo. En el caso de La Encañizada, se desplazan allí una treintena de personas que, divididas en dos «camadas», trabajan alternativamente quince días cada una.

Durante los años 20, 30, 40 e incluso 50, «ir a la pesquera» era algo codiciado en el plano laboral, puesto que se obtenían ingresos elevados. El pescado era abundante y estaba bien cotizado. Con cinco meses de trabajo se obtenían ingresos como para vivir bien durante todo el año.



DESDE ANTAÑO, EL PESCADO DE SANT CARLES TIENE FAMA POR SU CALIDAD

Durante los años 20, 30 e incluso 40 y 50, «ir a la pesquera» era algo codiciado en el plano laboral, puesto que se ganaba un buen dinero. El pescado resultaba abundante y se cotizaba. Laborar los cinco meses en los lagos significaba ganar el suficiente dinero como para poder vivir tranquilamente los siete restantes meses del año.

El trabajo en el lago era duro y muy exigente, pero valía la pena. Casi nadie rechazaba la oportunidad de desplazarse a los lagos a pescar. Una vez conseguida la plaza en la «pesquera», sólo quedaba encontrar un sustituto para ocupar eventualmente el puesto que se dejaba vacante, generalmente en una barca de pesca o en un taller.

No obstante, el paisaje humano de «las pesqueras» ha sufrido profundas transformaciones con el tiempo. Jun-

Gracias al abundante plancton, los lagos del Delta del Ebro constituyen una zona ideal de pasturaje. La hasta hace unos años escasa o nula contaminación representaba un factor decisivo para la atracción de las más diversas especies piscícolas. Alimentadas con elementos de alta calidad nutritiva, éstas adquirirían un desarrollo y una calidad destacables.

to a los pescadores «de toda la vida» —cada vez más escasos— han ido apareciendo otros nuevos, empujados hacia esta actividad por sus difíciles situaciones laborales o económicas.

Los lagos del Delta del Ebro se caracterizan por su escasa profundidad y por estar rodeados de juncos y arrozales, principalmente.

Los pescadores emplean en su trabajo las llamadas «puntonas»: embarcaciones de quilla plana, idóneas para este tipo de medio. Para desplazarse, se valen de la fuerza de los remos y de la ayuda que desde proa presta un marino provisto de una percha. La percha es una especie de pértiga que el marinero hunde en el fondo del lago y con la que

empuja y en parte dirige la embarcación.

La propia Sociedad encarga a los carpinteros de ribera de la zona la fabricación de las «puntonas», que se conservan de su propiedad.

Varios son los tipos de pesca que se practican en estos lagos: de cerco, de palangre, con nasas y con buitrones.

Los lagos tienen un canal que comunica con el mar, por el que los peces entran en busca del rico plancton de sus aguas. Llegada la época de captura, los marinos cubren con redes las empalizadas, levantadas hace años. Las empalizadas tienen forma de embudo. Cuando los peces tratan de salir del lago, se topan con las paredes del embudo que les conducen a la boca del mismo, y allí son atrapados. Los peces son encerrados, aunque no muertos, en el mismo lago. Los compradores se acercan y



adquieren las cantidades de peces deseadas, que son extraídos entonces de las aguas —nunca mejor dicho— «vivos y coleando». De este modo, el pescado se conserva auténticamente fresco hasta el momento mismo de su venta.

Las capturas principales que se llevan a cabo son las de anguila, de «llobarro», de «llisal», de tenca y de «muixarra». Todas estas variedades marítimas encuentran en las aguas del Delta del Ebro y sus alrededores abundante plancton. De ahí que las albuferas del Delta sean lugares privilegiados para la crianza y desarrollo de no pocas especies marinas.

Desde antaño, el pescado de Sant Carles de la Ràpita está considerado como de exquisita calidad y gusto. Gracias al abundante plancton, es una zona ideal de pasturaje. La hasta hace unos años esca-

sa o nula contaminación conllevaba la afluencia de especies. Estas se alimentaban con elementos no contaminados y adquirirían un desarrollo y calidad nada desdeñables.

Durante los cinco meses de pesca (en los que, como indicábamos, trabajan quince días una «camada», y luego otra otros quince, en el caso de La Encañizada), los marinos viven en lo que se ha dado en llamar «la casa». Cada lago cuenta con una de estas casas comunitarias. La casa es una dependencia grande, más larga que ancha, donde los pescadores tienen vida en común. Duermen sobre colchones de goma-espuma instalados sobre una hilera continua de literas. Comen de la misma fuente: los tradicionalmente denominados «peroles». Y todos trabajan por el bien común; para sacarle el mayor fruto a la «pesquera».

«A veces es una relación difícil. Somos quince hombres, con nuestras cosas y nuestras puñetas. Pero siempre se trata de que la convivencia sea relajada y lo más distraída posible», comenta uno de los marineros, de aspecto fuerte, curtido por el sol, el sudor y el viento.

Un patrón de «camada» da las órdenes pertinentes y distribuye las «faenas» entre los hombres. Un cocinero permanente se encarga de lo referente a la alimentación: éste, al acercarse la hora de comer, requiere generalmente la ayuda de dos o tres compañeros, ya sea para pelar patatas o limpiar el pescado. Las faenas que se llevan a cabo son diversas: pescar desde las puntonas, con red de cerco o con palangre, limpiar las orillas de los lagos de cañas y juncos o las redes de las empalizadas, etcétera.

Anualmente, antes de iniciar la «pesquera» propiamente dicha, los pescadores se calzan las botas de agua y se dedican a limpiar los bordes del lago. Constantemente las cañas y juncos ganan terreno al lago, se van extendiendo y desecándolo. Para evitar lo que a la postre sería la total desaparición de los lagos, a los marinos no les queda otra solución que limpiar sus márgenes constantemente. El trabajo es arduo, puesto que generalmente se trabaja sobre un terreno fangoso.

Y es duro. Cuando sopla Norte, el río baja revuelto y cargado de matojos, con lo que se embozan las redes de la empalizada. «Es muy cansado estar a las tres de la mañana, con fango hasta las rodillas y con agua hasta el pecho, limpiando las redes», comenta un pescador, con una gruesa gorra de lana calada hasta las orejas. «Entre el agua y el viento, el frío que pasas te cala hasta los mismísimos huesos.» Otro, con una amplia sonrisa, refiriéndose a la vida que mantienen en la casa y en la «pesquera», dice: «Esto es como volver a la 'mili'. Aquí tienes que hacértelo tú todo, desde cocinar, hasta limpiar: todo.» La camaradería entre ellos es patente e impregna el ambiente.

Gracias a ella, es posible la convivencia durante los laboriosos quince días que dura la «camada»: el grupo se transforma en un equipo comprometido.

La pesca en La Encañizada y en los lagos vecinos se enfrenta con una problemática que exige soluciones eficaces. La contaminación que arrastra el Ebro deteriora el medio acuático en el que se alimentan las especies marinas. Ello se ve agravado por el empleo de pesticidas y fumigantes en los campos de cultivo que circundan los lagos. De la alteración del medio solamente se desprende una consecuencia lógica: en La Encañizada y en los restantes lagos se pesca menos y las capturas registran un peso inferior al de épocas anteriores.

La progresiva extensión de



«Esto es como volver a la 'mili'. Aquí tienes que hacértelo todo tú. Desde cocinar hasta limpiar: todo.» Tanto en la barraca que sirve de vivienda como en la pesquera, la camaradería entre los trabajadores es patente e impregna todos sus actos.



los arrozales, con la inevitable desecación de los lagos, es otro factor influyente. Los pleitos entre la Sociedad «San Pedro» y los agricultores están a la orden del día.

En la actualidad, únicamente se pesca en tres lagos: La Encañizada, Canal Vell y La Tancada. La desaparición de estos lagos supondría un crimen ecológico de dimensiones irreparables. En las albuferas del Delta del Ebro se dan cita anual diversas especies de ánades, flamencos y otras especies que ya no volverían. Quedarían sin trabajo bastantes pescadores de la zona. (En la escasa afluencia actual a las «pesqueras» influye notablemente la circunstancia de que muchos prefieren conservar su empleo, aunque no esté tan bien remunerado, antes que dejarlo temporalmente y arriesgarse a no recuperarlo más tarde).

Quizá el problema más grave estribé en el mismo planteamiento que se hace de la situación: No se dan planes tendentes a potenciar la crianza y desarrollo de las especies marinas de los lagos. Algunos pescadores se suman a la indiferencia: «Siempre hubo pescado en La Encañizada y, si un buen día se acaba, pues se acabó.» Pocos son, aparentemente, los que tienen conciencia de lo que puede significar la desaparición del pescado de los lagos y de la misma actividad pesquera.

Frente al desinterés de los agricultores y de no pocos pescadores (a los unos porque les interesa la tierra para cultivar y a los otros porque «cuando no haya pescado dejaremos de pescar»), valdría la pena buscar soluciones. Soluciones como la posibilidad de que sea el Estado el que asuma la tarea de mantener la riqueza de los lagos y de organizar formas alternativas de explotación, tendentes a la conservación y mejora de las especies del Delta del Ebro.

Texto:
Juan Carlos VAZQUEZ
y Carles TARGA
Fotos: Lluís Maria Castellà

VIVIR DEL MAR,



EN CIFRAS

E

L 58 por 100 de los hombres y el 77 por 100 de las mujeres de las familias pescadoras desearían que sus hijos no fueran continuadores de la tradición laboral familiar. Pero el 74 por 100 de los pescadores espera y aspira a continuar trabajando en el mar. Estos y otros muchos datos sobre la realidad material y espiritual de las comunidades pescadoras se desprenden de una amplia encuesta, realizada a finales del pasado año bajo la dirección de dos expertos sociólogos de la Universidad Complutense de Madrid: Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi.

La palabra más repetida: crisis

ASI como los estudios económicos y técnicos sobre el mundo de la pesca han comenzado a proliferar en los últimos tiempos, son en cambio todavía muy escasas las investigaciones referidas a los problemas sociales del entorno pesquero, tomados en su especificidad. De ahí el doble interés que presenta el trabajo realizado por Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, catedrático de Sociología y profesor titular de la misma disciplina, respectivamente, de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense de Madrid. Se trata de un valioso estudio sobre la situación social de los pescadores españoles, cuya presentación, a cargo de los propios autores, ha sido publicada recientemente en la *Revista de Estudios Agro-Sociales* (1).

Efectuado por encargo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través del Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, el estudio se basa en una encuesta realizada a finales de 1984 entre diversas comunidades pesqueras de Pontevedra y Huelva y apunta a una definición tanto de los problemas sociales realmente existentes como del modo en que esos problemas son vividos por las comunidades pesqueras.

El objetivo era ambicioso y difícil. García Ferrando y Montero debieron empezar por hacer una amplia disección de la realidad pesquera española, como única vía para poder escoger una muestra que no por limitada perdiera el valor imprescindible de la representatividad.

Al encarar esa primera labor, los sociólogos, apoyándose en los estudios técnicos y socio-económicos disponibles, realizaron diversas clasificaciones elementales. Estudiaron la actividad pesquera, conviniendo en la definición de dos sistemas económicos básicos: el industrial, propio de una estructura económica urbana, que engloba a las flotas de altura y gran altura, y el pre-industrial, rural-artesano, en el que se encuadran las flotas artesanal y de litoral. Ello les llevó a establecer la necesidad de que la muestra de población escogida abarcara de modo representativo a los colectivos humanos dedicados al trabajo en estos dos campos económicos básicos,

pues cada uno de ellos genera relaciones sociales con perfiles propios.

Estudiaron asimismo los diversos tipos de hábitat de las comunidades pesqueras españolas. De ello obtuvieron también importantes conclusiones, determinantes a la hora de la elección de la muestra. Dedujeron, en primer lugar, la conveniencia de fijar la atención en zonas geográficas en las que hubiera núcleos humanos dedicados casi exclusivamente a la actividad pesquera y con poca interferencia de condicionantes exógenos al mundo de la pesca. Esto les hizo to-

mar, como zonas idóneas, la suratlántica (costa onubense) y la noroeste (desde la ría de Ribadeo hasta la frontera portuguesa, en la provincia de Pontevedra), zonas que acaparan por sí solas el 50 por 100 de las capturas llevadas a cabo anualmente por el conjunto de la flota pesquera española. Estas zonas presentan la importante ventaja de tener tras de sí una larga y profunda tradición marinera, fundamentalísima en la configuración de sus hábitos y del conjunto de su cultura, entendida ésta en su sentido más amplio. Dentro de estas grandes zo-



nas, hubo que seleccionar poblaciones en las que estuvieran presentes simultáneamente los diferentes tipos de pesquerías, de modo que entraran en el estudio los diversos ámbitos laborales y contextos sociales registrables en el mundo pesquero, considerado globalmente. Las poblaciones así designadas fueron Isla Cristina, Punta Umbría, Ayamonte y Lepe, en Huelva, y Portonovo, Sanjenjo, La Guardia, Bayona, Marín, Redondela, Aldán y Cangas, en Pontevedra.

Se llegó entonces al momento de la selección de la muestra. Las limitaciones materiales y de tiempo forzaron a escoger una muestra relativamente reducida: 600 personas. La cifra es limitada pero, a juicio de los sociólogos autores del trabajo, suficiente para los fines pretendidos. Se entrevistó a 400 hombres y 200 mujeres, éstas para lograr una información adecuada de los problemas existentes en el terreno familiar, extremo este sobre el que los hombres suelen mostrarse peor informados y, en todo caso, menos comunicativos. El número total de encuestas se dividió por igual entre las dos zonas englobadas en el estudio de campo y, dentro de éstas, según la importancia cuantitativa de cada núcleo de población. Los tipos industrial y pre-industrial de pesca fueron abarcados también al 50 por 100. En fin, se distinguieron, dentro de la población pesquera, tres niveles sociales básicos: marineros; mecánicos y técnicos; patrones. Se planificaron las cosas de tal modo que por cada entrevista realizada a un patrón y a un mecánico o técnico hubiera dos a marineros. En fin, se dio prioridad a los hombres casados o viudos, para lograr una mayor versatilidad operativa del trabajo de encuesta.

Según los sociólogos responsables del estudio, esta conformación de la muestra **«ha permitido obtener resultados con un buen grado de representatividad de la situación social de las comunidades pesqueras».**

Hagamos, pues, un repaso de esos resultados.

¿Cómo viven las gentes dedicadas a la pesca los problemas del sector? A juzgar por sus respuestas, de un modo considerablemente angustiado, que García Ferrando y Montero Llerandi no dudan en calificar de **«percepción catastrofista».** En efecto, el 68,7 por 100 de los entrevistados se identificó con una respuesta que definía en estos términos la situación: **«Los problemas actuales son los más graves que ha tenido la pesca y, de no re-**



solverse, nadie sabe cómo vamos a acabar.» Sólo una cuarta parte de los encuestados optó por la respuesta que tendía a relativizar el peso de los problemas, refiriéndose a que **«siempre ha habido problemas en la pesca y se ha terminado por salir adelante, al igual que ocurrirá con los problemas actuales».** Particularizando las contestaciones, nos encontramos con que los gallegos son ligeramente más pesimistas que los andaluces; que las mujeres de los marineros ven las cosas más problemáticas que sus maridos, y que los patrones cargan más las tintas que los marineros, en tanto los técnicos y mecánicos representan el sector menos pesimista.

La encuesta solicitaba de los entrevistados que clasificaran una serie de dieciséis problemas por orden de importancia, señalando simultáneamente cuáles les parecían que vienen de antiguo y cuáles consideran recientes. El resultado es significativo. Para empezar, los porcentajes más altos los reciben los problemas considerados más recientes: el límite de las 200 millas (76 por 100), las escasas ganancias (76 por 100), la contaminación de las aguas (75 por 100), la disminución de las capturas (73 por 100), el alza de los costes de mantenimiento (73 por 100), el exceso de unidades de la flota (62 por 100), las demasiadas importaciones (59 por 100), la carencia o insuficien-

Tradicionalismo: una clave del sector



cia del subsidio de paro (49 por 100) y la longevidad de la flota (41 por 100). En cuanto a la jerarquía de gravedad, los dos problemas más subrayados son: la escasa preocupación de la Administración por las dificultades de la pesca (49 por 100) y el límite de las 200 millas (47 por 100). Los otros problemas reflejan porcentajes muy inferiores, nunca por encima del 24 por 100.

La conciencia de crisis parece generalizada en el sector, criterio éste que los autores del trabajo discuten. Para ellos, el término «crisis» debería aplicarse en exclusiva a aquellas situaciones problemáticas que emergen a la superficie de lo perceptible tras un proceso de gestación. Según su punto de vista, éste no es el caso de la pesca. «Si en una situación concreta conocemos —citan los autores— el punto de partida, el de llegada y el proceso o camino a recorrer, entonces se puede hablar de problema, pero no de crisis» (2). El matiz tiene interés, pero no quita para que se entienda lo que las gentes

de la pesca quieren expresar al hablar de crisis: no niegan que los problemas tengan una solución *teórica* y que sea factible recorrer el camino de su solución *en el plano de las ideas*; ponen en duda, eso sí, que se vaya a efectuar ese recorrido y alcanzar algún día ese «punto de llegada», *en la práctica*. Y es que la experiencia les autoriza a afirmar que no

todo lo racional se transforma con el tiempo en real.

Retornemos a los resultados de la encuesta para referirnos a las respuestas relativas al grado de satisfacción o insatisfacción con las condiciones de trabajo en el mar. Los autores, tras un estudio previo, habían seleccionado los siguientes aspectos: sistema de retribución, salario,

CUADRO 1

Aspectos del trabajo	Grado de satisfacción					NC
	Muy satisfecho	Bastante satisfecho	Ni poco ni mucho	Poco satisfecho	Nada satisfecho	
— Sistema de retribución	8	25	25	23	9	4
— Salario	3	23	23	23	17	3
— Número de horas de trabajo diario	1	20	20	24	24	3
— Tipo de trabajo que hace	33	23	24	24	11	5
— Relaciones con los mandos	6	20	28	24	6	4
— Relaciones con los compañeros	9	20	11	24	6	2
— El armador	6	20	26	24	8	5
— Estabilidad en el empleo	3	20	26	24	13	4

número de horas trabajadas por día, tipo de trabajo realizado, relaciones con los mandos, relaciones con los compañeros y con el armador, grado de estabilidad en el empleo. El cuadro 1 muestra los resultados de la encuesta.

Un simple vistazo a los datos revela que el grado mayor de satisfacción lo producen las relaciones con los compañeros y el armador, en tanto que el horario y la paga se llevan la peor parte. Era de esperar, doblemente en una actividad en la que las propias condiciones de trabajo contribuyen a fomentar la solidaridad y el apoyo mutuo entre los marineros, cuya amistad alcanza planos afectivos y emocionales de considerable profundidad.

La encuesta dedicó no pocos de sus esfuerzos al estudio de la vida familiar de los pescadores. Los autores del estudio parecen conscientes de que ello no ofrece un panorama completo de la vida sentimental de este grupo social, lo que quizá se agrave por el hecho de que el estudio no entra en los problemas de la sexualidad de los pescadores, cosa que hubiera sido de desear de cara a un conocimiento realmente multilateral de sus condiciones de existencia. Cabe suponer que esto es fruto de la dificultad, próxima a la imposibilidad, de obtener respuestas fiables a las preguntas correspondientes. Ello no obstante, la investigación ofrece datos de indudable interés.

Por lo que respecta al tamaño de la familia, nos encontramos con que su media es superior a la media española general: un 4,9 de miembros, frente al 3,8 de la media española global. Las familias pescadoras onubenses alcanzan un 5,4 (frente a los 4,3 de las pescadoras gallegas), pero ambas son superiores a la media de su nacionalidades respectivas (4,1 en Andalucía, 3,8 en Galicia). Esto se debe no sólo a que los matrimonios pescadores tienen más hijos (un 40 por 100 de las parejas cuentan con 3 o más hijos), sino también a que sus núcleos familiares engloban con frecuencia a otros parientes: padres, hermanos, yernos y nueras, nietos, tíos, primos, etc.

Todos los hijos menores de 15 años están escolarizados. Pero, así que acaban el ciclo de EGB, la mayoría cesan los estudios. De entre éstos, casi todos pasan a trabajar en la pesca. Ello choca con el dato según el cual el 58 por 100 de los padres y el 77 por 100 de las madres preferirían que sus hijos no fueran pescadores.

La familia de ambiente pescador, for-

CUADRO 2

Factores de desavenencia en la pareja	Es un problema	No es un problema
— el tiempo que pasa con sus amigas	5	95
— el aspecto o cuidado de la casa	6	94
— los gastos de la casa	16	84
— el estar fuera de casa demasiado tiempo el marido	28	72
— el educar a los niños	20	80
— los parientes	10	90
— el no demostrar cariño	17	83
— el trabajo	11	89
— el dinero que se queda el marido	13	87
— la infidelidad	14	86
— los celos	17	82
— cuestiones de religión	6	94
— costumbres personales que molestan	12	88
— la bebida	19	78
— el número de hijos que desean tener	9	91

ma, por lo general, parte de una comunidad cerrada sobre sí misma. Hay datos muy reveladores de ello: así, que el 76 por 100 de los encuestados no haya realizado nunca ningún trabajo fuera de la pesca, o que el 71 por 100 de las mujeres sean ellas mismas hijas de pescadores. Estamos ante una comunidad plenamente endogámica. Tal cosa facilita la transmisión del oficio, pero a la vez cierra las puertas a las innovaciones y los cambios de todo género, incluyendo los de costumbres y pautas culturales.

En este terreno, resultaban de particular interés los datos sobre las relaciones afectivas de las parejas y del pescador con sus hijos. La encuesta trató de aproximarse a su conocimiento a través de diversas preguntas. Una primera se refería a las fuentes posibles de desacuerdos entre marido y mujer. Se presentaron a las mujeres quince factores de hipotética desavenencia con sus esposos. Sus respuestas pueden verse en el cuadro 2.

Dando por descontado un cierto grado de insinceridad, inevitable en este género de cuestionarios, hay que otorgar particular importancia a dos datos: el que se refiere a las prolongadas ausencias del hogar y el que afecta a la bebida. Parece obvio que ahí se está poniendo el dedo en dos llagas dolorosas del sector.

Las relaciones padre-hijos también parecen ser motivo de problemas, aun-

no resulte fácil precisar su exacta entidad. De creer la respuesta de las mujeres, sólo un 49 por 100 de los maridos ayuda a sus hijos en los deberes escolares, y cerca de un 40 por 100 no tiene unas relaciones «normales» con ellos (ni sale a pasear, ni juega, ni habla con ellos). Pero quizá el dato más preocupante es el que señala que, para un 14 por 100 de las mujeres, su marido resulta **extraño a sus hijos, que lo conocen poco**. Tal vez sea con cifras como esas con las que se entreabre una fisura reveladora de algunos de los graves problemas de fondo del entorno familiar de las comunidades pescadoras.

Son realidades en las que es preciso profundizar aún más. El trabajo de Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi viene a representar el inevitable tiro de salida para un recorrido que ha de hacerse más amplio y más fecundo. Porque sólo del conocimiento de los hechos (del conocimiento positivo y desprejuiciado: científico) pueden surgir los diagnósticos fieles y las respuestas acertadas.

J. O.

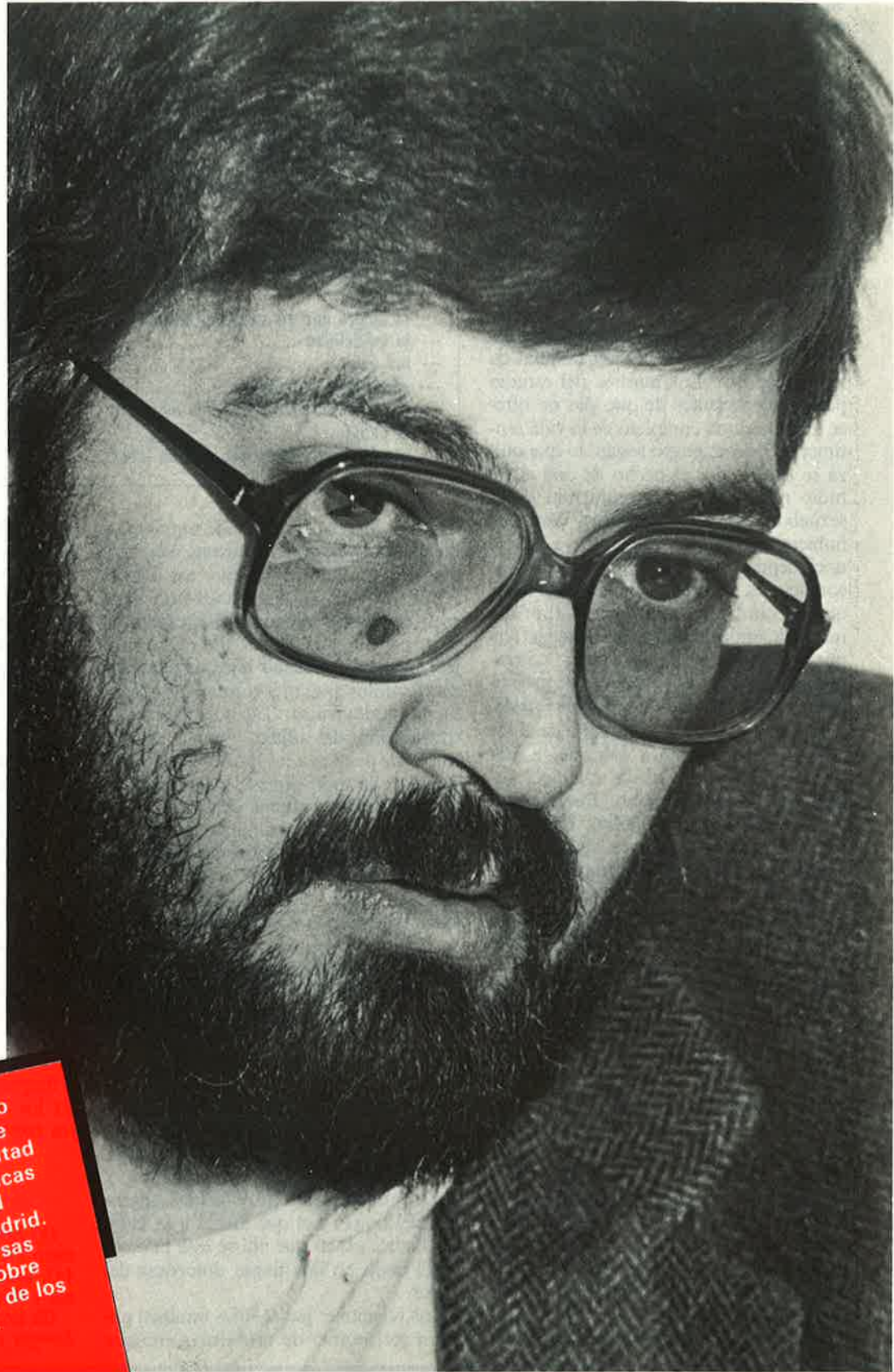
(1) *Revista de Estudios Agro-Sociales*, número 131, abril-junio de 1985, páginas 103 a 143. Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios.

(2) Lorca, García Ferrando y Buitrago, *Energía y Sociedad*, C. I. S., Madrid, 1982.

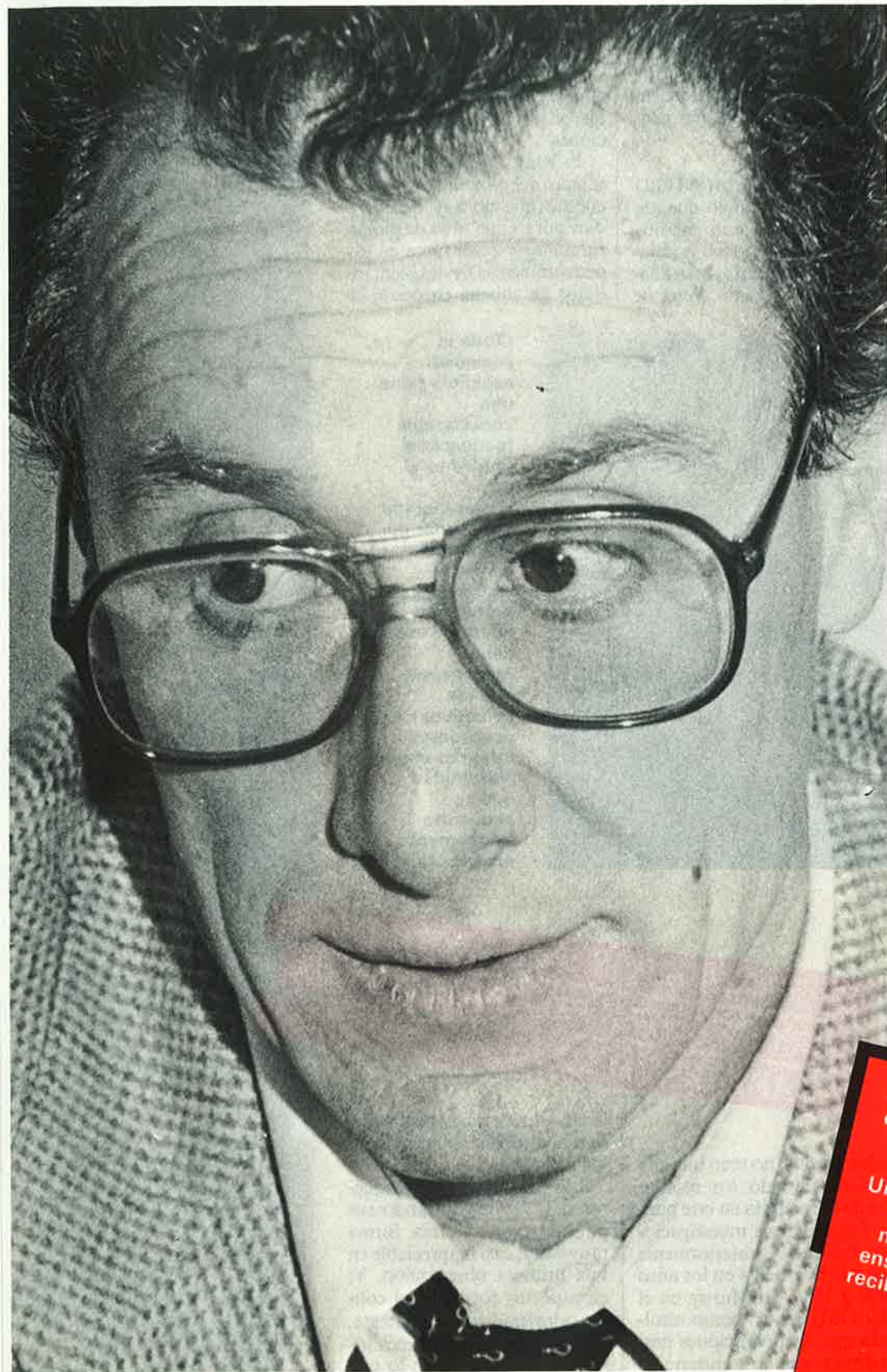
HISTORIA DE UNA

La investigación realizada por los sociólogos José Manuel Montero Llerandi y Manuel García Ferrando en las costas de Huelva y Pontevedra es, si nos referimos a los tiempos actuales, el intento más ambicioso de análisis de las condiciones de vida y los problemas sociales de las comunidades pesqueras. Por primera vez, un estudio sociológico amplía su punto de mira para abarcar no sólo a los pescadores, sino también a sus familias. El retrato que resulta es duro, sin duda. Pero hora va siendo de afrontar las realidades directamente y sin velos engañosos. Se trata, en todo caso, de una primera investigación, que reclama ser continuada hasta alcanzar una perspectiva que abarque la totalidad de nuestras poblaciones pesqueras.

José Manuel Montero Llerandi, profesor de Sociología en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Complutense de Madrid. Ha realizado diversas investigaciones sobre problemas sociales de los pescadores.



A INVESTIGACION



LA pasión de José Manuel Montero Llerandi por los problemas de las gentes del mar no es precisamente de hoy: mecánico naval él mismo, trabajador de la pesca y de la mercante, cuando acabó sus estudios de sociología no dudó en dedicar buena parte de sus esfuerzos al análisis científico de las condiciones de existencia de las poblaciones pesqueras. A fuerza de tesón y sin apenas ningún apoyo, elaboró un primer trabajo sociológico sobre la vida en las comunidades de pescadores onubenses. A ese siguió otro centrado en Murcia. Y otro sobre los trabajadores de la Marina mercante. Nada tiene de extraño entonces que, cuando Manuel García Ferrando recibió del Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios el encargo de realizar un estudio sobre las comunidades de pescadores y sus problemas sociales, pidiera a Montero Llerandi su colaboración.

Las encuestas que sirvieron de fundamento al estudio se realizaron en el mes de noviembre del pasado año. Para febrero de 1985 el manuscrito ya estaba dispuesto: más de doscientas páginas densas de datos, de las que hasta ahora sólo ha visto la luz un resumen de 40 páginas.

Manuel García Ferrando, catedrático de Sociología de la Facultad de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid. Autor de numerosos trabajos y ensayos sociológicos, él recibió el encargo de esta investigación.

HOJA DEL MAR.—Ustedes realizaron 600 encuestas. ¿Consideran que una muestra de esas dimensiones permite obtener datos fiables?

MANUEL GARCIA FERRANDO.—La muestra es representativa, porque ha sido elegida en conformidad con los criterios más estrictos y rigurosos de la teoría de las muestras. A veces sorprende, porque parece ir contra el sentido común que con una pequeña muestra se puedan obtener resultados más precisos que con un colectivo más am-

plio. La escogida por nosotros ha sido, dentro de los recursos económicos que estaban a nuestra disposición, la mejor que cabía establecer. La teoría de las muestras es un campo de la estadística perfectamente delimitado. De esta manera, con seiscientas personas, si no se logra reflejar al conjunto del colectivo de pescadores de toda España —eso desde luego que no—, sí quedan en todo caso adecuadamente representadas las comunidades de pescadores de Huelva y las Rías Bajas, que han sido las zonas abarcadas en nuestro estudio.

HOJA DEL MAR.—El hecho de que se diera prioridad, a la

hora de las encuestas, a los pescadores casados y a las esposas de los pescadores, no incluyendo prácticamente a solteros y excluyendo igualmente a las hijas de pescadores, ¿no deja fuera del campo observado a la población más joven? ¿No habrá conducido esto a excluir criterios y pautas de comportamiento más modernas, menos conservadoras?

JOSE MANUEL MONTERO LLERANDI.—Es obvio que, de haber contado con medios materiales superiores, podríamos haber realizado un trabajo más diversificado. Pero, de

marcadamente conservadoras, y no se observaba diferencia al respecto entre las personas más jóvenes y las de edad más avanzada. Es algo que tiene su origen en condiciones sociales muy determinadas. Los resultados obtenidos ahora son perfectamente coincidentes con los que se desprendieron de aquellas investigaciones.

Es más: en 1970, el Apostolado del Mar hizo una encuesta (que no hay que olvidar, por lo que tuvo de pionera, aunque quizá fuera en exceso ambiciosa); pues bien, los datos de aquella encuesta, en

«Toda la sociedad española tiene una considerable tendencia al fatalismo y está acostumbrada a reclamar de la Administración que resuelva sus problemas. Fuera de eso, debe reconocerse que los colectivos de pescadores integran una comunidad que se encuentra francamente marginada.»

EL TRABAJADOR DE LA MAR TIENE IMPORTANTES PROBLEMAS PARA ADAPTARSE A LA VIDA EN TIERRA

todos modos, no creo que ello hubiera alterado los resultados de la encuesta en este punto. Las distintas investigaciones realizadas anteriormente por mí (en Huelva en los años 1980 y 1981, en Murcia en el año 1981) dieron como resultado que las poblaciones pesqueras tienen tendencias

lo que a este particular se refieren, también coinciden con los nuestros.

Las comunidades pesqueras han ido modificando sus pautas, pero de una forma muy lenta, casi inapreciable en una primera observación. Y, en aspectos formales, el conservadurismo es muy patente. Las comunidades de pescadores son un reducto de lo que





pudiéramos llamar «la familia tradicional», con comportamientos próximos a los constatables en las familias campesinas. No son comunidades urbanas todavía. No les han llegado aún las pautas de comportamiento características de la vida urbana. Y ello aunque muchos pescadores vivan dentro de núcleos urbanos, como en el caso de Huelva-capital: las familias pescadoras tienen allí el mismo comportamiento que si estuvieran afincadas en un pequeño pueblo costero.

M. G. F.—Conviene decir, además, que entre las personas entrevistadas en nuestra investigación hay hombres y mujeres jóvenes, de poco más de 20 años. Los matrimonios en las comunidades de pescadores se realizan con frecuencia a edades tempranas: no lo olvidemos.

Por otro lado, es bueno preguntarse por el contenido del término «conservadurismo». Porque, si empleamos el término en su sentido político, estaríamos equivocándonos. Más bien deberíamos hablar de tendencias tradicionales, de sujeción a un conjunto de valores tradicionales. Y en este sentido es toda la comunidad, incluyendo a los jóvenes, la que funciona en conformidad con esos valores.

HOJA DEL MAR.—**Háblenos de los condicionantes sociales que se vinculan con esos valores tradicionales.**

J. M. M. LI.—Ya hemos aludido antes al aislamiento en que viven las comunidades de pescadores, aislamiento que se mantiene incluso cuando están físicamente insertas en núcleos urbanos amplios. Habría que citar el carácter endógeno del matrimonio (los pescadores jóvenes se casan casi siempre con hijas de pescadores) y la reproducción de la vida familiar en los hijos. Esta es una característica típica de las comunidades tradicionales.

HOJA DEL MAR.—**¿Cabe deducir de ello que las comunida-**

des de pescadores han quedado al margen de la evolución seguida en materia de costumbres por nuestra sociedad en los últimos 20 años?

J. M. M. LI. Es difícil comparar la situación actual con la de hace 20 años, en la medida en que no contamos con estudios rigurosos realizados entonces. El primer trabajo fiable es el que ya he mencionado antes, de 1970. Tomando éste como punto de referencia, nos encontramos con que, de entonces aquí, la estructura familiar, por ejemplo, se ha mantenido inalterada. Los «roles» que cumplen el marido y la mujer son hoy idénticos a los que cumplían entonces. ¿Por qué no ha variado nada de eso? Sencillamente, porque la forma de vida no ha variado: el hombre sigue saliendo a la mar, sigue estando distanciado del núcleo familiar, y la mujer ha de seguir cumpliendo con los papeles de educadora, administradora, etc. El hombre, cuando está en el hogar, aparece como una persona en cierto modo ajena a la estructura familiar, lo que produce un tipo de relación muy peculiar.

Se mantiene también la importancia de las relaciones vecinales. En la vida urbana, los vecinos tienen por lo general un trato relativamente distanciado. A uno se le muere un vecino y acude a dar el pésame; nada más. En cambio, en estas comunidades la relación vecinal es mucho más fuerte e implica todo un ritual que debe respetarse. Cuando en un núcleo pequeño de población marinera muere un hombre, pongamos que por accidente en la mar, es todo el colectivo el que se siente conmovido. Es lo que tradicionalmente se ha llamado relaciones vecinales; algo que en la vida urbana se ha ido perdiendo.

Estas condiciones determinan igualmente, en no poca medida, la vida de las mujeres. Porque hay algo que está perfectamente establecido e interiorizado en estas comunidades: la mujer no debe trabajar. Para el hombre, que la

mujer trabajar es un deshonor. Es algo vejatorio, humillante. En el último trabajo que he hecho yo, estudio la situación de los hombre que, por causa de accidente laboral, no pueden volver a trabajar. Bueno, pues estos hombres, por lo que más sufren es porque sus mujeres deban ir a trabajar. Representa, para ellos, la pérdida de su papel en el núcleo familiar —ya no son ellos los que llevan el dinero a casa— y dentro del conjunto social. ¿Ha variado esto en los jóve-

nes? Lo único que puedo decir, aun sin haber realizado un estudio específico sobre la cuestión, es que en el estudio que hice en 1981 aparecían reacciones así también en hombres jóvenes. Y es que el papel que se juega en una comunidad no es un problema individual, sino social: uno representa un papel, pero en el colectivo del que forma parte; si a uno le quitan ese papel, no se lo quitan frente a sí mismo, sino ante la colectividad.

Otro dato que caracteriza lo tradicional de estas comunidades es el sentimiento fatalista. Por ejemplo, en el terreno que investigué yo, en relación con los accidentes de trabajo. Para ellos, el accidente es una fatalidad; cosa del destino. El obrero industrial tiene una reacción más virulenta. Considera que un cambio en las condiciones de trabajo y de vida conlleva una reduc-

ción cierta de los riesgos de accidente laboral. El marinero asume el accidente como algo que depende de la mar, de sus leyes. Esto está igualmente vinculado a los elevados índices de analfabetismo y, más en general, de incultura, puestos de manifiesto por las encuestas. La «secularización» de lo urbano, la racionaliza-

EN ESPAÑA NO HAY CONCIENCIA DE LA IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACION SOCIOLOGICA

«No hay casi estudios porque no hay financiación, y los trabajos que se realizan, pese a todo, no tienen las repercusiones que serían de rigor.»



ción, la tendencia a buscar respuestas prácticas a lo que ocurre sin recurrir a factores sobrenaturales, no la encontramos en las pequeñas comunidades de pescadores analizadas en nuestra investigación.

HOJA DEL MAR.-¿Hay algún factor que permita prever cambios en este terreno a corto plazo?

J. M. M. LI.-Yo creo que sí. En los próximos años, con el ingreso en la CEE y la readap-

tación de la flota, se van a producir cambios importantes. Estos pueden exigir que gentes que hoy se dedican a la mar tengan que ir a la búsqueda de empleo en otros sectores de la producción. Pero el trabajador de la mar tiene importantes problemas de adaptación a la vida de tierra. Es algo que he observado en mí mismo y en otros marinos mercantes y en pescadores: pasan años antes de conseguir readaptarse al tipo de vida de la ciudad. Añadamos a eso que hay muchísimos que nunca han hecho otra cosa que pescar y que eso es todo lo que saben hacer. Dentro de su entorno, la única actividad a la que podrían teóricamente dedicarse es la agricultura, que también está en crisis... Así que lo más probable es que, durante toda una serie de años, esta gente sea inasimilable al sistema económico: que se vea abocada a la marginalidad.

Esto por un lado. Hay también perspectivas de cambio provocadas por el proceso de industrialización de la flota. Hasta ahora, ésta se ha realizado lentamente y a salto de mata. Ahora, con la entrada en la CEE, va a tenerse que realizar a marchas forzadas. Esto supondrá la aparición de relaciones económicas propias de un sistema avanzado de economía capitalista. Y ahí va a surgir la existencia de un nuevo tipo de marinero. Lo que entrañará la aparición de unas nuevas pautas: una nueva forma de entender el trabajo y una nueva forma de entender la vida en general. La industrialización empujará a la aparición de un nuevo tipo de relaciones sociales. Lentamente, eso sí, porque estos procesos siempre son lentos.

HOJA DEL MAR.-En su investigación no aparecen datos sobre algunas materias cuyo conocimiento, sin embargo, sería positivo para una mejor comprensión de los problemas sociales de las comunidades de pescadores. Hablan ustedes lateralmente del alcoholismo, pero no han investigado sobre la irrupción en estas comunida-

des de drogas, más, digamos, modernas. Tampoco se refieren a problemas vinculados con la sexualidad. ¿A qué se deben estas ausencias?

J. M. M. LI.-Hay varios factores que lo explican. En algunos casos, influyen problemas de conocimiento previo. Para preguntar sobre un asunto hace falta tener un conocimiento previo de él. Nosotros no podíamos preguntar sobre todo, porque no sabíamos de todo. Pero hay otro factor aún más importante. Una investigación se hace por encargo de una determinada entidad, que persigue unos objetivos concretos y quiere obtener información sobre lo que se relaciona con sus objetivos.

Ahora bien, nada excluye que se realicen posteriormente otras investigaciones, en las que esos elementos sean tenidos en cuenta. Efectivamente, son interesantes. Es necesario, claro está, que entidades interesadas en la investigación de esas cuestiones se decidan a promover su investigación.

HOJA DEL MAR.-En relación a esto, ¿en qué punto se encuentra la investigación sociológica sobre las gentes del mar?

M. G. F. Nuestra experiencia nos lleva a la conclusión de que en España no hay aún verdadera conciencia de la utilidad de la investigación sociológica. José Manuel Montero Llerandi ha realizado varias investigaciones en condiciones económicas de franca precariedad. Esta misma que es objeto de esta entrevista fue acogida por los poderes públicos con muy buenas palabras, pero no hemos tenido la más mínima noticia de que haya tenido repercusiones; estamos esperando a que se cumpla una sola de las promesas que hemos recibido. Este no es un problema que nos afecte en exclusiva a nosotros, ni mucho menos: es una situación generalizada con respecto a la investigación sociológica en España. No hay casi estudios porque apenas hay financiación, y los trabajos que pese a todo se realizan no tienen las

repercusiones que serían de rigor. Es lamentable, pero es así. Sobre todo en los estudios que se refieren a sectores afectados por factores de marginalidad, como en este caso.

HOJA DEL MAR.-De su estudio se desprende que las comunidades de pescadores tienen un punto de vista ciertamente pesimista sobre los poderes públicos y la Administración, sea central o autónoma. ¿Podrían comentar este aspecto?

M. G. F. Eso hay que encuadrarlo en su contexto. Toda la sociedad española, para empezar, tiene una tendencia considerada al fatalismo y está acostumbrada a reclamar de la Administración que resuelva sus problemas. No es una sociedad del estilo de las anglo-sajonas, acostumbradas a asociarse espontáneamente para hacer frente a sus problemas. En EE. UU., que es la sociedad en la que las asociaciones voluntarias tienen un florecimiento mayor, la gente no espera, cuando afronta un problema, a que vengan de Washington a resolvérselo: se reúnen, se organizan, proponen las soluciones que consideran óptimas. En ese sentido, en España, los colectivos de pescadores no son una excepción. Fuera de eso, está además la realidad de que se trata de una comunidad ciertamente marginada. Cuando sus protagonistas afirman considerarse en el punto inferior de la escala social —peor que los obreros industriales, peor que los campesinos, peor incluso que los emigrantes— es porque ven su realidad en términos de franco pesimismo. Esto unas veces tiene que ver con la inestabilidad económica, otras con el riesgo que su trabajo entraña: téngase en cuenta que la pesca tiene los índices de accidentabilidad más altos, superiores incluso a los de la minería. De todos modos, tampoco juzgan a la Administración como un todo. Según los datos obtenidos por nosotros, el Instituto Social de la Marina, por ejemplo, está mejor visto que otros organismos: es, de hecho, el que goza de mayor prestigio. ■

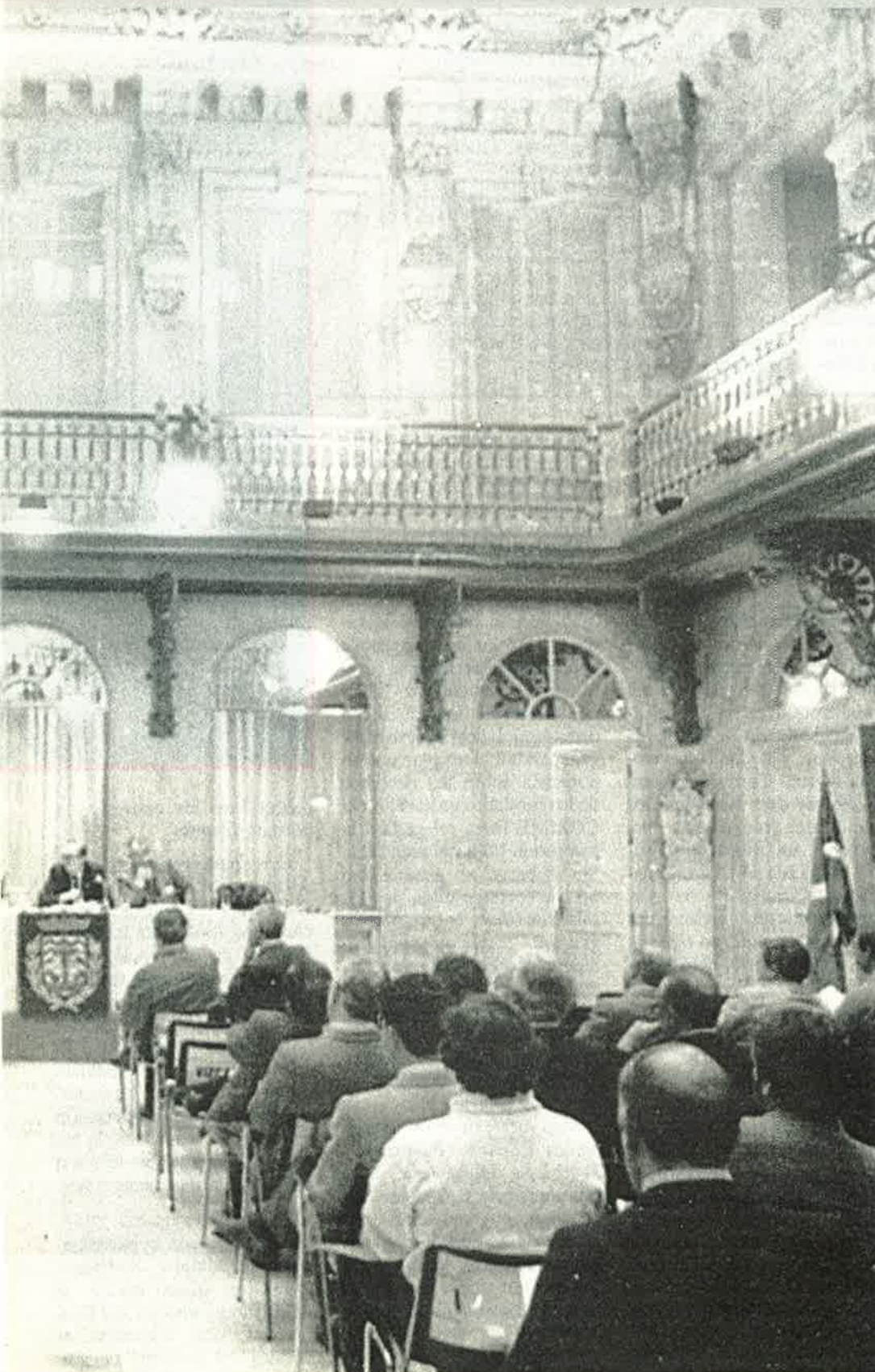
UN PLENO

Durante tres días de intensivo trabajo, los profesionales agrupados en el COMME debatieron los problemas que aquejan a la Marina Mercante. Sus conclusiones y resoluciones recogen las principales inquietudes de los marinos españoles.



La característica principal del IV Pleno del COMME fue, sin duda alguna, su prolífica fecundidad: 16 ponencias, 11 resoluciones, 54 conclusiones. En tres días.

FECUNDO



INDUDABLEMENTE, la característica que definió el IV Pleno del COMME, celebrado en Bilbao, fue su insólita fecundidad.

Nada menos que 16 ponencias, 11 resoluciones y 54 conclusiones en sólo tres días de intenso trabajo por parte de los casi trescientos delegados asistentes.

Prueba de ello es que, escasas horas después de que el alcalde de Bilbao, capitán José Luis Robles, diese una sentida y calurosa bienvenida a sus colegas navegantes, ya subía al estrado el primero de los oradores para disertar sobre el grave problema que, para empresarios y trabajadores, supone la existencia de las llamadas «banderas de conveniencia». La desleal competencia comercial, así como las inseguras condiciones de vida y trabajo a bordo que generan estos pabellones, se erigieron en eje de las reflexiones del ponente, capitán Avila Murcia, quien terminó pidiendo la defensa de la bandera española frente a las de conveniencia.

No se habían apagado los ecos del coloquio, en el que algunos participantes glosaron sus dispares experiencias personales, cuando el capitán Enrique Yturriaga Campos comenzaba su intervención diciendo: «Se ha afirmado que todas las ponencias han sido elaboradas por auténticos expertos en las diversas materias. No es mi caso. Yo voy a hablarles del fraude marítimo». Escortado en la mesa de oradores por el también capitán y catedrático Manuel González —sin duda, el marino más elegante de cuantos asistieron al Pleno—, Enrique Yturriaga realizó un minucioso y ameno recorrido por el mundo del fraude marítimo, recomendando a los capitanes que estudien cuida-

RESOLUCIONES DEL PLENO

1. Pedir al Gobierno que defina con claridad los objetivos y medios necesarios del plan de salvación de la Marina Mercante.

2. Pedir al Gobierno que formule en los foros internacionales una propuesta de adecuación de la normativa internacional en relación con el polizonaje, con objeto de facilitar a los capitanes la entrega de polizones a las Autoridades de cualquier país ribereño.

3. Pedir al Gobierno Vasco que el acceso a las becas y especialidades de la Escuela de Administración Marítima, dependiente del Departamento de Política Territorial, se oriente a la potenciación de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante que han demostrado, con su participación y resultados, su vocación y máxima com-

petencia para acceder a todas las áreas de formación.

4. Pedir al Gobierno un mayor control sobre las empresas públicas de la Marina Mercante, Cía. Trasmediterránea y Empresa Nacional Elcano, con objeto de ajustar su actuación empresarial a una mejor prestación de servicios rentables, seguros y eficaces, en el transporte de pasajeros y mercancías, respetando la dignidad profesional de los Capitanes, Oficiales y tripulantes de sus flotas.

5. En el mismo orden de cosas, es deseable reorientar las directrices de la Sociedad de Gestión de Buques, contemplando con mayor amplitud la problemática del sector marítimo español, de tal modo que se conjugue el saneamiento de activos con los intereses empresariales y profesionales involucrados en este sector.

6. Que las actuaciones del Banco de Crédito Industrial contemplen, en la medida de lo posible, la conveniencia de establecer planes de viabilización de aquellas empresas cuyos resultados previsibles en función de los

dosamente los documentos que firman y que se nieguen a hacerlo en blanco. Además de pedir a la Administración que participe en un acuerdo internacional para la creación de un «Registro Mundial de Buques» y que firme los adecuados convenios de extradición, el ponente requirió a las navieras para que informen con prontitud, y siempre antes de iniciar un cargamento, de las condiciones y términos en que ha sido fletado.

Sobre los espacios habitables y condiciones de vida y trabajo a bordo, efectuó el doctor Fernando Alvarez una densa exposición, en la que adelantó los planes que, en esta materia, tiene previstos el Instituto Social de la Marina.

Los capitanes Ignacio Espel y Jesús Moreno, director y profesor del Instituto Politécnico Náutico-Pesquero de Pasajes, al hablar sobre la actividad pesquera desde la perspectiva profesional, valoraron negativamente el divorcio existente entre la Administración Pesquera y el resto de la Administración marítima. Después de criticar a los responsables de la política pesquera por su «excesivo economicismo», lo que va en detrimento de las cuestiones sociales, los ponentes mostraron su oposición a «la proli-

feración de las enseñanzas pesqueras en sus diferentes niveles», considerando necesaria la implantación de las enseñanzas superiores de Pesca en las ESMC.

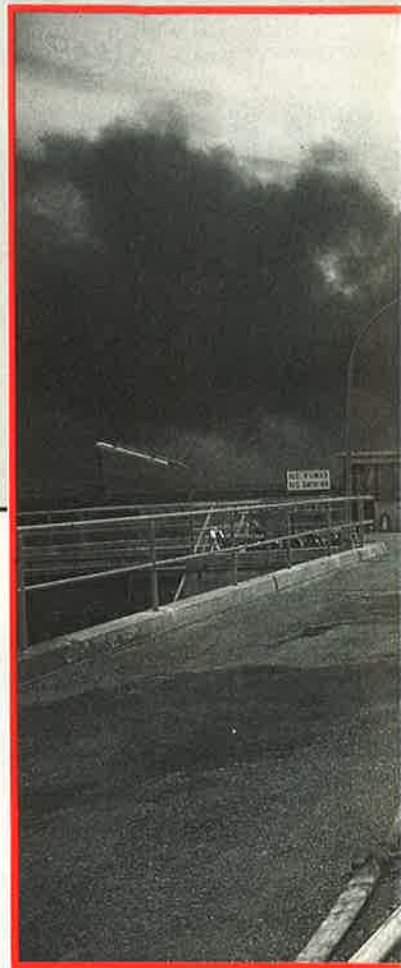
La segunda jornada del Pleno se abrió con la intervención del capitán José Antonio Flores sobre el transporte de mercancías peligrosas y su manipulación. El comunicante se refirió al reciente accidente de la Bahía de Algeciras, y reclamó la creación de una Comisión Técnica estable que investigue los accidentes marítimos, así como de un Reglamento sobre manipulación, almacenamiento y transporte de mercancías peligrosas en las áreas portuarias, donde, en opinión del capitán Flores, debía existir un Jefe de Seguridad del Puerto, cargo que habría de ser ocupado por un profesional de la Marina Civil.

Tras esta ponencia, los asistentes se dispusieron a participar en uno de los debates más esperados del Pleno: el que, sobre Vicisitudes del Empleo en la Marina Civil, iba a propiciar el ponente Rafael Lobeto. Pese a la expectación despertada, Rafael Lobeto consiguió ceñirse al tema previsto, resaltando la necesidad de actualizar y controlar la normativa laboral

marítima, reformar los coeficientes reductores de la edad de jubilación y proteger de una manera más efectiva a los marinos emigrantes.

Finalizada la intervención de Rafael Lobeto, el vicepresidente segundo del COMME, Fermín Belmonte Bastida, se vio en la inexcusable necesidad de recriminar severamente a sus colegas. El señor Belmonte Bastida había dado inequívocas muestras de generosidad al aceptar que su ponencia sobre los derechos de los jubilados en el seno del COMME fuera relegada a la incómoda hora del mediodía. Sin embargo, su generosidad no fue correspondida por los asistentes que, en compactos grupos, tomaron resueltamente rumbo hacia los restaurantes más próximos a la sede del Banco de Bilbao, en cuyo aula central se apostaba Belmonte Bastida a defender los legítimos derechos de las clases pasivas.

Más suerte tuvieron los ponentes Eduardo Puértolas y José Luis Bilbao que, ante una audiencia con mejor disposición, se pronunciaron en contra de la reducción de tripulaciones y de las guardias del capitán y jefe de máquinas, pidiendo el establecimiento de un cuadro indicador de tripulaciones más



acorde con los convenios y normas vigentes.

Dos representantes de la Administración, Leopoldo Cal Fernández y Jorge Cánovas —del ISM y del Instituto Español de Emigración, respectivamente—, explicaron, a continuación, aspectos concretos de las políticas seguidas por ambos organismos. El primero lo hizo sobre política social y Ley de Pensiones, mientras que la intervención del segundo versó sobre la acción del Estado en relación con los marinos emigrantes.

Se cerró la segunda jornada del Pleno con la participación de Manuel Rodríguez González, quien analizó el significado y alcance del Real Decreto sobre relaciones laborales del personal de alta

oportunos compromisos y objetivos alcanzables, les permitan superar la crisis con la oportuna flexibilidad del Banco.

7. Que el diseño del barco contemple la funcionalidad del mismo, como

centro de trabajo y vivienda, de tal modo que la actividad comercial y laboral no interfiera en la vida privada del capitán y tripulación.

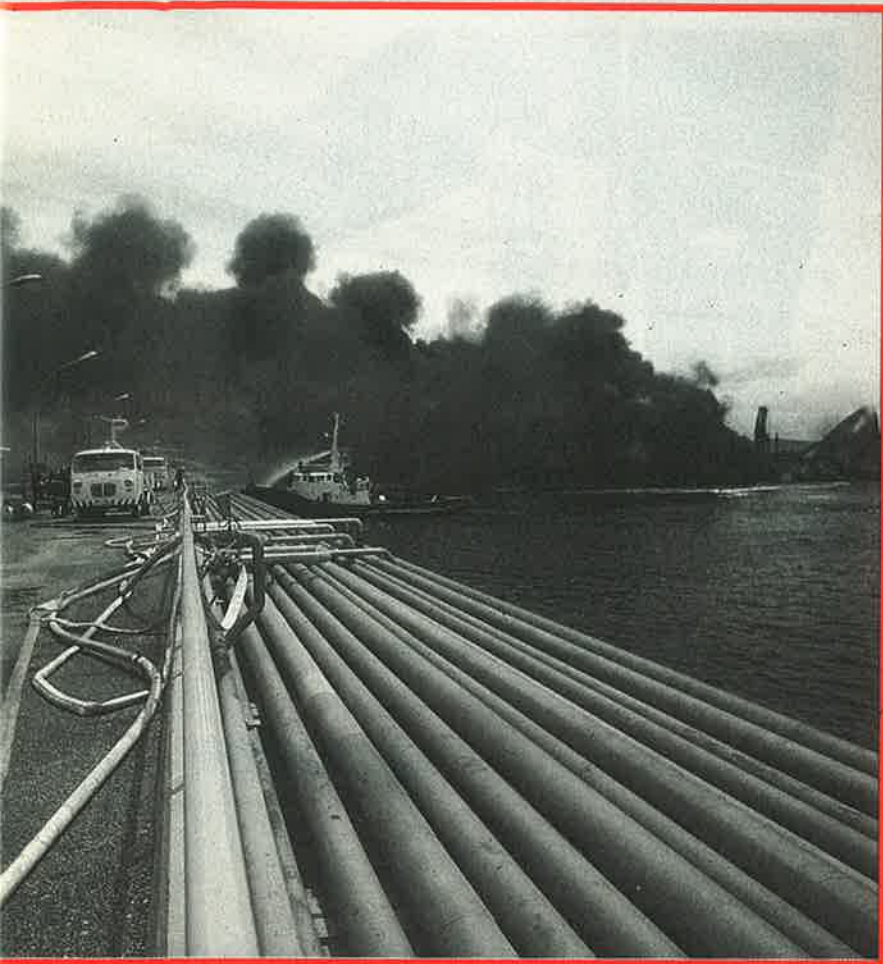
8. Establecer un premio de 100.000 pesetas al mejor trabajo fin

de carrera presentado por un Licenciado de la Marina Civil, tanto de Náutica y Máquinas como Radioelectrónica.

9. Celebrar el próximo Pleno en Madrid, coincidiendo con la organización por el COMME del II Congreso de la Marina Civil.

10. Colaborar estrechamente en la campaña dirigida por las organizaciones profesionales y sindicales de la Marina Mercante a preparar acciones legales en contra de la falta de soluciones y proliferación de irregularidades, que son bien patentes en la Marina Civil.

11. A los efectos de la estructura periférica, las inspecciones radiomárítimas, tanto a bordo como en tierra, correrán a cargo de Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Civil, que formarán parte del Cuerpo General de los Servicios Marítimos.



El capitán José Antonio Flores reclamó en su ponencia la creación de una comisión técnica estable que investigue los accidentes marítimos.

atañe: creación de un Ministerio del Mar, desmilitarización de la Marina Civil, recuperación del Cuerpo General de Servicios Marítimos y puesta en marcha de un Servicio de Guardacostas de carácter civil.

También el practica fue motivo de conclusiones, con la solicitud de reforma del Reglamento General de Practicajes, de manera que el servicio pase a depender directamente de la Dirección General de la Marina Mercante.

Tras la clausura del Pleno por parte del subsecretario del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, el secretario general del COMME, José Antonio Madiedo, declaró a HOJA DEL MAR: «Creo que los actos han constituido un éxito. El Pleno se ha pronunciado unánimemente contra la presencia de la Guardia Civil en el mar territorial, y ha condenado la actuación antidemocrática y clasista del Ministerio de Educación y Ciencia por su actitud de no integrar en la Universidad las Enseñanzas superiores de la Marina Civil. Aunque todas las conclusiones y resoluciones son importantes, tal vez sean las dos anteriores las más relevantes por las circunstancias en que se producen.» ■

dirección en lo concerniente a los capitanes de buques españoles. Manuel González consideró aplicable el Real Decreto a los mandos españoles, por lo que instó a la elaboración de un contrato tipo, en el que se incluyan las normas de carácter general que deben ser defendidas por los capitanes.

Los organizadores del Pleno habían dejado para la tercera y última jornada las intervenciones y debates más relevantes. De esta manera, fueron pasando por el estrado: el capitán Juan Trigo del Río, inspector general de Enseñanzas Superiores de la Marina Civil, en cuya intervención analizó el presente y futuro de los estudios de esta materia; después lo hicieron los capitanes José Félix Cu-

bero y Santiago Bilbao, para hablar de la organización de los puertos en relación con el proyecto de reforma de la Administración Marítima; seguidamente intervinieron José Antonio Madiedo y Rafael Lobeto acerca de las Capitanías de Puerto, Servicio de Guardacostas y Cuerpo General de Servicios Marítimos. La última ponencia fue por cuenta del director general de la Marina Mercante, Fernando Salvador, quien hizo un breve y esquemático repaso a la situación actual del sector.

Como era de prever, gran parte de las conclusiones y resoluciones del IV Pleno del COMME tuvieron su origen en las cuestiones debatidas durante el último día. Por ejemplo, y en lo que se refie-

re a los estudios académicos de la Marina Civil, los profesionales agrupados en el COMME reiteraron al Gobierno su exigencia de que se cumpla el acuerdo parlamentario relativo a la integración de las enseñanzas superiores de la Marina Civil en la Universidad. También pidieron la reforma de los planes de estudio para adecuarlos a las actuales exigencias del sector y expresaron la necesidad de una mejor dotación de recursos técnicos y humanos para las Escuelas Superiores, las cuales, según las conclusiones, «han de ser embrión de una verdadera formación de los profesionales de cara a la Administración Marítima».

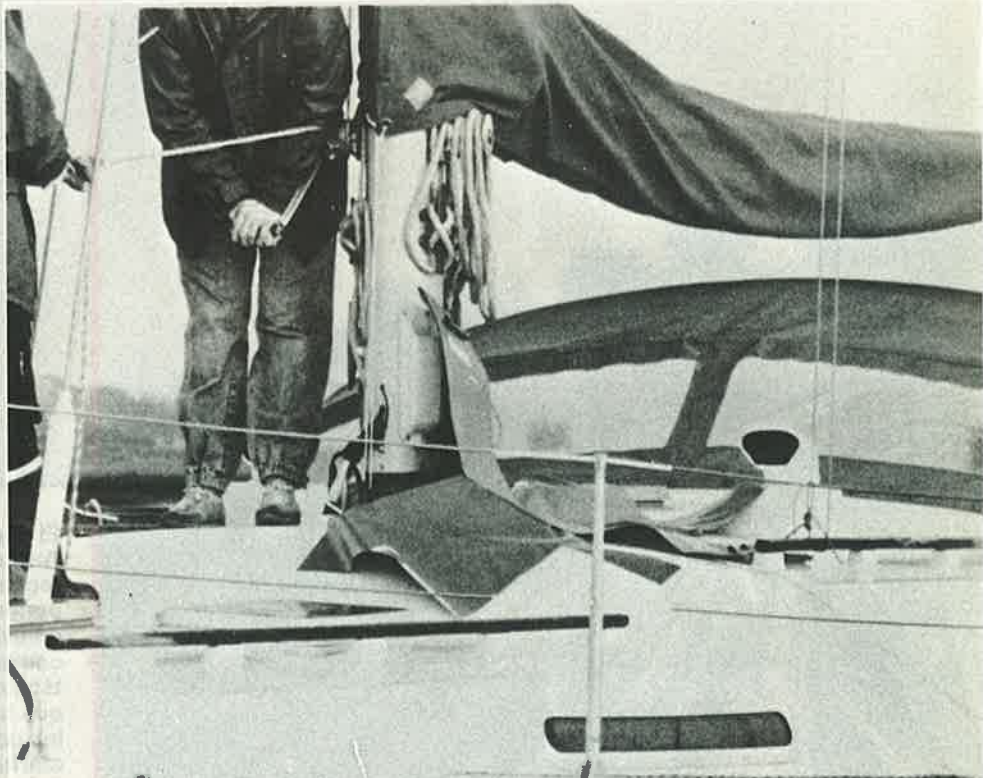
Más lejos fueron todavía las conclusiones en lo que a Administración Marítima

El sistema norteamericano de salvamento presenta notables peculiaridades en relación a los existentes en las potencias marítimas europeas. Mientras que en estas últimas el salvamento resulta de la integración de funciones atribuidas a diversos organismos, en los Estados Unidos de América es una sola entidad la que se encarga del conjunto de las tareas relativas al salvamento. Se trata del *Coast Guard*, organismo que asume las competencias en materia de seguridad y otras funciones marítimas. Tampoco el voluntariado responde a las pautas del sistema europeo a la hora de su integración en las tareas globales relativas al salvamento.

El *Coast Guard Corp* es un organismo autónomo, dependiente del Estado, que forma parte del sistema general de Defensa. Se encarga de las misiones de ayuda, rescate y salvamento marítimo, entre otras. El *Coast Guard* coordina la participación en el desarrollo de estas misiones de todo un abanico de organizaciones civiles, aglutinadoras de ciudadanos voluntarios. Cabe citar, entre esas organizaciones, a las siguientes:

- El *Coast Guard Auxiliary*, agrupación de personas que poseen una embarcación, avioneta o aparato de radioaficionado. Realiza funciones subsidiarias y complementarias del *Coast Guard* en aguas interiores y próximas a la costa.
- Los *United States Power Squadrons*, asociación de voluntarios dedicada a mejorar las enseñanzas y la seguridad en materia de navegación de-

El Coast Guard norteamericano y sus servicios auxiliares



Toda la costa de los Estados Unidos está bajo la permanente vigilancia y protección del *Coast Guard*: una poderosísima organización que investiga, capacita, vigila, supervisa y, llegado el caso, acude en labor de salvamento. Su criterio-guía es: «Mejor prevenir que curar». Cuenta con el auxilio de todo un entramado de organizaciones civiles de voluntarios, que completan su labor. Gracias a los datos recogidos en un excelente trabajo publicado por la Dirección de Puertos y Transportes Marítimos del Gobierno Vasco, contamos a nuestros lectores cómo es y funciona el salvamento marítimo en los Estados Unidos de América.

UNA TUPIDA

RED DE SEGURIDAD



portiva. Tiene más de 75.000 miembros, organizados en 445 escuadrones locales.

- La *American National Red Cross*, que realiza programas educativos de seguridad en el agua, a escala federal.

- El *American Boat & Yacht Council, Inc.*, orientado a la mejora de las condiciones de seguridad en las embarcaciones de recreo.

- El *Yacht Safety Bureau, Inc.* que controla y homologa los elementos integrantes de las embarcaciones.

Puede mencionarse también la *National Fire Protection Association*, encargada del control de los sistemas y equipos de extinción de incendios, incluyendo los afectos a buques comerciales y de recreo.

De todos estos organismos, los dos principales son el *Coast Guard (CG)* y el *Coast Guard Auxiliary (CGA)*.

El CG es un servicio de carácter militar, constituido como una rama de la Armada norteamericana (US Navy). Ello no obstante, en tiempo de paz está adscrito al Ministerio de Transportes. A su frente se halla un almirante, cuyo cuartel general está en el estado de Washington, en la costa oeste de los EE. UU.

Estructuralmente, el CG aparece dividido en distritos, cada uno de los cuales está comandado por un vice-almirante. Opera sobre tres grandes zonas de actuación: costa atlántica, Golfo de México y costa del Pacífico. El personal del CG está integrado por mujeres y hombres jerarquizados según el modelo militar de la Armada. Reciben preparación específica en una academia propia de la CG. Mandos y tripulantes son profesionales.

Las funciones del *Coast Guard Corp* desbordan en bastante los límites de lo que se entiende convencionalmente por salvamento. En concreto, y amén de las tareas de estricto salvamento, el CG vigila y hace cumplir todas las disposiciones legales relativas

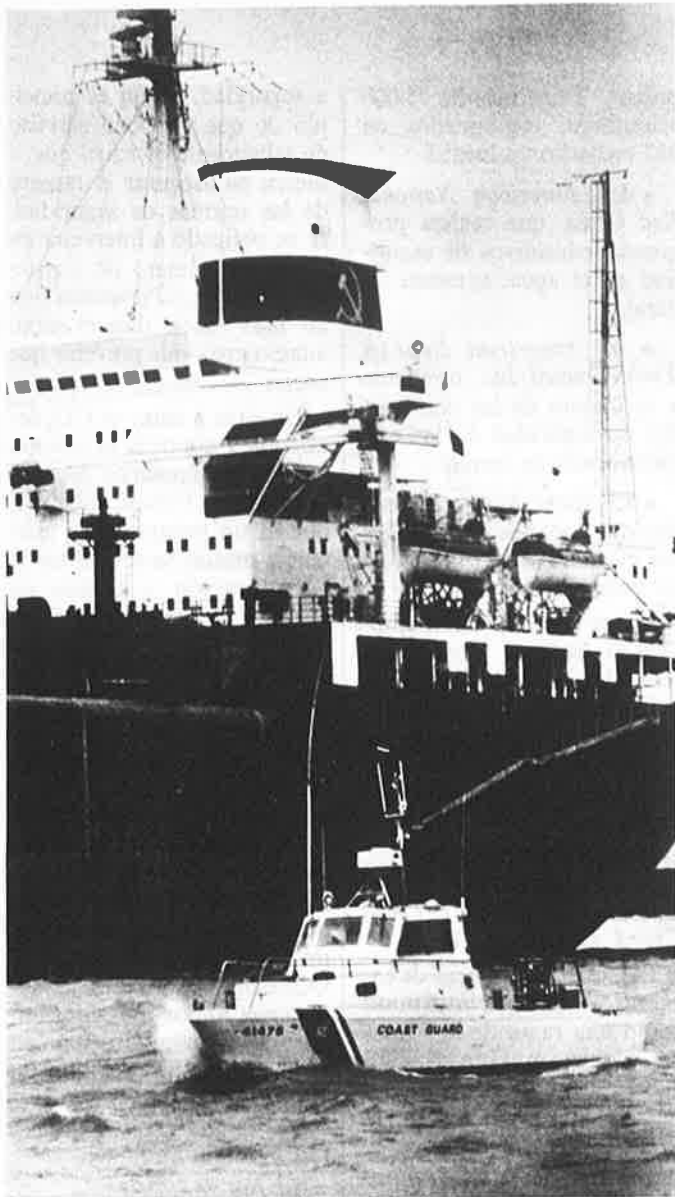
a seguridad, según el principio de que un buen servicio de salvamento es aquel que, a fuerza de asegurar el respeto de las normas de seguridad, se ve obligado a intervenir en el menor número de ocasiones que cabe. «*Prevention better than cure*», dice el sabio adagio: más vale prevenir que curar.

De cara a esto, el CG desarrolla y controla el sistema AMVER (*automated Mutual-Assistance Vessel Rescue*), que es un programa de asistencia mutua para facilitar la coordinación y puesta en práctica de acciones SAR en todo el mundo. Los buques transoceánicos, sean de la nacionalidad que sean, pueden enviar al centro AMVER de Nueva York su posición, rumbo y velocidad. Toda la información recogida va a parar a un grupo de computadoras que, en caso de emergencia, pueden ofrecer un mapa aproximado del tráfico marítimo de cada zona. El CG estima que aproximadamente el 30 por 100 de los buques en tránsito participan en el sistema AMVER, con el que comunican de forma gratuita. También sus eventuales servicios son gratuitos.

El CG es también el principal responsable de la financiación y el funcionamiento de la estación NIK. Esta, de gran popularidad entre los radiotelegrafistas de todo el mundo, emite una señal potentísima y clara dando información, dos o tres veces por día, del estado de los hielos flotantes en el Atlántico Norte. Este servicio cuenta con la colaboración subsidiaria de servicios pertenecientes a otros países.

El CG es igualmente responsable de la inspección de buques y de la supervisión de los más diversos elementos de ayuda a la navegación, desde la simple boya a los complejos elementos de las estaciones LORAN, de cobertura mundial, pasando por todos los sistemas de señales acústicas, radiofónicas, faros, etc.

Al centralizar la práctica totalidad de las competencias legales y operativas concer-



Un barco del «Coast Guard» norteamericano flanquea a un buque ruso en aguas del río Missisipi realizando funciones de vigilancia.

nientes a la seguridad en el mar, el CG está en disposición de ofrecer un servicio extremadamente eficaz, rápido y completo.

No acaban aquí los campos de actividad del CG. A todo lo hasta aquí mencionado hay que añadir la realización de

una amplia labor de investigación oceanográfica, el control y vigilancia de la actividad pesquera dentro de las 200 millas jurisdiccionales norteamericanas, la actuación de sus buques rompehielos para mantener los puertos abiertos al tráfico, la edición de un ingente número de publicaciones y revistas de temática marítima, entre las que destaca *General Proceedings*, dedicada a informar de la actividad del CG y a dar publicidad a cuestiones relativas a salvamento y seguridad...

A la vista de lo anterior, no es difícil deducir que el *Coast Guard* es un organismo polifacético, en el que los servicios destinados al salvamento no constituyen sino una parcela, coherentemente integrada en el todo. En esas condiciones, sería imposible hacer una relación de los medios específicos de salvamento con los que cuenta. Baste con de-

cir que el CG es, sin ninguna duda, la organización que dispone por sí misma de los medios más completos y avanzados de salvamento marítimo, dentro del ámbito de lo que convencionalmente se denomina «mundo occidental».

El *Coast Guard Auxiliary*, por su parte, se constituye como organización civil complementaria y dirigida por el CG. Sus miembros son personas voluntarias cuyos servicios no son retribuidos. Puede formar parte de *los auxiliares* cualquier persona de nacionalidad norteamericana, mayor de 17 años, que tenga relación con no importa qué campo de actividad que pueda resultar útil en un momento dado para las tareas de salvamento: navegación, aviación, transmisión radiofónica, etcétera.

Al entrar en el CGA se pasa por un período inicial de prueba, durante el cual se reciben enseñanzas y entrenamientos adecuados. Así se adquiere la categoría de «miembro básicamente cualificado». De esta categoría se pasa, en fin, a la de «miembro operativo». El barco, lancha, estación de radio o embarcación aérea que sirve de base a la colaboración recibe el nombre de «*facility*» (ayuda). Las embarcaciones son identificables por una enseña especial que están autorizadas a llevar.

El CGA es, en la práctica, un organismo de amplificación de los servicios del CG. Tiene funciones educativas, de inspección y examen y, por último, operativas.

En el campo de la educación, los *auxiliares* se encargan de impartir cursos a futuros patrones y navegantes. El CG estimula a los propios miembros del CGA a la realización de cursos de especialización: de reconocimiento de embarcaciones, de comunicaciones, de investigación, de rescate, de organización, etc. De este modo se mejora la capacitación y eficacia de los componentes del CGA.

Muchos integrantes del CGA participan en tareas de

reconocimiento de embarcaciones. Son frecuentes las revisiones mutuas entre los miembros del CGA, realizadas con objeto de constatar que todo está en orden de cara a poder actuar en cualquier momento.

Cuando los recursos de que dispone el CG no son suficientes —cosa que puede producirse en determinados momentos: la celebración de unas regatas, un fin de semana, período de vacaciones, etcétera—, se recurre al CGA, que colabora bajo la dirección de un oficial del CG. Fuera de esto, y sin necesidad de orden expresa, puede realizar patrullas de seguridad. El apoyo operativo del CGA suele ser frecuente también en las operaciones SAR.

El CGA se organiza por Distritos. Estos se componen de Divisiones. La unidad básica es la Flotilla, que puede agrupar a centenares de personas, dotadas de sus correspondientes «ayudas». Las unidades del CGA están dirigidas por oficiales propios, elegidos de entre sus miembros. Tratándose de un cuerpo exterior al Estado, los miembros del CGA no tienen autoridad ante personas ajenas a su organización. En el caso de observar infracciones de la Ley, lo ponen en conocimiento del *Coast Guard*, por si fuera necesaria su intervención.

El entramado conjunto constituido por el CG y el CGA, con el soporte que proporcionan las otras organizaciones mencionadas con anterioridad, forma una tupida red que abarca la casi-totalidad de las actividades marítimo-costeras de los Estados Unidos de América. Obviamente, no representa un modelo que deba ser imitado en todos sus extremos: algunas de sus características responden a las peculiaridades de la historia y del cuerpo social estadounidense. No obstante, bien merece ser estudiado con atención; el grado de eficacia alcanzado en la seguridad costera norteamericana parece recomendarlo sobradamente. ■

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-Vivauz
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

MAR

Reconocimiento médico previo al embarque

MAS

VALE

PREVENIR

En un anterior número de HOJA DEL MAR se publicó un artículo sobre la importancia de la medicina preventiva aplicada al trabajo en la mar. Los reconocimientos médicos previos al embarque son la piedra angular de esta actividad sanitaria. La detección de procesos patológicos en el hombre de la mar antes de que embarque, el aprendizaje de hábitos higiénicos, las campañas de prevención de accidentes, etc., tienen aquí un marco ideal para su desarrollo.

DESDE el año 1962, en que la Dirección General de Previsión (Ministerio de Trabajo) encomendó el reconocimiento médico previo al embarque de los pescadores de bajura al Instituto Social de la Marina, a través de sus servicios sanitarios, y tras diversas vicisitudes que pasan por la ratificación por España del Convenio 113 de la O. I. T. (relativo al examen médico de los pescadores, adoptado por dicha Organización en su 43.ª reunión) y la definición de competencias y funciones del I. S. M. (Real Decreto de 3 de julio de 1981), esta actividad ha ido conformándose en el tiempo y adquiriendo un contenido cada vez más amplio hasta llegar a la puesta en marcha del Programa de Sanidad Marítima del



el personal en aquellas Direcciones Provinciales que lo precisen y creando otros nuevos Centros en Burela (Lugo), Tarragona, Baleares y Tenerife.

Un buen reconocimiento médico pondrá de manifiesto, sin duda alguna, la existencia de enfermedades (hernias, diabetes, alcoholismo, etc.) que podrán ser tratadas convenientemente antes del embarque e incluso durante la navegación. Es por tanto muy importante la mentalización del hombre del mar a fin de que colabore de cara a la menor realización del reconocimiento médico, evitando conductas de ocultación de síntomas y de antecedentes, que en nada le benefician. En una encuesta realizada a un total de 700 marineros en las Direcciones Provinciales de Vigo, Villagarcía y La Coruña, para conocer el estado de opinión de los trabajadores del mar en relación con los reconocimientos médicos, nos hemos encontrado con que un 96 por 100 cree que es muy importante hacerse un reconocimiento médico antes de embarcarse, un 2 por 100 dice que es una pérdida de tiempo y el 2 por

I. S. M., que pretende dotar a todas las Direcciones Provinciales de este organismo de un equipo humano especializado en actividades preventivas, al tiempo que crea una red informatizada que permite conocer los antecedentes sanitarios de cualquier trabajador embarcado ante la eventual necesidad de su consulta a través del Centro Radio-Médico, del buque «Esperanza del Mar» y de Centros Asistenciales en el Extranjero.

En la actualidad, el I. S. M. dispone de instalaciones y personal en las Direcciones Provinciales de Vigo, Villagarcía, La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, San Sebastián, Valencia, Alicante, Málaga, Huelva, Cádiz y Las Palmas. Antes de que finalice el año se ampliará la red, duplicando

La exploración radiológica del tórax es fundamental. En la radiografía se muestra un ejemplo de alteraciones encontradas.



Dependencias del Servicio de Medicina Marítima en La Coruña.

100 restante no sabe o no contesta.

Preguntados por si creen que es suficiente el reconocimiento médico que se les ha practicado, las respuestas fueron las siguientes:

1. Sí, pero fue demasiado minucioso y pesado 3,67 %
2. Sí, creo que fue correcto .. 80,00 %
3. No, creo que habría que mejorarlo 14,00 %

4. No sirvió para nada 0,10 %
5. No sabe/no contesta 2,23 %

Los datos recogidos reflejan un claro interés del hombre del mar por algo que le toca directamente y que puede representar el fundamento de su salud.

La importancia, desde el punto de vista clínico, de los reconocimientos médicos queda reflejada en los 2.300 marineros reconocidos en cuatro meses en las Direcciones Provinciales de Vigo, Villagarcía y La Coruña. Es

importante señalar la gran frecuencia de patologías digestivas, encontradas en un 7,25 % (en su mayoría por problemas de hígado y úlceras). Si tenemos en cuenta la íntima relación de la patología digestiva con los problemas psicosomáticos por un lado, y con los hábitos de vida, higiene de la alimentación y del trabajo, etc., por otro, comprenderemos la importancia de una acción directa de medicina preventiva en este campo. Del mismo modo que de los procesos digestivos, podríamos

hablar del aparato respiratorio (broncopatías crónicas, tuberculosis, etc.), osteoarticular, urinario, etc. Dejaremos eso para otros artículos, a fin de poder analizarlos con la profundidad que requieren. ■

José Manuel Fernández Figueiras (médico de Medicina Marítima de Vigo).

M.^a Luisa Canals Pol-Lina (médico de Medicina Marítima de Villagarcía).

Jaime Aguilar González-Babe (médico de Medicina Marítima de La Coruña).

M.^a José Cerdeiras Jaureguizar (médico de Medicina Marítima de La Coruña).

CUADRO I

Distribución de los hallazgos patológicos evidenciados en el reconocimiento médico previo al embarque, sobre un total de 2.300 reconocimientos:

Patología digestiva	7,25 %
Patología dermatológica	4,89 %
Patología cardiocirculatoria	4,54 %
Patología osteoarticular	3,84 %
Patología otorrinolaringológica	3,84 %
Patología respiratoria	2,00 %
Patología endocrinológica	1,89 %
Patología genitourinaria	1,74 %
Otras	2,00 %

CUADRO II

El 5,1 % de los estudiados habían sido repatriados en alguna ocasión, por padecer procesos patológicos:

25% a causa de problemas digestivos.

30% a causa de accidentes de trabajo.

5% a causa de problemas cardiocirculatorios.

4,5% a causa de problemas circulatorios.

3,2% a causa de problemas oftalmológicos.

2% a causa de problemas genitourinarios.

30,3% a causa de otros procesos.

LOS LIBROS DEL MAR

Sobre el decorado de un mar crepuscular, Alvaro Cunqueiro pintó su corazón a lo largo de decenas de artículos, muchos de ellos aparecidos en las páginas de HOJA DEL MAR.

De ellos ha salido *Fábulas y Leyendas de la Mar*. Un libro que habla de los tiempos en que periodismo y metáfora aún no se sentían obligados a pelear.

FABULAS Y LEYENDAS DE LA MAR

Cultura

Por Rafael CHIRBES

EN algún lugar del globo situado al sur de Terranova, un grupo de investigadores ha descubierto el cadáver gigantesco del Titanic sepultado bajo cuatro mil metros de gélidas aguas. Poco debe quedar de las bellezas de antaño en aquel laberinto de galerías, escotillas y algas de gelatina. Los peces abisales deben navegar entre las costillas de acero del cadáver y habrán lamido con sus lenguas fosforescentes las aguamarinas engastadas en oro de damas que se han perdido por los caminos de Ronsard: damas que no volverán.

El fondo del mar deja de ser un secreto para el hombre y las murallas de agua se convierten en límpidos espejos detrás de los cuales los técnicos ven cadáveres de titánicos fracasados sobre los que escalan yedras de agua salada; viejos castillos en

ruinas de los que han huido los fantasmas perseguidos a golpes de sonar. Ha llegado la edad en que los monstruos se escapan, pierden terreno, acaban por esfumarse y dejan en algún lugar del hombre un silencio y un vacío inquietantes. Como en aquellos resúmenes que cerraban cada capítulo de los viejos libros de texto, el universo parece reducirse a una sinopsis que ha perdido en el camino lo más fascinante.

Alvaro Cunqueiro escribió mucho acerca de esos repliegues del cerebro humano que se apoyaban en un paisaje para levantar una metáfora de sí mismos, vistiéndola con puntillas de espuma. Sobre el decorado de un mar crepuscular —del atardecer de Galicia y del siglo XX—, Alvaro Cunqueiro pintó su corazón a lo largo de decenas de artículos, muchos de ellos aparecidos en esta revista, HOJA DEL MAR. Eran otros tiempos. Por entonces, periodismo y metáfora aún no se sentían obli-

gados a pelear y, además, bajo las olas languidecían los últimos envolventes misterios que luego fueron reducidos a fórmulas matemáticas y químicas.

Néstor Luján, amigo de Cunqueiro y erudito, reunió hace algunos años buena parte de esos artículos del gallego bajo el título *Fábulas y Leyendas de la Mar*. De ese libro —publicado por la editorial Tusquets— venimos desde hace un rato hablándoles, con la melancolía de quien habla de una obra de otro tiempo. Es un libro de los tiempos en que el periodista tenía vocación de escritor, porque sabía que toda palabra escrita es, al cabo, literatura, aunque no alcance a ser más que mala literatura. Ese tiempo se correspondió con los últimos segundos de resaca del mar.

Por entonces, cantaron los últimos peces-mujer sus canciones irresistibles y los santos buceaban impávidos con el halo que circundaba su frente empapado, y los diablos se mojaron, también por última vez antes de desaparecer, su cola rematada por una flecha. Las corrientes arrastraron de acá para allá islas maravillosas que navegaban como balsas selváticas y, en algún viejo caserón de las riberas, tal vez cerca de Vigo, el Holandés Errante sedujo a la hija menor y más bella de un marinerero no demasiado rico.



Fue como un espejismo, antes de que Moby Dick se perdiera en un recodo del horizonte azul, y se hiciese un silencio pegajoso, interminable. A Cunqueiro le cupo la gran suerte de hacerles a sus lectores una bufanda tejida de mentiras y ensañaciones para el largo invierno que se avecinaba.

Abrió una autopista del mar entre la lejana Thule y la melancólica Galicia y la pobló de vikingos, normandos, fenicios y fantasmas. Cunqueiro hizo una montaña de un ratón, un mar hirviente de un vaso de orujo, un retrato de su corazón disfrazado de mentira.

Puso la medida exacta de la perfección en una modesta y gallega dorna, con el empecinamiento del mentiroso que muere antes que enmendarla.

Los artículos repiten te-

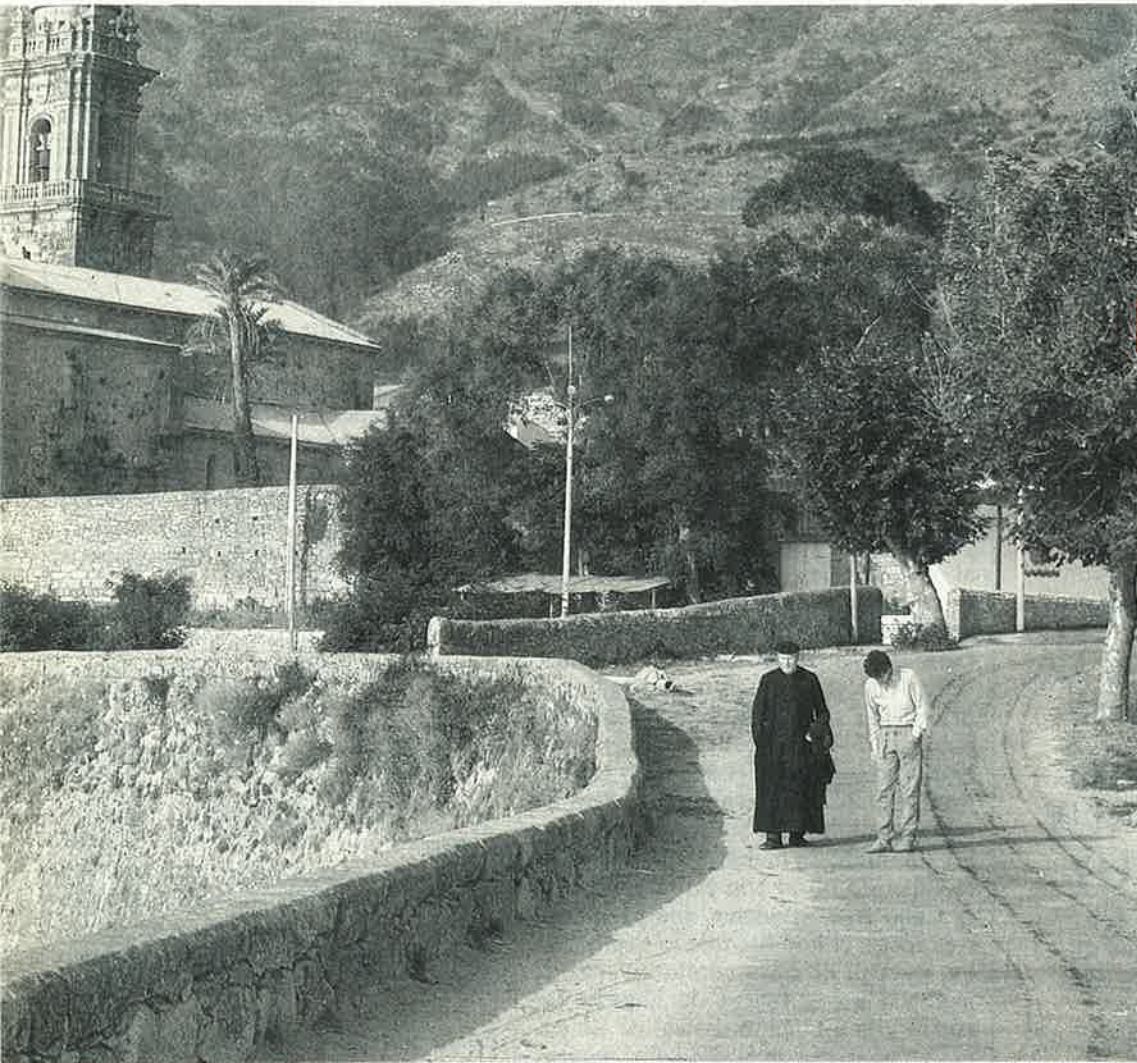
caras, el patetismo de un farsante, la grandeza de un investigador; y la frontera entre cada cosa está borrada, tergiversada, distraída. La erudición, la socarronería y esa mala uva que consiste en cotidianizar el milagro como haría un ignorante, forman las aguas mezcladas de un torrente que lleva al lector a la sonrisa, a la inquietud, a la melancolía, a la carcajada o al desprecio, sin transición. Quizá vale la pena citar aquí la frase de Yeats que Cunqueiro reco-

una escritura que ha confundido la profesión periodística con los informes de la Banca, o, con lo que es peor, los deberes que un director hosco y mandón impone a colegiales que miran cuántos minutos quedan para el recreo de las diez.

Con Cunqueiro, se aprende a leer el mar: ya se sabe que leer algo es saber leerse a sí mismo. Y, como todo libro bueno, el mar, una vez bien leído, una vez puesto sobre el tamiz de la vida y las ideas, se deja amar. «Va

abre el libro; y su desazón se esfuma llevada por salmones que conocen los viejos caminos submarinos de la creación, mecida por ese océano de los otoños que tiene el cansancio de Ulises en busca de un hogar y que se empeña en navegar para poder perseguir para siempre ese crepúsculo de la casa bien labrada sobre la tierra firme.

Fábulas y Leyendas de la Mar tiene la belleza y los vicios del crepúsculo de la vida. Está lleno de hermosas



REPLIEGUES DEL CEREBRO HUMANO

Paisajes que sirven de apoyo para transformarse en metáforas de sí mismos. En aquellos tiempos, periodismo y metáfora aún no se sentían obligados a pelear. Frente al mar, poco a poco, languidecían los últimos misterios, prestos a convertirse en fórmulas matemáticas y químicas.

mas, los retoman, los falsifican, los investigan. Hay en el ir-y-venir de los escritos del gallego un baile de más-

ge: «Inocencia asesina del mar», decía Yeats, y hay algo de asesino en la sospechosa benevolencia superficial con que, a veces, Cunqueiro divaga y se pierde entre el chiste vulgar y la observación admirable.

En cualquier caso, todo está aquí, menos la muerte: todo, menos la sequedad de

para ocho meses que no veo el mar, y esto me tiene un poco desazonado», escribió Cunqueiro en el artículo que

mentiras y de triquiñuelas de viejo maravilloso. Vale la pena leerlo, para poder mentir luego sobre él. Nació, en buena parte, entre las páginas de esta HOJA DEL MAR, como una metáfora espléndida que crecía por encima de los despachos. ■



Alfonso
Alonso-Barcón

EN UN KIOSKO
COMPRAMOS LA
PRENSA: AUN
VIVIA FRANCO.
ERAN DIAS MUY
GRISES Y MUY
FRIOS. PERO
EN GENOVA EL
SOL LUCIA...

EN el salón de pasaje sonaba una música cualquiera. Había gente, voces, risas. Todo a nuestro alrededor parecía teñido de rutinaria naturalidad, pero nosotros nos manteníamos pendientes de una escena muy sencilla que tenía lugar tres mesas más a proa. Dos hombres uniformados escuchaban atentamente lo que un tercero les leía, asintiendo a los aspavientos con que el lector remataba cada párrafo. Hubo varias relecturas. Cuando comenzaron a observarnos, concluimos sin ningún género de duda que las cosas se nos habían torcido peligrosamente, y salimos de allí.

No es preciso hacer un gran esfuerzo para recordar. Juan Zamora y yo viajábamos a Génova a bordo del **Cabo San Sebastián**, en busca de apoyo italiano para el Sindicato Libre de la Marina Mercante. El Sindicato era todavía poco más que una ilusión clandestina creciendo mansamente, expandiéndose sin grandes problemas a la sombra de otras conspiraciones de mayor enjundia y, desde hacía pocos días, al socaire de unos acontecimientos providenciales, gracias a los cuales el mar aparentaba languidecer, más ignorado por el Poder que nunca antes. Pese a ello, sólo un desmemoriado podría llegar a olvidar nuestros alardes precautorios de entonces. Nos cuidábamos muy bien, ciertamente, y era natural. Estaba muy avanzado el mes de noviembre de 1975 y Franco agonizaba. La intuición menos brillante hubiera sugerido obrar con cautela, pero en el **Cabo San Sebastián** nos perdieron tres cosas: el hombre que lo capitaneaba, nuestra excesiva confianza —en el medio y en la fuerza de nuestra razón— y la ambición desleal de un cocinero deseoso de ascender a mayor-domo.

La noche era desapacible y nuestra suerte incierta, pero en cubierta nos sentimos más libres y el viento racheado del Sudeste no llegó a comportarse con nosotros como lo hubiera hecho un enemigo. Sólo por un momento pareció que iba a sembrar el barco de papeles, contratiempo que habríamos vivido como una auténtica catástrofe, pero se extendieron a popa de la chi-

menea abriendo en el aire una sombrilla blanca, gigante, cuajada de agujeros negros, y luego, al primer aviso, una ráfaga enérgica los reagrupó y se los llevó lejos de nosotros, aleteando, sin que ni uno solo se perdiera en el agua antes de que la oscuridad nos los arrebatara definitivamente. Hacía tiempo que Barcelona había desaparecido por debajo del horizonte del Oeste, y quedaban horas de mar suficientes para propiciarle a cada cual el deleite de sus nostalgias favoritas. Lástima de viaje. Porque la noche, aunque arisca, solicitaba atención, y era en cubierta donde aquel barco parecía más un barco. Pero adentro, aciaga, intimidante, estaba la realidad. Y volvimos a ella.

Un adolescente irlandés con el que compartíamos el camarote había sido el único y asombrado testigo de la cantidad de papel impreso que contenían nuestros equipajes. Pretendíamos sacar el mayor partido posible de aquella travesía tan esperanzadora, de modo que cuando llegó el momento embarcamos bien pertrechados. Contábamos con la ayuda de dos de los oficiales para darnos a conocer entre la tripulación, pero procedieron a sembrar demasiado alegremente, y nuestra propaganda, esparcida con generosidad sobre las mesas del comedor de marinera, contiguo a la cocina, fue a caer en manos del capitán con mayor celeridad que un parte metereológico adverso. Conservó una nota referente a aquella noche. Está escrita sobre una servilleta de papel con señales de haber sido doblada en muchos pliegues, y ha sobrevivido sin apenas quebranto a un buen número de operaciones de limpieza y a dos cambios de domicilio. De cuando en cuando me tropiezo con ella al repasar mis cuadernos: «Es nuestro panfleto lo que el viejo les está leyendo.»

Al regresar de cubierta volvimos al salón y elegimos otra vez la misma mesa. El capitán se nos acercó apenas diez minutos después. Lo estábamos esperando. Hizo una extensa declaración ilustrativa de sus principios políticos, nos acusó de alentar la sedición de sus tripulantes y anunció su deci-

Viaje a

Génova



«Habíamos salido del puerto de Barcelona camino de Génova, en busca de apoyos para el Sindicato Libre de la Marina Mercante, a bordo de 'El Cabo de San Sebastián', un buque de pasajeros...»

sión de requisar nuestra documentación y devolvernos a Barcelona, al objeto de entregarnos allí a la jurisdicción militar de Marina. Se despidió cortésmente, llevándose los pasaportes y dejándonos a solas con nuestra primera sensación de cobardía. Acto seguido, se apagaron las luces del salón y dio comienzo una sesión de cine.

Lo más aniquilador era cavilar una y otra vez que habíamos caído en las manos de nuestra propia gente. Pero algún tiempo después, ya de madrugada, reunida en la cámara del capitán la junta de oficiales y sentados nosotros frente a ellos en calidad de acusados, nos vimos respondiendo a sus preguntas con la tranquilidad de pensar que aquel solemne esperpento no decidía únicamente la suerte de un par de pasajeros, sino también la de gente del rol, ausente de la representación sólo porque sus obligaciones de guardia lo

imponían. Dificilmente un capitán arruina así como así a sus propios hombres. Nunca supimos lo que de verdad se habló allí dentro durante los minutos que ocupó la deliberación, pero siempre he supuesto que la cordura del sobrecargo condujo a todos a valorar ese y otros inconveniente. Fuera como fuese, cuando abrieron la puerta y nos hicieron pasar, comprendimos que la terrible pesadilla comenzaba a diluirse.

La singladura prosiguió sin posteriores sobresaltos y, horas después, presenciando la maniobra de atraque, ya dábamos por hecho que, sin papeles, tendríamos dificultades para identificarnos ante los organismos cuya ayuda tratábamos de conseguir. Génova esperaba sonriente, pero nos hicieron aguardar hasta que desembarcó todo el mundo y luego, en el mismo portalón, nos devolvieron los pasaportes, ya

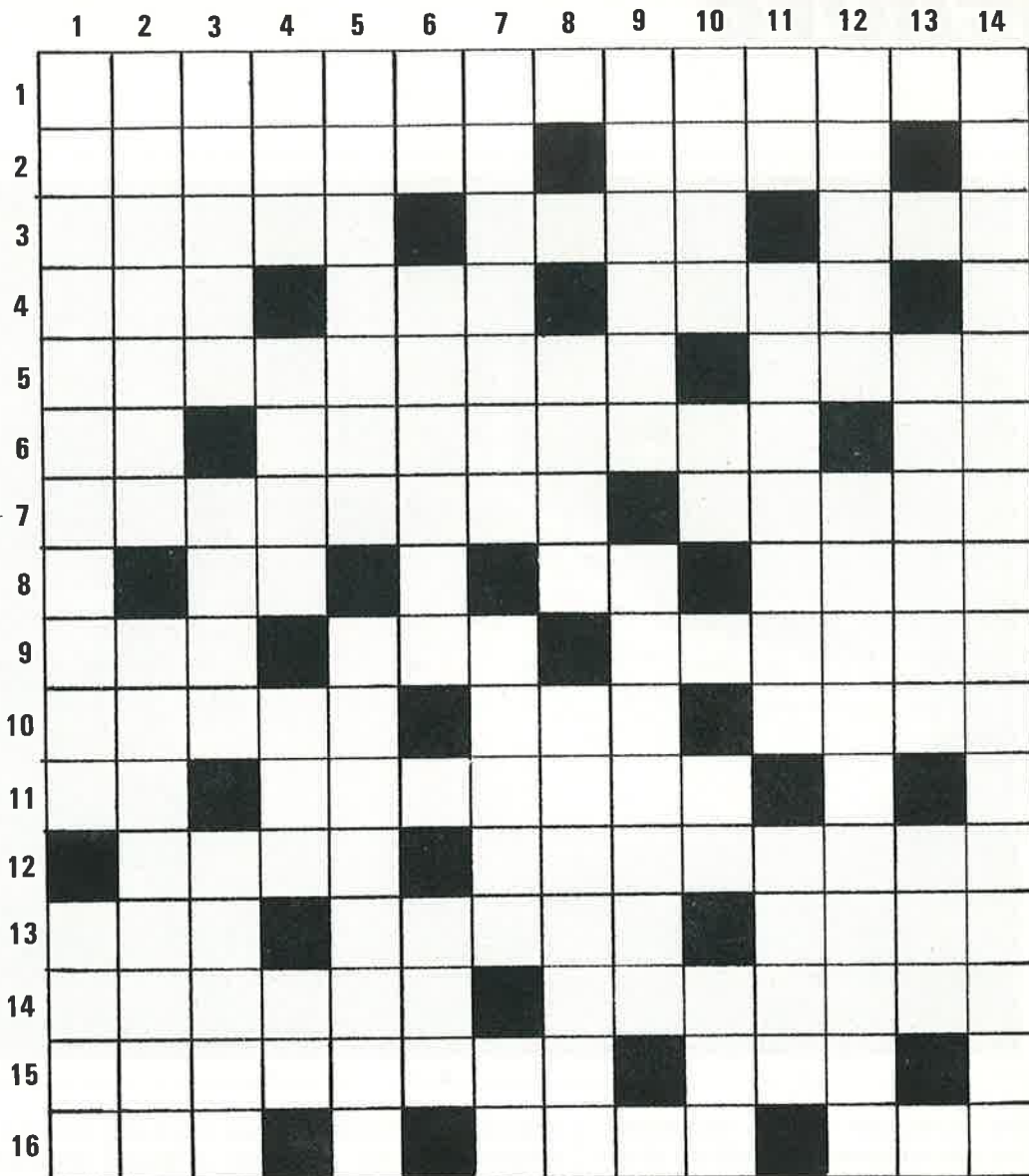
sellados, y nos dejaron en libertad de descender al muelle. El capitán creyó oportuno advertir que no quería volver a vernos jamás en su barco, y lo hizo con toda la natural autoridad que estaba acostumbrado a ejercer desde su puesto de mando. No sabía que, a no tardar, vería al **Cabo San Sebastián** convertido en nuestro buque-correo, función que cumplió a despecho de todo, mientras el Sindicato mantuvo en funcionamiento su oficina exterior.

En aquellos momentos, ni él ni nosotros aventurábamos semejante desenlace. Nos acercamos a un quiosco y compramos la prensa. Franco no había muerto todavía. Recuerdo que estaban muy plagados de amenazas aquellos días de noviembre. Muy grises y muy fríos. Pero en Génova no. En Génova nos acompañó durante todo el tiempo un sol despreocupado, inesperadamente luminoso. ■

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. (Seguido del 14 Vertical) Se celebró en La Toja a mediados del pasado septiembre (cinco palabras). 2. El Atlántico y el Pacífico lo son. Al revés, pieza metálica que se aplica exteriormente a la quilla de los balandros para mejorar su estabilidad. Uno. 3. Villa y ría de Galicia. Hoguera en la que arden los difuntos. Trabajo vasco. 4. Importante agencia informativa. Onda de agua en el mar. Vela de popa propia de embarcaciones latinas. Otro romano. 5. Viaja en una nave. Especie de cuchillo de hoja serpenteada. 6. Marchad. Parte de la cubierta principal del buque, entre el trinquete y la proa. Consonante repetida. 7. Los de sangre son muy útiles a la sociedad. Piedra para el sacrificio. 8. La primera. Símbolo del actinio. Vigésimo primera letra del abecedario castellano. Vieja tierra bíblica. Al revés, aceite. 9. Entregó. Al revés, población cercana a Finisterre. Al revés también, nombre que se da —posiblemente por influencia inglesa— al cabo que se emplea sencillo. 10. Utensilio, mueble, instrumento (suele utilizarse en plural). Invierte la palabra y te topará con un río o un tren. Cubo utilizado en juegos de azar (una vez más, al revés). 11. ¡Para! Murrallón para contener las aguas (por ejemplo, en los puertos). Dos veces la misma vocal. 12. Es fiel, pero no de balanza. Parte casi plana del casco de un barco, que forma el fondo junto a la quilla (al revés). 13. Lista de la marinería. Este conde fue inmortalizado por una canción popular catalana. Mineral terroso amarillento que se usa en pintura. 14. Intratable, desabrido. Apartas una cosa de su camino. 15. Uniendo con hilo. Estas tres vocales juntas hacen un efecto horrible. Consonante. 16. Asidero. Consonante. Roturar. Mar inglés.



VERTICALES

1. En las europeas entramos a partir del 1 de enero de 1986. Anillo que se ensarta en un palo de arboladura o cabo y que puede correr a su largo. 2. Atareado. No se puede decir que los ríos Oria y Llobregat lo sean. 3. Al revés, den vueltas al cabrestante para levar anclas. Naves. Si Beethoven no hubiera conocido a esa señorita, ¿qué tocarían los aprendices de piano? 4. Organismo de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación. Al revés,

dé captura. También al revés, quiera. Afirmación. 5. Lían con sogas. Llegare el buque a la vista de un punto de la costa (al revés). 6. Letra griega. Material que se pone al fondo de la embarcación para que ésta se hunda en la medida adecuada. Letra. Licor muy marinero. 7. Cause gran susto. Consideran. Regala. 8. Número romano. Cierta tela de seda. Círculo máximo de la esfera terrestre. 9. Puede ser, por ejemplo, una forma de anunciar, pero es también una red para la pesca de la sardina. Toque que se da para suprimir imperfecciones. La primera. 10.

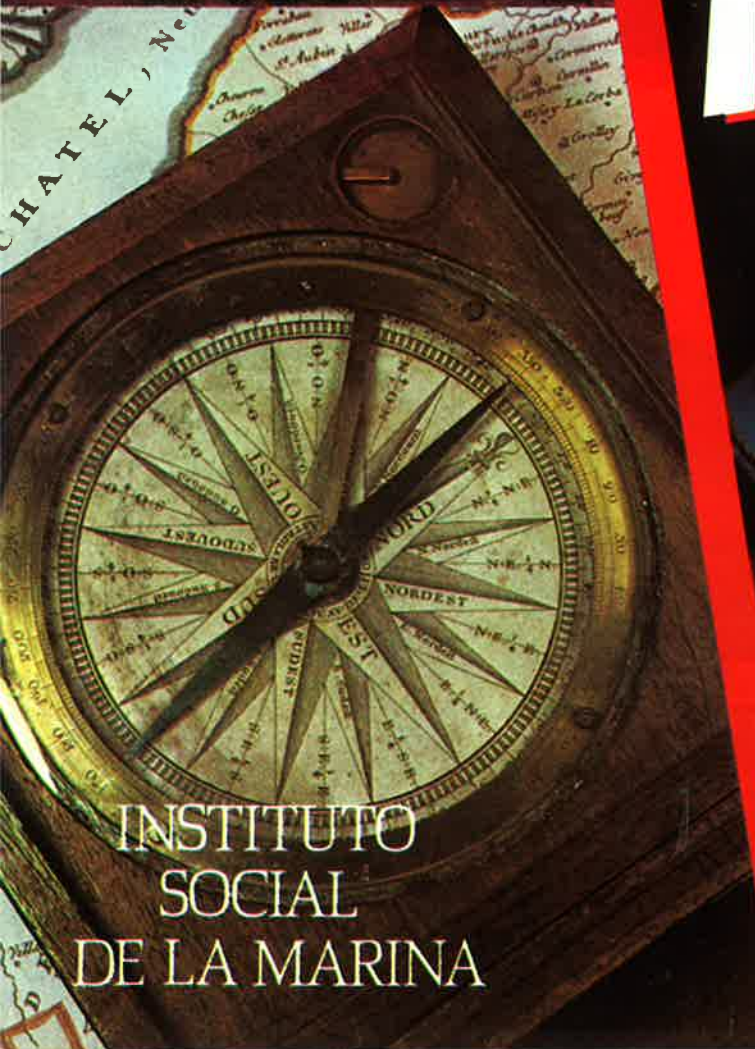
Alzar una cosa tirando de la cuerda de la que cuelga. Nota. Consonante. Negación. A sus orillas escribió Rosalía de Castro no pocos poemas. 11. Voz de mando. Estudioso del medio ambiente. Cierta alongra. 12. Daño. Inclinaciones. 13. Vocal. Otra vocal. Este país nos mira desde el otro lado del mar. Altar. Vocal. 14. (Ver 1 Horizontal). ■

NOTA: Entre los acertantes del crucigrama de HOJA DEL MAR se sorteará trimestralmente un premio que se anunciará en su momento. Enviad la solución, indicando nombre y domicilio, a: HOJA DEL MAR, Génova, 24. 28004, MADRID.

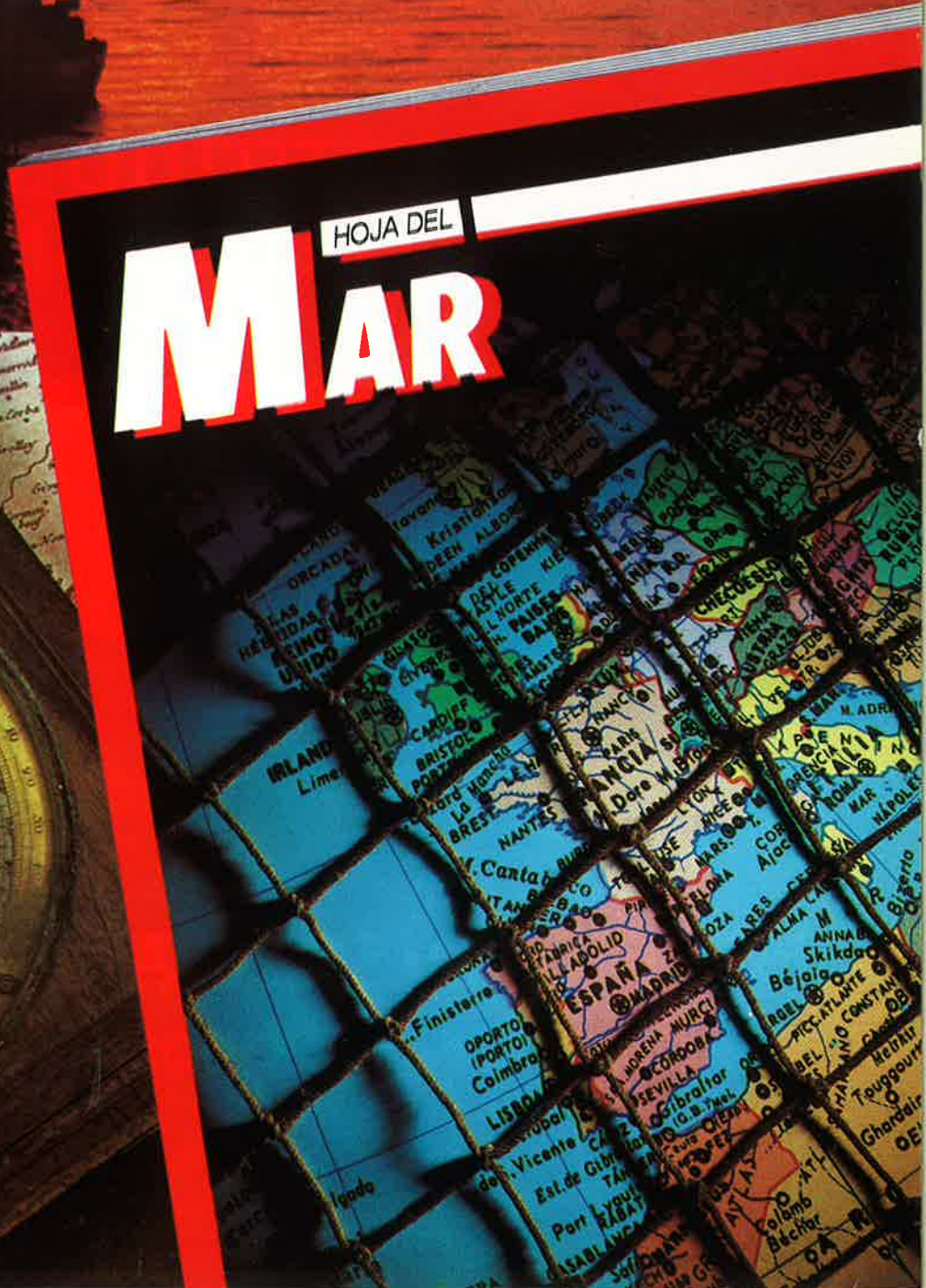
HOJA DEL

MAR

*Toda la mar
en una revista*



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



HOJA DEL

MAR

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

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