

HOJA DEL

# MAR

Marzo 84

Año XX

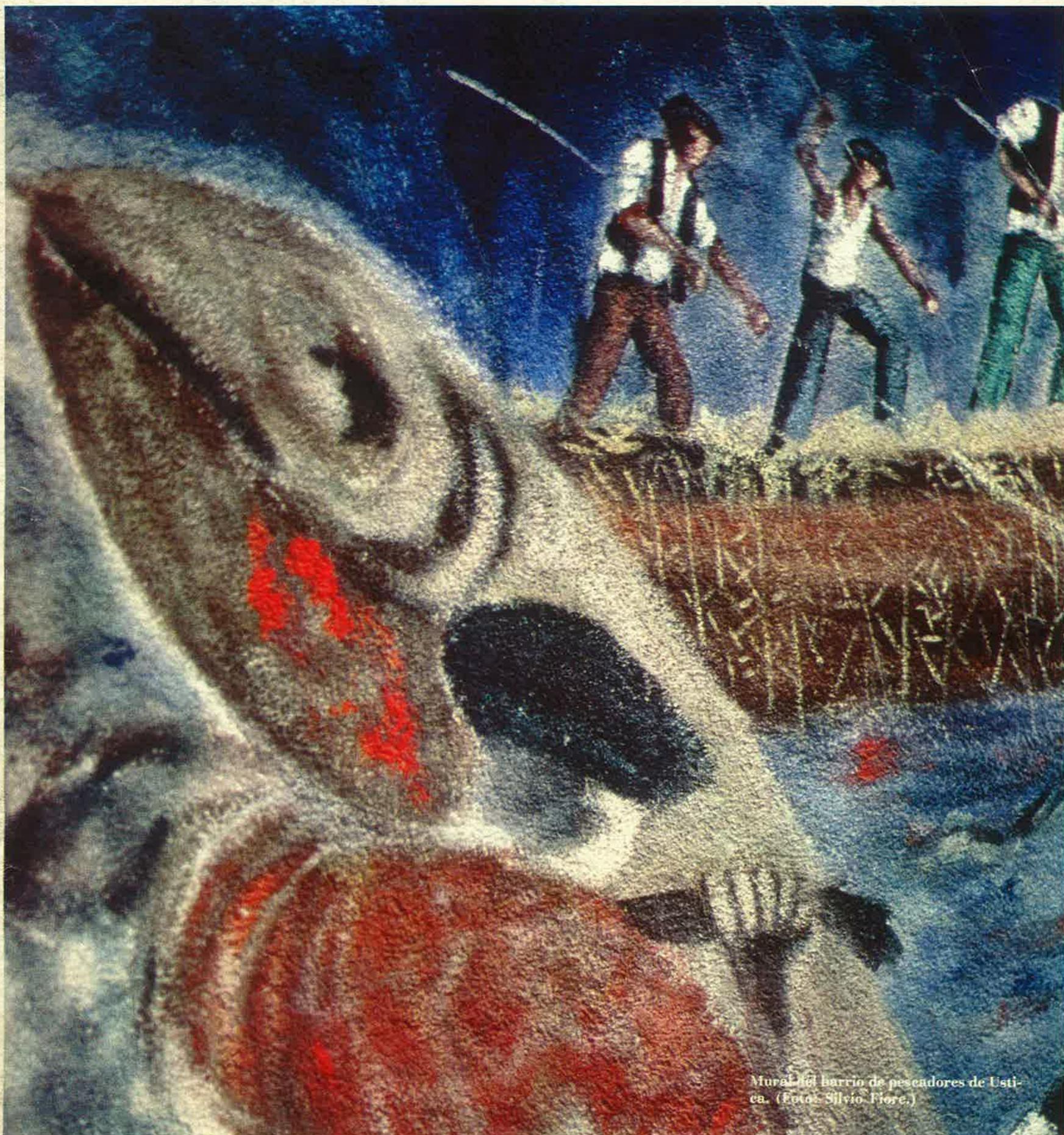
N.º 222

**CONSTITUIDO**

**EL CONSEJO GENERAL**

**DEL INSTITUTO**

**SOCIAL DE LA MARINA**



Mural del barrio de pescadores de Ustica. (Foto: Silvio Fiore.)



## Si quieres:

- Transformar o reparar tu barco.
- Modernizar sus instalaciones y cambiar el motor.
- Adquirir pertrechos y equipamientos.
- Construir varaderos, fábricas de hielo, plantas frigoríficas y piscifactorías.
- Puedes conseguir créditos en las mejores condiciones.

Cuenta con nosotros,  
el Crédito Social Pesquero, está para ayudarte.

Créditos Inmediatos.

Cualquiera que sea tu necesidad solicita información a las delegaciones del Instituto Social de la Marina en la costa o al

**Crédito Social Pesquero,**  
Velázquez, 64-66. Teléf. 255 06 04.

*Ecos, rumores, frases brillantes, frases lapidarias, y algún que otro bulo, detectados por el equipo de sondeo de Hoja del Mar.*

Falta por hacer la revolución industrial de la rías gallegas. Xulio Pardellas, economista.

No se comprende cómo pueden permitir la entrada en el recinto pesquero del puerto de Vigo camiones con pescado de la CEE y Portugal si no pueden ser vendidos en lonja, pues esa pesca no ha sido desembarcada en Vigo, y, además, de ella ya se hizo la primera venta en el extranjero. Julio Vieira, presidente de Arposol.

Preguntar las preferencias por mejilloneros o arrastreros es como si se les pregunta a los niños si quieren más al padre o a la madre. Garrido Valenzuela, conselleiro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Las estructuras académicas en las Escuelas Náutico-Pesqueras han quedado arcaicas. José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape.

Las islas Canarias deben ser el eje que vertebre todas las acciones de explotación de recursos pesqueros en las costas de África o de América y en las pesquerías oceánicas. Doctor Carlos Bas.

Una docena de mejillones equivale a 130 gramos de carne. "Faro de Vigo".

Hemos pedido que ambas patrulleras sigan actuando conjuntamente durante dos o tres meses, para limpiar la mar de arrantzales sin licencia. H. Quideau, comandante de la patrullera francesa "Mauve".

Cuando en 1976 llegué a esta Cofradía, la venta en lonja era de 55 millones de pesetas, y en 1983 ha sido de 2.200 millones, pasando a ocupar el segundo puesto del ranking nacional entre los 166 puertos que no cuentan con junta propia. Vicente Gradaille, cura párroco de Cillero y patrón mayor de la Cofradía de Pescadores.

El nuevo acuerdo con la CEE es, casi, casi —y no quiero ser tremendista—, una estocada mortal para la flota viguesa. César, "A Xeito", en "Faro de Vigo".

# Comunicación

ANTE LA PERSISTENCIA  
DE LOS FALSOS RUMORES QUE CIRCULAN EN RELACION  
CON NUESTRA SOCIEDAD Y CON NUESTROS PRODUCTOS,  
BAUDOUIIN LAMENTA PROFUNDAMENTE LA POLITICA SEGUIDA  
POR CIERTA COMPETENCIA EN EL MERCADO ESPAÑOL,  
Y EN ESPECIAL EN EL SECTOR PESQUERO.

DICHOS RUMORES DESVIRTUAN TOTALMENTE LA REALIDAD Y TIENEN  
COMO FINALIDAD DESPRESTIGIAR NUESTRA MARCA,  
ANTE LA IMPOSIBILIDAD DE FRENAR,  
POR LOS CAUCES NORMALES DE UNA COMPETENCIA LEAL,  
SU PROGRESIVA PENETRACION  
E IMPLANTACION EN EL MERCADO ESPAÑOL.  
DICHA PROGRESION ES EL FRUTO DE LA RECONOCIDA CALIDAD  
DE NUESTROS PRODUCTOS  
Y DEL ESFUERZO Y PROFESIONALIDAD DE NUESTRA RED,  
QUE HAN CONSEGUIDO GANAR LA CREDIBILIDAD Y CONFIANZA DE SUS CLIENTES.

POR TODO ELLO BAUDOUIIN SE VE EN LA OBLIGACION  
DE COMUNICAR PUBLICAMENTE QUE :

- **BAUDOUIIN**, COMO SIEMPRE DESDE 1900, SIGUE EXISTIENDO Y DESARROLLANDO UNA **FABRICACION PROPIA** EN MARSELLA, HABIENDO SUMINISTRADO HASTA LA ACTUALIDAD 6,1 MILLONES DE CV TOTALMENTE FABRICADOS POR BAUDOUIIN.

- BAUDOUIIN SIGUE TENIENDO UN **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION PROPIO**, EN EL QUE TRABAJAN 17 INGENIEROS Y QUE CUENTA CON 8 BANCOS DE PRUEBAS EXCLUSIVAMENTE DEDICADAS A INVESTIGACION.

- COMO FRUTO DE SU INVESTIGACION, **BAUDOUIIN TIENE UNA TECNOLOGIA DE SU PROPIEDAD** Y TOTALMENTE DESARROLLADA POR BAUDOUIIN.

- BAUDOUIIN, FIEL A SU TRADICION, SIGUE MANTENIENDO UNA **CONTRIBU-**

**CION PROPIA AL DESARROLLO DE LA PESCA** Y, EN ESPECIAL, AL DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE PROPULSION.

- BAUDOUIIN SIGUE MANTENIENDO SU PRESENCIA EN EL MERCADO INTERNACIONAL, AL QUE HAN EXPORTADO HASTA HOY 2,8 MILLONES DE CV TOTALMENTE DE SU FABRICACION.

- BAUDOUIIN TIENE UNA **ESTRUCTURA PROPIA DE ASISTENCIA A CLIENTES** (REPUESTOS, SERVICIO POST-VENTA Y GARANTIAS).

- BAUDOUIIN TIENE SU **PROPIA RED MUNDIAL EN EXCLUSIVA**.

- **COMO SIEMPRE, BAUDOUIIN ESTA PRESENTE EN ESPAÑA CON SU PROPIA RED DE DISTRIBUCION EN EXCLUSIVA, SIEMPRE A SU SERVICIO.**



**N.º 222**  
Año XX • Marzo 1984

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social, dirigida a los trabajadores del mar.

Edita: Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social). Servicio de Información y Publicaciones. Génova, 24, Madrid-4. Teléfonos: 419 39 63 - 419 07 24. Telex: 23746 - 22107.

**Director general del ISM**  
Constantino Méndez

**Director**  
Joaquín Vidal

**Redacción Madrid**  
Mauro Rodríguez y José Vicente de Lucas.

**Corresponsales en España**

Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Fernando López Perea. Bilbao: Miguel Ángel Rodríguez Villanueva y José Luis Alaña. Cádiz: José Luis Villaplana. Cartagena: Gonzalo Varela. Castellón: Francisco Segarra Fabregat. Ceuta: Felipe Peña Vázquez. Gijón: José María Aguirre López y Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Fernando Ron Giménez y Serafín Gómez Rojas. La Coruña: Leopoldo Cal Fernández. Las Palmas: Ricardo Urquidí Güemes y Juan Francisco Fonte. Lugo: Antonio Nores Quesada y Narciso García Fernández. Málaga: David León Herrero. Melilla: Mario Otero Iglesias. Palma de Mallorca: Bernardo Zulaica y Emilio Morancho. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Juan José Lizuain. Santa Cruz de Tenerife: Antonio Betancort González. Santander: Rafael Puente Pinedo. Sevilla: Generoso Martín. Tarragona: Luis Vega Fernández. Valencia: José Manuel Masip Segarra. Vigo: Antonio Piñero Salvidegoitia. Villagarcía de Arosa: José Ramón Núñez Ramos. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular

**Corresponsales en el extranjero**

Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Berceo Arce.

**Secretaría de Redacción**  
Charo S. Harguindey

**Documentación**  
Blanca Muro

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid.

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plo- mo, 19. Madrid-5.  
Depósito Legal: M. 16.516-1963

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



La preocupación mundial por preservar los mares de la creciente contaminación ha llevado a la creación de organismos internacionales para emprender y coordinar acciones en defensa de este elemento vital. De la conferencia de Derechos Humanos de Estocolmo nació el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. España participa en estos trabajos, entre los que destacan los realizados en el Delta del Ebro. **Página 28.**

Los propietarios de los gigantes de la vela deportiva —todos ellos multimillonarios, presididos por el barón de Rothschild— organizan competiciones internacionales que despiertan gran expectación y se desarrollan con abundancia de emocionantes lances. Creadores de imperios económicos, directores de orquesta de fama mundial, realeza, olvidan sus cotidianos quehaceres cuando se produce la regata y entra en juego el prestigio de su velero. **Página 33.**



La imagen del mar en cine, televisión, video, fotografía, ya tiene historia. A veces ha sido recurso para las grandes narraciones filmadas, pero a veces también ha adquirido caracteres de protagonista. El análisis y el comentario sobre un siglo de imagen marítima se inician con este número, apoyados por grabados que ya figuran entre los clásicos del cine y la fotografía. **Página 60.**



El Consejo General del Instituto Social de la Marina quedó constituido el pasado 8 de febrero, en Madrid. Presidió el acto el secretario general para la Seguridad Social, Luis García de Blas. Esta noticia es de sustantiva trascendencia para el sector marítimo pesquero y el nuevo órgano, en el que hay amplia representación profesional, sindical y de la Administración, "potenciará y encauzará la labor del Instituto Social de la Marina" que, en palabras de García de Blas, "es un modelo armónico dentro de la Seguridad Social". **Página 11.**

<b>Crónica nacional</b>	<b>11</b>	<b>Crónica internacional</b>	<b>44</b>	<b>El puerto pesquero de La Habana</b>	<b>49</b>
<b>El acuerdo con la CEE, propio de un país miembro</b>	<b>14</b>	<b>Primer Congreso Iberoamericano de Pesca</b>	<b>45</b>	<b>Crónica de la costa</b>	<b>50</b>
<b>Jornadas de estudios pesqueros</b>	<b>18</b>	<b>Así es la política pesquera del Mercado Común</b>	<b>47</b>	<b>Notas para una historia de la mar del Ebro</b>	<b>53</b>
<b>Ustica</b>	<b>41</b>			<b>Política de UGT sobre puertos y portuarios</b>	<b>58</b>

# Las Islas Canarias, punto estratégico de la actividad pesquera

CARLOS BAS

Cuando hace ya bastantes años tuve ocasión de iniciar una serie de investigaciones pesqueras que se prolongarían una larga temporada, cuya base eran las islas Canarias, inmediatamente tuve la impresión de que muy pronto se convertiría en convicción profunda que estas islas eran uno de los puntos estratégicos en una adecuada programación de la actividad pesquera española. Tanto su situación geográfica como los abundantes recursos existentes en áreas relativamente cercanas, aunque no estrictamente canarias, confirman estas perspectivas. Pero seguramente existía, y existe todavía hoy, un hecho incontrovertible: la importancia que los grandes países pesqueros, Rusia, Japón, Corea, etcétera, conceden a estas islas como base de operaciones para todas las acciones que programan en el Atlántico Centro y Sur. Estos tres aspectos, de los cuales el último es una consecuencia de los dos primeros, deben hacernos reflexionar muy seriamente sobre la importancia del archipiélago.

La situación geográfica de las islas, muy próximas al Trópico de Cáncer y situadas relativamente cerca de la costa africana, posibilita que desde estas bases sea posible la explotación de los ricos caladeros saharianos, muy ricos en productos pesqueros, debido fundamentalmente a la existencia de la corriente de Canarias y a la presencia de distintas áreas de afloramiento situadas a lo largo de la costa continental, con el papel destacadísimo que juega el importante afloramiento de Cabo Blanco. Estos fenómenos marinos son fuente de la gran riqueza pesquera que ha venido siendo explotada desde Canarias y la parte meridional de la Península. En este sentido, Gran Canaria y Lanzarote han tenido una gran importancia estratégica; la primera, como base de la pesquería de arrastre y la segunda, punto de partida de la gesta sardinera.

Las grandes pesquerías que tienen por base el archipiélago canario cuentan con otro factor del máximo interés: las pesquerías de diferentes especies de túnidos cuyas áreas más frecuentadas se sitúan al Sur del archipiélago. La base principal de estas flotillas se sitúa en el puerto de Santa Cruz, en la isla de Tenerife. La existencia de grandes concentraciones de estos peces, cuya característica principal, en sus largas migraciones, está íntimamente relacionada con las corrientes que se sitúan cerca de las islas y en particular las que atraviesan el océano Atlántico. Siguiendo estas corrientes en las aguas tropicales es donde se encuentran las mayores concentraciones de estos peces, objeto de importantes explotaciones pesqueras por parte de diferentes países, y entre ellos de España. Aunque los diferentes sistemas de explotación de estas especies son de tecnología más bien moderna o, quizá con mayor precisión, resultado de la modernización tecnológica de procedimientos muy antiguos —palangre, liña, etcétera—, su realidad es la pesquería en su conjunto, la que es muy moderna, especialmente si

se compara a la larga historia de las explotaciones de arrastre y cerco en las costas marroquíes hasta las costas mauritanas.

## TRES TIPOS DE PESCA

Los tres tipos de pesca que podemos considerar como dentro de la gran industria pesquera constituyen la parte de mayor peso en las pesquerías que tienen por base las islas Canarias; sin embargo, no es posible pasar por alto un hecho que tiene un gran interés, aunque su valor económico global sea considerablemente menor que los anteriores: nos referimos a la pesca artesanal en las proximidades de las propias islas. La riqueza pesquera litoral isleña es más bien reducida y a ello contribuyen en gran manera dos hechos importantes: una plataforma casi inexistente, debido al carácter volcánico de las islas, y la escasa productividad de sus aguas. Existe en las aguas próximas a estas islas una gran variedad de especies, en particular peces y crustáceos, que si bien no son abundantes, si son muy variados y por ello mismo objeto de una explotación característica y siempre de carácter artesanal. En la actualidad, estas explotaciones se realizan mediante pequeñas embarcaciones, de corto radio de acción y empleando métodos de pesca sumamente primitivos. Es urgente una racionalización de la pesquería litoral que va desde la adecuada estrategia en la distribución de puertos de refugio, unas flotillas polivalentes adecuadas a las disponibilidades de los cardúmenes y a la estrategia económica de las mismas islas, y una adecuada red de frío, transporte y comercialización. Es evidente que no cabe en los estrechos límites de un artículo periodístico un tratamiento, aunque fuese superficial, de un tema tan importante como es el de la reestructuración de la pesca litoral canaria. Si es preciso señalar, no obstante, un hecho importante, y es el siguiente: la existencia de dos centros de investigación pesquera —el Instituto Español de Oceanografía de Canarias y el Centro de Tecnología Pesquera de Las Palmas— y su importante apoyo a la pesca insular. Es de desear que alumbren una completa y eficaz reconversión de la pesca litoral del archipiélago.

## ESTRATEGIA PESQUERA

En lo que toca al desarrollo de las grandes pesquerías, cabe preguntarse si Canarias en particular y la pesca española en general se han percatado de la enorme importancia que estas islas tienen en una adecuada plasmación de una estrategia pesquera verdaderamente organizada a nivel de Estado. Cabría preguntarse también si esta

## CC. OO.: Valor con aspecto

ROBERTO AL

La central sindical Comisiones Obreras (CC. OO.), ante las Ordenes ministeriales publicadas recientemente en el "Boletín Oficial del Estado" para la ordenación de las artes de arrastre, volanta, palangre y rasco, quiere hacer público lo siguiente:

Valoramos positivamente que la Administración pesquera se disponga a ordenar el sector extractivo, acabando con el anarquismo existente y la esquilación a la que están sometidos nuestros barcos. No obstante, observamos en dichas Ordenes ministeriales algunos aspectos negativos, como son:

- El marcar una serie de zonas de arrastre en zonas de 100 millas.
- El admitir malla para determinadas especies de 40 milímetros.

Estas dos medidas son regresivas para la explotación del caladero, ya que pueden crear conflicto con otras artes (palangre) y están en contradicción con los informes científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y otros centros de investigación que insisten en la urgente necesidad de poner la malla de 60 mm. para defender la plataforma.

Así como en lo que respecta a los días de descanso, que se establecen normas diferentes a cada arte, y que en el caso del arrastre se ve tremendamente beneficiado, en perjuicio del descanso de los trabajadores en otras artes. Nosotros entendemos que se debe poner la misma norma para todas las artes, consistente en el descanso obligatorio de los sábados y domingos para los barcos que trabajan al día y, en todo caso, el des-

importancia se mantendrá en el futuro, habida cuenta la trayectoria de reducción de cuotas de captura que experimentan nuestras flotas que laboran en aguas de terceros países. A todo ello hay que oponer, desde nuestro punto de vista, la siguiente consideración: aunque es indiscutiblemente necesario un proceso de reconversión de la flota española que contemple aquellas medidas restrictivas, es indispensable tener en cuenta que la gran demanda que la población española tiene de pescado (es uno de los países que tienen un índice mayor en el consumo de pescado por habitante y año) y la existencia de una importantísima y muy numerosa flota pesquera, obligarán, al menos durante mucho tiempo, a buscar caladeros en aguas extranacionales, para dar y mantener un cierto equilibrio en la dinámica pesquera. En este sentido, el Atlántico Centro-Sur es sin duda una de las zonas de mayor interés.

Las islas Canarias, verdadera plataforma flo-

## Acción positiva, negativos

ROBERTO ALONSO UCHA

canso dentro del mes natural de los días que superen a los veintidós de trabajo regulado para aquellos barcos que no trabajen al día, en caso de ser conveniente.

Pese a todo ello, CC. OO. entienden que la ordenación del sector extractivo actual es insuficiente para abordar los graves problemas que tiene el sector pesquero si no va acompañada de otras medidas de reestructuración que aborden la comercialización de los productos pesqueros y la estructura administrativa de la pesca, así como medidas de tipo laboral que permitan absorber las consecuencias que pudieran derivarse de este proceso necesario; medidas entre las cuales se encuentran la creación de nuevos puestos de trabajo en los sectores de transformación y elaboración, en el desarrollo de técnicas de cultivos y otras medidas como la jubilación a los cincuenta y cinco años, modificación de la Ley Básica de Empleo, etcétera. Por todo ello, CC. OO. vuelve a insistir, una vez más, en la necesidad de crear una comisión interministerial que, conjuntamente con los sindicatos representativos del sector y los armadores, discuta y elabore un plan de reestructuración global de la pesca, tal y como se está haciendo en los otros sectores de tierra, ya que, el ir ordenando y tratando este sector pesquero parcialmente no hace sino confundir y parchear una situación que, a todas luces, precisa de esa reestructuración.

Roberto Alonso Ucha. Secretario general de la Federación del Mar de Comisiones Obreras.

## UGT: Es urgente la reestructuración de la flota

LUIS MARIA TELLAECHÉ

Prácticamente los dos tercios de nuestras capturas se realizan en aguas de países que repetidas veces han manifestado su voluntad de reducir drásticamente el esfuerzo pesquero de España. Este panorama obliga necesariamente a encarar con urgencia la reestructuración de la flota, adaptándola a la nueva situación. En la definición de esta reestructuración deben participar centrales sindicales, armadores y Administración.

Si seguimos con la actual apatía en el sector pesquero, nuestra flota no puede durar muchos años, ya que se irá, inevitablemente, al desguace, puesto que está envejeciendo sin casi ninguna renovación. Es imprescindible en este sentido que la Administración canalice un plan de ayudas para la reconversión y renovación de la flota mediante la concesión de créditos a largo plazo y bajo interés, incluso con ayudas complementarias para la construcción de nuevos buques. Estas ayudas nada tienen que ver con la actual "prima al desguace" con la que UGT está en desacuerdo, pues los buques que se desguazan por su antigüedad están ya completamente amortizados.

Sobre las ayudas deben existir, por otra parte, un estricto control, además de la ayuda técnica por parte de la Administración, para que se planifique qué tipo de buques deben construirse una vez quede definida la planificación futura de nuestra pesca.

En este sentido, no podemos dirigir sólo nuestra mirada a los caladeros internacionales. La ordenación

de nuestras aguas es fundamental y exige el esfuerzo de todas las partes implicadas. Se están tomando medidas ahora que hace ya años que deberían haberse puesto en marcha. Son todas las referidas a vedas, mallas, largos descansos semanales, etcétera, que a veces cuentan con la oposición del sector, sobre todo por parte de algunos armadores, pero que son estrictamente necesarias si se quieren recuperar nuestros agotados caladeros nacionales, muchos de ellos sometidos a excesos y sobrepesca.

Exponemos las líneas de carácter general que a juicio de UGT deben adoptarse para llevar adelante la reestructuración de la flota:

— Renovación y modernización de la flota pesquera. Esto implica, fundamentalmente, el hallar el tipo de embarcación adecuada a cada zona del litoral y la búsqueda de unidades más polivalentes en función del rendimiento.

— Exigir el cumplimiento de la Ley de Inspección de la Construcción de Embarcaciones de más de 400 HP.

— Crear una Ley para las embarcaciones de más de 435-500 HP que permita una transformación de forma paulatina, empezando por la mayor potencia.

— Arbitrar los mecanismos de financiación para aquellos que voluntariamente reduzcan su potencia y para los que vendiendo embarcaciones de superior potencia, deseen adquirir unidades de tipo polivalente.

— Establecer primas en función del caballaje y en función de la reducción de horas de trabajo, establecien-

do un mínimo para el consumo de gas-oil.

— Crear un mecanismo para que las subidas de gas-oil sean paulatinas, así como un control estricto de suministro; lo primero, porque dichas subidas representan enormes dificultades para absorberlas de golpe a causa de la lenta repercusión del incremento del gas-oil en el precio de venta del pescado.

— Establecer que la desgravación de pertrechos, aceites, etc., sea para todos igual (lo mismo para la flota de altura que de bajura).

— Que la subvención actual se mantenga por ser indispensable para la supervivencia del sector.

— Desguace de unidades inadecuadas y excesivamente anticuadas.

— Dejar que la pesca artesanal construya embarcaciones sin aportación de desguace hasta un máximo de 10 toneladas, dada la poca incidencia que pueda tener en su conjunto.

— Ampliar hasta 20 toneladas la disposición actual que regula las nuevas construcciones a nombre de pescadores que llevan un mínimo de cinco años afiliados a una o varias cofradías, si bien con un estricto control de la zona donde querían faenar a fin de no aumentar el esfuerzo pesquero. Si no se puede considerar este punto, permitir, aunque no cumpla el tanto por ciento exigido por la legislación vigente, y a condición de que no se dedique a la pesca de arrastre.

— Establecer un mayor control en las aportaciones de desguace vigilando la procedencia de los mismos.

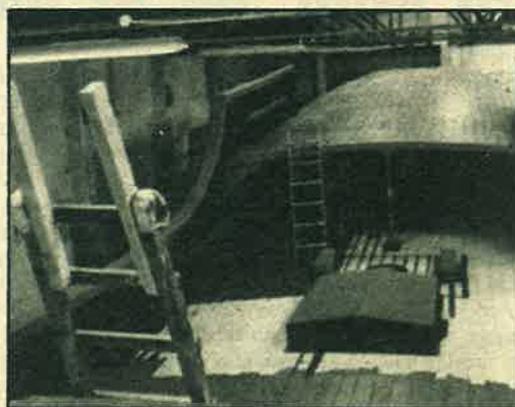
— Arbitrar medidas de reorientación y reconversión de mano de obra, fundamentalmente a través del marisqueo y la acuicultura.

— Promoción de la concentración empresarial que permita la integración en unidades superiores.

Luis María Tellaeche. Responsable del Sector de Pesca de la Federación Estatal de Transportes de UGT.

tante, deben ser el punto de partida, el eje que vertebra la totalidad de estas acciones, tanto por lo que se refiere a las explotaciones cercanas a las costas de África o de América, como por lo que atañe a las pesquerías oceánicas. Para ello estas islas han de desarrollar una verdadera estrategia de apoyo; refugio, reparaciones rápidas, centros de transformación, centros de control, centros de comercialización tanto para el comercio nacional como internacional. Es evidente que las grandes ventajas que estas islas comportan cara a una racional explotación de estas aguas ha sido comprendida en toda su magnitud por las flotas extranjeras que faenan en estas aguas al escoger las islas Canarias como base de apoyo. Canarias y España deben seguir este camino y potenciarlo al máximo.

Doctor Carlos Bas. Director del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona.



El reportaje "La Nao". Las fotografías en color y blanco y negro del reportaje "La Nao", que publicamos en el número 221 de "Hoja del Mar", son del fotógrafo aficionado Jesús Olavarría, cuyo nombre fue omitido por causas involuntarias.

Olavarría, que ha realizado otros importantes trabajos fotográficos, es profesor de Derecho Mercantil de la Universidad de Valencia.

# Furtivos en el marisqueo

MARCELINO ABUIN

Al igual que todos los años, el 1 de octubre de 1983 comenzó la campaña marisquera, con importante relieve en las Rías Bajas, especialmente en las rías de Arosa, Vigo, Muros y Noya. Esta campaña, que tradicionalmente venía siendo una tranquila forma de incrementar los ingresos para los trabajadores del mar y para otros de diversos sectores, en los últimos años se viene desarrollando con una serie de incidentes violentos que llevan el riesgo de mariscar más allá de la lucha con el propio mar, ya que en ocasiones, por culpa de estos incidentes, las vidas de los marineros corren un importante peligro.

En esta ocasión el incidente surgió en la villa marinera de Rianxo, situada en la ría de Arosa, cuando a las tres de la madrugada del día 9 la lancha de vigilancia de la Cofradía de Pescadores fue ametrallada desde un barco que no pudo ser identificado, poniendo en grave peligro la vida de sus ocupantes, el patrón mayor de la Cofradía, Fernando Alcalde, y el guardapesca jurado, José Ramón Mosquera Tubio.

Incidentes violentos como éste tras vienen sucediendo campaña tras campaña, tal y como hacen resaltar los representantes de los marineros, citando casos como los ocurridos en Puebla del Caramiñal, Isla de Arosa, etcétera. Detrás de todos ellos está un problema común que con el paso del tiempo no termina de resolverse, como es el de la presencia de mariscadores furtivos faenando en las zo-

nas de mar asignadas a una determinada cofradía, y como telón de fondo, la falta total de racionalización y planificación del trabajo del mar en las rías.

Esto último es, precisamente, el objetivo de determinadas Cofradías de Pescadores, entre las que cabe destacar la de la Isla de Arosa a partir de la renovación de su Directiva, donde resultó elegido patrón mayor Manuel Suárez Santiago.

La Isla de Arosa es un pueblo enclavado en una isla en medio de la ría que cuenta con una población aproximada de 6.000 habitantes, de los cuales 1.300 son socios de la Cofradía, lo que viene a suponer que casi la totalidad de los cabezas de familia se dedican al trabajo en el mar, siendo las principales faenas la pesca artesanal, el cultivo de mejillones y la extracción de marisco.

Cara a la campaña marisquera de este año, la Cofradía de la Isla partía de unos hechos violentos acaecidos durante la campaña anterior, en los que se enfrentaron mariscadores de este puerto con los de Santa Eugenia de Riveira, que llegaron a alcanzar tal magnitud que se hizo necesaria la presencia de un buque de la Armada en la zona de marisqueo, para que los enfrentamientos no se reprodujeran.

El origen de estos incidentes se encontraba en que la zona en que venían mariscando marineros de las dos villas, situada en las proximidades de Riveira, había sido asignada como zona autorizada para el marisqueo, exclusivamente a marineros de esta última, los cuales estaban dis-

puestos a hacer valer esta autorización frente a los marineros de la Isla. Era, pues, una situación conflictiva, que a falta de un acuerdo que satisficiera a ambas partes hacia prever que los incidentes volverían a surgir en la presente campaña. Previsiones estas que ya la Cofradía de la Isla había hecho públicas en un comunicado de prensa, en donde, además, se llamaba a los organismos interesados en el sector (Cofradías, Consejería de Pesca de la Xunta de Galicia, gobernadores civiles y Comandancia Militar de Marina) para que antes del comienzo de la campaña se entablaran conversaciones entre ellas para poner fin a lo que consideran "profunda anarquía en el sector marisquero".

Algo, como se decía en el comunicado, tan fácil de hacer como sentar, antes de los primeros días de octu-

bre, a estas entidades no se produjo y por propia iniciativa llevaron a cabo determinadas medidas que tendieran a racionalizar el sector, por lo menos dentro del ámbito de su propia Cofradía. El paso más importante, y que evitó los posibles enfrentamientos, fue el llegar a un acuerdo con la Cofradía de Santa Eugenia de Riveira, consistente en el reparto de la zona donde se había faenado tradicionalmente. Un acuerdo, éste, que permitía el reparto justo de una riqueza común que se veía acompañado de otras medidas, como la regulación de capturas (poniendo límite de kilos por cada tipo de marisco y por marinero y día), la vigilancia en el tamaño del berberecho a la hora de ser vendido en la lonja y la explotación racional de la zona concedida a la Cofradía para su explotación.

Con todo ello se ha logrado un mayor beneficio para todos los sectores implicados al efectuar una distribución justa y el cuidado de la calidad que unido al justo precio que alcanza el marisco en lonja (entre 500 y 1.200 pesetas para el kilo de almeja blanca; entre 400 y 450, para la almeja rubia, y entre 800 y 2.200, para la natural) provocaban la satisfacción de los marineros hasta que, de nuevo, la presencia de furtivos faenando con artes prohibidas en zonas vedadas y últimamente el incidente de Rianxo, provocaron la alarma y el malestar entre los marineros de toda la ría, efectuándose una serie de reuniones entre representantes de Cofradías y Ayuntamientos para poner de manifiesto de nuevo la necesi-

# Fallece un líder de la pesca de bajura

ANTONIO ARAGONES

En ocasión de trasladarse a Madrid el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Málaga, Sebastián Martín Boeta, para asistir al pleno de la Junta General de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, y cuando caminaba por el andén de la estación de Atocha, se sintió repentinamente enfermo, y pese a la inmediata asistencia médica y a las atenciones de su amigo y colaborador Francisco Fernández Rodríguez, vicepatrón mayor de su Cofradía, dejó de existir a los pocos minutos.

La circunstancia imprevista de la muerte de este apasionado líder andaluz de la pesca de bajura, acaecida

fuera de su domicilio, proporcionó un inmenso disgusto no sólo de sus familiares, sino a quienes profesional y corporativamente fueron compañeros de Sebastián. Por ello la Federación Nacional afrontó de inmediato la tarea de organizar el regreso a Málaga de quien con tanta ilusión arribó a Madrid para defender con su razón y su voto el porvenir pesquero malagueño.

El presidente de la Federación Nacional, Jesús Clemente Muñiz, estuvo en todo momento en contacto con los hijos de Sebastián y de completo acuerdo tramitarían la triste y dura gestión que la legalización del traslado de un cadáver supone.

Mientras tanto, los asistentes al pleno de la Junta General de la Fe-

deración, llegados de todas las costas españolas, se entregaban con normalidad y preocupación a las tareas electorales de los representantes del sector de bajura. Transcurrían

los trabajos con la mecánica legal establecida, y dentro de tan preocupante tema, dos puntos negros enturbiaban a los reunidos: la muerte de Sebastián, persona popular y querida por todos, y la noticia del hundimiento del pesquero "Evaristo y Paquita", del Puerto de Santa María. Había lágrimas en muchos ojos y corazones encogidos por el drama.

En intervenciones del presidente, secretario general y otros pescadores y armadores, se dedicaron frases de recuerdo por Sebastián, el hombre que, como tantos de los reunidos, lo dio todo por la pesca, que falleció después de haber conseguido para su Cofradía su sueño dorado: la lonja.

La Federación Nacional trasladó hasta Málaga el cadáver de su pa-

# Sofisticada tecnología para buscar barcos en el fondo del mar

J. WEINBURG

"La goleta se vio inundada por los gritos y chillidos de los hombres que se encontraban a sotavento, que yacían, apiñados bajo las escopetas, revólveres y otras cosas pesadas que se habían venido abajo cuando el buque volcó..."

"El agua iba inundando los camarotes de los compañeros como si de una acequia se tratase... Por consiguiente, di un salto y caí al agua varios pies más allá del lugar donde había permanecido. En mi opinión, la goleta se hundió tan pronto como la dejé".

La goleta era el "Scourge", buque de la Marina estadounidense. El lugar del suceso fue el lago Ontario, durante un temporal en la guerra de 1812. La narración se debe al marinero Ned Myers, que había trabajado a bordo de la goleta armada "Scourge" en una patrulla del lago junto con otra goleta, "Hamilton".

A primeras horas del 8 de agosto de 1813, el "Hamilton" y el "Scourge" se encontraban tranquilos a un cuarto de milla uno del otro, a la vista de un escuadrón británico. Se hallaban peligrosamente cargados con armas, y resultaron ser vulnerables al súbito temporal que los hizo volcar. Tras un titubeante camino bajo el azote de la tormenta, se hundieron y fueron a parar al fondo, llevándose cada barco consigo ocho miembros de la tripulación. Entre los supervivientes se encontraba Ned Myers, que posteriormente relataría la historia al escritor americano James Fenimore Cooper.

La actual tecnología sofisticada ha permitido echar un segundo vistazo a estos dos desafortunados barcos. Los científicos han dirigido un vehículo pilotado por control remoto que lleva cámaras y luces a la vez que se dedica a explorar y fotografiar el "Hamilton" y el "Scourge". Las imágenes formadas en el momento en que el vehículo dirigido por control remoto enfocó una cámara del Servicio Geográfico Nacional, a las goletas, tal vez sean los retratos más detallados que se hayan hecho alguna vez de barcos situados a una profundidad de trescientos pies. Estas imágenes perfilan una nueva era en la exploración submarina.

Parecen como si los barcos se encontrasen dispuestos para la acción: allí plantados con los cascos descansando en el fondo, los cañones en sus posiciones de equilibrio, las balas de cañón esparcidas cerca de ellos, los alfanjes y las armas de abordaje guardadas a mano.

El director de esta búsqueda, Daniel A. Nelson, que llevaba once años tratando de encontrar estos barcos perdidos desde hacía tanto tiempo, escribe en la publicación de marzo del Servicio Geográfico Nacional: "El 'Hamilton' y el 'Scourge' constituyen una representación en tres dimensiones de su época, ambos contienen una riqueza de importante valor histórico acerca de un período del cual estamos poco documentados..."

"Lo que nos dicen las fotografías es que los cascos se conservan completamente intactos; las quillas, los armazones o el entarimado no presentan ningún daño visible... Es casi como, si con unos pequeños arreglos, los dos barcos pudieran navegar de nuevo".

Basándose en minuciosos estudios históricos, las imágenes de sonar de alcance lateral, realizadas por un buque de investigación del Gobierno canadiense, confirmaron en 1975 el emplazamiento de los barcos.

Aunque estos barcos pueden permanecer a trescientos pies de profundidad durante muchos años más, el vehículo dirigido por control remoto sacó películas y grabaciones de los barcos trozo a trozo, a pesar de que la visibilidad nunca fue mayor de diez pies. Estas memorables fotografías subacuáticas incluyen bustos magníficamente tallados: Diana agracia la proa del "Hamilton", de setenta y cinco pies de largo, y lord Nelson, el "Scourge", de sesenta pies de largo. Ambos barcos tenían los nombres de sus respectivos bustos hasta que en 1812 la Marina de los Estados Unidos les dio otros nombres.

El vehículo dirigido por control remoto, construido por Benthos de Falmouth, Massachusetts, trajo unas mil quinientas fotografías y veintitrés horas de grabación, después de haber estado explorando el "Hamilton" y el "Scourge" durante seis días. Su diseñador, Chris Nicholson, dirigió el vehículo desde una cabina a bordo de un barco. Nicholson mantuvo constantemente contacto por radio con el fotógrafo del Servicio Geográfico Nacional Emory Kristof, que se encontraba en alguna otra parte de la cubierta. Kristof, se encargó de mantener una constante observación en los monitores de televisión del vehículo dirigido por control remoto mientras se movía por entre los restos de naufragio, al tiempo que podía indicar a Nicholson las direcciones por radio.

La energía eléctrica, las señales de control y las imágenes de video viajan por el cordón umbilical que pone en contacto el vehículo dirigido por control remoto con los trabajadores que se encuentran en la superficie. Luces de yoduro de calcio proporcionan a las cámaras de televisión una iluminación general, mientras que las cámaras funcionan por electricidad. Cuatro motores horizontales se combinan con un propulsor vertical a fin de proporcionar al vehículo una maniobrabilidad similar a la de un helicóptero. Un brazo mecánico provisto de un garfio permite al vehículo realizar tareas manuales o apartar el cordón umbilical.

La fotografía en aguas profundas y la arqueología por control remoto ofrecen a los científicos nuevos accesos a las profundidades por lo que se refiere al coste, eficacia y seguridad, lo cual, según creen muchos expertos, va a hacer bucear al ser humano, e incluso va a permitir navegar a buques fuera de uso.

Nicholson afirma que "la tecnología está preparada para alcanzar cualquier profundidad. Y dentro de veinte años, con el control directo del vehículo mediante el cerebro humano y la visión en estéreo mediante los avances de la televisión en color, podremos conseguir la telepresencia, lo mismo que si estuviéramos allí".

Dirigida por Nelson, la búsqueda de los barcos fue avalada en un principio por el Museo Real de Ontario, el Centro Canadiense de las Aguas Jurisdiccionales y por el Gobierno de Ontario y el Gobierno Federal Canadiense, con el posterior apoyo de la Fundación Hamilton-Scourge y la Sociedad Geográfica Nacional.

La Marina de los Estados Unidos, que en principio fue propietaria del "Hamilton" y del "Scourge", ha transferido el título a la ciudad canadiense de Hamilton en el lago Ontario. La ciudad ha apoyado la exploración de los barcos y ha dispuesto un lugar donde algún día serán expuestos en caso de que sean sacados a la superficie.

J Weinburg. Del National Geographic.

dad de tomar medidas urgentes que acaben con la presencia de los furtivos que continuamente van esquilmando una fuente de riqueza colectiva.

Entre las medidas urgentes que se piden es la inmediata creación de un sistema de vigilancia, que refuerce los pocos medios con que cuentan las Cofradías para este fin, y la agilización en la promulgación de la Ley de Ordenación Marisquera dentro del Parlamento gallego. Estas reivindicaciones, así como la protesta unánime por los hechos violentos, fueron trasladadas a los organismos competentes de la Administración central y autonómica, aunque los representantes de la Cofradía de la Isla de Arosa muestran su escepticismo al apuntar que ante un problema similar el 5 de agosto de 1981 se efectuó una reunión de las mismas características, tomándose el mismo tipo de acuerdo y efectuándose el mismo traslado de sus reivindicaciones a la Administración, pese a lo cual hechos parecidos vuelven a repetirse.

Pese a ello, el patrón mayor, junto al vicepatrón mayor de la Isla, muestran su voluntad de llevar adelante una racionalización del sector dentro de su ámbito, que para ellos pasa por la potenciación de la explotación comunal de los bancos naturales, la posibilidad de extracción de marisco durante todo el año dependiendo únicamente de su tamaño y la potenciación a medio plazo de cooperativas de comercialización del marisco extraído.

trón mayor, siendo enterrado en el cementerio de San Miguel, con asistencia multitudinaria, fiel reflejo del cariño que su hombría de bien despertaba entre las buenas gentes de la pesca.

Reciban su viuda, María Boeta, y sus hijos, Isabel, José Antonio, Carlos, Elena y Elvira, la sincera condolencia de todos los armadores y pescadores españoles y en especial de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, que supieron de las virtudes de Sebastián, persona buena, humilde, serena y seria, no exenta de graciosa socarronería, de quien hizo de la defensa de la pesca de bajura una causa llevada con amor. Descansen en paz Sebastián Martín Boeta, pescador de bien.

### El monasterio de La Rábida

Señor director:

El monasterio de Santa María de la Rábida es, sin lugar a dudas, el monumento más importante en relación con el descubrimiento del Nuevo Mundo, dado que, como es sabido, en él Cristóbal Colón mantuvo el primer contacto en España sobre su idea del descubrimiento. Su reciente historia nos habla de cómo, tras la desamortización de Mendizábal, quedó abandonado y en estado de ruina, y estuvo a punto de ser derribado. Pero parece ser que esa idea se abandonó.

En 1846 se pretendió instalar en el monasterio un asilo para marinos inválidos por Real Orden de 10 de agosto de ese mismo año, a propuesta de la Comisión Central de Monumentos Artísticos y de la Junta de Venta de Bienes Nacionales, para que el monasterio fuera entregado por Hacienda para casa-refugio de veteranos inutilizados en el servicio de la Marina Española, a cuya Real Orden no llegó a darse cumplimiento. Sin embargo, el 8 de enero de 1851, el entonces gobernador civil de Huelva, José María Escudero, propuso al ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas la demolición del monumento, cuyas ruinas habían sido valoradas en 4.950 reales, con cuya cantidad proponía instalar una placa en el lugar donde se encontraba el monasterio.

Afortunadamente, el gobernador cambió, y éste fue sucedido por Mariano Alonso Castillo, quien en 2 de septiembre de ese mismo año solicitó por carta al ministro Bravo Murillo, nombrado recientemente para la cartera de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, que no se efectuase la

demolición, y gracias a la acción de este hombre hemos conseguido que el monasterio llegue hasta nuestros días. A partir de entonces, la Diputación de Huelva consiguió un pequeño presupuesto para hacer frente a las necesidades más perentorias del edificio, asignando un guarda para su custodia.

Se puede decir que comenzaron a realizarse las obras de restauración debido a la visita que realizaron los duques de Monpensier el 11 de marzo de 1854, ya que éstos entregaron la cantidad de 7.000 reales para que se realizasen. En un año se terminaron y se inauguraron el 15 de abril de 1855. Fueron criticadas negativamente, ya que parece ser que tenían serios fallos arqueológicos. A todo esto fue declarado monumento histórico-artístico por Real Orden de 23 de febrero de 1856, y fue ratificado de nuevo en marzo de 1967 conjunto histórico-artístico, junto con los lugares colombinos de Moguer y Palos de la Fronteira.—Eduardo Aparicio, Madrid.

### Los arrantzales colaboran con el IOE

Señor director:

Soy un biólogo pesquero, becario del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno vasco, y estoy relacionado con el Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Santander por mi formación como biólogo pesquero y como colaborador en tareas de muestreo de las especies pelágicas en los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca.

He leído recientemente en la página 55 del número 219 de su apreciada revista Hoja del Mar —que recibo puntualmente desde hace varios

años— una comunicación sin firma en la que, a la vez que se dice que “el IEO pide colaboración a los arrantzales”, se señala que “los biólogos pertenecientes al IEO están encontrando entre los arrantzales y responsables de la lonja del puerto de Santurce, entre otros, múltiples dificultades”.

Quisiera decirle que esta información no se ajusta a la realidad. En efecto, ya va para dos años y medio que, por motivo de mis estudios de investigación, vengo visitando mensualmente este puerto vasco, entre otros, para muestrear el pescado que se desembarca en él, obtener información sobre las capturas, la flota, los caladeros habituales, etcétera, e incluso poder embarcar en los barcos pesqueros de este puerto, y nunca he tenido dificultad alguna para mi labor, sino que, al contrario, siempre he hallado una gran disponibilidad por parte de los patronos, marineros y responsables de la gestión administrativa de la Cofradía, así como una gran transparencia en sus informaciones. Sé, por otra parte, que los estadillos sobre capturas, artes de pesca empleados, etcétera, se envían puntualmente y con veracidad al laboratorio del IEO de Santander, donde me consta que ha producido también extrañeza y disgusto esta información.

Sentiría mucho que noticias como ésta enturbiasen las buenas relaciones existentes entre los biólogos del IEO y de otras instituciones y los arrantzales y Cofradías de Pescadores del País Vasco, porque añadirían una dificultad más a las ya existentes en el trabajo científico sobre las pesquerías.

Con los deseos de que, de alguna manera, sea subsanada la inexactitud de la noticia citada, y siga adelante esa instructiva y cuidada revista, que ciertamente mucho aprecio, se despide de usted atentamente.—Paulino Lucio Gallo, Bilbao.

## La mar en la prensa

### Será imposible escapar de la “Mauve”

Los pesqueros vascos tienen desde hace una semana un enemigo más poderoso que la pesadilla que para ellos ha constituido durante todos estos años la famosa patrullera francesa “Ancelle”. Una nueva “vedette”, así las llaman los franceses, va a sustituirla.

La “Mauve” está ya en el muelle Lesseps del puerto de Bayona, anclada junto a la “Ancelle”, mientras la tripulación realiza el inventario y traslada de una a otra embarcación los efectos necesarios para la puesta a punto de la nueva patrullera.

Ha sido fabricada por los mismos astilleros de Cannes que hace 22 años construyeron la “Ancelle”. Frente a los 22 nudos que alcanzaba la vieja patrullera, que será destinada al Mediterráneo, la “Mauve” puede alcanzar 31,5, y frente a los dos motores de 800 CV. que movían la “Ancelle”, el nuevo barco tiene entre ambos una potencia de 2.800. Un pesquero moderno alcanza como máximo 12 nudos y no va más allá de 1.600 CV. La superioridad es evidente.

“Para los pesqueros españoles va

a ser prácticamente imposible escapar”, afirma el comandante Quideau, un bretón que ha encabezado la tripulación del “Ancelle” desde 1968. En ese tiempo ha apresado alrededor de 500 barcos. A pesar de la graduación, Quideau y todos sus hombres son civiles y su uniforme es un buzo de trabajo. Se hacen a la mar “un par de veces por semana” y no quiere especificar más sobre la mecánica de su trabajo. “No voy a contar cuándo y con qué criterio salimos. Simplemente funcionamos de acuerdo a las órdenes que nos transmiten desde el Centro Regional Operacional de Vigilancia y Salvamento Atlántico”. También se niega a mostrar y dejar fotografiar las armas de que está dotada la “Mauve”. “No es posible, compréndalo”, se disculpa.

Dice que sí, que se puede amar un barco. “No es un amor loco, yo desembarco bien contento cuando llegamos al puerto y puedo irme al campo, pero indudablemente se ama un barco en el que se ha trabajado tanto tiempo”. Se acordará de la “Ancelle” pero está encantado con la “Mauve” —“no entra el agua ni el viento por ninguna parte”.

Ha ido personalmente a buscarla a Cannes y desde allí la ha traído a Bayona, bordeando toda la Península, haciendo escalas a lo largo de

toda la costa española y portuguesa. En la vasca, ni una sola. “Hemos estado en Águilas, en Málaga, en Cádiz, en Lisboa y en Oporto y nos han recibido muy bien, nos han tratado como reyes, mejor los españoles que los portugueses”. Les dieron la orden de eludir la costa vasca poniendo rumbo a Bayona desde Galicia, pero la intensidad del viento les aconsejó resguardarse navegando pegados a tierra. “Con los prismáticos prácticamente veíamos a la gente comer en sus casas y al pasar por Ondárroa hicimos sonar la sirena, pero nadie nos vio”, dicen con cierta sorna. Los pesqueros de Ondárroa son los que peor fama tienen, los más duros de pelar, los que más resistencia oponen.

Quideau y los 16 hombres de la tripulación de la “Ancelle”, que será la misma de la “Mauve”, conocen uno a uno los pesqueros vascos, incluso por sus nombres; los reconocen desde lejos y conocen también a sus patronos y sus marinos. Con unos se llevan bien y a otros se la tienen jurada para el día que los apresen. “Los que nos han atacado en el último medio año van a ir a los jueces el día que los cojamos. No va a ser como antes, cuando les traíamos a puerto y les dejábamos sacar el pescado y les tratábamos como amigos.

Eso se ha acabado para los que nos arrojan botellas y nos golpean con barras de hierro cuando realizamos nuestro trabajo”.

Desde mediados de 1983 la violencia ha hecho acto de presencia, dicen. “Hasta ahora hacíamos nuestro trabajo y ellos intentaban pescar porque es su modo de vida. Cuando los cogíamos intentaban escapar y a veces lo conseguían; otras veces, no, y entonces les hacíamos venir a puerto y confraternizábamos durante los días que permanecían aquí. Hemos hecho buenos amigos entre ellos, como Andrés, el patrón del ‘Arbelaitz’ con quien hablamos mucho durante cuatro o cinco días y llegamos a entendernos muy bien”. Quideau reconoce —“no sé si debería decirlo”— haber dejado partir más de una vez a pesqueros que se encontraban dentro de las 200 millas. “No ha sido frecuente, pero a veces se encuentra uno con gente con muy pocos medios, que deben vivir. De todas formas, no se pueden tener sentimientos en este trabajo. Mi misión es hacer cumplir las leyes. Yo no las hago ni soy quién para decir si son justas o no, sólo tengo la obligación de hacerlas respetar y eso es lo que hago”.—O. Martínez. “El Correo Español-El Pueblo Vasco”. Bilbao, 5 de febrero.



TRIBALDOS

Luis García de Blas, secretario general para la Seguridad Social, acompañado por el director general del Instituto Social de la Marina, presidió el acto de constitución del Consejo General de este organismo.

Con la presidencia del secretario general para la Seguridad Social

# Constituido el Consejo General del Instituto Social de la Marina

Madrid

El día 8 de febrero quedó constituido, en Madrid, el Consejo General del Instituto Social de la Marina, en un acto que estuvo presidido por el secretario general para la Seguridad Social, Luis García de Blas, presidente del Consejo.

La constitución del Consejo estaba prevista por Orden ministerial de 11 de mayo de 1983, y de él forman parte representantes de la Administración, organizaciones em-

presariales, centrales sindicales y organizaciones profesionales del sector marítimo pesquero de todo el país.

Durante su intervención, el señor García de Blas resaltó que "con este órgano de gobierno se potenciará y encauzará la labor del Instituto Social de la Marina, que es un modelo armónico dentro de la Seguridad Social del Estado".

A continuación publicamos la relación nominal de los consejeros y al colectivo que representan.

## CONSEJEROS

### Representantes de la Administración

Luis García de Blas, secretario general para la Seguridad Social.

Constantino Méndez Martínez, director general del Instituto Social de la Marina.

Carlos Navarro López, director general de Empleo.

Adolfo Jiménez Fernández, director general de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social.

Francisco Ripoll Prados, interventor general de la Seguridad Social.

Francisco Raventós Torrás, director general de Insalud. Suplente: Agustín Ortega Simón, secretario general del Insalud.

María Teresa Iza Echave, di-

rectora general del Instituto Español de Emigración.

José Antonio Fernández Arce, director del Instituto Nacional de la Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Ángel Delgado Martínez, director ejecutivo de la Organización de Trabajos Portuarios.

Fernando Salvador y Sánchez-Caro, director general de la Marina Mercante.

Fernando González Laxe, director general de Ordenación Pesquera. Suplente: Esteban de Salas y Ortueta, subdirector general de Ordenación Marítimo Pesquera y Cofradías de Pescadores.

José Javier Varona Para, presidente del FROM. Suplente: Rafael Jaén Vergara, secretario general del FROM.

(Sigue en la pág. 12)

(Viene de la pág. 11)

José Segovia Pérez, director general de Enseñanzas Medias. Suplente: Javier Ibáñez Aramayo, subdirector general de Formación Profesional.

### Representantes de organizaciones empresariales

#### Federación Española de Armadores de Buques de Pesca:

Manuel Villalta Ortiz, presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Málaga.

Eduardo Santiago Rosales, presidente del Grupo Portuario de Armadores de Marín.

#### Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (CEAPE):

Carlos Fernández Casal, de la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña.

Aitor Urbieta Egaña, de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca Fresca al Arrastre de Guipúzcoa.

Enrique López Veiga, de la Cooperativa de Armadores de Buques de Pesca de Vigo.

#### Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE):

Luis Enrique Domínguez González, de la Asociación Nacional de Remolcadores de España.

#### Asociación de Navieros Españoles (ANAVE):

José Sánchez Bernal, de la Compañía Trasmediterránea.

Jorge Huete, de Contenemar.

Juan Martín Mugarza, de Naviera Vizcaína.

Jesús Rives, de Naviera Castilla.

Fernando Casas Blanco, de Anave.

### Representantes de organizaciones sindicales

#### Unión General de Trabajadores (UGT):

José Antonio Olaizola Azaldegui.

Luis Tellaeche Virumbrales.

Francisco Fábregas Bosch.

Vicente Riesco Mayo.

Luis María Franco García.

#### Comisiones Obreras (CC.OO.):

Begoña Palacio Verdini, de La Coruña.



Miembros del Consejo General del ISM, durante el acto de constitución.

TRIBALDOS



Juan Reyes Gamaza, de Cádiz.

Jesús Cuesta Martínez, de Rentería (Guipúzcoa).

José Domingo Hernández Alvarez, de Arrecife de Lanzarote.

#### Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM):

Yón Azcue Manterola.

#### Confederación Sindical ELA-STV:

José Miguel Unanue Letamendi, de Pasajes (Guipúzcoa).

### Representantes de entidades de derecho público

#### Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME):

José Antonio Madiedo Acosta.

#### Cofradías de Pescadores:

Los representantes de las Cofradías de Pescadores aún no han sido designados.

Luis García de Blas

## "Existe voluntad"

Durante el acto de constitución del Consejo General del Instituto Social de la Marina, el secretario general para la Seguridad Social pronunció las siguientes palabras:

"La reforma de la gestión institucional de la Seguridad Social española, iniciada legalmente a través de Real Decreto Ley 36/78 de 16 de noviembre, abría los canales de la participación en el control y vigilancia de las instituciones del sistema en función de nuevas fórmulas participativas de la representación que en las mismas debían de ostentar las organizaciones sindicales, las organizaciones empresariales y la Administración pública. Desde dicha fecha, el Instituto Social de la Marina (ISM) tenía presente la creación del marco jurídico que legitimara la presencia del órgano de participación y control en el mismo, así como la formulación del régimen jurídico concreto que definiera las características y las consecuencias de la inser-



Presidencia y consejeros, en el acto de constitución del Consejo General del Instituto Social de la Marina.

TRIBALDOS

## política de ayudar al sector social marítimo-pesquero

ción de esta entidad en la política social de todo el sistema y que le permitiera asumir la gestión delegada en el sector marítimo-pesquero de las prestaciones económicas, los servicios sanitarios y los servicios sociales, así como el eficaz cumplimiento de los restantes fines y cometidos que constituyen el campo de actividad de este organismo.

Si bien el Decreto 1.414 del año 1981, por el que se reestructuraba el Instituto Social de la Marina, venía a conformar el posible marco legal de actuación del mismo, fue preciso establecer a través de la Orden Ministerial de 11 de mayo de 1983 la composición y el funcionamiento de los órganos superiores de participación y control del mismo, cerrando el círculo normativo preciso tanto para la definición de la actividad a desarrollar, como para el establecimiento de los sistemas organizativos y participativos de los colectivos sociales implicados en la gestión del ISM.

### ISM: MODELO DE ACCIÓN SOCIAL DEL ESTADO

La propia configuración de la actividad del Instituto Social de la Marina, que podríamos definir como "modelo armónico de la acción social del Estado para el colectivo de trabajadores del sector marítimo-pesquero", y que excede el tradicional modelo de acción de una entidad gestora y servicio común de la Seguridad Social, abarcando materias como la formación profesional náutico-pesquera, la acción formativa, la

gestión de empleo, etcétera, hizo necesaria una reflexión sobre los términos en que debía de establecerse la composición de los órganos superiores de participación en el mismo, adaptando el modelo tipo existente para el resto de las entidades a las circunstancias específicas del sector marítimo. En todo caso, estamos seguros de haber introducido en la composición de este órgano elementos de contacto social con las fuerzas animadoras del sector que generarán el enriquecimiento de la actividad del mismo. Creemos que el marco normativo ha sido flexible y permeable hacia colectivos cuya marginación hubiera mermado la efectividad de este Consejo.

La tarea a emprender tiene este punto de partida que es la constitución hoy del Consejo General de este Instituto y que habrá de ser continuada por el establecimiento en las próximas fechas de los Consejos Provinciales en todo el litoral.

Deseo, y estoy seguro de que así

será, que este punto de encuentro sea el foro adecuado para estrechar el contacto del organismo con el aparato social y que las aportaciones de sus miembros permitan en todo momento conducir la política de acción de esta entidad por los derroteros que el sector precisa para la solución de sus muchos problemas y la atención de sus padecimientos sociales.

Por último, quiero aprovechar esta ocasión para manifestar con rotundidad la existencia de una voluntad política del Gobierno en apoyo a este sector social y de impulso decidido a las soluciones que sus características vienen demandando históricamente. A lo largo de este primer año de gestión se han tomado decisiones importantes en esta línea de trabajo y durante el presente año los programas de acción específicos para el ISM permitirán no sólo un relanzamiento de su actividad, sino también de apertura de las nuevas fórmulas de trabajo que darán respuestas a los problemas planteados"

## Suscripción de convenios especiales por trabajadores emigrantes

Madrid

El día 14 de febrero ha sido promulgada, mediante su publicación en el "Boletín Oficial del Estado", la orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de 3 de febrero de 1984, por la que se modifica la de 1 de septiembre de 1973 ("BOE", de 20 siguiente) en relación con la suscripción de convenio especial por trabajadores emigrantes.

En concreto ha sido modificado el párrafo tercero del apartado a) del número tres del artículo quinto. El párrafo modificado, como se desprende de su lectura y claramente explica el preámbulo de la disposición modificadora, exigía al trabajador emigrante la condición necesaria de solicitar la suscripción del convenio antes de su partida a territorio extranjero y que la emigración se realizase asistida por el Instituto Español de Emigración.

En su actual redacción, el artículo 5.3 a), párrafo tercero, de la Orden de 1 de febrero de 1973, dispone, para los trabajadores que emigren a países en los que la legislación aplicable a los emigrantes no les reconozca una situación equivalente a la de asimilación al alta en la Seguridad Social española, que la suscripción por los mismos de convenio especial podrá ser solicitada hasta el último día del cuarto mes natural siguiente al de su partida de territorio nacional, teniendo efectos iniciales el convenio, en tal supuesto, desde el día de su partida (por vía de ejemplo, si el emigrante parte de España el día 15 de enero, puede ejercitar su derecho a suscribir convenio hasta el día 31 de mayo, con efectos desde el día 15 de enero). Las circunstancias que han de concurrir serán acreditadas mediante la oportuna certificación del Instituto Español de Emigración.

Por tanto, la nueva normativa flexibiliza el plazo al ampliarlo, derogando en consecuencia el deber del emigrante de solicitar la suscripción de convenio antes de su partida y facultándole para

hacerlo antes de partir o hasta el último día del cuarto mes natural siguiente a su marcha. Asimismo hace desaparecer el requisito de que la emigración se realice asistida por el Instituto Español de Emigración, que, en todo caso, habrá de seguir certificando la concurrencia de las circunstancias que generan la posibilidad de suscribir convenio.

Por último, es de resaltar la disposición transitoria única de la orden de 3 de febrero de 1984: los trabajadores emigrantes residentes en el país de empleo que, reuniendo los requisitos exigidos al efecto, no suscribieron en su día el convenio especial, quedan facultados para suscribirlo dentro de los seis meses naturales siguientes al de la publicación de la orden modificadora, con efectos iniciales desde la fecha de promulgación de la misma; esto es: pueden solicitar suscripción de convenio desde 1 de marzo hasta el 31 de agosto de 1984, con efectos iniciales de 14 de febrero del mismo año.

## Continúa el diálogo con Mauritania

Madrid

El diálogo pesquero entre España y Mauritania no se ha interrumpido desde que el pasado mes de septiembre los Gobiernos de ambos países decidieron iniciarlo tras algunos años de interrupción.

Para los próximos 7, 8 y 9 de marzo está previsto en Las Palmas un nuevo encuentro entre responsables del sector pesquero de ambos países, informaron a Efe fuentes del sector.

Durante las reuniones de delegaciones de ambos Gobiernos celebrarán en esta fecha, se da como posible que la negociación entre en una fase más decisiva de cara a la firma de un acuerdo pesquero que regule las relaciones pesqueras entre ambos países.

El Gobierno de Mauritania ya dio el pasado mes de enero una muestra de "buena voluntad" al liberar a 27 pescadores españoles que estaban retenidos en aquel país desde noviembre de 1983 acusados de faenar ilegalmente.—Efe.

Podría servir de pauta para la inserción

## Acuerdo con la CE

Bruselas

El plan de pesca anual que firmaron España y la Comunidad Económica Europea (CEE) podría ser el último ante la perspectiva de ampliación del Mercado Común.

Si se mantiene la fecha del 1 de enero de 1986 para la entrada de España, el próximo año se aplicarán medidas de pesca transitorias con el fin de adaptar el sector del país candidato a la política pesquera común, declaró Luis Javier Casanova, director de Relaciones Pesqueras Internacionales.

"Ya de por sí, el plan de pesca negociado para este año es más propio de un país miembro que de uno tercero, ya que las reducciones exigidas se aproximan a las impuestas a

si mismas por la Comunidad", señaló Casanova.

Frente a 8.300 toneladas de merluza y 123 licencias, en 1983, el plan para este año prevé un cupo de 7.900 toneladas con 106 licencias iniciales, que podrían aumentar para compensar la falta de actividad de los pesqueros españoles desde principios de año.

Las 5.000 toneladas acordadas por la CEE para el gallo y el rape destierran —a juicio de Casanova— el temor de cese de actividades de pesca relacionadas con estas especies.

Por el contrario, el cupo acordado se aproxima a las capturas reales de gallo y rape de los pesqueros espa-

## Condicionará la rebaja de derechos compensatorios

Madrid

La actitud comunitaria sobre el coeficiente de licencias de los palangreros españoles condicionará la rebaja de los derechos compensatorios en la importación de pescado comunitario.

Esta es una de las peticiones que la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca ha hecho a la Administración.

El plan de pesca de 1984 para la flota española en aguas comunitarias establece que "La CEE condiciona este acuerdo a una reducción en los derechos compensatorios variables para la entrada en el mercado español de pescado comunitario".

Asimismo, la CEE también se ha comprometido a revisar el coeficiente de conversión entre arrastreros y palangreros, que actualmente está fijado en una licencia por cada barco de esta modalidad. Hasta noviembre del pasado año este coeficiente era del 0,45 por 100, y anteriormente del 0,33 por 100 (con una licencia podían faenar tres barcos).

En la reunión, primera que se celebra tras la firma en Bruselas

del plan de pesca, la Federación Nacional de Armadores entregó un documento al que Efe ha tenido acceso y en el que se muestra partidaria de la necesidad de que se fijen derechos compensatorios variables para todas las especialidades de pescado importado.

La Federación quiere también que la Administración arbitre medidas que palien los paros intermitentes a que se ven obligadas algunas flotas por falta de licencias.

Para ello, los armadores apuntan dos posibilidades. Por la primera se emplaza a la Administración para que liquide los excedentes de la flota, haciéndose cargo del personal afectado, con sus indemnizaciones, y reglamentando el desguace de los barcos mediante compensaciones a las empresas.

En la segunda, se solicita una legislación especial para situaciones de desempleo intermitente del personal por falta de licencias y que se subvencionen los gastos de mantenimiento en las paralizaciones de los barcos por la misma causa.—Efe.

de España en la Europa Azul

# E propio de un país miembro

ños en aguas comunitarias, según las mismas fuentes.

Los negociadores españoles han valorado de modo especial el plan de pesca de este año, ya que podría servir de pauta a la hora de negociar nuestra inserción en la Europa Azul que desde este año se basa en el principio de cupos de captura para cada Estado miembro.

La reducción global exigida a los españoles —de alrededor de un 5 por 100— no se aleja del 3 por 100 aproximado del descenso de capturas en aguas comunitarias fijado por la CEE para este año, subrayó la parte española.

La Administración del país candidato a la adhesión confía en que la CEE mantenga el mismo espíritu ne-

gociador en lo relativo a dos aspectos del plan de pesca pendientes de posteriores discusiones.

Por un lado, la CEE deberá determinar el aumento del número de licencias para la merluza —que podría pasar a 115—, a fin de recuperar los cerca de dos meses perdidos hasta que los pesqueros españoles vuelvan a las aguas comunitarias.

Por otra parte, la CEE se reserva la posibilidad de revisar, a lo largo del año, su equiparación de la licencia de palangrero con la de los buques de arrastre.

En noviembre del año pasado, la CEE retiró la equivalencia de tres licencias de palangre por una de arrastre y, aunque se mantiene la restricción, ésta no adquiere un carácter definitivo, por lo que cabe la

posibilidad de un compromiso satisfactorio para España.

A la Administración española corresponde demostrar que el principio de “un barco una licencia” discrimina las faenas de palangre que se desarrollan con barcos de menor potencia y tonelaje.

Al margen de estas susceptibles mejoras, los negociadores españoles destacaron que por primera vez desde que entró en vigor el acuerdo pesquero marco de 1978, la CEE no ha aplicado drásticas reducciones.

En función de la “regresión” exigida por la Comunidad Europea, el cupo español de merluza en aguas comunitarias ha pasado de 14.000 toneladas en 1978 a las actuales 7.900.—Efe.

## Entrada de pescado de la CEE y Portugal

Vigo

El Presidente de la Junta del Puerto y Ría de Vigo, José Martínez Toera, ha modificado la Orden de prohibición de entrada de camiones en el puerto pesquero vigués con pescado procedente de la CEE y Portugal.

Martínez Toera ha manifestado que “debe interpretarse la Ley de forma más amplia, de tal manera que los camiones podrán entrar, pero en determinadas condiciones”.

En este sentido, el presidente de la Junta del Puerto vigués ha redactado una nueva Orden, en la que señala que, “ante el superior criterio de la interpretación de la normativa de la Ley 1-66 sobre régimen financiero de puertos, queda autorizada la concurrencia de pescado y marisco transportado en vehículos de tracción mecánica que se ajuste a diversas condiciones”.

Se exige a dichos vehículos con pescado y marisco de otros puertos documentación acreditativa de la descarga o subasta realizada en ellos o diligencia de importación o documento de la aduana que lo ampare.

Se solicita también que los camiones se presenten en el puerto del Berbes hora y media antes de iniciarse la subasta y que las especies a subasta se expongan en cajas de hasta 40 kilos en la lonja con el mismo tiempo de antelación.—Efe.

## Más de cien barcos gallegos se verán afectados

Santiago

El acuerdo pesquero entre España y la Comunidad Económica Europea para 1984, firmado en Bruselas, ha sido considerado deficiente para el sector pesquero de Galicia.

Según el director gerente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca del Gran Sol de Pontevedra (Arposol), Enrique López Veiga, lo más grave es la tremenda reducción en las capturas de especies asociadas (gallo y rape), que en el acuerdo anterior significaban el doble que las de merluza —14.600 toneladas— mientras que en el nuevo el cupo queda establecido en 5.000 toneladas.

Galicia se ve muy afectada porque la casi totalidad de las embarcaciones pesqueras que faenan en aguas de la Comunidad lo hacen en la zona VII, que comprende el Sur de Inglaterra y Suroeste de Irlanda y en donde se capturan casi exclusivamente gallo y rape.

Las embarcaciones que faenan en esa zona y que, hasta el momento, podían completar sus capturas con especies asociadas de rape y gallo, después del acuerdo firmado, solamente podrán pescar el 32,7 por 100 de estas especies, lo que significa que tendrán que regresar a puerto con una tercera parte de las capturas con relación al pasado año.

Según López Veiga, además de la pérdida en el cupo de capturas, este acuerdo podría sentar precedente de cara a las negociaciones pesqueras de adhesión de España a la CEE.

Las embarcaciones pesqueras gallegas que se verán afectadas por la reducción del cupo de capturas de especies asociadas es de más de un centenar.

La única zona que no ha salido perjudicada, según el dirigente de Arposol, ha sido la VIII, en la que habitualmente faenan las embarcaciones del País Vasco y Cantabria y donde la especie más abundante es la merluza.—Efe.

## Extrañeza por la decisión lusa de suspender las negociaciones pesqueras

Lisboa

La Administración española ha acogido con cierta extrañeza las declaraciones del secretario de Estado portugués de Pesca y la decisión del Consejo de Ministros de aquel país al suspender las negociaciones pesqueras con España. Esta suspensión parece que fue acordada por la discrepancia del Gobierno portugués en el capítulo de nuevas concesiones de licencias.

En opinión del secretario de Estado portugués, Faria Dos Santos, esta interrupción se hace en espera del desarrollo de las negociaciones que se siguen en otras áreas por parte española, como por ejemplo, la industrial, comercial, agrícola, etcétera.

Parece ser que, en opinión de Faria Dos Santos, esta medida de suspensión de las negociaciones se adoptó por haberse llegado a posiciones extremadas por ambas partes, que sólo podrían superarse si en otras áreas se obtienen compensaciones que justifiquen el abandono de posiciones del punto de vista técnico.

Sobre las discrepancias de las negociaciones en materia de pesca, Faria Dos Santos destacó el hecho de que Madrid insiste en la necesidad de obtener 34 licencias de arrastre más allá de las doce millas, mientras que Portugal no ofrece más que quince, según declaró a la agencia Efe.

El secretario de Estado portugués aseguró que España aceptó ya el principio de la vigencia anual de los acuerdos y el de la liberación del mar territorial, considerado indispensable para la supervivencia de las poblaciones de la costa, además de los acuerdos fronterizos establecidos.

Faria Dos Santos dijo también que Portugal ya obtuvo la disminución de la actividad pesquera española en aguas lusas, con la reducción del número de licencias, de 472 a 225.

A juicio del secretario de Estado luso, España, por primera vez, admitió la apertura de sus aguas a la flota portuguesa más allá del cabo de Finisterre, punto que Lisboa consideraba indispensable para proseguir las negociaciones.—Efe.

## Portugal apresó 47 pesqueros españoles

Lisboa

Durante el pasado año 1983 fueron apresados un total de 47 pesqueros españoles que, supuestamente, faenaban ilegalmente en aguas portuguesas, según datos del Estado Mayor de la Armada lusitana.

El número de capturas representa un record y se justifica por el hecho de que durante 1983 no hubo, en rigor, ningún acuerdo o plan pesquero bilateral.

Las unidades de vigilancia de la Marina inspeccionaron un total de 798 embarcaciones, de las que se apresaron 197, las españolas entre ellas.

Los apresamientos de pesqueros portugueses fueron 150 y respondieron en todos los casos a utilización de artes de pesca ilegales, sobre todo redes de malla inferior a la permitida.—Efe.

## Mayores multas y pagaderas en dólares

Lisboa

El Gobierno portugués está preparando una nueva regulación represiva de la pesca ilegal en sus aguas que comporta aumentos en las sanciones y el pago de las multas en dólares.

El proyecto, sometido a las autoridades marítimas, va especialmente dirigido a los pescadores españoles, prácticamente los únicos que faenan en aguas portuguesas.

Según datos del Estado Mayor de la Armada, durante el pasado año fueron inspeccionados 88 pesqueros españoles, de los que fueron apresados 47 y sancionados con multas globales por valor de unos diez millones de pesetas, aproximadamente unos 65.000 dólares.

El baremo de sanciones que aplican las autoridades portuguesas va de los 100.000 a los cuatro millones de escudos (de unos 800 a unos 32.000 dólares), según el semanario luso "Expresso".

El baremo español incluye multas de 850.000 a 8,5 millones de escudos (de unos 6.500 a unos 65.000 dólares).—Efe.

## Capturados dos pesqueros portugueses

Madrid

Patrulleras españolas de vigilancia han apresado dos pesqueros portugueses que faenaban en aguas próximas a Vigo.

Estos dos pesqueros, acusados de faenar sin licencia, son el "Ancora" y el "Ancora Praia", este último reincidente.

## Multa portuguesa

El pesquero "Princesa Cristina", apresado por lanchas patrulleras portuguesas, tendrá que abonar, en concepto de sanción, 400.000 escudos, unas 550.000 pesetas.

Una vez abonada la sanción se espera que la embarcación salga del puerto portugués de Faro rumbo al puerto de la localidad onubense de Isla Cristina.—Efe.

## Liberados dos pesqueros españoles

Rabat

Dos de los seis pesqueros españoles retenidos en el puerto de Casablanca han sido liberados el pasado 20 de febrero, según fuentes del Consulado español en Casablanca.

Los pesqueros "Mar Azul", de Santa Pola, y "Alonso Cazorla", de Algeciras, apresados el pasado día 10 de febrero, han sido sancionados con una multa mínima de 48.000 pesetas por faenar en "aguas prohibidas".

En cuanto a los restantes barcos retenidos en el puerto, el "Maruja Soledad" y "Francisco Molina", ambos del Puerto de Santa María, ya tienen firmadas las actas de acusación, pero falta que sean firmadas por las autoridades marroquíes.

Estos barcos, que fueron apresados el pasado día 15 de febrero por faenar en aguas territoriales marroquíes, podrían ser acusados de algún cargo más.

Los restantes pesqueros españoles retenidos en el puerto de Casablanca, "Lisorios", de Punta Umbría, y "Nuevo Moruno", del Puerto de Santa María, se encuentran a la espera de que sean redactadas las actas de acusación.—Efe.

## El control de las 12 millas corresponderá a la Guardia Civil

Valencia

"El control del mar dentro de las doce millas corresponderá a la Guardia Civil, según un proyecto que está muy avanzado", manifestó al diario "Las Provincias", de Valencia, el nuevo general jefe de la III Zona de la Guardia Civil, Alvaro Casado Mestre.

"Este control será prácticamente de guardacostas, pero con fines pacíficos y a efectos de contrabando, auxilio en el mar, entradas y salidas de embarcaciones nacionales y extranjeras de puertos deportivos, donde hay bastante anarquía", explicó el general Casado.

"Es un tanto complejo poner en marcha este proyecto, porque en él intervienen tres Ministerios, estudiándose las competencias y presupuestos. Luego habrá que preparar a los hombres; no tenemos bastantes patrones de barcos en la Guardia Civil para este cometido y habrá que estudiar su aplicación, ya que aumentan las competencias y los servicios de la Guardia Civil, que no tiene suficiente plantilla. La actual plantilla es igual en número a la de los años cuarenta".



Los últimos modelos de ecosondas se exhibieron en el Salón Náutico de Barcelona.

Miguel Oliver

## "El caladero nacional p...

TARGA/VAZQUEZ, Barcelona

"Si no se frena la intensidad de las extracciones, el caladero nacional puede quedar esquilado a medio plazo", manifestó Miguel Oliver, secretario general de Pesca Marítima, en el curso de una conferencia-coloquio ofrecida en el marco del XXII Salón Náutico Internacional.

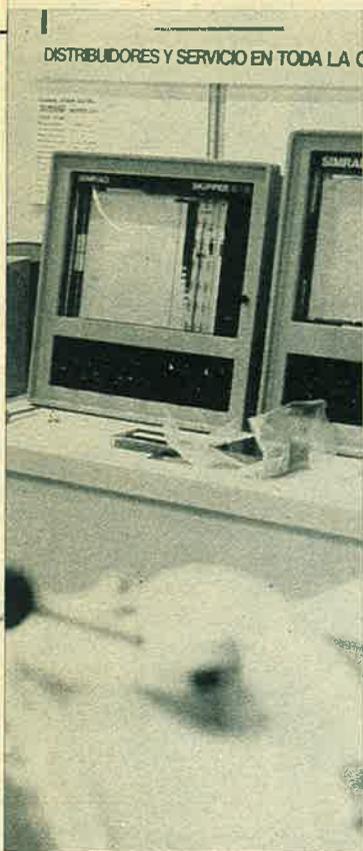
Dentro de los actos celebrados en el sector de pesca artesanal e industrial del XXII Salón Náutico Internacional de Barcelona destacó una conferencia-coloquio sobre la actual situación de la pesca en España, en la que el secretario general de Pesca Marítima señaló que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha de hacer frente a la ordenación y adaptación del sector pesquero a las necesidades actuales. Entre los grandes problemas actuales destacó la nueva Ley del Mar y la consiguiente ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas, el incremento del coste derivado de las alzas en el precio de los combustibles y el estado de los recursos del caladero nacional.

Así, de esta manera, las medidas a

emprender por el Ministerio se orientan, según palabras de Miguel Oliver, a la adecuación de la capacidad extractiva a los recursos marítimos, investigación y seguimiento de los mismos en lo referente al caladero nacional. Otras medidas previstas por el Ministerio van encaminadas a la potenciación de la acuicultura, el fomento de las empresas pesqueras conjuntas y la regulación de los mercados pesqueros.

Según un Plan de Acuicultura dirigido por la Dirección General de Ordenación Pesquera, el litoral español puede convertirse en los próximos años en un huerto en el que se cultiven algas y se engorden peces, moluscos y crustáceos. Este proyecto implicaría una superficie de cultivos marinos de cerca de las 30.000 hectáreas.

Por ahora, los investigadores han conseguido la tecnología adecuada para la reproducción masiva en semicultividad de salmónidos, mújiles, rodaballo, ostra, ostión y almeja, pero se espera que antes de concluir el presente año se alcancen los medios apropiados para la reproducción de



LL. M. CASTELLA



LL. M. CASTELLA

La pesca industrial, por primera vez presente en un Salón Náutico.

er, en el Salón Náutico de Barcelona

## uede quedar esquilado a medio plazo"

lubina, lenguado y dorada (peces), la viera (molusco) y el langostino y artemia (crustáceos).

Objetivos de este Plan de Acuicultura será mantener el actual nivel de consumo de proteínas de pescado de la población española y sustituir un 10 por 100 de las capturas pesqueras actuales por cultivos marinos. La dirección de este plan sobre cultivos marinos corre a cargo del Instituto Oceanográfico y del Departamento de Microbiología de la Universidad de Santiago de Compostela. En la actualidad el citado plan de acuicultura está en el Parlamento español a la espera de debate en la Comisión de Agricultura.

### PESCA INDUSTRIAL EN EL SALON NAUTICO

El sector pesca industrial y artesanal ha sido una de las innovaciones del reciente Salón Náutico de Barcelona, que atrajo más el interés de muchos visitantes y profesionales del mar. Es la primera ocasión en que un Salón Náutico dedica exclusivamente a la industria y comercio de

los equipamientos para la pesca un sector especial. La exposición referida abarcó diversos aspectos, de los cuales cabe destacar las embarcaciones de pesca, motores, elementos de navegación, equipos de transmisión y propulsión, accesorios para la pesca, instalaciones eléctricas y de ventilación, etcétera.

Los últimos avances tecnológicos de este sector estaban representados en el certamen náutico del presente año. Dichos avances se hace necesario aplicarlos si se pretende obtener un mejor rendimiento y una notable mejora de las condiciones de trabajo.

La exposición interesó tanto a armadores como a patrones, pescadores e investigadores. Sin duda, el palacio de Pesca Industrial y Artesanal fue una valiosa ocasión para ponerse en contacto trabajadores, industriales y comerciantes y conocer más de cerca el panorama actual del sector pesquero español.

El "stand" dedicado al Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) acaparó también la atención de los visitantes

del XXII Salón Náutico Internacional. Estos fueron cordialmente invitados por los organizadores del "stand" a degustar determinadas especies de peces acompañadas con una bebida refrescante.

El FROM tiene como objetivo primordial conseguir una organización racional y aprovechamiento comercial de los productos del mar. Dichos objetivos están encaminados a beneficiar a los mismos pescadores, a los consumidores e incluso a los canales de distribución.

Dentro de sus planes de acción de orientación al consumo está potenciando el consumo de sardina, jurel, bacaladilla, trucha, pulpo y mejillón. Las características de las citadas especies de peces y moluscos reúnen una serie de beneficios para el consumidor: elevado valor nutritivo, precios relativamente bajos y un alto nivel de capturas. Este último aspecto, sin quitarle importancia a los anteriormente citados, resulta interesante, pues las capturas se realizan en aguas litorales españolas, lo cual significa que no están sujetas a las duras condiciones de los acuerdos pesqueros internacionales.

## Ayudas del FROM al sector pesquero

Madrid

La concesión de ayudas a las Cofradías de Pescadores, cooperativas y asociaciones extractivas y de acuicultura para la creación y equipamiento de lonjas y mercados, se regula por una Resolución del FROM, del pasado 30 de enero, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" de 13 de febrero. Estos son los aspectos más interesantes de la citada disposición:

**1.º Entidades beneficiarias.**—Podrán solicitar ayudas al FROM, para la financiación de los proyectos de inversión que están previstos en el artículo único de la Orden ministerial de 31 de marzo de 1982, las siguientes entidades:

- a) Las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones.
- b) Las Cooperativas del Mar y sus Uniones Territoriales.
- c) Las Asociaciones extractivas pesqueras y/o de cultivos marinos o continentales.

**2.º Cuantía.**—El importe de cada ayuda no podrá ser superior a 35.000.000 de pesetas, ni exceder del 50 por 100 de la inversión efectiva a realizar. Excepcionalmente, el Comité Ejecutivo y Financiero podrá acordar ayudas superiores a las establecidas, en función de la importancia de los objetivos a alcanzar y de los medios necesarios para ello.

En el caso de que la inversión real sea inferior a la prevista, el porcentaje, aun siendo el mismo a aplicar, deberá minorar en la debida proporción la cuantía de la ayuda. En ningún caso, ni por razones justificadas de incremento de costes, la cuantía de la ayuda podrá ser aumentada.

Las subvenciones que se puedan recibir de Organismos públicos por los conceptos que se expresan en el artículo siguiente serán siempre inferiores al cien por cien del valor del proyecto.

**3.º Finalidades.**—Las ayudas se solicitarán para la consecución de alguno o algunos de los siguientes objetivos:

a) Construcción, acondicionamiento y/o ampliación de salas de venta para la subasta de las distintas especies de pescado, así como acondicionamiento de las mismas para la carga y descarga de los productos pesqueros y de la acuicultura.

b) Construcción, acondicionamiento y/o ampliación de salas de pesaje, clasificación y manipulación del pescado, con aplicación de modernos sistemas de clasificación por categorías y posterior acondicionamiento de aquél, favoreciendo con ello una adecuada presentación y mejorando la comercialización del producto.

c) Equipamiento y racionaliza-

(Pasa a la pág. 18)

## Ayudas del FROM

(Viene de la pág. 17)

ción de las salas de subasta con los adecuados sistemas que permitan la optimización de la comercialización.

d) Construcción de naves de almacenamiento y conservación que permita la regulación del mercado de los productos pesqueros.

e) Adquisición de equipos de envasado e implantación de sistemas de embalaje, etiquetado y presentación de productos, que supongan la incorporación de técnicas modernas que mejoren la rentabilidad y productividad del proceso de comercialización de la pesca.

f) Adquisición de equipos de frío, como cámaras de congelación, fábricas de hielo, silos y, en general, maquinaria complementaria que propicie una mejora en la presentación y comercialización del pescado.

g) Adquisición de equipos de transporte y transformación del pescado en lonja, así como cualquier otra forma de actuación no comprendida en los apartados anteriores, siempre que suponga una mejora en la rentabilidad y productividad y propicie la comercialización integral de la pesca de origen a destino.

## Equipamiento estadístico

Madrid

El "Boletín Oficial del Estado" publicó el día 22 de febrero una Resolución por la que se regulan las ayudas a las Cofradías de Pescadores, Cooperativas y Asociaciones extractivas para equipamiento estadístico.

Se trata de una Resolución, de 10 de febrero de 1984, del FROM (Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos), cuyos objetivos, en relación con la pesca costera y de litoral son desarrollar funciones de orientación, regulación y ordenación del mercado interior, referida a las cantidades, precios y calidades.

Podrán solicitar ayudas al FROM, para la financiación de proyectos de inversión las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones, las Cooperativas del Mar y sus Uniones Territoriales y las Asociaciones Extrativas y/o de Acuicultura.

Las ayudas que concede el FROM en forma de subvención alcanzarán hasta el 50 por 100 del valor global de los equipos que se adquieran e irán destinadas a las entidades pesqueras que pretendan dotarse de equipamiento estadístico para el tratamiento de información, equipos de telex y teleimpresión y cualquier otra unidad que posibilite un mayor conocimiento real de los productos pesqueros y de la acuicultura.—Efe.



El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, a quien acompañaba el secretario de Estado de P 23, 2

Organizada por el Crédito Social Pesquero, en el 65 aniversario de su creación

## Carlos Romero inauguró las V Jornadas de Estudios Pesqueros

Madrid  
Durante los días 23, 24 y 25 de febrero se han celebrado en Madrid las V Jornadas de Estudios Pesqueros que, organizadas por el Crédito Social Pesquero, han tenido como marco el salón de actos del Ministerio de Economía y Hacienda.

La sesión inaugural, presidida por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, tuvo como ponente de excepción al secretario de Estado para la Pesca de la República del Senegal, Bocar Diallo, quien en su intervención analizó a fondo las relaciones pesqueras hispa-

no-senegalesas, así como el presente y futuro de las negociaciones pesqueras tanto con España como con otros países.

El día 24, el presidente de Conservas Garavilla, S. A., José Garavilla Legarra, analizó el problema de las industrias conserveras españolas, con la conferencia "La industria de conservas de pescado en España", refiriéndose al difícil momento que se está viviendo de consecuencia de la limitación de licencias, etcétera.

El sábado día 25 tuvo lugar la clausura del acto, después de la conferencia pronunciada por el director gerente del Crédito Social Pesquero,

bajo el título "El Crédito Social Pesquero y la problemática de la pesca", a la que siguió un coloquio, que fue seguido por los representantes de todos los sectores de la actividad pesquera de España así como invitados especiales que se sumaron a estas V Jornadas, que han coincidido con el 65 aniversario de la fundación del Crédito Social Pesquero, promotor y patrocinador de las mismas, que como cada año han logrado reunir a varios cientos de profesionales del mundo pesquero, de la Marina Mercante y de otras industrias que tienen el mar como denominador común.



esca Marítima de Senegal, inauguró las V Jornadas de Estudios Pesqueros, que organizadas por el Crédito Social Pesquero se celebraron en Madrid, durante los días 4 y 25 del pasado mes de febrero.

Jerónimo Sánchez, director gerente del Crédito Social Pesquero

## La gran obra social de Alfredo Saralegui

El director gerente del Crédito Social Pesquero, Jerónimo Sánchez, pronunció un discurso, del que entresacamos varios de sus más interesantes párrafos, en el transcurso de las Jornadas de Estudios Pesqueros.

Las Cofradías o Pósitos de Pescadores, al comienzo del siglo XX, venían experimentando una grave crisis como consecuencia de las desconfianzas que durante la segunda mitad del siglo XIX habían suscitado todas las asociaciones gremiales sindicales, y el asociacionismo empresarial. A pesar de su vieja raíz histórica, en la Edad Media las Cofradías de Pescadores, que actuaban como asociaciones de socorros mutuos haciendo frente a las contin-

gencias existentes en los hombres del mar, cubriendo los riesgos de accidentes de trabajo, enfermedad, asistencia sanitaria y cultural, se veían incapaces de dotarse, en los primeros años del 1900, de una organización eficaz y capaz de resolver estos problemas.

La inquietud y la preocupación de los hombres de la mar por una organización más eficaz de las Cofradías de Pescadores llevó a marineros, pescadores, armadores y marinos a crear organizaciones de pescadores más modernas. De otra parte, la creciente sensibilidad de determinados estamentos dirigentes de la sociedad española emparentados con el reformismo social y con el regeneracionismo consiguieron, entre 1900

y 1910, la existencia de leyes que regulen el descanso dominical de los trabajadores, la jornada de trabajo de los hombres de la mar y la creación del Instituto de Reformas Sociales. Es precisamente en esta circunstancia histórica donde cobra todo su valor la figura de un marino nacido en Galicia: Alfredo Saralegui Casellas. En su incesante actividad creó una Asociación Protectora del Pescador, en la que se integraron las Cofradías de Vizcaya, así como el Pósito de Pescadores de Almería, además de innumerables iniciativas benéficas a favor de la gente de la mar. Esta labor, que fue posible por su condición de marino, como alférez de Navío, le hizo cono-

*(Pasa a la pág. 20)*

## La gran obra social

(Viene de la pág. 19)

cer los problemas del sector, en su paso por la Ayudantía de Marina de Benidorm, Ayudantía de Marina de Vizcaya y la Comandancia de Marina de Almería.

En 1915 elaboró un proyecto de creación de Pósitos de Pescadores a partir de la experiencia interesante de las cofradías vascas principalmente, que fue presentado al entonces presidente del Instituto de Reformas Sociales, Gumersindo Azcárate.

Con el apoyo del Instituto de Reformas Sociales y participando del sentimiento regeneracionista y del reformismo social que simbolizaban Joaquín Costa y Gumersindo de Azcárate, redacta —en calidad de ponente en la Comisión Organizadora— un primer proyecto, en 1917, de la Caja Central de Crédito Marítimo, embrión del actual Crédito Social Pesquero. Con gran tesón y entusiasmo ve coronados sus esfuerzos al publicarse en la "Gaceta de Madrid", el 12 de octubre de 1919, el Real Decreto de 10 de octubre de 1919, firmado por el ministro de Marina y el Rey Alfonso XIII, por el que se creaba la Caja Central de Crédito Marítimo.

En 1919 la Vieja Europa había firmado la paz, poniendo fin a la guerra mundial. Tras los desastres y el horror de la guerra europea se inició su reconstrucción en un contexto de grandes convulsiones sociales. En España, el sistema político de la Restauración agota sus últimas esperanzas con las figuras, aún importantes, de Maura, Romanones y García Prieto. El fin de la Restauración está próximo, pero la inquietud de aquellos reformadores sociales que propugnaban profundas transformaciones económicas y sociales va impregnando, aunque con debilidad, las instituciones del Estado.

### LOS POSITOS

Las ideas de Alfredo Saralegui sobre la institución de los Pósitos de Pescadores atendían a: ayudas financieras y ayudas asistenciales para mitigar el abandono de las gentes de la mar.

Sin embargo, el proyecto de

Javier Varona, presidente del FROM

## "Es necesario promocionar al pescado azul"

El segundo día de las Jornadas de Estudios Pesqueros intervino el presidente del FROM, Javier Varona, quien desarrolló en una amplia conferencia —de la que entresacamos los principales párrafos— los pormenores y el futuro de los productos pesqueros de bajura.

"La sardina, el jurel, la caballa, el bonito, la bacadilla además de otras especies —dijo—, son los componentes pelágicos que constituyen la 'despensa azul' de España. Existe una negativa a su consumo y una desviación hacia las especies que podríamos llamar 'finas', como la merluza, pescadilla, lenguados, etcétera, que tienen una considerable lentitud en sus respectivos crecimientos. El pescado azul, pese a su bajo precio, no se consume. En Europa, por ejemplo, el arenque, la caballa, la anchoa son productos de una gran demanda, ya sean en salazón o en ahumados".

En España nos encontramos en una situación arcaica respecto al consumo del arenque, la caballa y la anchoa. En los países del mar del Norte, del Báltico, el arenque constituye una de las especies más capturadas, con más valor y con mayor demanda de cara al consumo.

Para que "esta denominada despensa azul" tenga en España una salida habría que clarificar ideas al consumidor, habría que orientarles en contra de algunos diagnósticos médicos recomendando otros tipos de pescado. El pescado azul es muy sano, habría que eliminar ese complejo de inferioridad en el público por consumir estas especies, que quizá le recuerden los años de la posguerra española.

Hablando de la sardina, Javier Varona, citó que

durante 1982 se capturaron en España unas 300.000 toneladas, de las cuales el 85 por 100 de la producción se capturó en Canarias y Galicia y con un precio en primera venta para el año 82 de 7 y 12 pesetas por kilo respectivamente. No ocurrió así en regiones como la cantábrica, Surmediterránea, Levante y Tramontana, con el 15 por 100 restante, llegando a pagar incluso hasta 70 pesetas.

El segundo recurso de bajura es la anchoa, cuya producción en 1983 fue de 65.000 toneladas, produciéndose una falla de producción de 14.000 toneladas menos respecto al 82.

El tercer pelágico es el jurel o chicharro, situándose durante 1983 en 53.000 toneladas, 10.000 más que en el 82, concentrándose esta producción en los puertos del Bidasoa al Miño.

En cuarto lugar está el bonito del Norte, que tuvo mejor año en el 83, con unos desembarcos de 27.000 toneladas, frente a las 24.000 del 82. Los precios oscilaron entre las 215 y las 235 pesetas.

Y finalmente la bacadilla, lirio y maira; esa gran desconocida, por su delicadeza y fragilidad representó en el año 83 un volumen de 16.000 toneladas, 6.000 menos que el año anterior.

El futuro de esta especie va a depender de la calidad del producto desembarcado, que hoy en día no es bueno, a excepción del Mediterráneo, en el mercado de Barcelona.

### LA POLITICA DEL F. R. O. M.

Las acciones que deberán tomarse respecto a la bajura se centran en la puesta en marcha de una

Ley que finalmente Alfredo Saralegui, con el respaldo de Gumersindo Azcárate y del Instituto de Reformas Sociales, consigue del Gobierno presidido por Antonio Maura y que es presentado por el ministro de Marina, Manuel de Flórez, contempla una institución fundamentalmente de carácter financiero, que tenía como finalidades: La concesión directa de préstamos a las asociaciones, cooperativas marítimas, Pósitos de Pescadores y modestas industrias de la pesca, y la provisión de medios de obtener créditos y préstamos de otras entidades económicas.

El decreto de 10 de octubre de 1919, fue publicado en la "Gaceta de Madrid" el 12 de octubre de 1919. La Caja Central de Crédito Marítimo, como su propio nombre indica, se configuraba como una institución que pretendía fomentar el crédito popular, y en el que subyacía la idea de una estructura federativa que agluti-

nase a las Cofradías o Pósitos, bajo la dirección central de la Caja. De esta forma la Caja Central de Crédito Marítimo podría captar el ahorro popular de los pescadores, al tiempo que canalizar dicho ahorro y otros medios financieros, puestos a disposición de la Caja por el Gobierno, a favor del sector.

Aquella obra de Alfredo Saralegui, al frente de la cual estuvo como secretario general, fue ampliando su esfera de actuación a lo largo de la década de los años 20. La Ley de 14 de julio de 1922 y su Reglamento de 31 de agosto de 1922 estableció que la Caja Central de Crédito Marítimo emitiese pólizas destinadas al pago de los arbitrios fijados en los permisos que expedían las autoridades de Marina para la utilización y aprovechamiento de la zona marítimo terrestre, y también fijados en los certificados de reconocimiento y arqueo de buques.

En dichos textos legales se regulaban las competencias de la Caja Central de Crédito Marítimo con respecto a los Pósitos de Pescadores, así como el procedimiento para hacer efectivos los créditos otorgados por la Caja Central de Crédito Marítimo.

Unos años más tarde, por Real Decreto de 6 de abril de 1927, se publicó el Reglamento, creándose la Asociación Nacional, Mutua de Riesgo Marítimo, bajo la tutela del Consejo Directivo de la Caja Central de Crédito Marítimo. Las funciones a realizar por dicha institución tenían por objeto asegurar las embarcaciones de las listas 3.ª y 4.ª. Sus órganos rectores, dependientes de la Caja Central de Crédito Marítimo, tendrían que depositar su capital en la Caja Central.

El desarrollo de los servicios asistenciales por la Caja Central de Crédito Marítimo vendrá regulado por el Real Decreto de 30 de octubre de 1927, en el que se

política de precios de carácter estable y remunerador que garantice la renta del sector extractivo y prestigien al producto; el fomento a la calidad del producto y de su presentación comercial, fomento y mejora de los sistemas de envasado que permitan llegar a estos productos tan perecederos alcanzar mercados hasta hoy inaccesibles; orientación profunda al consumo mediante campañas de educación y publicidad; fomento del comercio interregional y establecimiento de mercados de preferencia de los consumidores.

El resto de las producciones de bajura tales como anchoa, sardina, jurel-chicharro ha permanecido estable, creciendo el volumen de desembarco sólo en el caso del espadín, de 250.000 a 450.000 toneladas en el quinquenio 1975-1980, y la caballa, de 100.000 a 485.000 toneladas.

## LA C. E. E.

La Comunidad Económica Europea pasó de importar 212.000 toneladas en 1975 a 265.000 en 1980, sólo en lo que a preparado y conservas de pescado se refiere. Estas 260.000 toneladas de productos acabados pueden transformarse en un peso bruto superior al medio millón de toneladas. Las exportaciones durante ese mismo período de tiempo se incrementaron en 25.000 toneladas, situándose en 100.000.

## PRECIOS ORIENTATIVOS PARA 1984

Especies	Precio orientativo (Ptas/kilo)	Precio retirada (Ptas/kilo)
Arenque .....	42,84	36,41
Sardina atlántica .....	68,46	46,38
Sardina mediterránea ..	54,56	46,38
Caballa .....	35,32	30,02
Anchoa .....	68,85	58,52

En el momento actual debe acometerse de forma decidida el campo de la regulación propiamente dicha del mercado, con objeto de regular las especies pelágicas que puedan presentar en algún momento problemas de excedentes o caídas importantes de precios.

Tal actividad requiere de un cambio en la evolución presupuestaria del organismo, consistente en disminuir progresivamente las inversiones procedentes del capítulo de transferencias de capital, compensando esta modificación con incrementos en las transferencias corrientes que permitan atender las necesidades derivadas de las campañas de regulación de la oferta. Para acometer este cambio recientemente se ha aprobado en el seno del Comité Ejecutivo del organismo una Orden ministerial que regula por primera vez en el sector pesquero las costeras de sardina, boquerón, bacaladilla-lirio-maira y bonito.

## EL PLAN CUATRIENAL DEL GOBIERNO

El Grupo de Pesca ha elevado recientemente un documento al Ministerio de Economía y Hacienda y al Gobierno en el que se recogen dos aspectos complementarios y fundamentales: en primer lugar, se definen y periodifican las líneas de acción del FROM para los próximos años, aspectos tales como son la normalización de productos pesqueros, la configuración y puesta en marcha de las organizaciones de productores, la instauración de una política de regulación de precios y la definición de un régimen para los intercambios en el comercio exterior de dichos productos pesqueros. En segundo lugar, recogido y concertado por el plan, la necesidad de que para poder llevar adelante este proceso es completamente indispensable proceder a una reforma de la Ley que creó el FROM.

gura como organismo autónomo, lo que se traduce en una situación "sui generis" en su condición de organismo autónomo, entidad de Derecho público y entidad delegada del Banco de Crédito Industrial.

## 1984 Y EL CREDITO

El Crédito Social Pesquero es una institución financiera de crédito oficial y éste, con sus escasos medios, tiene por objeto el corregir las imperfecciones del mercado financiero, al tiempo que complementar las otras fuentes de financiación del sistema bancario.

En la actualidad se hace necesaria su transformación de organismo autónomo y entidad de Derecho Público en sociedad estatal, de conformidad con la Ley General Presupuestaria, a fin de agilizar y simplificar normas de procedimiento, de gestión bancaria, presupuestaria y contables.

El Crédito Oficial tiene carácter finalista y ha de atender fundamentalmente inversiones y activos fijos a medio y largo plazo. El Crédito Oficial y el Crédito Social Pesquero pretenden promover las inversiones y el empleo.

El tipo de interés, inferior al del mercado y los plazos sensiblemente menores que en el mercado bancario normal, le imprime un carácter privilegiado y garantiza la autonomía de gestión de las empresas. El Crédito Oficial pretende garantizar una financiación sostenida que complemente las restantes fuentes de financiación del sistema financiero.

## EJES DE ACTUACION

Los ejes de actuación del Crédito Social Pesquero para este año 1984 y próximos parte del diagnóstico del sector pesquero en el que existe una descapitalización, a consecuencia de la deficiente formación bruta de capital habida en los últimos años; del envejecimiento de la flota pesquera, que no ha realizado el ajuste necesario a causa de la crisis energética; de los insuficientes medios financieros en el sistema bancario que atiende el sector de la pesca; del sobredimensionamiento, dado el aprovechamiento actual de los recursos de los caladeros nacionales y la creciente

atribuye a la misma el ejercicio de la acción social marítima en todos sus aspectos, constituyéndose la Caja Central en órgano de enlace del Ministerio de Marina con el de Trabajo, y en órgano de colaboración de sus entidades consultivas, en aquellas cuestiones específicas de la legislación social, aplicable a la Marina.

## INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La obra que nace del Real Decreto de 10 de octubre de 1919, bajo la denominación de Caja Central de Crédito Marítimo, y a la que se incorporan distintas funciones del contrato de préstamo: Acción social, emisión de pólizas y contrato de seguros. Por Real Decreto de 26 de febrero de 1930 pasa a denominarse Instituto Social de la Marina. Al frente del mismo, como secretario general, continuaba Alfredo Saralegui, que ya lo fuera desde su

fundación, en la Caja Central de Crédito Marítimo. En la etapa que se inicia con la reforma de 1941, el Instituto Social de la Marina se transformaría en la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero. El trabajo que realizó Alfredo Saralegui quedaba plasmado en una institución que pasaba a la historia de las grandes realizaciones. En esa nueva etapa, Alfredo Saralegui fue obligado a dejar la secretaría general. Su labor fue silenciada por muchos años. Hoy el Crédito Social Pesquero se une al Instituto Social de la Marina en el reconocimiento a su tarea, habiéndole sido concedida la medalla de oro al Mérito Social Marítimo en 1983.

La ya sexagenaria Caja Central de Crédito Marítimo está regulada hoy por Decreto Ley de 23 de junio de 1964, pasando a denominarse Crédito Social Pesquero, dependiente del Ministerio de Hacienda a través del Instituto de Crédito a Medio y Largo Pla-

zo. Esta reorganización es consecuencia de lo establecido en la base cuarta de la Ley de 14 de abril de 1962, sobre ordenación del crédito y la Banca, en la que se establecía que la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero —denominación que adoptaría por Ley de 18 de octubre de 1941— sería organizada a fin de coordinar su actuación con el crédito Oficial. Es por consiguiente cuando el crédito Social Pesquero entra a formar parte de las instituciones económicas de gobierno del Crédito Oficial. Con posterioridad, la Ley de 19 de junio de 1971, sobre Reorganización y Régimen del Crédito Oficial, será la que vuelva a definir al Crédito Social Pesquero como Entidad de Derecho Público que actuará como Entidad Delegada del Banco de Crédito Industrial en materia de crédito a la actividad pesquera.

Posteriormente, por Decreto de 1 de abril de 1977, a su vez el Crédito Social Pesquero se confi-

## La gran obra social

(Viene de la página 21)

dificultad de los terceros países, cuyas aguas jurisdiccionales constituyen caladeros para nuestra flota.

Los objetivos, pues, del Crédito Social Pesquero deben ser la promoción de la formación bruta de capital del sector, capitalizando las inversiones en activos fijos (como, por ejemplo, instalaciones de energía, equipos, casco, equipos propulsores, etcétera).

En segundo lugar fomentar y mantener el empleo en el sector, al tiempo que proceder a la reconversión de la flota, modernizándola e incorporando nuevas

tecnologías; promover organizaciones empresariales en la actividad pesquera capaces de afrontar la empresa de internacionalización creciente de la pesca y, por último, promover los caladeros nacionales y contribuir al desarrollo de los cultivos marinos.

### LÍNEAS DE CREDITO PARA 1984

La financiación del Crédito Social Pesquero se concreta en las siguientes modalidades y créditos:

Financiación de nuevas construcciones de buques de pesca; modernización y reconversión de la flota pesquera, equipamiento, pertrechamiento, conservación y

transformación de la flota; impulsar los cultivos marinos (actualmente se encuentra en las Cortes la Ley de Cultivos Marinos, que habrá de dar paso a otras normas que se dicten y que regulen las medidas financieras en apoyo de los cultivos marinos); concesión de créditos a las industrias transformadoras de productos pesqueros y a las industrias de conservación de frío y comercialización, además de otras inversiones complementarias del sector que irán dirigidas a varaderos, lonjas, edificios de Cofradías de Pescadores, almacenes de pertrechos, etc., y por último se fijarán las líneas crediticias hacia las campañas pesqueras y el pago de licencias para terceros países.

Bocar Diallo, secretario de Estado

## Senegal califica su convenio

Bocar Diallo, secretario de Estado senegalés para la Pesca Marítima, pronunció un discurso en el acto de inauguración de las Jornadas de Estudios Pesqueros, del que entresacamos los principales párrafos:

Me alegro del testimonio de estima y de amistad que el Gobierno español, por mediación del embajador de España en Dakar, hace al Gobierno de mi país, permitiendo al secretario de Estado para la Pesca Marítima de Senegal, que soy venir a recordar aquí mismo la naturaleza, el contenido y el significado de las excelentes relaciones de cooperación que unen a España y Senegal, en la imagen de los contactos de amistad y la alta consideración que existe entre S. M. el Rey Juan Carlos y el Presidente Abdou Diouf.

### SENEGAL

Senegal no ha escatimado, desde su ascenso a la soberanía internacional, ningún esfuerzo para revalorizar

José Garavilla

## "Modernizar I conserveras"

El segundo día de las V Jornadas de Estudios Pesqueros tuvo como ponente al presidente-gerente de Conservas Garavilla, S. A., José Garavilla Legarra, quien comenzó su alocución haciendo un balance histórico de lo que había significado para la economía española el sector de las industrias de conservas de pescado desde el año cincuenta.

"Desde los años cincuenta hasta los setenta, en España la industria conservera de pescado se mantuvo con unas producciones medias importantes. Los fabricantes, en número aproximado a los setecientos cincuenta, tenían su producción basada en la industria artesana".

"En este intervalo de tiempo y aproximadamente hacia el año 1963 se produce el alza del enlatado del atún, pescado que se obtenía fundamentalmente de las capturas que realizaban las flotas gallega y vasca. Casi al mismo tiempo, la flota que operaba en la zona Suratlántica co-

# A BUEN ENTENDEDOR POCAS PALABRAS BASTAN

## Calidad

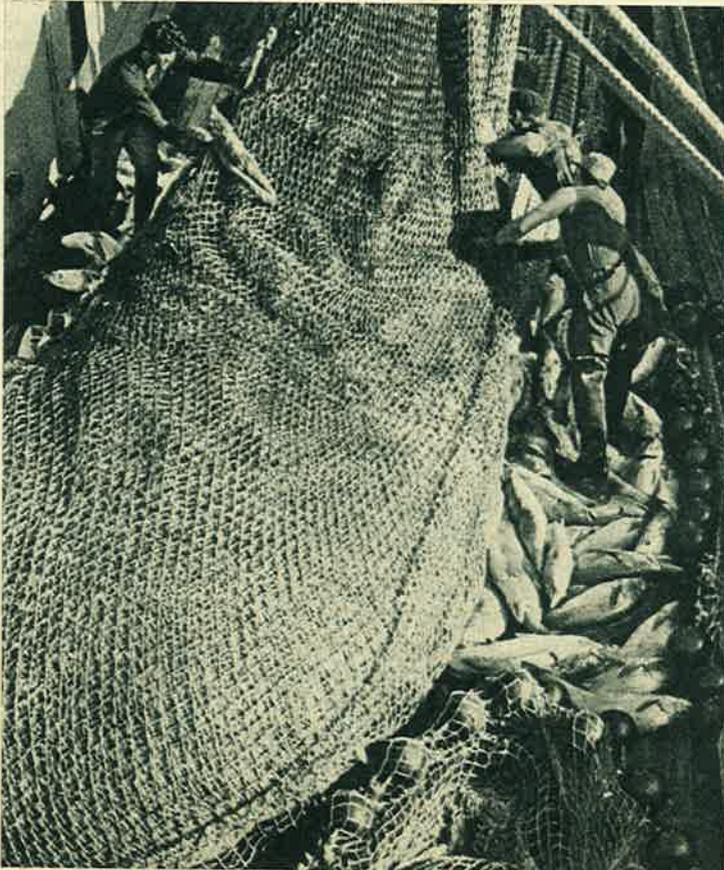
La que Vd. conoce, la que tan buenos resultados le ha dado siempre.

## Servicio

En toda la costa española, con hombres, que como Vd., conocen el negocio y saben lo importante que es salir del apuro, sin perder un minuto.

## Experiencia

Experiencia innovadora, porque FURUNO siempre aprovecha su enorme experiencia para abrir nuevos caminos.



# FURUNO

Fiel a la calidad de siempre

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello. 50. Madrid. 1/ Telf. 435 95 20 / Telex. 22884 MOCUR-E

ado para la Pesca

## a de ejemplar on España

sus recursos naturales en general y sus riquezas ictiológicas en particular.

La explotación de estos últimos recursos ha sido facilitada por el hecho de que nuestro país dispone de potencial humano experto en las técnicas de pesca y resueltamente orientado hacia el mar.

Este conjunto de factores, unido a la sequía persistente que reina en El Sahel y a la caída de las cotizaciones de los productos derivados del cacahuete, principalmente, han condicionado al Gobierno de Senegal a reafirmar su voluntad de favorecer un crecimiento real del sector gracias a la instalación de un Secretariado de Estado para la Pesca Marítima encargado de coordinar y controlar todas las actividades desplegadas en el sector de la pesca marítima.

### PESCA ARTESANAL

La pesca artesanal está exclusivamente reservada a los pescadores ar-



tesanos senegaleses, que utilizan la piragua a propulsión manual, eólica o mecánica. En el momento actual han sido censadas más de 8.200 piraguas a motor o a vela y más de 33.000 pescadores se dedican a este tipo de actividades.

Los productos que provienen de la pesca artesanal están destinados al

consumo interior y a la transformación artesanal. En 1983 las cantidades desembarcadas se han elevado a 140.953 toneladas, cuyo valor comercial es estimado en más de 12.332.704.000 francos CFA.

En este momento la política actual de Senegal va encaminada a acrecentar las actividades desplega-

das en este sector gracias a la incentivación y al reagrupamiento en cooperativas, a las ayudas al equipamiento, al tratamiento y a la transformación y a la comercialización de los productos del mar.

Una nueva actividad calificada de artesanal moderna se despliega actualmente en nuestro país. Este nuevo tipo de pesca es la que utiliza el "buque cordelero". Las diferentes experiencias llevadas a cabo permiten creer que con una buena organización y unos métodos de gestión apropiados será reservado un lugar cada vez mayor para este género de actividad.

### PESCA INDUSTRIAL

La pesca industrial es practicada por buques modernos. La pesca industrial engloba en Senegal, la pesca atunera, sardinal y de "bou", así como el conjunto de las infraestructuras destinadas al almacenamiento y transformación de los productos.

A excepción de la pesca sardinal, practicada únicamente por los senegaleses, las otras formas de pesca tiene una participación activa y dinámica de operadores económicos extranjeros.

Desde el punto de vista producción han sido desembarcadas en 1983 más de 72.000 toneladas de pescado

(Pasa a la pág. 24)

## as Industrias

menzó a capturar una variedad del atún, el atún rojo".

En 1960 concretamente se llegan a vender en el mercado nacional aproximadamente unas cincuenta mil toneladas de atún. Pero según criterio del ponente, en Asturias hacia esos años desaparece el 80 por 100 de la industria conservera, así como en otras regiones.

Nuestra industria se orienta sobre dos productos, fundamentalmente sardinas y mejillones, cuyo mejor consumidor de este producto ha sido y lo sigue siendo la Comunidad Económica Europea.

Ya en la década de los años setenta, entre 1973 y 1979, se nota una recesión en el mundo occidental, incrementándose, en cambio, las ventas en Africa, Norteamérica y países árabes.

A raíz de ese momento se empiezan a producir cierres empresariales por "inanición" y las industrias que quedan intentan mecanizarse. Uno de los pasos constituye la sustitución

de la típica lata de conservas de forma oval por la redonda, de más fácil manejo.

Durante 1978 y 1979 empieza la verdadera reindustrialización de las grandes empresas del sector. Se reduce la mano de obra y se fija como objetivo fundamental la conserva del atún.

También se mecaniza la producción de sardina y mejillón y se abren mercados de suma importancia, como Libia, a la cual se hacen unas exportaciones muy fuertes. Un ejemplo son las veintidós industrias que en aquellos años exportan a Libia.

### EL SINDROME TOXICO

En 1980 se produce un alarmante descenso debido a la psicosis del envenenamiento masivo producido por el aceite de colza adulterado y durante ese año se dejó de vender un 30 por 100 de la producción. Las pérdidas, en opinión del ponente, "fueron cuantiosísimas en todo el sector conservero", y la Administración intentó paliar esto con una subvención de 2.750 millones de pesetas. Con esta ayuda y la colaboración del FROM se logró, a base de campañas publicitarias, recuperar el mercado.

El presidente-gerente de industrias Garavilla puso de manifiesto la falta de capital en las empresas para la acometida de la actualización y renovación de las industrias, que unido a la crisis económica actual, con la consiguiente reducción de la mano de obra y la mala o infrautilización de las fábricas, y teniendo en cuenta que es una industria vinculada al sector de la pesca, hacen de su productividad factores que entorpecen la buena marcha de todas las empresas.

Respecto a la compra o adquisición de partidas importantes de pescado, José Garavilla dijo "que depende fundamentalmente de las peticiones de mercado y que ellos han de prever con tiempo suficiente las partidas de pescado que han de adquirir según la demanda". Ello quiere decir que si la campaña de atún ha sido excelente para los armadores y ellos, los industriales, no tienen peticiones concretas, no pueden comprometerse a la compra de esas partidas por anticipado.

"Actualmente —dijo— nadie compra partidas importantes". Esta afirmación obedece al hecho del desequilibrio existente entre la oferta y la demanda de productos en conserva.

### ESPAÑA Y LA C.E.E.

De cara al ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, José Garavilla habló de los grandes problemas con que nos vamos a enfrentar debido especialmente a la competencia con otros países miembros, por ejemplo Italia, en donde se están creando nuevas industrias conserveras para enlatar la sardina.

Actualmente en España existen 220 industrias dedicadas a la conserva de pescado que han de subsistir en los próximos años, que se avecinan muy "duros".

Al final de la conferencia y durante la celebración del coloquio, algunos de los asistentes se interesaron vivamente sobre las fuentes de abastecimiento de pescado para las industrias pesqueras, problema que viene de antaño, debido especialmente a las capturas que se realizan en las campañas, partidas de pescado que se adquieren a nuestros armadores o bien por necesidades de la demanda o falta de pescado en algunos momentos hay que importarlas.

Otro de los aspectos abordados a lo largo del coloquio fue lo referente a la entrada de España en la CEE y lo que representaría el afrontar un mercado tan amplio como éste, con 220 firmas distintas.

## La pesca en Senegal

(Viene de la pág. 23)

por un valor comercial estimado en 14.908 millones de francos CFA, 302 unidades de pesca, de los cuales 137 buques senegaleses han ejercido el mismo año su esfuerzo en las aguas situadas bajo jurisdicción de Senegal. Lo esencial de la producción de la clase industrial se destina a la exportación, después del tratamiento en las estructuras congeladoras, las cámaras y otras unidades de tratamiento.

La política en materia de pesca industrial se encamina a una mayor privatización y senegalización de este sector. Desde este punto de vista han sido tomadas por el Gobierno senegalés diferentes medidas que tienden a los operadores económicos nacionales a adquirir unidades de pesca, aumentar sus exportaciones y modernizar sus industrias. Entre estas medidas merece ser destacada la creación del crédito marítimo. Este crédito marítimo, domiciliado en la Sofiserit, permitirá a todo operador económico solicitar un préstamo para adquirir unidades de pesca, crear infraestructuras o modernizar las unidades industriales existentes. Como lo hemos destacado, la explotación de nuestros recursos se efectúa tanto por los naturales como por los extranjeros. Estos, sin embargo, no pueden operar en las aguas situadas bajo jurisdicción senegalesa más que en el marco de los acuerdos de pesca bilaterales o multilaterales.

### POLITICA DE COOPERACION

Estos acuerdos de pesca nos conducen a extraer las orientaciones actuales y futuras de nuestra política de cooperación.

Las orientaciones actuales se caracterizan por una voluntad de limitar el número de buques que puedan operar en el marco de los acuerdos con vistas a nuestro potencial disponible. El pago de cuotas para la ob-

tención de licencias o autorizaciones de pesca, el desembolso de contrapartidas financieras a título de subvención, destinadas al desarrollo del sector, el desembarco total o parcial de las capturas en el Senegal para asegurar el aprovisionamiento de las unidades de tratamiento existentes, el embarque de marineros observadores en todo barco que pesque en el marco de un acuerdo, la participación de socios extranjeros en nuestro esfuerzo de investigación con vista a un mejor conocimiento de productos halieúticos, la solicitud de otorgamiento de becas de formación y de cursos de perfeccionamiento para los agentes del Estado que sirven en el sector de la pesca marítima.

Estas orientaciones se mantendrán, se destacarán en el futuro sobre la constitución de sociedades mixtas y se marcarán unos ritmos en la conclusión de los nuevos acuerdos.

En efecto, teniendo en cuenta el equipamiento progresivo de nuestros operadores económicos, debemos tomar todas las medidas apropiadas para asegurar la protección y la conservación de los recursos pesqueros mar adentro.

Senegal concluyó unos acuerdos con la CEE que vienen a ser un reflejo de los anteriores firmados anteriormente con Francia y con Italia. El acuerdo ha sido renovado el 16 de enero de 1984 y representa la ventaja de limitar el tonelaje de barcos susceptible de obtener de barca de Pesca.

### EL ACUERDO CON ESPAÑA

Las relaciones bilaterales hispano-senegalesas se caracterizan por un conjunto de intercambios y de contactos con carácter ejemplar; esta ejemplaridad es sobre todo el hecho que desde hace algún tiempo nuestros países han estrechado lazos

sólidos en los sectores de pesca marítima. En efecto, desde 1979 nuestros dos países han entablado relaciones en materia de pesca que testimonian la voluntad común de trabajar por el bienestar y desarrollo de sus pueblos respectivos.

Por este acuerdo, los barcos que llevasen bandera española estaban autorizados a pescar en aguas bajo jurisdicción senegalesa en unas condiciones determinadas en los acuerdos entre las partes. Gracias a este acuerdo, 94 barcos españoles estaban autorizados a operar en nuestras aguas después del pago de la cuota exigible para el otorgamiento de la licencia de pesca, y del embarque de marineros senegaleses hasta el 33 por 100 de las tripulaciones españolas. Una subvención global de 2.104 millones sería desembolsada por la parte senegalesa, al igual que la cooperación había sido establecida en el marco de la asistencia técnica y de la formación.

Este acuerdo de 1979 ha sido mejorado por el firmado el 16 de febrero de 1982 en Dakar, convenio que refleja la situación actual de nuestra cooperación.

### RELACIONES BILATERALES

Nuestras relaciones bilaterales en el ámbito de la pesca marítima están regidas por el acuerdo antes citado y autorizan a los barcos españoles a desplegar los esfuerzos pesqueros en las aguas senegalesas hasta un máximo de 45.000 toneladas para los atuneros, 6.400 toneladas para los buques de pesca fresca, 10.000 toneladas para los congeladores marisqueros y 1.130 toneladas para los palangreros.

En contrapartida, los armadores españoles deben pagar cuotas en función de los tipos de pesca efectuados en nuestras aguas, embarcar marineros senegaleses, y desembarcar 123 toneladas de atún por buque y por año.

El Gobierno español, por su parte, deberá poner a disposición de Senegal un buque-escuela que permita la realización conjunta de investigación sobre nuestras reservas pesqueras, y facilitar el acceso de nuestros productos de pesca en el mercado español.

La puesta en marcha de las disposiciones del convenio ha revelado la voluntad de España y de sus armadores de conformarse y acatar las resoluciones de ambos Gobiernos. Por esto, las licencias solicitadas han sido concedidas.

Los pescadores que debían de ser embarcados (incluso los observadores), los desembarcos de atún, las campañas de investigación y la concesión del buque-escuela "Emil Badiane" han sido realizados.

De una manera general, la ejecución del acuerdo es satisfactorio. Quedan, sin embargo, puntos por mejorar a fin de responder plenamente a los deseos de nuestros jefes y mandos. Se trata del acatamiento de las cláusulas relativas a trabajos de los observadores marineros, del pago trimestral del importe de la subvención a nuestro país y de las declaraciones de captura.

El marinero observador está encargado, además de sus funciones como marino, de constatar y rendir cuentas a las autoridades de Senegal de la vida a bordo del buque del que está embarcado, del respeto a las leyes y los reglamentos de pesca dictados por Senegal.

Resulta, sin embargo, que el ejercicio de tan importante tarea no es facilitada por algunos armadores, que se preocupan únicamente de llenar sus bodegas los más rápidamente posible. Conviene rectificar y respetar el espíritu que ha prevalecido para la puesta en marcha de esta fórmula de cooperación.

En lo que concierne al desembolso del pago de las subvenciones, se hace necesaria una mayor celeridad en la puesta en ejecución de las disposiciones del protocolo del acuerdo, lo mismo que para las declaraciones de captura, que podrían ser dirigidas dentro de los plazos marcados.

Bernard Codon Dioh, director de Oceanografía

## "Nuestra pesca es artesanal"

J. V. L., Madrid

El director de Oceanografía y Pesca Marítima del Senegal, doctor Bernard Codon Dioh, durante su estancia en Madrid acompañando al ministro de Pesca de su país con motivo de la presentación de las V Jornadas de Estudios Pesqueros, promovidas y organizadas por el Crédito Social Pesquero, tuvo unas breves declaraciones para "Hoja del Mar".

Senegal es un país situado en Africa occidental, cuyo principal puerto es la capital de la República, Dakar, y que cuenta con una población global de más de cinco millones y medio de personas y que ocupa una extensión territorial de 196.192 kilómetros cuadrados.

Su economía está basada en la agricultura, la industria y la riqueza maderera, y está intentando potenciar y tecnificarse en materia de pesca.

Por lo que a flota mercante se refiere, su tonelaje está cercano a las 25.000 TRB.

La pesca hoy en día puede decirse que está en desarrollo, y se está procurando dotar a este sector para el mayor aprovechamiento de sus ricos y poblados caladeros.

—¿Cuántos trabajadores senegaleses están dedicados a las tareas de pesca en su país?

—Aproximadamente podemos decir que en la actualidad son unos ciento cincuenta mil, dedicados a la extracción de pescados y mariscos y a la industria y a la transformación de los productos del mar. La pesca en Senegal no está aún tecnificada y puede hablarse de una extracción artesanal. Hay en estos momentos unos treinta o cuarenta mil pescadores que emplean los sistemas clásicos de extracción; son los que podríamos llamar "canoeros", nombre que les viene por la

utilización de canoas. Podría hablarse de la existencia de unas ocho mil canoas.

—¿Qué especies son las más pescadas por Senegal?

—Fundamentalmente, sardina, atún, mero, lenguado y una gran variedad de cefalópodos, además de mariscos muy variados.

—¿Senegal exporta pescados a otros países?

—Sí, en efecto. Senegal ocupa unas cien mil personas en las tareas de transformación de pescado, fundamentalmente atún, que tiene un mercado muy favorable, tanto en países africanos como en otros continentes. Puede hablarse de una importancia de la industria conservera. Otros pescados, como por ejemplo meros, marisco y otras especies, son muy apreciadas en mercados diversos, por lo que exportamos también este tipo de pesca.

—¿Qué se está haciendo en su país de cara a la formación profesional de futuros pescadores?

—Existen en Senegal dos escuelas del mar. En una de ellas se imparten las enseñanzas de patrón de barco y patrón de pesca. En la otra, administración pesquera.

## Vicente Martínez de la Rosa, interventor central

Madrid

El día 21 de febrero tomó posesión de su cargo el nuevo interventor central del Instituto Social de la Marina, Vicente Martínez de la Rosa. Sustituye en dicho puesto a Jesús Aguirre González.

Por otro lado, el director general del ISM ha efectuado los siguientes nombramientos:

— Jefe del Servicio de Gestión Presupuestaria, Félix González Bruno; sustituye a Jesús Muela Megino.

— Jefe del Servicio de Información y Publicaciones, Jesús Muela Megino; dicho Servicio estaba vacante.

— Jefe del Servicio de Gestión Económica, Juan Carlos Chillida Herretero; sustituye en el cargo a Ignacio González López de Torre, que ha pasado destinado a la Inspección de Servicios Administrativos.

— Jefe de los Servicios Generales de la Seguridad Social, José Luis Vegas y Vegas; sustituye en el cargo a Félix González Bruno.



de Trabajo, Cajas de Pensiones e Instituciones Sanitarias.

Nació en Bilbao en 1931 y está casado. Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales —sección Empresariales— por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), y profesor mercantil.

Ingresó en la Seguridad Social en octubre de 1948 y fue interventor delegado de la Mutualidad Siderometalúrgica de San Sebastián e interventor delegado de la Mutualidad Interprovincial de la Madera de la misma provincia. Posteriormente fue jefe de Administración del Cuerpo Técnico Contable del Mutualismo Laboral, hasta que se creó el Cuerpo de Intervención y Contabilidad de la Seguridad Social, en el que quedó integrado.

### DATOS BIOGRAFICOS

El señor Martínez de la Rosa venía desempeñando, hasta su nombramiento, la jefatura de Servicio de la Oficina de Enlace entre la Intervención General de la Seguridad Social y el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), dedicándose especialmente, en los últimos meses, a la realización de auditorías en distintas Mutuas Patronales de Accidentes

## Gobernadores de la Universidad Marítima de Malmoe

Madrid

El capitán de la Marina Mercante Francisco Joaquín Montero Llácer ha sido nombrado por el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), a propuesta del Gobierno español, miembro de la Junta de Gobernadores de la Universidad Marítima Mundial, con sede en Malmoe (Suecia).

El capitán Montero ocupa actualmente el cargo de jefe del servicio de Asuntos Marítimos y Ordenación de la Pesca en la Junta de Andalucía. Es catedrático de Construcción Naval y Teoría del Buque de la Escuela



Superior de Marina Civil y ha trabajado como asesor de la OMI en México.

EFE



**Jefe de la Jurisdicción Central.** El almirante Antonio Urcelay Rodríguez ha sido nombrado jefe de la Jurisdicción Central de Marina. El acto de toma de posesión se celebró en Madrid, presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Guillermo Salas. En la foto, el almirante Urcelay presencia el desfile de las tropas que le rindieron honores.



EFE

**Medalla al Sacrificio y Valor.** El embajador de Polonia en España, Ryszard Korcewski, condecoró con la medalla al Sacrificio y Valor en Defensa de la Vida al teniente de navío Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosabel (centro), y al alférez de navío Guillermo Díaz Serantes (izquierda), por el comportamiento de ambos en los trabajos de salvamento y rescate de los tripulantes del barco polaco "Kudowa Zroj", hundido al Norte de la isla de Ibiza en los primeros días del año. El acto de imposición de medallas se celebró en Madrid.



CASTELLA

**Al Mérito Naval.** José Martínez Hidalgo, hasta hace poco director del Museo Marítimo; Francisco Galmes Díaz-Plaja, del protocolo de la Diputación barcelonesa, y Laureano Carbonell Ralat, actual director del Museo Marítimo (los tres, en la foto, de izquierda a derecha), recibieron de manos del ministro de Defensa, Narcís Serra, la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco. El acto tuvo lugar después de la entrega de la bandera al portaaviones "Dédalo", por lo que asistieron al acto de las condecoraciones las personalidades desplazadas para la ocasión, que eran, además del ministro de Defensa, entre otros, el presidente de la Generalitat de Catalunya, el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, el alcalde de Barcelona, el presidente de la Diputación Provincial, consejeros de la Generalitat, parlamentarios, así como diferentes personalidades de la vida social, política y económica de Barcelona.

Prepara su asamblea constituyente

# Asociación de Funcionarios de Cofradías de Pescadores

Madrid

Tuvo lugar en Tarragona la reunión preparatoria de la I Asamblea Nacional de Funcionarios de Cofradías de Pescadores, integrados en la asociación correspondiente, y de la que en principio forman parte cerca del 50 por 100 de los trabajadores de las Cofradías. A esta jornada de trabajo asistieron los miembros de su comisión gestora, así como funcionarios de algunas Cofradías cercanas de la costa tarraconense y profesionales del Derecho que actúan como asesores del citado colectivo.

Entre los acuerdos tomados en este encuentro de trabajo destacan el señalamiento de fecha para la celebración de la asamblea constituyente, que tendrá lugar en Madrid en la próxima primavera, durante la cual se llevará a efecto la elección de sus órganos rectores, la ratificación de sus Estatutos, y se tratarán temas como la integración y normalización de los llamados funcionarios no homologados; la reglamentación laboral y la promoción de estos trabajadores mediante la convocatoria de

curso de formación. En otro orden de cosas, se acordó contactar con AISS para realizar un estudio de plantillas y asignación de niveles, y varios temas de gran interés como son las incompatibilidades y otros que afectan directamente.

Son varias las Cofradías de Pescadores —dice un comunicado de la asociación— que, dando un ejemplo de solidaridad social y de reconocimiento a la labor de sus trabajadores, apoyan a esta asociación, de tal forma que han ofrecido colaborar económicamente, dando así ejemplo de reconocimiento a la eficaz labor de sus empleados.

En definitiva —sigue diciendo el comunicado—, puede decirse que esta reunión es fiel exponente de la fuerza de la nueva asociación profesional, que nace con empuje y a la que se augura un porvenir esperanzador, dado el calor con que ha sido acogida por quienes integran las plantillas de Cofradías, así como las propias Cofradías, y por supuesto la Administración a la que anima un afán de auténtica justicia social.

## Derechos compensatorios a la Importación

Madrid

El "Boletín Oficial del Estado" del 2 de marzo publicó una Orden por la que se reducen los derechos compensatorios variables que gravaban la importación de pescado al mercado español.

Esta Orden hace que dichos derechos compensatorios se reduzcan hasta la cuantía que tenían antes del 5 de enero pasado, fecha en la que apareció su aumento en el diario oficial.

La medida ha sido adoptada porque, con el comienzo de las faenas pesqueras de la flota española en aguas comunitarias, la oferta de pescado en el mercado español será superior, y hará innecesario el aumento en el pago de los derechos compensatorios.—Efe.

### Bandera de combate

El Ayuntamiento de Barcelona, de manos de su alcalde, Pasqual Maragall, hizo entrega de una bandera de combate al portaaviones "Dédalo", que recogió su comandante, el capitán de navío Jaime de Endam —informa nuestro colaborador, Lluís Maria Castella—.

Asistieron al acto el ministro de Defensa, Narcís Serra; el capitán general de la Zona Marítima, Miguel Morgado, y el almirante jefe del Estado Mayor, Guillermo Salas.

La ceremonia formó parte de los actos programados con motivo de la celebración del Salón Náutico Internacional.

## 292 servicios del "Esperanza del Mar" en enero

Madrid

Durante el pasado mes de enero, el buque sanitario y de apoyo logístico "Esperanza del Mar" realizó en las aguas canario-saharianas, en donde opera, 292 servicios asistenciales a nuestros pescadores que faenan en dicha zona.

Entre estos servicios cabe destacar que se realizaron 134 consultas radiomédicas, 12 intervenciones quirúrgicas menores y 20 hospitalizaciones. También se efectuaron 14 evacuaciones, de las cuales 10 lo fueron en helicóptero, una en un pesquero y tres por el propio buque. Se atendieron 21 consultas ambulatorias y se abrieron 81 historias clínicas nuevas.

El secretario general de Pesca, en Moscú

# La rentabilidad de la flota rusa en Canarias es mínima

Moscú

El régimen de compensaciones para España previsto en el acuerdo hispano-soviético de tráfico marítimo de 1983 resulta el aspecto central de la visita que realizó a la URSS el secretario general de Pesca, Miguel Oliver.

El "régimen compensatorio" a la masiva presencia de la flota de la URSS en puertos españoles —Canarias, de forma especial— está previsto en un anexo del acuerdo suscrito el año pasado en Moscú por el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán.

Con idéntico rango de acuerdo que el conjunto del texto, las formas de compensación no están precisadas, lo que ha despertado el interés de los observadores por esta negociación.

La visita de la delegación española es la primera entrevista formal de las autoridades pesqueras de ambos países y supone la auténtica iniciación del "dossier" bilateral sobre los "aspectos técnicos" de este área económica, según declararon a Efe ambas partes.

Las cuestiones bilaterales relacionadas con tráfico marítimo y pesca, dentro del proceso de "normalización" de relaciones, siempre evocado por los dos países, fueron una de las primeras en estudiarse por el nuevo Gobierno socialista español para superar las declaradas "insuficiencias" e "improvisaciones" contenidas en el "statu quo" anterior.

Basado en el cruce de cartas conocido como "Cartas Boado" —llevado a cabo durante el régimen español, anterior, cuando los dos países no mantenían relaciones—, aquel estatus "había agotado su razón de ser", según Madrid, en especial por las diferencias sustanciales entre el respectivo volumen de presencia de una y otra flotas y la inexistencia de demandas de reciprocidad en idénticos términos por parte española.

Las dificultades de la negociación para las exigencias españolas no escapan a los observadores, ya que la URSS pretende formalizar —también a partir de este "desarrollo pleno del acuerdo de tráfico marítimo" la presencia regular de su flota en el archipiélago canario.

La "rentabilidad" de esta presencia de la flota soviética en puertos españoles es "mínima" —según consideraciones oficiales del Gobierno de Madrid—, reducida, según la contabilidad española, a cifras de compra de suministros y pago de servicios, "sin la menor correspondencia" con el volumen anual del tráfico marítimo soviético.

La delegación, encabezada por Miguel Oliver, se completa con el director general de Pesca, Luis Javier Casanova, y el subdirector general de Relaciones Económicas Internacionales; Javier Elorza.

Los españoles fueron recibidos al pie del avión por el viceministro soviético de Pesca, Nikolai Kudriatchev, principal interlocutor en las jornadas de trabajo intensivo que llevaron a cabo durante dos días.—Efe.

## Jornada de cuarenta horas semanales en la Marina Mercante

Madrid

La Sentencia de la Magistratura de Trabajo número dos de Madrid, que impone la semana de cuarenta horas a la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), afecta a 7.000 trabajadores y modifica la legislación de jornadas especiales.

Así se expresó en rueda de prensa el secretario general de la Federación de Transportes de UGT, Victoriano Sánchez.

La Sentencia, según UGT, arrastrará tras de sí a navieras como Elcano, Austramarsa, Contenemar y las flotas privadas de Empetrol y Campsa, que no forman parte de ANAVE y emplean a un colectivo de 3.000 trabajadores.

Según el secretario general de Transportes de UGT, la patronal recurrirá contra la sentencia al Tribunal Central de Trabajo, ya que esta nueva situación variará la estructura de la Marina Mercante.

En caso de que no se aplicara la medida de manera estricta, por necesidades del servicio, estas horas se computarían para unirse a los permisos acumulados de los marinos, con lo que, además de los cincuenta y cinco días que disfrutan, como mínimo, cada cuatro meses, se les añadirán otros cuarenta y cinco correspondientes a la aplicación de la nueva jornada semanal.

La jornada se aplicará con efecto retroactivo a la fecha de publicación de la Ley en el "Boletín Oficial del Estado", con lo que a los trabajadores se les abonarán los días que proporcionalmente les correspondan desde esa fecha.—Efe.

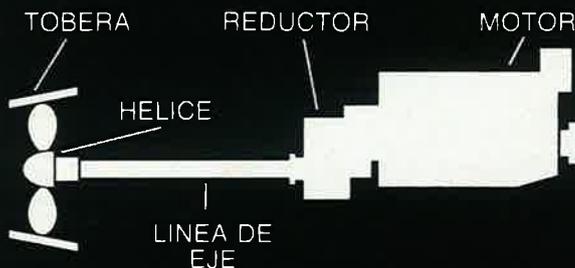
de 45 a 1000 cv

# Reflexione

## SOLO BAUDOUIN le OFRECE :

CONCEPCION  
FABRICACION  
GARANTIA  
DE TODO EL CONJUNTO PROPULSOR

UNA RED DE POST-VENTA DE  
VERDADEROS PROFESIONALES  
QUE CUBRE TODA LA  
GEOGRAFIA ESPAÑOLA



### ¿ PARA QUE ?

PARA INCREMENTAR LA VELOCIDAD  
PARA ECONOMIZAR COMBUSTIBLE  
PARA AUMENTAR LA TRACCIÓN

### ¿ PARA QUE ?

PARA ACONSEJARLE EFICAZMENTE  
PARA UN ENTRETENIMIENTO MINUCIOSO  
PARA INTERVENIR RAPIDAMENTE  
PARA PONER AL DÍA SU MOTOR

### ¿ COMO ?

#### POR la CONCEPCIÓN :

- Motor : inyección directa, optimización de la sobrealimentación, etc...
- Reductor-inversor : gran relación de reducción (7,3/1 y 9/1), dispositivo de marcha lenta ;
- Helice de paso variable,
- Tobera.

**POR la ADAPTACIÓN** de elementos homogeneos para cada casco : motor, reductor, linea de ejes, helice, tobera.

#### POR el MONTAJE y el ENTRETENIMIENTO

de los elementos : normas precisas de montaje (accesibilidad, ventilación, diametro del escape, juego de la linea de ejes) verificación por ensayos sistemáticos. seguimiento a través de la Red.

### ¿ COMO ?

#### POR su COMPETENCIA TÉCNICA :

Regularmente formados en Marsella, periodicamente informados por el Centro Móvil de Formación, cotidianamente en contacto con los Inspectores Técnicos de los Distribuidores y los Agentes que conocen su conjunto de propulsión como la palma de su mano.

**POR su DISPONIBILIDAD :** disponibilidad de los hombres, disponibilidad de las piezas de repuesto en sus talleres, garantizándole la disponibilidad de su barco.

**POR su OMNIPRESENCIA :** allí donde esté, siempre habra cerca de usted un servicio BAUDOUIN dispuesto a intervenir.

#### POR la UTILIZACIÓN de REPUESTOS

**ORIGINALES :** que incorporan a su motor todas las modificaciones, todas las mejoras, que constantemente estudia nuestro Departamento de Investigación, mejoras adaptables a todo motor BAUDOUIN para que usted tenga su motor al día, como si saliese hoy de nuestra fábrica de Marsella, para que le duren mas sus repuestos.

MOTEURS BAUDOUIN  
165, Bd de Pont-de-Vivieux  
13010 MARSEILLE - FRANCE  
Tél. (91) 79.90.91 - Télex : MOBOD A 410.944 F

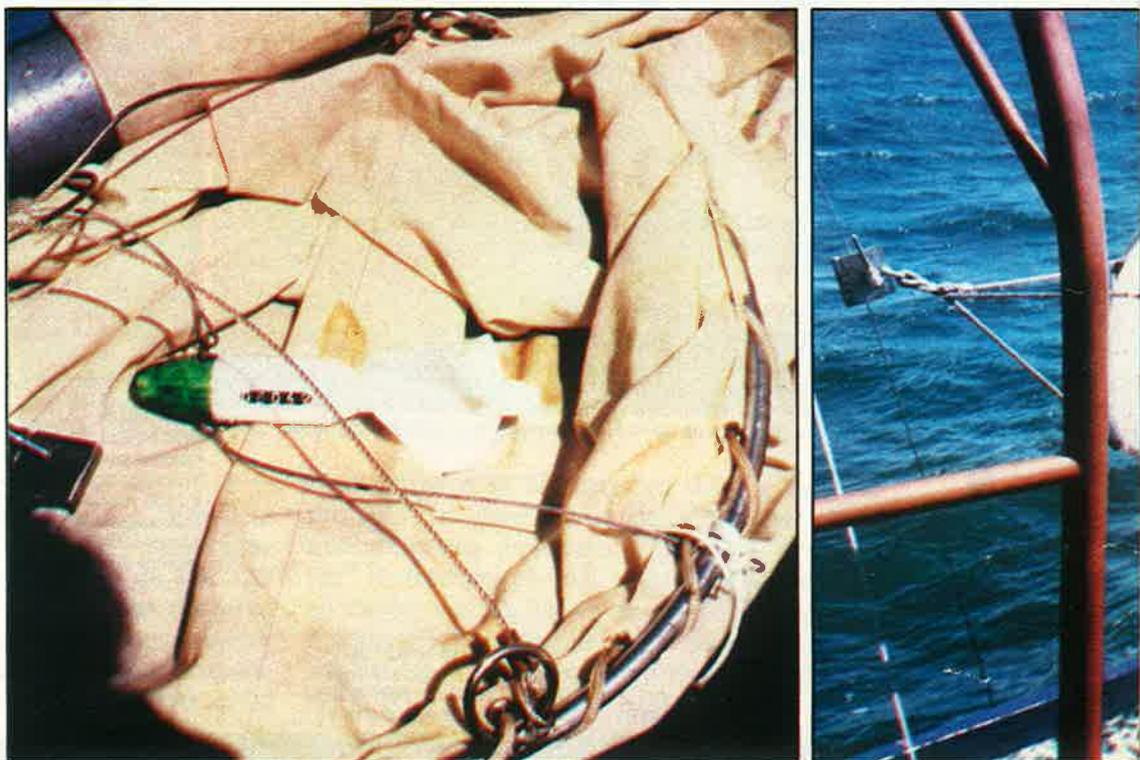
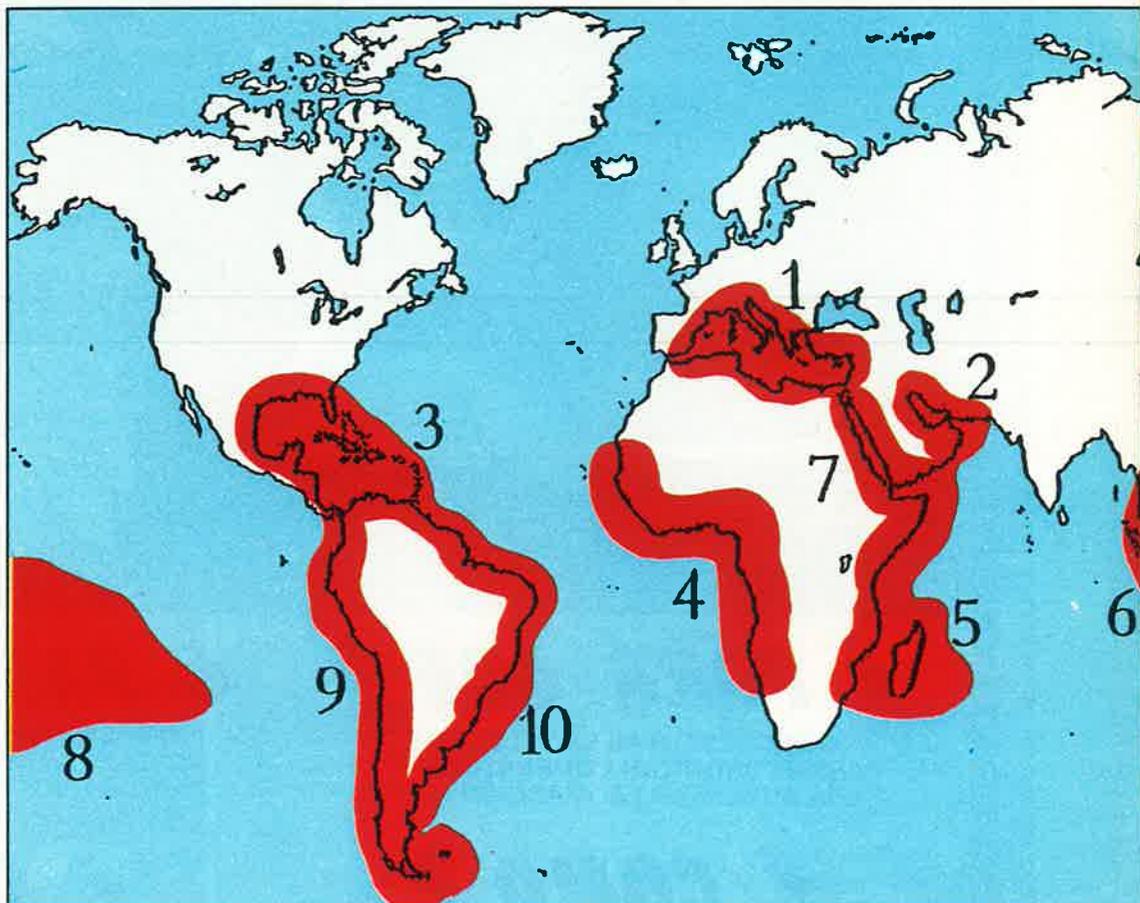
BAUDOUIN ESPAÑOLA :  
Paseo de la Habana 17 Quinto A - MADRID 16  
Tel. 411.50.66 - 411.51.17  
Telex : 46062 DNP



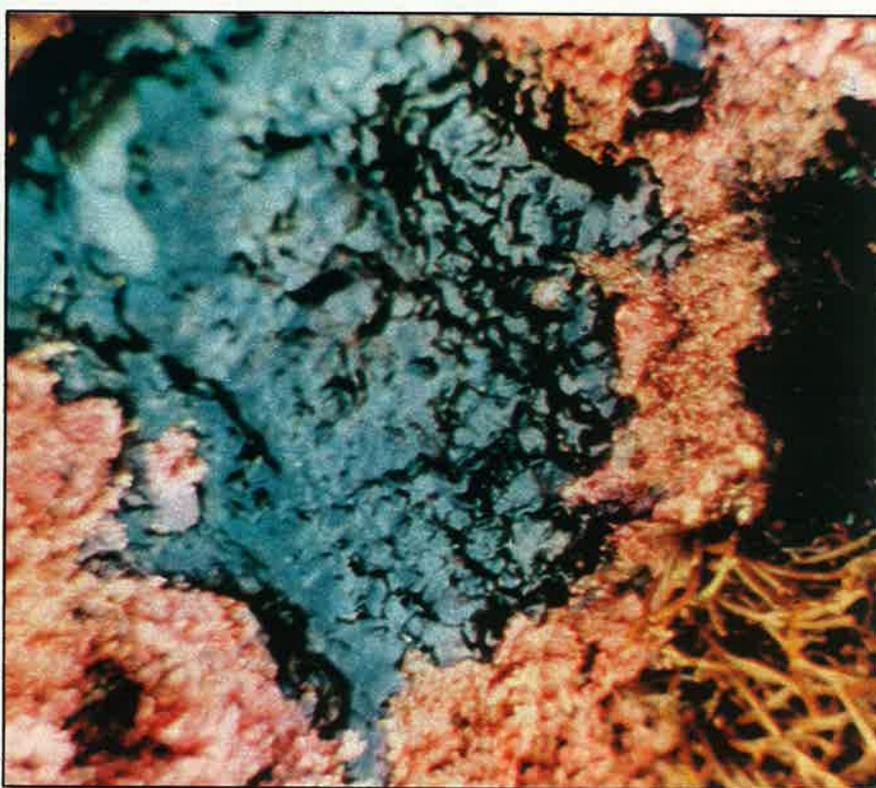
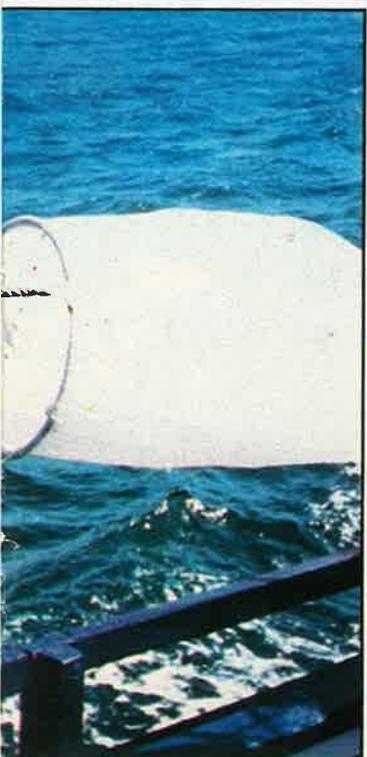
Europe Publi-Motaco

TASIO CAMIÑAS

Hace unos doce años, en una conferencia sobre los derechos humanos celebrada en Estocolmo se dio el primer paso para crear un organismo internacional que se ocupara del estudio y control de la creciente polución de los espacios marítimos. Nació poco después el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP). Esta institución iba a sentar más tarde las bases de un amplio plan de trabajo conocido como "Programa para los mares regionales", que incluiría a diez regiones marítimas mundiales, y en el que iban a participar potencialmente 120 países costeros. El aspecto fundamental de su desarrollo consistía en estudiar las causas y evitar en lo posible las consecuencias de la contaminación de los mares, los océanos y las zonas costeras. Una de las áreas de trabajo esenciales sería la cuenca del Mediterráneo, uno de los mares más perjudicados debido a su carácter semicerrado.



# AZUL LA LUCHA CONTRA ION DEL MEDITERRANEO



**E**STE no era el primer planteamiento que se hacía a escala internacional con el fin de aminorar la polución del mar. En 1902 se crea un foro mundial para la exploración del mar (ICES), pero hasta 1960 no se organizaría un comité de estudio para tratar asuntos concretos de la contaminación marítima. Aun así, las primeras investigaciones no se iniciaron hasta 1967, cuando un grupo de científicos se dedicaron a tomar muestras y recopilar datos de sustancias dañinas, o potencialmente dañinas, para las pesquerías, en zonas adyacentes del mar del Norte. Posteriormente, la FAO y la UNESCO impulsaron conferencias y planes de trabajo para poner remedio a la problemática de la contaminación del mar y para conseguir un mejor desarrollo de los recursos pesqueros. Pero realmente fue en 1974 cuando puede decirse que tomó cierto impulso el ambicioso plan de trabajo antes mencionado, es decir, el "Programa para los mares regionales". Conjuntamente se tomaron una serie de acuerdos a nivel internacional tendentes a salvaguardar la flora y fauna marinas y a controlar las distintas especies de peces amenazados, bien por una sobreexplotación pesquera, por la contaminación, la pérdida de su propio hábitat de reproducción o por el deterioro de su específico medio ambiente.

## FRENO A LA POLUCION

La Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo (ICSEM), creada en 1919, convocó a primeros de 1975 una reunión, apoyada por la UNEP y la FAO, a la que asistieron 16 países costeros, y en la que se aprobó un plan de trabajo sobre los siguientes puntos: a) Planificación integrada y desarrollo de las fuentes de la cuenca mediterránea; b) coordinación de un programa de control, asesoramiento e intercambio de información sobre el estado de la polución del mar y medidas a tomar para su protección (MEDPOL); c) creación de un grupo de trabajo para redactar los protocolos y anexos técnicos necesarios para la protección del Mediterráneo, y d) estudio de las implicaciones institu-

# PLAN AZUL

cionales y financieras del plan a seguir.

En una nueva reunión que tuvo lugar en Barcelona en 1976, se llegó al compromiso de proteger el Mediterráneo de los vertidos de barcos y aeronaves, así como de combatir la polución por crudos y otras sustancias peligrosas en casos de emergencia. Coincidiendo con el accidente del petrolero "Amoco-Cádiz" en 1978, la CEE adoptó un plan de prevención y reducción de la contaminación, causada por hidrocarburos vertidos en el mar. Más tarde se creó un centro de planificación, con el fin de llevar a cabo las acciones pertinentes en casos de emergencia y accidentes, con sede en Malta.

En 1979 se iniciaron las tareas, incluidas en el plan general, del que se llamaría Plan Azul, que daba prioridad a acciones tales como: sanidad del medio ambiente; protección de terrenos fértiles; administración de los recursos de agua y otros recursos en expansión, como la acuicultura; desarrollo de renovadas fuentes de energía y cuidado de asentamientos humanos y del turismo.

Tras la convención de Atenas en 1980 se abordó, en base al programa MEDPOL, la primera fase de un plan de trabajo a largo plazo que incluía importantes proyectos: a) Estudios básicos y control del crudo e hidrocarburos petrolíferos en aguas marinas; b) estudios básicos y control de metales, particularmente de mercurio, en organismos marinos; c) estudios básicos y control de DDT, PCBs y otros hidrocarburos clorados en organismos marinos; d) efectos de los agentes contaminantes sobre los organismos marinos, sus poblaciones y los ecosistemas; e) problemas derivados del transporte y los contaminantes costeros; f) control y calidad del agua en las zonas costeras.

Se organizaron más de ochenta centros de investigación en dieciséis países del Mediterráneo, básicamente financiados por la UNEP. En 1981 se reanudó en Barcelona la segunda fase del plan MEDPOL, tendente, entre otras cosas, a controlar las fuentes de contaminación, ya fueran en las costas o en el interior; los transportes contaminantes a través de la atmósfera y las zonas costeras en general, incluidos los estuarios. Además se trabajó sobre diversos aspectos de toxicidad, carcinogenicidad y epidemiología de una serie de contaminantes seleccionados como de especial relevancia en la región del Mediterráneo. Estos trabajos se calcula que pueden suponer un costo

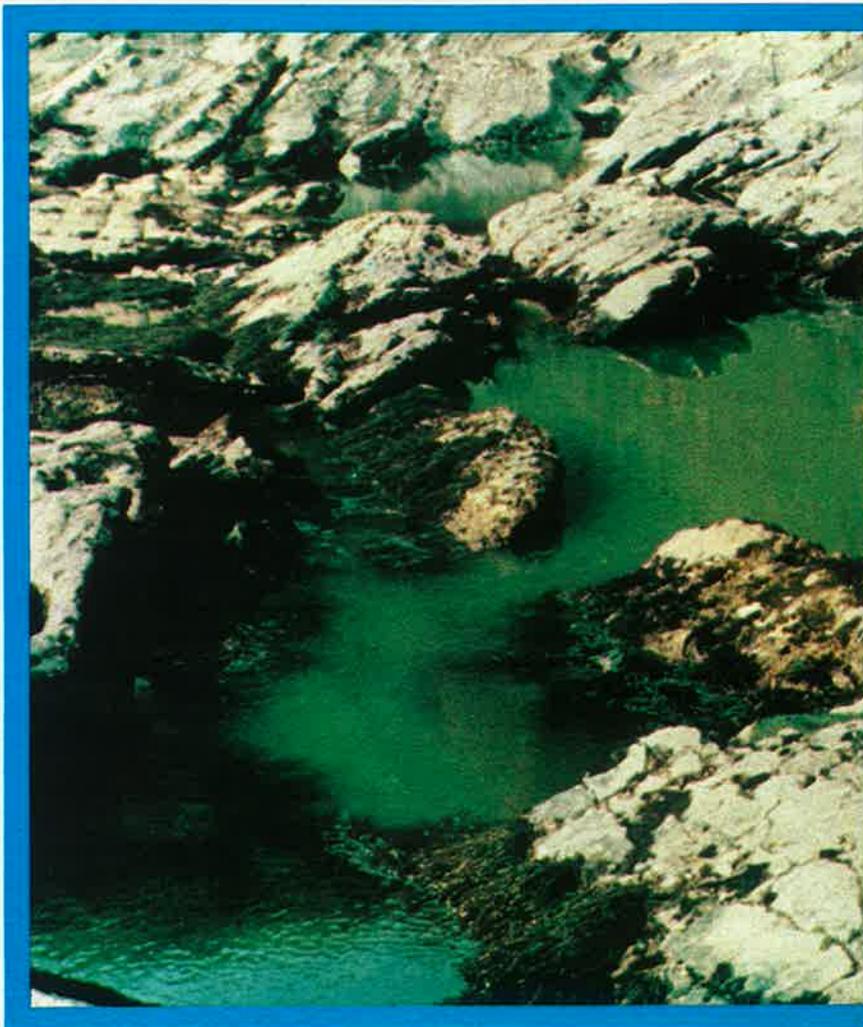
global para los próximos quince años de más de quince mil millones de dólares, que están en estos momentos en pleno desarrollo.

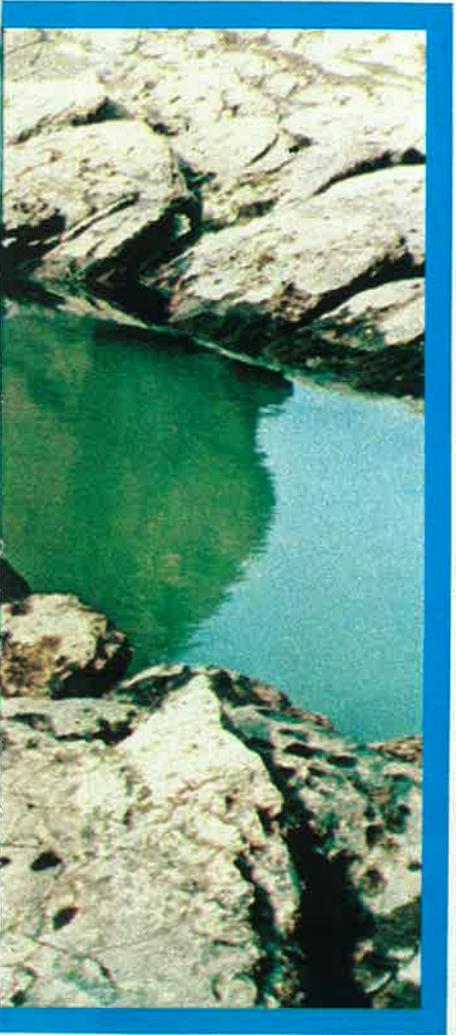
## TRABAJOS EN EL DELTA DEL EBRO

En apoyo de estas acciones de carácter internacional también España participa activamente. Así, viene realizando diversas campañas de estudio, no sólo en distintas zonas del Mediterráneo, sino en puntos concretos del Atlántico. Ponemos como ejemplo los resultados obtenidos —y aún no publicados oficialmente— tras unos trabajos que se llevaron a cabo entre 1980 y 1982 en la zona del delta del Ebro. Estos trabajos se realizaron en colaboración con técnicos norteamericanos, ya que formaban parte de los acuerdos de cooperación existentes entre ambos países. Participaron en estos estudios catorce instituciones españolas y cuatro americanas. Las numerosas pruebas extraídas durante estos estudios fueron comparadas con otras obtenidas en campañas realizadas en Baleares, costa gallega, Mataró, Murcia, Huelva, La Coruña y Santander.

Se comprobó que en la zona del delta del Ebro se empobrecía el zooplancton en época de verano. La mayoría de las pruebas fueron sacadas del análisis de mejillones, y se observó, por ejemplo, que en la zona de Vandellós estos moluscos presentaban índices de radiactividad. Hubo zonas en que se midió un nivel de plutonio de 12 dpm/kg., comparado con los dos dpm/kg. medidos en la costa americana del Pacífico o el mismo nivel observado en la costa francesa mediterránea. En cuanto a metales pesados, se comprobó que el mercurio y el plomo eran los elementos más concentrados en el delta del Ebro y las zonas adyacentes, perjudicando en orden decreciente a los siguientes bivalvos: mejillones, chirlas, coquinas y almejas y a otras especies, en este orden: cañaillas, galeras, langostinos, lubinas, lenguados, caballas y salmonetes.

Los valores máximos de concentraciones de cromo, plomo y níquel en distintos sedimentos fueron aproximadamente de 1,5 a 2 veces los niveles naturales; los de mercurio, de 5,5 a 7,5 veces superiores. Estos índices, sin embargo, con excepción del mercurio, eran inferiores a los reportados por otras zonas del Mediterráneo, tales como el delta del Po o Atenas. Los índices de DDT eran más altos, comparados con los de otras aguas; por ejemplo,





las del Atlántico o el Pacífico. Además, por la forma de su concentración se intuyó que la aplicación del DDT es reciente, valorándose su uso en la prevención de plagas agrícolas (arroz, frutales, etc.). Los organismos analizados con mayor concentración de DDT fueron: el mejillón, la lubina, el salmonete de fango y las cañaillas. Menos concentración presentaban: lenguados, caballas, galeras y langostinos. También se pudo observar una presencia incontrolada de HCB (luxaclorobenceno) procedente, con toda probabilidad, del río Ebro.

Los niveles de PCB (binilo policlorado) en las aguas del delta son altos comparativamente frente a otras zonas costeras del mundo, lo que sugiere que estos productos se utilizan en España sin restricciones legales importantes. La mayor concentración se encontró frente al delta, en peces y mejillones; la lubina también presentaba fuertes índices de PCB, seguida de los salmonetes, galeras, caballas y plancton, mientras que los lenguados, chirlas y langostinos tenían concentraciones mucho menores. Además se detectó la presencia de compuestos orgánicos como el dieldrin, el endrin y el heptacloro epóxido (no se tenían noticias de que estos compuestos se hubieran detectado antes en aguas de mar). Asimismo se encontraron distintos alquilbencenos y el insecticida Dursban, hecho este importante, dado que no se considera a este órgano fosforado lo suficientemente estable en el medio marino, señal de que puede estar descargándose en grandes cantidades y de forma poco legítima.

Los niveles de hidrocarburos observados fueron insignificantes; solamente eran destacables en zonas con actividades petrolíferas (puertos, embarcaderos, etcétera). Si se localizaron algunos "puntos negros" con niveles muy elevados de contaminación por hidrocarburos. Si bien aún no se podían considerar como dañinos, cabe la posibilidad de que en los próximos años puedan producirse concentraciones de contaminantes importantes de ámbito local. Los aminoácidos detectados con más fre-

cuencia en las muestras marinas fueron: la treonina, la serina y la glicerina.

También se pusieron de manifiesto los problemas ligados a la contaminación fecal de las playas y la presencia en el agua y organismos marinos de microcontaminantes tóxicos. Ante esta situación se recomendaba el urgente inicio de acciones de vigilancia continuada para proteger a los consumidores de ocio y de productos marinos. Se notó de igual modo la precaria estabilidad de la línea costera del delta y la creciente desalinización de las aguas de la cuenca. Podemos reseñar, como dato a tener en cuenta, que en Estados Unidos ya fueron cerradas a la pesca, durante varios años, distintas zonas a causa de los excesivos niveles de PCB encontrados en el agua.

Es muy posible que, de seguir así las cosas, sean necesarias medidas urgentes sobre el uso de productos tóxicos, sobre todo si España quiere ingresar en el Mercado Común. El uso de insecticidas clorados, incluyendo el dieldrin, el endrin, el heptacloro y los DDT, ya han sido restringidos en varios países, ya que, al igual que los PCB, contaminan las cadenas alimentarias y pueden resultar dañinos para la salud.

#### URGEN ACCIONES CONCRETAS

Esta exposición puede parecer alarmante en principio, aunque todavía, a decir de los científicos, no existe peligro grave de contaminación en aguas y especies marinas del Mediterráneo. Si, en cambio, se puede señalar que la situación tiene sus riesgos y es preocupante en determinadas zonas. La Administración deberá tomarse estos hechos muy en serio, si no quiere verse sacudida por algún nuevo síndrome tóxico "desconocido" que perturbe la vida ciudadana. Campañas y estudios semejantes a los llevados a cabo en el delta del Ebro, aunque más cortos de du-

ración, se vienen realizando en otros puntos claves de nuestras costas. Así, podemos recordar los últimos trabajos sobre contaminación efectuados por el Instituto Español de Oceanografía en la Costa del Sol, la costa gallega o la zona levantina.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) acaba de hacer una detallada valoración de los trabajos realizados entre 1976 y 1981 a través del programa MEDPOL. Han participado en estas tareas más de 200 grupos de científicos y 84 instituciones internacionales. Se tomaron, durante los cinco años, 12.500 muestras de 700 estaciones enclavadas en las zonas costeras de 14 países mediterráneos, dando como resultado que entre un 75 y un 80 por 100 de las estaciones cumplieran con los requisitos propuestos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para determinar la no contaminación de las aguas costeras. No obstante, las pruebas tomadas en áreas de criaderos de marisco fueron más inquietantes. Estas pruebas, sacadas de 50 estaciones de otros cuatro países mediterráneos, revelaron que sólo entre un 3 y un 4 por 100 del marisco procedente de estas estaciones era apto para el consumo directo.

En cuanto al nivel de mercurio encontrado en peces y mariscos, se descubrió que existe un riesgo en potencia para la salud del consumidor. Fueron analizadas 2.700 muestras de peces, 700 de moluscos y 600 de crustáceos de distintas zonas del Mediterráneo. Aunque el peligro de consumo de ciertas especies no era del todo claro por el momento, si se aconsejaba, por ejemplo, a las embarcadas el evitar un consumo elevado de atún. De igual manera se argumentaba que pudiera llegar a ser necesaria la prohibición de la pesca en algunas zonas pequeñas, fuertemente contaminadas.

Con todo esto queda patente una realidad, más que deteriorada, del medio ambiente de la cuenca mediterránea, sobre todo en sus zonas costeras, agravada ahora con los problemas de los vertidos nucleares. Se hace necesario, como vienen diciendo algunos científicos y oceanógrafos desde hace tiempo, un ordenamiento global mucho más racional de los mares, los transportes marítimos, los puertos y las áreas costeras contaminadas. Pero aquí nos encontramos con otro serio obstáculo, y es que cada país sigue mirando aún a través de sus propios intereses, cuando la salvaguardia del medio ambiente, de la fauna, la flora y las aguas marinas debieran ser objetivo común de todas las naciones, puesto que nos afecta a todos por igual, y todos somos también —querámoslo o no— víctimas de su constante deterioro.

**Programa para los mares regionales:** 1. Región mediterránea (plan adoptado en 1975). 2. Plan regional de Kuwait (1978). 3. Región del Caribe (1981). 4. Africa Central y Occidental (1981). 5. Africa Oriental (en preparación). 6. Asia Oriental (1981). 7. Mar Rojo y golfo de Aden (1982). 8. Pacífico Sudoeste (1982). 9. Pacífico Sudeste (1981). Atlántico Sudoeste (en preparación).

# Nuestro personal ha sido adiestrado en fábrica para poder proporcionar a usted el mejor servicio.



- Mecánicos adiestrados en fábrica
- Equipo y herramientas especializados
- Existencias completas de repuestos genuinos
- Motores de intercambio de servicio
- Instalaciones de dinamómetros
- Servicio inmediato donde usted lo necesite
- Respaldo de distribuidores en toda la nación

DISTRIBUIDOR:

## MIGUEL ORTEGA S.A.,



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

*Si en el mundo del automovilismo hubiera un Gran Premio de Fórmula 1 para camiones, éstos serían los maxi en el mundo de la vela. Son bastante más de 20 metros de eslora y 33 de palo, diseñados para competir en alta mar. En total, 200 millones de pesetas. Gracias a esta clase, aristocrática y multimillonaria, la vela puede beneficiarse de los últimos adelantos.*

JUAN MORA



# **LOS GIGANTES DE LA VELA DEPORTIVA**

Los maxi desafían los mares  
del Norte o del Caribe  
y se divierten en el Mediterráneo

# LOS GIGANTES DE LA VEL

**E**N 1980 los pocos maxi que había en el mundo se asociaron a iniciativa del Club Náutico de la Costa Esmeralda, bajo la presidencia del Aga Khan y en colaboración con la Asociación Internacional de Yates Clase A (ICAYA). El barón de Rothschild se encargó de dar un contenido a esta selecta asociación. Al año siguiente se disputaba hasta el Campeonato Mundial de la categoría.

“Kiaola” fue el primer campeón del mundo. Y segundo, “Xargo IV”,

en el que iba el Rey don Juan Carlos. Desde aquel momento, las exhibiciones, más que competiciones, se fueron sucediendo allí donde apeteciera a los propietarios de estos gigantes del mar. Desafían los mares del Norte o del Caribe y se divierten en el Mediterráneo. Son unas osadas embarcaciones que ponen en situaciones límite todos los avances que en materia de velas, formas y materiales luego se introducen en los grandes veleros de recreo.

Su osadía supone un espectáculo. Hasta una treintena de hombres se





mueve por el casco para que el maxi no se deslice por las aguas con rapidez. Alcanza los 10 nudos. Debajo, la presión alcanza grados insospechados. Desde lejos todo resulta armonioso. Dentro reina la violencia. Contra el viento no puede maniobrar con la misma eficacia que otras embarcaciones ligeras, aunque cuando lo tiene a favor supera en velocidad a los 12 metros. Las venas de los tripulantes parecen estallar al virar por un avance con las velas de recubrimiento máximo. Es la locura. No puede haber fallos en el spinnaker o el spi. El maxi resulta un poderoso animal, pero que obedece a quien lo ha sabido domar con energía.

Los maxi parecen pensados para los que buscan el más difícil todavía

**Los maxi presentan numerosas dificultades para su correcta navegación. El foque, la driza y el peso y el tamaño de las velas ponen a prueba la capacidad de los más expertos tripulantes. Para mover las velas de proa, que pesan más de cien kilos, hacen falta muchos brazos, y hasta en seco el transporte de las mismas requiere gran fortaleza. Las regatas de maxi se corren en tiempo real (maxi rating Ior 70). La prueba final del Campeonato opone a dos yates a la vez en su recorrido de seis millas, según el sistema de eliminatorias, cuartos de final, semifinales y final.**

en el mar. Son un capricho. Los nombres que llevan ya lo dicen: "Helisara", "Kiaola", "Cóndor", "Midnight Sun", "Nirvana", "Ondine", "Il Moro di Venezia", "Windward Passage" o "Cisne Branco" son algunos de ellos. Todos menos el último son privados. "Cisne Branco" es de la Armada brasileña, pero no por ello el nombre resulta menos sugestivo. Son nombres para soñar. Es una clase exquisita, lejos de perder su personalidad, porque no se vende a ninguna firma ni por todo el oro del mundo para que a costa de este capricho haga publicidad. Su reto es embravecer el mar y a los vientos, al ver que algo, tan poderoso como ellos, les ha tomado como escenario de sus batallas.

# LOS GIGANTES DE LA VEL

**“Helisara IV”**. Propiedad del famoso director de orquesta Herbert von Karajan, es uno de los yates más bellos del mundo. Lo diseñó Berman Frers en 1981. Está pintado de rojo y gris.

Frers también diseñó **“Il Moro di Venezia II”**, de Raúl Bardini, que es uno de los más pequeños maxi. Este barco italiano mide 19 metros y es similar al que este año utilizará el barón de Rothschild, presidente de Icaya.





“Kiaola”. Embarcación estadounidense de 21 metros, propiedad de Kilroy, un importante hombre de negocios de Los Angeles. La diseñó Ron Holland en 1980 y fue construida en fibra de vidrio. Tiene una hermana menor, diseñada por S. and S. y remodelada desde sus orígenes de hetch a sloop. Fue campeona mundial en 1981 y ahora se utiliza en servicio de apoyo para que privilegiados espectadores puedan ver las regatas de cerca.



Karim Aga Khan —foto superior— entrega el trofeo al vencedor, John Kilroy, propietario del “Kiaola”. Abajo, el barón Edmond de Rothschild, presidente de la Asociación de Propietarios de Maxi Yates y organizador del Campeonato Mundial.

# Obtenga un rendimiento superior todos los días... y además, mayor economía.

Si su oficina es la cámara del timonel de un barco comercial, los Diesels de Detroit pueden proporcionarle hasta 1800HP (1343kW) para ayudarle a realizar el trabajo del día.

El bajo costo inicial y el funcionamiento económico de los Diesels de Detroit aseguran el máximo rendimiento de estos motores. Su tamaño compacto y peso liviano son de gran importancia cuando el espacio y carga adicionales pueden significar un beneficio extra. Y cuentan con la reacción rápida que ayuda a proporcionar un control excepcional en situaciones difíciles.

Es por eso que los hombres que viven del mar especifican Diesels Detroit para propulsión principal y potencia auxiliar en todos los tipos de barcos de trabajo. Arrastreros. Remolcadores. Barcos de Pasaje y Suministro. Han merecido su reputación en el mundo marino por su excelente resistencia, funcionamiento seguro, mantenimiento sencillo y larga vida.

Los Diesels Detroit se pueden obtener como sistemas de propulsión completos, listos para la instalación con reductoras e inter-cambiadores en la mayoría de los modelos. Y como potencia auxiliar para elevar redes pesadas, impulsar bombas o proporcionar potencia eléctrica continua a bordo del barco.

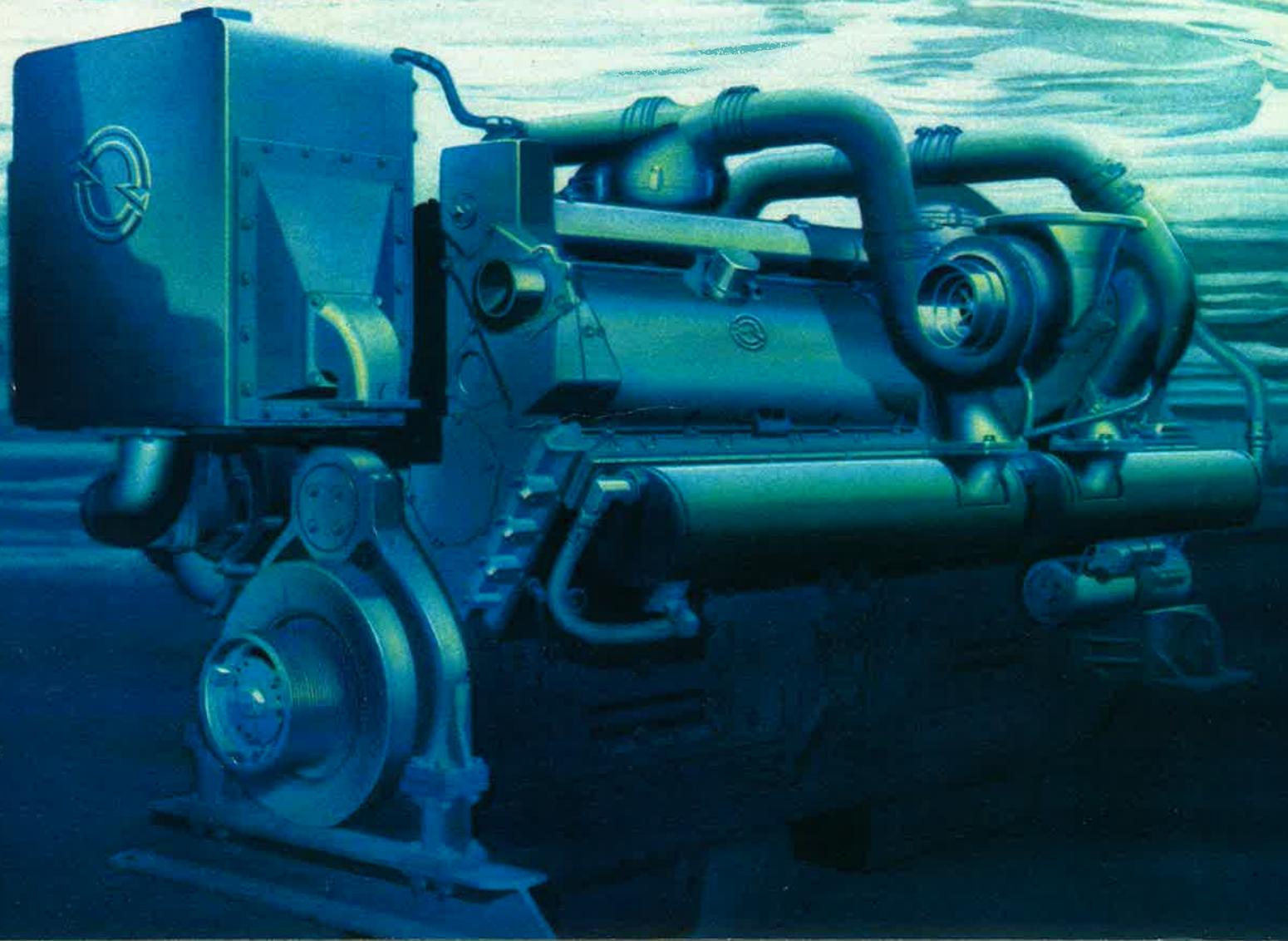
Cuando su medio de vida depende de su barco, especifique Motores Marinos Diesel de Detroit Serie 53, 71, 92 ó 149.

Vendidos y mantenidos por más de 5000 Distribuidores y Agentes en todo el mundo. Un excelente respaldo a su disposición dondequiera que lo necesite.



## Detroit Diesel Allison

**Para información adicional dirijase a: Distribuidor regional: Miguel Ortega SA. Avenida de Burgos, 87. Madrid 34. Tel. 766 111. Telex: 22456 MOSA-E.** Oficina de Zona: Detroit Diesel Allison, General Motors France SA. 56-68, avenue Louis Roche, 92231-Gennevilliers, Francia. Tel.: 790 70 00. Oficinas en: Amberes, Biel Bienne, Helsinki, Lisboa, Oslo, París, Rotterdam, Ruesselheim, Estocolmo, Wellingborough, Atenas, Johannesburgo, Nairobi, Adelaide, Brisbane, Melbourne, Sydney, Yakarta, Manila, Singapur, Tokio, Bogotá, Buenos Aires, Coral Gables, México, Santiago y Sao Paulo.





Comenzó su 54 viaje de instrucción

## "Juan Sebastián Elcano" estrena velamen

*En las últimas horas del día 20 de enero, el buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" dejaba atrás el meridiano de la isla del Hierro, en Canarias, que son las últimas aguas que hablan español hasta que, de nuevo, atraque en el puerto gallego de Marín, el 13 de julio próximo.*

ANGEL SANCHEZ/BEGOÑA PINO

De esta manera comienza el 54 viaje de instrucción para guardiamarinas de la Armada española. Este bergantín-goleta de cuatro palos apareja veinte velas con una superficie total de 2.467 metros cuadrados. Durante sus cincuenta y cinco años de vida ha visitado más de 120 puertos

extranjeros, recorriendo alrededor de 1.300.000 millas. En el año 1974 obtuvo la Boston Tea Cup, que se concede anualmente al buque que navegue la mayor distancia a vela en ciento veinticuatro horas. Ha llegado a hacer cuarenta y dos días de mar sin tocar tierra.

El 20 de enero zarpaba del último puerto español, Puerto de la Luz y Las Palmas, en tierras canarias, el buque-escuela de guardiamarinas de la Armada española, "Juan Sebastián Elcano", en su 54 viaje de instrucción que este histórico velero realiza por los distintos mares del mundo.

"Elcano", al mando del cual va el capitán de Navío Manuel de la Puente y Sicre, que, como él mismo confiesa, "tengo doscientos años de tradición naval por delante y lo llevo en la sangre", lleva a bordo 313 hombres, de los que 71 son guardiamarinas, dándose la coincidencia de que, entre los mismos, se hallan un guardiamarina thailandés y otro uruguayo, como ya es habitual en los viajes de "Elcano".

Para este viaje se estrena nuevo velamen, fabricado de dracón, que, una vez probado en aguas cercanas a las costas peninsulares y durante los días que ha durado la travesía desde el puerto de Cádiz a Canarias, ha ofrecido suficientes garantías como para esperar óptimos rendimientos.

El actual viaje de instrucción comenzó el pasado día 10 de enero cuando partía hacia el puerto de Las Palmas de Gran Canaria para desde aquí tomar un respiro hasta llegar a Río de Janeiro, en Brasil, el 16 de febrero. De Río de Janeiro zarpa, de nuevo, con rumbo a Buenos Aires, en Argentina, para continuar viaje hacia el puerto de Salvador (Bahía), a finales del mes de marzo. Seguidamente le esperan los puertos de Fort de France (Martinica), Pensacola (EE. UU.), Norfolk, también en Estados Unidos; Annapolis y vuelta a España, concretamente en el puerto de Marín.

La velocidad que desarrollará el buque-escuela, según el propio comandante, será de 14 a 16 nudos, "buen promedio —dice el capitán de Navío— si tenemos en cuenta que nuestro barco tiene ya cincuenta y cinco años de vida marinera".

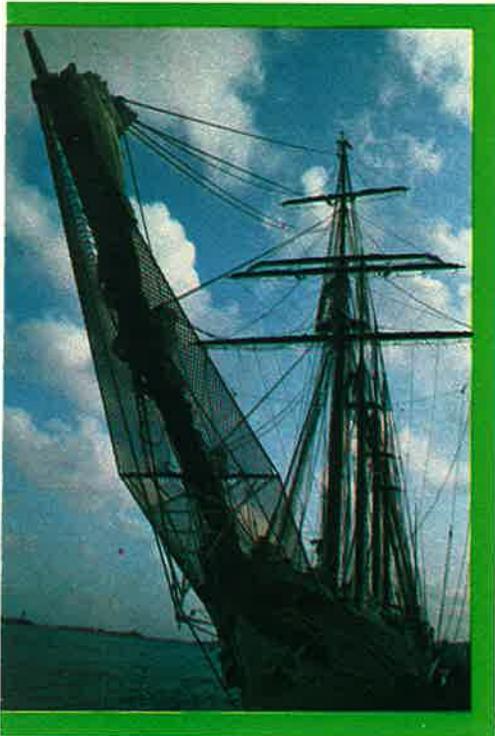
Con ocasión de la visita al puerto estadounidense de Pensacola, el velero español participará en la fiesta de las cinco banderas, con gran raigambre entre los clásicos del mar.

### "HEMOS ENSEÑADO A NAVEGAR AL MUNDO"

De entre las palabras que el comandante del "Juan Sebastián Elca-

*(Pasa a la página siguiente)*

## "Juan Sebastián Elcano"



(Viene de la página anterior)

no" dijo antes de partir hacia América, podrían destacarse aquellas referidas a la tradición española en las rutas marinas. "Hemos enseñado a navegar al mundo, por mucho que nos quieran convencer de lo contrario", decía Manuel de la Puente. "Franceses, ingleses, holandeses —proseguía— aprendieron a navegar utilizando cartas de libros españoles. Somos la escuela naval más antigua de Europa, pues data de 1717. Tres siglos de navegación, pues, nos contemplan. Hemos sentado cátedra".

Para el capitán de Navío Manuel de la Puente, mantener "Elcano" no es un lujo para la Armada española, aunque "sí es cierto que mantener un barco de estas características cuesta mucho dinero". El comandante del buque-escuela, por otra parte, es consciente de que "como mejor se conoce la mar es yendo en un barco de vela, aunque en la práctica no tenga excesiva utilidad". En cuanto al entrenamiento que un viaje de instrucción de este tipo pueda representar para todos los marineros que van a bordo, indicó como "altamente positivos" los resultados al final del viaje.

### MISION DEL BUQUE

De acuerdo con el vigente plan de carrera para los oficiales de la Armada, compuesto por cinco años escolares, durante el desarrollo del tercer curso, el aspirante de Marina, ya ascendió a guardiamarina, desarrolla un crucero de instrucción en el buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" no inferior a seis meses. Durante este crucero de instrucción, el guardiamarina echará los cimientos de una formación marinera que le acompañará a lo largo de toda su carrera.

En el primer y segundo curso en la Escuela Naval Militar, el aspirante habrá aprendido las asignaturas básicas de la carrera, disciplinas, en su mayoría, comunes a las que se imparten en la Universidad. En el cuarto y quinto cursos, desarrollará las asignaturas eminentemente profesionales, pero es en el tercer curso, al embarcar en el "Juan Sebastián Elcano", donde todo se hace diferente. El buque-escuela es el escenario donde el guardiamarina toma su primer contacto profundo con el mar. La identificación del hombre con su medio ambiente es un problema de continuidad y de perseverancia, de familiaridad con las raíces, con la nomenclatura específica de un lenguaje. En el barco de vela está todo ese mundo en su frescura elemental, desde la etimología de los nombres que son alma, hasta la dimensión del sentido marinero de la vida.

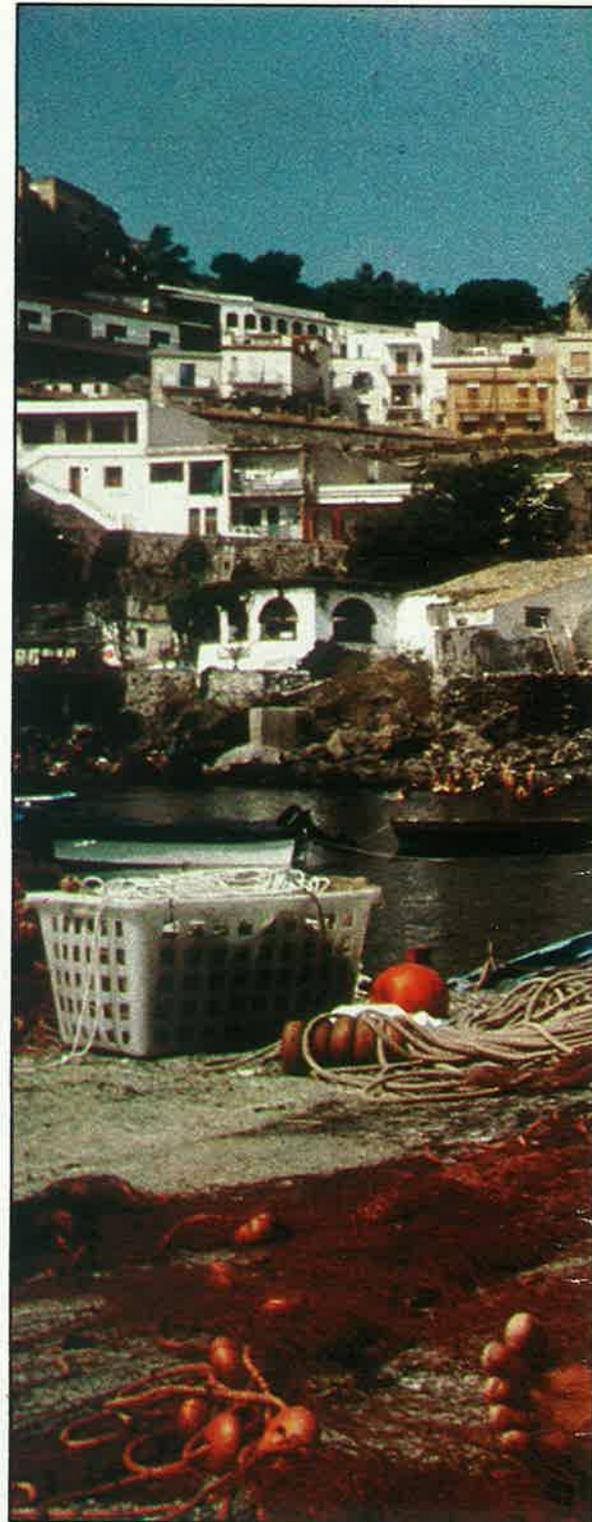
### SEIS VUELTAS AL MUNDO

Construido en los astilleros de Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz, fue botado el 5 de marzo de 1927 y entregado a la Marina de guerra el 17 de agosto de 1928. Modernizado en 1956 y, posteriormente, en 1978, en el arsenal de la Carraca, San Fernando, Cádiz. El casco es de hierro. Arbola cuatro palos ("Blanca", "Almansa", "Asturias" y "Nautilus"), cuyos nombres recuerdan los de cuatro buques-escuelas que le precedieron.

Hasta este momento, "Elcano" ha realizado más de cincuenta viajes de instrucción, la mayoría largos, y de éstos, seis vueltas al mundo. La primera tuvo lugar entre agosto de 1928 y mayo de 1929 al mando del capitán de Fragata Manuel de Mendiivil y Elio. Su itinerario lo realizó en sentido contrario al seguido por la nao "Victoria" —la de Magallanes y Elcano—, doblando el cabo de Buena Esperanza, pero no el de Hornos, ya que regresó por el canal de Panamá.

En la segunda oportunidad, entre 1930 y 1931, iba al mando el comandante Claudio Lago de Lanzós y siguió la misma ruta que la "Victoria". La tercera circunnavegación, entre agosto de 1934 y mayo de 1935, corrió a cargo de Salvador Moreno, más tarde ministro de Marina.

La cuarta, mucho más reciente, empezó en noviembre de 1971 y terminó en agosto de 1972, con Ricardo Vallespin en el cargo de comandante. En la quinta vuelta al mundo, coincidiendo con el cincuentenario de su entrega a la Armada, mandaba el velero el capitán de Navío Angel Luis Díaz del Río y tuvo lugar entre el 1 de noviembre de 1978 al 15 de agosto de 1979. Finalmente, la sexta, al mando del capitán de Navío Cristóbal Colón, comenzó el 10 de diciembre de 1981, terminando el 31 de julio de 1982.



Redero en el muelle de Ustica.

## La más bonita isla eolia

Ustica es la más bonita isla del archipiélago de las islas Eolias. Su origen es volcánico, como el resto de las islas, y sus playas están formadas de una extraña arena negra, cenizas de la explosión del volcán.

El mar que circunda la isla está completamente limpio, sin ningún foco de contaminación. Por ello, la isla ha recibido el



# USTICA

premio italiano para la ecología. Abundan todas las variedades de peces, y el fondo del mar es rico en coral y algas, siendo un verdadero paraíso para los submarinistas. En verano, los habitantes de las islas viven de la pesca.

Para conservar toda esta fauna marina, Ustica se ha transformado en una zona de repoblamiento para morenas, langostas,

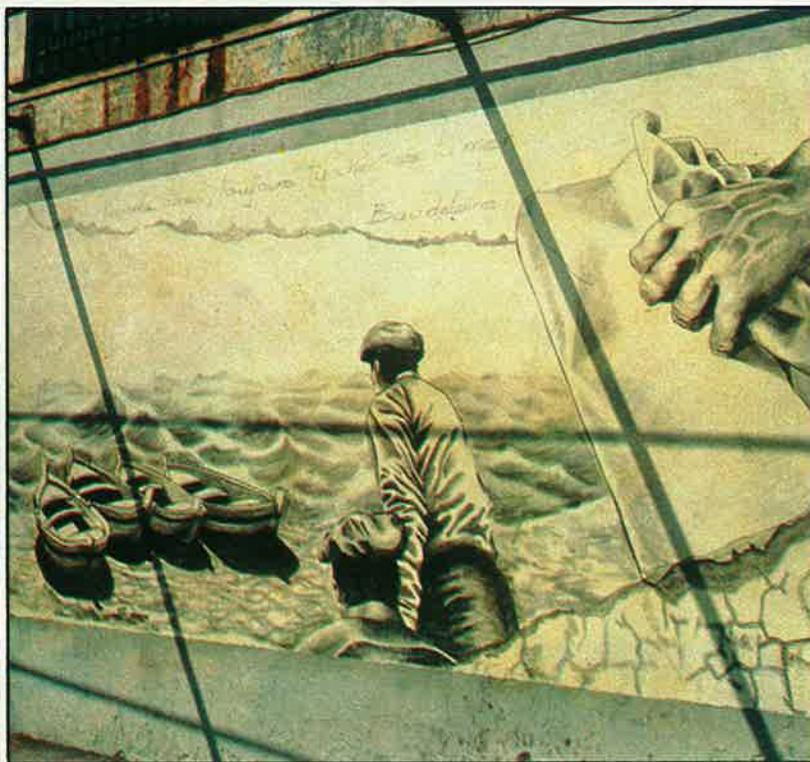
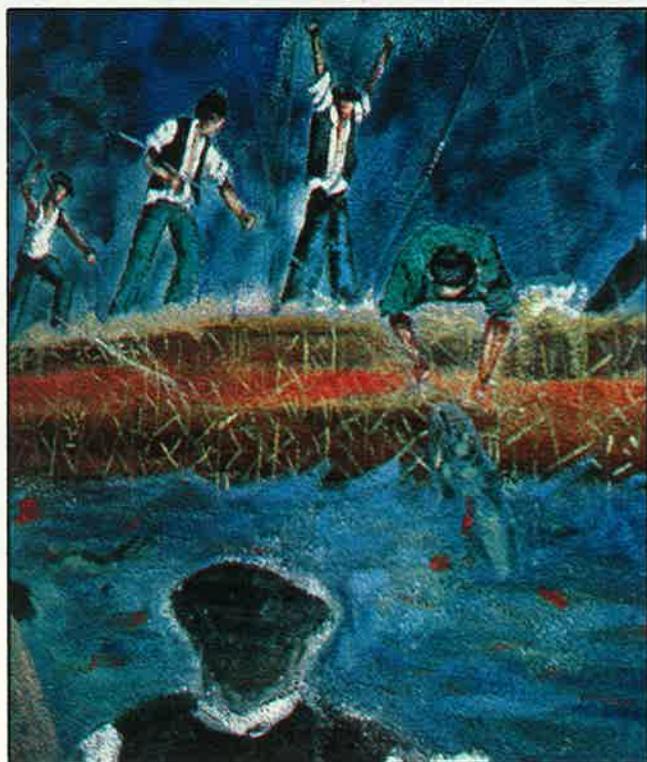
pulpos, etcétera, con severísimas leyes que prohíben su pesca. Todo a lo largo de la costa hay numerosas grutas, ricas en estalactitas y estalagmitas.

Ustica posee numerosas fortificaciones edificadas en la época de los saqueos por parte de los piratas turcos, que destruyeron pueblos y llegaron a exterminar la población. En el siglo XVIII, la isla fue

fortificada y repoblada, conociendo un período de esplendor que finalizó a principios del siglo XX, cuando muchos de sus habitantes emigraron a América dejando la isla prácticamente despoblada. En la actualidad la isla cuenta con 1.200 habitantes en verano, ya que en invierno muchos de ellos se van a las grandes ciudades.

*(Pasa a la página siguiente)*

# USTICA



Pinturas murales con temas marineros en las calles de Ustica. En la foto superior, la bahía y el puerto.

*(Viene de la página anterior)*

Durante los meses de julio y agosto, la isla se ve invadida por miles de turistas que se disputan cada palmo de sus 120 kilómetros cuadrados. El barco descarga multitud de automóviles, completamente inútiles para circular por una isla tan pequeña, donde el medio de transporte usual

es el burro o la bicicleta. Al final se ha prohibido el desembarco de automóviles durante el mes de agosto, aunque los "listos" lo desembarcan allí antes para usarlo en vacaciones. A finales de verano, la isla recupera la normalidad: los pescadores vuelven a su trabajo, reemprendiendo su ritmo de vida milenario.—Firofoto.

# Titulación, Formación y Guardia del Mar

Madrid

Empresas y buques españoles dedicados al tráfico marítimo se verán afectadas por la próxima entrada en vigor de un convenio internacional sobre Formación, Titulación y Guardia del Mar.

El presidente de la Asociación de Naveros Españoles (ANAVE), Fernando Fernández-Tapias, ha manifestado a Efe que el próximo mes de abril entrará en vigor el convenio firmado en Londres, conocido por las siglas STCW-78 y que fue ratificado por 25 países.

Según Fernández-Tapias, este convenio establece los requisitos mínimos que deben cumplir las titulaciones de los capitanes, jefes de máquinas, oficiales de puente, máquinas y radio de los buques.

También se establecen pruebas de competencia profesional y de aptitud física para capitanes, jefes de máquina y oficiales, así como cursillos destinados a familiarizar a los tripulantes de petroleros con los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación y lucha contra incendios.

Para el presidente de ANAVE, el objetivo de las normas que emanan de este convenio es el de exigir unos conocimientos y aptitudes mínimas al personal embarcado, impidiendo así el posible descontrol de algunos países con buques cuyo personal adolece de mínima cualificación.—Efe.

## Encuesta entre trabajadores de la mar

San Sebastián

La delegación nacional del Apostolado del Mar, tras su reciente asamblea celebrada en Barcelona, ha sido encargada de preparar una encuesta dirigida a los profesionales de la Marina Mercante y pescadores de los puertos de toda España.

La parte de la encuesta referida a la actividad profesional intentará recoger los problemas laborales, el paro, las dificultades a bordo de los barcos y la defensa sindical, y en la referente a temas familiares se incluirán datos sobre la situación de la familia, separación, efectos de la misma, estado y educación de los hijos, etcétera.



EFE

**Repatriados desde Copenhague.** Un grupo de marineros repatriados por el Instituto Social de la Marina desde Copenhague llegó a Madrid por vía aérea el pasado 18 de febrero. Se trataba de tripulantes del mercante español "Mopal", perteneciente a la naviera Tramar, de Santander. El motivo de la repatriación fue el incumplimiento por parte de la naviera de varios aspectos de los convenios de la Organización Internacional del Trabajo suscritos por España acerca de normas mínimas de la Marina Mercante, y también por desentenderse de sus obligaciones respecto a los marineros.

## El SLMM pide protección en buques extranjeros

Madrid

El Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) pide en un escrito que el Instituto Español de Emigración, Embajada de España en Holanda y Dirección General de la Marina Mercante adopten las medidas de carácter legal y diplomático pertinentes, en el sentido de "evitar el proceso de despidos indiscriminados e injustificados, según las leyes de Derecho Marítimo" que se vienen produciendo en los buques mercantes holandeses.

Según apunta el mencionado sindicato, "mil cuatrocientos marinos mercantes españoles, que desde 1960 hasta ahora han estado embarcados en buques de pabellón y bandera holandesa, se ven abocados a perder su actual puesto de trabajo, para que de este modo los navieros holandeses contraten nuevas tripulaciones de nacionalidad china (yaiwan) y filipina,

que supone una reducción de gasto de personal ostensible".

"En concreto —añade el SLMM—, y desde el pasado mes de septiembre, ya han sido despedidos 150 marinos mercantes españoles que venían trabajando en buques y plataformas marítimas de la naviera Nedlloyd-Roderij-Diensten de Rotterdam; y según informaciones de los propios afectados y de la Embajada española en Holanda, esta naviera procederá a seguir despidiendo en los próximos dos meses a los 500 marinos mercantes españoles que todavía continúan con contrato en vigor".

## Comité hispano-soviético de transporte marítimo

Madrid

España y la Unión Soviética han suscrito en Madrid el acta de la primera reunión del comité hispano-soviético de transporte marítimo, en desarrollo del convenio entre ambos Gobiernos del pasado 30 de mayo de 1983.

Suscribieron dicho convenio G. A. Maslov, por parte de la Unión Soviética, y Fernando Salvador, director general de la Marina Mercante, por parte de España.

La sesión de esta primera reunión fue inaugurada por el ministro español de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones, Enrique Barón, y el soviético de Marina Mercante, Goujemko, quienes saludaron a ambas delegaciones e hicieron votos por un entendimiento fructífero.

Entre los temas tratados en la reunión destacan los referentes a la búsqueda de una mayor colaboración en el tráfico marítimo bilateral, en el intento del establecimiento de una línea regular, ordenación del transporte de ácido superfosfórico por buques de bandera española en los tratados de compensación en el comercio de terceros países para la eventual compensación por fletes cedidos en el transporte de petróleo de la URSS a Cuba, además de otros temas más generales y en los que sería posible encontrar nuevas fórmulas de colaboración y otras cuestiones de procedimiento y funcionamiento del comité mixto.

La próxima reunión se celebrará en la URSS en 1985.

Ponencias de pobre contenido, escasa participación de expertos y ausencia de

# El I Congreso Latinoamericano no respondió a sus ambiciosos

JESUS J. OYA

En la ciudad del Mar del Plata (República Argentina) tuvo lugar el I Congreso Latinoamericano de Pesca que, organizado por la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, contó con el patrocinio de la Secretaría de Intereses Marítimos (Ministerio de Economía). Prestaron su concurso el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), la Cámara Argentina de Pescadores de Altura, la Cámara de Procesadores de Pescado y la Universidad de Mar del Plata, entre otras entidades públicas y privadas. En los mismos días se celebraría también la I Exposición Mar del Plata'83.

El Congreso, cuyo lema —“por una mayor participación latinoamericana en el proceso pesquero mundial”— representaba de por sí una ambiciosa declaración programática, se había fijado los siguientes objetivos: “Constituir a la explotación pesquera en una fuente importante de ingreso de recursos económicos en el campo del comercio interno y exterior de cada país latinoamericano y tender a hacer del producto pesquero un recurso de mayor peso en la alimentación humana, acorde con la modalidad y característica de cada país, así como tender a fortalecer la capacidad empresarial pesquera para participar en la administración y el aprovechamiento de los espacios oceánicos y de sus recursos, procurar la complementación de normas legales y reglamentarias tendientes al ordenamiento y desarrollo de la actividad pesquera, enfocar el quehacer científico-técnico concerniente a la actividad pesquera, en su función asesora de los órganos administrativos del recurso y de las empresas, fijar pautas para establecer un mecanismo permanente de consulta e información”.

Tal oferta era, en verdad, muy generosa y, acaso también por ello mismo, desproporcionada. Ciertamente, de antemano se podía prever que una temática tan vasta difícilmente tendría cabida en tan corto lapso de tiempo, aun contando con los especialistas idóneos para el tratamiento de los variados aspectos que aquellos objetivos requerían. En cualquier caso, y a modo de resumen, adelantemos que si bien es cierto que el Congreso era necesario, no lo es menos que los resultados han estado muy por debajo de lo esperado.

## UN CONGRESO NECESARIO

En el momento actual, América Latina constituye, sin duda alguna, una importante región pesquera. Baste recordar a este respecto, en primer lugar, que en 1981 la pesca marítima latinoamericana sobrepasaba los diez millones de toneladas, lo que venía a representar alrededor de un 16 por

El doctor Oya, profesor titular de Geografía Humana de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (Universidad Complutense), asistió al I Congreso Latinoamericano de Pesca en representación del Área de Cooperación Económica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, institución que financió el viaje.

100 de las capturas mundiales; y, en segundo término, que en los últimos diez años, pese a la brusca caída de los desembarcos peruanos, cuya pérdida entre 1972 y 1981 se sitúa en torno a los dos millones de toneladas, la región ha visto crecer su producción pesquera en unos tres millones de toneladas. Recordemos también, a mayor abundamiento, que en este decenio, América Central y el Caribe casi han triplicado sus capturas, alcanzando estas dos subregiones en 1981 cerca de 1,9 millones de toneladas, es decir, un 18,4 por 100 de la pesca desembarcada en los puertos latinoamericanos, del cual un solo país, México, aporta el 14,5 por 100 (1,5 millones de toneladas). Asimismo, retengamos que Chile, cuya aportación a la pesca regional asciende ahora a un 33,5 por 100, ha cuadruplicado con creces sus desembar-

cos de 1972; y que Ecuador los ha más que sextuplicado, habiendo capturado en 1981 un total de 685.657 toneladas, esto es, un 7 por 100 de la pesca latinoamericana, cuando hace diez años no pasaba de un 1,5 por 100 de las capturas de la región (1).

Presumiblemente, esta evolución positiva habrá de continuar, y aun de acrecentarse, en un futuro próximo. En efecto, el incremento de algunas de sus flotas, y sobre todo la ampliación de sus operaciones y la existencia de plataformas continentales ricas en recursos haliéuticos, así lo hacen prever. Por otro lado, el gran desarrollo que la pesca de especies destinadas al consumo humano viene registrando de un tiempo a esta parte, con la

(1) Cf. *Yearbook of Fishery Statistics-1981*, vol. 52: *Catches and Landings*, Roma, FAO, 1983.

Actividad española en la Convención de Londres

## “Frente común” contra lo

Londres

La mayoría de los países que participan en la Convención de Londres sobre vertidos al mar intenta formar un “frente común” contra aquellas naciones que almacenan sus residuos radiactivos en el lecho marino.

Después de un primer día “de tanteo”, la conferencia entró de lleno en el debate sobre el problema principal que la ocupa, esto es, la peligrosidad del vertido de desechos radiactivos en el mar.

La delegación española, una de las más activas de la Convención, sondeó las posibilidades de agrupar a la gran mayoría de los países participantes, contrarios a los vertidos, frente a la minoría de las naciones que se consideran “con vocación vertedora”, entre ellas Gran Bretaña, Bélgica y Suiza.

España forma, con Irlanda, Portugal, Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico, el grupo de países perjudicados o amenazados por el almacenamiento de residuos nucleares en el mar.

Hasta el momento, los vertidos de baja y media radiactividad están permitidos por la primitiva Convención de Londres, que no admite, sin embargo, aquellos de alta radiactividad, para los que ciertos países prevén el “enterramiento” bajo el subsuelo marino.

Esta posibilidad es la que, en principio, se va a discutir: si el “enterramiento” es o no “vertido” y qué peligros tendría, por ejemplo, en caso de que se hiciera en una zona sísmica como la propia fosa atlántica.

En el caso de España como país perjudicado, el vertido —es-

# de Pesca objetivos

consignante elevación del valor de las capturas y el aumento paralelo del comercio exterior, junto con los esfuerzos realizados en favor de la transformación de especies tradicionalmente industriales en productos alimentarios, son otras tantas manifestaciones de una situación cuyas perspectivas habría que calificar, sin exageración, de alentadoras (2).

Así, pues, la celebración de un congreso latinoamericano de pesca se imponía como algo necesario y, por supuesto, perentorio. Y ello no sólo por el hecho, en absoluto trivial, de que hasta entonces no se hubiese llevado a cabo una reunión de semejante alcance, sino también por la relevancia que el sistema pesquero ha tomado en la economía de la región. En este sentido, por tanto, el I Congreso Latinoamericano de Pesca, además de responder inicialmente a una necesidad sentida por muchos, venía a insertarse en un nuevo enfoque regional, que no hacía sino conferirle de entrada un mayor interés, a saber: "La incorporación de la dimensión oceánica a la estrategia general de desarrollo", consecuente con la "importancia so-

(2) Véase *Echanges internationaux des produits de la pêche: Conséquences des zones de 200 milles*, Paris, OCDE, 1982, pág. 99.

cial y económica que representan los recursos existentes en el mar Caribe, el océano Pacífico y el océano Atlántico", que ha impulsado a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) a dedicar al tema marítimo un plan específico, que cuenta a su vez con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD); mandato este que se enmarca dentro de las responsabilidades, directas o indirectas, asignadas recientemente a la CEPAL, entre las cuales se encuentra la de "atender (...) los problemas del aprovechamiento de los espacios oceánicos" (3).

Con tales antecedentes, la convocatoria del I Congreso Latinoamericano de Pesca no podía por menos de haber despertado ciertas esperanzas, al tiempo que parecía previsible, y desde luego esencial, una amplia y variada participación de estudiosos y técnicos de la región, y de fuera de ella, así como de especialistas de diversos organismos internacionales —única manera, en mi opinión, de que se hubieran podido discutir los aspectos más sobresalientes del sistema pesquero latinoamericano, amén de las peculiaridades de algunas de las pesquerías nacionales más importantes. Pero, lamentablemente, no ha sido así, sobre todo si se compara lo que se prometía en principio con lo que después se dio. Naturalmente, se me escapan las dificultades que los organizadores pueden haber tenido a la hora de elaborar el programa, y no ignoro que en determinadas ocasiones lo mejor es enemigo de lo bueno. Con todo, y puesto que resulta forzoso atenerse sólo a los hechos, a la luz de lo que allí se expuso, y también a través de lo que ni siquiera se trató someramente ni fue objeto de debate, cabría hacer una valoración del Con-

(3) Para un mayor detalle de este nuevo campo de actuación de la CEPAL, consúltese: "Hacia la cooperación regional en la última frontera. Los recursos del mar y el desarrollo de América Latina y el Caribe", *Notas sobre la economía y el desarrollo de América Latina/CEPAL*, 382 (1983), 4 págs.

greso que, como ya se ha adelantado líneas arriba, es bastante negativa. Otro tanto se podría decir de las diversas actividades programadas, y de las no programadas. Veamos por qué.

## UN CONTENIDO MUY POBRE

Para empezar, el programa de las actividades académicas —conferencias y seminarios— incluido en el "Informativo número 3", y remitido por la Fundación Argentina de Estudios Marítimos con anterioridad a la celebración del Congreso, en modo alguno respondía a los ambiciosos objetivos que sus organizadores se habían marcado. Añadamos que, finalmente, se produjeron no pocos cambios: algunas de las conferencias programadas no llegaron a impartirse, y las sesiones de seminario proyectadas o bien no se realizaron, o bien, sin más, se trocaron en conferencias, quedando reducidas aquéllas a la elaboración de las conclusiones, que sólo en parte recogieron los temas debatidos. Y, lo que es aún más significativo, en todo caso lo menos que se podría afirmar es que de ninguna manera el Congreso debería haber merecido la consideración de latinoamericano.

En resumen: por un lado, las ponencias presentadas no pasaron de ser una respuesta muy pobre a los amplios y variados requerimientos que se desprendían de la convocatoria, lo cual refleja la desproporción existente entre lo proyectado y la realidad resultante; y, por otro, el injustificable hecho de que sólo dos de ellas —la segunda de las cuales, fuera de programa, constituyó una sorpresa de última hora— estuviesen dedicadas a presentar otras tantas economías pesqueras de la región (la uruguaya y la peruana, respectivamente) pone, sin duda, de manifiesto que en este I Congreso Latinoamericano de Pesca, la pesca latinoamericana ha sido la gran ausente. Asimismo, contribuyó a ello la escasísima y acaso poco representativa presencia de expertos latinoamericanos, que no deja de resultar extraña y, por añadidura, lamentable.

Una simple ojeada al programa académico (4) revela, por otra parte, además de las ya aludidas

(4) *La crisis mundial y la de alimentos* (cap. de Navio A. Casellas, director del INIDEP); *Recursos vivos del área de influencia de Tierra del Fuego* (cap. de Navio R. Suárez del Cerro, gobernador del territorio de Tierra del Fuego); *La Ley del Mar y las zonas económicas exclusivas* (Dr. O. Rebagliati, Consejería Legal del Ministerio de Relaciones Exteriores, R. A.); *Aplicación de la tecnología a la obtención de derivados de los productos pesqueros* (Dr. R. H. Calabrese, investigador del INIDEP); *Proyectos conjuntos con participación de firmas japonesas* (Ing. K. Asano, director gerente de NIPPON SUI-SAN); *Calidad comercial de los productos pesqueros* (Dr. A. C. Villafuerte, jefe de Departamento, Dirección Nacional de Pesca Marítima, R. A.); *Capacitación de expertos en la industria pesquera del Japón* (Dr. Masai, Japón); *Rol del Estado en la actividad pesquera* (contralm. C. Mazzoni, asesor de la Cámara de Armadores de Buques Congeladores, R. A.); *La Comunidad Económica Europea como mercado para los productos pesqueros latinoamericanos* (Dr. H. Werner, RFA, profesor de la Universidad Nacional de Mar del Plata); *El consumo de pescado en Japón y las relaciones comerciales de productos pesqueros con América Latina* (Ing. N. Yoshimatsu, presidente de NICCHIA INTERNATIONAL, Japón); *El desarrollo pesquero en la República Oriental del Uruguay* (cap. de Navio W. Pérez, director del Instituto Nacional de Pesca del Uruguay); *Embarcaciones para pesca costera de plástico reforzado* (Ing. Pouquet, R. A.); *La investigación pesquera en apoyo de la industria* (cap. de Navio A. Casellas); *El desarrollo de la actividad pesquera japonesa en el Japón y en otros países* (N. Ohtsuru, director gerente del Centro de Desarrollo de Intereses Marítimos, Japón); *Envases para la industria del pescado* (Ing. Fiedler); *El desarrollo y cría del pejerrey argentino en el Japón* (Ing. N. Yasuda, presidente de la Piscifactoría YASUDA de Pejerrey, Japón); *El desarrollo pesquero peruano* (señor Mariátegui, Perú). La mera transcripción de las ponencias y los disertantes hace innecesario cualquier comentario adicional a lo ya expresado en el texto.

## s vertidos en el mar

to es, simple almacenamiento "sobre" el lecho marino— afectaría a las costas gallegas, mientras el enterramiento "bajo" el mar podría dañar el litoral canario.

Los países que, como Gran Bretaña, no quieren enterrar sus residuos bajo la corteza terrestre, los arrojan al mar, aunque desde el año pasado tuvo que dejar de hacerlo por la decidida oposición del Sindicato Británico de Marineros, que este año mantendrá su postura.

De esta octava conferencia saldrá la constitución de un grupo científico —que España pretende amplio— para estudiar, exclusivamente, el problema de los vertidos radiactivos y su peligrosidad para la biosfera y el medio ambiente.

La Convención de Londres no es ejecutiva sino consultiva, por lo que se da la paradoja de que

aquello que no pueden conseguir la mayoría de los países representados —suspender por completo los vertidos—, sí ha podido lograrlo la acción sindical.

El secretario general del Sindicato Británico de Marineros, Jim Slater, dijo que el bloqueo continuará hasta tanto no se demuestre que los vertidos son seguros, y que "el mar es el puesto de trabajo de los marinos y es también patrimonio de la Humanidad, por lo que hay que preservarlo como sea".

Los movimientos ecologistas también se han movilizado estos días: la activa organización Green Peace mandó a sus representantes a la reunión de Londres para protestar por lo que consideran "la inmoralidad de que una minoría de países ricos mantenga estos programas de vertidos que afecta al bien común".—Efe.

## Congreso Latinoamericano de Pesca

(Viene de la pág. anterior)

pobreza temática y casi total ausencia de análisis regionales, una excesiva participación japonesa, las más de las veces reiterativa, parcial, y subliminalmente, cuando no abusivamente, publicitaria. Pero denota, sobre todo, una incuestionable preponderancia argentina, que se hizo evidente en todo momento, hasta el punto de que se dejó sentir incluso en las discusiones de los seminarios de las que salieron las conclusiones congresuales, redactadas a menudo más desde una perspectiva nacional que regional.

Esta argentinización del Congreso, aún mayor de lo que pudiera parecer a primera vista si se tienen en cuenta los verdaderos contenidos de varias de las ponencias de carácter general, fue, pues, con mucho, su rasgo más saliente. Item más: la condición militar de un buen número de los ponentes y asistentes —oficiales y jefes de la Armada, en activo o en situación de retiro efectivo—, junto con la iterativa y a todas luces insoslayable remisión a las secuelas de la guerra del Atlántico Sur, concretadas frecuentemente en la "zona de exclusión", la más importante de todas ellas a los efectos de la pesca, explican con toda verosimilitud otra singular característica de este Congreso. En este contexto, el predominio de las consideraciones de orden geopolítico sobre los argumentos de tipo económico, en ocasiones punto de partida y fundamento de más de una extravagante aseveración, sólo es comprensible desde una toma de posición determinada por el "síndrome de las Malvinas", y pone a su vez de relieve los excesos a los que una interpretación decididamente nacionalista puede conducir (5). (Convendría recordar ahora, sin embargo, que la institucionalización política argentina habrá de suponer seguramente la elaboración de una nueva política pesquera y, por ende, un marco diferente para sus relaciones pesqueras internacionales, acordes una y otro con las directrices generales de una política económica que, de acuerdo con todas las informa-

(5) Las alusiones a la depredación llevada a cabo por flotas extranjeras en la llamada zona de exclusión fueron muy frecuentes, y no lo fueron menos las airadas protestas contra los países que, aprovechándose de la imposición británica, intervienen en ella. ("Dentro de nuestra plataforma marítima, en la zona adyacente a la ZEE y dentro de las 150 millas de las Malvinas suelen pescar sin control grandes flotas extranjeras. Depredan el ecosistema actuando como una enorme máquina succionadora que va debilitando la biomasa rápidamente. Estas flotas, por sus dimensiones y su capacidad de capturas, equivalen a diez veces la flota argentina, lo que da un índice de la velocidad del deterioro que se está produciendo y de la gravedad del problema". Las palabras son del contraalmirante Mazzoni; el subrayado, mío.) España, por supuesto, salió a colación más de una vez. Afortunadamente para los dos españoles que allí estábamos, la revista madrileña *Tiempo* (28-XI-1983) aún no había publicado su reportaje "Pesqueros españoles apoyan al Ejército inglés en Malvinas. Llevan hasta material bélico a cambio de pescar" (págs. 76-78), firmado por Santiago Aroca; información desmentida más tarde por Enrique C. López Veiga, director gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (v. carta al director, *El País*, 9-XII-1983, págs. 11-12).

ciones disponibles, dará amplia cabida a la inversión extranjera.)

Por último, el programa de actividades complementarias a las propiamente académicas dejó también mucho que desear; y se podría añadir que, una vez más, se hizo patente una buena dosis de improvisación, y una no menor falta de organización. De las dos únicas visitas programadas reseñables —una, al Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), y otra, a un buque oceanográfico asignado a este Instituto—, realizadas ambas en el mismo día, y a las que se destinó un tiempo más bien corto, la primera de ellas apenas si sirvió para que los asistentes al Congreso nos pudiésemos hacer una idea vagamente aproximada de lo que allí se está investigando, y no se nos dio la oportunidad de conocer sus instalaciones. Agreguemos a ello que, incomprendiblemente, no se previó una visita al puerto pesquero de la ciudad marplatense, lo que no deja de resultar harto sorprendente en un congreso de pesca, y sobre todo habiéndose celebrado éste en las cercanías del de Mar del Plata, que, como es bien sabido, es el principal proveedor de pescado de la Argentina (73 por 100 del total de la pesca desembarcada en 1982, y 93 por 100 de las capturas de la flota de altura tradicional para este mismo año, según datos de la Dirección Nacional de Pesca Marítima, Algología y Caza Marítima).

Que había que celebrar un congreso latinoamericano de pesca nadie podría a estas alturas ponerlo en duda, y de entrada era una iniciativa plausible. La evolución del sistema pesquero de América Latina y la reciente incorporación de la CEPAL al desarrollo de los recursos marinos avalaban su necesidad; y, al mismo tiempo, la existencia en algunos de los países de la región de prestigiosos institutos dedicados al estudio y promoción de la pesca, por no hablar de la atención que la FAO viene prestando a aquellas pesquerías, justificaban las esperanzas que tal reunión hacía concebir. Pero no es menos cierto que una empresa de ese fuste requería de más asistencias, y una institución privada de alcance nacional, por meritoria que haya sido su labor, difícilmente podía hacer frente a semejante riesgo con sus solas fuerzas, como la realidad se ha encargado de demostrar. El reto era, ciertamente, muy grande, y el resultado final cabría resumirlo, sin ambages, con una palabra: frustración. Por duro que parezca el término empleado, tengo para mí que esa sensación ha debido de ser compartida por todos aquellos que juzguen desapasionadamente el I Congreso Latinoamericano de Pesca. Habría que añadir, sin embargo, que, como primer paso, bien venido sea, sobre todo si sirve como incentivo para preparar, sin más dilación que la que dicten la prudencia y los medios disponibles, un congreso verdaderamente latinoamericano de pesca. Desde aquí hago votos por que así sea.

Y para terminar, una última preocupación, a la que me lleva mi doble condición de español y de estudioso de la pesca. La casi inexistente presencia española en el I Congreso Latinoamericano de Pesca —un joven biólogo, José Ramón Fuentes Gamundi, y el autor de estas líneas, fuimos los únicos asistentes de nuestra nacionalidad— resulta inexplicable y acaso sea más reveladora de lo que podría parecer a simple vista. Porque ¿cómo, si no, justificar tal ausencia, en un momento en que la España pesquera debería, por necesidad de su propia situación, estar presente en todos los foros internacionales de pesca?

## Así es I

LA "Europa Azul" nació el 25 de enero de 1983. O, para ser más exactos, en esa fecha la política común pesquera adquirió su mayoría de edad. A partir de entonces la Comunidad Europea dispone de una ley orgánica que permite regular la economía del sector.

Para responder a la pregunta "¿por qué una política pesquera?", es necesario remontarse a la posguerra, a los "años de oro" de la pesca. El pescado, que había sido considerado comida de pobres, conoció entonces un gran éxito y contribuyó a reducir la escasez alimenticia, gracias sobre todo a la abundancia de sus recursos, ya que entre 1939 y 1945 prácticamente no había habido actividad pesquera. Desde entonces los productos de la pesca constituyen un importante recurso alimenticio. A pesar de que en la Comunidad este sector representa sólo unos 200.000 puestos de trabajo (frente a los 8,5 millones de la agricultura), es la base de una industria cuya importancia económica es considerable en algunas regiones costeras, generalmente desfavorecidas.

En 1957, el Tratado de Roma preveía la elaboración de una política común para la pesca, en el marco de la "Europa Verde", es decir, de la política agrícola común. Sin embargo, ha sido necesario un largo período de gestación para que la "Europa Azul" pudiera nacer. Efectivamente las primeras decisiones del Consejo de Ministros se remontan a 1970 y abarcan tres áreas. Por un lado, se estableció el principio de libre acceso a las zonas de pesca comunitaria; por otro, se creó una organización común para el mercado de los productos de la pesca basada en las acciones de las agrupaciones de productores, que implantó mecanismos de apoyo a los precios y de protección al mercado comunitario. Por último se decidió una coordinación de las políticas estructurales de los Estados miembros, así como intervenciones financieras por parte de la Comunidad (más de 200 millones de ECU (1) entre 1971 y 1982) para apoyar la modernización del sector.

En 1983 la "Europa Azul" emprende un nuevo camino, consecuencia necesaria del cambio radical sufrido por este sector.

— A partir de 1975, una serie de países del Atlántico (entre ellos Islandia, Noruega y Canadá) ampliaron sus zonas nacionales de pesca hasta 200 millas marinas (2) (aprox-

(1) ECU (Unidad monetaria europea. Alrededor de 128 pesetas, según cambio de junio de 1983).

(2) 1 milla = 1,852 km. Casi toda la pesca capturable se localiza en la "meseta continental" (zona poco profunda que bordea

# a política pesquera del Mercado Común

Dentro de su colección "Comunidad Europea. Documentos 83", la oficina, en Madrid, de la Comisión de las Comunidades Europeas ha publicado un informe titulado "La política común de la pesca", referido a la política común pesquera del Mercado Común (la "Europa Azul").

En estos momentos en que España acaba de firmar el acuerdo pesquero con la CEE y el tema de nuestra integración en la misma es de máxima actualidad, el conocimiento de este documento por nuestros lectores puede servir de complemento a su opinión sobre las relaciones que en materia pesquera mantienen España y la Comunidad.

madamente 370 km.). Este límite ha sido recientemente confirmado por el Nuevo Convenio Internacional sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, ya en 1977, los países de la Comunidad se vieron obligados a aplicar medidas similares, sin esperar, para salvaguardar sus intereses. Y lo hicieron como Comunidad, puesto que así era más fácil negociar y administrar imparcialmente y para el bien común esa inmensa extensión de mar, donde los recursos son extremadamente móviles (migraciones frecuentes).

— Esta ampliación de las zonas de pesca está estrechamente relacionada con la disminución de los recursos

los continentes) que a lo largo de las costas del Atlántico no tiene nunca más de 200 millas. Más allá de este límite casi no queda pesca explotable, salvo las grandes especies migratorias como el atún.

pesqueros que se observa desde principios de los años 70. Todos intentaron aumentar, proteger y administrar mejor su "coto de caza". Se trataba de una cuestión crucial para Europa, cuyos barcos a menudo se veían obligados a abandonar las zonas más lejanas pero con gran abundancia de pesca y se encontraban en una situación de creciente competencia en aguas a las que no siempre se adaptaban. A esto hay que añadir los progresos técnicos, que si no se controlan suficientemente aumentan los riesgos de superexplotación. El resultado fue la práctica suspensión de la pesca del arenque y la paulatina desaparición de los stocks de caballa.

— La industria pesquera ha tenido que enfrentarse siempre con ciertas dificultades vinculadas a las características del sector: diversidad de la

oferta, fuerte fluctuación de la producción, naturaleza perecedera de los productos, falta de elasticidad de la demanda, etc. Actualmente, para garantizar a los pescadores la estabilidad y durabilidad de sus actividades, el sector debe adaptar sus estructuras a la modificación de los territorios de captura y a las necesidades de protección del patrimonio biológico, protección que por sí sola puede asegurar a cierto plazo capturas abundantes con un coste razonable. El sector pesquero debe enfrentarse además con el aumento de los costes de producción, sobre todo el de los carburantes, así como con el impacto de las importaciones procedentes de países extra-comunitarios. Estas, a veces, se ven favorecidas por ventajas competitivas, por la evolución de la comercialización, que se realiza cada vez más bajo forma

Madrid

de productos congelados y transformados, y por reducciones arancelarias concedidas a los países nórdicos, mediterráneos o africanos vinculados a la Comunidad por distintos acuerdos.

En consecuencia, la política pesquera común debe ayudar al sector para que acepte estos retos. Esta política actúa en cuatro campos principales: acceso, conservación y gestión de los recursos; organización de mercados; problemas estructurales; relaciones internacionales.

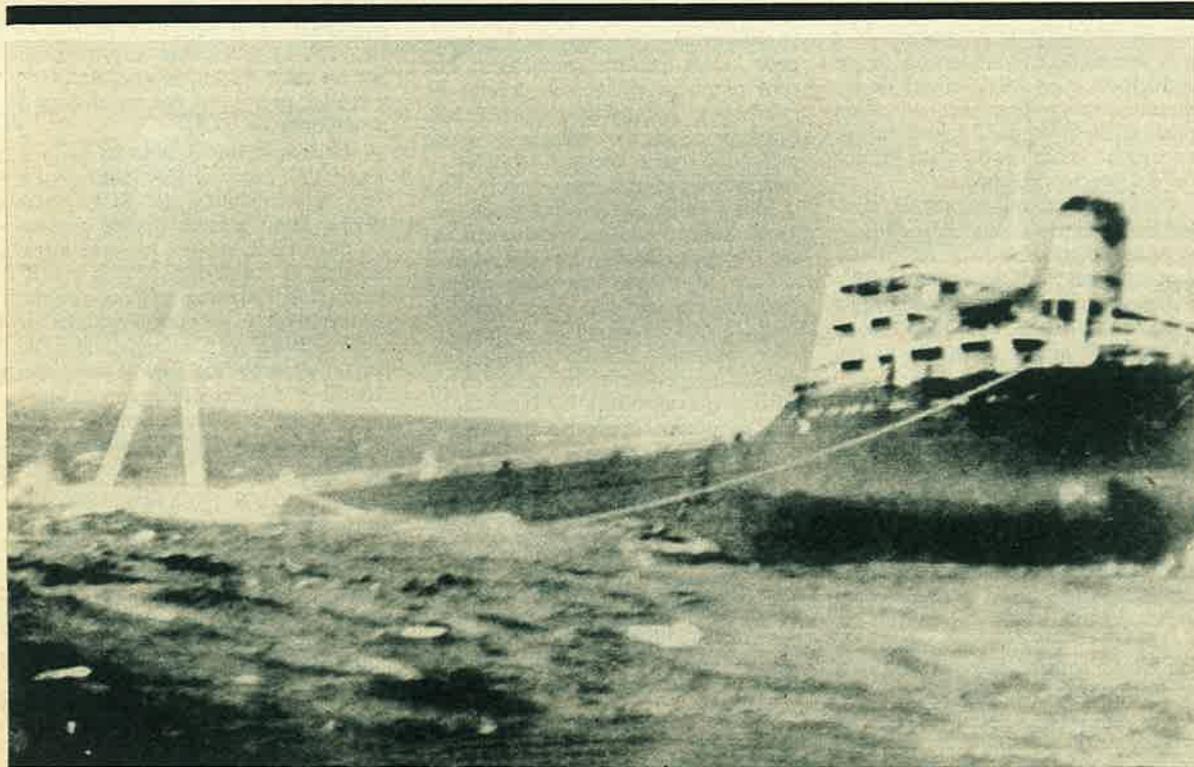
## ACCESO, CONSERVACION Y GESTION DE LOS RECURSOS

Según el Tratado de Roma, el principio de no-discriminación entre los Estados miembros y sus ciudadanos, en el campo de la pesca significa el libre acceso a todas las aguas comunitarias. Sin embargo:

— En 1973, Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido entraron a formar parte de la Comunidad. Dada la importancia de sus actividades pesqueras, estos países obtuvieron una derogación, gracias a la cual, durante un período de diez años, es decir, hasta el 1 de enero de 1983, los Estados miembros podían reservar las actividades pesqueras realizadas en sus aguas (en aquella época seis millas e incluso doce) a sus pescadores, así como a los de los demás Estados miembros que faenaban tradicionalmente en esas aguas y que, por lo tanto, tenían "derechos históricos".

— En 1977, tras haber ampliado las zonas pesqueras del Atlántico hasta 200 millas, la Comunidad se encontró a cargo de una extensión enorme en la que aumentaba cada vez más la competencia entre los pescadores de los países miembros. Se discutió el futuro de las franjas costeras y los intereses de los pescadores del litoral: los británicos deseaban conseguir definitivamente la exclusividad de los derechos de pesca en una zona de doce millas. Otros Estados miembros hacían valer sus derechos históricos. Esta controversia creó serias dificultades para el establecimiento de la nueva política común de la pesca. En 1976, la Comisión Europea presentó una serie de propuestas, pero fue preciso esperar un compromiso posterior respecto a las posibilidades de captura ofrecidas a los pescadores daneses, hasta poder llegar a un acuerdo, a comienzos de 1983.

— Dentro de la zona comunitaria de 200 millas, abierta en principio a todos los pescadores europeos, los Estados europeos estaban autorizados a ampliar hasta doce millas las



EFE/AP

**Hundido en Japón.** Un marinero muerto y siete desaparecidos es el trágico balance de víctimas del hundimiento del mercante griego "Thomas K", de 14.031 toneladas de desplazamiento. El siniestro se produjo el día 1 de febrero, cuando el navío se encontraba en las cercanías de Shimoda, en la península japonesa de Izu, situada a 140 kilómetros al Sur de Tokio. Según la Agencia de Seguridad Marítima de Japón, el mercante, que procedía de Florida, transportaba 17.000 toneladas de chatarra. En la telefoto, el "Thomas K", momentos antes de desaparecer bajo las aguas.

# Política pesquera del Mercado Común

(Viene de la pág. anterior)

zonas de pesca reservadas a las empresas de los puertos ribereños, así como a los barcos de los demás países miembros que tradicionalmente faenaban en esas aguas. Se estableció una lista de las actividades tradicionales con el fin de "fijar" los derechos históricos. Por otra parte, más allá de las doce millas, en la zona situada al Norte del Reino Unido, a la altura de las islas Shetland y Orcadas, la pesca de las especies biológicamente sensibles fue sometida a un régimen de licencias comunitarias y se limitó la pesca a un cierto número de barcos británicos, franceses, alemanes y belgas. Todas estas medidas, aplicables durante un período de veinte años, podrán ser revisadas a finales del décimo año de su entrada en vigor.

— La protección y la gestión de los recursos del mar del Norte se aseguraba a través de la fijación de un TAC (siglas inglesas que designan la totalidad de las capturas autorizadas). Las TAC para las especies cuyos stocks corren el riesgo de ser super-explotados, son fijadas anualmente por el Consejo de Ministros de la Comunidad y se reparten por cupos entre los Estados miembros interesados. La división adoptada el 25 de enero de 1983 servirá como referencia para los años siguientes y con ella se intenta asegurar la estabilidad relativa de las actividades pesqueras, basándose en los siguientes criterios: las actividades pesqueras tradicionales, las necesidades específicas de las regiones que dependen más de la pesca, así como la compensación por las pérdidas causadas a países terceros por la ampliación de los límites costeros de las zonas de pesca.

— Por último, se ha previsto que la Comunidad siga desarrollando medidas técnicas de conservación, elaboradas en función de dictámenes científicos y que se refieren sobre todo a la limitación de las actividades pesqueras en ciertas zonas, la fijación de normas para los aparejos de pesca y la fijación de tamaños mínimos para la captura de ciertas especies protegidas. No se prohíben las medidas nacionales complementarias no discriminatorias, pero deben ser notificadas a la Comisión, que puede exigir su modificación o supresión.

Los Estados miembros se encargan de controlar la aplicación de estas medidas, bajo la supervisión de la Comisión Europea que dispondrá para ello de un cuerpo de inspectores. Hay que observar que todo lo anterior se aplica sólo a la zona comunitaria del Atlántico en su sentido más amplio (incluyendo el mar del Norte y su prolongación en el Báltico). En el Mediterráneo el principio

de la franja de las 200 millas no se aplica todavía.

## ORGANIZACION DE LOS MERCADOS

Introducida en 1970, la organización común de los mercados fue reformada a finales de 1981. Sus objetivos eran los siguientes: permitir el desarrollo racional de la pesca, asegurar un nivel de vida equitativo a los productores, estabilizar los mercados y garantizar la seguridad de los suministros a precios razonables para los consumidores. Los principales instrumentos son:

— Normas de comercialización: el pescado y marisco puesto a la venta debe cumplir determinadas normas de calidad, tamaño, peso, presentación y empaquetado. Para ello se reforzará el control.

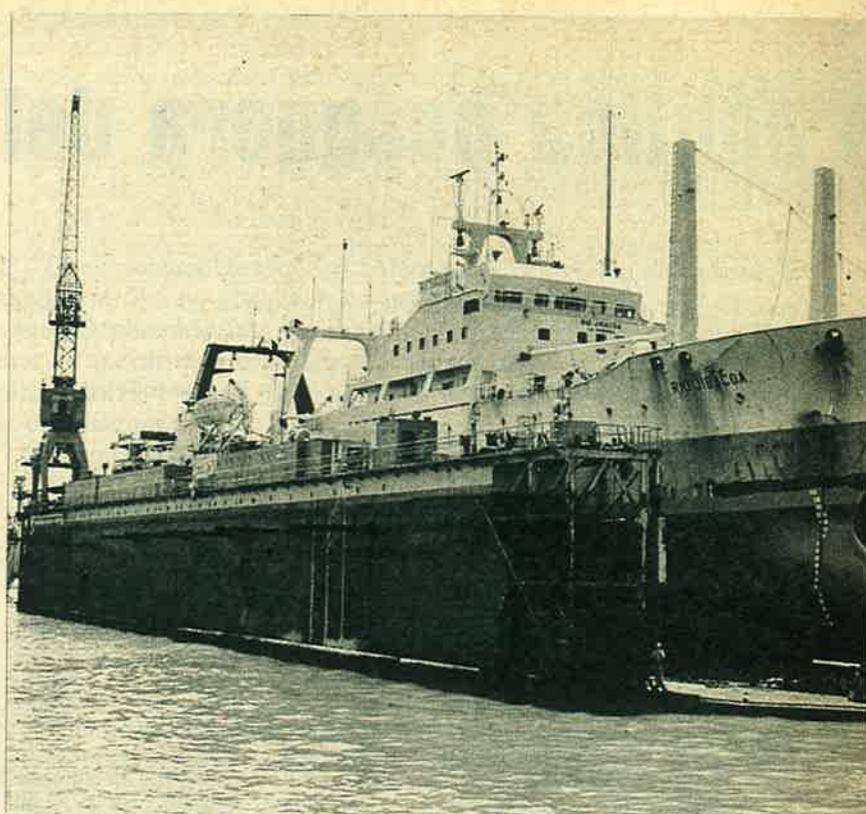
— Organizaciones de productores: sus miembros se comprometen a aplicar normas comunes, sobre todo con respecto a la producción y a la comercialización. Pueden recibir ayudas para el "arranque" de sus actividades, que pueden ser financiadas parcialmente por la Comunidad. A pesar de que no pueden tener una posición dominante o de monopolio, su disciplina puede ampliarse a los no miembros al objeto de evitar perturbaciones en el mercado.

### — Sistema de precios

● Antes del inicio de cualquier campaña pesquera, el Consejo de Ministros de la Comunidad establece unos "precios orientativos" para las principales especies, basándose, por un lado, en los anteriores precios del mercado, y por otro, en las perspectivas de evolución de la producción y de la demanda, en los ingresos de los productores y en los intereses de los consumidores. También se fijan "precios de retirada" comunitarios, que oscilan entre un 70 y un 90 por 100 del precio orientativo.

● Para regular los mercados, también las organizaciones de productores pueden fijar precios de retirada, y no vender sus productos por debajo de dichos precios. Estos pueden fijarse en un 10 por 100 respecto al precio de retirada comunitario, en caso de que éste exista.

● Bajo determinadas condiciones, los pescadores son indemnizados por los productos que son retirados del mercado. Y para ciertas especies, es el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA) quien asume parcialmente esta indemnización siguiendo reglas muy precisas. Pero la indemnización se reduce proporcionalmente según las cantidades de captura retiradas al mercado. Con ello se quiere responsabilizar a los productores y animarlos a adaptar sus capturas a la demanda del mercado. Además también se conceden primas de transformación o de almacenamiento para ciertas clases de pescado, con el fin de limitar las destrucciones. Por otra parte, existen medidas especiales a favor de los pescadores mediterráneos de anchoas y sardinas y de los productores



Dique de 4.500 toneladas de capacidad de levantamiento para la reparación de buques.

res de salmón y bogavante, así como para ciertos productores de atún.

— Política de comercio exterior: en el caso de existencia de excedentes pueden fomentarse las exportaciones comunitarias a través de devoluciones a la exportación, que compensan la diferencia entre los precios europeos y los precios mundiales. Por otra parte, se establecen precios de referencia, basándose en el precio orientativo, el de retirada o el de mercado, para ciertas especies y ciertas prestaciones cuyo precio para la importación sea anormalmente bajo; se pueden entonces introducir tasas compensatorias, lo que permite limitar los casos de restricciones cuantitativas en las importaciones. Cuando por el contrario la producción europea resulte insuficiente, pueden suspenderse los derechos de aduana que afectan a las importaciones, tal como sucede para el atún y el bacalao.

Las modificaciones aportadas a la organización común de mercado deberían permitir aumentar su eficacia sin grabar su coste, que es mínimo. El compromiso de gastos previstos para el año 1983 para el mercado de la pesca no superaba los 34,1 millones de ECU, es decir, un 0,16 por 100 del presupuesto de la Comunidad.

## PROBLEMAS ESTRUCTURALES

Desde hace varios años la Comunidad contribuye a la financiación de ciertos proyectos de inversión en el sector de la pesca:

— El Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Banco Europeo de Inversiones conceden respectivamente ayudas y préstamos a favor de las inversiones en infraestructura (puertos, instalaciones de transformación, barcos, centros de investigación, etcétera). En el periodo 1981/82, el FEDER ha concedido subvenciones por un valor de 9,6 millones de ECU, y el BEI, préstamos por un total de 8,6 millones de ECU.

— Gracias a un reglamento adoptado en 1977, el FEOGA pudo conceder 40,7 millones de ECU entre 1978 y 1982, a favor de 805 proyectos cuya finalidad era mejorar instalaciones de transformación y comercialización. Otro reglamento, adoptado en 1978, le permitió conceder de 1979 a 1982, 65,6 millones de ECU para 607 proyectos para la construcción de 474 barcos de pesca de bajura, así como modernizar otros 522, y crear o ampliar 73 instalaciones de acuicultura.

La necesaria reestructuración del sector exige, sin embargo, medidas más ambiciosas. Las características de la flota pesquera tienen que adaptarse a las nuevas zonas en las que faena, así como a la disminución de las posibilidades de captura y, por tanto, deben desarrollarse nuevas actividades como contrapartida. Esta reestructuración requiere una política concertada entre la Comunidad y los Estados miembros. La Comunidad está ya estudiando planes nacionales de ayuda con el fin de evitar un aumento no deseado de las capacidades y las distorsiones de la competencia. Debe ampliar su acción con el fin de ofrecer a todas las empresas

# El puerto pesquero de La Habana

DORIS HERNANDEZ, La Habana

El puerto pesquero de La Habana es un enorme combinado de servicios construido hace casi dos décadas en la bahía de la capital cubana, con la colaboración de la Unión Soviética. Las edificaciones de la obra, la mayor de su tipo en América Latina, están ubicadas en 13 hectáreas y media, donde hay siete muelles con una longitud total de 1.584 metros. El establecimiento, cuyo valor asciende a unos 72.900.000 dólares, reúne en sí las instalaciones para la carga y descarga de los productos marinos y astilleros para las reparaciones de los buques.

Una de las actividades más importantes de la empresa es precisamente la carga y descarga de pescado y mariscos, que en su mayoría llegan procesados de los buques fábricas. En sus muelles, nueve gigantescas grúas manipulan al año unas 300.000 toneladas de productos del mar. Sus modernos frigoríficos poseen una capacidad total de 21.000 toneladas.

Otro aspecto esencial de la razón de ser del puerto pesquero recae en el capítulo de las

reparaciones, que tiene una importante connotación por la necesidad de ahorrar la mayor cantidad de divisas al país. La experiencia y el nivel de calificación logrados por los técnicos de la instalación, junto con la existencia de 24 talleres, permiten que puedan ser reparados complicados sistemas de mando de buques modernos de gran calado. En esos talleres, además, se fabrican numerosas piezas de recambio. La labor de reparación de los barcos —incluso la anual— se ejecuta en dos diques, uno de ellos de 4.500 toneladas de capacidad de levantamiento.

Hace poco fue incorporado un nuevo renglón a las actividades de la empresa: la exportación de chatarra, para aprovechar la capacidad ociosa de sus muelles.

Como la nómina es muy grande —1.919 operarios, incluidas 300 mujeres—, se ha creado un sistema de facilidades sociales para propiciar que los trabajadores laboren con mayor comodidad; posta médica, gabinete dental, un departamento de protección e higiene, un comedor con un variado menú y un local para el cuidado de los hijos pequeños.—Prensa Latina.



TOMAS GARCIA

es, en el puerto de La Habana.

pesqueras las mismas posibilidades de competir, lo que les permitirá enfrentarse con la competencia exterior en buenas condiciones, así como mantener el máximo número de puestos de trabajo. Por lo tanto, la Comunidad debería gastar 250 millones de ECU en tres años, para:

— Adaptar las capacidades: la Comunidad financiará reducciones definitivas de las capacidades (por medio de primas por toneladas destruida) y concederá ayudas a favor de la detención temporal de la actividad para los barcos más importantes (para los demás podrían admitirse subvenciones exclusivamente nacionales).

— Reorientar las capacidades: la Comunidad podrá apoyar campañas experimentales para las especies infraexplotadas o para descubrir nuevas zonas de pesca; además, podrá conceder primas a los armadores europeos que se asocien con ciudadanos de países terceros con el fin de explotar esos recursos.

— Reestructurar, modernizar y desarrollar la pesca y la acuicultura: la Comunidad apoyará los programas nacionales referentes a la construcción y a la modernización de barcos dando prioridad a las inversiones de sustitución y a las zonas costeras particularmente interesados en la pesca; aumentará sus ayudas a la acuicultura (dando prioridad a los proyectos innovadores) y apoyará la construcción de arrecifes artificiales cuyo objeto será el de favorecer la repoblación de las zonas costeras del Mediterráneo. Además se está pensando en ayudas para la investigación científica.

En cuanto al campo social, la Comunidad interviene desde hace varios años por medio del Fondo Social Europeo, a sostener los esfuerzos de los Estados miembros en materia de formación profesional o reconversión de los pescadores.

## RELACIONES INTERNACIONALES

Puesto que en 1976 los Estados miembros reconocieron la competencia exclusiva de la Comunidad en cuenta a relaciones internacionales en el sector pesquero, ésta pudo firmar acuerdos de pesca con cierto número de países terceros, con el fin de mantener las actividades tradicionales de los barcos comunitarios, o buscar nuevos recursos. Además, la Comisión europea ha actuado en el seno de organizaciones internacionales encargadas de la conservación y de la gestión de los recursos en las aguas internacionales.

### — Acuerdos bilaterales

● La Comunidad ha firmado acuerdos de reciprocidad, concediendo el derecho de pesca a los barcos de los países terceros (Noruega, Suecia, Islas Feroe), a cambio de derechos de pesca para los barcos comunitarios en las aguas de dichos países. Se ha firmado otro acuerdo con España —aparentemente un acuerdo de reciprocidad— pero, sin embargo, este país no dispone de recursos que puedan interesar a los barcos comunitarios. El tratamiento favorable que se otorga a los barcos españoles se de-

be a la situación particular de este país, candidato a la adhesión a la Comunidad.

● La Comunidad ha firmado dos acuerdos con Norteamérica. El acuerdo con Estados Unidos se refiere a los excedentes de recursos no recogidos por los barcos americanos y que son repartidos entre los países terceros según sus actividades tradicionales. El acuerdo con Canadá permite que los barcos comunitarios pesquen en aguas canadienses a cambio de una disminución de los derechos arancelarios europeos para ciertos contingentes de productos pesqueros de este país.

● Finalmente, la Comunidad ha firmado un tercer tipo de acuerdos con países en vías de desarrollo. A cambio de la autorización para pescar, la Comunidad concede a estos países una ayuda para el desarrollo de su propia industria pesquera, bajo forma de compensaciones financieras con el fin de invertir las en esta industria, contribuciones a programas científicos, o becas de estudio y de formación para los pescadores locales. Estos acuerdos han sido firmados con Senegal, Guinea y Guinea-Bissau. Se están negociando otros acuerdos con Mauritania y Guinea Ecuatorial, y la Comisión mantiene contactos con los países africanos del Atlántico, así como con los países del océano Índico, de cara a la negociación de nuevos acuerdos.

— Relaciones multilaterales: exceptuando las zonas económicas exclusivas de las 200 millas, el mar es libre; el Convenio sobre el Derecho del Mar lo ha proclamado patrimo-

nio común de la Humanidad, y se han creado varias organizaciones internacionales para intentar reglamentar la gestión y la conservación de los recursos haliéuticos. La Comunidad pertenece a algunas de estas organizaciones como miembro de pleno derecho, es decir, que la Comisión representa a todos los Estados miembros que no pertenecen ya a estas organizaciones como miembros individuales. Se trata de la Organización Pesquera del Atlántico del Noroeste, la Organización Pesquera del Atlántico del Nordeste, el Convenio sobre la conservación del salmón del Atlántico Norte, y el Convenio sobre la conservación de los recursos vivos del Antártico.

La Comisión también está negociando la adhesión de la Comunidad, como miembro de pleno derecho, en las organizaciones en las que participan algunos Estados miembros, y en las que la Comunidad participa como observadora: el Convenio Internacional sobre los túnidos del Atlántico, el Convenio del Báltico y el Convenio Internacional Pesquero del Atlántico del Sureste. En el marco más global de sus relaciones con la FAO, la Comunidad estudia conjuntamente con ésta una modificación de su estatuto en el seno de las Comisiones de Pesca que dependen de este organismo, es decir: el Consejo General de la Pesca en el Mediterráneo, la Comisión de Pesca del Atlántico del Centro-Este, la Comisión de Pesca del Atlántico del Centro-Oeste, etc. Y, finalmente, la Comisión participa como observadora en los trabajos de la Comisión Ballenera Internacional.

## 18 países participarán en la Exposición Mundial de la Pesca, de Vigo

Kent (Inglaterra)

Con la asistencia de 18 países que han manifestado su interés en participar en la futura Exposición Mundial de la Pesca en Vigo, los organizadores tienen una gran confianza en el total éxito de la exposición.

"Vigo 85", que tendrá lugar del 17 al 22 de septiembre de 1985, será el segundo acontecimiento de esta clase en el puerto de pesca más grande e importante de Europa; el anterior, de gran éxito, tuvo lugar en 1973.

Este importante acontecimiento ha sido programado para coincidir con los planes españoles de renovación y reestructuración de su flota, que alcanza un número de alrededor de 17.000 barcos. Entre ellos se encuentran algunos de los más grandes arrastreros-factoría que pescan en el Atlántico Sur, y los atuneros españoles, en primera línea mundial.

"Vigo 85" cubrirá todo el espectro de la industria internacional de la pesca comercial. Muchos nombres familiares en los campos de los adelantos, de la construcción y equipamientos de buques, etc., han hecho ya sus reservas provisionales, según se dice en un comunicado de prensa remitido por los propios organizadores.

"Vigo 85", Exposición Mundial de la Pesca, está organizada por World Fishing Exhibitions Ltd., compañía auxiliar de Nortide Lts., que publica "World Fishing Magazine".

## Aves marinas aparecen muertas

Vigo

Facción Verde, asociación para la defensa de la Naturaleza, ha denunciado la aparición de numerosas aves marinas muertas en el litoral de la ría de Vigo, que están protegidas por leyes de conservación.

Miembros de la mencionada asociación han contabilizado 72 aves, llegando a la conclusión de que la muerte se produjo por envenamiento a causa de fuel-oil, sin descartar la acción de otros agentes tóxicos. Efe.

Riveira

## Concurso de exaltación del mejillón

Santa Eugenia de Riveira (Coruña)

El mejillón, del que España es la primera potencia mundial productora, es un molusco que a pesar de su coste muy accesible ofrece una riqueza vitamínica muy importante y posee un valor nutritivo de considerable atención.

Y así, la Asociación de Amas de Casa de Riveira, considerando que no está en nuestro entorno debidamente promocionado, organizó, bajo el patrocinio de la Consellería de Sanidad y Consumo de la Xunta de Galicia, un concurso gastronómico de exaltación del mismo. Es un producto que, aparte de ser un alivio para los bolsillos por su bajo precio en relación con otros alimentos, puede prepararse de muy distintas maneras, y permitásenos ofrecer algunos datos relativos a la riqueza vitamínica de los mejillones.

Sobre la base de cien gramos de carne húmeda y con las cantidades expresadas en miligramos se han efectuado unos análisis que han permitido la obtención de estos resultados: Vitamina C: 17. Calcio: 4,80-14. Vitamina B<sub>1</sub>: 0,30. Vitamina B<sub>2</sub>: 0,15. Hierro: 0,48-1,88. Potasio: 11,3. Vitamina PP: 1. Fósforo: 5,50-25. Magnesio: 11,9. Iodo: 0,15.

También se ha demostrado que una docena de mejillones equivalen a 130 gramos de carne. En cada cien gramos de mejillones (sin cáscara, naturalmente) hay un 12 por 100 de proteínas, de 1,3 a 1,9 por 100 de sales minerales, el 4 por 100 de glúcidos y el 1,5 por 100 de lípidos, con pequeñas variaciones, dependiendo de la época, zona de producción, madurez sexual, etcétera.

Más aún, el valor nutritivo por cada cien gramos de porción comestible da el cuadro siguiente: Calorías: 86. Proteínas: 10,8 gramos. Grasas: 1,4 gramos. Tiamina: 0,1 miligramos. Riboflavina: 0,14 miligramos.

Este informe, publicado por el diario "El Faro de Vigo", viene a poner de manifiesto las excelencias de este molusco, tan accesible y a veces tan olvidado en nuestras mesas.—De "El Faro de Vigo".



EFE

Una ola arrastró a dos niños. Un helicóptero del SAR sobrevuela la zona de la playa de Riazor (La Coruña), donde desaparecieron dos niños arrastrados por una ola. Tres niños se encontraban jugando a escapar de las olas, que llegaban con gran fuerza y altura, cuando una de ellas los envolvió y llevó mar adentro. Sólo uno de los muchachos, Javier García Raña, de doce años, pudo ser rescatado con vida por uno de los helicópteros, en la primera hora de búsqueda.

Finisterre

## Se hundió un pesquero

Finisterre

El pesquero "Big John", de bandera inglesa, se hundió a nueve millas al Sudoeste de Finisterre y sus cinco tripulantes fueron puestos a salvo. El hecho ocurrió el pasado 6 de febrero.

El "Big John" sufrió un incendio a bordo, por causas que se desconocen, y hubo de ser abandonado por la tripulación.

El pesquero navegaba cargado de capturas desde La Coruña a Vigo, para vender la pesca obtenida en aguas del Gran Sol. El armador no quiso vender en La Coruña y se dirigió a Vigo con este fin.

A bordo figuraban solamente cinco tripulantes, ya que el resto había desembarcado en La Coruña el día anterior.

El capitán Robert Menae Geddes, de nacionalidad británica; el patrón de pesca Francisco Rego Gracia, el motorista Victoriano Nores Muñiz, el contramaestre Lino Alvarez Freire y el marinero José Manuel Rego Maneiro fueron recogidos por un buque de bandera alemana.

Posteriormente fueron trasladados al pesquero "Segundo Santa Rosa",

con base en Finisterre, que los condujo a este puerto.

El pesquero, con casco de hierro y matrícula BM-220, quedó enrolado en la ciudad inglesa de Brixham, aunque la tripulación, excepto el capitán, está integrada por gallegos.—Efe.

Avilés

## Tripulante desaparecido

Avilés

El maquinista del pesquero "Vega Pérez", con base en Avilés, ha desaparecido al caer al agua cuando se encontraba faenando a catorce millas del puerto de Avilés, a la altura de la localidad de Cudillero.

El "Vega Pérez", que tiene una tripulación de ocho hombres, avisó desde el mar a la Cofradía de Pescadores del suceso, poniéndose inmediatamente a buscarle barcos con base en Avilés y Cudillero, sin que, hasta el momento, haya sido posible su localización.—Efe.

Santander

## Transporte de productos agrícolas

Santander

El puerto de Santander podrá ofrecer, dentro de un año, una alternativa para el transporte de productos agrícolas españoles hacia mercados europeos que permita eludir las rutas del Sur de Francia.

Según un portavoz de dicha entidad, en dichas fechas el puerto cántabro dispondrá de una rampa para ser utilizada por el sistema "ro-ro" que permitirá el embarque de camiones que llegarán a puertos europeos y podrán proseguir, por carretera, hasta su destino.

"Ello permitirá —dijo— evitar las conflictivas rutas del Sur de Francia y los consiguientes vuelcos de vehículos".

Otra posibilidad, que se encuentra en estudio avanzado —según los responsables del puerto de Santander—, es la promoción del tráfico por medio de barcos de mediano cabotaje que permita establecer líneas regulares entre los puertos españoles del Mediterráneo y los de la fachada del Cantábrico.

"La dotación de los puertos de Gijón, Santander y Pasajes —señalaron las fuentes— de rampas adecuadas y del sistema de transporte por contenedores potenciará estos puntos de arranque de mercancías españolas hacia los puntos europeos de destino".—Efe.

## Naufraga un pesquero

Santander

El merlucero "Guapa", con base en San Vicente de la Barquera, naufragó frente a las costas de esa localidad cántabra sin que se registraran víctimas.

El naufragio ocurrió tras ser abordado por el pesquero "San Martín de la Mar", con base en Santander.

Sobre las seis y media de la mañana, el "Guapa", con tres marineros a bordo, se dedicaba a sus faenas de pesca, cuando fue embestido por el barco santanderino, de mayor tonelaje, según informó la Comandancia de Marina de Santander.

Pesqueros de San Vicente dieron la alarma cuando encontraron restos del "Guapa" flotando a la deriva, y ni rastro de su tripulación, que había sido recogida por el "San Martín de la Mar" y llevada a Santander. La tripulación no sufrió ningún daño, ni tan siquiera leves heridas.—Efe.

## Prohibido arrancar algas en Cantabria

Santander

En el litoral cántabro ha quedado prohibido arrancar las algas, según una resolución del Consejo de Gobierno Autónomo de esta comunidad.

Con esta resolución se regula el aprovechamiento de las algas por el sistema de corte en cuanto a especies y zonas de producción se refiere.

Un portavoz del Instituto de Oceanografía de Santander señaló a Efe que dicha medida se debe valorar muy positivamente "si se quiere —dijo— racionalizar la explotación de los recursos marinos de la comunidad y evitar los daños que están poniendo en peligro la existencia de la enorme riqueza que representan".

Señaló también que los campos de algas del litoral de Cantabria vienen a producir una media de 1.500 tone-

ladas anuales, que una vez elaboradas son exportadas en un 95 por 100, principalmente a Estados Unidos y Unión Soviética.

"La producción —añadió— de la cornisa cántabra es del orden de las 18.000 toneladas anuales. Esto nos sitúa en el primer puesto de productores del mundo en cuanto a cantidad y calidad".

El valor de las algas cultivadas en el Cantábrico varía de acuerdo al tipo de las mismas. Así, mientras que el precio de las de infima calidad puede ser de 850 pesetas los 100 gramos, el de las más calificadas llega a 3.000 pesetas los 10 gramos.

La utilización de las algas puede pasar desde la elaboración de productos químicos empleados en los circuitos de alimentación hasta su empleo en ingeniería genética.—Efe.

## Las Federaciones vascas preparan la campaña de la anchoa

Ondárroa

La Cofradía Santa Clara, de Ondárroa, fue el lugar de reunión de sendas representaciones de las Federaciones vascas de bajura, al objeto de tratar de determinados asuntos de palpante actualidad, tales como los de acordar las propuestas que presentarán los arrantzales en una próxima reunión con las Federaciones cántabra y asturiana, para dejar regulada la campaña de primavera del presente año y para analizar los resultados de la campaña publicitaria "pro-bonito del Norte" del pasado año y dar los primeros pasos para encauzar la que se proyecta llevar a cabo durante el año en curso, según informa J. L. Aluña en el diario "Deia".

Según las mismas fuentes, los acuerdos adoptados por las Federaciones arrantzales y que serán presentados próximamente a las Federaciones montañesa y asturiana, en orden a dejar regulada la presente campaña de primavera, no se hicieron públicos al no ser definitivos y constituir únicamente meras proposiciones que precisarán en su día del consenso general por parte de los

representantes de las cofradías asturiana y montañesa, al objeto de que dichas medidas sean absolutamente vinculantes a las distintas flotas del Cantábrico.

Por lo que respecta a las referidas Federaciones no vascas, y más concretamente a la montañesa, a la que la semana pasada se le notificó el requerimiento de los arrantzales para que justificase las constantes violaciones a los acuerdos suscritos anteriormente, señalar que aún no se ha tenido ninguna respuesta a dicho escrito, por lo que las Federaciones guipuzcoana y vizcaína se mantendrán en su postura de cerrar los servicios de sus cofradías a dichas flotas en tanto dicha Federación no muestre un mínimo de afán colaboracionista y disciplinario con las medidas acordadas en su día.

Ello podía conllevar una rotura definitiva de las cofradías de pescadores de Euzkadi con las Federaciones de Cantabria y Asturias, lo que produciría serios problemas entre pescadores que faenan en las mismas aguas, tras las mismas especies, y que, además, se ven envueltos en una misma problemática.

## Presidente de la Federación de Cofradías de Gulpúzcoa

San Sebastián

Juan Mari Urbieto ha sido elegido presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa. Con dicha elección —adoptada por unanimidad— se ha puesto fin a un período de interinidad que ha durado un año, en el que ha venido desempeñando dicho cargo el presidente de la cofradía pasaitarra, Jaime Tejedor, el cual ha pasado a desempeñar el cargo de vicepresidente de esta nueva Directiva.

## Incidentes en el puerto pesquero de Bermeo

Bermeo

El puerto arrantzale de Bermeo fue, a primeros de mes, escenario de unos graves incidentes producidos por la explosión de una crisis que, desde hace un mes, se viene desatando en el seno de su flota merlucera.

Las desavenencias sufridas entre armadores y "tostartekos" (tripulante por cuenta ajena) se iniciaron a consecuencia de la reivindicación de estos últimos dirigida a conseguir el descanso de los sábados.

El hecho más grave, dentro del referido problema, se produjo cuando, hacia las once de la mañana, un grupo de personas, al parecer "tostartekos", irrumpió en las instalaciones portuarias y se dedicó a tirar al agua cajas de pescado, carretones, etcétera. Asimismo violentaron la entrada de la nevera de la flota de merluceros lanzando al mar el cebo que allí se guardaba, produciéndose, incluso, insultos y amenazas graves.

Pasajes

## Encalla un barco alemán en Pasajes

Pasajes

Una persona ha desaparecido en el mar y tres han resultado con heridas de diversa consideración al encallar el carguero en el que viajaban cerca del puerto guipuzcoano de Pasajes.

El accidente ha tenido lugar poco después de que el carguero alemán "Mareike-b", con seis tripulantes a bordo, abandonara de vacío el puerto de Pasajes para dirigirse hacia Bayona, donde tenía previsto cargar maíz.

Cuando el barco se encontraba en alta mar, todavía próximo a la costa, fue lanzado contra las rocas por causas hasta el momento desconocidas, aunque en un primer momento se habló de un posible fallo en el motor.—Efe.

## El almirante Ignacio Cela, jefe del Sector Naval de Cataluña

El almirante Ignacio Cela Díaz ha sido nombrado jefe del Sector Naval de Cataluña. Nació en Tuy (Pontevedra) el 15 de marzo de 1922. El 20 de enero de 1941 ingresó en la Escuela Naval Militar. Estuvo embarcado en los destructores "Almirante Valdés" y "Velasco" y en el minador "Júpiter". En 1947 efectuó el curso de Especialización de Electricidad y Transmisiones.

En septiembre de 1969 toma el mando del destructor "Almirante Ferrándiz". Ayudante mayor de la Escuela Naval Militar en marzo de 1971. En agosto de 1975 es nombrado segundo comandante-subdirector de dicha Escuela.

El 25 de septiembre de 1976 toma posesión del destino de comandante-director de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada. El 3 de octubre de 1979 toma el mando

del buque-escuela "Juan Sebastián Elcano".

Efectuó el curso de Mando Superior en la Escuela de Guerra Naval, en el primer trimestre de 1978.

El 19 de diciembre de 1980 asciende a contraalmirante y en enero de 1981 es nombrado profesor principal de la Escuela de Altos Estudios Militares del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), destino que desempeña hasta marzo de 1982, en que pasa al departamento de Personal del Cuartel General de la Armada, como director de Reclutamiento y Dotaciones. A las órdenes del capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico en agosto de 1983. En enero de 1984, almirante jefe del Sector Naval de Cataluña y comandante naval de Marina de Barcelona.



El almirante Ignacio Cela.

## Despedida al almirante Salas Pinto

Barcelona

Ofrecida por las "cuatro Marinas" (Guerra, Mercante, Pesca y Deportiva), se celebró una cena de homenaje al almirante-jefe del Sector Naval de Cataluña, contraalmirante Fernando Salas Pinto, con motivo de su pase a la situación de reserva y su marcha de Barcelona.

Asistieron al acto, acompañados por sus esposas, los oficiales del Sector Marítimo y Comandancia Militar, presididos por el segundo co-

mandante; presidente del Salón Náutico, con la Junta Rectora en pleno; patronos mayores de las Cofradías de Pescadores de las tres provincias catalanas; director provincial del ISM y otras representaciones.

Su mandato ha sido de tres años y medio y durante este tiempo su entrega, comprensión y cordialidad han presidido todas sus relaciones con todos los sectores marítimos. El sentimiento de su marcha quedó palpablemente demostrado en las intervenciones del presidente del Salón Náutico, señor Salvat, y del presidente de la Federación Catalana de Vela, señor Roig, que tuvieron lugar al terminar la cena donde le fue entregada al Almirante una reproducción de la fuente de Canaletas, representación monumental de Barcelona.

Cerró el acto el almirante con unas emocionadas palabras, en las que expresó la gratitud hacia el pueblo catalán por su acogida y constantes muestras de afecto y simpatía de las que han sido objeto su esposa y él, alabando las innumerables cualidades que son propias de este pueblo, hace tres años para ellos desconocido y hoy especialmente querido por ambos, haciendo constar que la huella que dejan los hombres y el paisaje catalán perdurará mientras vivan.



Sagrario Mina, esposa del lendakari Carlos Garaicoetxea, lanza el botellón de champán en la botadura de la goleta "Euzkadi", de la que fue medrina.

## La goleta "Euzkadi" dará la vuelta al mundo

Bilbao

Se ha botado en el puerto de Santurce la goleta "Euzkadi" que, a partir de agosto, intentará dar la vuelta al mundo.

La goleta, estudiada para mantener una autonomía de tres meses, será tripulada por cuatro vizcaínos de veinte a treinta y cuatro años: Juan Escola, Rafael Sacristán, Ricardo Malaxetexebarria y Tomás Andrés.

El proyecto lleva ya cinco años de preparación. Sus protagonistas han pasado los tres últimos en la Marina Mercante.

El viaje, que partirá y concluirá en

Santurce, durará —según las previsiones— dos años. Para sobrevivir, los tripulantes trabajarán en diferentes puertos.

El trayecto de la "Euzkadi" será: islas Canarias, Caribe, litoral Atlántico sudamericano, cabo de Hornos y Pacífico, hasta las islas Marquesas, Polinesia, Australia, Filipinas, India, Madagascar, Sudáfrica y retorno a Santurce, via Canarias.

Los hombres de la goleta vasca pretenden realizar gran cantidad de filmaciones, fotografías y escribir un libro.

El coste de la construcción de la "Euzkadi" supera los seis millones y medio de pesetas.—Efe.

## Centro de Meteorología del Mediterráneo

EMILIO MORANCHO, Palma de Mallorca

Representantes de siete países mediterráneos se han dado cita en Palma de Mallorca para la firma del acta final de creación del Centro de Estudios y Coordinación de Meteorología del Mediterráneo. Los países representados fueron Argelia, Francia, Italia, Marruecos, Portugal, Túnez y España.

Palma será sede del Centro de Estudios y Coordinación. Los restantes acuerdos firmados fueron los siguientes:

- Sistema de enlace entre los diferentes servicios nacionales de meteorología, creando cada uno de ellos un "punto focal" responsable y que coordine su actuación con el punto focal español. Se ratifican en la creación de estos "puntos focales" en cada país participante, excluyendo a Grecia y Malta.
- Todos los países organizadores y participantes enviarán a España la documentación sobre la meteorología del Mediterráneo, dándose de plazo cinco meses.
- Admiten el Instituto Nacional de Meteorología de España, recomendando un centro de documentación en el que se integrarán los fondos de los demás países participantes.
- Consideran como paso imprescindible el mejor conocimiento de los fenómenos meteorológicos del Mediterráneo.
- Elaborar una relación de insuficiencias en este sentido.
- Establecer un orden de prioridades y de acciones en el que mejore el

sistema de observaciones meteorológicas, potenciando el sistema de telecomunicaciones.

De las acciones a corto plazo, España se compromete a correr con los gastos que se deriven del acuerdo y puesta en marcha del ya mencionado Centro de Meteorología.

Asimismo, los países reunidos se dieron un plazo de ocho meses para la elaboración de un programa detallado por parte de España, y convocar una reunión de expertos de los diferentes servicios. Se ve la necesidad de que en dicha reunión haya una representación de la Organización Mundial de Meteorología y que asistan los ministros de Asuntos Exteriores de los Estados participantes.

El motivo que fundamentó la propuesta de que Palma de Mallorca fuese la sede del Centro de Estudios Meteorológicos se basa en que muchos de los fenómenos atmosféricos que se dan en el área geográfica de Mallorca presentan características especiales y específicas, incluso las que, teniendo similares causas, se producen en áreas atlánticas o continentales.

# LOS POSITOS DE PESCADORES/III

De los poblados del interior acudían los arrieros a las localidades costeras, a las balsas del delta. También los pescadores, río arriba, a la vela o a la sirga, llevaban su pesca a Tortosa, Amposta o localidades cercanas. En la ribera, los agricultores acudían a los estanques a cambiar los productos de sus masías por pesca, que a veces conservaban seca al aire y al sol.

Entre las costumbres sobre la pesca, en el Código Consuetudinario de Tortosa, siglo XIII, se dice: "Quita y francamente pueden pescar los pescadores en el mar y en todas las aguas dulces y saladas. Y cualquiera cosa que en ellos cojan queda de su propiedad sin parte ni servicio alguno que a nadie están tenidos a dar. Hecha excepción de lo que en los estanques cogieren o de la sal que fabricaren de que están tenidos a satisfacer el noveno. Y el pescado pueden venderlo en el punto que ellos quieran de la ciudad".

"Pero están obligados a toda persona que quiera comprarles pescado, a venderlo tanto como quieran comprarles..., bien lo lleven en barca o a lomo de bestia... Los pescadores y todos los vendedores de pescado deben ser leales y fieles en su oficio y dar todo su derecho a cada uno de los compradores..." (1).

El mismo día en que se constituyó el Pósito de pescadores de La Rápita (27-IV-1919) se dispuso que "a partir del día 1 de mayo, todas las embarcaciones de los socios empezarán a pesar en la casilla de la Sociedad". Se fijó la cuota del 1,5 por 100 sobre la venta en la barraca, y a las pesqueras de la Encañizada y la Tancada, el 1 por 100. Se solicitó un préstamo a la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero para poder disponer del capital suficiente para la administración de la venta de la pesca, ya que el recurrir a los prestamistas resultó gravoso.

No había aquí otros arbitrios sobre la pesca ni limitación en el número de barracas. Cada embarcación pesaba donde le convenía y se le liquidaba la venta con deducción del importe de los servicios o de la cuota en el caso del Pósito.

En los comienzos no se pesaba, se vendía "a ull" (a ojo) toda la calada, en subasta a la baja. Los compradores de la comarca solían pagar el pescado inferior a cambio de pasas, higos, uva... A falta de hielo, se ponían con el pescado hojas de "Illi blau" (de la familia de las iridáceas),

LUIS MILLAN

**La organización de la venta de la pesca es tan antigua como las mismas cofradías y gremios. Las transacciones se efectuaban en cualquier lugar de la playa, en las albuferas, en un portal. Las esposas, las hijas de los pescadores, solían ofrecer la mercancía a domicilio voceando la clase de pesca.**

muy abundante en la zona. La venta también solía efectuarse por clases de pescado. Más tarde se implantó la venta a peso, por arrobas catalanas.

Los cobros y pagos se efectuaban a la semana, al día... Se pagaba en oro y plata. Para contar grandes cantidades de calderilla, se pesaba. A falta de Bancos, los administradores guardaban el dinero en casa (2).

El Pósito dispuso de un administrador que actuaba con autonomía en base a unos fondos en depósito, con garantía hipotecaria, y un interventor que a su vez llevaba el control de las caladas destinadas a la venta directa al público, que antes había de ser pesado en la caseta y abonar treinta céntimos por arroba.

El montante de las cuotas sociales a descontar y las sanciones por ocul-

tamiento eran discutidos en las asambleas. Las embarcaciones forasteras, y las propias que vendían en otras lonjas, abonaban una cuota suplementaria.

## CANON DE OBRAS PUBLICAS

Las primeras noticias que aparecen sobre este canon de Obras Públicas son de agosto de 1929. La Comisión Administrativa del Puerto había dispuesto que a partir del día primero de dicho mes se había de pagar el 1,5 por 100 sobre el importe de la venta en la barraca.

Una comisión integrada por representantes del Pósito y de la Sociedad de Armadores gestionó del Gobierno Civil la reducción del canon por lo gravoso que resultaba.



**Cincuenta y dos kilos de congrio.** El pesquero de arrastre "Peret", de la localidad de Blanes, capturó con sus redes el congrio mayor que se ha pescado en dicho puerto. El ejemplar dio un peso de 52 kilos.

## NUEVO POZO PETROLIFERO

L. M.,  
Sant Carles de la Rápita

Un nuevo yacimiento petrolífero, el Salmonete-I, ha sido descubierto recientemente en la zona de prospecciones frente a estas costas, a unos 45 km. de este puerto base.

El sondeo corrió a cargo de las empresas Eniepsa, dependiente del Instituto Nacional de Hidrocarburos, junto con Unión Texas, Getty y Medosa, dentro del permiso de explotación en esta área.

La producción se estima en unos 3.500 barriles diarios de crudo que permitirán unos ingresos del orden de 6.000 millones.

Iniciada la motorización en la pesca, la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (Campsa) preguntó al Pósito si estaría dispuesto a hacerse cargo de la venta de gas-oil (1929).

## GAS-OIL Y GASOLINA PARA LA PESCA

Se consultó con el Pósito de Vinaroz, que ya venía distribuyendo el carburante. Se barajaron dos formas: administrar directamente la venta, para lo que se precisaba de un capital, o delegar la administración en persona de confianza, previo el ingreso en el Pósito de una cantidad por tonelada. Por otra parte, los pescadores armadores podían suministrarse directamente de Campsa.

Al aparecer los vales de gas-oil y gasolina (1932), el Instituto Social de la Marina instó a los Pósitos para que dieran toda clase de facilidades para el ingreso en la asociación a los patronos-armadores, intención que fue muy polémica. Las relaciones entre los pescadores a vela y a motor, especialmente con el arrastre, eran muy tirantes. "Las barcas motoras y los artes de arrastre acabarán por agotar la pesca en nuestras costas", se dijo en una publicación de la época (3). Se produjeron reuniones conjuntas entre el Pósito y la Sociedad de patronos-armadores, intentos para la unificación de las barracas, visitas al Gobierno Civil, actitudes radicalizadas...

Para acercar posiciones hubo de intervenir el inspector costero Joaquín Vidal Gargallo, que con sus explicaciones y buenos oficios allanó dificultades y se dio cumplimiento a la normativa del ISM. Se aprobaron unos artículos adicionales al reglamento del Pósito por los que se establecía una sección de personal pescador y otra de armadores-pescadores y se sentaron las bases para la distribución del beneficio de los vales, destinándolo a la atención de fines sociales, haciendo partícipes al Pósito de origen, en su caso, y a la Federación Regional.

Hubo armadores que quedaron ya en el Pósito. Otros, años después, adscribirían su asociación a la Federación d'Armadors de Pesca de Catalunya. En 1939 funcionaría de nuevo el Pósito, agrupando a todos los pescadores y armadores.

(1) "Llibre de les costums de la insigne ciutat de Tortosa". Rúbrica 17.<sup>a</sup>. Libro IX. "Cofradías y Gremios". José Foguet. Madrid, 1923.

(2) "Rápita", núm. 13, julio 1960.

(3) "La Pesca a Catalunya". E. Roig. Enciclopedia de Catalunya. Ed. Barcino. Barcelona, 1927.

Valencia

### Fernando Huet, presidente del puerto

El Consejo de Ministros del pasado día 8 de febrero aprobó, a propuesta del ministro de Obras Públicas y Urbanismo, el Real Decreto por el que se nombra presidente del Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Valencia a Fernando Huet Fuentes.

Es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y licenciado en Ciencias Económicas. Nació en Málaga el 15 de abril de 1940. Fue ingeniero en el puerto de Huelva, entre febrero de 1964 y diciembre de 1973.

Durante los cuatro años siguientes fue director del grupo de puertos de Guipúzcoa y redactó los planes de ampliación de los puertos de Fuenterrabía, Orio y Guetaria.

En 1978 fue director del puerto de Valencia y jefe del Servicio de Explotación, cargo que desempeñó hasta 1980.



### Jubilación de Mercedes Torné

L. M., Sant Carles de la Rápita

La profesora de Orientación Marítima Mercedes Torné, que venía ejerciendo en esta ciudad desde 1954 en que ocupó la Escuela del Pósito, niñas número uno, ha sido jubilada al llegar a la edad reglamentaria.

Con este motivo se celebró un emotivo acto presidido por el alcalde, José Pedro Geira, y el inspector de la zona, Vicente Morales, con asistencia de antiguos alumnos, Asociación de Padres y profesores.

El alcalde le impuso la medalla del Bicentenario de la Ciudad, los profesores le ofrecieron la moneda de oro del magisterio y los padres y alumnos le hicieron entrega de varios obsequios, con patentes muestras de reconocimiento por una vida dedicada a la enseñanza con plena vocación y dedicación.



Materialmente aprisionados por familiares y amigos.

Los náufragos, rescatados con vida

## Una vía de agua hundió al "Villalobos"

J. E. PEREZ MADRID, Cartagena

Tras siete horas achicando agua, desde las cuatro de la madrugada hasta las once de la mañana del día 2, los seis tripulantes del "Villalobos" se vieron obligados a abandonar el pesquero y alejarse en una balsa, en medio de un fuerte oleaje y un brusco viento del Norte. Una tabla descabezada fue quizá la causa de la primera vía de agua por proa, aunque poco después comenzase otra por popa.

Poco antes de abandonar el "Villalobos", hablaron por radio con el "Hermanos Hernández", de Cartagena. Diez minutos después no tuvieron más remedio que lanzar las primeras llamadas de socorro. Desde aquel momento estuvieron en las proximidades de cabo de Palos.

Cuando la tripulación del "Villalobos" vio que no podía seguir a bordo, abandonó el barco, echando bengalas, viveres, material de salvamento y un radio-baliza en una balsa. Junto a todo lo demás, fue el radio-baliza lo que casi con toda seguridad les salvó la vida.

Desde entonces, las 11 de la mañana, hasta las 2.20 de la madrugada —unas quince horas y media—, los seis tripulantes del pesquero hundido mantuvieron la esperanza, aunque las circunstancias pudiesen todo muy difícil. Durante todo este período, desde la balsa vieron una avioneta, un mercante, al "Everi", y unas potentes luces de otro barco, pero nadie reparó en ellos.

Mientras tanto, el radio-baliza seguía emitiendo señales. Estas fueron captadas, vía satélite, en Francia. Desde allí se avisó a Palma de Mallorca y un avión del SAR salió en busca del origen de dicha señal, consciente de la existencia de naufragos por aquellas aguas. Sobre las 11 de la noche se avistó el avión desde la balsa de los naufragos y éstos comenzaron a tirar bengalas. El avión encendió sus potentes focos y avisó al "Cíclope", un calarredes de la Armada, que buscaba infructuosamente a los naufragos. El avión no cesaba de dar vueltas alrededor de la balsa para tranquilidad de los naufragos, mientras el "Cíclope" se acercaba. Sobre las dos de la madu-

gada llegó el calarredes, que, tras recoger a los naufragos, se dirigió hacia Cartagena.

### ANGUSTIA Y TEMOR EN TIERRA FIRME

La ansiedad y el nerviosismo se cebaron en los habitantes de Aguilas durante todo el día 2 de febrero, ya que la falta de noticias fiables respecto al "Villalobos" agravaba la situación. Se sabía que, tras lanzar llamadas de socorro, se había ido a pique. Pero no se sabía nada sobre los tripulantes.

Se les suponía a la deriva, pero tampoco esto estaba confirmado. La incertidumbre se multiplicaba por el hecho de que no se sabía exactamente quiénes iban en el "Villalobos".

Las noticias falsas comenzaron. Cada varias horas había alguien que aseguraba que los pescadores habían sido encontrados e iban rumbo a Cartagena. Pero a los pocos minutos del comienzo de tales rumores, éstos se desvanecían y llenaban a todos de desasosiego.

Ante esta situación, los pescadores hacían guardia frente a la Ayudantía de Marina, ávidos de cuantos datos llegasen. Mientras tanto, varios pescadores se desplazaron a la Comandancia de Marina de Cartagena para seguir más de cerca el desarrollo de los acontecimientos, que por aquel entonces no se presagiaban muy halagüeños.

## LOS NAUFRAGOS, DE VUELTA A CARTAGENA

Sobre las 10.10 del viernes 3 de febrero llegaba al puerto de Cartagena el calarredes "Ciclope". Todos los que el día anterior eran presa del desasosiego ya se habían enterado del feliz final de la odisea y estaban allí para recibir a los naufragos. Sus caras reflejaban el cansancio de un día crispado y una noche en vela, así como una indecible emoción ante algo que sabían cierto pero no se terminaban de creer.

Hasta que el calarredes no hubo atracado, no se permitió que los naufragos saliesen a la cubierta. Durante estos tenso minutos, todas las cabezas habían buscado inútilmente a los supervivientes. Cuando salieron, un cerrado y unánime aplauso recibió a seis pescadores vestidos con ropas de Marina, sin afeitarse, emocionados desde mucho antes de saltar a tierra y reflejando un gran cansancio.

Las siguientes escenas, con los pescadores ya en tierra, materialmente aprisionados por familiares y amigos, estuvieron cargadas de emoción y calor. Tras agradecer al comandante de Marina las atenciones prestadas durante el salvamento, a ellos en la mar y a sus familiares en tierra, se dirigieron a la Casa del Mar, del Instituto Social de la Marina. Una vez examinados médicamente, desayunaron y tuvieron una rueda de prensa, tras la que volvieron a Aguilas, donde se les esperaba con muchas ganas.

## MUCHOS PROBLEMAS TRAS EL NAUFRAGIO

Durante los minutos de espera del calarredes en el muelle comercial, en más de uno de los presentes se entremezclaba una fuerte sensación de alegría por recuperar a los naufragos y de dolor por la pérdida del barco y por los consiguientes problemas. El "Villalobos" no estaba asegurado y todavía debían cuatro millones por la compra y reparaciones y mejoras realizadas. La incertidumbre era grande, ya que no sabían cómo conseguir cuatro millones para pagar la deuda, y otros quince o veinte más para comprar otro barco.

Pero, por el momento al menos, los Ayuntamientos de la provincia, la Federación de Cofradías y la Comunidad Autónoma han prometido ayudar a estas gentes. Uno de los proyectos de los armadores del "Villalobos", al margen de pagar las deudas, giran en torno al "Villalobos II". Después de todo, ellos tienen ganas de volver a salir.



MORANCHO

Edificio del Consulado del Mar de Palma de Mallorca, actual sede del Gobierno autónomo.

## El Consulado del Mar de Mallorca

EMILIO MORANCHO,  
Palma de Mallorca

Antiguamente, cualquier problema suscitado entre navegantes y mercaderes era solucionado, la mayoría de las veces, con violencia. Cada autoridad aplicaba unas leyes arbitrarias, injustas por demás y siempre vistas con parcialidad; cuando el problema se creaba en el extranjero, el asunto era más grave. Hubo, pues, necesidad de legislar todos los conflictos que surgieran entre mercaderes y navegantes, mediante unas leyes que garantizasen justicia y unos Tribunales que las aplicasen con imparcialidad. Así nacieron los Consulados del Mar.

En el primer tercio del siglo XIV, Jaime III creó en Mallorca el Consulado del Mar, con un Tribunal compuesto por dos cónsules, uno mercader y otro capitán de buque, y unos jurados. Se redactaron unas disposiciones o códigos, recogidas en el "Libro del Consulado del Mar". El contenido de estos libros es una ordenación de lo que hoy llamaríamos Derecho Marítimo.

La recopilación de normas de otros países en este sentido le dio carácter internacional, y de esta manera se daba solución a cada problema y cada uno sabía el trato que se le daría en cualquier puerto del extranjero. La vigencia de las normas del Consulado del Mar de Mallorca duró hasta el año 1800.

Por el año 1403 se crea el Colegio de la Mercadería, cuya finalidad era la administración y conservación del puerto. Está compuesto por unos jurados, que debían establecer impuestos, con la facultad de variarlos o suprimirlos, obteniendo dinero de los mercaderes, de las reparaciones de

buques y de todo comercio que se ejecutara en la ribera de Palma.

Así pues, nació el Consulado del Mar y Colegio de Mercaderías, organismo que actuaba jurídica y comercialmente sobre cuestiones de puerto, comercio y navegación, con unos privilegios especiales al Reino de Mallorca. Estas prerrogativas, crisis portuarias y la escasa eficacia en la administración llevó a Felipe V a restringir extraordinariamente los privilegios del Reino, y a Carlos IV a abolir este organismo, creando el Consulado de Mar y Tierra, que lo regentaba gente hacendada que tuviese 12.000 pesos en fincas o más, comerciantes de mayor y mercaderes que tuviesen igual cantidad de dinero que la empleada en su giro, así como propietarios de embarcaciones que pudieran navegar por aguas de Europa y América, y un capital de no menos de 6.000 pesos. De este modo se evitaron dudas y disputas acerca de prerrogativas y funciones. En 1829 también desaparece este organismo al crearse la Real Junta de Comercio de la Isla de Mallorca.

El edificio en el que actualmente está instalada la sede del Gobierno autónomo es un sutil prototipo de arquitectura renacentista; tiene en su fachada principal una galería con cinco arcadas y columnas esculpidas. El artesonado de ella es bellísimo. En las dependencias de la parte baja estuvo, hasta hace pocas semanas, el Museo Naval, con pinturas, objetos y recuerdos del general Barceló, más conocido por "Es Capitán Antoni".

Frente a la entrada existen dos cañones que no tienen ningún significado histórico, sólo el haberlos sacado del fondo de las aguas durante la ampliación del puerto.

Cullera

## La escollera necesita dragado

Cullera

Los pescadores del puerto de Cullera se quejan de los problemas que les está ocasionando la entrada y salida del puerto fluvial a todas las embarcaciones a consecuencia de la falta de dragado de la escollera, que hace que embarcaciones con gran calado, como es el caso de los barcos de arrastre, hayan tenido que buscar refugio, en su mayoría, en el puerto de Gandía, según noticias publicadas por el diario "Levante".

El malestar generalizado ha cundido como consecuencia del último accidente del barco arrastrero "Nuri Soler", ante la barra de arena que se forma y que impide la normal navegación por ese lugar.

Las autoridades municipales y la Cofradía de Pescadores van a solicitar de la Administración en breve plazo, que se tomen las medidas oportunas y que den comienzo los trabajos de drenaje, en evitación de males mayores, que ya se están produciendo al tener que amarrar parte de la flota local en puerto más seguro, con la consiguiente pérdida de ventas en subasta de la mercancía capturada.

Valencia

## Servicio marítimo a África del Sur

Valencia

La compañía Mediterranean Shipping Geneve ha inaugurado un nuevo servicio de exportación desde el puerto de Valencia para Capetown-Durban y Port Elizabeth.

El nuevo servicio se realizará en contenedores de 20-40, como en convencionales.

Asimismo, aceptará mercancías para puntos interiores con conocimientos de embarque combinados, estando las escalas previstas cada veinte y veinticinco días, y siendo la duración de la travesía de aproximadamente dieciocho días.

Mediterranean Shipping Geneve hace escalas en Valencia desde 1981, con carga procedente de Sudáfrica.

## Ayudas para modernizar la pesca andaluza

Sevilla

El consejero de Agricultura y Pesca, Miguel Manaute, se ha reunido con la interfederativa andaluza de Cofradías de Pescadores para analizar el seguimiento del acuerdo pesquero hispano-marroquí.

De este mismo contexto, Manaute se ha entrevistado con el director gerente del Crédito Social Pesquero, Jerónimo Sánchez Blanco, quien ha informado al consejero de las visitas que está realizando a Huelva y Cádiz para presentar al sector pesquero los planes de ayuda de su organismo sobre construcción, modernización y reconversión de la flota andaluza al amparo del Decreto de 31 de diciembre de 1983.

Estas reuniones tienen como objetivo informar sobre la línea de créditos del Crédito Social Pesquero y tomar el pulso al sector en nuestra comunidad autónoma.

Sánchez Blanco comparte la opinión de la Consejería en cuanto a la necesidad de romper el actual desequilibrio del sector en Andalucía con respecto a otras zonas de España, que se crea como consecuencia de la falta de peticiones de financiación para modernización y reconversión de la flota por parte de los armadores del Sur.

Durante la jornada, el director gerente del Crédito Social Pesquero, junto a Fernando González Vila, director general de Pesca del Gobierno andaluz, mantuvieron diversas reuniones de trabajo con armadores del Puerto de Santa María y Algeciras.

Adra

## Cooperativa de descargadores de pescado

Almería

Los trabajadores empleados en el transporte de cajas de pescado desde los barcos a los camiones de carga del puerto de Adra han decidido constituir una cooperativa que permita regular su faena y mejorar en general sus condiciones laborales.

La cooperativa, cuyos estatutos ya han sido aprobados y de la que forman parte 19 trabajadores, se re-

girá por el convenio de comercio, tratando de garantizar un salario fijo a sus socios durante todo el año, así como sus correspondientes altas en la Seguridad Social.

Almería

## Nuevo comandante de Marina

Almería

Manuel Cerdido Ferrer ha tomado posesión de su nuevo cargo de comandante militar de Marina de Almería.

El señor Cerdido Ferrer, de cincuenta y cinco años, es capitán de Navío y en Artillería y Tiro Naval. Está casado, tiene dos hijos y está en posesión de tres medallas al Mérito Naval con distintivo blanco, Cruz y Placa de San Hermenegildo y la Medalla del Sahara. Pertenece a la 352 Promoción del Cuerpo General de la Armada.

Cádiz

## Más de 800.000 pesetas de multa a cinco pesqueros

Cádiz

Las autoridades marroquíes han impuesto sanciones por más de 800.000 pesetas a cinco pesqueros españoles que fueron apresados en los últimos días y conducidos al puerto de Casablanca.

El pesquero "Maruja Soledad", con base en el Puerto de Santa María, apresado por una patrullera marroquí, ha sido sancionado con multas que totalizan 560.000 pesetas.

El "Maruja Soledad" ha sido acusado no sólo de faenar en aguas prohibidas, sino de "intento de fuga", considerado por los marroquíes con mayor gravedad.

Junto con el citado barco fue apresado otro pesquero con base en el mismo puerto, el "Francisco Molina", multado con 50.000 pesetas.

El "Nuevo Moruno", de la misma base, tendrá que satisfacer una sanción de 170.000 pesetas, ya que la acusación marroquí ha estimado otros delitos accesorios al de faenar dentro de las 12 millas.

# La solución, e cultivos mar

MANUEL MARIA

El sector pesquero tendrá que reconvertirse. Parece ser una necesidad perentoria. Sus problemas afloran por todas partes. De una, las dificultades cada vez mayores para faenar en aguas de distintas latitudes. De otra, el empobrecimiento de los bancos de pesca, esquilados por unas capturas excesivas.

España es un país acostumbrado a un consumo masivo de pescado, que en otros tiempos estuvo sobradamente abastecido por una de las primeras flotas pesqueras del mundo. Pero hoy las cosas son de otra manera. Cada país protege la pesca de sus cercanías y cada vez resulta más difícil obtener licencias para continuar pescando como antes.

La prueba más definitiva de esta crisis es que las capturas han ido disminuyendo hasta llegar en 1982 a 1.300.000 toneladas cuando nuestro mercado absorbe cada año por encima de los dos millones.

Para paliar este déficit no hay más que dos caminos. Importar pescado, cosa que resulta ruinosa para los propios pescadores y para la economía nacional o encontrar más pesca en nuestras propias costas. Esto último, que parece algo fuera de lo corriente —y lo es—, es lo que ya se está haciendo en gran parte del mundo, incluso en España. Y se llama acuicultura.

Hasta ahora nadie comprende cómo el hombre que en la prehistoria supo cambiar la caza por la cabaña para abastecerse de carne, y se dedicó a la agricultura para obtener suficientes frutos de la tierra con que alimentarse, no entendió que podía también cultivar las aguas de los mares obteniendo pescado suficiente sin tener que correr mayores riesgos.

Esta técnica de la acuicultura es relativamente reciente. Apenas si hace un siglo que empezaron a cultivarse los mejillones en bandejas, las

truchas en piscifactorias o las ostras períferas en un medio adecuado. La facilidad con que para los armadores se podía poner en marcha un barco y enviarlo a los mares les impidió pensar que todo podía hacerse de una forma más sencilla.

Sin embargo, los pescadores hubieron de sufrir enormes sacrificios para encontrar el pescado, que por eso nadie se extraña que resulte tan caro. La lejanía del hogar, la muerte en cada tormenta, el frío, la vejez prematura, son el precio que han pagado por algo que podía estar en la puerta de casa.

Por no remontarse demasiado lejos, ahí está el ejemplo de la trucha, que hoy se ha hecho tan popular como el pollo, porque se cria también en granjas. La revolución del sector truchero la cantan clara estos números. De 50.000 kilos producidos en 1965 se ha llegado en 1982 a 14 millones de kilos.

Y a pesar de que la trucha se cultiva en muchos países del mundo, España es sin duda el que mejores resultados obtiene. Mientras en Dinamarca se necesitan dieciocho meses para obtener un ejemplar de 200 gramos, en España esto se consigue en once meses. Y no digamos del "boom" de los mejillones. Galicia es hoy, con sus sistemas de acuicultura del mejillón, el primer productor del mundo.

## EL EJEMPLO DE ITALIA

Un ejemplo puede ser la medida tomada por Italia para luchar contra el progresivo empobrecimiento de la población piscícola del Mediterráneo. Por medio de la ingeniería ecológica, Italia está realizando importantes obras en los mares Adriático y Tirreno que circundan su península, en pro de una acuicultura que incremente su economía a la par que palie el problema del sector pesquero en crisis.

Sanciones de 50.000 pesetas han recaído en los pesqueros "Lisorios", de Punta Umbria (Huelva), y "Barrameda", de Sanlúcar de Barrameda" (Cádiz).

Estos pesqueros aún no han abandonado el puerto marroquí de Casablanca, aunque se espera que lo hagan cuando sus armadores hayan satisfecho las sanciones.

Los pesqueros liberados, el "Alonso Cazorla", de Algeciras (Cádiz), y el "Mar Azul", de Santa Pola (Alicante), tras abonar una sanción mínima de 50.000 pesetas, están de nuevo reintegrados a sus habituales faenas.—Efe.

## El submarino "Narval" rescata un yate

Cádiz

El submarino "Narval", de la Armada Española, rescató al yate británico "Mistic Mood", que se encontraba a la deriva, a unas 65 millas al Sureste de Málaga, con dos tripulantes a bordo, uno de nacionalidad británica y otro alemana.

El hecho ocurrió cuando el "Nar-

# n los inos

Se están montando unas barreras artificiales que contendrán los alevines de peces cerca de la costa con el fin de cultivarlos y poderlos explotar económicamente una vez que lleguen a la edad adulta. Estas barreras están constituidas por una serie de pirámides formadas por cubos de hormigón en torre, situadas unas de otras entre diez y quince metros y entre pirámide y pirámide se cuelgan unas cuerdas similares a las del sistema de bateas que se utilizan en el cultivo del mejillón.

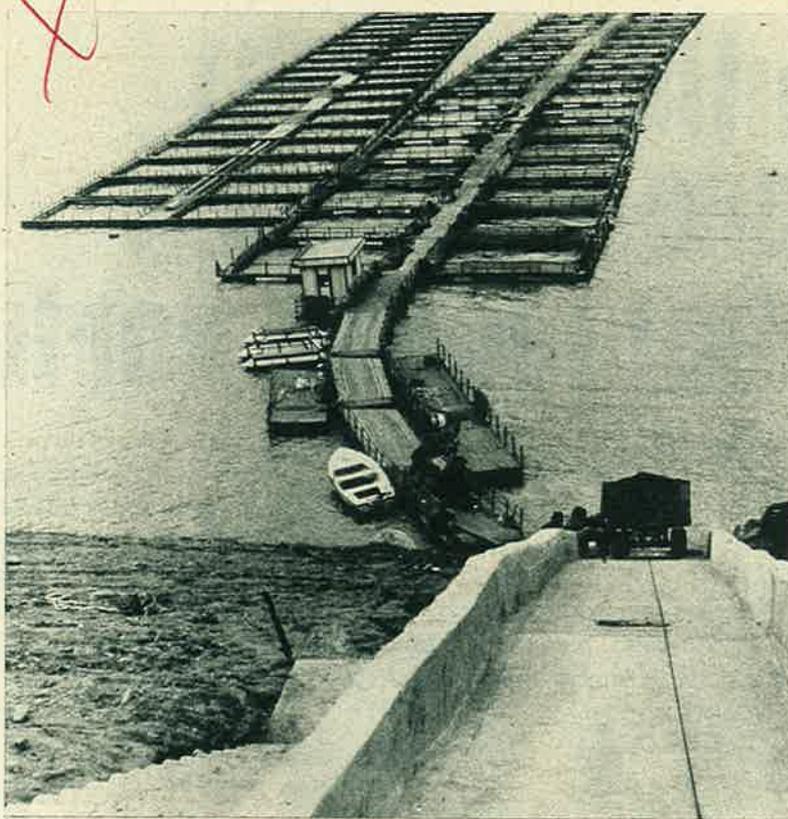
Estas barreras están situadas a dos millas de la costa y forman unos corrales apropiados para la cría de peces, crustáceos y moluscos que se consumirán en su día. Las pirámides de hormigón semejan a las rocas naturales del mar y en ellas se construyen orificios propios para que aniden las especies marinas. De esta forma se constituye un hábitat artificial lo más parecido al propio en que la vida marina se desenvuelve.

## APROVECHAMIENTO MULTIPLE

Estas barreras impedirán la pesca de arrastre en las aguas cercanas a la orilla hasta dos millas y algo más. De otra parte, el aporte de la energía bioquímica de los residuos orgánicos aportados por las zonas urbanas cercanas al mar son aprovechados como alimento de la fauna cultivada.

Ahora se estudia una legislación que ordene el aprovechamiento de estos cultivos marinos. La idea del Gobierno italiano es convertir a los pescadores en paro o en situación de difícil empleo en acuicultores o gestores de estos cultivos marinos. Ellos pueden ejercer la vigilancia y posteriormente la pesca de los individuos adultos de la zona.

A la par que hace más llevadero el oficio de pescador, la acuicultura dará un enfoque más seguro e industrial a la pesca, proporcionando tra-



Piscifactoría aprovechando los recursos naturales.

bajo fijo, con resultados calculables y una renta más igualada. Harán falta, no obstante, tiempo y trabajo para llevar a buen puerto esta nueva fórmula italiana de acuicultura.

## LA SITUACION EN VALENCIA

En Valencia se pasa por momentos importantes en la transformación de antiguas zonas pesqueras de costa en factorías de cultivo acuícola. Se está experimentando una transformación de los marjales (zonas húmedas y fáciles de inundar por el mar) en campo de engorde para las anguilas, el tradicional pescado de la Albufera.

Existen algunos intentos particulares, muy concretamente el llevado a cabo por el ingeniero de Montes José Andrés Torrent, que cree en la posibilidad de una explotación a gran escala del mercado de la anguila.

Este ingeniero quiere demostrar que puede hacerse en Valencia lo que hasta ahora se realiza en Taiwan.

Porque actualmente las anguilas de la Albufera se mandan a Taiwan, donde son engordadas en piscifactorías y luego son importadas otra vez a Valencia para su consumo. Y en este empeño piensan emplearse 300 hanegadas de marjal situadas en una finca de Gandía, que fueron preparadas anteriormente para la siembra de frutales.

La cantidad de posibilidades es casi infinita. Existe la acuicultura del mejillón, de la trucha, del langostino, de la langosta. Y pueden existir muchas más. Todo es cuestión de imaginación, de espíritu de empresa y de echarle coraje a la cosa. O nos dedicamos en serio a una acuicultura eficaz o nos quedamos sin pescado. Así que a escoger.—Servicios especiales Efe.

val", que se dirigía a una determinada zona del Mediterráneo para realizar ejercicios con helicópteros, avistó al "Mistic Mood" a merced de las olas por sufrir una avería en su sistema de gobierno.

El submarino lanzó un cable al yate, al tiempo que la Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho disponía que el patrullero-cañonero "Cándido Pérez" saliera al encuentro del "Narval" y del "Mistic Mood".

Efectuado el encuentro a las 23.30, el "Cándido Pérez" se hizo cargo del remolque del yate y de sus tripulantes y arribó al puerto de

Ceuta hacia las 3.30 de la madrugada.—Efe.

## Naufraga el "Islas Columbretes"

Cádiz

El mercante español "Islas Columbretes" naufragó en la zona de Punta Leona, a dos millas al Sur de Ceuta, el pasado día 30 de enero.

Los ocho hombres de su tripulación fueron rescatados por el patrullero-cañonero de la Armada Española "Cándido Pérez".

Hacia las seis y media de la mañana, según informó la Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho, el centro Diana de comunicaciones radio-marítimas recibió el aviso del naufragio y poco después zarpó de Ceuta el "Cándido Pérez" hacia el lugar del suceso.

El mercante "Islas Columbretes" se encontraba varado en las rocas de Punta Leona y sin posibilidades de rescate inmediato, por lo que sus tripulantes, hacia las 11.30 de la mañana, decidieron abandonarlo y pasar a bordo del "Cándido Pérez".

El patrullero de la Armada Española llegó esta tarde a Cádiz, donde

los naufragos desembarcaron sin novedad.

Se da la circunstancia de que este mismo patrullero había participado horas antes en el salvamento de un yate británico, que fue localizado y remolcado en un principio por el submarino español "Narval".—Efe.

Tenerife

## Visita del ministro de la Marina Mercante de la URSS

Santa Cruz de Tenerife

Con el aumento de la cooperación hispano-soviética y del tráfico de la flota pesquera de la URSS está previsto un aumento en las compras de suministros en Canarias.

El ministro soviético de la Marina Mercante, Timofiev Guzhenko, visitó el 1 de enero el Cabildo Insular de Tenerife y, tras la firma en el Libro de Honor, concedió una improvisada rueda de prensa en la que destacó que la situación geográfica y el servicio que Tenerife da a la flota soviética es "muy aceptable".

Estas relaciones, normales entre dos países marítimos, se basan en la igualdad y el beneficio mutuo, "han madurado y tienden hacia el desarrollo", dijo.

Guzhenko añadió que uno de los temas de su visita a España "se centra en el cambio de impresiones y marca las vías de la ampliación del volumen de trabajo".

Entre los temas tratados por el ministro soviético y Enrique Barón está "La mejora de la rentabilidad" por los servicios que se prestan en Canarias a cambio de la presencia de su flota pesquera.

El eventual establecimiento de una línea marítima o aérea entre los dos países está, en su opinión, "condicionado por el volumen del comercio bilateral".

Posteriormente, acompañado por el presidente del Cabildo Insular, José Segura, el ministro soviético y acompañantes, entre quienes se encuentra el embajador de su país en España, Yuri Dubinin, y el director general de la Marina Mercante española, Fernando Salvador, se trasladaron al puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde tomaron contacto con autoridades portuarias y pesqueras.

Más tarde, el ministro y su comitiva tomaron el "jet foil" para trasladarse a Las Palmas de Gran Canaria.—Efe.

# Política de UGT sobre puertos y trabajadores portuarios

La Federación de Transportes de UGT, que agrupa a los trabajadores de pesca, Marina Mercante y puertos, entre otros sectores, aprobó en su III Congreso la política que defenderá este sindicato en los próximos tres años. En el anterior número ofrecimos las resoluciones que se refieren a Marina Mercante, y en el presente incluimos las adoptadas sobre juntas de puertos, puertos autónomos y Organización de Trabajadores Portuarios. En el referido Congreso, la Federación de Transportes de UGT hizo un especial esfuerzo por diseñar una política sectorial adecuada a las características de la actual situación de crisis, que permite, sin embargo, mejorar la situación laboral y social del trabajador, a la vez que supone una potenciación de estos sectores fundamentales en la economía del país.

## Juntas de puertos y puertos autónomos

### POLITICA ECONOMICA

El puerto tiene una incidencia muy fuerte en la economía, tanto provincial como interprovincial, por lo que es necesario ajustar al máximo las tarifas.

- G-1: Entrada y estancia.
- G-2: Atraque.
- G-3: Embarque y desembarque.
- G-4: Pesca.
- G-5: Embarcaciones deportivas.

- E-1: Equipo.
- E-2: Superficie.
- E-3: Suministros.
- E-5: Servicios diversos.
- E-6: Servicios eventuales y cánones por concesiones.

Hoy, en los puertos, tanto su activo como su pasivo, están subvalorados por los usuarios del puerto, que se convierten en "abusarios" del mismo. Creo que UGT tiene que hacer presión en los órganos correspondientes para la actualización de:

- Programas de conciertos con las empresas navieras.
- Valoración de los edificios arrendados.
- Valoración de muelles por calados al coste real.
- Actualización de tarifas.
- Ajuste en los cánones por concesiones administrativas y control de tarifas, cuando dicha empresa concesionaria presta servicios a terceros.

— **TARIFAS EMPRESARIALES MAXIMAS:** Es importante controlar la aplicación de estas tarifas, pues incide de manera determinante en los costes que tenga que asumir el consumidor (en otro apartado trataré los servicios complementarios).

### EL PUERTO COMO SERVICIO PUBLICO

Las tarifas que más incidencia tienen en la mercancía a descargar son la G-1 y G-3, por lo que los puertos tienen que ir a un sistema de trabajo (turnos continuados) donde el buque esté el menor tiempo posible en el puerto, por lo que habría que recomponer la incidencia de la tarifa G-1 y potenciar la productividad en la tarifa G-3 con una eficiente planificación, tanto de maquinaria como de personal.

### POLITICA GENERAL

Autonomía para todos los puertos de interés general que por su volumen de tráfico, importancia, presupuestos, incidencia provincial e interprovincial necesiten adaptarse al funcionamiento de una empresa mercantil. Que los órganos de gestión sean uniformes en beneficio del puerto y que ese potencial se traduzca en los siguientes puntos:

— Agilidad administrativa (ordenadores, procesadores de datos, etcétera).

— Agilización de obras y proyectos, con decisiones en el propio puerto.

— Financiación con dinero a más bajos costes (créditos internacionales, Banco Mundial, etc.).

— Marco de relaciones puerto-región y radio de influencia.

— Potenciación de empresas que redunden en beneficio del puerto.

— Integración del sector de puertos en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

### GESTION DEL PUERTO (estatal, municipal, mixto)

Los puertos deben ser gestionados por el Estado o en sistema mixto con el municipio.

Dado el actual contexto, no cabe duda que los puertos tienen a una estructura mixta por medio de concesiones administrativas, pero creo que debiéramos tener en cuenta los siguientes puntos:

1. La irrenunciable posesión por el Estado de todas las infraestructuras.

2. En caso de concesiones:  
a) Que dichas concesiones administrativas en régimen privado no sirvan para suministrar a otras empresas públicas.

b) Que dicha concesión no asuma tráficos que genera el propio puerto.

c) Que construyan sus propios muelles e instalaciones.

d) Que recojan cláusulas rápidas de incorporación de dicha concesión al puerto.

### COORDINACION PORTUARIA

Urge el estudio de la concentración de tráfico en los puertos y su radio de influencia para una mejor distribución y que no resulte más costosa la mercancía por traslados complementarios, lo que nos lleva a coordinar las estaciones TIR con ferrocarril y carretera, y, cómo no, el hacer uso de los buques de cabotaje.

### INFRAESTRUCTURAS

Urge en la política general planificar los puertos en dos partes, los superpuertos con caladas de más de 19 metros para adaptarse a buques de 150.000 a 250.000 TRB y que necesariamente se repartirán en las tres fachadas marítimas, que a su vez tendrán gran capacidad de depósito e instalaciones complementarias. Con los otros puertos se llevará una política más ajustada, mejorando más las estructuras de servicios de descarga y servicios complementarios, por lo que será interesante (cara al futuro) instalar grandes frigoríficos para pescado congelado y otras mercancías.

### POLITICA LEGISLATIVA

Urge desarrollar una política a corto plazo que recoja las siguientes medidas:

- Modificación del régimen financiero de los puertos.
- Modificación de la Ley de Juntas y Puertos Autónomos.
- Modificación de Estatutos de autonomía.



- Modificación del Reglamento de Puertos Autónomos.
- Creación del libro de Coordinación Legislativa y Estructural en los Puertos.
- Adecuación de la Ley de Puertos de 1928.

### SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

**AMARRADORES:** Es un colectivo que en la mayoría de los casos depende de los prácticos, también de las casas consignatarias, y en menor medida están constituidos en cooperativas o dependen de OTP.

Entiendo que este colectivo se debe integrar en los puertos autónomos o Juntas de puertos como un servicio más.

**PRACTICOS:** Dependen jurídicamente de las Comandancias de Marina y deben pasar a depender de la dirección de puerto y regular su funcionamiento, tendente a:

- No recargar el costo del servicio por peticiones abusivas de remolcadores.
- Reglamento de funcionamiento: negociar su reforma, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958.
- Incompatibilidad de estar en sociedades que se relacionen directamente con la labor a desarrollar.

**REMOLCADORES:** Constituidos, en su mayor parte, por sociedades anónimas, deberán ir a sociedades mixtas con el puerto autónomo o las Juntas de puertos.

— Prohibición "absoluta" de que los prácticos formen parte de dichas sociedades, como en la actualidad está ocurriendo.

**ADUANAS:** Deben de funcionar en muchos puertos las veinticuatro horas y una mayor lucha y control de la mercancía, en especial el tráfico de contenedores.

**SANIDAD:** En los puertos la sanidad oficial está obsoleta y no reúne las condiciones para controlar epidemias, etc.

**ZONAS FRANCAS:** Se deberá regular su asentamiento, a ser posible, fuera del terreno de explotación dedicado al puerto.

### LOS PUERTOS Y SU SEGURIDAD

El asentamiento en los puertos y descarga de petróleos, butano, mercancías peligrosas, minerales y un largo etcétera, hace que el

puerto esté convertido en un polvorín, que hoy día no se podría dominar con las medidas que reúnen los puertos en materia de seguridad; por consiguiente, se deben de crear:

- Red de agua a presión en todos los muelles.
- Oficina permanente de seguridad.
- Zonas de refugio para casos de explosiones.
- Alejamiento de las mercancías peligrosas y descarga de líquidos peligrosos de los muelles comerciales, donde el factor humano es importante.

### PROCESOS DE FUSION DE PUERTOS

Para agilizar la gestión portuaria cabe también unificar puertos

## Organización de trabajadores portuarios

Las Administraciones anteriores han dado excesivas facilidades a las empresas privadas en los puertos, con la consiguiente dejación de obligaciones por parte de las instituciones públicas, lo que ha provocado una caída de empleo en el sector.

La permisividad por otra parte de los trabajos en el recinto portuario lleva a una economía sumergida con lo que productores de otros sectores o del mismo recinto efectúan trabajos sin control laboral ni empresarial.

o zonas que puedan programar una política centralizada y que este conjunto sirva para generar beneficios y, lo que es más importante, evitar la duplicidad de gestiones administrativas.

### POLITICA SINDICAL

— Presencia institucional de los sindicatos con participación en los órganos de dirección en el puerto en función de la representatividad sindical.

1. Convenio único para todo el personal, funcionario y laboral.
2. Jornada laboral de treinta y cinco horas semanales.
3. Equiparación salarial con los colectivos que operan en el puerto.
4. Jubilación a los sesenta años.

Las medidas que proponemos:

- Derogación del Decreto 2.302/80 en el que se declara a la OTP como "oficina especial de desempleo". Sentencias de los tribunales posteriores han reconocido su vinculación jurídico-laboral.
- Reestructuración de la OTP en un organismo autónomo dependiente del Estado de carácter administrativo. Este organismo deberá tener una estructura central y otra territorial de provincia.

5. Creación de delegados de seguridad.

6. Eliminación de las trabas legislativas para que todo personal del puerto pueda aspirar a plazas que requieren titulación.

7. Mantenimiento del personal en el convenio colectivo que ha sido traspasado a las comunidades autónomas.

8. Estudio y composición de plantillas, eliminando las contrata y suprimiendo las concesiones administrativas.

9. Clasificación de las plantillas.

10. Representación sindical en la Junta de Gobierno del Montepío.

11. Relevo de la dirección de los puertos de interés general y con autosuficiencia administrativa de los actuales por economistas o gerentes de empresa.

Su gestión y control se hará a través de un órgano tripartito con participación de representantes de la administración, sindicales y asociaciones empresariales.

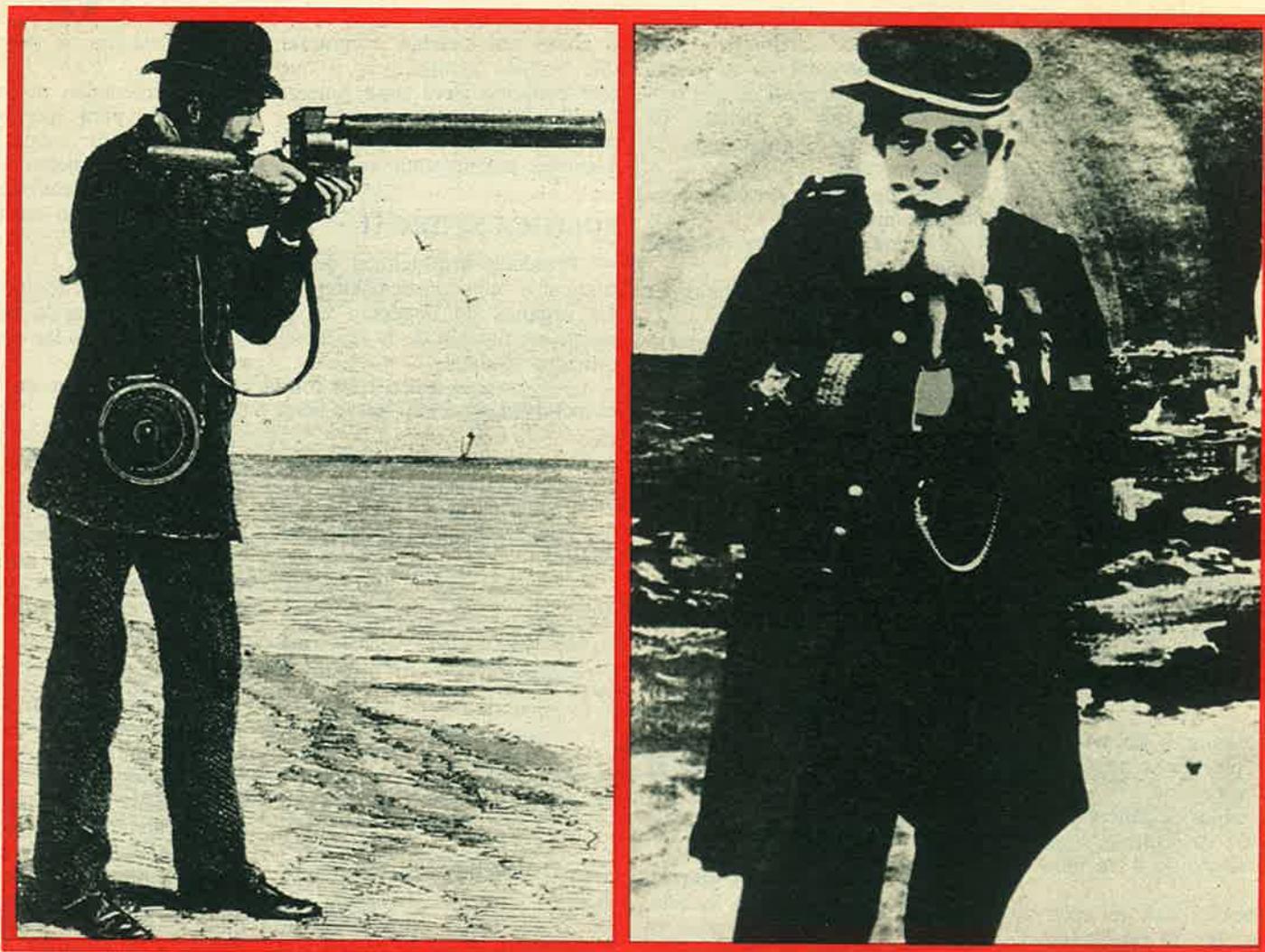
— Negociación de un convenio marco estatal de mínimos que recoja todo el ámbito del trabajo de OTP y suprima la ordenanza, en donde se recogerá un salario mínimo garantizado mensual, tendiendo a la igualdad de percepciones en todos los puertos dentro de las mismas categorías profesionales.

— Cierre de los censos de eventuales con acceso prioritario de censo.

— Rejuvenecimiento del censo actual con un sistema de jubilaciones anticipadas.

— Control sindical de la medicina en la empresa.





En este dibujo sobre fondo marino se observa al fisiólogo Marey con su fusil fotográfico (1882), que al apretar el gatillo disparaba un mecanismo de relojería que permitía impresionar sobre la placa doce vistas sucesivas, con una exposición de 1/720 de segundo. A la derecha, Georges Méliès (1861-1938), ilusionista teatral que fue el creador de la realización y el padre del trucaje cinematográfico. Escena de "La conquista del Polo" (1912).

# UN SIGLO DE IMAGEN MARINERA

J. M. MASIP SEGARRA

**Con cien años de cine en nuestra mirada y toda la vida cara a la mar, resultaría estúpido explicar a los lectores de esta revista qué es la imagen en movimiento o cuál es el mundo del marinero. Otra cosa sería adentrarse en la relación entre el cine y la mar o, mejor, entre la comunicación visual o lo marítimo. Y en ello estamos.**

¿Qué interés puede tener para el pescador, el marino o el portuario un conocimiento profundo de esta relación? Creemos que existen muchas razones que pueden convertir esta sección en sumamente atractiva.

La mar, integrada fundamentalmente por un principio inmediato que es el agua, se encuentra "custodiada" por el aire —otro de los elementos— y siempre captada bien desde la tierra real, bien desde esa tierra simbólica que es el barco, el propio hombre o la misma cámara; si a ello añadimos el fuego ocasional a bordo, nos encontramos con la conjunción de los cuatro elementos en la pantalla, vividos, además, en movimiento y con la ilusión óptica derivada de la proyección cinematográfica.

Por otra parte, la soledad, la dificultad de la relación interpersonal, aislamiento extremo, sensibilidad, imaginación e incompreensión externa que desprenden el trabajo en la mar, son un acicate para el estudio visual de lo marino.

La mar, como el fuego, despierta sentimientos profundos y de diverso significado, tanto para el inmerso en

esa aventura diaria como para quien la contempla desde fuera; hay, pues, que acercarse mutuamente lo terrestre y lo marítimo, para enriquecer la sensibilidad.

También es verdad que aunque el cine ha utilizado en numerosas ocasiones la mar como pretexto o contexto, raras veces se ha acercado a ella para fotografiarla como sujeto propio. Todo estudio, por tanto, de esta relación cine-mar deberá intentar mejorar el entendimiento de lo que es la mar y el hombre que se introduce en su impresionante fuerza. Si a ello añadimos la escasez de bibliografía específica, encontramos sumamente gratificante esta aportación, por humilde —como es el caso— que ella sea.

Finalmente, qué duda cabe de que el avance vertiginoso de las comunicaciones radio-eléctricas y del video acercan al hombre de la mar la magia del cine. Resulta oportuno, por ello, el análisis de la imagen histórica y presente, relativa a este mundo intrínsecamente inestable y caprichosamente interpretado, desde fuera, por los demás.

¿Qué pretende sustancialmente es-



"Visita a las sirenas", de Méliès. Fue su primera película (en realidad, cortometraje) típicamente fantástica. Escena de la misma.

ta serie que ahora iniciamos? Pues, en primer lugar, ser abierta, es decir, recibir la colaboración de los lectores a través de las Cartas al Director. Quien esto escribe es consciente de sus limitaciones y del valor de la dialéctica como productora de beneficiosa síntesis.

Dicho esto, la historia de este siglo de imagen se analizará con lo marino como sujeto y objeto. Trataremos de seguir la cronología de las principales etapas generales y no descuidaremos su relación temporal con los acontecimientos socio-políticos, culturales y científicos más importantes.

Al tiempo, y digo esto porque, en aras a una mayor elasticidad y amabilidad de la sección, intentaremos huir de cualquier rigidez sistemática, se profundizará en los diferentes géneros y subgéneros con fondo o forma marina. A título de muestrario, no preferencial recordamos, en cine social, "Redes" (Strand/Zinnemann/Gómez Muriel, 1934-36); psicológico, "A pleno sol" (Clement, 1960); de dibujos animados, "Popeye" (Fleischer, 1930-47); político, "Acorazado Potemkin" (Eisenstein, 1925); cine-isla,

"Robinson Crusoe" (Andrievsky, 1946); documental, "Marinos de Kronhtadt" (Dzigan, 1936); portuario, "La ley del silencio" (Kazan, 1954); noticiario, "La coronación de un Zar de Moscú" (Doublie/Lumière, 1896); pesquero, "Revolución de los pescadores" (Piscator, 1934); simbólico, "Muerte en Venecia" (Visconti, 1971); histórico, "Explosión del Maine en el puerto de La Habana" (Méliès, 1898); comedia, "El indiscreto en los baños de mar" (Méliès, 1897); catastrófico, "La aventura del Poseidón" (Neame, 1972); ciencia-ficción, "Tiburón" (Spielberg, 1975); bélico, "La batalla del Río de la Plata" (Pouwelle, 1956); religioso, "Los Diez Mandamientos" (De Mille, 1956); exótico, "Moana" (Flaherty, 1923-25); cine del mar como elemento a batir, "Zuiderzee" (Ivens, 1933); de astilleros, "Shipyard" (Rotha, 1935), y otra enorme cantidad de variaciones que, en su momento, iremos contemplando. Es palpable, ya sin duda, el enorme contenido de lo propuesto y eso es algo que nos llena de inquietud e ilusión.

Seguiremos la trayectoria de los distintos festivales, muestras, sema-

nas de cine que tengan incidencia marinera y, sobre todo, aquellas actividades que, como la Mostra Cinema Mediterrani, de Valencia, o la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar, de Cartagena, tengan una proyección temática y cultural, acorde con esta sección.

También mantendremos entrevistas con especialistas, siempre tratando de profundizar en su misión sobre la imagen y la mar.

Procuraremos analizar las películas y documentales que tanto el cine como la televisión pongan a nuestro alcance en el momento presente, haciendo hincapié, además, en el mercado disponible del video.

Se intentará documentar la sección con la correspondiente orientación sobre las fuentes bibliográficas y hemerográficas, a fin de que el lector aficionado tenga ocasión de aumentar sus conocimientos.

En este sentido parecería recomendable que, dado que los barcos se van surtiendo de aparatos de televisión y video, sus bibliotecas se enriquezcan con este tipo de manuales en beneficio de la tripulación.

Como despedida, la intención de

que esta serie tenga periodicidad mensual, propósito que sólo de fuerza mayor del autor o de la dirección de la Hoja del Mar podrán trincar. También indicar que las escenas que aparezcan fotografiadas siempre vivirán con sabor a mar.

## PUBLICACIONES Y COMUNICACION

### 1. BIBLIOGRAFIA.

1.1 LIBROS DE CINE.  
I. N. L. E. 1983.

1.2. DE INTRODUCCION.

1.2.1. García Escudero, José M.<sup>a</sup>. "Vamos a hablar de cine". Barcelona. Salvat-Alianza, 1970.

1.3. DE CONSULTA.

1.3.1. "Enciclopedia séptimo arte". Barcelona. Salvat, 1978-81.

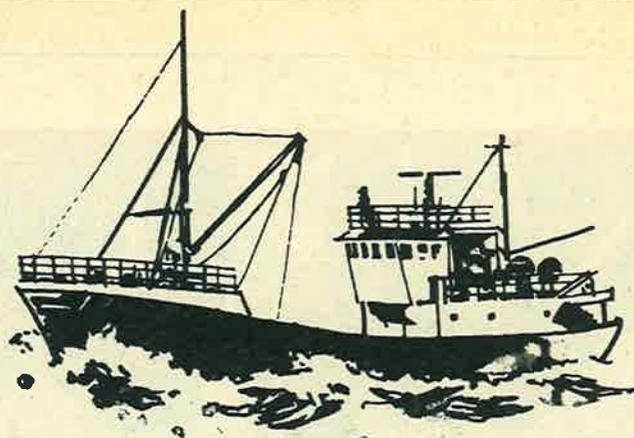
1.4. DE HISTORIA.

1.4.1. Gubern Bernárd, Romano. "Cien años de cine". Bruguera, 1983.

1.4.2. Ceram, C. W. "Arqueología del cine". Destino, 1965.

1.5. DE GENEROS.

1.5.1. Hueso Mortón, A. Luis.



**NAVEGUE SIN GUIÑADAS,  
AHORRE COMBUSTIBLE  
INSTALANDO UN PILOTO AUTOMATICO**

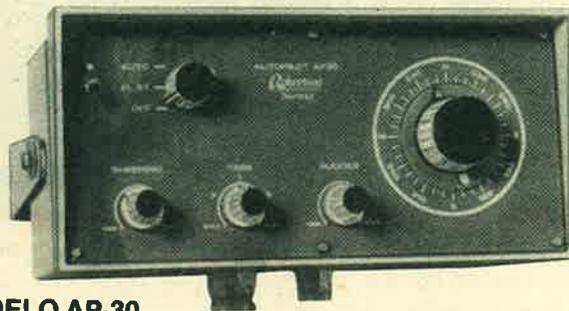
**Robertson**

Más de 30.000 pilotos instalados en el mundo en buques de todo tipo de tonelaje, de ellos más de 1.000 en buques españoles.

La contrastada calidad de los autopilotos ROBERTSON, unida a nuestra reconocida experiencia técnica, garantizan su fiabilidad, rendimiento... y muchas millas.



**MODELO AP-9  
CON REPETIDOR DIGITAL  
DE RUMBO**



**MODELO AP-30**



**MODELO AP-100  
CON REPETIDOR DIGITAL  
DE RUMBO**



**NAUTICAL**

**luis arbulu, s.l.**

Sistemas y equipos de ayuda a la navegación, detección de pesca y automatización naval.

OFICINAS EN:

**MADRID-16**  
Fernán Núñez, 3  
Tels.: 457 05 42 - 457 05 79  
Télex: 46916 SAIL-E

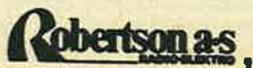
**LAS PALMAS DE G.C.**  
Presidente Alvear, 49  
Tels.: 26 18 24 - 26 84 16  
Télex: 95371 SAIL-E

**VIGO**  
Pablo Morillo, 4  
Tels.: 22 62 01 - 22 62 02  
Télex: 83237 SAIL-E

**BILBAO-9**  
Alameda Recalde, 27  
Tels.: 424 55 07 - 08  
Télex: 32590

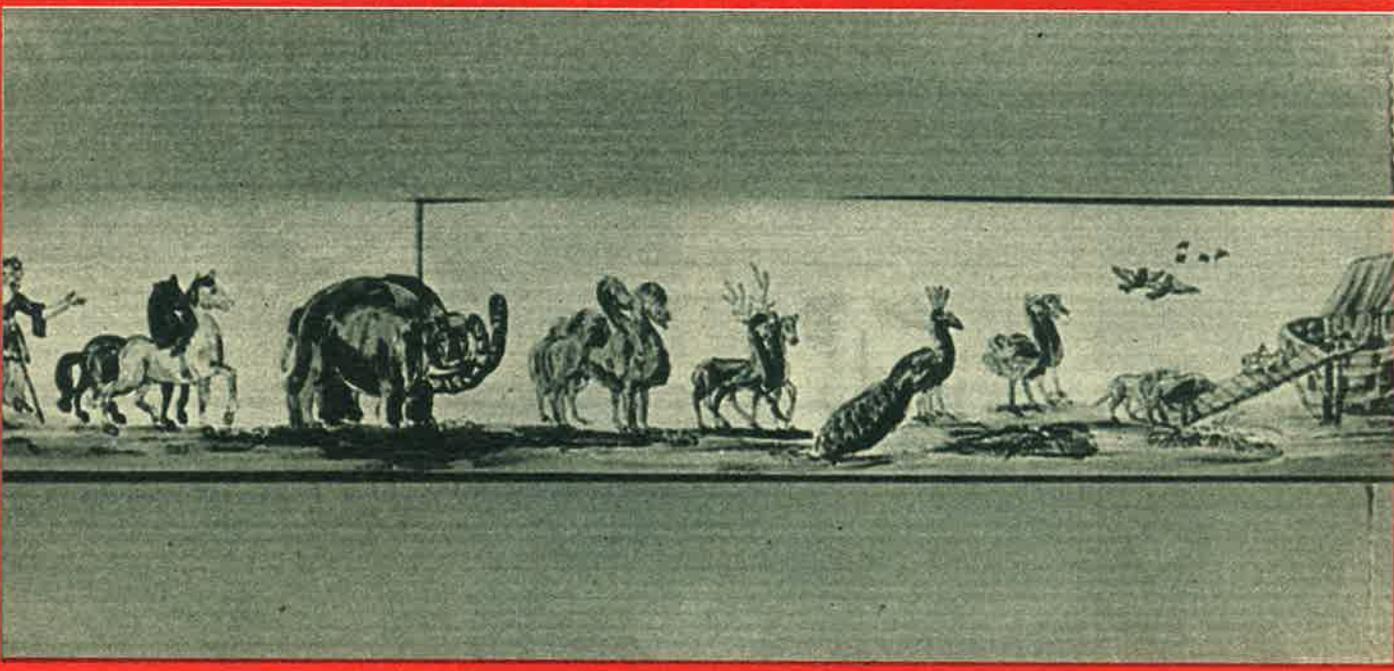
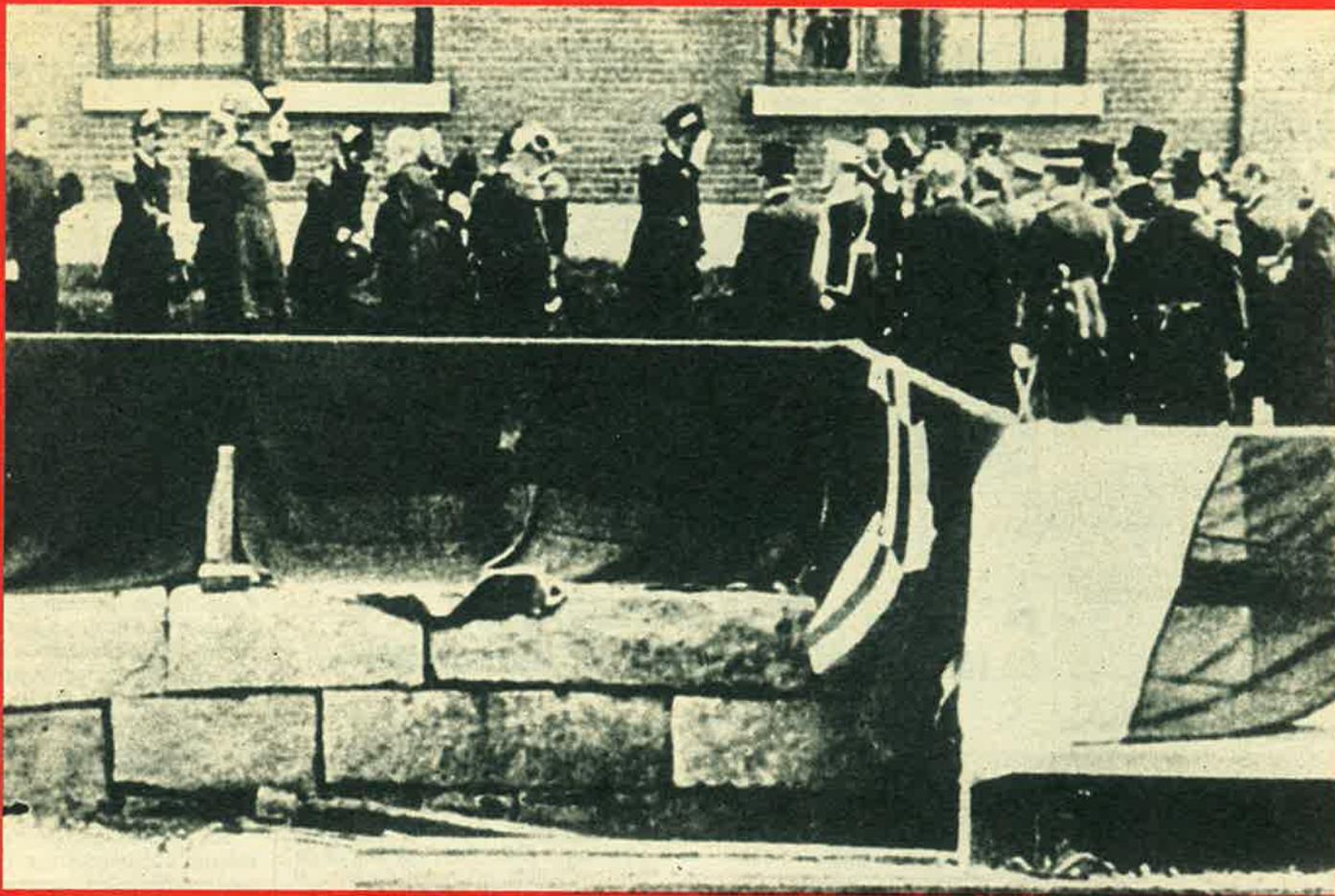
**ALICANTE**  
Muelle de Poniente, s/n  
Edificio Lonja del Pescado  
Tel.: 22 44 68

**DISTRIBUIDORES Y SERVICIO TECNICO EN TODOS LOS PUERTOS ESPAÑOLES**



Selen T. Lyngso





Película de Edison (el almirante Dewey desembarcando en Gibraltar) que en la primera década de este siglo supone el inicio de los noticiarios o "actualidades". A mediados del siglo XIX (grabado inferior), el auge del lamposcopio fomenta el uso de placas de vidrio con imágenes pintadas a mano y que, desplazadas lentamente a través de esta modalidad de linterna mágica, dan lugar a sensaciones de movimiento panorámico. Aquí observamos una placa sobre el Arca de Noé.

## UN SIGLO DE IMAGEN MARINERA

"Géneros cinematográficos". Mensajero, 1983.

### 2. REVISTAS.

- 2.1. "Cartelera Turia" (semanal). Milagros, 7, 1.º-2.ª. Valencia-3.  
2.2. "Casablanca" (mensual). Joaquín Costa, 14. Madrid-6.

2.3. "Fotogramas" (mensual). Ramblas, 130. Barcelona-2.

### 3. SOBRE CINE Y MAR.

- 3.1. Delgado, Juan Fabián: "Cine y mar, una aproximación". Cádiz. Instituto Social de la Marina, 1975.

3.2. Martínez Morcillo, Luis: "La mar en el cine". Hoja del Mar, números 66-73. 1971.

### 4. RADIO.

- 4.1. "Polvo de estrellas". José Luis Garci y Carlos Pumares. Antena 3 FM. 1.15 madrugada.

### 5. PRENSA.

5.1. "El País". Críticas de Diego Galán, Angel S. Harguindey y Angel Fernández Santos.

Las fotografías que figuran en estas páginas han sido extraídas del libro "Arqueología del cine", de C. W. Ceram. Destino, 1965.

## Javier Coromina, Premio de Novela Café Gijón

E. M., Palma de Mallorca

Hace pocos días fue editada la novela "Los hermanitos de las marginadas físicas", perteneciente al I Premio de Novela Corta Café Gijón, de Gijón, cuyo autor es Javier Coromina Doisy, afincado en Palma de Mallorca desde 1967, en donde es actualmente jefe provincial de Tráfico de Baleares.

Nace en Calatayud (Zaragoza) en 1937, licenciándose en Derecho por la Universidad de Zaragoza. Continúa sus estudios de Derecho en la Université Populaire de Lausana, y en la Faculté Internacionale de Droit Comparé, de París. Más tarde obtiene una beca de la OCEDE, y realiza un estudio sobre prevención de accidentes de circulación, en Francia.

"Los hermanitos de las marginadas físicas" es un disparate bien tratado y no tan absurdo como se pretende, reflejando el manido formulismo burocrático de la Administración, el enchufismo y la postura de la Iglesia, desentendiéndose con diplomacia del problema que plantea el protagonista, que tiene la peregrina idea de legalizar una asociación de "hermanitos" que satisfagan, a mujeres con taras y defectos físicos, sus naturales apetitos sexuales.

Aunque este libro es el primer publicado, Javier Coromina ha publicado cuentos y artículos de artesanía en revistas especializadas. Ha sido finalista en diversos premios literarios juveniles, y recientemente obtuvo el primer premio de cuentos Ciudad de Novelda, con el cuento "El mejor ejecutivo". Tiene escritas, además, dos novelas largas.



El Rey don Juan Carlos embarca en el "Bribón IV" para participar en la regata que se celebró en aguas de Barcelona. EFE

## El "Sirius", de la Armada, gana el Trofeo Salón Náutico de Barcelona

Palma de Mallorca

Tuvo lugar en Palma el Trofeo Salón Náutico, organizado por el Club Náutico de Barcelona. Las pruebas celebradas fueron dos triángulos olímpicos, en aguas cercanas al puerto, compitiendo los barcos distribuidos en dos grupos; el primero formado por las clases I, II, III, y el segundo, por las clases IV, V y VI.

La primera regata se desarrolló con viento flojo del W., rolando posteriormente a SW. En el grupo 1.º, "Sirius-II", de la Armada, patroneado por Juan Carlos Rodríguez-Toubes, tomó el primer puesto en tiempo real durante toda la regata hasta finalizar primero. En segunda posición entró "Bribón IV", con S. M. el Rey a bordo.

En el segundo grupo, el "Sirius", de la Armada, patroneado por Marcial

Sánchez-Barcáiztegui, logró el primer puesto, seguido por el "Blaus", que logró la segunda posición.

La segunda regata se desarrolló con viento SW., fuerza 4-5 y en la línea de salida tuvo que retirarse el "Sirius II" por rotura del stay, ganando el "Bribón IV" esta regata.

El segundo grupo tuvo como claro vencedor al "Sirius", de la Armada, que así ganaba la clasificación general.

La clasificación final fue la siguiente: Grupo I. 1.º, "Bribón IV"; 2.º, "Sirius II"; 3.º, "Yena"; 4.º, "Anquins". Grupo II. 1.º, "Sirius"; 2.º, "Blaus".

En las instalaciones del Salón Náutico y presidido por el delegado de Deportes, Ramón Cuyás, se procedió a la entrega de trofeos.



**Ciclismo subacuático.** El record del mundo de ciclismo subacuático ha sido batido por un grupo de jóvenes suecos en una piscina de Estocolmo, fijándolo en 155 horas. En la fotografía, Ake Larsson, uno de los miembros del equipo, pedalea en el fondo de la piscina durante la prueba, que tuvo lugar el 18 de febrero.

## Gorostegui y Doreste, Mejores Deportistas Náuticos de 1983

LL. M. C., Barcelona

Tuvo lugar en una discoteca de la Ciudad Condal, la elección del Mejor Deportista Náutico de 1983, a cuyo premio concurrían representantes de vela, motonáutica, remo, salvamento y socorrista, esquí náutico y actividades subacuáticas. Los deportistas candidatos a la nominación habían sido propuestos al Jurado por sus respectivas federaciones nacionales.

El Jurado estuvo compuesto por periodistas especializados en temas relacionados con el mar, que con dos votaciones sucesivas adjudicaron los diferentes puestos.

Sin grandes problemas el Jurado designó a Gorostegui y Doreste como los Mejores Deportistas Náuticos de 1983, ya que el título del mundo de la clase star conseguido por éstos el pasado verano en aguas de California, era más que suficiente para que, de nuevo, y por segundo año consecutivo, se adjudicaran el trofeo.

En segunda posición quedó clasificado el remero del Club Náutico de Bañolas, José Miguel Roji, y tercero sería el piloto de offshore José María Ferré.

El acto de entrega de premios estuvo presidido por el director de Deportes de la Generalitat de Catalunya, José Luis Vilaseca, acompañado del concejal de Deportes del Ayuntamiento de Barcelona, Enric Truñó.

Acudieron a la cita numerosos deportistas, que se desarrollaron en un ambiente cordial y divertido, terminándose la fiesta a altas horas de la noche.

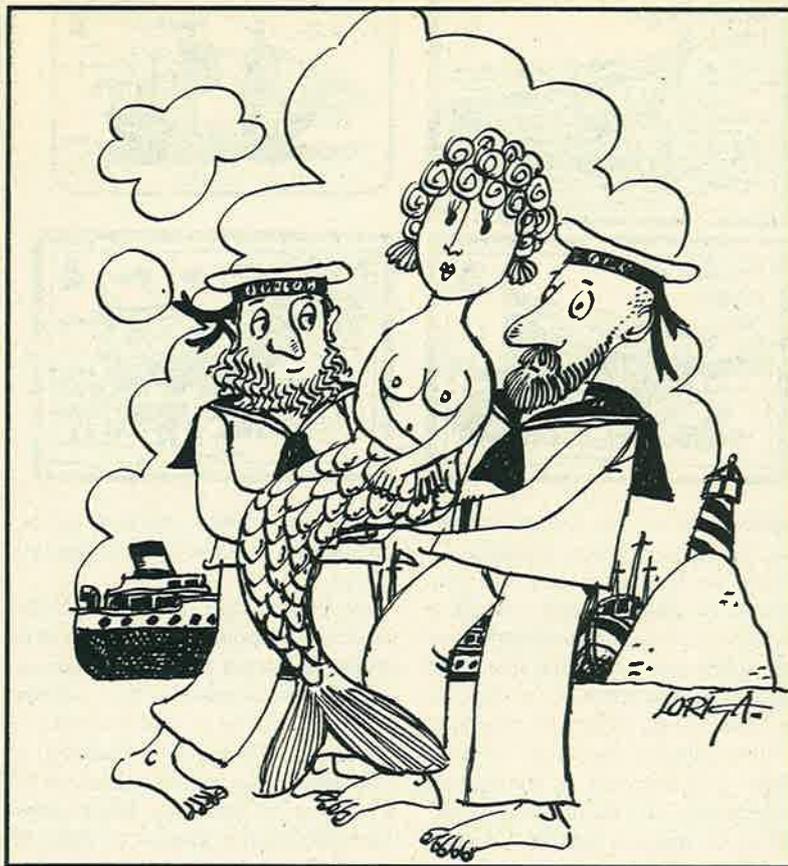
# Antología del mar y su aventura

**U**N atardecer lluvioso llevaron a la clínica del doctor Salinas el cuerpo de una joven esbeltísima, muerta en carretera, y un extraño documento dirigido al médico. El papel era una especie de testamento ológrafo en el que la chica confiaba su cadáver al cirujano para que le amputase las piernas, las conservase en hibernación y tratara de trasplantárselas a una sirena en el caso de que algún ser de esta especie desease convertirse en mujer.

Bernardo Salinas tenía entonces pocos años y mucha fama, y era ya el mejor cirujano del mundo en trasplantes e injertos de miembros. Con sus operaciones había conseguido que un buen número de accidentados de trabajo y de tráfico siguiesen conservando sus brazos y piernas con plena motilidad y, en varios casos, había logrado trasplantar manos o pies de cadáveres a mancos o cojos que llegaron a poder utilizarlos como los suyos propios. De estos triunfos espectaculares, pero concretos, a llevar a cabo la petición de la muchacha muerta, había un abismo. No obstante, a pesar de lo descabellado y romántico de la idea, Bernardo Salinas cumplió las instrucciones contenidas en el escrito al pie de la letra, para lo cual comenzó por arrojar a los siete mares botellas con mensajes a las sirenas anunciándoles la posibilidad de formar parte del género humano.

Unas semanas más tarde se presentaron en la clínica del doctor Salinas dos marinos y una sirena que habían encontrado encaramada en la cresta de una ola y les había pedido que la llevasen a tierra firme para someterse a la intervención quirúrgica. Sorprendió más al médico la extraordinaria hermosura de la sirena que el anómalo acontecimiento que estaba viviendo. Y si todo en la sirena era perfecto, la maravilla mayor de esa representación de la belleza eran sus ojos verdes y profundos.

Los marinos dejaron solos al doctor y a su insólita y encantadora paciente, y ésta indicó a aquél con voz dulcísima, pero firme, su total



decisión de someterse al experimento. El cirujano habló a la sirena de lo arriesgado de la operación, le advirtió que nunca se había ni siquiera proyectado nada semejante, le avisó de que podía morir en el intento de trasplante, le explicó que se trataba de la locura de una generosa soñadora y le expuso que, en el supuesto de que todo saliese bien, ella podría convertirse en una inadaptada después de un cambio tan grande. No hubo argumentos capaces de disuadirla ni de hacerla dudar.

Con la total aquiescencia de la sirena, la suerte estaba echada, puesto que al profesional del quirófano necesariamente tenía que tentarle la operación. Salvo las prácticas de la misteriosa Medicina china de Le Quang, Omori y Deari, Salinas era el único cirujano del mundo capaz de realizar trasplantes complicados y la ocasión que le brindaba la sirena era un reto que aceptó, a pesar de los peligros que presentaba para la vida de la paciente y para su fama de número uno mundial. El riesgo prin-

cipal de la intervención era su larga duración y la necesidad de que la operada permaneciera diez horas, o más, bajo anestesia, ya que habría que soldar la estructura ósea mediante la osteosíntesis, con placas y tornillos para sujeción; después se suturarían músculos y tendones; luego, arterias y venas; por último, los nervios.

A pesar de las múltiples y enormes dificultades, la operación fue un éxito total. Un triunfo que hay que achacar tanto a la ciencia y vocación médicas del doctor Salinas como a su imaginación y amor a la fantasía.

La convalecencia y el período de adaptación de la operada fueron largos. El eminente cirujano tuvo así ocasión de tratar a su paciente y ahogarse en la profundidad de sus ojos verdes. De nada le sirvieron sus presuntas conchas de solterón, ni el ser una celebridad mundial. Cuando la ex sirena fue dada de alta andaba, corría y rebosaba vida. Junto a ella podía verse a Bernardo Salinas a

todas las horas que sus obligaciones médicas le permitían. Y algunas más.

Llegó un momento en que el cirujano no pudo seguir ocultando su amor. Ni a Marina —¿qué otro nombre podrían haber puesto a la ex sirena?— ni al mundo. Hubo rasgados de vestiduras, alusiones facilonas a Pígalión, comentarios sobre desigualdades, amenazas de exclusiones profesionales, pero nada intimidó a la pareja. Se instalaron en la playa, edificaron un castillo de arena y se fueron a vivir en él. Sus murallas resultaron tan fuertes que no pudieron romperlas los martillazos de la murmuración, ni las pedradas de la envidia, ni el taladro de la ironía.

Un aciago día, Bernardo y Marina se embarcaron en una lancha adentrándose en el mar para bañarse lejos de la costa. Con agilidad y alegría la pareja se zambulló en el agua. Marina no volvió a salir nunca más. Las piernas parecían pesarle y arrastrarla hacia el fondo mientras miraba por última vez al médico con sus ojos verdes y profundos que se fueron confundiendo con las aguas.

Ahora Bernardo está solo con su soledad y acude todos los días a la playa para escuchar las voces de la tramontana y del mistral que nunca le traen noticias de su amada. Y la llama desde una caracola con gritos desgarrados. Y le escribe cartas desesperadas de amor mojando su pluma en la tinta azul del mar. Y graba en la arena, con dedo tembloroso, las seis letras del nombre adorado: MARINA. Y al atardecer abandona la costa con un nudo en la garganta porque en ella lleva clavada una espina de sirena. Y sigue con su tremenda duda: Marina no le quería bastante y le abandonó para reintegrarse a su mundo acuático dispuesta a afrontar las iras de Neptuno por su disidencia y deserción; o, lo que casi le resulta más cruel: Marina se ahogó porque la muchacha que le legó las piernas no sabía nadar, y él, el número uno, no alcanzó a preverlo cuando decidió llevar a su amada lejos de la costa.

# MARINA

JAVIER COROMINA DOISY

# Los sellos de la Comunidad británica

LUIS MARIA LORENTE

Las que fueron colonias del Imperio británico y hoy son Estados independientes, pero que han tenido el buen juicio de seguir agrupados a través de ese ente supranacional que se llama la Comunidad de Naciones Británicas, significan uno de los conjuntos más atractivos de sellos que se emiten desde hace más o menos veinte años.

Quien haya dedicado su interés de



coleccionista a, por ejemplo, Zambia, Tanzania, Pitcairn, Jamaica, etcétera, se encontrará con que hoy dispone de una colección variada y variopinta del país coleccionado y en sus series se encontrará que tiene muchas de tipo temático, en especial de fauna, flora, marina y minerales.

Hoy damos relación de diversas series que interesan a cuantos va dirigida esta sección filatélica, es decir, a los que les gusta coleccionar los sellos de buques, navegantes, car-

tas e instrumentos marinos, peces, crustáceos, conchas y caracolas, etcétera.

En primer lugar, la isla de Tristán de Acuña dispone de una nueva serie en donde figuran buques dedicados a la caza del cachalote o de la ballena en el siglo pasado y que se llamaron "Islander", "Roscoe", "Columbia" y "Emeline", que van en valores de 5, 20, 35 y 50 peniques. Estos sellos han sido hechos gracias al material que posee el Kendall Whaling Museum de Massachusetts, es decir, un museo referido a la ballena.

Otra serie de buques la ha hecho el archipiélago de las Vírgenes, y en sus cuatro sellos de 15, 25, 50 centavos y 1 dólar USA se muestra el proceso de construcción de un tipo de embarcación muy corriente en aguas del Caribe y dedicada a la pesca. Obsérvese que, si bien las islas Vírgenes pertenecen a la Comunidad británica, sin embargo la moneda que allí circula es el dólar norteamericano.

En emisión de las islas Falkland, referida a los 150 años de la presencia británica allí, se muestran distintos aspectos de la vida en ellas, y uno de los sellos hace mención a la industria de reparación de buques. La serie es de 1, 2, 5, 10 y 15 peniques.

El Estado africano de Malawi tiene un conjunto sobre peces que viven en el lago Malawi, pero que son muy fáciles de reproducir en acuario. El grupo es de 1, 2, 5, 7, 8, 10, 15, 20, 30, 40, 50, 75 tambalas, 1, 2 y 4 kwacha.

Otra serie de peces la acaba de hacer la isla de Pitcairn y es también amplia, pues se forma con las tasas de 1, 4, 6, 9, 10, 15, 20, 25, 50, 70 centavos, 1, 1,20 y 2 dólares.

Finalmente, otras islas del Caribe, las Caimanes, amplía su grupo de conchas marinas con un tercero que lleva de nominales los de 3, 5, 30 y 50 centavos.

## SELLOS HECHOS EN ESPAÑA

No sólo nacional, sino internacional es el prestigio de la empresa domiciliada en Vitoria y denominada Heraclio Fournier, S. A., desde hace muchísimos años, por la fabricación de naipes o barajas. Pero este prestigio está acrecentado desde hace algo más de quince años con la fabricación de sellos para muchas administraciones postales, relación que empieza por la de las Naciones Unidas y sigue por las de Nueva Zelanda, islas Cook, Niue y Penrhyn, Burundi, Etiopía, Guinea-Konakry, Marruecos, Zaire, Iraq, Kuwait y Líbano (no sé si me dejo alguno por citar).

Pues bien, entre las muchas series fabricadas por Heraclio Fournier, como recién hechas y dentro de los temas que nos interesan están las siguientes:

Las islas Cook tienen una nueva serie general en donde sólo figuran corales y es de 1, 2, 3, 5, 10, 12, 14, 18, 20, 24, 30, 36, 40, 42, 48, 50, 52, 55, 60, 70, 75, 96 centavos, 1, 1,10, 1,20, 3,60, 4,20, 5, 7,20 y 9,60 dólares. Es decir, una serie amplia pero también cara.

La isla de Penrhyn tiene, a su vez, otra larga serie dedicada a veleros y es de 2, 4, 5, 8, 10, 18, 20, 30, 36, 48, 50, 60, 80, 96 centavos, 3, 5 y 9,60 dólares.

Y en tercer lugar, tres series dedicadas a las ballenas. La hecha por la isla de Penrhyn lleva además este llamamiento: "¡Salvar a las ballenas!", y es de 8, 15, 35, 60 centavos y 1 dólar. La segunda la ha hecho Niue y es de 12, 25, 35, 40, 58, 70, 83 centavos, 1,05 y 2,50 dólares. Y la tercera es de Cook, con precios de 10, 18, 20, 24, 30, 36, 42, 48, 60, 72, 96 centavos y 2 dólares.

**ATENCION ARMADORES  
QUE PESCAN  
EN AFRICA OCCIDENTAL**

**SERVICIO**

**FURUNO**

**AUTORIZADO**

**SIECMI**

Port de Pêche, Abidjan  
Teléfono 35 50 31 - VHF Canal 10  
COSTA DE MARFIL

## Avisos

### COLABORACIONES ESPONTANEAS

Hoja del Mar no mantendrá correspondencia de ningún tipo acerca de las colaboraciones que se reciban en la Redacción que no hayan sido solicitadas.

Esta norma —habitual, por otra parte, en todas las publicaciones— se refiere también a las colaboraciones gráficas, sea cual fuere la naturaleza de las mismas.

Sólo cuando la dirección de Hoja del Mar decida la publicación de alguna de estas colaboraciones, se establecerá contacto con el autor.

En cualquier caso serán rechazadas las colaboraciones anónimas o firmadas con seudónimo. El autor deberá incluir su nombre y apellidos, domicilio y número

de teléfono, para su completa identificación.

### CARTAS AL DIRECTOR

La sección "Cartas al director" acoge todas las opiniones, no importa que sean divergentes y críticas, sin otras limitaciones que el obligado respeto a las personas y a las instituciones.

Se rechazará toda carta que no llegue firmada, con nombre y apellidos, domicilio y teléfono del autor, para su completa identificación o correspondencia en caso necesario.

La extensión de las cartas al director es libre, aunque es deseable que no rebasen los dos folios mecanografiados a doble espacio.

Deberán dirigirse a Hoja

del Mar. Director. Génova, 24. Madrid-4.

### CAMBIOS DE DOMICILIO

Los suscriptores que cambien de domicilio y deseen seguir recibiendo Hoja del Mar deberán comunicarlo a la secretaria de Redacción, por carta. En la misma, además del nuevo domicilio, deberá figurar el antiguo, con las señas completas que figuran en las fajas con que se remite la revista.

Asimismo, cualquier cambio en el domicilio (por ejemplo, nueva numeración de la calle) deberá comunicarse.

Toda la correspondencia sobre estos asuntos debe dirigirse a Hoja del Mar. Secretaría de Redacción. Génova, 24. Madrid-4.

### SUSCRIPCIONES

La suscripción a Hoja del Mar (gratuita) está abierta para todos los trabajadores del mar que deseen recibirla en su domicilio, y para los restantes profesionales cuya actividad esté ligada con cualquiera de los sectores marítimos.

Para solicitar la suscripción deben dirigirse los interesados, por escrito, a Hoja del Mar. Secretaría de Redacción. Génova, 24. Madrid-4.

Deben hacer constar, a máquina o con caracteres de imprenta, su nombre y dos apellidos, domicilio completo y profesión.

Sin estos requisitos no será formulada ninguna solicitud de suscripción a Hoja del Mar.



# **MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO**

**DEL  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

**Génova, 20. MADRID**