

MAR

HOJA DEL



OBJETIVO: SEGURIDAD

"Izarra"
y "Cigala II"

HISTORIA DE
DOS ABANDONOS



MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

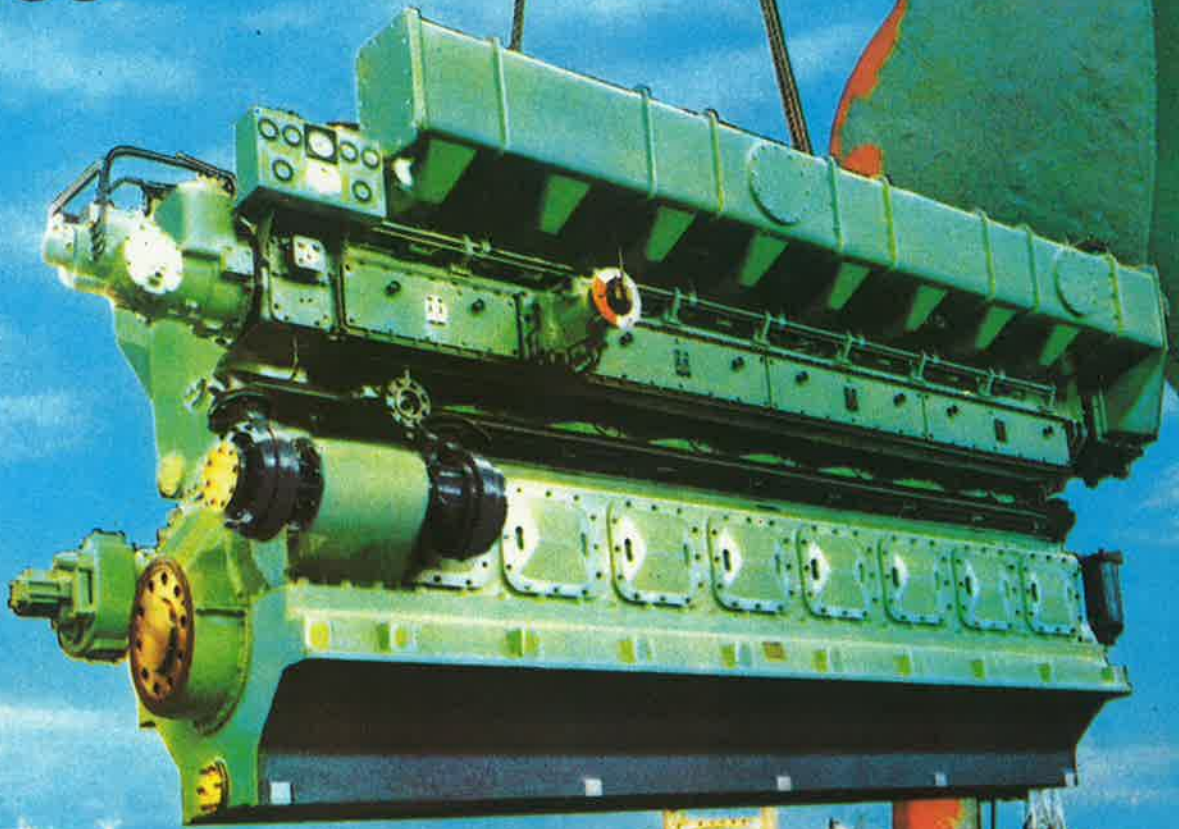
DATOS TECNICOS

Potencia efectiva: 2.350 CVE a 375 r.p.m.
(Servicio continuo) 2.500 CVE a 400 r.p.m.
2.650 CVE a 428 r.p.m.
2.800 CVE a 450 r.p.m.

Cilindrada unitaria: 44,25 litros.

Cilindrada total: 354 litros.

Potencia por cilindro: 350 CVE a 450 r.p.m.



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA S. A.

C. Fernando Junoy, 2, Teléfono 345 57 00, Barcelona 30, Apartado de Correos 94, Teleg. MAQUINISTA, Telex: 54539

EDITOR: INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
(Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACCION: CONCHA H. CARAZO VIDAL MATE

SECRETARIA DE REDACCION: MARIA DOLORES SANCHEZ

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO: RAFAEL CHIRBES: Cultura
ANTONIO CUBERO: Deportes
GERMAN GALLEGU: Fotografía

CORRESPONSALES:

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

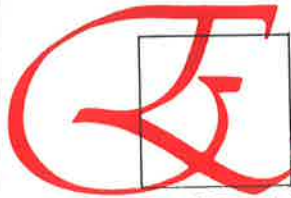
Distribución: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

Imprime MAE (C/Gascuña, s/n. 28022 Madrid)
Depósito Legal: M. 16.516-1973

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

Gabinete de información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfonos 419 39 63 y 419 97 74

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.



ESTE número de HOJA DEL MAR, el 226, que el lector ya tiene en sus manos, ha experimentado substanciales cambios con respecto a la anterior etapa de la publicación. Con la nueva concepción gráfica y de contenidos, el Instituto Social de la Marina ha pretendido adecuar su política informativa a la nueva realidad del sector marítimo. El compromiso del ISM con los hombres y mujeres del mar exigía también un esfuerzo en materia de comunicación: sin diálogo no puede haber una Administración eficaz. Este es el motivo del cambio y de la obligada ausencia de la revista a su habitual cita con los lectores. Ahora, HOJA DEL MAR abre nuevamente sus páginas al colectivo marítimo con la intención de que la vida del sector llegue a todo el conjunto de la sociedad.

DURANTE el tiempo que ha durado la preparación de esta revista, el mar se ha cobrado un doloroso saldo de vidas. Vidas de trabajadores que supieron arriesgarla por el bienestar de los suyos. Todos ellos han estado presentes en nuestro trabajo. En su nombre, y en su recuerdo, hemos puesto el mejor de nuestros esfuerzos a la hora de titular, maquetar o escribir estas páginas. Muchas veces, lo más íntimo de la solidaridad se nutre de dolorosas ausencias. Sin embargo, no basta con lamentar las pérdidas. La seguridad es tarea de todos. Cargar todas las responsabilidades sobre la Administración, eludiendo las propias, constituye un ejercicio de cinismo insoportable cuando está por medio la vida humana.

En la seguridad, cada parte

del colectivo marítimo tiene que asumir su propia parcela de responsabilidad. Y la Administración lo está haciendo, aún con la conciencia de que el proceso de transformación de los aspectos negativos de un sector no es rápido ni fácil.

Y menos aún cuando se producen situaciones como la del *Cigala II* o el *Izarra*, en los que la conducta antisocial de un armador, abandonando a la tripulación, obliga a la Administración a realizar tareas que le corresponden a la empresa. Tareas que la Administración asume sin vacilación en defensa de la seguridad y legítimos intereses de los ciudadanos españoles, aun cuando, en casos como el del *Izarra*, las serias dudas sobre la

editorial VOLVER A EMPEZAR

actividad del buque hagan todavía más delicada la labor de ayuda a sus tripulantes.

EN todo Estado de Derecho, y España lo es, la Administración debe cumplir la legalidad, y propiciar su transformación cuando ésta sea inoperante. Hay quien pretende escamotear sus responsabilidades por los intrincados vericuetos de una legislación que tiene desfases. Sin embargo, se recorrerá el camino legal necesario, hasta conseguir que cada implicado afronte sus responsabilidades. Y ese camino no es tan largo como algunos creen.

La seguridad y la dignidad del sector exigen el compromiso de todos los que lo integran.

Cartas de los **LECTORES**

INFORMACION PARA LA MUJER

Sr. director:

Somos un grupo de mujeres de pescadores, que leemos con frecuencia la publicación que usted dirige. Nos gustaría, si fuese posible, que en ella se hiciesen más reportajes de la vida en el mar, de cómo trabajan nuestros maridos, cómo viven, etc., no sólo para que las personas ajenas al sector lo conociesen, sino también por nosotras. Para poder conocer mejor su trabajo, ya que ellos nos cuentan las cosas buenas, pero para no preocuparnos no hablan de los peligros o los malos tragos que pasan y, a veces, el no saber es más angustioso.

También nos gustaría que se publicasen reportajes sobre las mujeres trabajadoras del mar. En muchas familias, los ingresos del hombre se complementan con los de la mujer, que trabaja en fábricas de conservas o, como en la zona gallega, saliendo al mejillón o al percebe.

Esperamos que la sugerencia no le parezca inoportuna.

Luisa ORTIGUEIRA
Vigo (Pontevedra)

CRUZ ROJA DEL MAR

Sr. director de la HOJA DEL MAR:

Me gustaría aclarar algunos datos contenidos en el trabajo «*Protagonista: la Mar*», aparecido en el último ejemplar de su revista, correspondiente a mayo-junio, en el que se recogen los datos estadísticos de *Cruz Roja del Mar* del año 1983.

En la citada información, que se ha hecho pública en algunos medios como publicidad contratada, se dice que la Cruz Roja del Mar

ha realizado en dicho año 90.440 salvamentos y atenciones en la mar, de los que en 2.049 había peligro de muerte inminente. Esta cifra me parece sorprendente, dado que, en ese mismo período la *Royal National Lifeboat Institution* —organización de vanguardia en el salvamento marítimo— solamente realizó 3.654 servicios, rescatando a 1.324 personas, en aguas británicas, y ese año fue calificado como récord por las autoridades inglesas. De ahí que me parezca desorbitada la cifra dada por la Cruz Roja del Mar española.

José María MORENO SANZ'
San Sebastián (Guipúzcoa)

ECOLOGIA

Sr. director:

Ahora que tan de moda está la ecología, creo en su revista se podrían incluir algunos trabajos sobre esta materia, al menos en lo que

se refiere al tema marino. Además de la extinción de los grandes cetáceos o de los exterminios de focas, temas bastante divulgados en otros medios informativos, existen otras especies y, más concretamente plantas, que están siendo esquilmas de los fondos marinos por el hombre.

Uno de los casos menos defendidos en la prensa es el de las algas, que están siendo utilizadas en grandes cantidades para fabricación de cosméticos y, sobre todo, en lo que se ha llamado la «nueva cocina». Es cierto el alto valor nutritivo de este producto, pero también es cierto que, como tantas otras especies, ha comenzado a correr peligro de extinción. Ya en algunos países de la Comunidad Económica Europea se la ha declarado planta protegida.

Defender el medio y los seres que lo habitan es defender al hombre que forma parte de ese medio. Su

revista puede ser un buen instrumento.

Rafael PEREZ CAMPOS
Santa Cruz de Tenerife

SUGERENCIAS

Quería dirigirme a HOJA DEL MAR por ser la única revista que nos llega, con poca regularidad, por cierto, a los hombres de la mar. Creo que es una buena revista, con fotos muy bonitas, pero me parece que le falta algo más de vida. Yo soy engrasador en un buque mercante y cuando leo la revista tengo la sensación de que todas las noticias y las opiniones que da serán muy interesantes, pero que son, muchas veces, opiniones de gente que está en tierra. Se habla mucho de convenios pesqueros, de lo que hacen los armadores, de las reuniones de gente importante, pero muy poco de las cosas que a nosotros nos afectan todos los días. A mí me gustaría que hubiera más temas de las cosas que pasan de verdad aquí en la mar. Ya sé que la mayoría de nosotros tenemos mucha menos cultura y ciencia que los economistas y los jefes de las oficinas, pero no quiere decir que nos dejen de lado. Yo creo que los armadores y los políticos ya tienen sus revistas, mientras que muchos de nosotros no tenemos más que la HOJA DEL MAR, y que debía ser para todos los que embarcamos.

También quería decirles que deberían hacer un reportaje sobre las condiciones de algunos barcos de empresas de mucho postín, que se anuncian en muchos sitios, y que venden muy caro lo que hacemos, pero que nos tratan como si no fuéramos hombres.

Celestino GONZALEZ
Vigo

CARTA DEL MES

LAS MUJERES Y EL MAR

Con el mar parece suceder lo mismo que con el resto de las cosas cotidianas: que la iniciativa debe ser siempre cosa de hombres. Y a las mujeres sólo nos correspondería guardar silencio, esperar a que nos digan lo que tenemos que hacer. En una palabra, ser las bobas de la historia, o algo mucho peor. Reconozco que, a veces, y para muchas mujeres, ese papel resulta cómodo o, por lo menos, muy poco arriesgado. Sin embargo, sabemos que no conduce a nada, que los resultados están a la vista. Detrás de los hombres de mar hay una legión de mujeres de las que sólo se habla cuando sucede una desgracia. El resto del tiempo sólo hablan los hombres. Ellos son los que opinan, los que escriben y los que deciden. No creo que esta carta sirva para mucho, pero pienso que HOJA DEL MAR podría ser un buen sitio para que todas las mujeres que estamos relacionadas con el mar, de una forma o de otra, pudiéramos expresarnos, tomar iniciativas y salir de este silencio que no vale para nada. De otra manera, nos pasaremos la vida esperando una llamada, una carta, que llegue un barco o que salga un tren. Ya he dicho antes que no creo mucho en la eficacia de las cartas, pero me parece mucho peor estar callada.

E. Fernández (Pontevedra)

EDITORIAL. VOLVER A EMPEZAR	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
OPINION	80
HORA DE CIERRE	82

REPORTAJES

MONTROVE: Un misterio en el banco sahariano	22
LAS MUJERES DEL IZARRA ACUSAN: «El armador es un sinvergüenza»	24
TRAGEDIA DEL ISLAMAR III. Después de la muerte, la amargura	28
EL REY, A TODA VELA	40
PLATAFORMAS PETROLIFERAS, rascacielos del mar	52
SANTA TERESA DE JESUS: Una evasión polémica	57

ENTREVISTAS

Enrique Barón: «SEGURIDAD SIGNIFICA INVERSION» ..	16
Carlos Romero: «HAY QUE REORDENAR LA FLOTA» ...	64
José María García: «ME GUSTA LA GENTE DEL MAR»	76

INFORME

FAO: POR UN NUEVO ORDEN INTERNACIONAL	67
--	----

DEBATE

MESA REDONDA SOBRE SINIESTRALIDAD MARITIMA. OBJETIVO: SEGURIDAD	10
--	----

LABORAL Y ECONOMIA

Cuatro especies tendrán precios de garantía. HACIA UN FORPPA DEL MAR	34
NUEVAS NORMAS PARA EL DESEMPLEO EN EL MAR.	36
AETINAPE, UN PLENO DE CONSOLIDACION	38

SECCIONES

AGENDA	47
DE COSTA A COSTA	70
CULTURA: «La línea de sombras»	74

Octubre

EN PORTADA



La insólita imagen de este barco, tomada en una playa de Isla Cristina, debe quedar solamente en eso: en una imagen insólita. Cuando está en juego la vida humana, nadie puede eludir sus responsabilidades en materia de seguridad. Isla Cristina es algo más que un amargo recuerdo.

CRONICA

Cigala II,

DE UN

al fin en casa

ABANDONO



TRANQUILOS, que son los senegaleses» dijo uno de los tripulantes del pesquero congelador **Cigala II**, cuando vio que se les acercaba una patrullera militar, por el costado derecho, a eso de las nueve de la noche del pasado 15 de julio. Fue el marinero **Laureano Acuña** el primero en advertir que la patrullera era mauritana, pero no se preocupó demasiado: «Yo ya he sufrido otros cuatro apresamientos en zonas cercanas a ésta y, en dos ocasiones, también por patrulleras mauritanas. Por eso pensé que nos llevarían a puerto, multarían al armador y nos liberarían como sucedió otras veces. Nosotros estábamos faenando en aguas senegalesas. Llevábamos seis años en esa zona, desde que falló el pulpo. Cuando nos apresaron teníamos una posición correcta.»

Desde la cárcel mauritana de Nouadhibou hasta Marín hay un largo camino. Un camino que los hombres del *Cigala II*, abandonados por su armador, han recorrido a lo largo de varias semanas de penosa incertidumbre. Sin embargo, al fin, están en casa.

Concha H. CARAZO

Pero esta vez las cosas no fueron así. Cuatro soldados de la patrullera subieron al **Cigala**, y, tras advertir que el barco estaba faenando en aguas ilegales, pusieron rumbo hacia **Nuakchott** para seguir después hasta **Nouadhibou**, que estaba a una hora de navegación. Una vez atracado el barco, empezó una odisea que los 16 marineros, 12 españoles y 4 senegaleses, nunca olvidarán.

Desde el 16 de julio hasta el 9 de agosto, la tripulación, privada de pasaportes, estuvo retenida en el barco, aunque se le permitía pasear por la pequeña ciudad, cuyo edificio estrella es el hotel **Sabah**, de construcción prefabricada. La vida transcurrió tranquila durante estos 26 días. Cuatro soldados mauritanos permanecían con los prisioneros. «Lo que menos me gustaba —dice el cocinero



En Las Palmas, recién liberados, el armador les dijo que «durmieran en el aeropuerto». Veinticuatro horas más tarde estaban en Barajas. Y al día siguiente, en casa.



José Pazos— es que también tenía que cocinar para ellos, cuando nos habían quitado nuestras provisiones y la televisión».

El 9 de agosto, los marineros fueron obligados a abandonar el buque. «Nos llevaron engañados —cuenta el engrasador **Alvaro Loira**—, pensábamos que íbamos a recoger nuestros pasaportes y que nos liberarían. Si hubiéramos sabido que íbamos a la cárcel, nos hubiéramos negado a abandonar el barco». Después de un corto trayecto en camión y sin mediar advertencia alguna, los 16 marineros ingresaron en el centro penitenciario, «si es que a aquello se le puede llamar así —relatan **Gaspar Parada** y **Emilio Costas** casi al unísono— pues dormíamos al aire libre, resguardados solamente por una especie de tejadillo. El espacio —20 metros por 15— era tan pequeño que no podíamos dormir los 16 boca arriba, siempre teníamos que estar de costado. No disponíamos de colchonetas, sólo de las mantas facilitadas por el consulado. Para una colchoneta que conseguimos fue peor, porque estaba llena de bichos. La comida no nos gustaba y la rechazábamos. Gracias a la ayuda del **Instituto Social de la Marina** conseguimos que nos la trajeran del hotel Sabah, aunque siempre era lo mismo: repollo, arroz y pota. También conseguimos una cocina pequeña, que luego nos robaron en el hotel. En ella calentábamos el agua mineral —300 pesetas la botella— con la que nos lavábamos la cara seis hombres. Para la ducha, utilizábamos tres botellas por persona. Nos alumbrábamos con una bombilla, y para que funcionase habíamos arreglado nosotros la instalación. La verdad es que el trato era bueno por parte de los vigilantes, pero lo peor eran las moscas y las tormentas de arena. En total, estábamos unas cien personas en el recinto, entre las que había la-

«Dormíamos al raso, todos juntos, como podíamos»

drones, asesinos y contrabandistas. Había también dos mujeres, pero las tenían aparte.»

A partir del ingreso en prisión, comenzaron a sentir el abandono, y también el miedo a no salir nunca de allí. Les faltaban noticias del exterior: «Solamente sabíamos de nuestras familias —dice Enrique Dávila, engrasador, el más veterano de todos— por el cónsul; el médico del ISM, Santiago Yáñez, que se portó muy bien con nosotros; hasta el punto de que propuso a los

vigilantes que nos dejaran ser atendidos en el dispensario médico, para que pudiéramos llamar por teléfono, pero los guardias se negaron. También escuchábamos Radio Pontevedra-Onda Pesquera. Así fue como supimos que el ermador nos había abandonado, que el Cigala II, con sus 180 TRB y sus 10 toneladas de gambas, había sido vendido, a los quince días del apresamiento, por las auto-

ridades mauritanas a una empresa, CIPECO, por 5.700 ouguillas, que ahora se llama CIPECO II y que está listo para salir a faenar con una tripulación compuesta por canarios y mauritanos.»

Lo que desconoce la tripulación es que, en Mauritania, es una práctica habitual que el barco apresado sea vendido a un «hombre de paja». Luego, a través de un intermediario, que

cobra cerca de dos millones de pesetas, el barco vuelve a las manos de su anterior propietario. También desconocen que la empresa CIPECO, S. A., de Arturo Poussada Rivas y Antonio Parada González, con base en Huelva, ha intentado realizar esta operación, a pesar de que, ante el requerimiento hecho por la Administración española para que afrontara sus responsabilidades con respecto a la situación de sus empleados, argumentó sistemáticamente que no disponían de medios económicos. (La empresa tiene otro barco, que acaba de ganar en setenta días de marea 50 millones de pesetas.)

Dos días antes del primer juicio, que se celebró el 20 de agosto, la tripulación prestó declaración sin ningún tipo de asistencia legal. Fueron interrogados sobre su filiación personal, y sólo se les formuló una pregunta: «¿Por qué estaba usted trabajando en Mauritania?» Tras firmar la declaración, que estaba en el idioma del país, los tripulantes volvieron a prisión hasta la celebración del juicio.

Ante el tribunal, sin más intérprete que el secretario del cónsul español, fueron declarando de uno en uno a las preguntas del fiscal, quien pidió penas muy severas: un mes de prisión para cada uno y una multa individualizada, que en total suponía 210 millones de pesetas. Por primera vez, la reciente reforma del Código Penal mauritano, que endurece las sanciones para este tipo de delitos, y que ya no implica sólo al armador, iba a caer implacablemente sobre 16 marineros españoles. El juez emitió la sentencia al día siguiente. Cuando les comunicó el veredicto, advirtió «ustedes



De vuelta a casa

Todo estaba preparado para el recibimiento en el aeropuerto de Vigo. Fue el momento de los abrazos, de la emoción y también el de volver al añorado hogar.





El primer saludo

Habían sido días y semanas de intensas gestiones desde el ISM y desde el Ministerio de Exteriores. Al principio, eran sólo una lista de nombres en una cárcel. Al final, unos compañeros, casi amigos, a los que ir a buscar al aeropuerto. Este fue el primer saludo.

son culpables, pero pueden demostrarme que son inocentes». Era una esperanza. Al menos quedaba la posibilidad de recurrir.

Pero el abandono por parte del armador continuaba, y la tripulación seguía sin ningún tipo de asistencia jurídica. Mientras tanto los familiares, en Marín, empezaron una campaña de movilizaciones y de repetidas visitas a las autoridades en busca de solución. Finalmente, el Instituto Social de la Marina decidió, a finales de agosto, hacerse cargo, ante la pasividad de la empresa armadora, de los gastos de la defensa de la tripulación. La apelación fue presentada a primeros de septiembre ante el Tribunal de Primera Instancia de Nouadhibou por el decano del Colegio de Abogados de Mauritania, Hanndi Old Mhajouh. El 20 de septiembre se celebró la vista «a la que nosotros ya no asistimos».

El dictamen declaró inocentes a ocho marineros es-

pañoles y a los cuatro senegaleses. La responsabilidad del delito pesquero quedó limitada al patrón, José Enteza, al segundo patrón, José Emiliano Pastoriza, y a los dos jefes de máquinas, Eva-

«NOS SENTIMOS TRANQUILOS CUANDO SUPIMOS QUE VENIA UN ABOGADO A DEFENDERNOS»

risto Pastoriza y José Loira, quienes deberán pagar 12 millones de pesetas cada uno. Aunque fue declarado inocente, quedó retenido en Nouadhibou el contra-maestre, Fernando Acuña; al parecer y según cuenta su propio hermano Laureano, «el error se debe a que ese mismo día fueron juzgados otros cinco pescadores coreanos y ha debido haber una confusión en los papeles». Actualmente, estos marineros están en situación de libertad provisional, a la espera del fallo de una segunda apelación.

El día 26 de septiembre, más de dos meses después del apresamiento, Laureano Acuña pudo abrazar a su mujer en el aeropuerto de Vigo y llegar a tiempo del nacimiento de su primer

hijo. No le pasó lo mismo a Enrique Dávila, cuya familia había aumentado: una de sus hijas se había casado durante su ausencia. A

Alvaro Loira, en cambio, le estaban esperando su hermana, casada con el sobrino de uno de los armadores que le habían abandonado en Mauritania; a Emilio le esperaban Violeta y su hijo recién nacido; y a José Pazos y Gaspar Parada, «Gaspi» para los amigos, el más juerquista, sus padres y hermanos. José Portela abrazaría a los suyos un día después, en Huelva, donde reside.

Después del largo viaje desde Las Palmas de Gran Canaria, donde una vez más fueron abandonados a su suerte por el armador, y

tras la emoción de los primeros abrazos, los hombres llegaron, al fin, a su habitual tertulia de la cafetería «Xeitosa», en pleno centro de Marín. Allí, rodeados de sus amigos, y de los curiosos que se acercan a escuchar, comienzan, de nuevo, como ante los periodistas, a contar su historia y a planificar el futuro. De momento, la empresa no ha dado cartas de despido para que ellos puedan acogerse al desempleo. Además, les debe el sueldo del mes de septiembre y una marea. Y les ha escamoteado a la Seguridad Social seis meses de cotizaciones.

Y también allí, en la cafetería «Xeitosa», prosigue una historia más del mar. Naufragos, naufragios, apresados, liberados, hundidos, desaparecidos, pueblan el hemisferio de las cosas desconocidas y misteriosas. Pero, como dijo el novelista Conrad, «el significado del relato de los marineros cabe en la cáscara de una nuez».

ARMADORES, PROFESIONALES
Y ADMINISTRACION,
DE ACUERDO

OBJETIVO



O= SEGURIDAD



Por una vez, todos de acuerdo.

La seguridad marítima es un problema que afecta al colecti-

vo del mar sin distinciones. Y

es ese colectivo el que tiene

que afrontar en común la tarea

de conseguir que ni un solo ac-

cidente evitable vuelva a llenar

de dolor el panorama de la mar.



Constantino Méndez, director general del ISM: «Hay que sensibilizar a la opinión pública sobre la necesidad de aumentar, entre todos, los niveles de seguridad en el mar.»



Fernando Salvador, director general de la Marina Mercante: «Lo importante no es si se hunden muchos o pocos barcos; lo importante es intentar que no se hunda ninguno.»



Fernando González Laxe, director general de Ordenación Pesquera: «Tenemos una flota numerosa, antigua y obsoleta. En los siniestros tenemos la culpa todos.»

A

rmadores, centrales sindicales, organizaciones profesionales y representantes de la Administración llegaron, por primera vez, a importantes conclusiones sobre seguridad marítima, en el transcurso de una mesa redonda convocada por la revista HOJA DEL MAR. Según los participantes en el citado debate, es necesario que la patronal y los profesionales del mar, como representantes de las fuerzas sociales y económicas del sector, lleguen a un compromiso de seguridad marítima del que la Administración sea árbitro y garante. En el marco de este compromiso podrían desarrollarse actividades imprescindibles para rebajar los actuales índices de siniestralidad, tales como el respeto de los derechos laborales y la mejor formación de las tripulaciones, mayores inversiones e investigación en sistemas de seguridad, adecuación de la legislación actual, mejoras en las dotaciones humanas y materiales de la Administración y un sistema de inspecciones más eficaz que el presente.

Abrió el turno de intervenciones el propio director general del Instituto Social de la Marina (ISM), **Constantino Méndez**, para aclarar que el objetivo del debate era sensibilizar a la opinión pública sobre los problemas del mar y contribuir a que la seguridad marítima sea un hecho racional y que no obedezca a factores inexplicables.

GUERRA DE CIFRAS

Abierto el coloquio con la cuestión de si los niveles de siniestralidad de la flota



Alberto Delgado: «Hay que matizar las cifras.»



Andoni Lecertua: «Se incumplén las normas.»

española eran alarmantemente elevados, el jefe de Relaciones Exteriores de ANAVE, **Alberto Delgado**, precisó que aunque todos los accidentes son lamentables y dolorosos, y más si producen víctimas humanas, es preciso diferenciar las estadísticas de siniestralidad de la Marina Mercante y de la flota pesquera, y añadió que, en contra de los datos que se están manejando, España no está a la cabeza de los países con mayor siniestralidad, ya que, según los datos de la **Lloyd's Register Shipping**, estamos muy por debajo de la media mundial. Así, en 1982 nuestro país tuvo un porcentaje de accidentes del 0,08 por 100 para reducirse en 1983 al 0,03 por 100, media solamente mejorada por Suecia y Noruega.

Según la citada fuente, el promedio de accidentes de la flota nacional se ha mantenido desde el año 1976 en

niveles manifiestamente inferiores a la media mundial. Sólo en los años 1976 y 1980, debido a los accidentes de los petroleros «Urquiola» y «María Alejandra», estos niveles llegaron a aproximarse a los niveles superiores. En ambos casos ocuparon el cuarto lugar. Así, en el año 1980, de 17 buques hundidos con 138.186 toneladas de registro bruto (TRB), 122.599 pertenecieron al «María Alejandra». Al igual que sucedió en 1983, en que de 22 naufragios, con 146.193 TRB, el «Castillo de Bellver» contaba con 138.823 TRB.

Al jefe de Relaciones Exteriores de ANAVE le contestó **José Antonio Madiedo**, representante del COMME (Colegio Oficial de Marina Mercante española), quien no se mostró de acuerdo con las cifras manejadas por Alberto Delgado, ya que, según su organización, faltan en las

estadísticas los datos de las compañías aseguradoras, y afirmó que, de acuerdo con las cifras que obran en su poder, España está muy por encima de la media mundial en siniestralidad. «Lo que pasa —dijo— es que nunca se aclara si hablamos de Toneladas de Registro Bruto (TRB) o de peso muerto, y siempre se utilizan estos términos a conveniencia, pero insisto en que, en materia de seguridad, estamos en una situación desastrosa porque fallan los barcos, fallan los hombres y falla la Administración. El hombre falla porque muchos tripulantes acaban de dejar la azada y no están preparados para trabajar en un barco sofisticado, ya que sólo cuentan con una libreta que les acredita su profesión y que han conseguido por una ridícula cantidad de dinero. El origen de ese fallo está en que se carece de centros de formación y no se exige la renovación de conocimientos. Además, está la práctica seguida últimamente por algunos armadores, que consiste en reducir las tripulaciones y dejar al hombre solo frente a las dificultades. Por otra parte —continuó Madiedo— no se permite que los profesionales participemos en el diseño de los barcos; el mar se organiza en 519 competencias, distribuidas en una docena de Ministerios, que además tienen sus problemas con las administraciones periféricas y municipales, con lo cual no funciona nada. Y, finalmente, tengo que decir que los niveles de corrupción siguen siendo altos y así no se puede avanzar ni arreglar los problemas de seguridad marítima.»

«Los armadores tienen que invertir más en seguridad. Sólo cumplen lo mínimo legislado» (UGT)

Además de estos fallos señalados por el representante del COMME, también han sido denunciados como causa de accidentes, tanto por parte de Marina Mercante como por otras organizaciones sindicales, el abordaje, el corrimiento de carga, incendio, mal tiempo, varada y vía de agua. Otra causa es la sobrecarga de las embarcaciones, tanto a su partida del puerto, con un exceso de combustible para conseguir mayor autonomía, como a su regreso con capturas de pesca superiores a las que puede transportar el barco.

Andoni Lecertúa, del Sindicato Libre de Marina Mercante (SLMM), insistió en el tema de las estadísticas, disintiendo de las manejadas por ANAVE, ya que, según sus propios datos, desde primeros de enero hasta la fecha se ha pro-

ducido un total de 70 víctimas mortales. Desde 1976 a 1979, el número de siniestros de Marina Mercante ha sido superior al registrado en los pesqueros, «si tenemos en cuenta el número de unidades que existen en ambas flotas. Durante este período, en la Marina Mercante hubo 186 casos, frente a 191 en la flota pesquera».

TRIPULACIONES MINIMAS

Fue AETINAPE la siguiente organización que intervino, para decir que «la seguridad es un campo común a todos. Muchos de nuestros compañeros están dejando su vida en el mar, y lo que debemos plantearnos es cuáles son los mecanismos para corregir esta situación, cuyas causas, podrían concretarse, a nuestro juicio, en los siguientes puntos:

la reducción de tripulaciones, con el consiguiente agotamiento de los trabajadores; el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad a bordo; falta de capacidad ejecutiva en quienes tienen que reducir los niveles de siniestralidad. Si se hiciera una inspección rigurosa —dijo **José Luis Múniz**— descubriríamos que el 90 por 100 de la flota pesquera está con tripulaciones mínimas». Conviene recordar que, tanto sindicatos como organizaciones profesionales, han denunciado en muchas ocasiones que los elementos de seguridad a bordo, como radiobalizas, botes salvavidas, balas e incluso extintores de fuego, son cambiados de un barco a otro con objeto de pasar los controles anuales ante las autoridades de marina. Según estas organizaciones, «se pueden contar con los

dedos de la mano los barcos que realizan los simulacros de salvamento que deben hacerse periódicamente».

El primer representante de la Administración que intervino fue el director general de Marina Mercante, **Fernando Salvador**, para decir que lo grave no es sólo el número de barcos que se hunden. «Lo que hay que conseguir es que no se hunda ningún barco y que no muera un solo marinero. Por ejemplo, existen casos incomprensibles como el del "Islammar III". Habría que preguntarse por qué el mismo barco, con parecida carga de sardinas, una vez se da la vuelta y otra vez no. Con esto no quiero culpar al patrón. Lo que quiero decir es que la conciencia y la sensibilidad que existe en materia de seguridad es muy baja en todos los sectores del país, y no sólo en el marítimo. Adolecemos de una situación precaria en materia de seguridad, en medios para mejorarla y, además, nos falta conciencia social sobre el tema.»

El director general de Marina Mercante finalizó su intervención rechazando las acusaciones de corrupción que se habían vertido, y sugirió que ese tipo de denuncias no se hagan en los coloquios, sino ante los tribunales, con las correspondientes pruebas.

FALTAN MEDIOS

Sobre la escasez de medios a que hace referencia Fernando Salvador, da una idea el dato de que el número de inspectores, para 17.000 pesqueros y 600 buques mercantes que hay en España, se reduce a 68 personas, cuando el colectivo



«Falla el hombre, fallan los barcos y falla también la Administración» (José Antonio Madiedo, COMME)

que trabaja en el sector es de 114.000.

Balcázar, uno de los representantes de UGT, se mostró a favor de una inspección y control civil del mar: «Los militares ya tienen bastante con ser militares. Es competencia de la Administración el que se cumplan las normas de seguridad.» Mantuvo la afirmación de que existía corrupción y puso el ejemplo del desaparecido «Montrove» del que —dijo— «no se sabe si lleva a bordo a alguien cualificado para manejar una radio», e insistió en el tema de la reducción de plantillas, ya que hay barcos que han pasado de tener una tripulación de 40 hombres a 17.

El director general de Ordenación Pesquera, **Fernando González Laxe**, enfocó el tema de las causas de siniestro haciendo un poco de historia: «La actividad pesquera —dijo— es muy antigua en España, pero muy nueva en cuanto a interés y legislación. La gente que va al mar procede de regiones ribereñas deprimidas. La penuria económica lanza a esta gente a la mar como única vía de solución y todo ello determina que, al menos en pesca, nos encontremos con una flota obsoleta, anticuada y numerosa. En los siniestros tenemos la culpa todos. Casi siempre se producen por fallos humanos. Hay campañas muy largas, se sufre un aislamiento de las familias y el hombre se siente psicológicamente atrapado. Además, en España hemos pecado de no estudiar bien los prototipos pesqueros necesarios para ir a cada caladero.»

El representante del SLMM, Lecertúa, planteó

el tema de las jornadas laborales de las tripulaciones, ya que «se están haciendo seis horas de trabajo y seis de descanso, cuando la normativa marca que este último periodo sea de ocho horas». UGT apoyó el tema de los horarios, reclamando la implantación de las cuarenta horas semanales, así como una mayor inversión por parte de los empresarios en materia de seguridad.

Respondió el representante de ANAVE, **Luis Ruiz**, quien dijo que «ningún armador se atreve a incumplir las normativas laborales y de seguridad y que, por lo tanto, es falso que los horarios no se respeten y que las tripulaciones estén por debajo de lo que marca el IMO, ya que este organismo no marca ningún número de tripulantes, dando únicamente unas recomendaciones generales para que las administraciones es-

tablezcan unos cuadros de tripulaciones. Los cuadros establecidos en España se cumplen».

HAY QUE INVERTIR

Antes de llegar al capítulo de conclusiones, se produjeron dos últimas intervenciones: la de **Carlos Verdera**, de UGT, y la de **Manuel Avila**, del COMME. El primero afirmó que le preocupaba que en el sector marítimo se produjeran más accidentes que en la construcción (según datos del Instituto Social de la Marina, uno de cada seis trabajadores del mar sufre anualmente algún accidente, hasta el punto de que en este sector se producen 3,5 veces más accidentes mortales que en la construcción y seis veces más que en la industria. La media anual de muertes, según el estudio referido, supera la cifra de 150). Y también adviri-

tió Verdera de los altos grados de alcoholismo que existe entre las tripulaciones. «Para nosotros —dijo— los armadores tendrían que invertir más en seguridad. La mayoría cumple los mínimos legislados y debería gastar más y mejor sus presupuestos de seguridad.»

Por su parte, Manuel Avila afirmó que la cuestión de seguridad se plantea en tres frentes: Administración, armadores y profesionales. «Nosotros podemos denunciar las deficiencias, pero no podemos resolverlas. Los armadores van a rentabilizar sus flotas reduciendo gastos, reduciendo tripulaciones, y eso lo pagamos nosotros. Los problemas son de formación de personal, de construcción de barcos y de inspecciones y eso lo tienen que solucionar la Administración, pero si ésta dice por boca del director de Marina Mercante que no tiene medios, está claro



que hay que ser pesimista en cuanto a las soluciones.»

El director general del ISM, Constantino Méndez, hizo unas consideraciones finales en las que advirtió que «en el reto de mejorar la seguridad marítima hay tres partes: Administración, patronal y fuerzas de trabajo. Despreciar el esfuerzo que cada una de ellas tiene que hacer para llegar a un grado satisfactorio de seguridad marítima, sería un grave error. No hay que cargar todas las culpas a la Administración, pues si ésta carece de medios, el resto de las fuerzas tampoco han alcanzado los techos idóneos que se les exigen. Por tanto, sólo hay dos sectores implicados en la solución: el sector que se presta como fuerza de trabajo y el que utiliza esa fuerza para recibir unos beneficios determinados. La aportación que tienen que hacer esos colectivos es importante, y la Administración es la que ha de velar por ello y porque se utilicen todos los medios para mejorar la seguridad, pero antes es fundamental que se llegue a un compromiso entre las dos fuerzas de trabajo.»

CONCLUSIONES

Ya en el capítulo de peticiones concretas para llegar a un acuerdo sobre la mejora de la seguridad marítima, todos los participantes hicieron su exposición de lo que les parecía más acertado para llegar a una conclusión final: el representante de ANAVE, Luis Ruiz, concretó que apoyaba cualquier fórmula que consiguiese disminuir los accidentes marítimos, y precisó que un camino podría ser el propiciar una mejor forma-



Sindicatos profesionales: ante todo, seguridad.

ción profesional; en este sentido, su organización ha empezado a editar un boletín informativo que les parece muy útil. Balcázar, de UGT, sugirió la creación de una comisión de seguridad, no sólo para estudiar los accidentes a gran escala, sino también los accidentes laborales cotidianos, precisando que las decisiones de la comisión fuesen vinculantes para las partes representadas.

El representante de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, Paulino San Emeterio, en su primera y única intervención, precisó que él era bastante escéptico respecto a la posible aplicación de medidas, pero que para evitar los accidentes no veía otra fórmula que sugerirle a la Administración soluciones y, si bien no apuntó ninguna, dijo que cualquier medida que tomase la Dirección General de Marina Mercante le «vendría al pelo a la pesca».

Bonilla, representante de CC.OO., afirmó que «la Administración no es un árbitro, sino parte responsable en este tema; debe adminis-

trar y tomar medidas de seguridad, y después controlar que se cumplan».

Andoni Lecertúa (SLMM) apoyó la idea del director general del ISM en el sentido de llegar a un acuerdo entre la parte social y la patronal para que la Administración gestione este acuerdo, e insistió en que hace falta agilizar el trámite de los expedientes para no tardar tanto tiempo en averiguar las causas de los accidentes.

«NINGUN ARMADOR SE ATREVE A INCUMPLIR LAS NORMATIVAS LABORALES Y DE SEGURIDAD» (LUIS RUIZ, ANAVE).

Jose Luis Muñoz, de AETINAPE, precisó que, aunque existen pocos medios económicos, sí se puede intentar con ellos un mínimo control de las tripulaciones, hacer inspecciones un poco más rigurosas y, sobre todo, que las tripulaciones puedan denunciar las irregularidades. Muñoz apoyó la idea de UGT sobre la creación de una comisión de seguridad, lo que también hizo el representante del COMME, Manuel Avila, quien además dijo que con los medios existentes se

podrían hacer más cosas de las que se estaban haciendo, sobre todo en materia de formación. «Todo lo que sea enseñanza del hombre del mar no es caro; sólo tiene que existir la voluntad de educarlo.»

Finalmente y a modo de resumen, Constantino Méndez sintetizó como aspectos claves para que el colectivo marítimo comenzara a trabajar eficaz y solidariamente en materia de seguridad los siguientes:

— Formación inicial y permanente de las tripulaciones.

— Respeto de los derechos laborales de los marineros.

— Mayores presupuestos para investigación e inversión en sistemas de seguridad marítima.

— Mejora y adecuación de la legislación.

— Mejora de los medios materiales y humanos en manos de la Administración marítima.

— Efectivo sistema de inspecciones de las condiciones de seguridad de los barcos.

— Creación de alguna estructura participativa específica.

— Instalación de correctos sistemas de alarma y auxilio.

ENRIQUE BARON,

MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

«SEGURIDAD SIGNIFICA INVERSION»

Enrique Barón ha pasado dos de sus cuarenta años cumplidos al frente de un polémico y conflictivo

Ministerio: el de Transportes y

Comunicaciones. Cada vez que un avión se cae o un barco se hunde, la opinión pública mira hacia su departamento y pregunta:

«¿Qué hace la Administración?» A lo largo de esta entrevista, Enrique Barón aborda sin rodeos todos los temas de seguridad, y responde que *«los problemas no se resuelven con enfrentamientos, sino con trabajo en común. La Administración no es responsable de los errores que cometen otros colectivos».*

Concha M. CARAZO

Enrique Barón huye de cualquier alarmismo a la hora de hablar sobre seguridad marítima:

—Los índices de siniestralidad son siempre preocupantes. Evidentemente, cualquier estadística que nos hable de vidas perdidas es motivo de preocupación, pero nuestro país mantiene unos niveles equiparables a los de otras naciones con similares niveles de desarrollo.

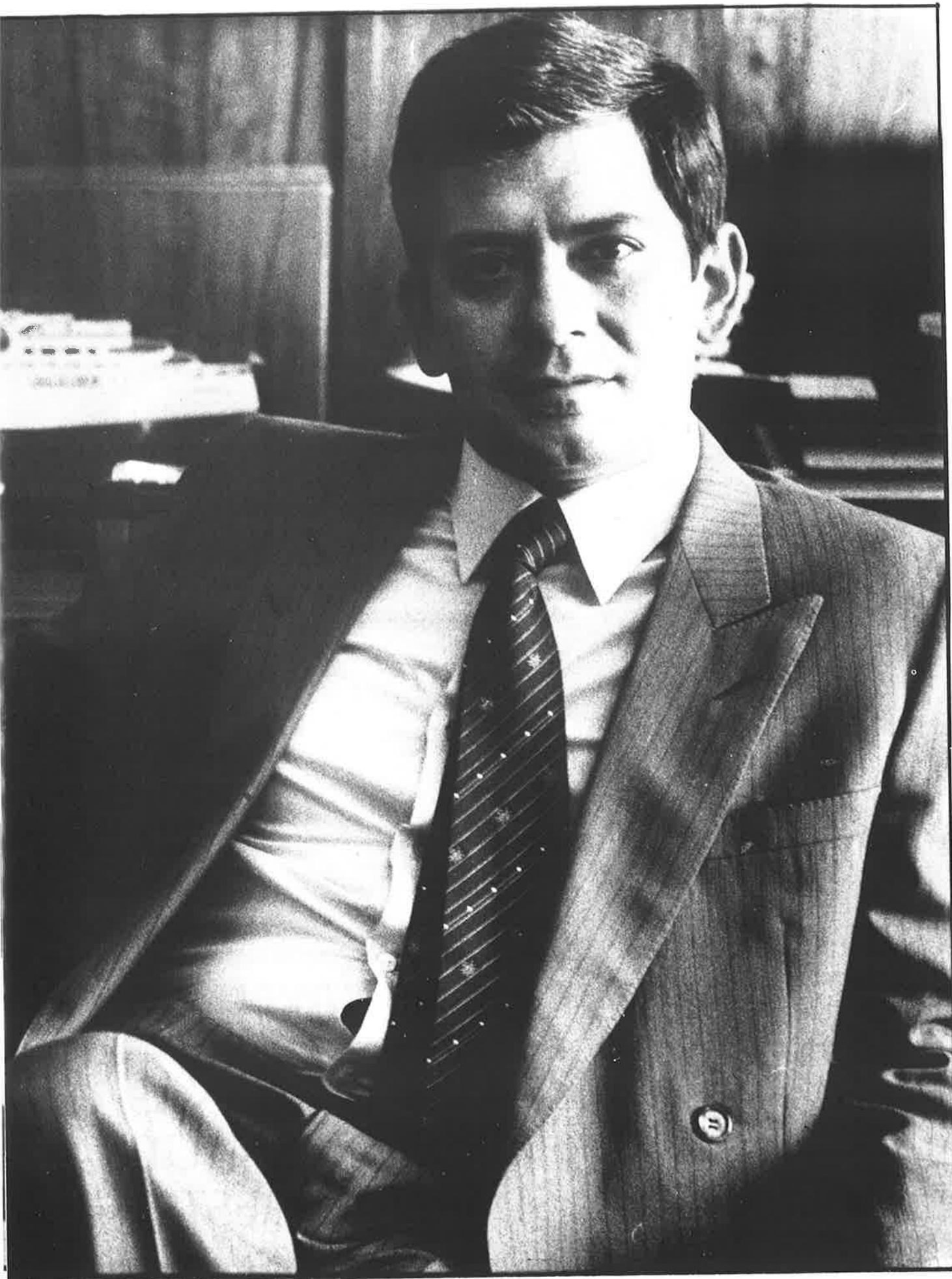
—Sin embargo, la actual dispersión de competencias que padece el sector no favorece, precisamente, la seguridad.

—La dispersión de competencias obedece a razones históricas, aunque tam-

bién es cierto que ha faltado voluntad política para llegar a una concepción unitaria del sector. Concretamente, en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tenemos las competencias de tráfico y seguridad, mientras que otras dependen de Interior, Economía y Hacienda, Obras Públicas, Trabajo..., además de las que han sido transferidas a las comunidades autónomas.

—¿Tiene el Gobierno algún proyecto para acabar con esa dispersión?

—Actualmente existe un trabajo, coordinado por el Ministerio de la Presidencia, con vistas a la reorganización de la administración





ENRIQUE BARÓN

Enrique Barón.
Cuarenta años.
Nació en
Madrid.
Licenciado en
Economía y
Derecho.
Especializado en
administración
de empresas.

No es sólo inversión

«LAS VIDAS HUMANAS
SON ALGO MAS QUE
UNA SIMPLE CUESTION
DE FINANZAS»

«Está decidido: la Administración del mar será civil»



decir, que ha existido lo que podríamos llamar incuria administrativa. Ahora bien, yo creo que la seguridad en el transporte es una preocupación relativamente reciente en España. Lo verdaderamente importante, además de las labores de inspección y prevención, es aumentar el nivel de sensibilidad sobre el tema, lograr la colaboración de todos.

—Pero las críticas a la Dirección General de la Marina Mercante se han centrado en su bajo nivel de inspección.

—Los problemas no se resuelven con acusaciones sistemáticas. En transportes como el ferrocarril, en el que hay pocas empresas, las cosas son más fáciles, y se pueden comprobar los niveles de seguridad con más precisión. El sector marítimo es más complejo. Existe una gran flota, muy heterogénea. Las dos funciones básicas de la Administración son: legislar y procurar que se cumpla esa legislación. Para que se cumplan las normas hace falta la inspección, pero esa investigación se basa en todas partes en un sistema de muestreo. La Administración no puede tener un cuerpo de inspección que actúe todas las horas en todos los sitios.

—En cualquier caso, el número de inspectores parece francamente bajo.

—Claro, y somos plenamente conscientes del problema. Estamos formando inspectores, y lo estamos haciendo en todos los frentes del Ministerio, pero esto no produce resultados milagrosos de inmediato.

Enrique Barón se lamen-

ta de que «cuando llegué al Ministerio, prácticamente no había inspectores de transporte. Ahora estamos intentando mejorar, recurriendo, incluso, a fórmulas de contratación administrativa. Evidentemente, nos hemos encontrado con resistencias. La dotación de las plantillas y la preparación cualificada no es un proceso fácil. Lo que conviene valorar es la auténtica preocupación que suponen estos proyectos».

Insiste el ministro en que lo importante es la colaboración de todos: Administración, organizaciones profesionales, sindicatos y empresas.

—Sin embargo, ¿no es muy diferente el grado de sensibilidad con que cada colectivo afronta el tema de la seguridad?

—Creo que los reces que hayan podido producirse con las organizaciones empresariales está más en el problema de costes que en el de sensibilidad. De todas formas, no creo que nadie pueda ser tan cínico como para plantearse las vidas humanas como un problema únicamente financiero.

—Pero la tensión existe. Los sindicatos acusan a las organizaciones empresariales de despreocuparse, ya que tienen los riesgos cubiertos con las compañías aseguradoras.

—Esa tensión existe, en efecto, pero insisto en que no puede haber el cinismo tan exagerado de pensar que nada se pierde porque todo está asegurado. Claro, seguridad significa inversión, pero también significa un respeto escrupuloso de las normas. Existen muchos

transportistas con verdadera conciencia.

—Uno de los temas más polémicos es que siga existiendo una administración militar en el mar.

—Este es uno de los temas que estamos tratando. En cualquier caso, es un tema que ya está decidido: la administración marítima debe ser civil. No es un asunto que esté a debate. La cuestión se centra, simplemente, en cómo hacer el traspaso. Y ése es un problema de reestructuración, reglamentación y dotación presupuestaria.

—¿No existen obstáculos de otra índole?

—En absoluto. Está la decisión de configurar una administración civil. El tema no es negociable. El problema está en organizarlo. Hay que tener en cuenta la complejidad de la relación con otros departamentos, como Interior, Hacienda, etc. Lo primero es delimitar la administración civil y, luego, integrar todas las competencias.

—¿Esta reestructuración estaría englobada en todo el proceso de reordenación administrativa?

—Indudablemente, está estrechamente ligada. De todas formas, me parece interesante lograr un nivel de participación mayor, en vez de esperar a que la reorganización del sector resuelva los problemas de forma milagrosa. Nosotros estamos intentando actualizar todos los medios de transporte y dar un máximo de coherencia a toda la legislación. Pienso que para la Marina Mercante es más importante la creación de la Comisión Interministerial de

marítima. De momento, en nuestro Ministerio estamos haciendo un esfuerzo importante para lograr esa reestructuración y para consolidar la Dirección General de la Marina Mercante.

—Una Dirección General que, según todas las críticas, cuenta con muy pocos medios.

—Bueno, hasta hace poco, la inspección tenía un nivel de complejidad bastante bajo, y el cumplimiento de las normas no era demasiado riguroso. Es

«En la inspección hubo incuria administrativa»

Tráfico Marítimo que la nueva Ley del Transporte.

Cuando se le pregunta si los planes de su departamento no han sido demasiado ambiciosos para una legislatura, el ministro dice que sí, «pero ahora lo importante es culminar las cosas empezadas. Soy consciente de que va a ser difícil terminarlas en esta legislatura, porque todo tiene un período histórico de maduración. Para mí, la mayor satisfacción es haber dejado sentadas las bases en el terreno administrativo y definidas las grandes líneas de futuro. En el terreno del mar, lo importante es dejar una administración civil y que los problemas del sector no se resuelvan con enfrentamientos entre colectivos, sino con trabajo conjunto».

Reconoce que lo más difícil de estos dos años ha sido organizar el propio Ministerio. Y los momentos más duros, aquéllos en que se producían accidentes graves: «Cuando se produce un desastre que implica vidas humanas, uno se enfrenta a una situación muy trágica. A veces, parece como si la Administración tuviera la culpa de que se caiga un avión o se hunda un barco. Sin embargo, no se aplica la misma valoración a los accidentes de carretera, que, en definitiva, es el medio de transporte más peligroso.»

—Pero el mar ha sufrido fuertes conmociones este verano: el «Islamar III», el «Montrove»...

—Vivimos en una sociedad que considera ya el transporte como un derecho constitucional, pero el papel de la Administración

no es omnicompreensivo. Lo que pasa es que hemos vivido muchos años en una sociedad dominada por la religión y cierto paternalismo, donde el único sujeto histórico era el Estado. No consiste en echarle a la Administración la culpa de todo lo que pasa. En el caso del «Islamar», la Administración estaba bastante desarraigada. En el caso del «Montrove» no está escrita la última página, y yo deseo fervientemente que aparezca. También hay que recordar casos como el del «Castillo de Bellver», donde las conclusiones del informe realizado por la Dirección General de la Marina Mercante son bastante serias y tienen que invitar a la reflexión no sólo desde el punto de vista de inversiones en seguridad, sino también, y muy principalmente, sobre los hombres que operan las cosas.

Sobre el asunto del petrolero «Izarra», retenido por las autoridades nigerianas, Enrique Barón se muestra más contundente: «La gente del mar sabe que se han metido en estos líos. Si resulta que unos señores se han dedicado a hacer contrabando en un país determinado, pues tendrán que afrontar las consecuencias. Lo que sucede es que la Administración de un Estado de derecho sólo puede actuar ante las irregularidades administrativas que se cometen en su territorio.»

—Pero luego es el contribuyente el que tiene que pagar, a través de la Administración, esas irregularidades, como en el caso del «Cigala II», cuando el armador abandonó a la tripulación en Mauritania.

—La Administración tiene, y asume, la responsabilidad de proteger a sus ciudadanos en el extranjero. Ahora bien, la Administración actuará contra con los que produzcan esos daños.

—Sin embargo, la capacidad sancionadora de la Administración no es demasiado severa.

—Sí, la capacidad sancionadora es muy reducida y está desfasada. El problema para reformarla es que, una vez más, en un Estado democrático, hay que hacerlo por ley. Son normas que necesitan una actualización, ya que muchas veces es más barato cometer la infracción y pagar la multa que aceptar la modificación.

—Situación que se produce también en los casos de contaminación.

—Ese es un tema muy grave, especialmente en dos puntos clave: el Estrecho de Gibraltar y toda la zona de Galicia. Las dotaciones presupuestarias que existían eran mínimas. Hace dos años había un presupuesto de un millón de pesetas, cuando sólo en detergentes había que gastarse cien millones. Ahora estamos intensificando la lucha contra la contaminación, desarrollando una política más eficaz. Por ejemplo, con la compra de remolcadores. Se está preparando un programa especial con la Escuela Nacional de Aeronáutica para ir fortaleciendo la coordinación de los diversos medios que tenemos para controlar a los barcos que lavan o hacen vertidos cerca de las costas. Desde el punto de vista de las sanciones, vamos a empezar a ser mucho más duros.

Recientemente, el depar-

tamento de Enrique Barón ha sufrido severas críticas por parte de algún sector de la prensa, que llegaba a preguntarse si existía un Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El ministro no oculta cierta amargura: «Me parece legítimo el análisis de una gestión, pero creo que este análisis no se hace semana a semana. Sobre todo me sorprende la existencia en alguna prensa de constantes que pertenecían al pasado no democrático: confundir la valoración de una gestión con una descalificación personal, lo cual no dice mucho a favor de quienes lo hacen.»

—Y, ¿aparte de la descalificación personal?

—En lo que se refiere a



Caso «Izarra»:

«INCUMPLIR LA
LEY IMPLICA
AFRONTAR LAS
CONSECUENCIAS»

la seguridad del transporte, me parece que se están tratando las cuestiones como juicios sumarios, sin apelación, en donde se condena a las partes. Una de las cosas que se puede aprender de otros países es la seriedad con que se siguen estos temas, como en Estados Unidos, donde existe el Consejo de Transportes. Nosotros estamos estudiando la creación de un órgano parecido, para que sean los expertos quienes estudien no sólo los accidentes, sino su prevención. Hay veces que los expertos están meses estudiando un accidente. Por ejemplo, en el caso del «Castillo de Bellver», el informe que ha hecho la Dirección General de la

Marina Mercante, y que se ha entregado al Juzgado, es enormemente positivo desde el punto de vista técnico. Este me parece un camino a seguir. Emitir sentencias sin recurso ni conocimientos suficientes me parece muy peligroso.

Y, finalmente, Enrique Barón quiere reiterar que, «para el Gobierno actual y la Administración, la preocupación por la seguridad es constante. Eso implica inversiones, formación y una actividad de colaboración activa y sistemática por parte de todos los implicados. Esa actitud es la que se está fomentando, porque, en definitiva, es la mejor manera que tenemos de aumentar la seguridad».

Nombre: «Montrove».

Buque congelador gallego de 243 toneladas de registro bruto y 33,06 metros de eslora. Velocidad máxima: 11,7 nudos.

Actividad: pesca de cefalópodo. Tripulación: 16 hombres... El mar es ancho, largo y profundo.

Pero resulta difícil aceptar que una mole y una población semejante puedan haberse perdido sin dejar rastro. No sería la primera vez —buques que desaparecen en su travesía inaugural, buques que se pierden muy lejos de las costas, buques que aparecen bajo otras denominaciones—; sin embargo, en esta ocasión, la tragedia aparece sellada por el misterio. Un barco así, se dice, no puede desaparecer sin más ni más...

«MONTROVE»

UN MISTERIO EN EL BANCO SAHARIANO

LAS familias de la tripulación, ellas sobre todo, se niegan a plegarse a la tragedia. «Están vivos», se aferra a la esperanza Elsa, esposa de Manuel Seoane, cocinero del buque, y madre de Manuel, tripulante del barco. «Estoy segura. Están prisioneros o han sido secuestrados. Pero viven. Viven en algún lugar del Sahara, de Mauritania, de Marruecos...»

La historia se inició el pasado 19 de julio en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. El Montrove, tras descargar unas 70 toneladas de pescado obtenidas en el banco sahariano, abandonó con sus 16 tripulantes —menos de los que estaban previstos y distintos a los que estaban oficialmente registrados— el puerto de la isla para iniciar una marea más, una operación rutinaria de faenado que no debía durar más de 60 días...

En un principio, las actividades del Montrove no fueron controladas por nadie; ni siquiera por Luis Paz Casal, su armador. Al fin y al cabo, el barco poseía una autonomía de dos meses. Tenía agua, gasóleo, víveres, radiobaliza...

El Montrove llegó al banco sahariano, una zona en la que abundan los barcos pesqueros, después de una navegación realizada a ritmo lento, probablemente para ahorrar combustible. «No es extraño que al principio no hubiera comunicación alguna

—opina Benito Gestido, antiguo tripulante del barco—; el patrón tenía la costumbre de pasarse quince o veinte días sin comunicarse con nadie.» Una práctica habitual en muchos hombres del mar cuando tropiezan con un rico banco de pesca, para evitar la competencia de otros compañeros. El silencio, hasta entonces, parecía síntoma de buen augurio.

La tragedia del «Islamir III» precipitó los hechos. De la tranquilidad se pasó a la preocupación. Habían pasado ya más de veinticinco días y la Administración comenzaba a mostrar signos de inquietud por la suerte del barco.

Sin embargo, por aquellas fechas, el armador envió mensajes de serenidad. Luis Paz tenía confianza plena en su buque. No era la primera vez que éste hacía la marea en semejantes condiciones y en medio de un silencio absoluto. Todo lo más, cabría suponer que los aparatos de transmisión podrían haber sufrido alguna avería que, en cualquier caso, no podía poner en peligro la vida de los tripulantes en una zona de faenaje tan concurrida.

Unidades de la Marina y helicópteros del Servicio Aéreo de Rescate comienzan la búsqueda. Las autoridades de Canarias y de las zonas aéreas y marítima dan órdenes para que se intensifiquen las operaciones. Helicópteros del Ejército del Aire, las patrulleras «Villa de Bilbao» y «Ferrol» y la corbeta «Atrevida» rastrear 50.000 millas cuadradas en pocas jornadas. Nada. En Bueu y Marín, localidades en las que habitan la mayor parte de los triplantes, cunde el nerviosismo.

Se lanzan avisos a todos los barcos que operan en la zona. Contactos efectuados con los países ribereños —Marruecos, Senegal, Mauritania...— no dan resultado positivo. Se efectúan operaciones a través de las emisoras de radio. Un total de 180 barcos que operan en el banco sahariano se ofrecen para colaborar en las acciones de búsqueda. El «Punta Umbría» y el «Corinto» dicen haberle avistado el 10 de agosto. Otros afir-



«Están vivos,
seguro que
están vivos»:
Elsa Seoane.

man haber detectado su presencia en aguas cercanas a las aguas mauritanas... AETINAPE toma contacto con la Embajada de Marruecos y con el Frente Polisario. Los familiares de la tripulación solicitan al Rey la intensificación al máximo de las operaciones de rastreo. Se nombra en Canarias a un juez instructor para el esclarecimiento de los hechos. Sin embargo...

EN TIERRA, MAS MISTERIO

De los 16 tripulantes del barco, 14 son ciudadanos españoles; dos, de acuerdo con el convenio firmado con Marruecos, proceden de este último país. No obstante, la tripulación registrada en un principio no es exactamente la que realmente zarpó con el barco. El armador, Luis Paz, y su hijo, por ejemplo, se quedaron en tierra a pesar de figurar en la lista oficial: el primero, por razones aún no

Se han
rastreado 50.000
millas
cuadradas en
pocos días.

explicadas oficialmente; el segundo, por una enfermedad contraída en la víspera de la salida del barco. Un engrasador de la tripulación, **Juan María Carregal**, era la primera vez que embarcaba y fue dado de alta en la Seguridad Social más de treinta días después de que el barco zarpara. La empresa consignataria del buque, **Consignaciones Canarias Africanas, S. A. (CONCASA)**, asegura que la confusión se debe a un error administrativo que provocó que se entregara una lista de tripulación correspondiente a una marea anterior. Entretanto, los familiares insisten. **Elsa**, desconsolada, se niega a aceptar la tragedia: «Somos trabajadores. Estamos en el mar por necesidad. Mi marido y mi hijo llevan años y años faenando. No pueden haber desaparecido sin dejar rastro. Un barco de 200 toneladas no se evapora en medio del mar. Están vivos, están vivos...»

AS mujeres no dudan en acusar: «El armador es un sinvergüenza». Se refieren a José María López Tapia, un viejo conocido en los tribunales españoles. Según los expertos, el negocio era muy fácil: comprar ilegalmente derivados petrolíferos en Nigeria y venderlos, tres veces más caros, en Las Palmas. El resultado está ahí: 28 tripulantes retenidos en el puerto de Calabar, a los que la Administración trata de rescatar. Y un armador que se lava las manos. La historia del *Izarra* bien pudiera ser la que a continuación se relata.

Las mujeres del Izarra acusan:

«EL ARMADOR ES UN SINVERGUENZA»

Todos los dedos señalan hacia José María López Tapia. «El es el único responsable de lo que está sucediendo», dicen los familiares de los tripulantes retenidos en Nigeria. Sin embargo, y de momento, el conocido armador sigue sentado tranquilamente en su despacho. Y es que al dedo de la Justicia no le basta con señalar.

La turbia historia del petrolero *Izarra* bien pudiera haber comenzado el día 3 de enero de 1984 en el puerto de Burdeos. Por aquellas fechas, el buque todavía se llamaba *Cirón*. Tres días más tarde, un barco bautizado con el nombre de *Auma* zarpa del puerto francés con rumbo a Las Palmas. *Izarra*, *Auma*, *Cirón*... Tres nombres distintos para un mismo engaño.

Según los datos corroborados por la prensa que siguió el caso, el *Auma* viaja desde Las Palmas hasta el puerto nigeriano de *Harcourt*, donde el capitán ordena cargar 8.500 toneladas de gas-oíl, cuando para el

viaje de ida y vuelta sólo le hacen falta 600 toneladas. El preciado líquido va inundando los tanques de carga, servido por las motobombas de las gabarras nigerianas. Gas-oíl subvencionado para el consumo interior por el propio Gobierno de Nigeria. Gas-oíl a un precio tres veces más bajo que en los mercados internacionales. Varios personajes, teóricamente «desconocidos», han debido apañar la operación desde varios días antes.

Sin embargo, las cosas no salen del todobien. Hay problemas con el dinero, y dicen que faltó poco para que el asunto acabara en reyerta de piratas.

EL SEGUNDO VIAJE

Los «misteriosos» personajes arreglan mejor el segundo viaje. Tres oficiales de la *Navy* nigeriana supervisan la operación, y esta vez no hace falta recurrir a

las armas para cerrar el trato. Se cargan 12.000 toneladas de gas-oíl y 160 de fuel-oíl.

En el tercer viaje, el buque lleva pintado un nuevo y hermoso nombre: el de *Izarra*.

Siempre de acuerdo con las informaciones de prensa, el *Izarra* había sido adquirido a la compañía francesa *Petromer* por 240 millones de pesetas mediante el sistema de *leasing*. El

«Cuando vamos a verle a su empresa, López Tapia nos echa del despacho insultándonos»

apresamiento se produjo cuando aún faltaban por pagar las dos últimas letras. La tripulación había sido contratada en París por la compañía panameña *Domaco Holding*, cuya filial en España es la *Marítima Spain Africa Lines, S. A.*, con sede en *Guecho*. Más nombres para la misma historia. Más empresas para eludir la legislación. Y, de-

trás, la misma persona, siempre la misma. José María López Tapia, el hombre que protagonizó en 1980 la quiebra de la naviera *Leta-sa*, dejando 1.230 millones de deuda con el *Banku-nión*, 970 con el *Banco de Crédito Industrial* y 873 con el *Banco de Bilbao*.

Todo debía funcionar a las mil maravillas, gracias a las banderas de conveniencia y gracias también a una legislación hábilmente aplicada por el armador. Los intermediarios hacían su agosto y Nigeria se convertía así en un paraíso para los «negocios». Sin embargo, algo iba a fallar. Las leyes del mercado son implacables. El negocio del contrabando con Nigeria, descubierto por los armadores griegos hace algunos años, iba tomando demasiado auge. Ya no consistía sólo en abastecer a los buques de la flota japonesa o coreana en alta mar. En nueve meses, el tráfico de petróleo entre Nigeria y Las Palmas se multiplicó por 36. Durante el segundo tri-





Dentro de las lógicas limitaciones, la vida a bordo es aceptable. Y la camaradería se ha mantenido, incluso con el policía de color que les custodia.

mestre de 1983, entraron en el puerto canario 2.652 toneladas, mientras que en el segundo trimestre de 1984 se alcanzó la cifra récord de 95.874 toneladas. El tinglado movía más de 500 millones de dólares anuales. Y

eso alteró profundamente las reglas del juego.

EL GOLPE DE ESTADO

Los traficantes no contaban con otro acontecimiento:

en diciembre de 1983 el general *Mohamed Buhari* da un golpe de Estado contra el presidente *Sehu Saghari*. Un total de 475 altos cargos de la anterior administración son detenidos y procesados por corrupción.

El general Buhari conoce bien el tema, ya que fue ministro del Petróleo desde 1976 hasta 1979, con el régimen militar de *Obasanjo*. Nigeria espera negociar un crédito de 3.000 millones de dólares con el Fondo Monetario Internacional para hacer frente al vencimiento de su deuda exterior, y el nuevo gobierno tiene que ponerse a la cabeza de la lucha anti-corrupción.

Por tanto, la situación ha cambiado mucho cuando, a mediados de abril, el *Izarra* permanece fondeado a 18 millas de las costas nigerianas esperando instrucciones de su armador. Los días y las semanas pasan sin que se concrete la nueva «operación». Ante la irregularidad de su situación, el *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante* da instrucciones para que el buque regrese a puerto, pero López Tapia se niega.

Todo llegaría demasiado tarde: el 19 de junio, una patrullera nigeriana apresa el barco con toda su tripulación. El *Izarra* acaba en el

puerto militar de Calabar. Por esta vez, el negocio ha terminado, pero a López Tapia parece darle igual. El sigue veraneando en Bermeo mientras sobre la tripulación comienzan a pesar, como verdaderas losas, las severas penas de la nueva legislación nigeriana.

«SEGUIMOS SIN COBRAR»

Varios meses más tarde, los familiares de los tripulantes siguen sin cobrar sus salarios. «Cuando vamos a la empresa, para ver a López Tapia, nos echa del despacho insultándonos», se quejan los familiares. «Sólo hemos recibido las ayudas del ISM, que, lógicamente, son insuficientes para mantener a nuestras familias en esta situación». El abogado del COMME inició, semanas atrás, los trámites para llevar a cabo una acción judicial contra López Tapia por los delitos de extorsión y coacción.

Desde el Ministerio de Asuntos Exteriores y desde el propio Instituto Social de la Marina se han hecho las gestiones necesarias para que la tripulación no pague aquellos delitos de los que no son responsables. Pero las cosas son difíciles: López Tapia acusa al capitán del Izarra. «Si existe algún delito de contrabando será cuestión del capitán. Yo no tengo nada que ver». La negociación es complicada, difícil, pese a la buena disposición de ambas partes por llegar a una solución aceptable. Lo más importante es que los 28 tripulantes vuelvan cuanto antes a sus hogares.

A lo largo de este tiempo, muchas informaciones, a veces irresponsables y otras interesadas han venido a enturbiar más la situación. Se llegó a decir, incluso, que un fiscal nigeriano había pedido la pena de muerte para el capitán del Izarra.

ESTAN BIEN

Pese a que las noticias recibidas iban siendo más optimistas, no se tuvo un relativo sosiego hasta la vuelta de Nigeria de Juan Bartolomé. Juan Bartolomé, jefe de la sección de Radio-Consulta del ISM había

«Nuestros maridos son totalmente inocentes»

viajado hasta el mismo puerto de Calabar para atender médica y moralmente a los tripulantes. Su testimonio, ha significado una gran tranquilidad. «Se encuentran bien, aunque afectados por el clima y, lógicamente, preocupados por la situación. Tuve una larga consulta con cada uno de ellos y su estado es satisfactorio», confirmó Juan Bartolomé a su regreso.

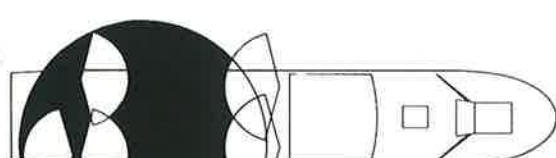
En cuanto a su estado moral «se sienten apoyados por todos, menos por el armador, y creen que el asunto está en vías de solución.

El trato de las autoridades nigerianas está siendo absolutamente correcto».

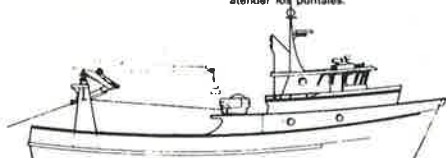
Otra cosa es el estado de los familiares, cuya ansiedad crece por momentos, pese a la tranquilizadora reunión que mantuvieron con el presidente Felipe González. «Sabemos que el asunto es delicado —dicen— y que se están haciendo gestiones a muy alto nivel, pero es ya demasiado tiempo de incertidumbre. Sabemos también que nuestros maridos son inocentes. Ellos no hacían más que obedecer las órdenes del armador. Son profesionales del mar, no contrabandistas. Tuvieron que aceptar las condiciones de contratación que se les ofrecieron porque el paro no permite andar con exigencias.»

Pese a que los datos apuntan hacia una rápida vía de solución, la tranquilidad no llegará hasta que los hombres del Izarra aterricen sobre suelo español. Y ese momento no está tan lejos.


JSC



UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES
 Como parte de la modernización del buque Sjövik —un arrastrero/factoría de 62 metros—, una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puntales.




LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS
 Una grúa HIAB deja la cubierta despejada y puede trabajar sin límite en todos los sectores.



LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS
 Con la Grúa Marina HIAB a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el saltillo de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de izar la captura. Las roldenas para los cables de arrastré van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a cruja que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el tirón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS
 La Grúa Marina HIAB cumple a la perfección todas las tareas auxiliares de steivación en cualquier buque mercante: carga de provisiones y resposos C. M., maniobra de balsas, manejo de mangueras... y todo lo que a Vd. se le pueda ocurrir. TODO ELLO, CON UNA SOLA GRUA.

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



MARITIMA DEL NORTE, S.A.

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

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

FLOTA PROPIA

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

FLOTA GERENCIADA

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

FOTO DEL MES



*Este hombre se llama **Nazario Hernández Hernández**. Es canario y trabaja en el **Izarra** como limpiador. Al igual que todos sus compañeros, pasó por momentos de angustia e incertidumbre cuando su buque fue retenido por las autoridades nigerianas.*

Un mensaje de optimismo

Al principio, se sintió solo y abandonado. Escuchó por la radio que el armador se desatendía de sus problemas, de sus familiares y de su futuro. Pero, muy pronto comprobó que estaba lejos, pero no solo. La solidaridad de los suyos, y el esfuerzo de las autoridades españolas por solucionar la situación, le devolvieron la confianza. Ahí está la foto, que es un auténtico mensaje de optimismo. Entre todos, lo conseguiremos; y esta foto se repetirá muy pronto, pero no en la cubierta de un buque sino en suelo español.



Tragedia del Islamar III **DESPUES** **DE LA MUERTE,** **LA AMARGURA**

Primero fue la angustia de la desaparición; luego, el dolor de la muerte. Y, ahora, dos meses más tarde, sólo queda la amarga certeza de saber que, también en la mar, los sueños de ambición o generosidad terminan pagándose muy caro. Tan caro que, muchas veces, cuestan la vida.



Concha H. CARAZO,
José María SULLEIRO

EL viento sopla de forma distinta en los dos extremos de la Gran Vía, la amplia avenida que cruza Isla Cristina desde su corazón urbano hasta el borde de la playa. En el centro de la villa, donde se levanta orgullosa la iglesia de los Dolores, con sus tres vírgenes presidiendo la fachada, corre un airecillo fresco, lleno de ecos turísticos, que se cuele entre los veladores de las cafeterías, agitando levemente los toldos chillones, las hojas de los parterres y los cuatro farolitos que harán guardia por la noche, compitiendo inútilmente con los neones de las sucursales bancarias y el esplendor de los escaparates.

En el otro extremo de la Gran Vía, el viento sopla con fuerza, formando remolinos de arena sobre el asfalto que ya empieza a arder bajo el calor del mediodía. A un lado, están el Ayuntamiento y la Casa del Mar. Al otro, las blancas fachadas de la Punta del Caimán, barriada marinera construida al borde mismo del Atlántico sobre la arena que el océano se lleva todos los días.

En los bares, la hora del aperitivo llena las barras de cañas, vermouths y vinos blancos, que los parroquianos acompañan con sus correspondientes raciones de huevas, choquitos o calamar. Corren algunos chavales por la calle, y las últimas mujeres que vuelven rezagadas de la compra atravie-

san rápidamente la Gran Vía, para perderse en el laberinto de callejuelas encajadas sobre las que ya descarga el sol toda su fuerza.

Poco a poco, de una en una, de dos en dos, a veces con un chiquillo silencioso cogido de la mano, van apareciendo las mujeres vestidas de negro. Avanzan por la Gran Vía hasta formar una columna enlutada que se dirige hacia la Casa del Mar. Zapatos, toquillas, blusas, medias, faldas, todo es negro excepto las caras, que parecen manchas de cal bajo el oscuro pañuelo que tapa sus cabezas.

Son unas treinta de mujeres: esposas, madres, hermanas o hijas de los hombres del «Islamar III» que murieron aquella aciaga madrugada del 19 de agosto, cuando un golpe de mar corrió la carga del buque frente a las costas saharianas y 26 tripulantes fueron tragados por el océano para siempre. Son ellas el último vestigio del naufragio. Cuando entran en la Casa del Mar parece como si la Gran Vía respirara aliviada y los parroquianos de los bares disfrutaran otra vez de sus aperitivos en una avenida limpia de lutos y malos recuerdos.

«QUEREMOS SABER»

La semipenumbra del salón de actos de la Casa del Mar se va llenando de suspiros, lamentos y algún que otro sollozo. Gemir por los muertos puede ser una forma de no olvidarlos. La más dispuesta a hablar es una mujer de Lepe, localidad próxima a Isla Cristina. «Me llamo María Britos de los Reyes, y quiero pedir que por nada del mundo se repita esta tragedia. Tengo



dos hijas y un varón, que irá a la mar. No podría soportar que volviera un dolor tan grande como el que he pasado». Su marido, Manuel González, era el contramaestre del «Islamar III» y luchó durante más de veinte horas sujeto a las artes hasta que dijo a su compañero: «Pedro, no puedo más... me voy», y se entregó a la mar.

Todas las mujeres quieren saber el cómo y el porqué de la tragedia. «Sólo tenemos el mar, y la pena que hemos pasado. Alguien tiene que explicarnos por qué no estuvo el barco parado los cinco días necesarios para colocar la nueva carpintería en la bodega. ¿Por qué no iba la radiobaliza instalada?



ES PEOR EL SILENCIO

Las madres, las viudas de los desaparecidos del «Islamar III» van de

un sitio para otro, preguntan, quieren saber a toda costa. Como si el saber, el indagar pudiese poner sordina al dolor. La verdad es que en Isla Cristina



to era perder parte de ese dinero, tan necesario para pasar el invierno. Sabían que para ir a pescar la sardina a granel, en vez de en cajas, era necesario acondicionar primero la bodega para evitar que un golpe de mar desplace la carga y el barco se vaya a pique como un juguete roto; sabían también que la licencia para la pesca a granel dura muy poco. Lo que de verdad ignoraban era que esta vez iban a ser sus maridos los que no volvieran a casa.

«NADIE QUIERE HABLAR»

Manuel Frago Carrasco, el «Patitas», es un hombre de apariencia combativa: «Ahora se dicen demasiadas cosas. En este pueblo hay muchas lenguas que debían pasar por el confesionario. La gente ha sido buena, muy buena; pero algunas lenguas han hecho demasiado daño.» Para «El Patitas» hay tres responsabilidades concretas: «Primero, ¿por qué no se inició la búsqueda desde la primera sospecha de naufragio?; segundo, ¿cómo salieron a pescar sin preparar el barco?, y, finalmente, ¿qué sucedió a bordo en aquellos trágicos momentos?» Manuel Frago se pregunta si la ruta escogida no era demasiado peligrosa con tanta mar y tan poca carga, si los hombres fueron alertados a tiempo, si no se perdieron unos minutos preciosos en abandonar el barco. Para unos, hubo tiempo; para otros, no dio tiempo a nada. Para unos, los sistemas de salvamento funcionaron; para otros, las lanchas estaban inutilizables. Los que pueden hablar, guardan un silencio hermético. «Aquí,



¿Por qué se inició la búsqueda tan tarde?» En medio de los sollozos arrecian las preguntas crispadas. Micaela Lozano Hernado, cincuenta y un años, la madre del jovencísimo patrón de altura, levanta la voz entre todas las demás: «No sabemos nada. No sabemos lo que pasó. Lo único que sé es que mi hijo ha muerto. Ellos no nos contaban nada de su trabajo. Ahora es cuando nos estamos enterando de cómo eran las cosas.»

Pero en realidad sí sabían muchas cosas. Sabían, por ejemplo, que el «Islamarc III» era el barco que más dinero ganaba de toda Isla Cristina; sabían que estar cinco días parados en puer-

se sabían muchas cosas. Todo el mundo sabía las condiciones en que zarpaba aquel barco —el mejor de la zona— y aquella tripulación, la más

apreciada. Muchas veces se había puesto arrojo en vez de seguridad para sortear el peligro. En aquella ocasión, el arrojo no fue suficiente.

«MIS HIJOS NO VERAN EL MAR»

Pepi Rodríguez Viegas, veinticuatro años y viuda del

cocinero Manuel Félix Correa, tiene dos hijos de dos y tres años. Cuando mira hacia la sábana azul del agua sus ojos se humedecen. «Ahí», señala con el dedo,

el que habla sale perdiendo», sentencia «El Patitas».

Un coro de voces exige la presencia de los supervivientes: «Que hablen, que cuenten lo que pasó. Han dicho muchas cosas en los periódicos y en la televisión, pero no han querido hablar con nosotras, no nos quieren responder a nuestras preguntas.»

Entre las acusaciones, las mujeres hablan del «Elibel» y de su patrón, Victoriano Cores. «Victoriano venía con el otro barco de la empresa y dice el armador que se le ordenó tirar la pesca para ir en auxilio del Islamar. El caso es que el «Elibel» llegó a puerto y no volvió a salir hasta que descartó la pesca. Victoriano tampoco quiere hablar. No ha tenido el corazón de venir a nosotras y decirnos: esto fue lo que pasó». Victoriano Cores y Juan Alonso Acosta, «El Pescaíto», patrón de pesca del «Islamar III», habían navegado juntos durante veintidós años. Después, la empresa compró un barco mejor y el mando le correspondió a Victoriano. Un patrón puede ganar 24.000 pesetas por cada millón de pesca vendido. Un marinero debe conformarse con 9.000 pesetas por cada millón. Dicen que el «Pescaíto» tranquilizaba a sus hombres, aferrados con desesperación a los corchos, «¡tranquilos!, ¡tranquilos!, que detrás viene Victoriano». Pero Victoriano sólo llegó a tiempo de reconocer los cadáveres de sus antiguos compañeros en el puerto de Las Palmas.

«DICEN ...»

Pepi Rodríguez Viegas, de veinticuatro años, es la

viuda del cocinero Manuel Félix Correa. Tiene un par de chiquillos de dos y tres años cada uno. Habla con una dulzura especial: «Yo no sé si podré expresarlo, pero éste es mi sentimiento: que la desgracia se podría haber evitado si no fuera por el abandono que hay en la mar. Abandono de salir sin estar en condiciones y abandono de dejar que los hombres mueran solos sobre el agua. No quiero acusar a nadie, pero mucha culpa la tuvo la empresa. Y mucha culpa también los que no salieron a buscarles inmediatamente.»

Micaela rompe a llorar abiertamente: «Nos tuvieron engañadas diciendo que era un secuestro...»

Mi hijo tenía solamente veinticuatro años y todas las noches me preguntó cómo moriría.»

Las preguntas se repiten una y otra vez en una letanía dolorosa e interminable. Mari Carmen García, la asistente social del ISM, vuelve a desgarrar las respuestas posibles: existe una investigación en marcha, aparte del sumario instruido por el Juzgado número 1 de Las Palmas.

Desde que se consumó la tragedia Mari Carmen no se ha separado un momento de los familiares, gestionando las prestaciones, agilizando trámites, orientando a cada uno según su caso. Al principio, la solidaridad y el apoyo de todos fue unánime. Pero el tiempo va borrando hasta los perfiles del dolor. Las cinco discotecas de Isla Cristina funcionan desde hace tiempo, los tres cines han vuelto a su programación habitual. La vida de los demás ha retornado

a la normalidad y no falta la voz de los que dicen que las viudas han recibido un trato privilegiado. Al fin y al cabo, Isla Cristina tiene fama de ser una villa bulliciosa, alegre y gastadora. «El apoyo y solidaridad que han recibido estas familias ha sido muy grande —admite Mari Carmen—, pero no reciben privilegios porque eso no es factible. Otra cosa es la tristeza que producen esas desgracias aisladas, de las que nadie habla, donde las familias sufren en una soledad más dolorosa.»

A pesar de todo las mujeres van de un lado a otro, intentando averiguar, saber, preguntar a todos, como si el silencio fuera aún peor que la muerte. Hurgan con saña en su propio dolor, en su desesperación: «Dicen que mi marido murió cantando», «dicen que el mío se quedó dentro buscando un cuchillo», «dicen que...».

Ya en la intimidad de una casa, Pepi intenta explicarlo: «Ya sé que no deberíamos pensar en todo eso, pero yo, personalmente, me estoy volviendo loca. Sé que la muerte de mi marido tuvo que ser horrorosa.» Aquí, en la avenida de España, 76, vive Crsitobalina Pérez Rodríguez. Su marido, Manuel González, y su hijo Domingo estuvieron por última vez en esta casa el sábado 11 de agosto. «Decían que el día 9 habían pasado un temporal muy malo, pero estaban muy tranquilos.» El mar sólo devolvió el cuerpo del hijo. El del padre, toda la vida en la mar, se fue junto al «Islamar III», cuya maqueta había ido realizando con mágica paciencia hace ahora



EN BUSCA DE UN CEMENTERIO ANONIMO

Era la mejor tripulación de la costa. Hoy solo queda su foto, y una lista de nombres que circula por despachos de compañías de seguros; es una zarpa de dolor clavada en el corazón de mujeres destrozadas, de compañeros doloridos. Son cadáveres en busca de un cementerio anónimo.

diez años. Y es que, como dice Cristobalina, «el corazón no falla. Desde el primer momento supe que el barco se había hundido, que se había perdido para siempre. Es verdad: la esperanza no se pierde nunca. Cuando decían que quedaban otros supervivientes, dentro de una el corazón gritaba: ¡puede ser el mío, puede ser el mío!»



«hay mucho abandono. Los hombres mueren solos sobre el agua». A Pepi le duele el mar. Si pudiese se pondría para siempre de espaldas a esa

tumba gigantesca, que ayer era esperanza de vida para su familia. «Aunque les falten vitaminas, mis hijos no pisarán nunca la playa», afirma con amargura.

verdad que “El Pescaíto” era un hombre arriesgado, pero ¿quién quiere perder la propia vida?» Antonio ha navegado casi diez años en el «Islamar III». Su hermano Juan y dos primos suyos murieron en el naufragio. **«Durante todos esos años pasamos momentos muy malos, pero nunca nos vimos en peligro de hundimiento. No lo comprendo. No comprendo cómo salieron a faenar sin haber preparado primero la bodega.»**

Para Enrique Nardiz Girón, el alcalde de Isla Cristina, **«lo malo es el sentimiento de resignación ante las desgracias, como si fueran inevitables, cuando todos somos responsables de la seguridad. Isla Cristina está atravesando una situación muy difícil. Y su futuro depende de que podamos sacar adelante una serie de proyectos. En caso contrario, la situación puede llegar a ser verdaderamente explosiva.»**

MAS ALLA DEL LLANO

Isla Cristina no recuerda una tragedia parecida desde que, en 1939, naufragó el «Purita Pérez» en la misma barra del puerto. En aquella ocasión también hubo dos supervivientes, pero el mar se llevó 58 vidas. Desde el muelle, todo el pueblo asistió, impotente y sobrecogido, al drama que se desarrollaba a pocos metros en la costa en medio de un furioso temporal.

Desde entonces, el goteo de vidas que se pierden en la mar parece incesante. Y es que esta estrecha franja de vida, comprendida entre la Tierra Llana y el Atlántico, parece fatalmente tri-

butaria del océano. Lo son muchas de sus gentes, venidas, hace un siglo, desde muy lejos para poblar la punta más occidental de Andalucía. Y lo es también la tierra, venida de más lejos todavía, formada por los aportes fluviales que los ríos arrancan de otras miles de tierras. Tierras de Sierra Morena, de la Sierra Aracena, o lomas de Sevilla, que terminan siendo marismas, o arena para turistas. Los hombres buscan la vida en los bancos saharianos o en aguas portuguesas. Las mujeres parecen esperar el luto. Más al norte han quedado los chopos y los almendros, las suaves colinas de la Huelva interior.

Tal vez por eso sea esta tierra gastadora y bulliciosa, a la vez que solemne y enlutada. Tierra de aluvión sobre la que se construyen sueños de generosidad o ambición. Hasta este extremo de Andalucía —el más extremo— no llega el olor de los almendros en primavera ni el rumor de los pinos en otoño. Aquí sólo se escucha el crujido de los alcornoques batidos por un viento que trae olor a breya y a marisma.

El pequeño cementerio de Isla Cristina está instalado lejos del centro urbano, lejos de la iglesia y de las sucursales bancarias que guardan celosamente los fondos de cualquier solidaridad. Algunos cipreses sobresalen por encima de las blancas tapias, y de noche el viajero sólo escucha el solitario eco del océano, mientras recuerda la última frase de Pepi: **«A veces hablar del dolor ayuda a superarlo.»** El viento sopla de formas muy distintas en cada corazón de una ciudad.



Cristobalina es una mujer mayor, que conoce las desgracias de la mar: **«Yo sé cómo son estas cosas. Y comprendo cómo deben estar los supervivientes, pero ellos deben comprender que también nosotras necesitamos algún consuelo. Yo ya sé que uno de ellos amarró el cuerpo de mi hijo a los corchos y que gracias a eso recuperamos su cadáver. Con eso me basta. Pero luego dicen que le ordenaron al “Elibel” tirar la carga al**

mar, y eso no puede ser verdad porque ni siquiera llevaban chupona en ese barco para poder vaciar la bodega. Sin embargo, el patrón del “Elibel” no quiere hablar. Aquí las cosas son así. Fíjese: veintidós años juntos y ahora todo está dividido. Es demasiada pena.»

En el puerto, Antonio Alonso Martín mueve la cabeza y dice que no se lo explica todavía: **«Era el mejor barco de Isla Cristina y tenía la mejor tripulación. Es**



Precios de garantía para cuatro especies

HACIA UN «FORPPA» DEL MAR

Alrededor de cuatrocientos millones de pesetas serán destinados por el FROM en forma de subvenciones para evitar el hundimiento de las cotizaciones de la sardina, el boquerón, la bacaladilla y el bonito del Norte. Objetivo: asegurar unas rentas mínimas a los pescadores.

El procedimiento que se va a poner en marcha recuerda poderosamente al que lleva a cabo el FORPPA en relación con los productos agrarios. Consiste, básicamente, en la fijación de unos *precios de retirada* del mercado. No se trata de

establecer unos precios mínimos, ni de que el Estado adquiera el producto excedentario —subraya la Memoria elaborada por el Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM),

para justificar este proyecto de Real Decreto—, sino de fijar unos *precios testigo* que eviten el hundimiento de las cotizaciones en lonja de cuatro especies de bajura, consideradas tradicionalmente como *no suntuarias*. Por otro lado, con este Real Decreto, aprobado recientemente en Consejo de Ministros, se consigue además, que el sistema de regulación del mercado de estos productos sea homogéneo con los reglamentos que sobre esta cuestión existen actualmente en la Comunidad Económica Europea (CEE).

Asegurar las rentas

De acuerdo con esta nueva reglamentación, el FROM concederá subvenciones a las organizaciones de productores pesqueros cuando las cotizaciones en lonja de las cuatro especies mencionadas desciendan por debajo del nivel fijado,



y obliguen a retirar productos del mercado para evitar un exceso de oferta. Para cada uno de los cuatro productos afectados por esta normativa, la Administración fijará anualmente un *precio de orientación*, que estará muy cerca de la media de las cotizaciones obtenidas por dichas especies a lo largo de las tres últimas campañas. El *precio de retirada* quedará fijado en torno a un 80 ó 90 por 100 del *precio de orientación*, si bien, a la hora de conceder las ayudas definitivas, se tendrán también en cuenta el porcentaje de pescado retirado de la lonja, las estimaciones de la demanda o las perspectivas de producción. Las contrapartidas económicas concedidas por la Administración a través del FROM serán liquidadas al término de cada campaña, por períodos vencidos y por medio de las organizaciones de productores pesqueros.

Las Cofradías de Pescadores han mostrado su satisfacción ante el anuncio de la próxima puesta en marcha de esta normativa. Su presidente, Clemente Muñiz, ha recordado que el establecimiento de dicha reglamentación era una vieja aspiración de las organizaciones de productores y que su aplicación, en un sector en el que las oscilaciones de precios han sido tradicionalmente muy acusadas, resultaba urgente. Por otro lado, cabe recordar que operaciones de retirada de un producto del mercado ya habían sido realizadas ocasionalmente con resultados positivos por iniciativa de algunas Cofradías

Reordenación

Según estimaciones realizadas por el FROM para el último trimestre del año 1989, puramente orientativas, las previsiones de subvención para el mercado del boquerón ascienden a unos 67 millones de pesetas; para el de sardina, 39 millones; para el de bacaladilla, cerca de 19 millo-

nes... Para 1985, las previsiones son las siguientes: boquerón, 200 millones de pesetas; sardina, 117 millones; bacaladilla, 37 millones... Cabe subrayar, no obstante, que estas previsiones pueden quedar sujetas a significativas fluctuaciones.

En cuanto a los *precios de orientación*, el FROM asigna al boquerón 150 pesetas en Cantabria y Noroeste, y 96,2 pesetas en el resto de las zonas; el *precio de retirada* sería de 120 pe-

retirada sería de 20,70 pesetas y 41,50 pesetas, respectivamente. Por último, en el caso de la bacaladilla, el *precio de orientación* se fijaría en 70 pesetas y el de *retirada*, en 56 pesetas.

UN REAL DECRETO PARA ASEGURAR LAS RENTAS DE LOS PESCADORES EN CUATRO PRODUCTOS DE BAJURA

La pretensión de la Administración es no sólo con-

tos mecanismos de retirada, los barcos que se ocupen de este tipo de productos deberán estar correctamente censados.

Por otro lado, el Real Decreto contempla también la posibilidad de realizar apoyos financieros al sector a través de contratos intersectoriales. Estas actuaciones afectarían, por un lado, a las actividades de congelación, almacenaje y depósito de estas cuatro especies y, por otro, a la financiación de costeras, mediante una reducción de los intereses de los créditos concertados tanto por el sector de



setas y 77 pesetas, respectivamente. Para la sardina, 23 pesetas en Cantabria y el Noroeste, y 53 pesetas en el resto de la costa, por lo que se refiere al *precio de orientación*, mientras que el de

seguir la garantía de las rentas de los pescadores, sino aportar también un instrumento adicional para impulsar la reordenación de la flota de bajura. En efecto, para poder participar en es-

extracción como por el de transformación. El FROM calcula que la cantidad que se destinará a este último tipo de intervenciones ascenderá a unos 85 millones de pesetas.

NUEVAS NORMAS SOBRE DESEMPLEO EN EL MAR

El pasado mes de agosto se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* la Ley de Protección por Desempleo. Esta Ley contempla una serie de modificaciones, a partir de la Ley Básica de Empleo, orientadas a patentar los niveles de prestaciones para los trabajadores.

En el caso de la prestación por desempleo se aumenta el período de dieciocho a veinticuatro meses, mientras que en los casos de subsidio el período máximo también pasa de nueve a dieciocho meses.

A grandes rasgos, estos son los diferentes niveles de ayuda contemplados en la nueva normativa y las condiciones para tener acceso a las mismas.

A PRESTACIONES POR DESEMPLEO

¿Quiénes tienen derecho?

De acuerdo con la nueva normativa, tienen derecho a las prestaciones por desempleo los trabajadores por cuenta ajena, incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (excepto los que faenan en embarcaciones menores de 20 TRB), siempre que se encuentren dados de alta y hayan cotizado un período mínimo de seis meses en los cuatro años precedentes y estén en situación legal de desempleo.

Se consideran situaciones asimiladas al alta: la excedencia forzosa, el cumplimiento del servicio militar, el traslado temporal por la empresa fuera del país, la emigración, la invalidez provisional, la prisión preventiva y la inactividad de los trabajadores fijos discontinuos que no son llamados al reiniciarse la temporada.

Se está en situación legal de desempleo tanto cuando se suspende la relación laboral como cuando se extingue.

La duración y cuantía de las prestaciones está en función del período cotizado por el trabajador. Se requiere un mínimo de ciento ochenta días para tener derecho a una prestación de tres meses. El techo máximo de las prestaciones es de veinticuatro meses.

Las condiciones fijadas por la actual normativa son las siguientes:

Período de cotización	Período de prestación
Desde 180 hasta 359 días	90 días
Desde 360 hasta 539 días	180 días
Desde 540 hasta 719 días	270 días
Desde 720 hasta 899 días	360 días
Desde 900 hasta 1.079 días	450 días
Desde 1.080 hasta 1.259 días	540 días
Desde 1.260 hasta 1.439 días	630 días
Desde 1.440 días	720 días

La cuantía de las prestaciones será el 80 por 100 de la base reguladora durante los ciento ochenta primeros días; del 70 por 100, del día ciento setenta y uno al trescientos sesenta, y del 60 por 100 a partir del día trescientos sesenta y uno.

La base reguladora de la prestación es el promedio de las cotizaciones correspondientes a los últimos ciento ochenta días cotizados, no pudiendo ser inferior al Salario Mínimo Interprofesional (incrementado en la parte proporcional de las pagas extras) ni superior al 170 por 100 del mismo cuando el trabajador no tenga ningún hijo a su cargo. En el caso de tener un hijo se elevará al 195 por 100 y al 220 por 100 si tiene dos o más hijos menores de veinticinco años o incapacitados.

Aunque con carácter generalizado, el período de prestaciones es de dieciocho meses; la ley prevé su ampliación a veintiuno o veinticuatro meses si se tienen las condiciones necesarias para ello, siempre que se estuviera percibiendo el 1 de enero de 1984 o que se hubiera reconocido después de esa fecha.

B EL SUBSIDIO DE DESEMPLEO

¿Quién tiene derecho?

Son beneficiarios del subsidio de desempleo los parados que, figurando inscritos como demandantes de empleo sin haber rechazado oferta adecuada durante un mes, y careciendo de rentas superiores al Salario Mínimo Interprofesional, se encuentren en alguna de las siguientes condiciones:

a) Haber agotado la prestación por desempleo y tener responsabilidades familiares.

b) Ser trabajador retornado del extranjero.

c) Estar en situación legal de desempleo y no tener derecho a la prestación por carecer de período suficiente, pero siempre que se haya cotizado durante tres meses, teniendo cargas familiares.

d) Haber sido liberado por cumplimiento de condena.

e) Ser mayor de cincuenta y cinco años, aunque carezca de cargas familiares, si estando en alguno de los supuestos anteriores, acreditan cumplir todos los requisitos, salvo la edad, para acceder a la jubilación.

¿Cómo se tramita?

El derecho del subsidio nace a partir de estar a la espera de empleo sin que en ese período se haya rechazado una oferta adecuada. La petición de subsidio deberá hacerse en los quince días siguientes. Si se solicita



Aunque con carácter generalizado, el período de prestaciones es de dieciocho meses, la ley prevé su ampliación a veintiuno o veinticuatro meses si se tienen las condiciones necesarias para ello.

con posterioridad a ese plazo, se descontarán los días transcurridos en exceso.

En los casos de despido procedente el derecho al subsidio nace a los tres meses desde la inscripción como demandante de empleo.

Los trabajadores retornados del extranjero, excarcelados, y los que accedan al subsidio al no haber cotizado un período suficiente para tener derecho a la prestación, deberán inscribirse en las oficinas de empleo como demandantes de trabajo antes de que pase un mes desde el hecho causante.

Duración

Los beneficios del subsidio por desempleo se conceden por un período de seis meses prorrogables, por períodos semestrales, hasta los dieciocho meses. Para los trabajadores mayores de cincuenta y cinco años, el derecho al subsidio se mantiene hasta la jubilación. Cuando el trabajador no tenga derecho a la prestación, por no haber cubierto el período mínimo de cotización, la duración del subsidio será de tantos meses como haya cotizado.

La cuantía del subsidio será igual al 75 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional vigente en cada momento.

C PRESTACIONES DE ASISTENCIA SANITARIA

¿Quién tiene derecho?

Para acceder a la prestación por asistencia sanitaria, el trabajador tendrá que permanecer inscrito en su oficina de empleo y no haber rechazado oferta adecuada desde que agotase la prestación o el subsidio de paro. Igualmente, deberá carecer de rentas superiores al Salario Mínimo Interprofesional y no tener derecho a asistencia sanitaria por cualquier otra causa.

La aplicación se extiende a los trabajadores que hayan agotado las prestaciones por desempleo y del subsidio, así como a los familiares que se encuentren a su cargo.

Duración

El derecho a esta prestación es indefinido mientras el trabajador se encuentre en la situación de paro. Su entrada en vigor se produce al día siguiente de presentar la solicitud. En el caso de agotamiento de la prestación por desempleo o de subsidio, el derecho nace al día siguiente, siempre que la solicitud se haga en los quince días posteriores.

D OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES

Para acceder a este conjunto de ayudas, los trabajadores están obligados a presentar en su correspondiente oficina de empleo, en el plazo de quince días a partir de la situación legal de desempleo, o a partir de un mes de espera, toda la documentación que se les exija para proceder al reconocimiento del derecho a las prestaciones.

Cuando se produzca una causa de suspensión o extinción del derecho, el trabajador deberá presentar en la oficina de empleo la documentación acreditativa. Si hubiera colocación deberá ser comunicada también en el momento que se produzca. Igualmente están obligados a presentar documentación sobre Incapacidad Laboral Transitoria y comunicar los cambios de domicilio o residencia.

Incompatibilidades

Las prestaciones por desempleo son incompatibles con el trabajo por cuenta propia o ajena, salvo que sea un trabajo a tiempo parcial. También son incompatibles con la obtención de pensiones o prestaciones de tipo económico de la Seguridad Social, salvo que hubieran sido compatibles con el trabajo que originó la prestación por desempleo.

¿Cuándo se suspenden los derechos?

Las prestaciones previstas en la Ley de Protección por Desempleo se suspenderán en los siguientes casos:

a) Por un mes, cuando previo requerimiento y sin causa justificada el titular no aparezca ante la Entidad Gestora.

b) Por seis meses cuando rechace una oferta de trabajo o se niegue a participar en tareas de colaboración social.

c) Mientras se cumpla el Servicio Militar, o ingreso en prisión, si no existen responsabilidades familiares.

d) Mientras realice un trabajo inferior a seis meses. Las prestaciones se extinguirán por las causas siguientes:

a) Agotamiento de plazo.

b) Reiteración en el rechazo de la oferta.

c) Traslado al extranjero por un período superior a seis meses.

d) Realización de un trabajo con duración superior a seis meses.



AETINAPE, pleno de la consolidación

Con asistencia de 120 delegados representando a toda España, el pasado 21 de julio tuvo lugar en La Coruña el segundo Pleno Nacional de AETINAPE, que, según el presidente **José Manuel Muñiz**, ha supuesto la consolidación de la organización.

Aun año de la celebración del primer Pleno, los profesionales náutico-pesqueros han dado pasos importantes para el establecimiento de un solo órgano de representación, objetivo logrado plenamente, a pesar de la reticencia de algunos sectores.

La reforma de las enseñanzas pesqueras, su integración en el Ministerio de Educación y Ciencia, la modificación de la Admi-

nistración marítima y la seguridad en el mar constituyeron los principales temas de debate en este segundo Pleno y fueron objeto de la mayor parte de las resoluciones y conclusiones aprobadas por los delegados.

En materia de escuelas y enseñanza, el Pleno se manifestó favorable a una negociación urgente con el MEC para la transferencia a este Ministerio de todas las enseñanzas, presionando a la vez a la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras para que inicie lo antes posible su reforma. AETINAPE defiende la creación de la figura del alumno de Formación Profesional Náutico-Pesquera, la puesta en marcha de escuelas e institutos de la especialidad, y la expedición de tarjetas de Identidad Marítima según la normativa internacional vigente. El Pleno se opuso a la situación actual, que cierra el acceso a toda For-

mación Profesional Náutico-Pesquera a enseñanzas superiores.

En lo que afecta a la seguridad en el mar, AETINAPE urge la negociación del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas, jornada de cuarenta horas, prohibición de guardias de doce horas, inspecciones eficaces y el inicio de negociaciones con el ISM sobre equiparación de escalas de la Seguridad Social del Mar con puestos similares en tierra.

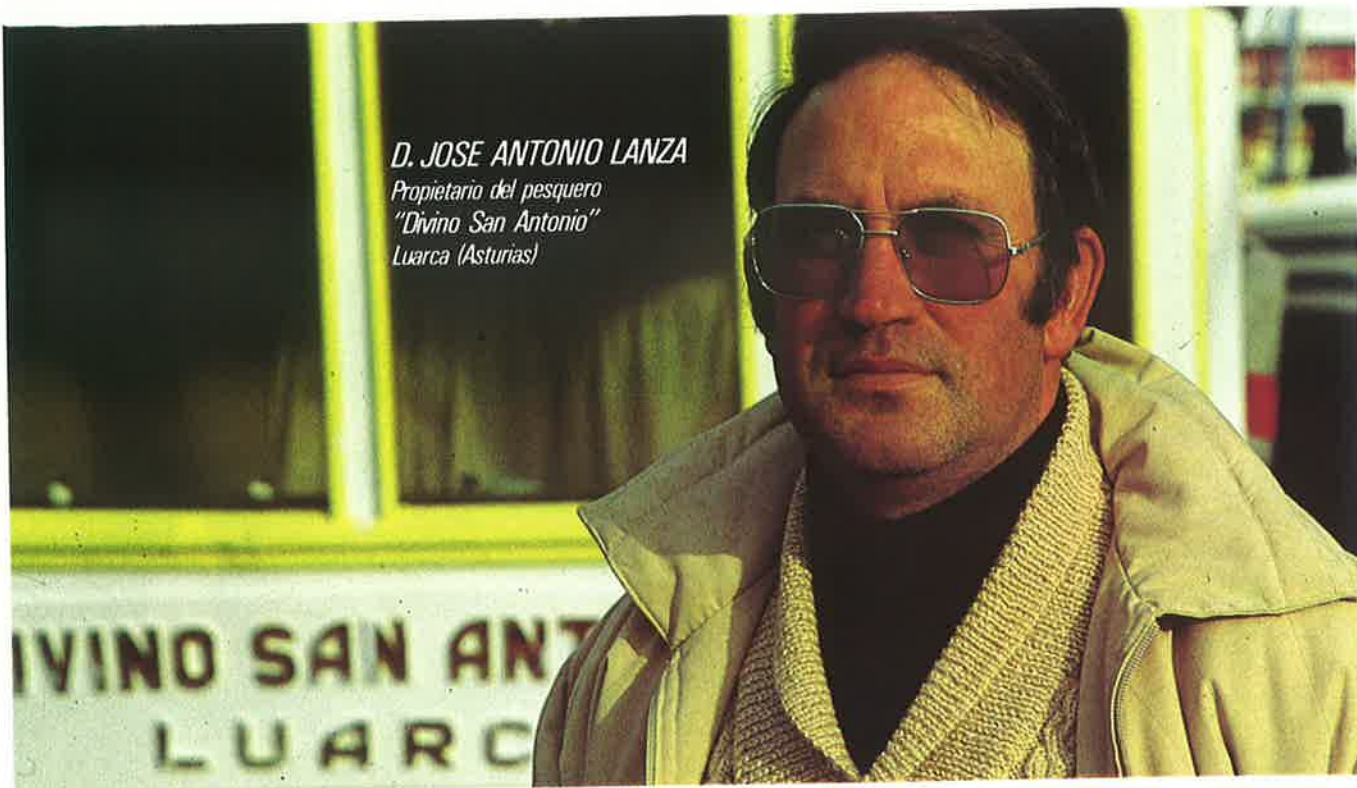
En materia de Administración marítima, AETINAPE pretende la creación de una Secretaría de Estado para la Mar, rechaza la presencia de la Guardia Civil en la costa y propugna la constitución de un cuerpo de salvamento en todo el litoral con remolcadores de altura.

Entre otras cuestiones, el Pleno de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros pretende un mayor acercamiento entre

las estructuras de enseñanza españolas y las existentes en la Comunidad Económica Europea, intercambio de profesores y alumnos, e incluye la demanda una elevación de los niveles de especialización pesquera a través de cursos o jornadas de reciclaje.

En línea con el proyecto de consolidación de la organización, que actualmente tiene unos 2.000 afiliados cotizantes, el Pleno acordó el compromiso de que cada socio consiga un nuevo afiliado para la potenciación de la Asociación.

Este segundo Pleno de AETINAPE contó con la presencia de diferentes personalidades relacionadas con la Administración pesquera, entre las que se encontraban el director provincial del ISM, **Leopoldo Cal**; el director general de Ordenación Pesquera, **Fernando González Laxe**, y el inspector general de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, **Modesto Rivera**.



D. JOSE ANTONIO LANZA

Propietario del pesquero
"Divino San Antonio"
Luarca (Asturias)

«Con mi nuevo 3208T Caterpillar obtengo más de un 50% de ahorro de combustible»

"Tengo un pesquero de 19,23 Tm. de registro bruto, con 14,20 m. de eslora, 4,20 m. de manga y 1,60 m. de puntal de bodega. Hace un año que instalamos el propulsor 3208T CAT de 200 HP a 2.400 r.p.m. y el resultado es excelente.

Con anterioridad, tenía un motor de 125 HP y, es tan grande la diferencia con Caterpillar, que hay

que verlo para creerlo.

Fijese: Salimos todos los días a pescar en jornadas de 12 a 14 horas.

Aparte de su perfecto comportamiento, hemos notado muchísimo el bajo consumo de combustible; lo hemos reducido en más de un 50% con respecto al anterior motor y sin embargo disponemos de un 60% más de potencia. Tanto es así, que, sólo con el dinero que ahorramos en gasoil, el motor quedará amortizado en menos de 6 años. Somos muy meticulosos respecto a los cambios de aceite, pues creemos que puede influir en el


funcionamiento y vida del motor.

Con el motor Caterpillar no tenemos problemas su mantenimiento es muy sencillo y fácil de realizar el cambio de aceite cada 250 horas. Por cierto, que es importante destacar que entre cambio y cambio de aceite el motor consume solamente 1/2 litro, que prácticamente no es nada.

Respecto al servicio de FINANZAUTO, S.A. es de primera. A tono con la calidad del motor."

**Motores marinos CAT.
Desde 85 HP.**



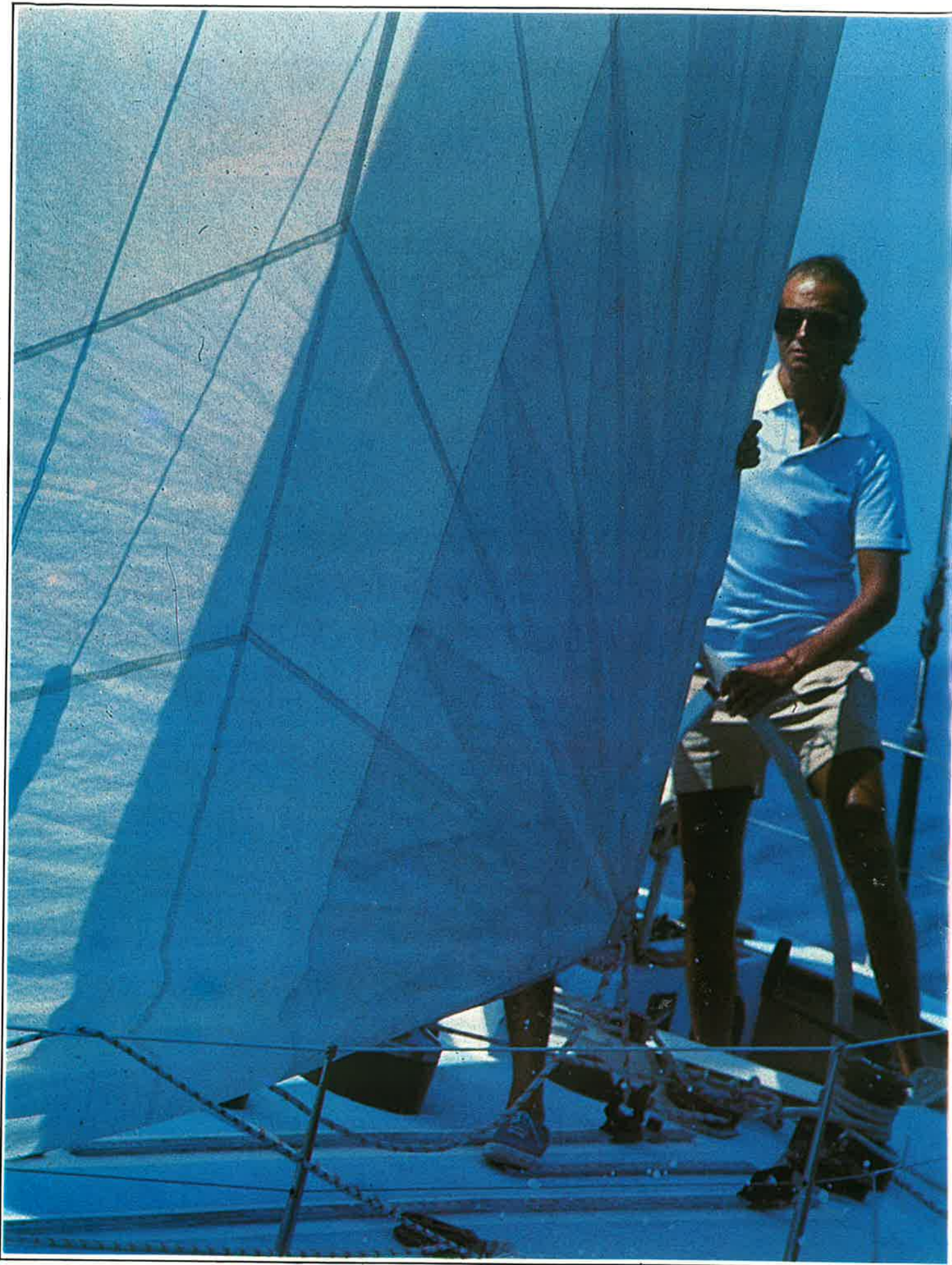
FINANZAUTO 

CATERPILLAR 

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

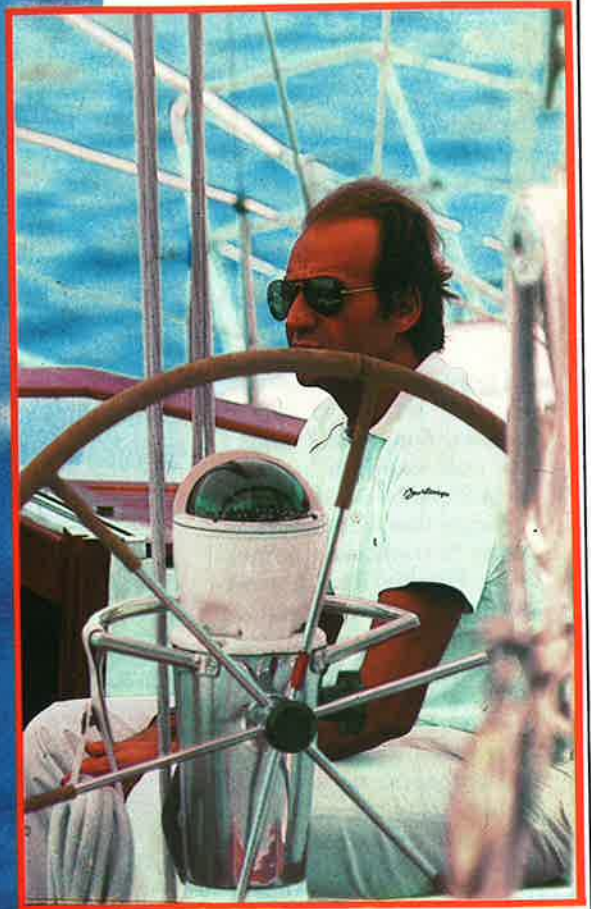
Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.





EL REY. A TODA VELA

Han sido necesarios muchos años para que este país tuviera un Rey que lo fuera, al fin, de todos los españoles. Y entre esos españoles están los hombres y las mujeres



del mar. Don Juan Carlos de Borbón, y ahora el Príncipe de Asturias, conocen bien la vida del océano. Tener un Rey que sabe navegar es garantía de un futuro esperanzado para una nación que bien lo merece.

Antonio CUBERO

A

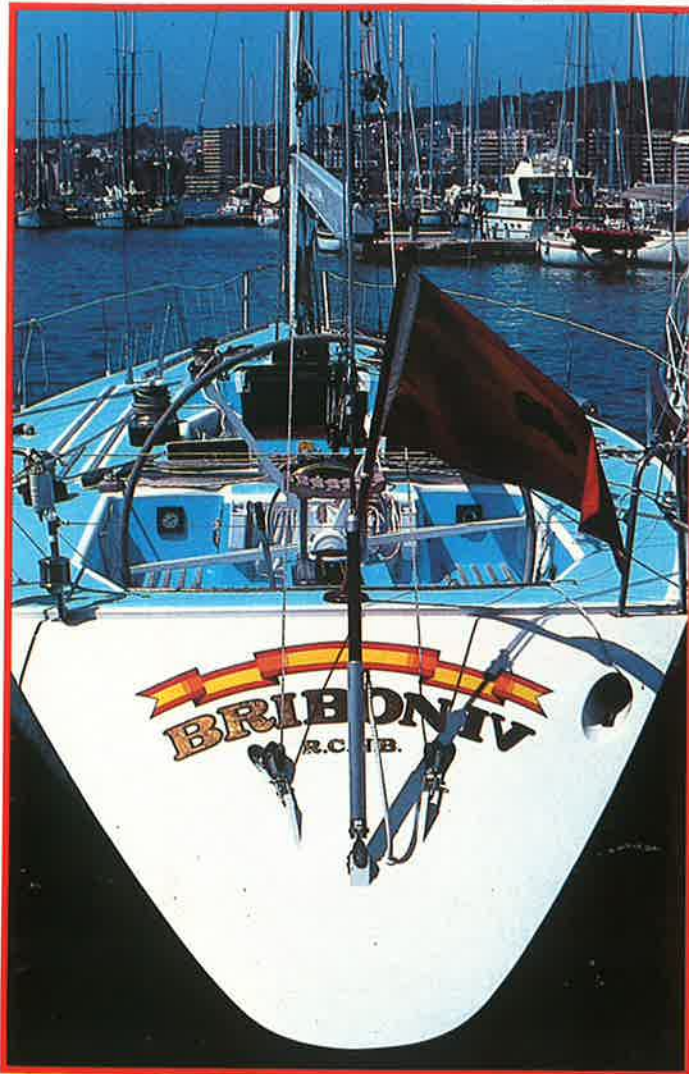
QUEL día 1 de julio, el **Sirius II** había logrado imponerse a 39 embarcaciones, entre las que encontraba una de las máximas favoritas al título final como así fue, el **Bribón IV**. Era, sin duda, el día más feliz de un joven debutante en una competición de regatas de la categoría de la **III Copa del Rey**, dentro de la Semana Internacional de Palma de Mallorca.

«A mi hijo hágale trabajar más que a nadie; quiero que aprenda bien.» Padre e hijo se fundieron en un abrazo y se despidieron. Una larga travesía de 153 millas iba a servir para que un joven deportista pasara la reválida del mar a bordo del velero «Sirius II», propiedad de la Armada Española.

Después, en el embarcadero, el padre, el **Rey de España, don Juan Carlos I**, dio una cariñosa palmada en la espalda de su hijo, el **Príncipe don Felipe**, sellando así la tradición marinera de la **Familia Real Española**. Era la primera victoria del **Príncipe de Asturias** y su debut como tripulante entre grandes campeones en el mundo de las regatas.

La bahía de Palma había sido escenario de una larga y dura prueba de cuatro triángulos olímpicos de 20 millas cada uno, con un difícil recorrido: Palma-Tagomago (Ibiza)-Palma, de dos días de duración, y los ojos de miles de aficionados puestos en una embarcación que suponía el futuro, el **Sirius II** y otra el presente, el **Bribón IV**, del deporte náutico español.

Varias semanas después, la noticia saltaba a las páginas deportivas de los periódicos españoles: el «Bribón IV» ha sido vendido por su armador **José Cusí** al armador italiano **Giorgio**







«Quiero que mi hijo trabaje más que nadie», exigió el Rey.

Falk, por más de 46 millones de pesetas. El centro de atención de todos los aficionados tomó rumbo hacia quien había sido su timonel durante muchas regatas: el **Rey de España**.

Dicen quienes conocen a la perfección al «Bribón IV» *«que se trata de una embarcación de gran experiencia, marinera compuesta por una tripulación de amigos y capitaneados por un magnífico conocedor del deporte náutico.»* Y ya se sabe que el mar no suele mentir, sino que curte a sus hombres en la verdad.

El **Rey don Juan Carlos** era uno más a bordo del «Bribón IV». El «hágale





*trabajar a mi hijo...», con el que advirtió al patrón del «Sirius II» cuando le encomendó al Príncipe también es un ejemplo que don **Juan Carlos** sigue cuando se encuentra a bordo y con el timón entre las manos.*

Quince hombres, quince deportistas, con muchas horas de convivencia, entre triunfos y derrotas, se han despedido del «Bribón IV» tras su última regata en aguas de Cerdeña. Estos hombres forman toda una tripulación de deportistas y amigos. Son:

José Cusi: 50 años, industrial catalán, armador y tripulante. Maniobra de vela. Olímpico en tiro al plato en México.

Pedro Luis Millet: 32 años, químico de Sarriá. Trimming.

Alejandro Guasch: 35 años, industrial textil, catalán. Skipper.

José Manuel Abel: 30 años, catalán. Proel.

Daniel Farrés: 29 años, arquitecto y catalán. Encargado de hidráulicos.

Augusto Vallvé: 29 años, abogado, catalán. Trimming de velas.

Carlos Pujol: 31 años, ingeniero agrónomo, catalán. Trimming.

Don Juan Carlos I, Rey de España: 44 años. Skipper y Timonel.

Luis Marrigó: 31 años, técnico de mecánica y electricidad, catalán. Tripulante y mantención técnica.

Ricardo Gallardo: 17 años, estudiante de Formación Profesional, catalán. Cuidado del barco.

Alfonso Bacqueleine: 29 años, ingeniero, catalán. Navegante.

Francisco Bacqueleine: 22 años, estudiante de ingeniería, catalán. Proel.

Emilio Lledó: 34 años. Experto en náutica.

Antonio Gorostégui: 32 años, monitor de vela. Skipper.

José Luis Doreste: canario.

Utilex[®] TRILLA[®]

CAJAS DE PLASTICO PARA PESCA

PARA QUE SUS CAPTURAS VAYAN DE PRIMERA



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

CON DEPOSITO PARA HIELO (SISTEMA PATENTADO)

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

INDUSTRIAS PLASTICAS TRILLA, S.A.

APDO. CORREOS, 37. RIPOLLET. BARCELONA. TEL. (93) 692 12 50. TELEX 51 381



Esta es la Casa del Mar número 117 de las que dispone el Instituto Social de la Marina.

Corresponde a Rosas (Gerona) y su construcción se realizó en terrenos cedidos por el Ayuntamiento de la localidad. La inauguración fue toda una fiesta.

NUEVA CASA DEL MAR

• Una nueva Casa del Mar, la que hace el número 117, ha sido inaugurada recientemente en Rosas (Gerona). La construcción se ha efectuado en unos solares cedidos por el Ayuntamiento. Por un acuerdo entre este organismo y el Ins-

tituto Social de la Marina, tanto el Hogar del Jubilado como la Clínica atenderán a toda la población de Rosas, por carecer esta localidad de instalaciones sanitarias y sociales de este tipo. Asimismo, atenderá administrativa, social y sanitariamente al colectivo de los trabajadores del mar, como es ya tradicional en este tipo de instalaciones.

Al acto de inauguración asistieron el gobernador civil de Gerona, **Miguel Solans Soterias**; el presidente de la Diputación; el alcalde de Rosas, el director Provincial del ISM, en Barcelona, **Fernando L. Perea**,

así como representantes de las Cofradías de Pescadores de la zona.

MEDALLAS DE ORO

• **Alfredo Saralegui Caselles** y **Miguel Albadalejo Campoy**, antiguos directores generales del Instituto Social de la Marina, han sido galardonados con la medalla de oro de este organismo. Al primero de ellos se le concedió a título póstumo, por lo que fue recogida por su hijo.

El acto de entrega estuvo presidido por el actual di-

A GENDA

El ISM condecoró a sus antiguos directores

rector general, **Constantino Méndez**, a quien acompañaban el Secretario General, **José Antonio Sánchez Riera**; el jefe de personal, **Heraclio Corrales**, y los subdirectores generales de Seguridad Social y de Acción Social Marítima, **José Ramón Pavía** y **Fernando Pastor Alfaro**, respectivamente.

El director general del ISM glosó lo que había sido los sesenta y cinco años que habían pasado entre la gestión de los dos premiados, que «*son la propia historia del Instituto, una historia que se ha ido haciendo con cada día de mar y con cada hora de trabajo*».

REESTRUCTURACION DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

● La estructura Orgánica del **Instituto Social de la Marina** ha sido modificada por una orden aparecida en el Boletín Oficial del Estado el pasado 7 de agosto. Las características del cambio radican en una limitación del aparato burocrático actualmente existente, y en la racionalización funcional de los servicios mediante la creación, como ya están haciendo otras instituciones públicas, de órganos unipersonales de asesoramiento, que se acomodan mejor a lo que deben ser los cometidos de unos servicios centrales, lo cual permite, además, el aprovechamiento en común de las unidades administrativas de apoyo, evitando la innecesaria multiplicación de estas últimas.

Con este cambio se ha reforzado también la estructura orgánica de determinadas competencias, que hasta ahora estaban escasamente desarrolladas, tales como medicina marítima y las relaciones con otras instituciones.

CARNE MARINA

● Científicos japoneses han creado un alimento, parecido en aspecto a la carne picada, muy rico en proteínas, que se fabrica a partir de sardinias, anchoas y otros pescados, y que han

Desde 1984, un nuevo subdirector general

denominado «**carne marina**». Una fábrica de este alimento comenzó a funcionar el mes pasado en Perú, mediante un acuerdo del Gobierno de este país con el japonés, con el objetivo de proporcionar una fuente de proteínas de bajo precio a las clases más desasistidas.

Según informaba recientemente la revista **Dinero**, la nueva planta se encuentra ubicada en el puerto de la **Puntilla** y produce 900 kilos diarios de esta carne a partir de 15 toneladas de pescado fresco. Este ali-

mento no tiene olor ni sabor, y se puede utilizar como aditivo proteico en otros alimentos, ya que resulta más barata que las proteínas animales, los guisantes o el harina de patata.

FORMACION DE PESCADORES

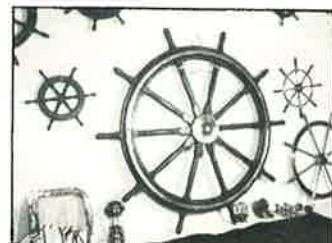
● El grupo mixto de trabajo formado por la **FAO** (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación), la **OIT** (Organización Internacional de Trabajo) y la **OMI** (Organización Marítima Internacional) ha estudiado el borrador de un **Documento-Guía** para la formación y expedición de certificados de capacidad profesional de los pescadores.

Entre las líneas maestras del documento figura el que para evitar los gastos de enseñanza, ésta deberá impartirse en los puertos pesqueros. El contenido de las mismas deberá tener en cuenta, sobre todo, la parte práctica de la actividad pesquera, más que la simple teoría.

El grupo mixto se ha comprometido a tener listo el documento, tal y como se lo ha exigido el Comité de Seguridad Marítima, en 1986.

CONJUNTO DE TIMONES

● Con este conjunto de timones es imposible perder



ISM: NUEVO SUBDIRECTOR GENERAL

Ha sido nombrado subdirector general de Administración y Análisis Presupuestario del Instituto Social de la Marina, **Félix González Bruno**, funcionario del cuerpo técnico de este organismo. El nombramiento se ha producido en el marco de la normativa establecida en el Real Decreto de mayo pasado sobre seguimiento presupuestario en el sistema de la Seguridad Social.

La misión de la nueva Subdirección es la de formular, en términos de objetivos y programas de gasto, los planes de actuación del Organismo, tramitar los expedientes de modificaciones presupuestarias y confeccionar el anteproyecto de presupuestos del Instituto.

Félix González Bruno, de 39 años, es licenciado en Ciencias Políticas, Económicas y Comerciales en la Universidad Central de Madrid. Después de trabajar en la empresa privada dos años, fue contratado por el Gabinete de Estudios del Plan de Desarrollo para evaluar los resultados económicos de los Polos de Burgos, Valladolid, Zaragoza, el Plan Badajoz, Jaén y Tierra de Campos.

En abril de 1972, fue contratado por el **Instituto Social de la Marina**, como jefe de administración en la Delegación del Instituto en Barcelona. Un año más tarde, al conseguir la plaza en propiedad, ingresó en el Cuerpo Técnico —escala de Contabilidad— y desde entonces ha sido jefe de Unidad Administrativa en Villagarcía de Arosa; inspector de los Servicios Administrativos; jefe de los Servicios Generales de Seguridad Social y jefe del Servicio de Gestión Presupuestaria, que es el cargo que desempeñaba al ser nombrado subdirector general.

La reestructuración dará más agilidad

el rumbo, los hay de todos los tamaños y precios, ojalá pudieran contarnos las rutas y aventuras que vivieron antes de ser rescatados de los veleros en que estuvieron instalados. Se pueden conseguir en **Mar**. Maldonado, 55. Madrid.

FONDOS MARINOS

• La explotación de las riquezas de los fondos marinos cuenta ya con normas legales de carácter internacional. Un permiso de explotación limitado y un procedimiento especial de conciliación en el caso de conflicto fueron las normas adoptadas por el **Tribunal Internacional del Derecho del Mar** y por la **Autoridad Internacional de los Fondos Marinos**.

Para la concesión de permisos de explotación, se creará una administración internacional, a la que cada país o entidad sólo podrá solicitar permiso para servirse de dos parcelas de 300.000 kilómetros cuadrados, cada una como máximo. La administración dará una al interesado y distribuirá los frutos de la segunda según sus propios criterios.

LOS LIBROS DEL MAR

• La librería técnica-náutica, **Robinsón**, acaba de editar un catálogo profesional en el que se detallan todas las obras existentes en la librería relacionados con el mar.

Los capítulos en los que se divide el citado catálogo son: arquitectura naval, ingeniería de puertos, diccionarios, métodos de inglés

náutico, directorios de buques, empresas, puertos, etcétera; estiva, transporte, seguridad, medicina, meteorología, motores, navegación, oceanografía, pesca industrial, radar, electrónica, telecomunicación y revistas.

Aunque en el catálogo se recoge solamente una selección de los títulos existentes en el fondo de la librería, se pueden encargar otros títulos, tanto españoles como extranjeros. Además, de los ya mencionados en **Robinsón**, hay secciones de Historia Naval, Marina Militar, y material de derrota,

como identificadores de estrellas, «mapas mundis», especiales para navieras, con las distancias entre todos los puertos.

Se puede solicitar más información a la librería en **Fernando el Católico, 63. Madrid, 28015.**

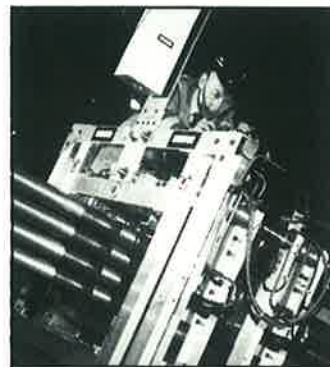
SEGURIDAD EN LOS PUENTES

• La supervisión del estado de los cables que soportan los esfuerzos en los puentes colgantes de todo el mundo será, en adelante, más fácil y segura con la in-

Con la de Rosas, son 117 las casas del mar

roducción del monitor para la inspección de cables que acaba de lanzar al mercado una empresa británica.

El objetivo del equipo



consiste en la identificación de la presencia de corrosión, grietas y fallos de cualquier género, así como la eliminación de la necesidad de llevar a cabo inspecciones manuales peligrosas. Otra ventaja adicional del equipo es que puede ser utilizado bajo cualquier tipo de condiciones meteorológicas.

PRIMER SISTEMA COMBINADO DE REGISTRO SONADOR Y CORREDERA

• Este instrumento triple, que ha sido ya lanzado por **Gran Bretaña** a los mercados europeos, se llama **Hunter** y pone a disposición de los propietarios de yates de recreo, tanto a vela como a motor, información de registro, velocidad y profundidad en una sola unidad, por vez primera. Para usarse en la mesa de marear o en el puesto de mando, puede ser conectado a repetidores analógicos o digitales, instalados en cualquier punto de una embarcación.

LAS RADIOS DEL MAR

Una de las emisoras más escuchadas actualmente por los hombres de la mar es **Onda Pesquera**, que se emite a diario a través de la **Cadena Ser**, por la frecuencia de cada emisora local, con una periodicidad de lunes a viernes y una duración de veinte minutos: desde las diez y diez de la noche hasta las diez y media.

También **Radio Nacional de España** a través de su emisora **Exterior** cuenta con un programa diario **La rosa de los vientos**, de información exclusivamente meteorológica, realizado en colaboración con el **Instituto Nacional de Meteorología** y el **Estado Mayor de la Armada**.

A primeros de noviembre esta emisora lanzará a las ondas un nuevo programa, llamado **Los Hombres del Mar**, que se emitirá de lunes a viernes desde **San Sebastián** con una duración de treinta y cinco minutos. Los sábados se realizará desde Tenerife y tendrá una estructura de magazine, con participación de los marineros y sus familias. Contará con cincuenta minutos de duración. Estas serán sus frecuencias:

Frecuencia Khz	Banda	Hora	Area de Escucha
15.525	19 m.	16,05	Oriente Medio
17.650	16 m.	16,05	Oriente Medio
17.660	16 m.	16,05	Africa
9.620	31 m.	16,05	Atlántico Europeo y Norte
11.790	25 m.	16,05	Atlántico Norte y Canadá

Por su parte, el programa **La rosa de los vientos** se escucha en estas frecuencias:

7.105	41 m.	16,40	Europa, Oriente Medio, Mediterráneo e Indico
9.570	31 m.		La misma zona
11.920	25 m.		La misma zona
15.395	19 m.		La misma zona

CALENDARIO

NO ES FACIL COBRAR LOS CREDITOS PESQUEROS

Según un informe del Tribunal de Cuentas, los morosos en el sector pesquero fueron el 18,29 por 100 en 1982 y el 20,76 por 100 en 1983. Estos porcentajes del Crédito Social Pesquero son sensiblemente superiores a la media de las instituciones financieras oficiales.

Entre otras consideraciones, las autoridades económicas consideran que en el sector pesquero se podrían exigir más garantías a la hora de conceder los créditos, siendo ésta una de las causas de los fallidos.

El 90 por 100 de los préstamos tienen un importe inferior a los 10 millones de pesetas.

NO HUBO ACUERDO CON CANADA

Por cuarto año consecutivo, España y Canadá no han logrado firmar un acuerdo pesquero que ponga fin a los sobresaltos que durante este periodo han tenido los sectores público y privado de ambos países. La última oferta canadiense fue hecha el pasado mes de mayo, siendo rechazada por el Gobierno español al considerarla totalmente desproporcionada. Tras cuatro años de espera, con el ingreso incluido de España en la NAFO, la flota de bacaladera española habrá de cuestionarse de uno de los caladeros que históricamente han sido más importantes para España.

Por primera vez en muchos años, la flota española no es tenida en cuenta en los planes pesqueros elaborados por Canadá.

MULTAS MAS ALTAS POR INFRACCIONES PESQUERAS

La Administración procederá próximamente a una modificación de la Ley de Infracciones Pesqueras con el fin de aumentar la cuantía de las mismas en relación con la normativa aprobada en 1982. Este proyecto de modificación se produce justamente tras el incidente del pesquero *Santa Teresa de Jesús* con las autoridades marroquíes. Por sanción muy grave, el máximo de la multa se encuentra entre los cuatro y los diez millones de pesetas, según la legislación actual, no pudiendo superar en ningún momento el 35 por 100 del valor de la embarcación.

LAXE: «AUMENTARON LAS CAPTURAS»

El director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe expresó su optimismo sobre la actualidad y el futuro del sector pesquero. «No hay crisis pesquera —señaló en el Parlamento— y se puede decir que hemos pasado el periodo de inflexión de los cuatro últimos años, habiéndose iniciado la recuperación del sector.»

Según los datos aportados por la Administración, entre enero y mayo de 1984 las capturas experimentaron un aumento en 17.533 toneladas respecto al mismo periodo el año anterior. En el primer semestre de este año, el déficit de la balanza pesquera con la CEE se redujo de 8.900 a 7.322 toneladas.

**NAVEGACION
EN LOS 80**

NI MAS NI MENOS

Justo diseñados para las necesidades de los barcos de 500 a 1.600 TRB.
También utilizables en barcos existentes de superior tonelaje.

SERIE 500



Por esto los radares de la Serie 500 incorporan:

- Estabilización del azimut.
- Comprobadores de rendimiento.
- Anillo variable de distancia.
- Clutter manual/automático y supresor de interferencias.
- Descentrado de imagen.
- Pantalla de 10 pulgadas, con visión perfecta a la luz del día.

- 9 escalas hasta 48 millas y 72 millas con descentrado.
- Banda X.

Pueden seleccionarse dentro de la gama de la Serie 500 en:

- Versión de tres unidades.
- Versión de dos unidades más económica.

Todo esto no es más que un resumen de los puntos principales de la Serie 500

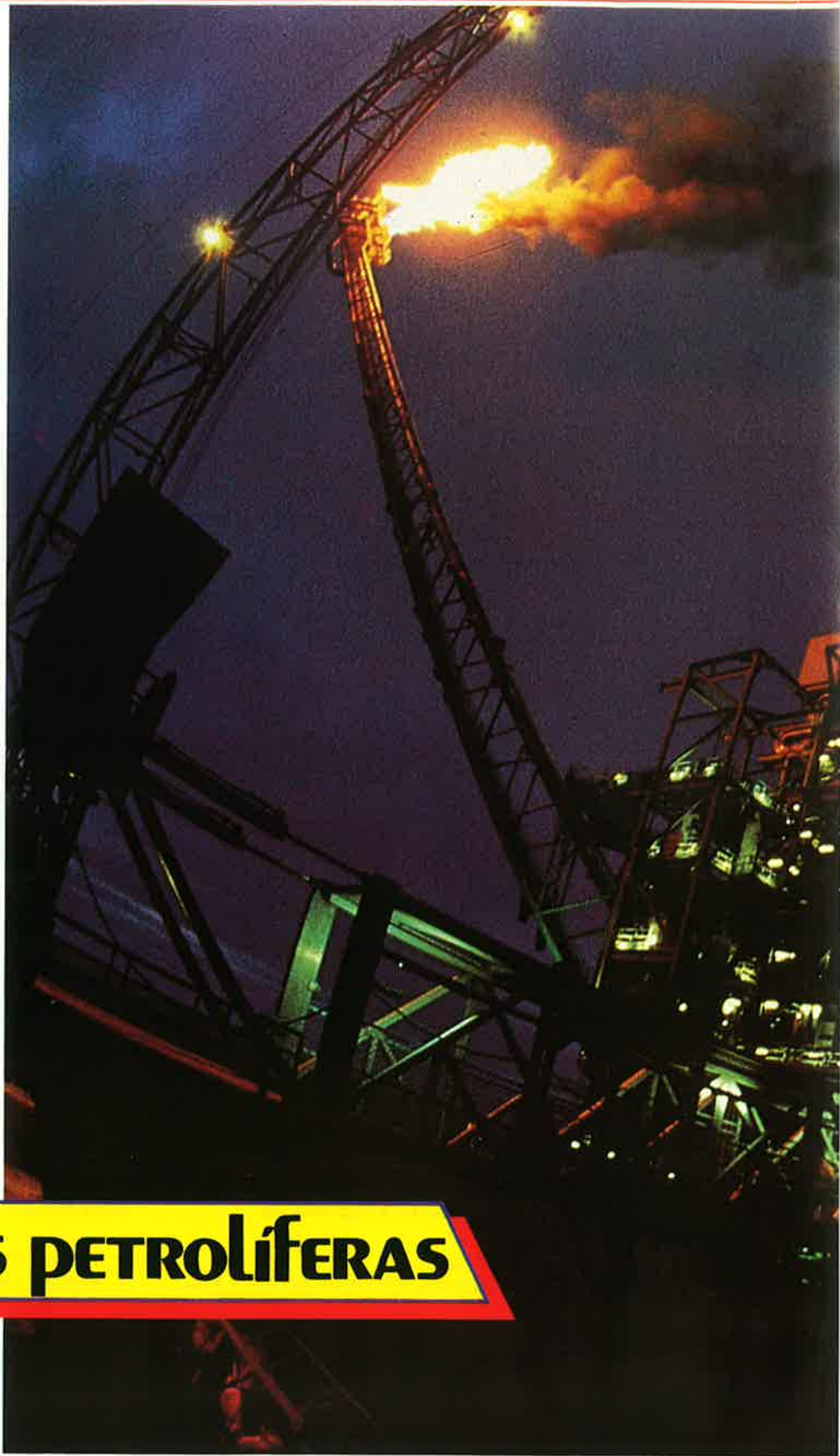
Más detalles y datos técnicos están disponibles en el Departamento de Marketing de

KH
KELVIN HUGHES

CROME

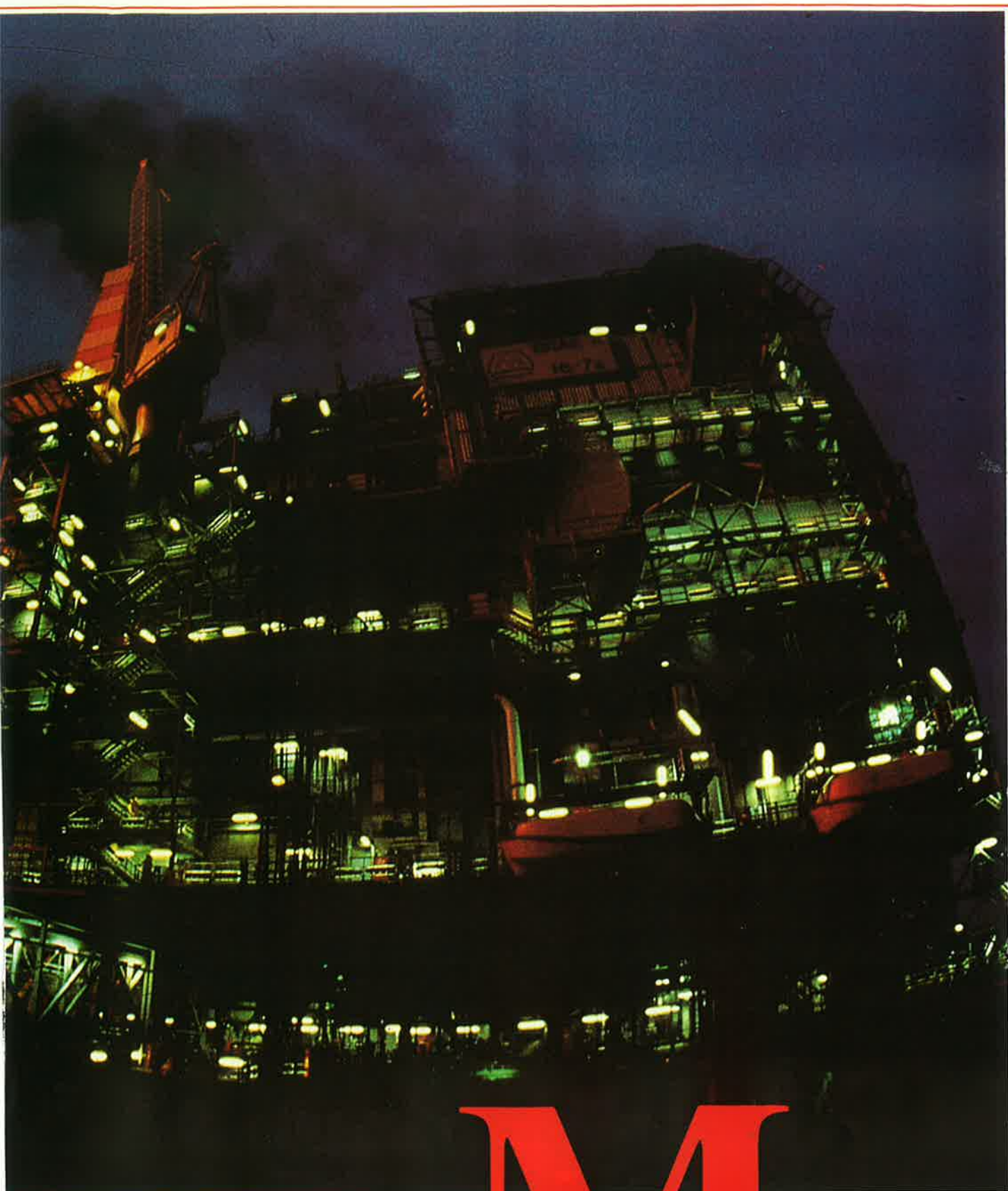
Santa Engracia, 31 - MADRID-10
Tel.: 448 78 00 - Télex: 23686

El encarecimiento del petróleo ha convertido al mar en un inmenso campo de extracción de crudo. Hace una década la explotación de los recursos petrolíferos del subsuelo marino no resultaba rentable por problemas técnicos y económicos. La escalada de los precios del petróleo, que se han multiplicado casi por veinte en apenas diez años, han terminado por hacer atractiva y ventajosa la explotación off-shore (más allá de la costa). La mayor parte de los países desarrollados que poseen costa se aprestan a intensificar la investigación de sus recursos. Y las plataformas petrolíferas forman ya parte del paisaje marino.



PLATAFORMAS PETROLÍFERAS

Rascacielo



os del **M**ar



DE noche, parecen rascacielos a la deriva. Son gigantescas torres de acero, profusamente iluminadas. A su lado, una larga chimenea emite sin cesar una llamarada de un vivo color amarillo —a veces casi blanco de puro brillante— que termina en un retorcido y negruzco penacho de humo. Se apoyan en plataformas geométricas, firmemente enraizadas en el fondo marino. Día y noche permiten extraer del subsuelo una materia viscosa que se destinará posteriormente a mover vehículos, alimentar calderas, producir energía eléctrica, fabricar productos químicos...

Dentro, sus habitantes intentan simular una vida normal: despachos importados de los edificios convencionales que pueblan los centros de negocios, habitaciones de motel, salas de billar, aparatos de música, helipuertos... Están pobladas por trabajadores altamente cualificados, que consiguen un alto salario a cambio de aceptar una constante reclusión a muchas millas de distancia de la costa.

Para los países europeos, estos ingenios constituyen



UN BALON DE OXIGENO PARA LA ECONOMIA EUROPEA

Los yacimientos petrolíferos del Mar del Norte han proporcionado a la Comunidad Económica Europea (CEE), y muy especialmente a Gran Bretaña, un importante recurso estratégico para hacer frente a la crisis energética. La economía británica, que anteriormente dependía de manera muy acusada del petróleo importado para cubrir sus necesidades energéticas, se ha convertido en vendedora de crudo. Desde 1975, su balance energético ha cambiado de signo, proporcionando al país una jugosa fuente de ingresos que le ha permitido apuntalar su maltrecha estructura económica.

En la actualidad, Gran Bretaña es el quinto productor mundial de petróleo: produce más de dos millones de barriles de crudo diarios que proceden, en su mayor parte, de las plataformas petrolíferas situadas en el Mar del Norte, principalmente a lo largo de la costa escocesa. Gracias a los yacimientos, el país posee en estos momentos un sector industrial petrolífero que da empleo a más de 21.000 personas y cuya producción representa alrededor del 5 por 100 del Producto Nacional Bruto británico.

Pero la importancia de estas reservas petrolíferas no se mide sólo en libras. Es tanto o más decisiva su importancia estratégica. Desde 1973, año del inicio de la crisis del petróleo, los paí-

ses desarrollados han puesto en marcha una intensa actividad para eludir el cerco impuesto desde la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Por un lado, el desarrollo de políticas que pretenden sustituir el petróleo por otras fuentes energéticas en el abastecimiento de cada país. Por otro, una febril actividad para alentar todo acontecimiento que pueda reducir la omnipotencia de la OPEP.

La estrategia parece haber dado resultado, al menos momentáneamente. Hoy, muchos países que no pertenecen a la OPEP, y son productores de petróleo, absorben una parte importante del mercado internacional de crudo. Las políticas de sustitución de petróleo por otras fuentes ha provocado una reducción de la demanda mundial que se ha traducido en serios problemas financieros para los países de la OPEP. Las disensiones en el seno de esta organización, por último, han hecho posible que, por primera vez desde 1973, el precio oficial del crudo se haya reducido levemente. En este panorama, la producción procedente del Mar del Norte pone en manos de la Europa Occidental una nueva arma con la que hacer frente a las presiones de la OPEP. Diez años después del inicio de la crisis del petróleo Europa empieza a respirar.





tarias, vigilantes... tratan de convertir su aislamiento forzoso en una convivencia normal, calcada de la que llevaban hasta hace unos meses o unos años en su ciudad de origen.

El mar se ha ido convirtiendo en la despensa económica de la humanidad. La escasez relativa de recursos energéticos y minerales que empieza a hacerse manifiesta a escala internacional ha provocado que la mayor parte de los países que poseen una extensa costa —y los medios técnicos, humanos y financieros para llevarlo a cabo— se hayan lanzado a investigar la posibilidad de extraer del subsuelo marino las enormes riquezas minerales que



una bendición. En medio de un mundo constantemente amenazado por la escasez relativa de petróleo, sujeto a los vaivenes económicos y políticos que sufren los principales países productores de crudo, el descubrimiento de los yacimientos petrolíferos del Mar del Norte ha puesto en manos de Gran Bretaña y Noruega un balón de oxígeno para hacer frente a la crisis energético-económica. Desde 1975 sus aguas se han ido poblando de estas gigantes construcciones, en las que una auténtica ciudad a escala, con habitantes situados a medio camino entre la plantilla de una gigantesca empresa y la población de un moderno centro urbano artificial, trabajadores manuales, ejecutivos, secre-



encierra. Se estudia incluso la posibilidad de aprovechar la energía de las olas y de las mareas para producir energía eléctrica. Y, en muchos casos, se ha hecho del aprovechamiento de sus recursos alimenticios la traducción marina de una explotación agrícola.

Las enormes plataformas petrolíferas que pueblan la costa de Escocia son un reflejo —uno más— del esfuerzo realizado por buscar en el mar los recursos que en tierra firme son cada día más difíciles de encontrar. Y una buena prueba de que ese esfuerzo no sólo va a transformar la economía internacional, sino también la vida cotidiana de los hombres y mujeres que lo realizan y la propia faz del planeta.

ALTOS SALARIOS A CAMBIO DE LA LEJANIA



«SANTA TERESA DE JESUS»

LA POLEMICA EVASION DE UN PESQUERO

Casi dos meses después de que el *Santa Teresa de Jesús* llegara al puerto de Arrecife, de Lanzarote, con el insólito pasaje de dos militares marroquíes, la polémica sigue viva. Lo que para unos fue una gesta de su patrón, *Juan Bautista Sanz*, para otros ha sido el motivo del endurecimiento de las autoridades marroquíes con los pesqueros españoles.

JUAN Bautista Sanz, patrón del arrastrero *Santa Teresa de Jesús*, con base en Campello (Alicante), detectó en el radar un punto extraño que se acercaba peligrosamente, mientras faenaban frente a las costas de *Tarfaya*, el pasado 2 de septiembre. La fuerte calima le impidió descubrir, hasta que estuvo a menos de una milla, que se trataba de un buque de transporte militar marroquí. Cuando ambos barcos estuvieron cerca, desde el alauita se acercó una lancha «Zodiac» y dos oficiales y seis soldados subieron rápidamente al barco español. El patrón no se sorprendió cuando pidieron pescado, ya que es una práctica habitual la «recogida de fondos», pero pidieron también la documentación que, según Juan Bautista Sanz, «no estaba en regla, ya que me había caducado la licencia y por

diversas circunstancias no había podido pagar la nueva».

Ante esta irregularidad, dos de los militares, el teniente Rhanemi Aballack y el soldado Lahbili Abdekrin, se quedaron a bordo del buque español y les ordenaron poner rumbo hacia Agadir. Sin embargo, el patrón, aduciendo que no tenían combustible suficiente, y mientras los soldados dormían —aún no se ha aclarado el extremo de si habían bebido mucho alcohol o no—, se dirigió al puerto de Naos, en Arrecife (Lanzarote).

A su llegada al puerto canario intentó repostar 3.000 litros de combustible y, según Juan Bautista Sanz, seguir hasta Agadir, pero las autoridades de Marina se lo impidieron, haciéndose cargo de los dos militares marroquíes y de sus metralletas. «No hubo mala fe en mi cambio de rumbo

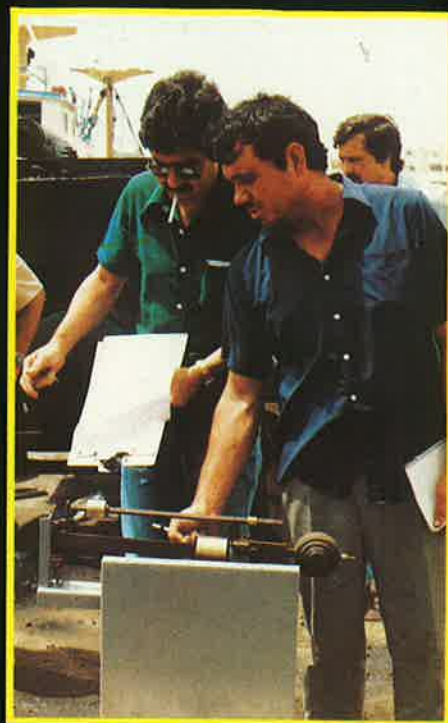
—afirma el patrón— *si la hubiéramos tenido podíamos haberles arrebatado las armas e, incluso, haberles arrojado por la borda. Sólo me hizo cambiar de rumbo la falta de combustible.*» Cuando el *Santa Teresa de Jesús* arribó al puerto de Arrecife tenía 1.500 litros de combustible. De haber seguido las indicaciones de los militares marroquíes hubiera necesitado 2.200 litros para llegar a Agadir.

Según el consignatario del arrastre, *Matías García Elías*, cuando el buque llegó a puerto se midió el combustible: *«y quedó claro que el patrón obró bien, porque con el gasóleo que poseía no hubiera llegado a puerto africano».* Asegura que su cliente tenía intención de repostar y seguir hasta Agadir. *«Yo mismo llevé 3.000 litros de gasóleo al puerto, pero las autoridades de Marina impidieron que el buque partiera a las 8,30 de lunes, día 3, cuando tenía los motores en marcha.»*

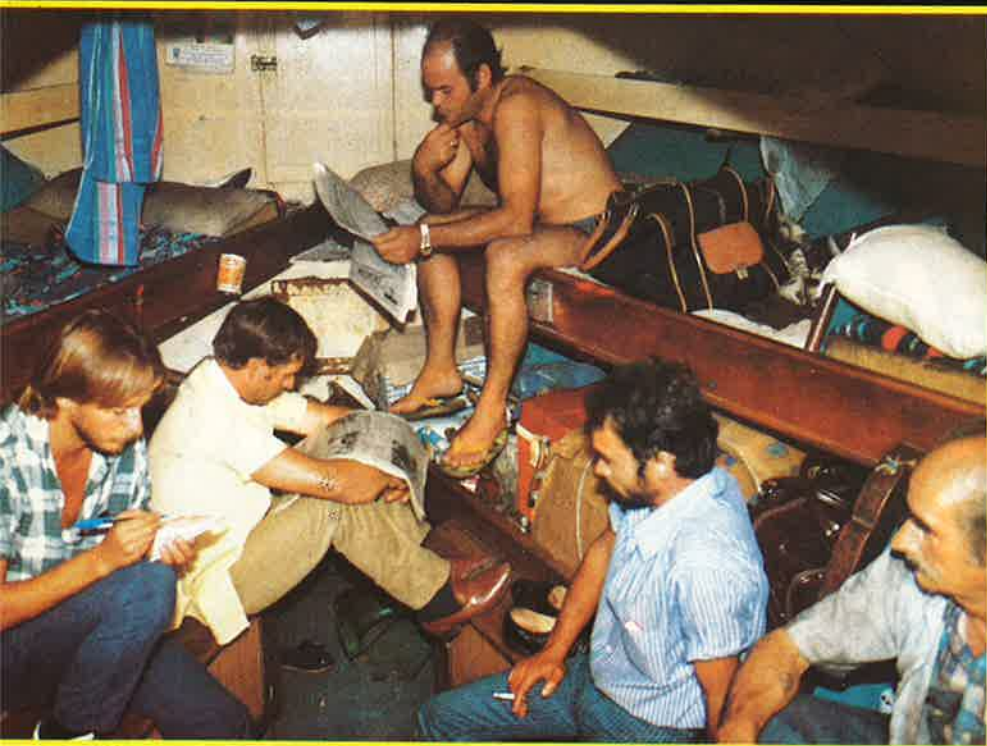
Sin embargo, algo debió suceder,



El tripulante lee su propia aventura.



Juan Bautista Sanz cargó con todo el peso.



Con escasas comodidades, a la espera de tomar la decisión.

ya que después de que los ministerios de Defensa y de Asuntos Exteriores cursaron sendos telegramas a la Comandancia Militar de Marina de Las Palmas para que el buque partiese hacia Agadir, con el fin de entregarse a las autoridades y devolver a los dos militares «secuestrados», el patrón y toda la tripulación del *Santa Teresa de Jesús* se negaron a hacerlo.

Entonces empezó la polémica. Abogados como el catedrático de Derecho Internacional, *Eloy Ruiloba*, o

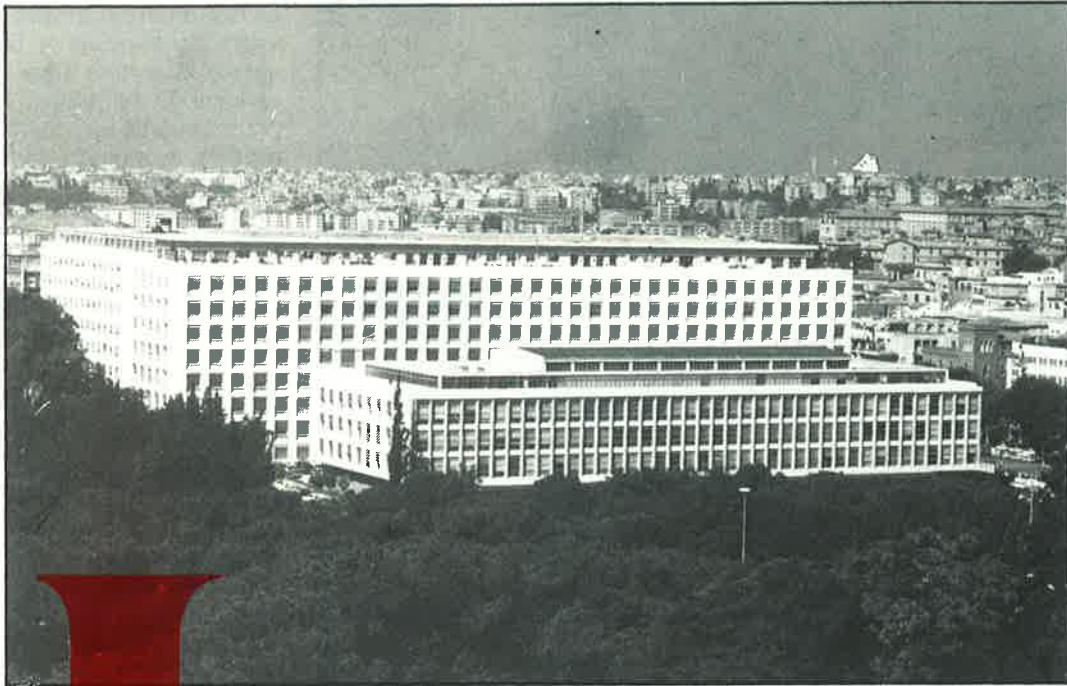
«Yo obré de buena fe: no informé a los militares porque estaban dormidos.»

el presidente de la Comisión de Exteriores del Congreso de los Diputados, *Manuel Medina*, apoyaban la postura de los marineros españoles, aduciendo que *«el regreso a Marruecos sería muy arriesgado, ya que podrían ser acusados de delito de piratería, que es castigado con penas graves, mientras que la infracción pesquera cometida tenía un máximo de penalización de cuatro millones de pesetas. Además, el Gobierno español no puede obligar al barco a dirigirse a Agadir».*

Por su parte, el sector pesquero, armadores, cofradías de pescadores y la Asociación de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF) no aceptaron de buen grado la actitud de Juan Bautista Sanz y su tripulación, ya que temían las futuras represalias marroquíes. Sólo en el último mes, después del incidente, han sido aprehendidos 17 buques, que han sufrido multas de un millón de pesetas de promedio.

Tras delicadas gestiones diplomáticas, se llegó a un compromiso final para que las relaciones hispano-marroquíes en materia pesquera no se enturbiasen: los dos militares volverían a su país en un avión español puesto a su disposición. Finalmente lo hicieron en uno de la Casa Real alauita, el pasado día 1 de octubre, y las autoridades españolas se encargarían de sancionar al patrón por las infracciones cometidas en aguas marroquíes, además de abrirle un expediente por *«conculcar gravemente el tratado bilateral de pesca.»*

FAO: POR UN NUEVO ORDEN INTERNACIONAL



L

OS problemas planteados por el establecimiento de las aguas territoriales hasta las 200 millas han constituido el centro de las cuestiones abordadas en la última Conferencia Mundial de la FAO. En ella, la delegación española consiguió la aprobación de varias propuestas de gran importancia para nuestra flota. Pese a las serias diferencias que se pusieron de manifiesto entre los distintos países miembros, la impresión general es que se ha logrado un positivo acuerdo internacional.

En poco más de diez años, el régimen jurídico internacional del mar ha sufrido un cambio radical. Allá por 1969, los Estados poseedores de costa marítima reclamaban su soberanía sobre la zona situada hasta 12 millas de tierra firme. A lo largo de la década de los setenta, más de cien países extendieron sus aguas territoriales hasta las 200 millas. La situación creada por la existencia de estas nuevas **zonas económicas de exclusión**, que recibió un respaldo definitivo a raíz de la Convención sobre Derecho en el Mar

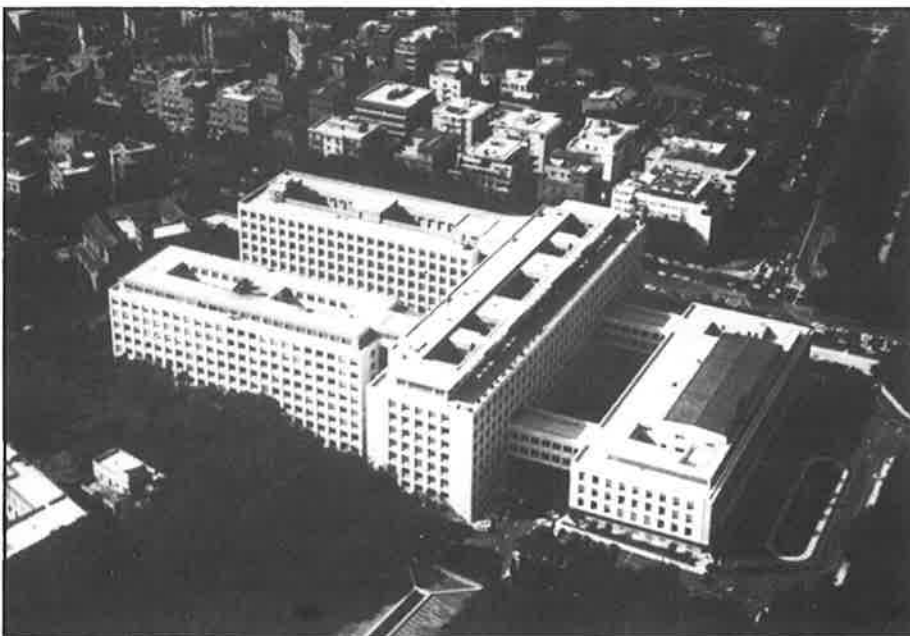
de las Naciones Unidas, celebrada en 1982, ha provocado un vuelco en la estructura tradicional de la actividad pesquera. Países como España, Japón o la URSS, auténticas potencias en el sector pesquero mundial hace unos años, han visto limitadas seriamente las posibilidades de faenar en caladeros hasta entonces habituales. Por el contrario, otros países, como Estados Unidos, Canadá o Francia, se han encontrado con la oportunidad de explotar unos recursos pesqueros que hasta ese momento no habían utiliza-



Los Reyes de España asistieron a la inauguración de la Conferencia.



El director general de la FAO, junto al secretario de Pesca de México.



Perspectiva aérea del edificio central de la FAO en la ciudad de Roma.

do a fondo. Una reivindicación que aparentemente podía servir de defensa para los países menos desarrollados frente a las potencias económicas mundiales, se ha convertido en una contundente arma jurídica en manos de buena parte de estas últimas.

La cuestión fundamental abordada en la Conferencia Mundial de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros, que tuvo lugar en Roma entre los días 27 de junio y 6 de julio, fue precisamente esta nueva situación jurídica y económica creada por la ampliación de las aguas territoriales hasta el límite de las 200 millas. El objetivo de la Conferencia, que fue inaugurada por el **Rey Don Juan Carlos**, y a la que asistió como presidente de la delegación española el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, **Carlos Romero**, era que los 150 países asistentes a la misma llegaran a compromisos concretos, desde posiciones de colaboración, para mantener y potenciar unos recursos alimenticios de primera necesidad para el conjunto de la población mundial.

La relevancia de las conclusiones a las que, en un marco de relativo «consenso», llegaron los asistentes a la Conferencia se deriva en buena medida de la propia importancia de la entidad que la organizaba. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) es, en efecto, el principal organismo internacional para el desarrollo de la agricultura, la pesca y los montes. Integrada en la actualidad por 154 países, el objetivo principal de su actividad es aumentar la producción y mejorar la distribución de los recursos alimenticios de los países miembros, para lo cual realiza anualmente unas inversiones superiores a los 3.000 millones de dólares (más de 500.000 millones de pesetas). **José Luis Messeguer**, jefe del Servicio de Derecho Internacional Pesquero, considera que la Conferencia de Roma «ha supuesto un importante avance sobre la Convención de la ONU de 1982 sobre Derecho del Mar, ya que ha afianzado aquellos aspectos que en dicha Convención habían sido abordados con mayor ambigüedad y ha permitido unificar, en cierta medida, los criterios legislativos que afectan a temas esenciales del sector pesquero mundial».

Mayor demanda, menos capturas

La Conferencia de la FAO ha teni-

La FAO propone una política para el mar

do lugar en un momento especialmente delicado para dicho sector. El propio director general del organismo, **Edouard Saouma**, reconoció que el trasfondo de la reunión venía determinado por los cambios producidos en la estructura del mismo: países poco desarrollados, pero con abundantes recursos pesqueros y grandes superficies marinas, carecen de los medios tecnológicos para aprovecharlas convenientemente; antiguas po-

significativamente reflejada en el escaso crecimiento que ha experimentado en los últimos años. Entre el final de la Segunda Guerra Mundial y 1970, la tasa de crecimiento medio anual acumulativo fue de un 5 por 100, pasando de 20 millones de toneladas a 70 millones en ese período. Entre 1971 y 1983, dicha tasa anual ha sido inferior al 1 por 100. En 1983 las capturas supusieron 76,4 millones de toneladas, cifra ligeramente infe-

sión, de las capturas ha afectado sensiblemente a España. Especies como la pescadilla han pasado de 107.000 toneladas anuales de capturas a tan sólo unas 80.000 en los últimos años. A lo largo de los últimos cuatro años, el valor de la pesca española descargada ha experimentado un crecimiento inferior al del nivel nacional de precios. En gran medida esta situación viene provocada por los problemas planteados en las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea. De ahí que **Fernando González Laxe**, director general de Ordenación Pesquera, destaque que uno de los aspectos más positivos para España de la Conferencia de Roma ha sido la favorable acogida que los representantes comunitarios dispensaron a algunas de las propuestas españolas: «Probablemente la CEE entiende que la mejor bandera en los foros internacionales de pesca es la que enarbola España, por la capacidad innovadora que está mostrando en estos momentos.»

Para hacer frente a la delicada situación que sufre en la actualidad el sector pesquero mundial, la FAO propone que el mar sea tratado como si constituyera una explotación. Técnicos de la FAO estiman que el potencial teórico de capturas anuales se encuentra en torno a los 455 millones de toneladas a nivel mundial.



El Rey Don Juan Carlos durante su intervención ante la asamblea.

tencias de la pesca mundial tienen que hacer ahora esfuerzos considerables para poder mantener sus flotas; estados poderosos se han aprovechado, por su parte, de la ampliación de las aguas territoriales para incrementar su ya aplastante poderío económico. La trastienda de la Conferencia, en definitiva, más allá del «consenso» que revelan las conclusiones finales, ha sido el tradicional conflicto «Norte-Sur» que enfrenta a los países subdesarrollados con los países industrializados y, muy especialmente en este caso, con las políticas proteccionistas de naciones como Estados Unidos y Canadá.

La grave situación a la que ha llegado el sector pesquero mundial queda

rrior a la de 1982, que fue de 76,8 millones. Por el contrario, la demanda mundial de pesca sigue creciendo a un buen ritmo. De la importancia estratégica que supone la ampliación de las aguas territoriales hasta las 200 millas puede dar idea de que, en la actualidad, el 95 por 100 de las capturas a nivel mundial se efectúa dentro de dicho límite. Y de la desigual distribución que muestra la estructura internacional del sector pesquero, el hecho de que, en 1983, el 40 por 100 de las capturas mundiales fue absorbido por tan sólo cinco países, con Japón (11,3 millones de toneladas) y la URSS (10,1 millones de toneladas) a la cabeza.

Este estancamiento, e incluso rece-

Una explotación más racional

Por todo ello las conclusiones fundamentales de la Conferencia de Roma han girado en torno a la necesidad de proceder a una reordenación del sector a escala internacional que permita una mejor explotación en el futuro de los recursos pesqueros.

Para conseguir tal objetivo, una resolución presentada por Gran Bretaña, India y Kenya proponía una estrategia basada en un aprovechamiento más racional de los recursos explotados actualmente, el incremento del consumo de las especies marinas hasta ahora menos utilizadas y el fomento de la acuicultura para aumentar la aportación de la pesca a la nutrición humana. En esta misma línea, Ma-

La delegación española negoció muy duramente



Carlos Romero, ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación.

rruecos propuso alentar un mayor empleo del pescado en las campañas contra la malnutrición, dada la gran cantidad de capturas infrautilizadas en los países ricos que podrían aprovecharse para el consumo humano.

La propia delegación marroquí planteó una propuesta, aprobada por la Conferencia, relativa a la financiación de las inversiones en materia de pesca. Como consecuencia de la misma, la FAO instará a los distintos gobiernos para que den prioridad a los programas pesqueros y solicitará del Banco Mundial que éste aporte los fondos necesarios. Por otro lado, el papel de los organismos internacionales como asesores de los gobiernos nacionales fue subrayado en una propuesta presentada por Noruega, Tailandia y otros países.

Otras resoluciones aprobadas en la Conferencia se referían a la protección contra la contaminación de los recursos pesqueros en los países subdesarrollados, el desarrollo de programas especiales de pesca para países que carecen de litoral y la cooperación técnica en materia de pesca entre los países subdesarrollados. Por último, se decidió que el 27 de junio fuera declarado Día Mundial de la Pesca y se consideró también la posibilidad de proclamar el Año Internacional del Pescador.

Las propuestas españolas

La delegación española, que jugó un activo papel en la celebración de la Conferencia, consiguió, tras duras negociaciones, que ésta asumiera diversas propuestas estrechamente relacionadas con los problemas que ha planteado a nuestra flota pesquera el establecimiento de las 200 millas como límite de las aguas jurisdiccionales. Ya en la jornada de inauguración, el **Rey Don Juan Carlos** —como lo haría asimismo en su intervención el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, **Carlos Romero**— centró sus palabras en la existencia de un nuevo régimen del mar y en la necesidad de una colaboración internacional que dé lugar a un mejor aprovechamiento de los recursos pesqueros. Posteriormente, la delegación española logró que en las conclusiones finales constasen, en algunos casos, con la reserva de ciertas delegaciones, tres cuestiones muy importantes para nuestra flota pesquera: la vinculación de los mercados internos a las facilidades que concedan a la pesca terceros países, una referencia al derecho internacional en la vigilancia de las aguas y el apoyo a las empresas pesqueras conjuntas.

La primera de las propuestas men-

cionadas consiste, lisa y llanamente, en que se acepte que nuestras fronteras estén abiertas al pescado importado de otros países sólo en la medida en que sus gobiernos dejen faenar a la flota pesquera española dentro de las aguas jurisdiccionales delimitadas por las 200 millas. Esta propuesta fue la que encontró más dificultades para ser aprobada. Estados Unidos y Canadá, reflejando claramente sus posturas proteccionistas, mostraron reticencias ante la misma. Asimismo, la URSS y los representantes de las naciones del Este europeo manifestaron sus reservas. Sin embargo, los países de la CEE —en un principio contrarios a la postura española— terminaron por apoyarla.

También la referencia al derecho internacional contó con una fuerte oposición. Cabe recordar que, en la fecha de la celebración de la Conferencia, era aún reciente el ametrallamiento que sufrió un pesquero español por parte de un buque de la Armada francesa. Al final de las discusiones sobre este punto se logró que, a pie de página de las conclusiones, se hiciera constar que «una delegación afirmó la necesidad de asegurar que las medidas que se tomen para verificar las "zonas económicas exclusivas" estén en conformidad con el derecho internacional».

Por último, la propuesta española para potenciar empresas pesqueras mixtas contó fundamentalmente con el apoyo de todo el bloque afroasiático y, muy especialmente, de Japón y la URSS.

Por todo ello Fernando González Laxe considera que el resultado de la Conferencia de la FAO ha sido «muy positivo» para los intereses españoles.

«Nuestro objetivo era que fueran recogidos los componentes básicos de una política pesquera acorde con el nuevo orden oceánico internacional, que reflejara el punto de vista de un país como el nuestro, de enorme peso y tradición pesquera, poseedor de un importante mercado y con una amplia experiencia en el campo de la negociación internacional. Y, en mi opinión, lo conseguimos.»

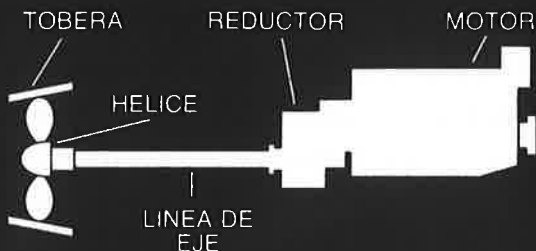
de 45 a 1000 cv

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

¿ 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 homogéneos para cada casco : motor, reductor, línea de ejes, helice, tobera.

POR el MONTAJE y el ENTRETENIMIENTO

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

¿ PARA QUE ?

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

¿ COMO ?

POR su COMPETENCIA TÉCNICA :

Regularmente formados en Marsella, periódicamente 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 habrá 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-Vivoux
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



Spa Empresa Publicita Monaco

La adecuación de la flota pesquera a los problemas planteados por el establecimiento de las zonas económicas exclusivas, la modernización de los barcos existentes, la reordenación del mercado pesquero, las negociaciones con terceros países para ampliar las zonas en las que faenan nuestros buques, la mejora en la gestión de los recursos disponibles... Estas son algunas de las preocupaciones fundamentales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en relación con el sector pesquero. El titular de dicha cartera, *Carlos Romero*, expone en esta entrevista qué va a hacer la Administración para solucionar algunos de los problemas esenciales que afectan a los hombres del mar.

Por Vidal MATE

«HAY QUE REORDENAR LA FLOTA»

LL EVA ya casi dos años al frente de un Ministerio «monstruo»: el de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se enfrenta, entre otros, a un sector que se encuentra de permanente actualidad: apresamientos, sucesos dramáticos, restricciones a las capturas por el establecimiento de las zonas económicas exclusivas (ZEE), inadecuación de la flota pesquera a las posibilidades reales del sector, arduas negociaciones con terceros países... A pesar de todo ello, **Carlos Romero** se muestra optimista.

—A lo largo de estos dos últimos años, hemos logrado ir ampliando los caladeros. Gracias a las conversaciones mantenidas con una

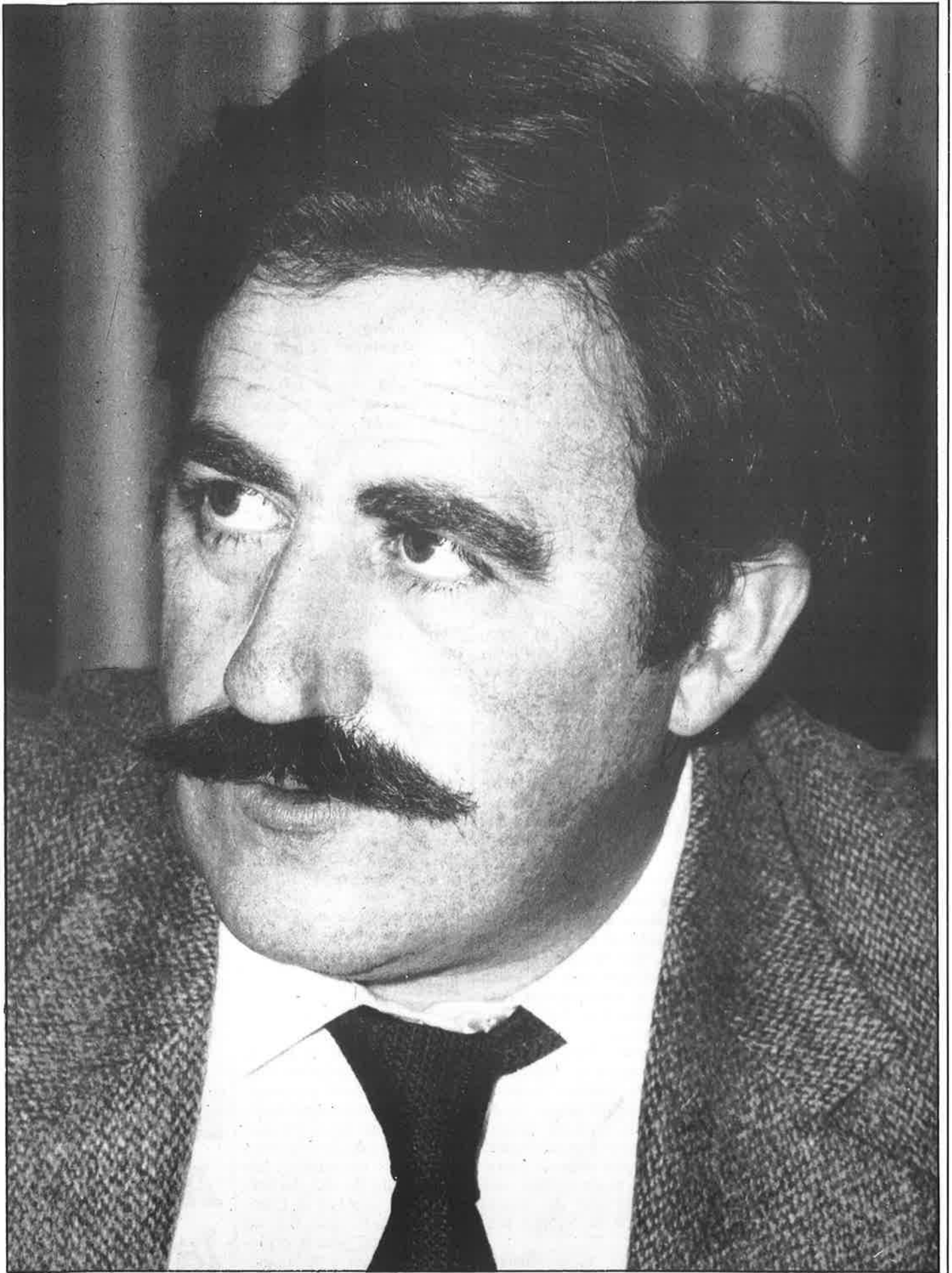
serie de países se han firmado casi una decena de nuevos acuerdos o preacuerdos y otros han sido renovados. A las zonas en las que tradicionalmente faenaba nuestra flota, como las africanas, las americanas o las de la Europa comunitaria, hemos sumado nuevas posibilidades en varias áreas de Asia, como India, Pakistán, las Seychelles... Y las negociaciones con otros países, como Portugal o Mauritania, siguen su curso.

CONFIANZA EN LA CEE

—La pesca es una de las cuestiones que más problemas están planteando en las conversaciones con la Co-

munidad Económica Europea...

—Sí, es uno de los capítulos más difíciles de las negociaciones. Yo creo que, en parte, esto se debe a que en materia de pesca la CEE tiene una política muy estructurada, con normas bastante más claras que las que afectan a otros sectores. Esto hace que la negociación sea difícil, pero al mismo tiempo, convierte los acuerdos a los que se llega en avances muy firmes. Por ello, pienso que se puede decir que la adhesión es ya un hecho. Es cierto que a los países comunitarios les cuesta modificar sus posturas frente a la capacidad de nuestra flota. Muchos de ellos creen que la adhesión



se traducirá en una auténtica invasión de sus aguas por parte de nuestros barcos. Por ello, hemos desarrollado un amplio esfuerzo desde la Administración para informar a la opinión pública comunitaria, por ejemplo, de que una parte importante de nuestras capturas procede de caladeros que no pertenecen a la CEE. En mi opinión, el ingreso español en la CEE va a ser beneficioso para el sector, ya que va a dar mayor seguridad a nuestras capturas y va a provocar una positiva reordenación del mercado.

—Otro país constantemente presente en los problemas del sector pesquero español es Marruecos...

—El 1 de agosto de 1983 se firmó un convenio, vigente por cuatro años, para

te primer año no constituyen una cifra elevada, ni reflejan la existencia de problemas graves.

El ministro no es partidario de que la política de sanciones se convierta en el instrumento fundamental para poner orden en los caladeros nacionales ni para ajustar correctamente las actividades que nuestros barcos realizan en aguas territoriales de terceros países. Existe una legislación sobre infracciones. Y se aplica. Pero Carlos Romero cree que resultaría más eficaz que el propio colectivo de pescadores tomara conciencia de lo que supone actuar al margen de la Ley y presionara sobre los pescadores que la incumplen de manera reiterada.

—Tras el establecimiento de las zonas económicas exclusivas, las dos terceras partes de nuestras capturas pertenecen a aguas territoriales de otros países. Esto, entre otros problemas, ha provocado una reducción de las capturas en algunos casos. ¿Qué ocurre? ¿Somos un país que cada día pesca menos y, sin embargo, consume más pescado?

—Consumimos mucho, en efecto. Pero también pescábamos y seguimos pescando mucho. A pesar de las oscilaciones de los últimos años puede decirse que seguimos manteniendo unos niveles altos de capturas. De hecho, 1984 está siendo un año de buenas capturas y de buenos precios.

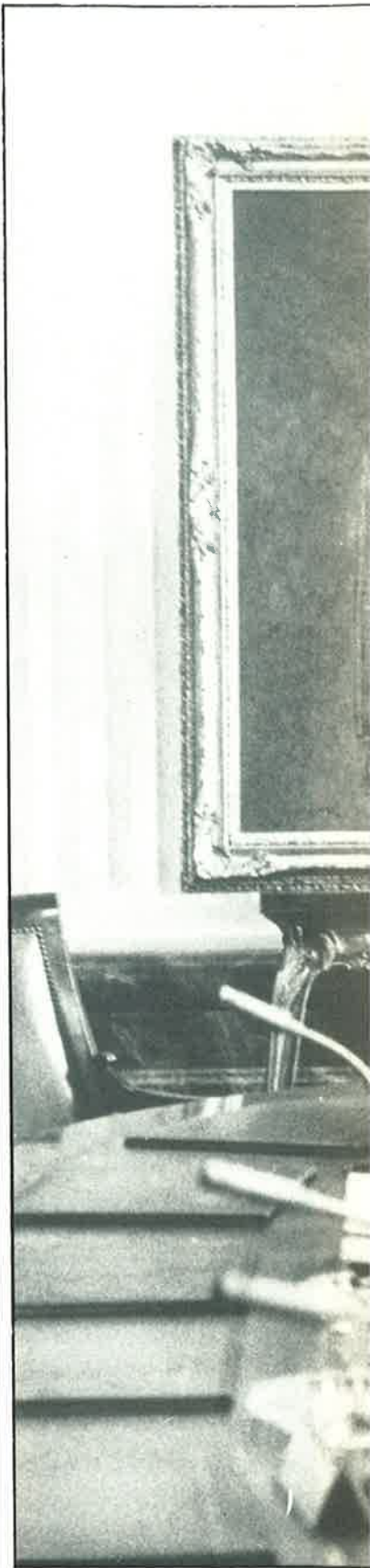
En 1983, la producción

pesquera española ascendió a 1.145.272 toneladas. Esta cifra supone un descenso en los desembarcos del 8,3 por 100 sobre 1982, si bien en valor alcanzó la suma de 167.500 millones de pesetas, lo que representa un aumento del 10 por 100 con respecto al año anterior, como consecuencia, entre otras causas, de un incremento de las cotizaciones del 20 por 100. Las disminuciones fundamentales en las capturas fueron en sardina en un 23,4 por 100, crustáceos en un 27 por 100, o anchoas en un 18 por 100, mientras que las capturas de jurel se incrementaban en un 18 por 100. En lo que se refiere al mercado exterior, tanto las exportaciones como las importaciones experimentaron un descenso en 1983 con respecto al año anterior. Las ventas al exterior alcanzaron las 200.000 toneladas, valoradas en 41.000 millones de pesetas. En cantidad, fueron inferiores en un 14 por 100 a las de 1982. Las compras supusieron 269.000 toneladas —un 18 por 100 menores que las de 1982—, representando un valor de 56.546 millones de pesetas.

POTENCIAR LA ACUICULTURA

—¿Qué política ha seguido el Ministerio en lo que afecta a la explotación, tanto marítima como pesquera, de los recursos españoles?

—Este ha sido, precisamente, uno de los objetivos principales de nuestro trabajo. Fruto de ello, ha sido elaborada una Ley de Cultivos Marinos, que fija un nuevo marco para la explotación del mar y de las ma-



Adecuar la flota



«Tenemos que ser conscientes de que el número de buques existente en la actualidad resulta excesivo en comparación con las posibilidades reales que tienen nuestros barcos de faenar en caladeros extranjeros. La

flota española es vieja. Pero más grave que su obsolescencia es su falta de adecuación al nuevo orden pesquero internacional creado por el establecimiento del límite de 200 millas a las aguas territoriales.»

sas de aguas ligadas al litoral. Diversas órdenes ministeriales han regulado ejercicios de pesca, tales como arte de «rasco», de «volanta», de «arrastre», de «fondo», de «palangre de fondo», en «claro», etc. La capacidad de regeneración y conservación que tienen determinadas especies ha quedado suficientemente demostrada. Por otro lado se han efectuado estudios sobre las capturas realizadas en aguas marroquíes, el coral rojo mediterráneo, la caza de ballenas en aguas españolas, etc. Ahora tratamos, además de potenciar las pesquerías de futuro en base a políticas de investigación coordinadas, las repoblaciones, la acuicultura...

Los objetivos de producción para 1985 en acuicultura se cifran en 255.000 toneladas, de las cuales 227.000 corresponderían a actividades en aguas marinas, repartidas entre 217.000 toneladas de moluscos y 10.000 toneladas de peces; las 28.000 toneladas restantes corresponderían a aguas continentales, cantidad en la que más del 90 por 100 serían salmónidos.

Para 1990 los objetivos planteados por la Administración alcanzan una cifra de 340.000 toneladas, de las cuales 234.000 toneladas serían moluscos, 60.000 toneladas peces en aguas marinas y 46.000 toneladas peces en aguas continentales. Las previsiones para cinco años más tarde representan una producción de 600.000 toneladas en instalaciones acuícolas, lo que supondría cubrir alrededor de la cuarta parte de la demanda nacional de pescado estimada para 1995, con un valor de 80.000 millones de pesetas constantes de 1980 (es decir, sin incluir los efectos causados por la inflación)... Son cifras, sin duda, importantes, pero aún

ENTREVISTA

CARLOS ROMERO

lejanas de las de países como Japón, que ya en 1976 produjo en instalaciones acuícolas 800.000 toneladas, es decir, una cifra bastante superior a la que espera alcanzar España diecinueve años más tarde.

—A veces se acusa a los consumidores españoles de concentrar la demanda en un solo tipo de pescado —generalmente, caro y procedente de caladeros extranjeros—, mientras que las especies que más abundan en nuestras aguas son consumidas en un segundo lugar de prioridad...

—Es cierto. Se ha producido una sobreestimación del pescado blanco, que ha provocado que en muchas ocasiones se estableciesen precios altos para el mismo, mientras que especies procedentes de nuestra plataforma no han sido valoradas justamente. Es preciso, en consecuencia, modificar los hábitos de consumo, que la gente conozca qué importancia real tiene cada especie en la alimentación humana. Esta labor ha sido emprendida por el FROM y, en mi opinión, se han alcanzado importantes éxitos. Dicho organismo ha llevado a cabo campañas de orientación del consumidor en prensa, radio y TV, promoviendo la demanda de especies como el calamar, las sardinas, el bonito del Norte, etc. Asimismo se han efectuado en ferias, se han organizado exposiciones en diversas provincias, etc. En definitiva, se ha mejorado la imagen de muchas especies.

—Una labor que tiene su continuación con el reciente real decreto sobre comercialización de algunas importantes especies de bajura...

—Bueno, este decreto es

una vieja aspiración del sector. En principio va a ser puesto en marcha sólo en lo que se refiere a la sardina, el boquerón, la bacaladilla y el bonito del Norte. La intención del Ministerio es proceder a una ampliación en el futuro, pero por ahora resulta preferible ir perfeccionando los mecanismos de regulación en base a la actuación sobre estas cuatro especies. La regulación, por otro lado, es muy simple: se fija un precio de orientación, que sea testigo medio de los mercados, se señala en base al mismo un precio de retirada y el FROM subvenciona a las organizaciones de productores en los casos en los que éstos retiren mercancías en las lonjas por estar las cotizaciones reales por encima del precio de retirada. Es un mecanismo que ya existe en la Comunidad Económica Europea y que, en definitiva, garantiza sus ingresos a los pescadores.

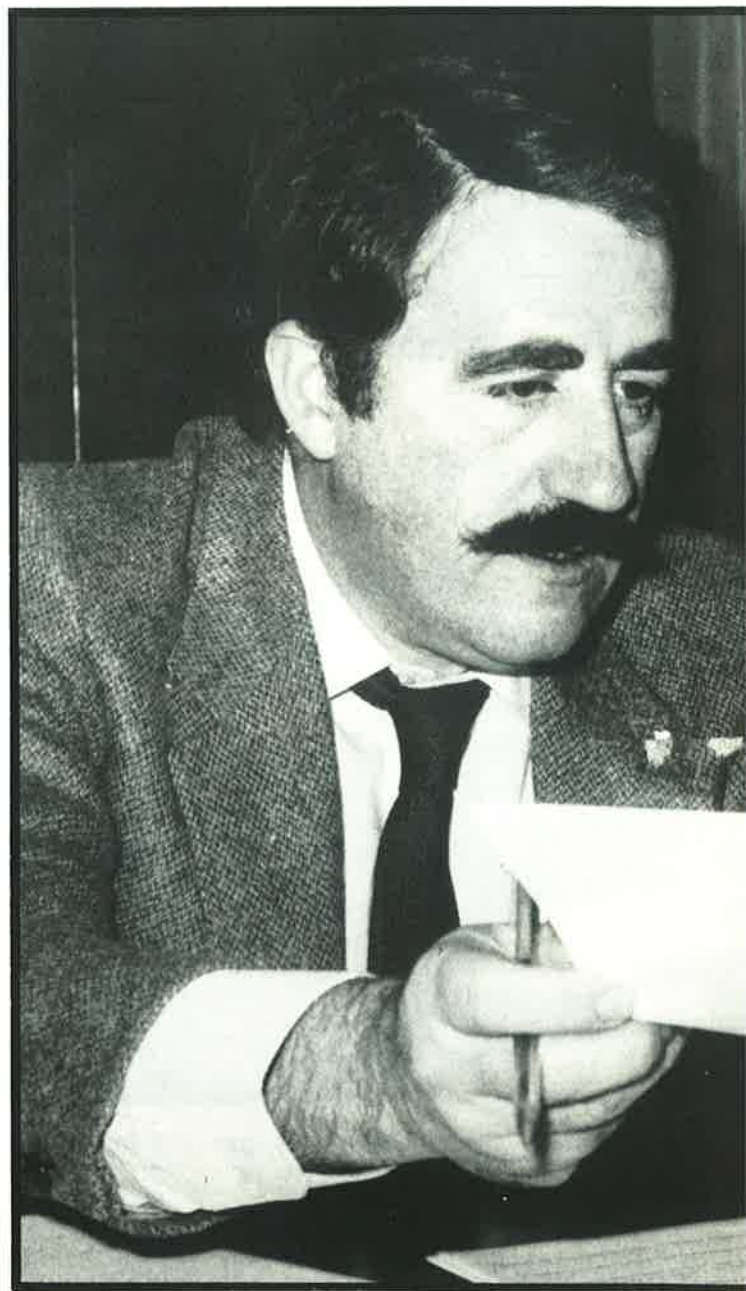
—¿Qué previsión ha hecho el Ministerio sobre los gastos que estas medidas pueden suponer para la Administración?

—Aún no puede hablarse de la existencia de estimaciones en tal sentido. Por otro lado, lo importante no son tanto las cantidades que haya que gastar como la filosofía que subyace en estas medidas y su importancia de cara a un sector de bajura.

Además de la regulación de las especies de bajura, el fomento de inversiones para mejorar la infraestructura comercial de las cofradías de pescadores y de otras asociaciones del sector constituye una de las líneas fundamentales de trabajo del FROM. Es importante producir más y mejor.

Pero no lo es menos que los productores organizados sean capaces de acceder al mercado en condiciones adecuadas. En 1983, la Secretaría General de Pesca Marítima concedió 7.000 millones de pesetas para subvencionar el gasóleo que consume la flota pesquera, 750 millones para la reestructuración de la misma,

otros tantos en compensaciones para hacer frente al desempleo provocado por la falta de licencias, 75 millones en subvenciones a las cofradías de pescadores, 414 millones con destino al Instituto Oceanográfico y 160 millones para cultivos marinos. Además, fueron dedicados 2.000 millones de pesetas a inversiones públicas destinadas a la promoción profesional del sector, fundamentalmente a la prospección de caladeros nacionales e internacionales. Por su lado, el Crédito Social Pesquero destinó cerca de 7.000 millones de pesetas para los mismos fi-



nes. A lo que hay que añadir la actividad desplegada por el FROM para apoyar la infraestructura comercial de las cofradías, asociaciones o cooperativas, la comercialización de los productos, el desarrollo del equipamiento, etc.

ADECUAR LA FLOTA PESQUERA

—Las ayudas a la flota representan una importante partida dentro de las medidas financieras adoptadas. ¿Tenemos una flota pesquera realmente adecuada a la nueva situación creada por el establecimiento de las zonas económicas exclusivas?

—Tenemos que ser conscientes de que el número de buques existente en la actualidad resulta excesivo en comparación con las posibilidades reales de faenar en caladeros extranjeros. Nuestra flota es vieja, pero más grave aún que este problema lo es su falta de adecuación al nuevo orden pesquero internacional creado por el establecimiento del límite de 200 millas a las aguas territoriales. La única solución es construir unidades nuevas que sean competitivas con las de otros países, dotadas de mejores sistemas de seguridad y menos consumidoras de ener-

POR UNA ACCION GLOBAL

«El Gobierno pretende llevar a cabo una reordenación del sector que vaya desde el proceso de producción hasta la racionalización de la flota, pasando por la reforma de las estructuras comerciales. Para conseguir este complejo objetivo, y aunque esto no es asunto exclusivo de mi departamento, sino del conjunto del Gobierno, no sería inconveniente proceder a una reordenación de las competencias de los organismos de la Administración que en la actualidad llevan a cabo actividades que afectan al sector pesquero, de cara a obtener una mayor eficacia en la acción global que queremos ejercer sobre él.»

Reconversión global

«Aún podemos evitar el riesgo de aplicarla a todo el sector»

gía; modernizar los barcos para que puedan lograr una mayor autonomía; apoyar a los armadores más modestos... De esta forma, podríamos conseguir una mayor presencia en los caladeros internacionales, solucionar el problema del envejecimiento de la flota, incrementar los niveles de seguridad y evitar el riesgo de tener que aplicar una reconversión global del sector. Ciertamente es que cuando hablamos de la existencia de una flota de 17.000 barcos estamos jugando un poco con las cifras: muchos están inactivos y lo único que hacen es percibir unas primas por consumo de gasóleo que no llegan a emplear, otros son de carácter familiar y tienen una actividad escasa o no muy intensa y, por último, hay una flota realmente en activo que emplea a un alto número de trabajadores. Es esta última la que debe ser objeto de adecuación al nuevo orden pesquero internacional.

Según cifras oficiales, en 1983 la flota pesquera estaba compuesta por 17.332 barcos, con 695.924 toneladas de registro bruto, lo que suponía un descenso del 1 por 100 y del 5,7 por 100, respectivamente, sobre los datos de 1982. Un total de 46 barcos eran nuevos y se habían efectuado reformas en otros 300 para su adecuación a congeladores, cambio de artes de pesca, cambios de motores para obtener una mayor seguridad... «La seguridad en el mar —afirma el ministro— es un problema que se deriva sobre todo de las condiciones del barco, de las condiciones del mar en algunas ocasiones, de la exis-

tencia de plantillas mínimas... más que de la formación de los tripulantes. En este país casi nunca se ha dado la suficiente importancia a la formación profesional, pero la verdad es que, en el caso del mar, la red de escuelas existente cumplió importantes objetivos en materia de formación.»

—¿Cuáles son las ofertas de la Administración sobre la reconversión y reordenación de la flota?

—En la actualidad, las directrices fundamentales proceden del real decreto 730/83 y del real decreto de diciembre de 1983 sobre barcos de hasta 125 toneladas de registro bruto. En estos momentos el Gobierno está estudiando una nueva disposición sobre barcos de mayor registro. La respuesta del sector a estas medidas está siendo positiva. Sólo en base al primero de los decretos que he citado se ha procedido al desguace de 53 unidades, a la inmovilización de otras 85 y a la tramitación de reformas para 148 barcos más. En definitiva, lo que pretendemos es una reordenación del sector que vaya desde el proceso de producción hasta la racionalización de la flota, pasando por la reforma de las estructuras comerciales. Se trata de un objetivo complejo, para el cual no sería inconveniente —aunque esto no es asunto exclusivo de este Ministerio— proceder a una cierta reordenación de las competencias de los distintos órganos de la Administración actualmente implicados en él; pero un objetivo irrenunciable de cara a adecuar nuestro sector pesquero a la nueva situación internacional.





Los turistas llegados a Vigo y a La Coruña en cruceros dejaron unos beneficios de mil millones. En la foto, el «Taras Schevengo» en La Coruña.

Vizcaya Nuevo Instituto

La Junta de Gobierno de la **Diputación Foral de Vizcaya** ha aprobado el proyecto de ejecución de las obras del Instituto para la Ciencia y la Tecnología Pesquera que se ubicará en la isla de **Txatxarramendi** en el término municipal de **Pedernales**. Las instalaciones se espera estén finalizadas para la próxima primavera y su importe será de 122 millones de pesetas.

Según manifestaciones del diputado de Agricultura, Pesca y Alimentación, **José Miguel Zabala**, este centro no interfiere en las funciones y competencias del *Instituto Oceanográfico*, siendo más bien un complemento al mismo. Con el fin de conocer las competencias del **Instituto Oceanográfico**, campo, técnicos del País Vasco han mantenido contactos con instalaciones similares de otros países como Escocia, Holanda, Alemania, Dinamarca y Noruega. El Instituto aportará a los arrantzales un mejor conocimien-

to sobre la situación de las especies de pesca preferidas, y también servirá para que el sector conservero pueda competir en mejores condiciones que las actuales. Entre otros trabajos concretos, el Instituto realizará investigaciones para la conservación ecológica de la ría de **Mundaka**.

Puerto de Santa María Ahora, «Puerto Sherry»

Con una inversión prevista inicialmente en 5.000 millones de pesetas, el próximo mes de noviembre comenzarán en el **Puerto de Santa María** las obras para la construcción del **Puerto Sherry**, que será el primer puerto deportivo del litoral sudatlántico. Esta

actuación va a suponer la creación de 800 a 1.200 puestos de trabajo.

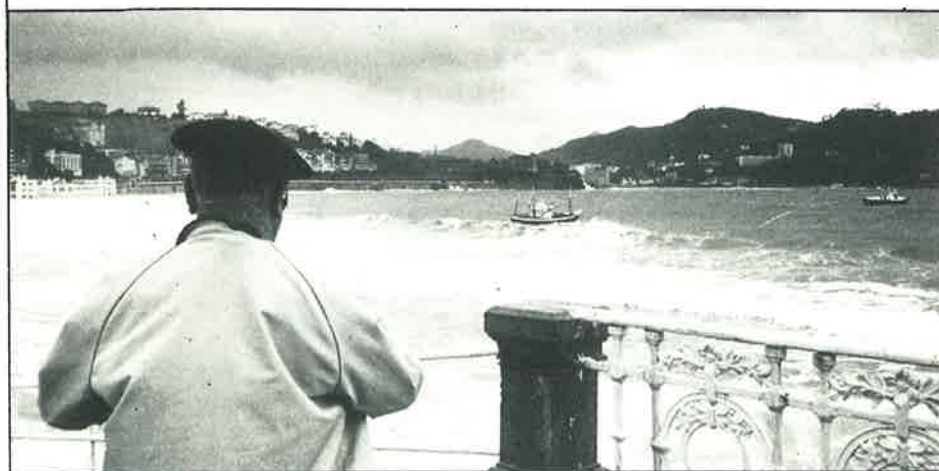
La luz verde a estas inversiones se ha logrado tras una serie de dificultades administrativas, así como tras la oposición de grupos ecologistas. Los problemas fueron superados al haber sido dadas por parte de la empresa constructora, **Puerto Marina**, una serie de garantías sobre contaminación. El alcalde de Puerto de Santa María ha sido incluido en el Consejo de Administración de la sociedad.

El capital actual de la empresa constructora es de 900 millones de pesetas, suscritos al 50 por 100 por inversores españoles y árabes, si bien está prevista una ampliación para dar entrada a las empresas públicas **Sodian**, con mayoría del **INI**, y **Soprea**, ligada a la Junta de Andalucía. El presidente del Consejo de Administración es el jeque saudita **Abdallah M. Baroom**.

El puerto Sherry tendrá una capacidad de puntos de atraque en agua para 1.300 barcos de esloras entre 10 y 50 m., convirtiéndose en el primer puerto deportivo de España. La novedad más importante es la existencia de un lugar acondicionado en tierra para aparcar cerca de 5.000 embarcaciones menores de 8 m. de eslora.



La preocupación por los vertidos nucleares partió de Galicia. Ahora inquieta en Canarias.



El Cantábrico contará con un Instituto para la Ciencia y Tecnología Pesquera.

Canarias

«No a los vertidos»

La posibilidad de que algún lugar en las inmediaciones de las islas Canarias pueda ser utilizado como fosa para vertedero de residuos radiactivos sigue constituyendo un motivo de preocupación para las organizaciones ciudadanas, sindicales y políticas del archipiélago.

Las últimas acciones de protesta se produjeron en la primera quincena del pasado mes de septiembre, con motivo de la visita al puerto de Las Palmas del buque holandés **Tydeman**. Coincidiendo con la llegada de este barco, y con el fin de movilizar a la opinión pública, fueron encontrados en la playa de **Las Canteras** tres bidones con la inscripción: «**Peligro, alta radiactividad**». Los bidones resultaron ser falsos, pero dieron motivo a que, en un primer momento, cundiera el pánico.

Según la organización ecologista **Green Peace**, el buque **Tydeman** es una de las unidades utilizadas por la

Asociación de Energía Nuclear de la OCDE y se dedica a buscar fosas marinas en el Atlántico para el vertido de residuos radiactivos. En opinión de los ecologistas, el barco habría encontrado un punto para la ubicación de un nuevo cementerio marino, en este caso a sólo 30 km. de la isla de Hierro.

Cádiz

Pescado industrial

Cerca de 3.000 toneladas de pescado, especialmente lisa, dorada, róbalo, lenguado y anguila se consiguieron durante el último año en las salinas de Cádiz, Puerto Real y San Fernando en una actuación que se considera solamente como el inicio del aprovechamiento industrial de esta zona.

Las salinas de la bahía tienen una superficie no inferior a las 7.000 hectáreas, y durante los últimos años habían caído prácticamente en desuso.



En Cartagena se estudiará, del 29 de octubre al 4 de noviembre, el transporte marítimo de recursos, la contaminación, y la pesca en el Mediterráneo.

Su aprovechamiento para la obtención de pescado industrial constituye hoy una importante alternativa, en la que están trabajando ya organismos como el **Instituto de Investigación Pesquera** y el **Instituto Español Oceanográfico**.

La primera experiencia se ha limitado a la apertura de las compuertas en las salinas, dando entrada, con la subida de la marea, a las diferentes especies. Los peces encuentran buen alimento en la zona, alcanzando rápidamente la edad adulta. La recogida del pescado suele hacerse en otoño, cuando los peces logran un peso medio de 250 gramos.

Tras los primeros resultados obtenidos, y antes de entrar en mayores proyectos, se hace indispensable una transformación de las salinas, hasta lograr una profundidad aproximada de un metro, lo que favorecerá la entrada y la producción de mayores cantidades de pescado.

Vigo y La Coruña

Mil millones en cruceros

Unos mil millones de pesetas dejaron el pasado verano en **Vigo y La Coruña** los 70.000 turistas llegados a estas ciudades a través de 50 barcos.

Según medios relacionados con el sector comercial, se estima que cada pasajero gasta un promedio de unas 10.000 pesetas en «souvenirs», licores, cestas, zapatos, etc..., al ser estos los productos que tienen precios más bajos respecto a países de procedencia. Los turistas más gastadores son los ingleses, que optan casi siempre por quedarse en la ciudad, realizando compras en vez de excursiones. Por el contrario, los alemanes prefieren los viajes organizados para visitar monumentos, siendo lógicamente Santiago la ciudad elegida.

En base a este tráfico, que se espera incrementar en los próximos años, los responsables del turismo en la zona consideran necesario el establecimiento de diferentes rutas de interés gastronómico, cultural, etc., con el fin de ofrecer más alternativas a los visitantes de la costa gallega. Una de las rutas que tienen un diseño más adelantado es la del vino.

Cartagena

Semana de estudios

Entre el 29 de octubre y el 4 de noviembre se celebrará en Cartagena la **II Semana de Estudios de los Recursos del Mar**. La pesca en el Mediterráneo, los recursos del Mar, la plataforma continental, el transporte marítimo de recursos y la contaminación,

así como los salvamentos en la mar son algunos de los temas de las once ponencias de esta Semana de Estudios, cuya presidencia será ostentada por **S. M. El Rey**. Entre los objetivos de la misma figura el de ser embrión y arranque de la **Universidad del Mar de Cartagena**.

Marín

Bodas de plata

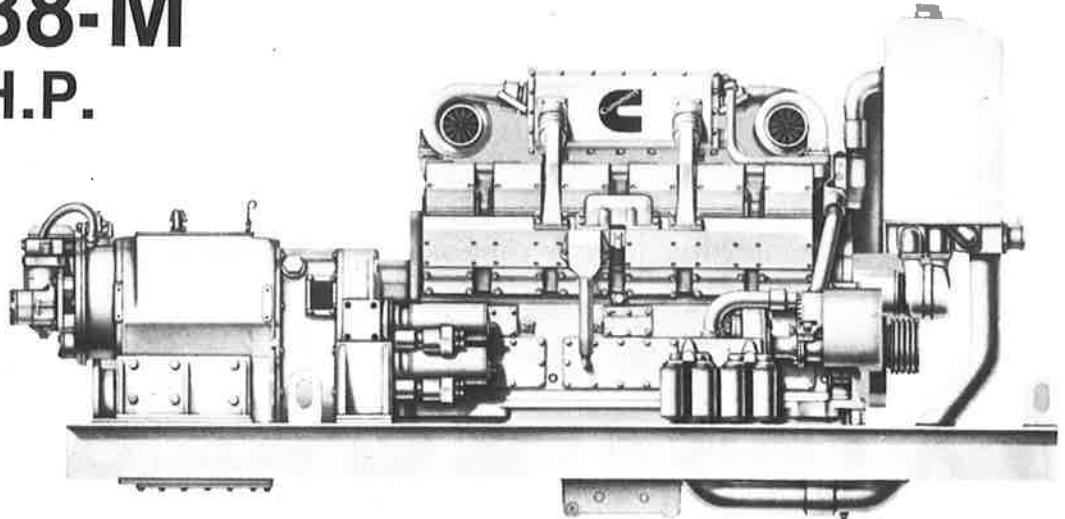
Su Majestad el **Rey don Juan Carlos** presidió el pasado 22 de septiembre, en la Escuela Naval Militar de Marín, los actos conmemorativos de las bodas de plata de la promoción 1954-59, a la que también pertenece el Monarca. Esta promoción está formada por 80 jefes de la Armada que en la actualidad ostentan empleos de capitanes de fragata y tenientes coroneles de los diferentes cuerpos. Entre los actos conmemorativos se celebró una Misa en recuerdo de seis compañeros fallecidos. Igualmente, se hizo una ofrenda floral como homenaje a los caídos. Junto con **S. M. el Rey**, estuvieron también presentes el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, **Sala Cardenal**, el almirante capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, **Contreras Franco**, y el almirante jefe del Cuarto Militar del Rey, **Manso Quijano**.

**Motores Cummins
Diesel Marinos**



GAMA DE POTENCIAS DE 42 KW = (56 BHP) A 1.194 KW = (1.600 BHP)

KTA-38-M
1045 B.H.P.
779 KW.



SOLIDOS — COMPACTOS — LIMPIOS — ALTAMENTE FIABLES

- 36 Puntos de Servicio en España.
- 3.000 Puntos de Servicio en el Mundo.
- Disponibilidad de recambios, 94% en 24 horas.
- Ahorro de combustible demostrado.
- Avanzada tecnología, sencillez de construcción y robustez.



DISTRIBUIDORES GENERALES PARA ESPAÑA:

Cummins Venta y Servicio, S.A.

C/ Torrelaguna, 56
28027 MADRID

Tels.: 267 20 00 (5 líneas)
Télex: 22668 motor e

Dirección telegráfica: Cumspa

Uno se siente obligado, al escribir acerca de novelas del mar, a dar comienzo con alguno de los libros de *Joseph Conrad*. Parece lógico. Nadie como él ha descrito la vida a bordo de un barco, o el destello del sol sobre el agua. Y, sin embargo, uno sabe bien lo injustos que fueron con Conrad los críticos contemporáneos, que vieron en él precisamente eso, un escritor de novelas del mar: un espléndido cantor del paisaje, un minucioso analista de los caracteres de los marinos. Hoy, la crítica ha hecho examen de conciencia. Ha descubierto que, por debajo del exotismo de las remotas playas y de la fascinación de la madera y la lona, hay mucho más que una autobiografía, que una topografía de recuerdos más o menos melancólicos o fascinantes.

LOS LIBROS DEL MAR

LA LINEA DE SOMBRA,

De Joseph Conrad

Por Rafael CHIRBES

ES cierto que Joseph Conrad —polaco de origen y clásico de la narrativa inglesa— utilizó sus experiencias en alta mar —fue atormentado marino y escritor tardío— para construir su obra; pero es evidente que si, hoy, sus novelas siguen creciendo como una ola en el panorama de la literatura contemporánea, se debe ante todo a que fue un gran novelista. Y la gran novela —perdón por la pedantería de las palabras superlativas— lo es, no porque pinte el brillo de la espuma contra la proa, sino porque sabe convertirse en metáfora del hombre y del mundo que le rodea. Entre los cabestrantes y la silueta frágil de las palmeras, Conrad ha sabido to-

marle el pulso a nuestro tiempo, a un tiempo que fue el suyo y que sigue siendo el nuestro, a pesar de que las velas hayan sido arriadas y Malasia se haya quedado a unas horas de trayecto en avión.

Conrad —como Shakespeare, o Cervantes— construyó un universo que, bajo su luminosidad, encerraba los sombríos espacios del alma humana. Esa fue su grandeza, una inmensidad de océano capaz de ser encerrado en muy pocas páginas. Conrad tiene obras maestras que pueden ser leídas en una tarde de aburrimiento. Tal es el caso de *El corazón de las tinieblas*, *El negro del Narcissus* o *La línea de sombras*.

Para empezar a escribir acerca de la obra de Conrad, uno podría haber elegido *Nostramo*, o *Tifón*, o *Victoria*. Podría, tal vez, haberse dejado llevar por la arbitrariedad de un dedo ciego marcando cualquiera de sus títulos. Uno ha que-

rado, sin embargo, empezar por esta joya frágil que es *La línea de sombras*, tal vez porque, en su brevedad, posee toda la tersura de un estilo, de un pensamiento: la nitidez de una obra maestra.

La línea de sombras es ese espacio ambiguo —y así lo afirma el propio autor en su prólogo—, que separa la inconsciente etapa de la juventud, de esa otra pesada y dura, que es la madurez. En las escasas páginas de la novela, el lector asiste a la transformación de un hombre en el escenario del mar: un escenario bello y perverso como algunas flores venenosas. Un «hombre sin barco», un «pasajero eventual» se ve convertido en capitán de una nave que encierra en su cascarón la pulpa de las frustraciones y ambiciones del mundo. Un joven se convierte en hombre, atravesando un laberinto de pasiones humanas y de elementos encontrados que le disputan su papel de

«último representante de lo que, en suma, formaba una dinastía, perpetuada, no por la sangre, ciertamente, sino por la experiencia, por la educación...»

El gozo del ejercicio del poder, cristalizado en un barco que, con su tripulación, debería moverse siguiendo las directrices de la mera voluntad de una mente; la desazón del poder, que choca contra otras aspirantes al poder, contra la propia naturaleza —que a veces parece expresar una maldición— y descubre el





GUIA PRACTICA

Joseph Conrad (1857-1924)

Sus obras más conocidas son: La locura de Almayer (1895), El vagabundo de las islas (1896), El negro del Narcissus (1891), El corazón de las tinieblas (1902), Lord Jim (1900), Tifón (1903), Nostromo (1904),

peso de la inercia enfrentada a la voluntad.

La frontera es difusa. El protagonista no siente el esperado placer, cuando el barco comienza a moverse sobre un agua paralizada; siente sólo la necesidad de sentir; y se aterra cuando descubre que el poder no es una línea de luz, sino que surge de las más turbias tinieblas de la ambición. El joven e inconsciente protagonista ha accedido al mando de una nave que se dirige a un puerto en el que el segundo esperaba ser con-

firmado en el mando, puesto que se suponía la inexistencia de titulado alguno que pudiese hacerse cargo de la nave. El anterior capitán había dejado vagar la nave como un buque fantasma, mientras —en la desesperación de una pasión frustrada— tocaba el violín; mientras en el botiquín dormía el polvo blanco de la droga, en vez de la salvadora quinina. El anterior capitán había gozado del poder arbitrario.

El adolescente, el joven capitán sólo llegará a ser

hombre cuando acepte que la perfección no existe, y que vida y muerte conviven, como conviven salud y enfermedad en un proyecto ambiguo. Ni el poder es perfecto, ni la salud, ni la maquinaria de un barco es puramente física: todo es turbio, envuelto en una niebla simbólica. El espacio de la madurez es el que acepta el relativismo moral, añadiendo al «*eppur se muove*», el acto imperfecto cubierto con el manto de la legalidad. Cuando uno se mira en un espejo, sólo se parece

vagamente a quien es capitán y se mira en un espejo: la palabra inviste de una realidad superior, que tiene el tamaño de la fe y el poder del verbo.

Conrad revela las cosas dejando caer sobre ellas un velo, y habla de la vida, conociendo que la muerte es su otra cara inseparable, como escribe sobre la salud, sin olvidar que no es más que la forma de la enfermedad esencial. *Lo dicho: la perfección está hecha de la materia de los sueños.*

García se confiesa

«ME GUSTA LA GENTE DEL MAR»

Su lucha es encarnizada. Su escuela es inimitable. Y cuantos intentan invadir o penetrar en el circo como «**Josemarías García**», fra- casan; y él, encima, les llama «tribuletes de pesebre». Porque José María García es único, al menos él lo dice, «en el difícil arte de juntar letras o estar en primera línea del periodismo deportivo. Es **José María García**, la voz de deportes de «Antena-3».

Le odian y le adoran. Le temen y le adulan. Y unos y otros le culpan o le alaban porque es el periodista que «canta las cuarenta» a los directivos y levanta él solito a todo el deporte español en un «todos a una». Es **José María García**.

A la gente no la puedes engañar. La gente sabe lo que quiere y lo ha demostrado en muchas ocasiones. No es tan tonta ni tan manejable como algunos pretenden. Yo no soy un manejador de masas. José María García es simple y llanamente un informador que lucha desesperadamente por entretener e informar a sus oyentes. La gente, insisto, no es tonta.

Presume de que su filosofía «de andar por la vida» se la dio un viejo amigo suyo, «un hombre de mar que vive en Luarca (Asturias), donde veraneo todos los años». En su despacho hay una foto suya con un hombre de barba blanca, gorra de capitán, vieja y arrugada por la humedad del Cantábrico: es **Ernesto**, su queri-

do amigo «**lobo de mar**».

—Con Ernesto doy largos paseos; hablamos de todo, menos de fútbol. El me cuenta aventuras de cuando cogía su pequeña embarcación y... Es sencillo, pero no hay tío listo que se la dé. Pero, sobre todo, es tan sincero como ese Cantábrico que no engaña a nadie. Sí, me gustan estos tipos. Los hombres del mar son nobles, sinceros y valientes. Sería justo que algún día fuesen tratados con la equidad y justicia que se merecen.

Aunque nació en Madrid hace cuarenta años, «yo me considero asturiano por toda la sangre que corre por mis pocos centímetros de cuerpo». De Luarca habla y no para, y así se lo digo:

—¿Sabes que José María García es conocido ante todo por su profesión periodística-deportiva y no por técnico de turismo?

—Bueno, déjame que te cuente lo último de mi vida por tierras asturianas. Luarca es la «Villa Blanca de la Costa Verde», ¿no te parece precioso? Al tipo que se in-

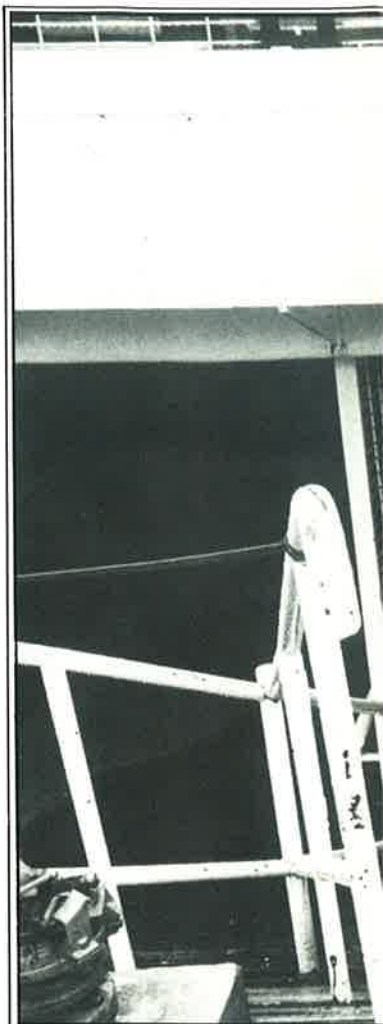
Antonio CUBERO

ventó ese «slogan», ¿crees tú que se le puede engañar? El pueblo español es mucho pueblo como para ser mangoneado.

El maestro **Boby Deglané**, recientemente fallecido, fue su maestro ante un micrófono de **Radio España**. Después pasó al diario «**Pueblo**» y a **Televisión Española**, «de donde me fui cinco minutos antes de que me echaran». La **Cadena SER** le atrapa en sus redes «y me da un espacio de diez minutos para que me desfogara. No podía soportar más el silencio, máxime cuando veía cómo estaba nuestro deporte. No podía estar callado, en la sombra».

—Has hablado del deporte español y todavía no te has metido con Porta.

—Prefiero no hablar de él. Se va de la **Federación Española** dentro de poco y nada más. Es conveniente tomarse un respiro de vez en cuando. Aquí lo que fallan son los dirigentes y, por lo tanto, los medios. No se



«Los hombres del mar son nobles, sinceros y valientes. Sería justo que algún día fueran tratados con la equidad y justicia que merecen.»



«LOS OBSTACULOS, SEAN DE LA INDOLE QUE SEAN, EXISTEN PARA TODO EL MUNDO. EL QUE VALE, TRIUNFA.»

cuida a los deportistas de base, no hay deporte para la juventud ni deporte para los deportistas. Aquí, los deportistas nacen como una flor en plena Gran Vía.

—¿No crees que el deporte, como las casas, hay que hacerlo poco a poco?

Llega Tere, su secretaria, y le dice: «José María te llaman del Círculo de Jóvenes de... ¿qué les digo?» José María repasa de memoria su calendario de charlas, coloquios y conferencias, y responde: «Bueno, pues que el próximo lunes estaré allí a las siete de la tarde.»

—Te decía que las casas...

—¡Ah, sí! Hombre... pues no sé. Yo tenía todas mis esperanzas puestas en estos hombres jóvenes que

llevan actualmente las riendas del deporte español. Soñaba con ellos, pero las cosas siguen igual de mal. Confío y lo deseo con todo mi corazón que dentro de poco pueda decirme: pues, oye, me equivoqué.

Sus hijos, Pepe y Luis, de ocho y cinco años, respectivamente, son los primeros «fans» de su padre. «Ellos me acompañan muchas veces a correr o a jugar al fútbol-sala. Sí, les gusta que su padre sea así, ¿y por qué no? De Montse, su mujer, dice que ha tenido mucha suerte con ella «porque sabe entender mi trabajo y valorarlo, por supuesto. Ella tiene que estar mucho tiempo sola, y los niños... Me conoció así y lo entiende».

Habla de una forma sose-

gada, corta las palabras y a cada frase se atreve a «refrescarse» la memoria con un «oye, que no se olviden de colocar los cables de forma que no se vean; oye, no quiero ninguna interferencia...». José María García es distinto. Después, «cuando ya estoy en antena siento algo especial, algo que me dice que debo ser fiel a mis principios», es como un misil que bombardea noche tras noche a los españoles desde el número 23 de la calle Oquendo, de Madrid, desde «Antena-3».

—En esta emisora estoy trabajando como cuando era el joven al que Bobby Deglané tenía que cortar las alas para que no se saliera del gallinero. Trabajo a gusto con mi equipo, con una

serie de profesionales que están a todas. Son formidables, pero..., oye, ¿no te estaba hablando de mi mujer? Perdona... Montse es encantadora, la mejor del mundo. Yo soy de los que piensan que el matrimonio es una lotería, y yo, naturalmente, he tenido mucha suerte al tocarme el mejor premio.

—Entre Asturias y tu familia, José María, nos hemos olvidado de hablar de tu éxito como profesional. ¿Crees en lo que dijo Voltaire que «el éxito fue siempre un hijo de la audacia»?

Tere, su secretaria, quiere ganarse una paga extra de su jefe y dice por lo «bajini»: «audacia, talento y sentido común».

José María García prefiere hacerse el sordo y da órdenes de nuevo a la telefonista para que le ponga con el corresponsal de Las Palmas. Es un sordo listo; es un púgil escurridizo que intenta, y lo consigue, escapar de las cuerdas sin necesidad de decir: «oye, ahí te quedas...».

—José María, ¿sabes que hay muchos periodistas que te odian, que dicen que algún día caerás de tu pedestal?

—Es igual. Los obstáculos, sean de la índole que sean, existen para todo el mundo y el que vale triunfa. Normalmente, a mí no me gustan las entrevistas esas que te hacen algunos colegas y no se produce una comunicación y una conversación espontánea. Insisto, me da igual..., ¿pero sabes cuántos imitadores hay de José María García? Lamentablemente, pues muchos, y esto me da pena.

—De no haber sido periodista dicen que te habría gustado ser...

No me deja terminar la pregunta. Clava su mirada en la foto de su viejo amigo Ernesto, «el viejo lobo de mar», y contesta casi con una desconocida timidez:

—Me da la sensación de que Dios está conmigo y de que lo que hubiera sido



también habría triunfado. No sé, quizá vivir en una casita en la playa, en Luarca, pescando y pensando en los consejos de mi amigo Ernesto. Pero, bueno, soy periodista y mejor que mejor, ¿no?

—El periodista más odiado por los directivos del deporte español.

—Si hablo mal de los directivos es porque me lo ponen en bandeja. Todavía no me han metido en la cárcel ni en serio ni en broma. Los directivos, la gran mayoría, no tienen ni idea de lo que es, por ejemplo, el fútbol. Y me da pena que por culpa de ellos se hunda un club. Esto es lo que yo denuncié noche tras noche. Quiero trabajo, honestidad y responsabilidad.

—Pero también habrá algún directivo que hará bien las cosas, ¿no?

—Los hay, pero no tantos como se necesitan en estos momentos. Y algunos de ellos cuando se ven en Madrid, al lado del poder, con coche para arriba y para abajo, en buenos restaurantes, se malean y... Es una pena, pero lo de la «escuela para directivos» no sería ninguna tontería. No están

preparados para llevar los destinos de un club y así nos luce el pelo. Si la historia sale mal, pues se lavan las manos y que desaparezca la entidad.

—Porta, naturalmente, habrá tenido mucha culpa de ello.

—¡Ya estamos otra vez! Sí, pero vamos a dejarle en paz. No quiero hablar de él. Es el deporte, el deporte español lo que está mal y debemos intentar avanzar no retroceder con viejas historias. Yo ya dije de Porta todo lo que tenía que decir. Es mejor olvidarle.

En estos momentos el silencio lo hago yo. Enmudezco y creo que me he equivocado de entrevistado.

—¡Es que sois unos pesados con tanto Porta!, me dice.

Los esquemas no me cuadran. José María García rehúye hablar de quien fue su principal enemigo. Pero es listo y sé que alguna carta guarda en su manga periodística. Puede ser una tregua; puede ser...

—No lo pienses más. Los hay mucho peores que él y ahí están. Porta era mi amigo y cuando denuncié mala

gestión al frente del fútbol español dejó de serlo. El deporte está como ese lema del Corte Inglés de «hoy más que ayer y menos que mañana». Si el equipo de Solana no lo soluciona, esto se irá a pique.

—¿Qué soluciones darías tú?

Tere le advierte que le quedan un par de minutos para entrar en su «Supergarcía», como todas las noches a las doce. Se va y le oigo que exclama: ¡Todavía no ha llamado el de Barcelona! Viene después de una hora de hilo directo con sus oyentes y me dice: «¿Has escuchado el programa? Los chicos se han portado fenomenalmente.»

—¿Seguimos? Ibas a solucionar el deporte español cuando te fuiste y...

—Yo creo que todo es bien sencillo. Potenciar más la base, la infancia, y dotar al país con más instalaciones deportivas. Es normal que un campeón, un supercampeón como Severiano Ballesteros, se pase la vida quejándose de que precisamente en España es donde menos caso se le hace. Yo me pregunto: ¿por qué no se aprovecha su populari-

dad para que los niños se miren en él? Pues no, los directivos sólo hacen sacar pecho cuando Seve consigue algún título, y nada más. Con Santana pasaba lo mismo; con Ángel Nieto, igual.

—Aparte del deporte, ¿qué otros aspectos de nuestra sociedad cambiarías? ¿Es verdad que te gustaría dedicarte a la información política?

—Lo que siempre he deseado es ser contador de cosas. ¿Hacer información política? Lo he pensado muchas veces y no sé si algún día lo intentaré. Para triunfar en esa parcela de la información sólo me bastaría trabajar una hora más que los demás, como hago ahora en el área de deportes.

—Has cambiado a Pablo Porta, perdón, por Manuel Vega Arango, presidente de la recién creada Liga Nacional de Fútbol Profesional. No hay noche que no te acuerdes de él.

—Es que lamentablemente es una de mis grandes decepciones, y viene a confirmar que tengo bondad infinita con todos. Fíjate los años que yo he estado hablando bien de Manuel Vega Arango, un hombre en el que yo creía. Ha sido él quien ha cambiado todo, incluido su propio Sporting de Gijón. Es una pena, pero la poltrona centralista le ha hecho cambiar. Yo no tengo la culpa de que él no lo quiera hacer bien. O quizá es que no sabe..., yo que sé.

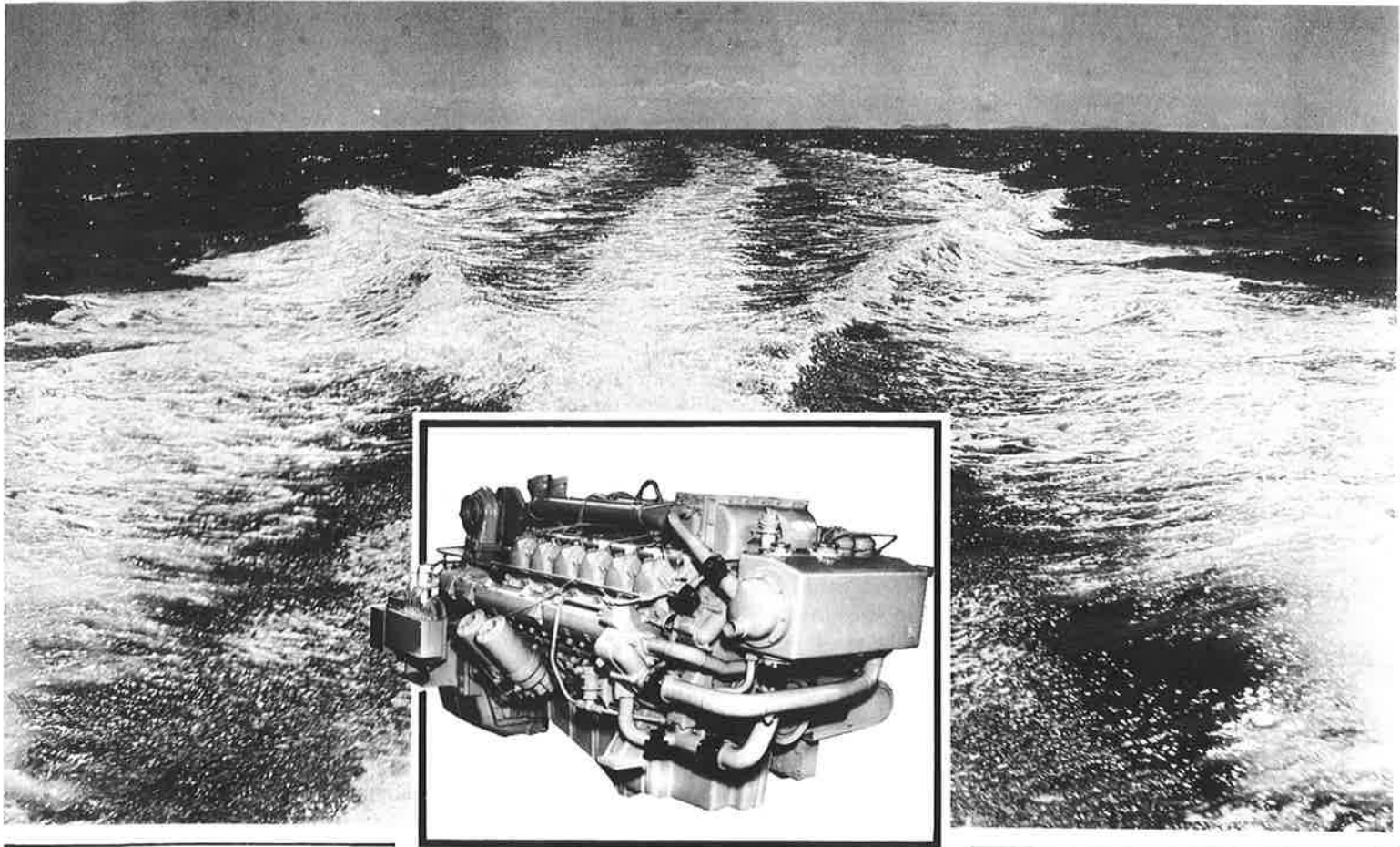
—¿Es cierto que eres el «número uno» en las listas de Hacienda?

—Yo soy el «número uno» en muchas cosas. Soy el primero en pagar religiosamente los impuestos. Muchos españoles deberían seguir mi ejemplo. Lo que gano creo que lo consigo a pulso; desde que me levanto hasta que me acuesto siempre estoy pensando en el trabajo y en mis oyentes que son, en definitiva, quienes me dan el sueldo.

No habla como Castelar, pero es un genio de la comunicación social. Se llama José María García.

MOTORES M·A·N

tan fiables como para
salvar tu vida



30 unidades D 2566 MTE de 250 CV instaladas en las Lanchas de Salvamento de la Cruz Roja del Mar. Propulsores ideales para boniteras, merluceras, yates, policía del mar, prácticos, etc. Talleres homologados de servicio a lo largo de la costa española y en todo el mundo.

PASCH Y CIA S.A.

BILBAO 48009	Alameda de Recalde, 30 Telf. 94-424 28 06 Telex 32720 - pasch-e
MADRID 28020	Capitán Haya, 9 Telf. 91-455 37 00 Telex 22696 - pasch-e
BARCELONA 08006	Tuset, 8 - 6º Telf. 93-217 19 63 Telex 53063 - pasch-e



CONSTANTINO
MENDEZ

Muchas y buenas razones

Había muchas y buenas razones para hacer un nuevo esfuerzo de transformación en los contenidos informativos y en la línea de trabajo de HOJA DEL MAR. Había muchas y buenas razones para asumir un decidido compromiso de redefinición de los objetivos que justifican y dan razón de ser a esta revista. Adecuar unas y otras tan sólo era cuestión de voluntad y oportunidad, y ambas están presentes en esta ocasión.

El *Instituto Social de la Marina* viene desarrollando en esta nueva etapa un considerable esfuerzo de modificación de sus acciones y de adecuación a las nuevas necesidades del sector marítimo, y, en esa etapa de definición de toda su filosofía de trabajo, era imprescindible reflexionar profundamente acerca de la política informativa de la institución y del sentido que a la misma debíamos darle.

Anteriores etapas en la actividad del Organismo y, consiguientemente, en la información suministrada por el mismo, se caracterizaron por una cierta incapacidad para rebasar los menguados límites y contornos de la propia institución, por la inexistencia de un mínimo debate y por el escaso compromiso con la realidad social del mundo marítimo. Era preciso no sólo incorporarse a las demandas de los colectivos de este sector, sino, incluso, convertirse en su punta de lanza, en la avanzada del mismo. Era preciso poder convocar a las gentes de mar alrededor de un lugar de encuentro, como esta revista, para hablar profunda e intensamente acerca de sus problemas. Contribuir a iniciar el debate social que este sector aún tiene pendiente y contribuir a una correcta toma de conciencia sobre las condiciones del trabajo en la mar y las condiciones de la vida en las comunidades marineras.

Consciente de todo ello, HOJA DEL MAR ha de saber interesar a otros sectores de la sociedad en la problemática del mundo de la mar, porque el esfuerzo de transformación de este sector ha de ser necesari-

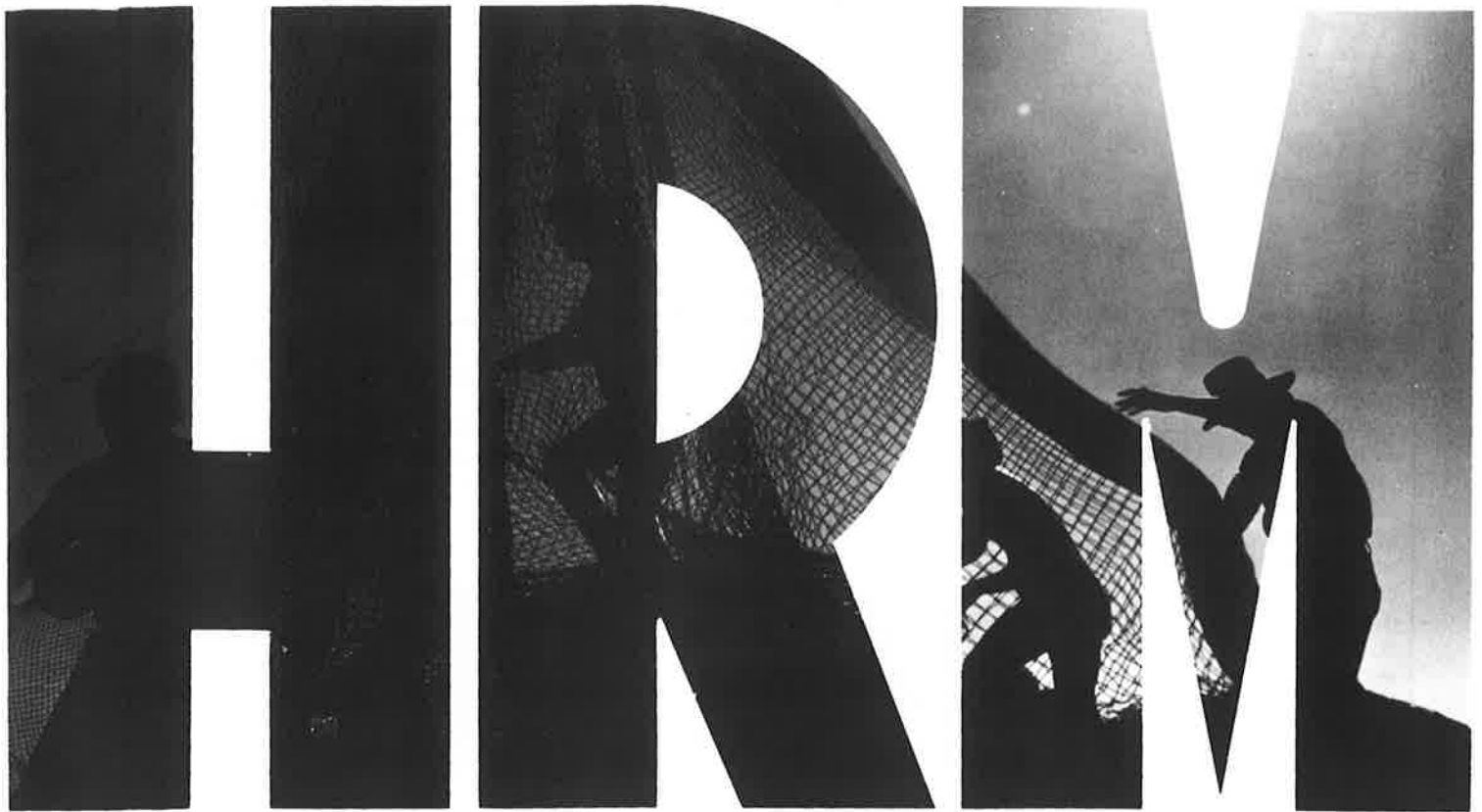
amente entendido y asumido por toda la sociedad, o el conjunto de sus problemas se perpetuará, bajo otras formas y con otros modos posiblemente, pero siempre con las características de un sector marginal, periférico respecto de los intereses centrales de la sociedad.

En estos momentos en que la información marítima ocupa a diario abundantes espacios en los medios de información de todo el país, en que entre todos estamos consiguiendo interesar a la sociedad española por el mundo de la mar, sensibilizándola con alguno de sus aspectos más significativos, es cuando más necesario se hace, precisamente, producir un giro total en el sentido de la información que sobre el sector debe de existir y que el sector debe de generar. Es ahora cuando debemos de intentar familiarizar a nuestra sociedad con los grandes temas de la actividad marítima, que no guardan necesariamente relación con los temas que ocupan la actualidad informativa desde una perspectiva más tremendista. Quien se esté acercando por primera vez en estos momentos a la realidad marítima puede llegar a tener una visión deformada del sector, una visión sesgada por la truculencia y el desgarrar. Y no es que esa realidad no esté tristemente plagada de incidentes y siniestros como los que desgraciadamente han llenado las páginas de los periódicos en los últimos tiempos, pero percibir ese aspecto de la realidad total del sector sería tener una visión simplista y siniestra del mundo de la mar. La mar ha sido historia y es futuro, ha sido comunicación y es comercio, es riqueza, es alimentación, es esperanza.

Era esta una buena oportunidad para manifestar en estas páginas nuestra voluntad de trabajo en ese proyecto de todos que tiene que ser la actividad marítima.

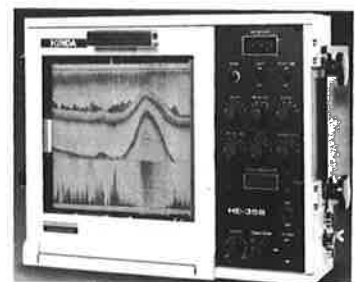
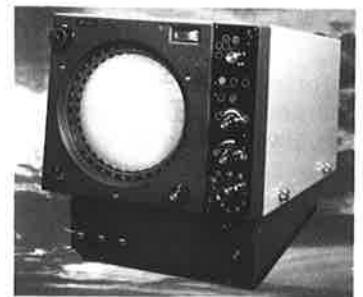
Había muchas y buenas razones para abrir esta ventana a la información marítima pesquera. Había muchas y buenas razones.

ERA PRECISO
CONVOCAR A
LAS GENTES DEL
MAR ALREDE-
DOR DE UN LU-
GAR DE EN-
CUENTRO



AHORA, MAS QUE NUNCA

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



HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

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



El cierre de HOJA DEL MAR ha coincidido con numerosas e importantes noticias: la firma del Acuerdo Económico Social, el Plan de Reconversión Naval aprobado por el Gobierno y la presentación en el Congreso de los Presupuestos Generales del Estado para el próximo ejercicio. De la repercusión de estos temas en el sector marítimo tendrán los lectores cumplida cuenta en los próximos números de la revista.

Montrove: Sigue la espera

En todos los círculos del colectivo marítimo se albergan escasas esperanzas de que el **Montrove** permanezca a flote. Según las últimas noticias facilitadas por las agencias, en base a los datos suministrados por el Almirantazgo de la Zona Marítima de Canarias, y por las impresiones recogidas de patronos de barcos que habitualmente faenan en caladero marroquí, el **Montrove** no llegó a traspasar los límites del banco sahariano.

Según esta hipótesis, la posible colisión que le impidió llegar a aguas marroquíes, se produjo nada más salir del punto más al sur de Las Palmas, aproximadamente sobre la perpendicular de punta Maspalomas. La razón por la que el buque con el que colisionó no socorriese al **Montrove** es, de acuerdo con los patronos que faenan por la zona, que dicho barco estuviese inmerso en algún tipo de irregularidad.

No obstante, sigue sin

descartarse la posibilidad de que el barco llevase algún tipo de carga ilegal. Navieros expertos en rutas poco comunes aseguran que, técnicamente, es posible que, tras el cambio de estructura de un barco, éste pase totalmente inadvertido, máxime si se adentra en aguas de África Occidental (Namibia), Guinea Conakry, Senegal, Cabo Verde, etc.

puede imponer al pesquero **Santa Teresa de Jesús**, que se encuentra detenido en el puerto de Arrecife de Lanzarote, es de 1.225.000 pesetas. Este importe se deriva del peritaje realizado por los técnicos del Estado, quienes han estimado que el pesquero y todos sus aparatos tienen un valor de 3.500.000 pesetas. Según marca la actual legislación, en ningún caso se podrá imponer una sanción mayor



Tras arduas y difíciles negociaciones, se firmó, en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el Acuerdo Económico y Social.

Sanción para el Santa Teresa

La sanción máxima que la Administración española

que el 35 por 100 del valor en que sea tasado oficialmente el barco infractor.

Para mayor seguridad, se está procediendo a una segunda revisión del buque, aunque, por el momento no se conoce el resultado de esta nueva valoración.

Los presupuestos, al Congreso

El ministro de Economía y Hacienda, **Miguel Boyer**, ha entregado en el Congreso de los Diputados el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1985, que serán debatidos por el pleno de la Cámara durante los próximos días.

El retraso sufrido en la entrega con arreglo a las fechas que marca la Constitución, ha sido debido, según el ministro Boyer, a que se ha esperado a la firma del Acuerdo Económico y Social, que se llevó a cabo el pasado día ocho de octubre. Boyer afirmó que «**estos presupuestos van a contribuir sustancialmente a la salida de la crisis, sin que el español vea aumentados sus impuestos**».

Se firmó el acuerdo

Después de ásperas y difíciles negociaciones, el Plenario del Acuerdo Económico Social (AES) sancionó el pasado día ocho el proyecto redactado por el Gobierno, la UGT y la CEOE, con la oposición de Comisiones Obreras.

Mientras que Comisiones anuncia una campaña de movilizaciones contra el acuerdo, el sindicato socialista iniciará otra para explicar a sus bases el contenido del proyecto.

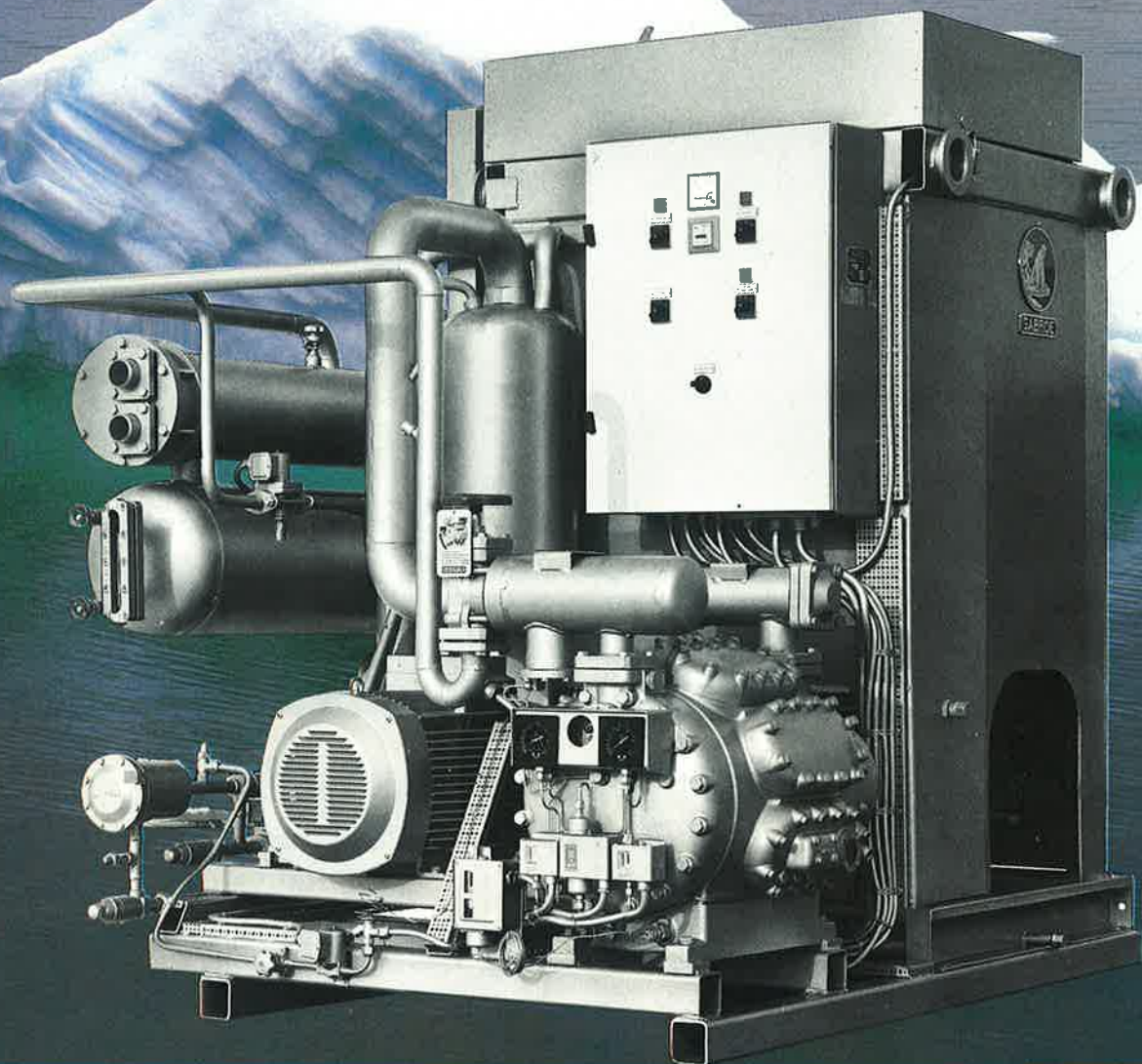
Lo dilatado de las negociaciones ha entorpecido la redacción definitiva de los Presupuestos Generales del Estado para 1985, que fueron entregados en el Congreso con diez días de retraso.

PLANTAS DE HIELO EN ESCAMAS AUTONOMAS SABROE

Tecnología, Calidad, Responsabilidad
y Profesionalidad son tradicionales en nosotros

- Diseño sencillo y compacto.
- Funcionamiento eficaz y seguro.
- Producción instantánea y continua.

- Capacidad de 2,2 a 47 TM/24 H.
- Espesor hielo regulable.
- Utilizable con agua de mar o agua dulce.
- Refrigerante R-12/ R-22/ R-502 R-717.



SABROE DE ESPAÑA, S.A.

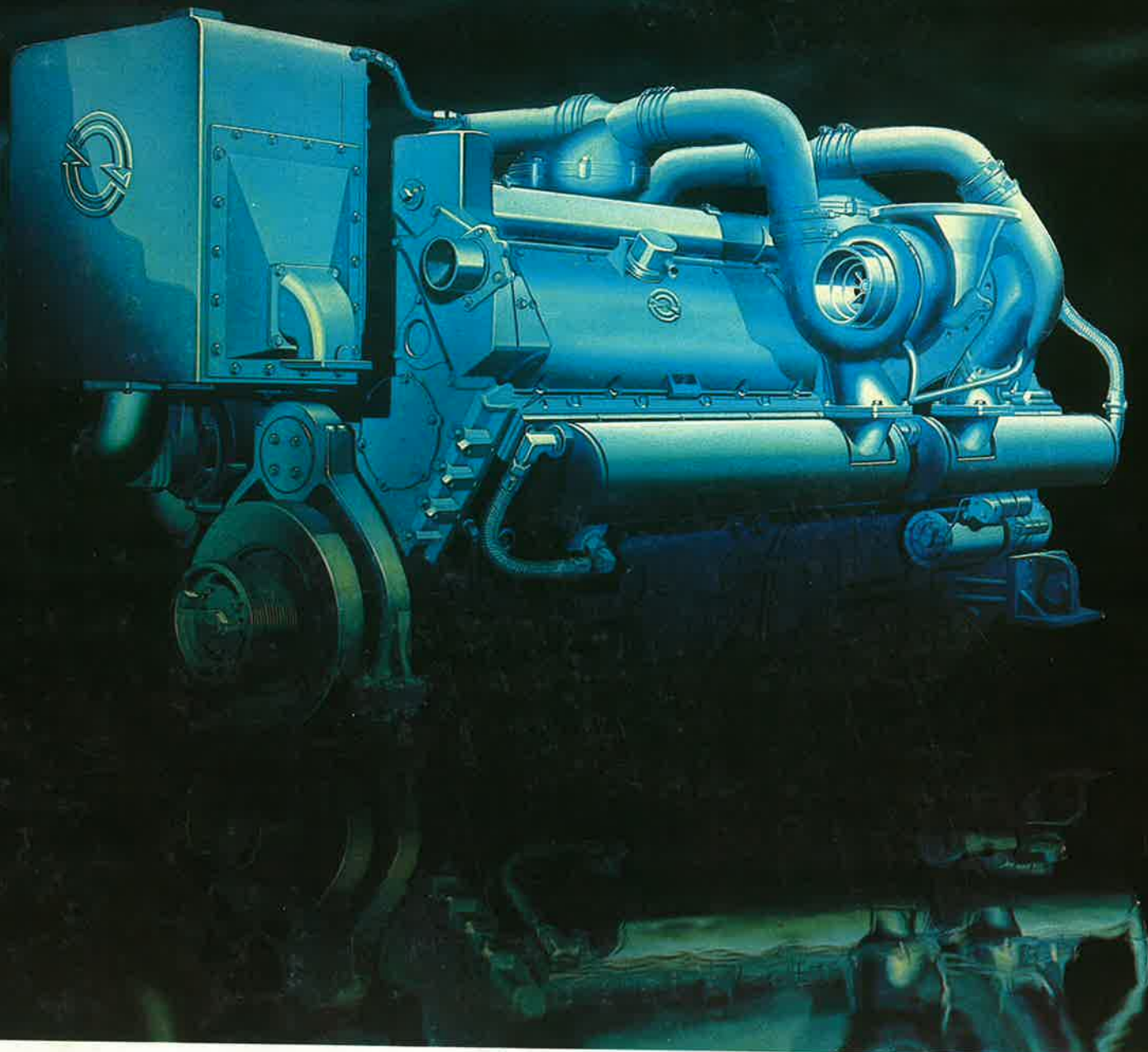
Dirección Postal
Apartado n.º 30269
Barcelona • España
Télex: 54381-SDES-E



c/. Virgen de Nuria, 4 Nave A
Polígono Salas
Sant Boi (Barcelona)
Tel. 661 62 04 • 661 60 04

Delegaciones y servicio en Madrid, Las Palmas, Sevilla, Valencia, Vigo

tecnoalimentaria
Pabellón 12
Stand 6



12%

DE MEJOR ECONOMIA
DE COMBUSTIBLE

37%

MAS POTENCIA

100%

DETROIT DIESEL

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

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

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

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

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

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

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

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



Detroit Diesel Allison