

HOJA DEL N° 227-228 / diciembre 1984 -

MAR

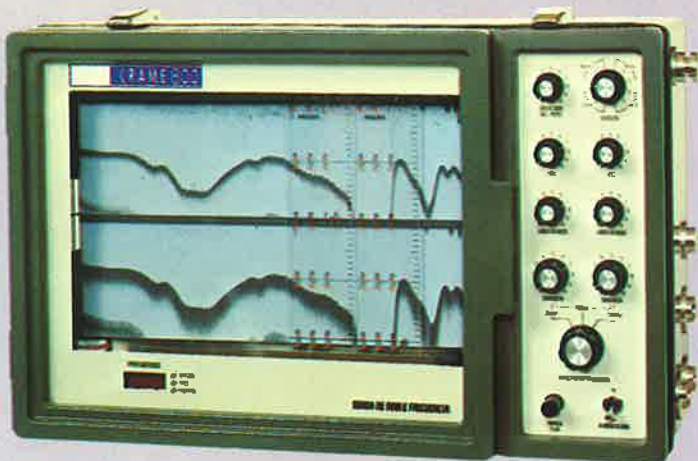
**ALMUNIA CHEQUEA
LA SEGURIDAD SOCIAL**

**FLOTA PESQUERA:
RENOVARSE O MORIR**

**“EXTRA” 1984
BALANCE
DE UN AÑO**

**“IZARRA”
Por fin, en casa**





SONDAS

Modelo **CRAME-800**, especialmente diseñada para la detección de peces pelágicos y de fondo, de 1 kw. 800 brazas de alcance y trabajo simultáneo en 28 y 200 KHz. Otros modelos para cualquier clase de pesca, incluidas sondas de red y de presentación TRC en color.



RADIOGONIOMETROS

Automáticos en la banda de 27 MHz., modelo **CRAME-27**. Elemento casi imprescindible en la pesca del palangre, además de los usos normales. Disponibles equipos para BLU y VHF.



RADIOTELEFONOS DE VHF

De 25 vatios, con 55 canales internacionales y posibilidad de canales privados. Versiones para comunicaciones simplex, semidúplex, dúplex.



NAVEGACION POR SATELITE

Modelo automático **Navimate 309**. También receptores para coberturas Omega, Loran y Decca Navigator.



RADARES

Modelo **Kyoritsu ME-315X** para 72 millas de 10 kw. y pantalla de 10". Otros modelos disponibles para cubrir cualquier necesidad.

TSL 201

CRAME

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



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

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULI FIRO

REDACCION: CONCHA H. CARAZO
VIDAL MATE
MARGA BOTIN

SECRETARIA DE REDACCION: MARIA DOLORES SANCHEZ

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

CORRESPONSALES:

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

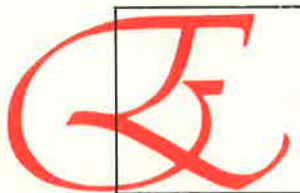
Distribución: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

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

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legal: M. 18.518-1973

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

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



L final de año ha traído consigo importantes noticias para el colectivo marítimo: la condena de muerte, dictada en primera instancia, contra el capitán del petrolero «Izarra», la puesta en libertad de su tripulación y la vuelta a casa de los cinco marineros del pesquero «Cigala II» que aún permanecían retenidos en Mauritania. El retorno a sus casas de estos hombres ha sido posible gracias al esfuerzo de todos: Administración, profesionales, sindicatos y familiares. Cada cual, desde su área de responsabilidad, ha hecho todo lo posible para que esta historia tuviera un desenlace feliz. Ha sido un largo camino en el que no ha faltado ni la solidaridad ni algún que otro malentendido. Desgraciadamente, la inicial condena a muerte del capitán del «Izarra» ha eliminado toda celebración de la vuelta a España de los tripulantes liberados. La Administración ha intensificado al límite sus gestiones para evitar el cumplimiento de una condena que debe repugnar a todo Estado respetuoso con los derechos humanos.

LA satisfacción de tener entre nosotros a los hombres del «Izarra» y del «Cigala II» no debe hacer olvidar la experiencia de estos difíciles meses, en los que la Administración se ha visto obligada a asumir responsabilidades propias de dos armadores, cuya conducta antisocial ha culminado con el abandono de sus tripulaciones. Esta actitud puso a las autoridades españolas en la delicada situación de afrontar la defensa de unos tripulantes cuyo barco, en el caso del «Izarra», se dedicaba a actividades de dudosa legalidad.

La Administración ha asumido, y asumirá, sin vacilar la defensa de los legítimos derechos de los ciudadanos españoles, pero no dejará de recorrer el camino legal necesario para que cada implicado se enfrente a sus responsabilidades.

ASI, la actitud del Instituto Social de la Marina ha sido clara: prestar toda la ayuda jurídica, económica y moral posible al conjunto de tripulantes y familiares y, por otra parte, ejercitar contra los armadores del «Izarra» y «Cigala II» aquellas acciones legales que no sólo conduzcan a una sanción moral, sino que impliquen, además, la satisfacción económica por los daños causados.

editorial

DE LA ANGUSTIA, A LA ESPERANZA

A lo largo de las páginas que siguen, HOJA DEL MAR recoge las opiniones de diversos representantes del colectivo marítimo. En ellas se plasma el acuerdo generalizado de que es necesario un esfuerzo común para reordenar el sector, racionalizar la producción y dinamizar las Cofradías de Pescadores hasta convertirlas en eficaces organizaciones de productores. En este ámbito de trabajo común, no pueden haber ni ética ni jurídicamente conductas como las exhibidas por los armadores del «Izarra» y del «Cigala II». La odisea de sus tripulantes ha terminado, pero ahora comienza la segunda etapa del viaje: evitar que vuelva a repetirse.

S U M A R I O

EDITORIAL: DE LA ANGUSTIA A LA ESPERANZA	3
CARTAS DE LOS LECTORES	6
OPINION	144
ULTIMAS NOTICIAS	146

REPORTAJES

IZARRA: Final de un cautiverio	8
GREENPEACE: David contra Goliat	28
MONTROVE: Una herida en el mar	36
CIGALA II: Una aventura que pagamos todos ...	38
MEJILLONEROS GALLEGOS: Un minifundio en el Atlántico	40
STA. EUGENIA DE RIBEIRA: Una cofradía que mira al futuro	48
PORTAAVIONES «CARL VINSON»: Cierta y seguro, como la muerte	104
AMETRALLAMIENTOS EN EL MAR: Las balas que nadie quiere	112
LA ANTARTIDA: Un viaje al silencio	116
WINDSURFING: Volando sobre las olas	136
PRIMERA REGATA «RUTA DEL DESCUBRIMIENTO»	141

ENTREVISTAS

Joaquín Almunia: «LA REFORMA NO PUEDE ESPERAR»	22
Eduardo Sotillos: «LA INFORMACION ES PATRIMONIO DE TODOS»	62

Nicolás Redondo: «HAY QUE EXPLICAR LAS COSAS A LA GENTE»	98
--	----

ESPECIAL INFORME 1984

CRONOLOGIA DE UN AÑO	54
MAR, PRENSA, SOCIEDAD: Tan cerca, tan lejos	58
MUCHOS PROBLEMAS POR RESOLVER, por J. M. Tellaeché	68
MAS PARO, MAYORES PRESTACIONES	69
EL FROM ANTE EL FUTURO, por Rafael Jaén Vergara	70
NUEVA ESTRUCTURA PARA LOS MERCADOS	71
INFORME: EL SECTOR PESQUERO EN 1984	72
RELACIONES INTERNACIONALES: NUEVOS HORIZONTES, por Luis Casanova ...	80
UN AÑO DE ACUERDOS Y DESACUERDOS	81
SE MANTIENEN LAS CAPTURAS	82
UN RETO ANTE EL FUTURO, por Clemente J. Muñiz	83
LA POLITICA PESQUERA EN MARCHA, por Fernando González-Laxe	84
UNA ORDENACION GLOBAL DE LA PESCA	85
M. MERCANTE: UNA POLITICA DE ACUERDOS	86
LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA, por Fernando Salvador	87



▶
Joaquín Almunia:
«La reforma no puede esperar.»



▲
Eduardo Sotillos:
«La información es patrimonio de todos.»

UNA PUERTA ABIERTA A LA ESPERANZA, por Fernando Fernández-Tapias	88
ISM: SEIS PROGRAMAS PARA EL MAR ... POR LA INTEGRACION DE UN COLEC- TIVO, por Constantino Méndez	89
INFORME: LA DEUDA DEL SECTOR PES- QUERO	90
	91

DEBATE

SINDICALISMO EN LA PESCA DE BAJU- RA: «HAY SITIO PARA TODOS»	16
---	----

LABORAL Y ECONOMIA

FLOTA PESQUERA: Renovarse o morir	14
PLENO DEL COMME: «Contra la mentalidad de secano»	35
NUEVO CONVENIO PARA MARINA MER- CANTE	47
YA FUNCIONAN LOS PRECIOS DE GA- RANTIA	50

SECCIONES

DE COSTA A COSTA	124
CULTURA: «La Rosa de Alejandria»	128
La novela ante 1985	130
DEPORTES: Biriukov, el alero que llegó del frío	132



Izarra: Final de un cautiverio.



Mejilloneros gallegos: Un minifundio en el Atlántico.



Informe: La pesca en 1984.



Nicolás Redondo: «Hay que explicar las cosas a la gente.»

SEGURIDAD EN EL MAR

Sr. director:

En el número 226 de su revista, correspondiente al mes de octubre, se habla sobre un tema muy importante como es el de seguridad de los trabajadores del mar y es triste ver con que desconocimiento del tema y superficialidad se hace, incluso en una revista profesional. En el titular de la página número 13 se leen las acusaciones de una central sindical sobre que «los armadores tienen que invertir más en seguridad, pues sólo cumplen con lo mínimo legislado». De aquí se deduce que, según dicho señor, lo mínimo legislado es insuficiente, pero, entonces, lo que sería más inteligente es culpar de esto a la Administración por no poner unos mínimos más altos, y no a los armadores, que se limitan a cumplir con lo estipulado. ¿No habrá connotaciones políticas en esa acusación tan ridículamente efectuada? Yo así lo veo, desde luego.

Creo como profesional, que sólo el representante del COMME acierta bastante al inculpar del alto nivel de accidentes a la tremenda falta de profesionalidad que estamos viendo y viviendo en los barcos, así como a la dejadez de las propias tripulaciones en el mantenimiento del material de seguridad que está a nuestra disposición, y al altísimo nivel de alcoholismo que padecemos, pues no debemos olvidar que el alcohol es muy barato, las distracciones navegando pocas, y el nivel cultural, por desgracia, bastante bajo.

Seamos sinceros, y si tal como en la referida página número se indica, los ejercicios periódicos no se suelen realizar, si nosotros cambiamos los extintores de un barco a otro cuando pasamos una revisión, y si nosotros tene-

mos los pescantes de los botes salvavidas agarrotados por falta de mantenimiento, no queramos culpar de la falta de seguridad en los barcos a la Administración o a los armadores, o por, lo menos, no lo hagamos de una forma total y absoluta, y reconozcamos también nuestra culpa en tales hechos.

Mientras no haya un profundo cambio de mentalidad por parte de todos, mientras un tripulante acuda a una maniobra en un estado de modorra alcohólica o claro estado de ebriedad y encima sea defendido incondicionalmente por sus propios compañeros (y en algunos casos por los sindicatos), o mientras acudamos a los ejercicios periódicos (cuando se realizan) de broma o para reírnos los unos de los otros

de lo ridículo que nos vemos con el chaleco salvavidas puesto, los accidentes en la marina mercante española estarán a la orden del día y en nuestros barcos, en los molinetes, las estachas seguirán comiéndose las manos de los que acaban de dejar la azada (COMME), las bozas nos partirán las narices, seguiremos quedando tuertos por una esquirla de chapa en el ojo al picar sin gafas, o quemándonos en la cocina por no poner las balanceras a la olla del cocido; y esto seguirá sucediendo por muchas reuniones que unas personas con buenas intenciones y con no tantos conocimientos del tema hagan para solucionar las cosas.

Podría hablar mucho más sobre esto, al igual que cualquier otro profesional que

alguna vez se haya dedicado a observar la situación, pero creo que ya me he extendido bastante para lo reducido del espacio CARTAS DE LOS LECTORES. Dudando de que la carta sea publicada, debido únicamente a su extensión y no a otro motivo, se despide atentamente:

E. L. BENITO
Alicante

SUGERENCIAS

Queridos amigos de HOJA DEL MAR:

Sólo unas líneas para animarles a continuar mejorando la revista día a día. Creo que últimamente es más fácil y agradable de leer, y además le encuentro la virtud de que se tratan los temas desde un punto de vista más humano. Sobre esto quería sugerirles que dediquen más reportajes a contar cómo son y cómo viven de verdad los hombres del mar. Es un mundo muy diverso, muy interesante y poco conocido, no sólo para los de tierra adentro, sino también para quienes vivimos en el mar encerrados en la pequeña parcela de nuestro trabajo diario. Se podría hablar de las distintas artes de pesca, de otras profesiones relacionadas con el mar, de la vida en los buques mercantes, de los puertos y las ciudades marineras... En fin, multitud de temas de este tipo que pueden tratarse sin que haya que dejar de lado otros más técnicos o especializados. Otra sugerencia para terminar: aunque del mar llegan últimamente muchas malas noticias, también ocurren cosas buenas y positivas que pienso deberían reflejarse en la revista. Las alegrías también pueden ser noticia.

Belén ROCA
Tarragona

CARTA DEL MES

PESCA Y MERCADO COMUN

La gente que trabaja embarcada permanece en muchas ocasiones ajena a los temas que preocupan en tierra firme, ya sea porque llega poca información o porque lo hace con mucho retraso. El caso es que hay un asunto del que se habla mucho estos días y sobre el que a mí y a muchos de mis compañeros nos gustaría tener más elementos de juicio. Me refiero a cómo nos va a afectar la entrada de España en el Mercado Común. Yo siempre he entendido que se trata de un paso positivo, que contribuirá a mejorar la situación económica del país y nos acercará a Europa en todos los terrenos. Por otro lado, todo el mundo da por hecho que entraremos en la CEE a primeros de 1986. Pero también se oye que el sector pesquero es uno de los que mayores problemas está planteando en la negociación y que tendremos que hacer grandes cambios de cara a la firma del acuerdo. Además hay alguna gente que sostiene que lo del Mercado Común no nos interesa a los trabajadores del mar tanto como se dice, que habrá que desguazar una parte importante de los barcos pequeños y que puede aumentar el paro en el sector.

Quizá sea falta de información, pero el caso es que existe bastante desconcierto sobre el particular entre muchos pescadores. Teniendo en cuenta que su revista es una de las que más lee la gente del mar, no sería mala idea que tratara este tema, explicando con claridad los pros y los contras de dicha entrada en la CEE.

Agustín Cobo. Vigo

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



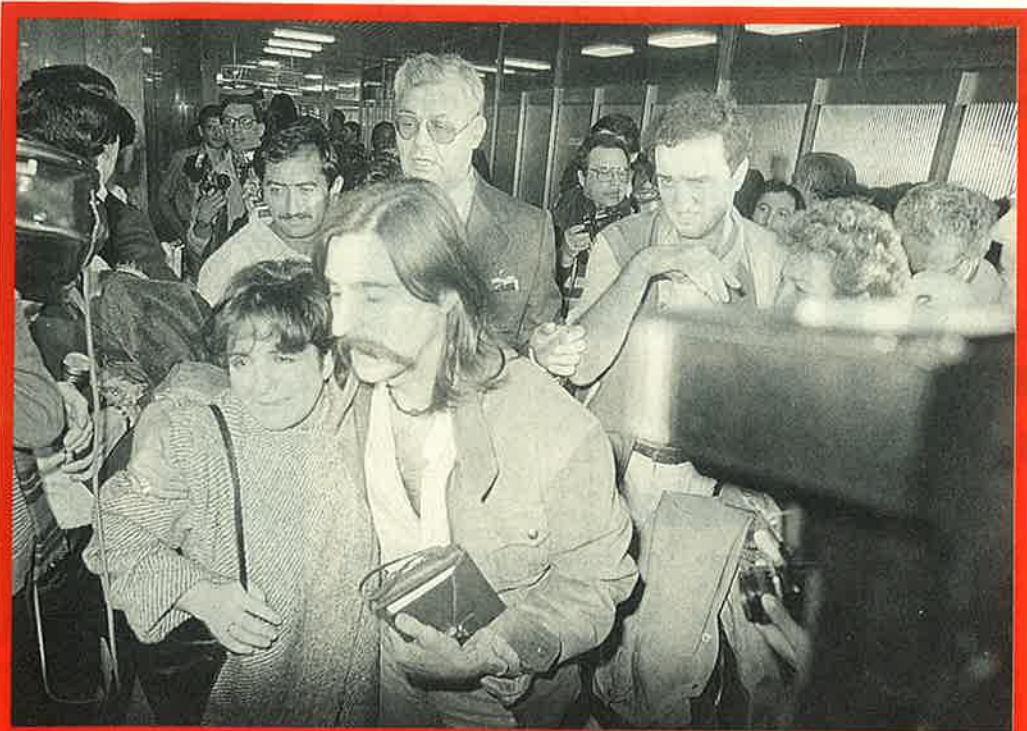
Regreso de UNA

Tras seis meses de cautiverio, incertidumbres y sobresaltos, al fin estaban aterrizando en Madrid los 26 tripulantes españoles del petrolero "Izarra". El júbilo, la emoción contenida durante tanto tiempo, se desbordó por el aeropuerto como una ola imparable de solidaridad y afecto. La mañana del 14 de diciembre no va a ser fácilmente olvidada por ninguno de los marinos y sus familiares, verdaderos protagonistas de una kafkiana historia de contrabando en la que un negociante ha traficado con algo más que el gasóleo: ha traficado con la vida y la libertad de 28 trabajadores del mar.

NO se puede decir que Barajas fuera una fiesta, porque las lágrimas y los abrazos eran fruto de muchas horas de angustia, de muchos días de incertidumbre y lejanía. Pero, al fin, allí estaban todos, menos el capitán, sanos y en libertad. También estaban los que, al otro lado de la historia, habían gestionado la

Los tripulantes del «Izarra»

EXPLOSION DE JUBILO



repatriación: los funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores y los del Instituto Social de la Marina. Y no faltaban varios miembros del Sindicato Libre de la Marina Mercante que acudieron a Barajas para recibir a sus

compañeros liberados. Una nube de fotógrafos y periodistas dejaban constancia de los primeros abrazos, de las primeras narraciones: los miedos pasados, los intentos de fuga, el apresamiento, la zozobra de los días que pasaban sin que se

vislumbrara una solución, cuyos relatos llenarían al día siguiente las páginas de los periódicos.

No faltó tampoco la crítica de alguna esposa que hubiera deseado obtener algo más a cambio del cautiverio de su

marido. Sin embargo, la actitud de la Administración fue inflexible en ese aspecto: todas las familias recibirían el mismo trato y el máximo de las ayudas legales que, en cada caso, fueran posibles. Sólo en lo que se refiere a prestaciones, defensa jurídica, estancia, asistencia médica y repatriación, el Estado ha satisfecho más de treinta millones de pesetas.

Tal vez sea Nazario Hernández Hernández, el entrañable canario que con su afecto y sentido del humor animó las difíciles jornadas de Calabar, el que mejor haya definido la historia del «Izarra»: «Solo nosotros sabemos, de verdad, lo difícil que ha sido todo, y lo mal que lo hemos pasado. Sabemos lo que han hecho por nosotros nuestros familiares, el Gobierno y los compañeros. Y, sobre todo, lo que ha hecho el canciller Partearroyo, al que no vamos a olvidar nunca.»

«La noche que condenaron a muerte al capitán me la pasé llorando. Ya no podía soportar más —recuerda Nazario—. Han sucedido muchas cosas, que ya se irán contando, pero hubo más de una noche que no quedaba más remedio que llorar. Ahora se han terminado las lágrimas; lo importante es volver a casa, abrazar a la familia, salvar al capitán, y meter en la cárcel a un sinvergüenza que anda suelto por ahí.»

Parece como si todos los relatos necesitaran para ser reales una amarga injusticia en su final. Es el caso de Nazario. El hombre que más sonrisas había puesto en los demás volvió a llorar en el aeropuerto de Las Palmas cuando supo que la persona para la que reservaba el mejor de sus abrazos ya no podría recibirlo.

S. C.

Caso «Izarra»

La alegría por el regreso a casa de los veintiséis marineros del «Izarra» retenidos en Nigeria se ha visto empañada por la dramática noticia de la condena a muerte del capitán del barco, José Luis Peciña. La sentencia ha suscitado acciones legales y diplomáticas al máximo nivel que podrían conducir a un feliz desenlace en los próximos días. Atrás quedan seis meses de angustia y una turbia historia de la que alguien deberá responder

EN LA RECTA FINAL

«**H**EMOS venido a trabajar para ganar honradamente el pan de nuestros hijos, como lo hemos hecho tantas veces en tantos barcos. Nos apresaron en aguas internacionales y ahora quieren cargarnos las culpas de otros.

Culpas que no conocíamos y que no nos corresponden.»

Este dramático mensaje, llegado desde la ciudad nigeriana de Calabar, fue enviado por diez tripulantes de «Izarra» cuando se cumplían casi cuatro meses de su retención sin cargos en dicho país. «Nosotros no hemos cometido ningún delito», afirmaban con insistencia los 28 marineros del barco. Sin embargo, durante casi veinticuatro semanas han sido víctimas inocentes de un proceso en el que contrabando, corrupción y argucias legales se han unido para dejar indemnes, por ahora, a los verdaderos culpables.

AQUEL DÍA DE JUNIO

El día 19 de junio de 1984 puede pasar sin excesivos obs-

táculos a la «historia negra» de la navegación española. En veinticuatro horas, el buque «Montrove» inició una travesía cuyo final aún se desconoce y la marina nigeriana apresó al barco español «Iza-

Un «día negro» para la navegación española. El 19 de junio fue apresado el «Izarra» y zarpó el «Montrove»

rra». Este llevaba dos meses fondeado frente a las costas de Nigeria, esperando realizar, por tercera vez, una operación jugosa... para su armador.

En teoría, la cosa no podía ser más sencilla. Nigeria es un país productor de petróleo. Como casi todas las naciones a las que le sobra crudo, los precios interiores de los derivados del petróleo están subvencionados, es decir, se encuentran muy por debajo de su cotización real en el mercado internacional. Así, resulta francamente lucrativo comprar combustible nigeriano a precio de saldo, para venderlo posteriormente en otro puerto a su precio de cotización inter-

nacional. Claro que, para ello, hace falta gente dispuesta a hacerlo y la connivencia de funcionarios nigerianos, extremos ambos que, al parecer, se han dado cita generosamente en el «affaire» del «Izarra». Con el nombre de «Auma», este buque hizo un primer viaje de Nigeria a Las Palmas con 8.500 toneladas de gaéleo comprado a bajo precio y vendido a precio de mercado. Un segundo viaje, también con el apelativo de «Auma», permitió transportar a Las Palmas otras 12.000 toneladas de barato nigeriano, que fue vendido tres veces por encima de su precio de compra. A la tercera, claro, fue la vencida.

Desde diciembre de 1983, a raíz de un golpe de Estado, las autoridades nigerianas han emprendido, con mayor o menor éxito, una campaña contra la corrupción, deporte éste al parecer muy extendido anteriormente en el país. Y negocios con los que llevaba a cabo el «Izarra» entran ampliamente en la categoría. El problema es que el blanco real que debiera haber sufrido las consecuencias de la acción de las autoridades nigerianas ha quedado por el momento sano





y salvo. Ni está en **Port Harcourt**, ni está retenido en **Calabar**.

ANTECEDENTES EN ABUNDANCIA

En torno al «Izarra» hay tejida una hábil red jurídica que ha permitido que, hasta ahora, **José María López Tapia** haya escurrido el bulto de sus responsabilidades. Tras protagonizar la quiebra de la naviera **Letasa** —que dejó un «agujero» de 3.000 millones de pesetas— y diluir en humo la compañía **Zabat**, **López Tapia** puso en marcha una empresa nominada **Marítima Spain Africa Lines**, filial de la panameña **Domaco Holding Co.** El armador procedió a comprar a la empresa **Petromar**, de Burdeos, en régimen de «leasing», un barco llamado «Cirón» que, con el tiempo, pasaría a llamarse «Auma» y, después, «Izarra». El barco navegaba con «bandera de circunstancias» y la tripulación fue contratada directamente por la **Domaco**



FALLO LA HUIDA

Arriba, las esposas de los tripulantes durante los tensos días que precedieron a la liberación. A izquierda y derecha, varios marineros en la cubierta del buque que les sirvió de prisión durante seis meses. A su llegada a Barajas confirmaron haber llevado a cabo tres intentos de fuga: «Intentamos huir porque no estábamos dispuestos a penar por algo de lo que no éramos responsables, pero ninguna de las tentativas tuvo éxito», explicó **Arturo Salas**, tercer maquinista del petrolero «Izarra».





Fueron días de incertidumbre, tensión... y también compañerismo. Todos temieron en algún momento por su suerte, pero ninguno dejó de mostrarse optimista ante sus compañeros. A su llegada a Madrid, todos reconocieron haber estado perfectamente atendidos por las autoridades españolas y coincidieron en acusar a **López Tapia**, a quien calificaron de «mafioso» y «sinvergüenza»

Holding a través de la **Embajada de Panamá** en París.

En definitiva, una enredada madeja legal interpuesta para que el responsable real de las operaciones del «**Izarra**» pueda ahora afirmar que él no tiene nada que ver con la tripulación del barco ni con las empresas citadas y que, si ha habido contrabando, «*habrá sido cosa del capitán del buque*». Pero no suficiente como para impedir que el **Instituto Social de la Marina** presentara en su día una demanda judicial contra él, en representación de los trabajadores, por diversos conceptos laborales, y que la tripulación pensara ejercer a través del **Colegio de Oficiales de la Marina Mercante**, una acción legal contra el mismo armador por presunto delito de coacción, fraude y extorsión.

DEL TEMOR, A LA ESPERANZA

La incertidumbre presidió desde el principio el desarrollo de los acontecimientos: la policía nigeriana no terminó sus investigaciones sobre las actividades del «**Izarra**» hasta finales del mes de agosto, casi cincuenta días después del apresamiento del barco. El endurecimiento, desde diciembre de 1983, de las leyes nigerianas contra la corrupción hizo temer, en un principio, que los tripulantes y el capitán del barco pudieran ser procesados y condenados a penas gravísimas. El temor se acrecentó en el seno de las familias de los marineros, que se encontraban además en una situación económica particularmente delicada: los tripulantes no habían percibido su sueldo desde el mes de febrero. Para hacer frente a las necesidades de los familiares, el **Instituto Social de la Marina** concedió, en un principio, dos ayudas gratificables a todas las familias afectadas por valor de 60.000 pesetas. Posteriormente, el **Instituto** decidió conceder además a dichas familias una ayuda por importe de 70.000 pesetas mensuales que se haría efectiva



«No hemos cometido ningún delito. Vinimos a trabajar»

desde el pasado mes de octubre hasta el final del conflicto.

El silencio de los jueces nigerianos se prologó por espacio de otros cuarenta días. Volvieron a reproducirse los temores ante la posibilidad de que los tribunales de aquel país pudieran condenar a todos los marineros del «Izarra» a penas altísimas, rumores desmentidos por distintas autoridades. Fue el tiempo del inicio de las actividades diplomáticas del Gobierno español ante Nigeria. El tiempo de las demandas judiciales presentadas contra José María López Tapia. Y el tiempo, sobre todo, del nerviosismo. Las familias de los tripulantes llevaron a cabo cuantas iniciativas podían colaborar, a su juicio, a la liberación de los marineros, en un despliegue en el que la tensión y los nervios impusieron lógicamente su sello. Una tensión acrecentada por la falta de

noticias procedentes de Calabar sobre el estado de sus hijos, esposos y hermanos.

Para paliar la angustiosa ausencia de información, y atender convenientemente a

Diversas argucias legales se han unido para mantener a cubierto, hasta el momento, a los verdaderos culpables.

los marineros, el Instituto Social de la Marina desplazó en dos ocasiones a personal sanitario a Nigeria. Se pudo confirmar así que, dentro de la lógica tensión psíquica a la que éstos estaban sometidos, su salud no daba lugar a serias preocupaciones.

Por fin, a primeros de noviembre, las autoridades nigerianas decidieron procesar únicamente al capitán del barco, José Luis Peciña, bajo la acu-

sación de contrabando de productos petrolíferos, quedando el resto de los tripulantes —veintisiete españoles y un francés— libres de acusación..., pero no en libertad. En una acción sor-

prendente, desde el punto de vista jurídico, los jueces nigerianos decidieron que la tripulación debería permanecer en Calabar —con libertad de movimientos, aunque sometidos a una leve vigilancia —durante la celebración del juicio «por si fuera necesaria su comparecencia en el mismo».

Un juicio que, como todo cuanto ha rodeado el caso del «Izarra», ha estado marcado por la espera y el tiempo en Africa. Fijado en un principio para el 1 de noviembre, sufrió dos suspensiones a petición de los abogados defensores. Reanudado el día 19 del mismo

mes se convirtió en escenario de unos interrogatorios exhaustivos y minuciosos, por medio de los cuales el abogado defensor nigeriano intentó demostrar que las responsabilidades del contrabando de productos petrolíferos corresponde exclusivamente al armador López Tapia y no a su defendido. El inicio de la celebración del juicio, en cualquier caso, no supuso un compás de espera en el despliegue de iniciativas para solucionar el caso de los marineros españoles: el Instituto Social de la Marina envió asesores jurídicos para que estuvieran presentes a lo largo de la vista, prosiguieron las negociaciones a nivel diplomático, continuaron las iniciativas de los familiares...

Entretanto, José Luis Peciña, Emilio Portela, primer oficial del barco, y un marinero de nacionalidad francesa —el primero como acusado, los otros dos como testigos— siguieron en Port Harcourt el desarrollo del juicio. Sus veinticinco compañeros españoles aguardaron en Calabar el resultado del mismo. Y, en España, el colectivo del mar en su conjunto mostró su solidaridad día a día, en una espera en la que estuvo mezclada la lógica angustia por el estado de los tripulantes del «Izarra» con la confianza de que —en pleno siglo XX— un suceso semejante sólo podía saldarse con la libertad inmediata de los retenidos.

El desarrollo posterior de los acontecimientos ha venido marcado por dos sucesos de signo contrapuesto: la condena a muerte dictada en primera instancia por la Corte de Port Harcourt contra el capitán del «Izarra» y la repatriación de sus veintiséis compañeros.

Al cierre de la presente edición, la población marítima española aguarda, esperanzada, el resultado de las intensas gestiones legales y diplomáticas desplegadas por las autoridades de nuestro país favor de un pronto regreso a casa de José Luis Peciña. ■

T. S.



La reconversión de nuestra flota pesquera es una necesidad indiscutible. La próxima entrada de España en la CEE y el nuevo orden pesquero internacional imponen urgentes medidas de modernización.

Por tajante que parezca, sobran pequeños barcos de alcance limitado y baja rentabilidad y faltan modernos buques capaces de adaptarse a distintos caladeros, según las necesidades de cada momento

FLOTA PESQUERA: RENOVARSE

LA reconversión de la flota pesquera española ha entrado en una fase decisiva. Respondiendo a las demandas y preocupaciones del sector, y con la mirada puesta en la Comunidad Económica Europea, el Gobierno ha aprobado una nueva normativa para la construcción, modernización y reconversión de la flota actual, ampliando las condiciones contenidas en el Real Decreto de 21 de diciembre de 1983.

Las previsiones de la Administración para los próximos dos años contemplan la posibilidad de retirar un total de 230 barcos con 29.880 toneladas de registro bruto y construir 72 nuevas unidades con 24.900 TRB, lo que supondría un descenso de 158 buques en el parque pesquero español.

Según estadísticas oficiales, 8.065 barcos —de los 17.000 existentes—, con un

registro bruto de 209.000 toneladas y una mano de obra empleada de 46.000 tripulantes, cumplirán en 1987 veinticinco o más años. Además, 6.818 de estos buques, más del 80 por 100, tienen menos de 20 TRB.

De otro lado, estudios de la FAO indican que entre el 13 y el 16 por 100 de los recursos pesqueros del Atlántico, el 3 o el 4 por 100 de los del Índico y entre el 8 y el 18 por 100 de los del Pacífico están aún sin ex-

REPRESENTACION EN NUMERO DE BUQUES DE LAS «BAJAS» APORTADAS (Estimaciones)

		TRB
Marruecos.....	80 buques	8.000
CEE.....	103 buques	20.600
Caladero nacional.....	47 buques	1.175
Margen de ajuste.....		105
TOTAL.....		29.880

NUEVAS UNIDADES

3 buques de gran porte, con un tonelaje de.....	3.900
9 buques congeladores, con un tonelaje de.....	9.000
60 buques de menor arqueo, con un tonelaje de.....	12.000
TOTAL.....	24.900



De los 17.000 buques de nuestra flota pesquera, 8065 —con un registro bruto total de 209.000 toneladas y una mano de obra empleada de 47.000 trabajadores— cumplirán en 1987 más de veinticinco años.

O MORIR

plotar, lo cual supone que solamente se utiliza el 70 por 100 de la producción marina. Para acceder a esos bancos más lejanos, la Administración considera indispensable adaptar nuestra flota a las posibilidades actuales que ofrece el mar, disponiendo de barcos polivalentes, capaces de faenar en diferentes tipos de caladeros.

A la vista de esta situación, la Administración ha aprobado, en el plazo de un año, dos Decretos que responden a la necesidad de avanzar por unas líneas muy concretas: construcción de nuevos barcos, con una reducción del tonelaje bruto, y modernización de los buques que actualmente integran la flota.

Ya en diciembre de 1983, el Real Decreto para la Renovación de la Flota establecía la concesión de préstamos para la construcción de buques y también

para su modernización, con la única limitación de estar dirigido a barcos de entre 20 y 150 TRB.

A un año vista de aquella disposición, los resultados, según medios de la Administración, han sido altamente positivos, en la medida en que se han reformado unos 380 buques con un coste total de 2.420 millones de pesetas, de los cuales la Administración aportó 320. También se han construido 44 nuevos buques con 6.600 TRB, vendiéndose al extranjero otros 44 con más de 11.000 TRB. Se calcula que la modernización realizada en la flota, gracias a este Decreto, ha supuesto ya un ahorro energético de unos 300 millones de pesetas para el sector. Este ahorro constituye un factor importante, ya que dos tercios de nuestras capturas se realizan en aguas situadas fuera de la jurisdic-

ción española, donde faenan 3.000 barcos.

La renovación de la flota pretendida por la Administración no sólo supone beneficios directos para el sector pesquero, aumentando su competitividad, sino que también tiene un importante efecto indirecto, ya que puede paliar en parte la crisis que atraviesan nuestros astilleros.

DECRETO PARA TODOS

La aplicación del Real Decreto de 1983 puso de manifiesto la gran demanda de créditos existente y la insuficiencia de aquella normativa para atenderla. Por esta razón, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación dio luz verde a una nueva reglamentación en la que ya no se contempla la limitación por arriba de las 150 TRB.

Para acogerse a las ayudas a la construcción de buques pesqueros que establece la nueva normativa será necesario reunir diversos requisitos. De un lado, por cada nueva tonelada construida en buques inferiores a 150 TRB deberá darse de baja 1,5 TRB de barcos an-

tiguos que operen en caladeros nacionales o foráneos. En el caso de que el nuevo barco tenga entre 150 y 500 TRB, por tonelada construida deberán retirarse 1,30 TRB. Finalmente habrán de darse de baja 1,10 TRB por cada TRB de nueva construcción en buques superiores a las 500 TRB.

Todas las bajas deberán corresponder a barcos con veinte o más años, pudiéndose aceptar también buques de menor edad, siempre que tengan problemas graves de seguridad, carencia de rentabilidad, etc. A efectos de baja, también se admitirán los barcos hundidos en lugar de ser desguzados, así como los perdidos en accidente.

Para estas nuevas construcciones, la Administración contempla varias líneas de ayuda. Por un lado, créditos de hasta el 85 por 100 del valor de la construcción del buque, con un plazo de amortización de doce años y dos de carencia, y un 11 por 100 de interés mínimo, más las garantías que la entidad de crédito estime oportunas. Además se establecen subvenciones de 30.000 pesetas por cada nueva TRB en barcos de menos de 150 TRB, de 26.000 pesetas/TRB en nuevos buques de entre 150 y 500 TRB, y de 22.000 pesetas/TRB para barcos de más de 500 TRB.

En el caso de modernización y reconversión de barcos pesqueros, las ayudas no reembolsables tendrán como límite el 30 por 100 del coste de la obra y en ningún caso podrán rebasar la cifra de cinco millones de pesetas.

Cuando la Administración se vea en la necesidad de exigir a un barco el cambio de caladero o variar su modalidad de pesca, las ayudas podrán ser de tres millones de pesetas o del 30 por 100 del coste de las obras de adaptación, respectivamente. Este nuevo Real Decreto tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1986.

V. M.



Paulino San Emeterio, FNABP.



Xosé Enrique Fernández, INTG.

Hay sitio para todos. Los sindicatos deben desempeñar un importante papel en la defensa de los trabajadores del mar. Las cofradías, por su parte, deben caminar hacia su conversión en organizaciones de productores y ordenar el mercado ante el ingreso en la CEE. Estas fueron las principales conclusiones de la mesa redonda



COFRADIAS Y SINDICATOS FRENTE A FRENTE

HAY SITIO P

organizada por HOJA DEL MAR, en la que tomaron parte sindicatos, cofradías de pescadores y armadores. En el fondo del debate estuvo la vieja polémica sindicatos-cofradías en el sector de pesca de bajura, un colectivo en el que las relaciones laborales nunca han estado claras.



Luis Paz, representante de Cofradías.



Josemi Unanue, ELA-STV.

PARA TODOS

«Las cofradías tienen su espacio y los sindicatos han de ser potenciados en el suyo» (José Luis Paz)

Al término de varias horas de coloquio, la nota más destacada fue la voluntad general de entablar un diálogo para mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores de bajura, al margen de las diferencias de criterio sobre lo que son —o han sido— las cofradías de pescadores y el papel que deben desempeñar en el futuro las diferentes organizaciones del mar.

Las partes presentes en la mesa, organizaciones sindicales del sector, armadores y cofradías, intercambiaron puntos de vista y algunas acusaciones mutuas. Los sindicatos denunciaron a las Corporaciones de Derecho Público por haber invadido el terreno sindical y, aunque sin renunciar a los logros obtenidos en los últimos años, reconocieron su difícil crecimiento en el sector. Las cofradías, por su parte, atribuyeron la falta de implantación de los sindicatos a las circunstancias especiales que concurren en la pesca de bajura y manifestaron su voluntad de transformarse en organizaciones de productores.

UN SECTOR DIFERENTE

El primer tema puesto sobre la mesa fue precisamente el de las dificultades para encontrar un marco de actuación sindical en un sector en el que las relaciones empresario-trabajador están a medio camino entre lo familiar y lo laboral, con un sistema de salarios en el que los ingresos del pescador dependen en buena medida de la producción obtenida. Abrió el turno de intervenciones Tito Ucha, secretario general de la Federación del Mar de CC.OO., para quien es evidente que existen diferencias

entre la pesca de altura y la de bajura. «Pero el hecho de estar ante unas relaciones económicas muy específicas —señaló— no debe impedir actuar sobre problemas que afectan a todo el colectivo de trabajadores, como los aspectos asistenciales, donde persisten grandes diferencias entre la realidad y lo previsto en la ley; seguridad en el trabajo; deficiencias laborales;

salarios, y vacaciones, entre otros.»

Xose Enrique Fernández, secretario general del Sindicato Gallego de Trabajadores del Mar de la INTG, hizo uso de la palabra a continuación para expresar su acuerdo con Ucha en que la pesca de bajura no se rige por la relación tradicional entre empresario y trabajador. En su opinión, se produce una situación de inde-

fensión del pescador, al predominar unas relaciones casi familiares, agravadas por la permisividad de las autoridades laborales. «Como no existe una línea clara de demarcación entre empresas y pescadores el trabajo de los sindicatos resulta muy problemático, ya que muy a menudo tienen que desarrollar sus alternativas dinamizando al mismo tiempo las cofradías.»



Los sindicatos no lo han tenido fácil en bajura.

Un sistema depredador

El Sector de Pesca de la Federación de Transportes de UGT, que no pudo asistir al coloquio, opina que la pesca de bajura es, a efectos sindicales, un sector claramente diferenciado de otras actividades. Luis María Tellaeche, su secretario general, califica el sistema de «a la parte» como un modelo depredador, donde lo que importa es lograr el máximo de capturas para obtener mayores beneficios. «Nuestra propuesta —señala Tellaeche— es que se camine hacia un sueldo garantizado, reduciéndose la importancia de los ingresos «a la parte»».

El representante de UGT —quien reconoce

que ha sido difícil el desarrollo del sindicalismo en bajura— estima que es indispensable modificar el sistema de elecciones, que deberían realizarse por artes o puertos, en vez de por barcos. Para evitar la actual discriminación entre los trabajadores de altura y bajura, UGT considera que las cuestiones más urgentes a resolver son las relativas a salarios mínimos y Seguridad social. Con respecto a las cofradías, que en su opinión han suplantado frecuentemente a los sindicatos, Tellaeche aboga por su conversión en organizaciones de productores, de cara a la incorporación en la CEE.



Los sindicatos se quejaron de no haber contado con suficientes apoyos de la Administración en bajura. INTG planteó, además, un tema delicado: «No está claro que la entrada en la CEE beneficie a la pesca en Galicia».

Esta situación se ve agravada, según **Josemi Unanue**, secretario general de la **Federación de Transportes de ELA-STV**, por las enormes diferencias existentes entre unos trabajadores y otros dentro del mismo sector. «En Euskadi —señaló— tenemos dos tipos de trabajadores: los que están en la pesca artesanal, donde la relación familiar difumina la laboral; y los que trabajan en la costera, como la anchoa o el bonito, con tripulaciones de 15 hombres, donde la relación laboral es bastante confusa. Es cierto que el sistema de ingresos "a la parte" dificulta enormemente la negociación colectiva, pero coincido con lo dicho en el sentido de que hay temas como la Seguridad Social, cotizaciones, actuaciones fraudulentas, desempleo, etc., que deben ser abordadas por los sindicatos.»

UN CALVARIO PARA LOS SINDICATOS

Uno de los puntos de acuerdo de todos los representantes sindicales fue que la particular estructura del sector no es razón para que se consoliden unas condiciones de explotación. Tito Ucha reconoció que

el sistema de «a la parte» es un obstáculo a la hora de negociar un convenio. «Pero se puede y se debe discutir sobre qué porción del salario es fija y qué parte debe depender del valor de la pesca capturada», agregó.

Desde el punto de vista de CC.OO. hay tres campos de confrontación en la pesca de bajura: la distribución del resultado colectivo del trabajo, la ordenación del sector y las

«La relación laboral en bajura es singular, pero no justifica la explotación» (Tito Ucha, CC.OO.)

actuaciones referidas al campo comercial. «Los sindicatos —prosiguió Ucha— podemos llegar a coincidir en algunos puntos con los empresarios, ya que los salarios dependen en buena medida del precio del pescado y del volumen de capturas. En consecuencia, a todos nos interesa el mantenimiento y conservación de los recursos frente a su exterminio. También queremos que la actividad del sector no sea exclusivamente extractiva, por lo que tendremos que

colaborar en su ordenación y ofrecer nuestras alternativas.»

Siguiendo con las dificultades que encuentra la acción sindical en el sector de pesca de bajura, los representantes de las centrales reconocieron la lentitud de su implantación en el sector, pero coincidieron en subrayar que su actuación había obtenido importantes logros para los trabajadores en los últimos años, tales como el establecimiento del desempleo

en los buques de 20 TRB en adelante. «Otro ejemplo de los avances logrados —señaló Unanue— lo tenemos en Guipúzcoa, donde gracias a la labor de los sindicatos se ha conseguido que la base de cotización de 19.820 pesetas existente en 1977 pasara a 69.000 pesetas en 1983. Estas cifras suponen un aumento del 246 por 100, mientras que en otros sectores dicho aumento ha sido del 187 por cien de media. En cuanto a las jubilaciones, se ha pasado de 18.046 a 66.460 pesetas en el mismo período. Lamentablemente, estos avances no se han producido en otras zonas de pesca y así, sin ir muy lejos, resulta que un jubilado de

Vizcaya cobra anualmente 202.132 pesetas menos que uno de Guipúzcoa, y en el caso de las pensiones por invalidez, la diferencia sube a 239.448 pesetas. Esto último, en el caso de puertos muy próximos, como los de estas dos provincias vascas, puede ser, además, una fuente de picaresca patronal.»

Para Tito Ucha, las razones de esta relativa debilidad sindical hay que buscarlas en la anarquía existente en la pesca de bajura, pero también en la falta de apoyo de la Administración. «La prueba —dijo— está en Galicia, donde la Xunta no cuenta para nada con los sindicatos del mar, mientras que las cofradías de pescadores están representadas en el Consejo Asesor.»

Los argumentos aportados por la parte sindical fueron contestados por **Paulino San Emeterio**, presidente de la **Federación de Armadores** y «hombre de cofradías de toda la vida», como él mismo se definió. Para él, las críticas formuladas por las organizaciones sindicales no tienen suficientemente en cuenta las especiales circunstancias que configuran las relaciones laborales en la pesca de bajura. En su opinión, el aumento del

LAS SIGLAS DEL MAR

Desde que se fundó la primera cofradía de pescadores en Laredo, en el siglo XI, estas corporaciones han desempeñado un papel protagonista en el sector, acomodándose a diferentes situaciones legales. Actualmente están reguladas por el Real Decreto de 11 de marzo de 1978 y configuradas como Corporaciones de Derecho Público, actuando como órganos de consulta y colaboradores de la Administración. En la actualidad hay en España un total de 225, agrupadas en 21 cofradías provinciales, y una Federación Nacional que las representa a todas. Se calcula que cuentan con 80.000 afiliados. Entre sus funciones están representar a sus asociados en cuestiones socio-económicas, velar por el cumplimiento de las normas pesqueras, ordenar la producción y la comercialización, garantizar el pago del

importe de las subastas, prestar asistencia a sus asociados y fomentar el movimiento cooperativo.

Por su parte, los movimientos sindicales organizados en el sector pesquero se remontan a principios de los setenta. Estas son las siglas más representativas: **Sindicato del Mar de UGT**, integrado en la Federación de Transportes y de implantación estatal; **Sindicato Gallego de Trabajadores del Mar**, creado a principios de la década de los setenta, integrado en 1977 en la INTG y con implantación en Galicia; **Sindicato de Pesca de ELA-STV**, con arraigo en Vizcaya y Guipúzcoa, y **Federación del Mar de CC.OO.**, agrupa a **Comisiones Marifeiras**, una de sus organizaciones más fuertes, y actúa en todo el Estado.

representante de esta central, calificó a las cofradías de «tren en marcha que hay que detener y transformar, impulsando al mismo tiempo un cambio sustancial en el sector de bajura». Acerca del papel de las cofradías, se mostró partidario de que se conviertan en organizaciones de productores.

El turno de palabra llegó a **José Luis Paz**, asesor de la **Federación Nacional de Cofradías**, quien se mostró de acuerdo con que las cofradías habían sido un freno para el desarrollo del sindicalismo y dijo que ello se debía en parte a que estas corporaciones siguen viviendo en el espíritu del siglo XI. «Las cofradías —explicó su representante— deberían funcionar con criterios más empresariales, y es inconcebible que algunos armadores se nieguen a estas alturas a llevar una simple contabilidad. Hasta ahora, los sindicatos han planteado sobre todo cuestiones económicas y han tropezado con el famoso sistema de "a la parte", en el que ha sido muy difícil entrar. Pero existen muchos campos en los que es perfectamente posible su participación: hay que discutir medidas para que el sistema "a la parte" no suponga arrasar los caladeros; tienen que intervenir en la reconversión de las cofradías en auténticas empresas; hay que modificar la paternalista legislación actual...»

Centrado ya el debate en el futuro de las cofradías, Paulino San Emeterio reconoció, por su parte, la necesidad de una labor gerencial más profunda, aunque mostró dudas sobre que aquéllas pudieran seguir cumpliendo su labor asistencial —imprescindible, según precisó— si se convirtieran en empresas puras. «De acuerdo en que hay que modi-



Habla la Federación de Armadores. INTG escucha.

paro en el sector responde a que muchos trabajadores se refugian en la pesca de bajura ante las dificultades que actualmente encuentran para encontrar un empleo en tierra. Tampoco cree que pueda hablarse de una misma problemática sindical en todas partes, debido a que el sistema de cobro —ya sea en metálico o en especie— marca grandes diferencias entre unos trabajadores y otros. «Incluso frecuentemente —agregó— son los propios pescadores los que rechazan unos salarios mínimos, porque negociando

el reparto en el seno de las cofradías resulta que obtienen compensaciones mayores. De ahí que las centrales se desinflan en el sector tras un primer momento de arranque.»

En el turno de réplica, los representantes sindicales precisaron que sí existe un interés por el sindicalismo entre las gentes del mar, pero que las cofradías han impedido a las centrales ocupar su espacio. «Y lo que es más grave —dijo Ucha—, en base al dinero que reciben de la Administración.»

EL FUTURO DE LAS COFRADÍAS

Con respecto al papel de las cofradías en el futuro, las opiniones coincidieron en que deben iniciar un proceso de reestructuración y acomodarse a las nuevas necesidades del sector pesquero español. Según los hombres de CC.OO., las cofradías poseen una gran estructura, pero no han ayudado a clarificar el sector, y sería deseable que fueran asumiendo plenamente su papel de entidades ordenadoras del mercado. **Romualdo Irixa,**

«Las cofradías han sido un tapón para el sindicalismo en la pesca de bajura» (Josemi Unanue)

ficar los estatutos para no interferir en la labor de los sindicatos —concluyó—, pero diferenciar la parte económica de la social nunca debe suponer renunciar a este último aspecto.»

Tanto Ucha como Unanue fueron tajantes a la hora de asignar una función a las cofradías: deben limitar su actuación al ámbito de comercialización y regulación de mercados. «Tengo serias dudas —añadió el representante de CC.OO. del Mar— sobre que las cofradías, a menudo consideradas como patrimonio de unas pocas personas y con sus arraigados planteamientos paternalistas, deban seguir teniendo funciones asistenciales.»

Retomando el tema, el representante de las cofradías

dijo que éstas ya han iniciado un proceso de adecuación al futuro, aunque no han encontrado todavía una fórmula definitiva. En cuanto al cometido de estas corporaciones, coincide en que debe centrarse en la ordenación del sector y en la comercialización. «La salida de las cofradías —dijo exactamente— está en convertirse en auténticas empresas capaces de planificar su producción, extraer lo justo para mantener vivos los caladeros y poder vender al mejor precio posible en cada momento. Su futuro pasa también por asumir el protagonismo en el proceso de comercialización.»

Dejando atrás los proble-

mas de estructura y representatividad, el tema del ingreso de España en el Mercado Común parece ser que preocupa, aunque con matices

«Las cofradías no deben renunciar a su papel asistencial» (P. San Emeterio)

diferenciados, a cofradías, armadores y sindicatos. Para la central gallega INTG, la entrada en la CEE llega en un momento de absoluta anarquía, tanto desde el punto de vista de las estructuras de la pesca de bajura como desde el de la normativa legal. «En cualquier caso —señaló— no podemos permitirnos el lujo de perder ni un sólo puesto de

trabajo ni capacidad extractiva, y más en un momento en el que nadie hace nada por aliviar el paro del sector aplicando el cuadro de tripulaciones mínimas. Empecemos por ahí y luego hablaremos.»

Parece ser que el tema inquieta algo menos a la Federación de Armadores, cuyo presidente estimó que en materia de normativas no habrá que introducir grandes modificaciones en las que actualmente se aplican en España. «De todas maneras —concluyó—, los armadores estamos siguiendo muy de cerca el proceso de integración en la CEE.»

Albor, de la INTG, cerró el turno de intervenciones sobre la cuestión comunitaria planteando un tema espinoso: «A nuestro juicio, la entrada en la CEE es perjudicial para Galicia. Somos contrarios a la adhesión y no aceptaremos una política de desguaces para nuestra flota si ello lleva consigo pérdida de capacidad productiva y de puestos de trabajo.»

FUTURO DE DIALOGO

A la hora de las conclusiones, sindicatos y cofradías se definieron por el diálogo, el entendimiento y, sobre todo, por el futuro. Hubo acuerdo en que la labor de los sindicatos había significado mejoras importantes para el sector. También, en que era necesario remover las viejas estructuras para que los sindicatos tengan su papel y las cofradías el suyo. La mayoría de los presentes coincidió, asimismo, en que el reto de la CEE hay que afrontarlo de inmediato, con todas sus consecuencias. Finalmente, alguien sentenció: «Estamos condenados a entendernos.»



«Las cofradías son un tren a detener y reconvertir» (CC.OO.).



MAR

Joaquín Almu

«LA REFOR

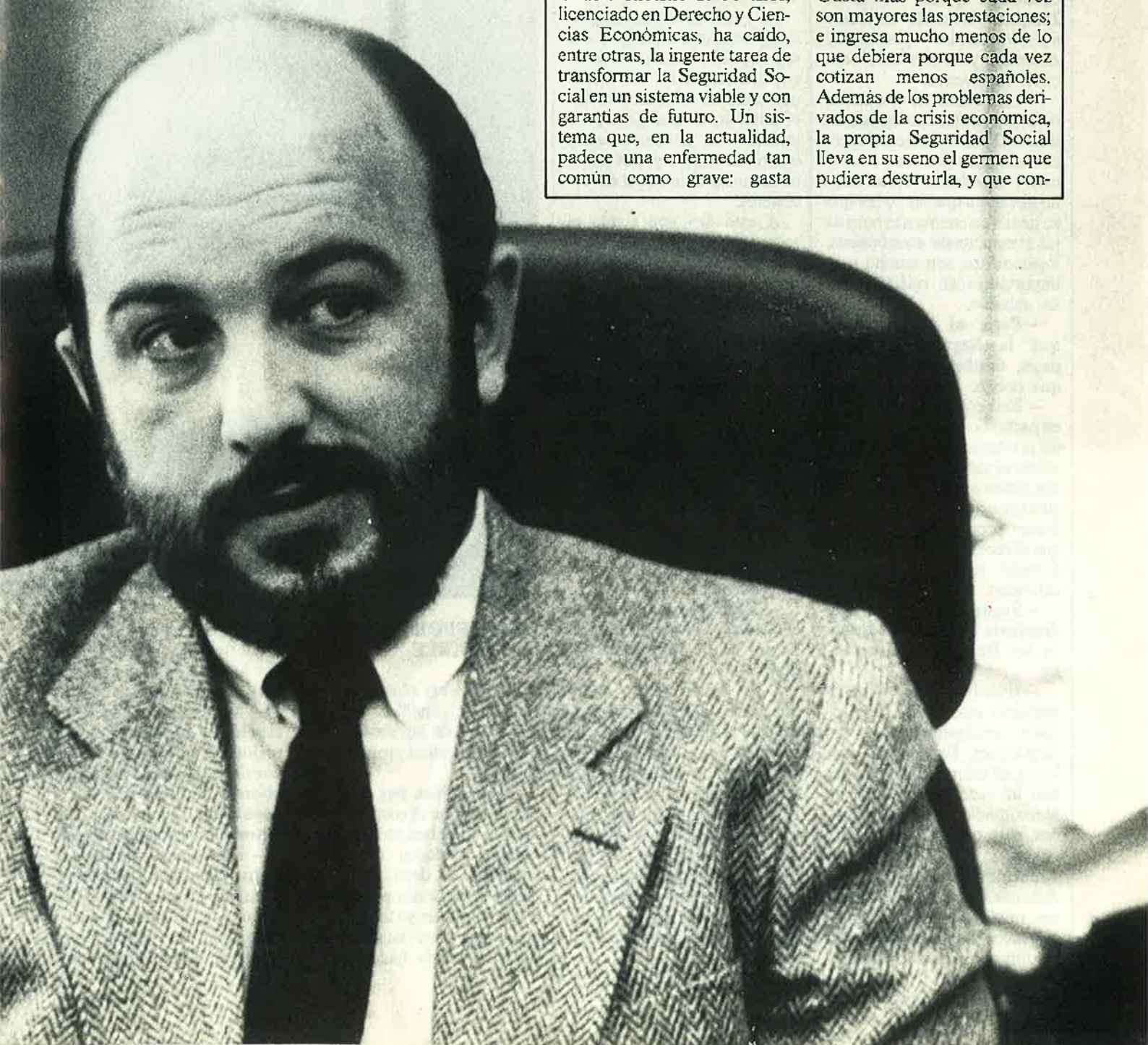
Almunia, ministro de Trabajo y Seguridad Social «MA NO PUEDE ESPERAR»

La reforma de la Seguridad Social y el desarrollo del AES son dos de los temas cruciales que están sobre la mesa de Joaquín Almunia, y sobre los que habla a lo largo de esta entrevista.

J. M. Sulleiro

Sobre los hombros de este amable bilbaino de 36 años, licenciado en Derecho y Ciencias Económicas, ha caído, entre otras, la ingente tarea de transformar la Seguridad Social en un sistema viable y con garantías de futuro. Un sistema que, en la actualidad, padece una enfermedad tan común como grave: gasta

mucho más de lo que ingresa. Gasta más porque cada vez son mayores las prestaciones; e ingresa mucho menos de lo que debería porque cada vez cotizan menos españoles. Además de los problemas derivados de la crisis económica, la propia Seguridad Social lleva en su seno el germen que pudiera destruirla, y que con-



«Los derechos de los pensionistas están a salvo»

siste, sencillamente, en estar diseñada para gastar indefinidamente dentro de un Estado atenazado por el déficit, que no puede acudir en su socorro de forma permanente. Y una de las claves está en la política de pensiones, cuya reforma está en estudio por parte del Gobierno.

Entre las causas que han conducido a esta situación, **Joaquín Almunia** distingue las estructurales —propias del sistema— y las derivadas de la crisis económica.

—Hay que tener en cuenta, como una de las causas estructurales, la aproximación sucesiva entre las bases de cotización y los salarios reales. Esto ha llevado a que las bases que se tienen en cuenta a la hora de las prestaciones económicas, lógicamente, son mucho más importantes en relación con los salarios.

—Pero, al aumentar lo que la Seguridad Social paga, también aumenta lo que cobra.

—Eso es cierto, pero sólo en parte. Lo que sucede es que las prestaciones de los pensionistas se calculaban según los dos últimos años cotizados, lo cual hace que las pensiones no fueran proporcionales con lo que el receptor había cotizado durante toda su etapa de actividad.

—Según los expertos, este desajuste es aún más grave en los Regímenes Especiales.

—Efectivamente, el desequilibrio más fuerte se produce, precisamente, en los Regímenes Especiales, que hasta el último momento no han iniciado ese proceso de aproximación de cotizaciones, pero que sí lo han hecho en cuanto al proceso de aproximación de prestaciones. Además, las propias pensiones mínimas, siendo pensiones bajas, han aumentado en los últimos diez años mucho

más que los precios o que cualquier otro indicador.

Y, ADEMÁS, LA CRISIS

Cuando se le pregunta por las consecuencias derivadas de la crisis, el ministro afirma que ha empeorado el número de cotizantes en relación con el de perceptores.

En 1977 había tres cotizantes por cada perceptor. Ahora sólo hay dos. Intentar subir las cotizaciones sería lo mismo que crear un impuesto contra el empleo, lo que generaría, además, un círculo vicioso: bajaría el empleo y, por tanto, disminuiría el número de cotizantes.

A esto hay que sumar el gasto que soporta el Estado por las prestaciones a los desempleados.

—Se trata de un gasto separado de la Seguridad Social desde 1978. Un gasto que ha aumentado en proporciones muy grandes al haber aumentado el número de parados y al haber crecido también las prestaciones por desempleo. Estas prestaciones traen una cantidad muy importante del dinero del Estado, que no se puede derivar hacia las pensiones porque hay que atender a la situación de los desempleados.

—¿Qué importancia tiene el fraude en la situación actual de la Seguridad Social?

—El fraude es un factor intermedio entre las dos causas que señalaba antes. Se ha producido, sobre todo, en las pensiones de invalidez, que habían crecido a un ritmo del 10 por ciento anual y que, gracias a las medidas de inspección, se ha reducido al 8 por ciento durante el primer semestre de este año. Evidentemente, se trata de un factor adicional de gasto muy importante.



UNA REFORMA INEVITABLE

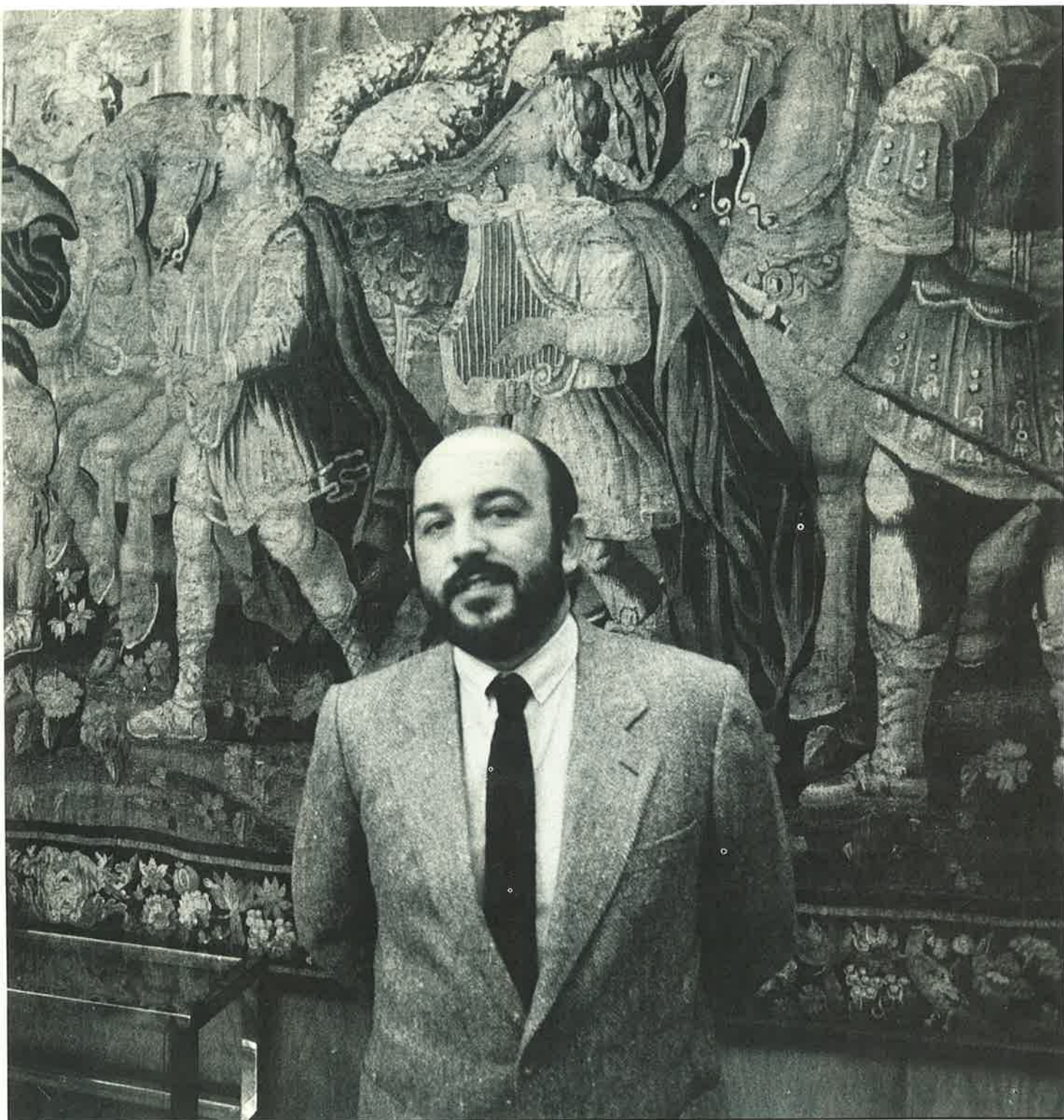
El ministro plantea la reforma con sencillez: mejorar el sistema de ingresos, racionalizar la gestión y recortar los gastos.

—Ahora bien, hay que tener en cuenta que el coste de esos ajustes no deben recaer sobre quienes padecen una peor situación, es decir, sobre los actuales pensionistas, la mayoría de los cuales ya tienen unas pensiones muy bajas. Tampoco se puede hacer recaer

sobre los desempleados. El coste tiene que ser sufragado por los que tienen capacidad para soportar ese sacrificio.

—Suponiendo que la situación económica del país mejorara en el plazo de un par de años, ¿sería necesario abordar la reforma de la Seguridad Social con los mismos criterios que ahora?

—En ese caso, tampoco se podrían ignorar los problemas estructurales. Aunque confiáramos en la extraordinaria capacidad del Estado para suplir el desequilibrio, sería



Sin tiempo que perder

«Cuanto más tarde llegue la reforma, más duras tendrán que ser las medidas»

JOAQUÍN ALMUNIA

Joaquín Almunia.
Treinta y seis años.
Bilbaíno.
Licenciado en
Derecho y
Económicas.
Especialista en
temas sindicales
y laborales.
Diputado por
Madrid.

«El fraude es un factor adicional de gasto muy importante»

una grave irresponsabilidad mantener un sistema que tuviese como condición propia el gastar de forma creciente mucho más de lo que ingresa. Si se quiere salvar el sistema de Seguridad Social hay que ser realista.

A juicio del ministro, las medidas de contención no serían suficientes:

—Se han adoptado importantes medidas para la mejora de la gestión, como las que se encaminan a evitar el fraude. En el presupuesto de 1985 hay más de 150.000 millones de pesetas estimados como ahorro, gracias a las mejoras de gestión, lo que constituye un objetivo ambicioso. En el caso de que lo consiguiéramos, eso reduciría, lógicamente, el margen para conseguir nuevas mejoras en ese mismo terreno. Ahora bien, cuanto más importantes sean esas mejoras, menor sacrificio exigirían las reformas. Hay que tener en cuenta que no se puede dejar de hacer las dos cosas a la vez.

Joaquín Almunia rechaza de plano la posibilidad de que la reforma pudiera aplazarse:

—Cuanto más tiempo se tarde en realizar la reforma, más duras tendrán que ser las medidas, ya que esas medidas para reducir el desequilibrio tienen efecto acumulativo. Si la reforma se hubiera hecho hace tres años, habría sido mucho más suave que la que tenemos que abordar actualmente. Si nosotros la aplazamos hasta 1988, las disposiciones tendrán que ser extraordinariamente más severas, salvo que el Gobierno correspondiente asista de brazos cruzados a la crisis de un sistema que se declara inviable.

—Las informaciones sobre reformas en la Seguridad Social han preocupado profundamente a los pensionistas.

—Los derechos de los pensionistas están perfectamente asegurados. Al igual que está asegurada la revalorización de las actuales pensiones.

La firma del Acuerdo Económico y Social (AES) por

parte del Gobierno, la UGT y la CEOE, ha sido, según el ministerio de Trabajo, «un paso muy importante para la creación de empleo en nuestro país».

—Sin embargo, portavo-

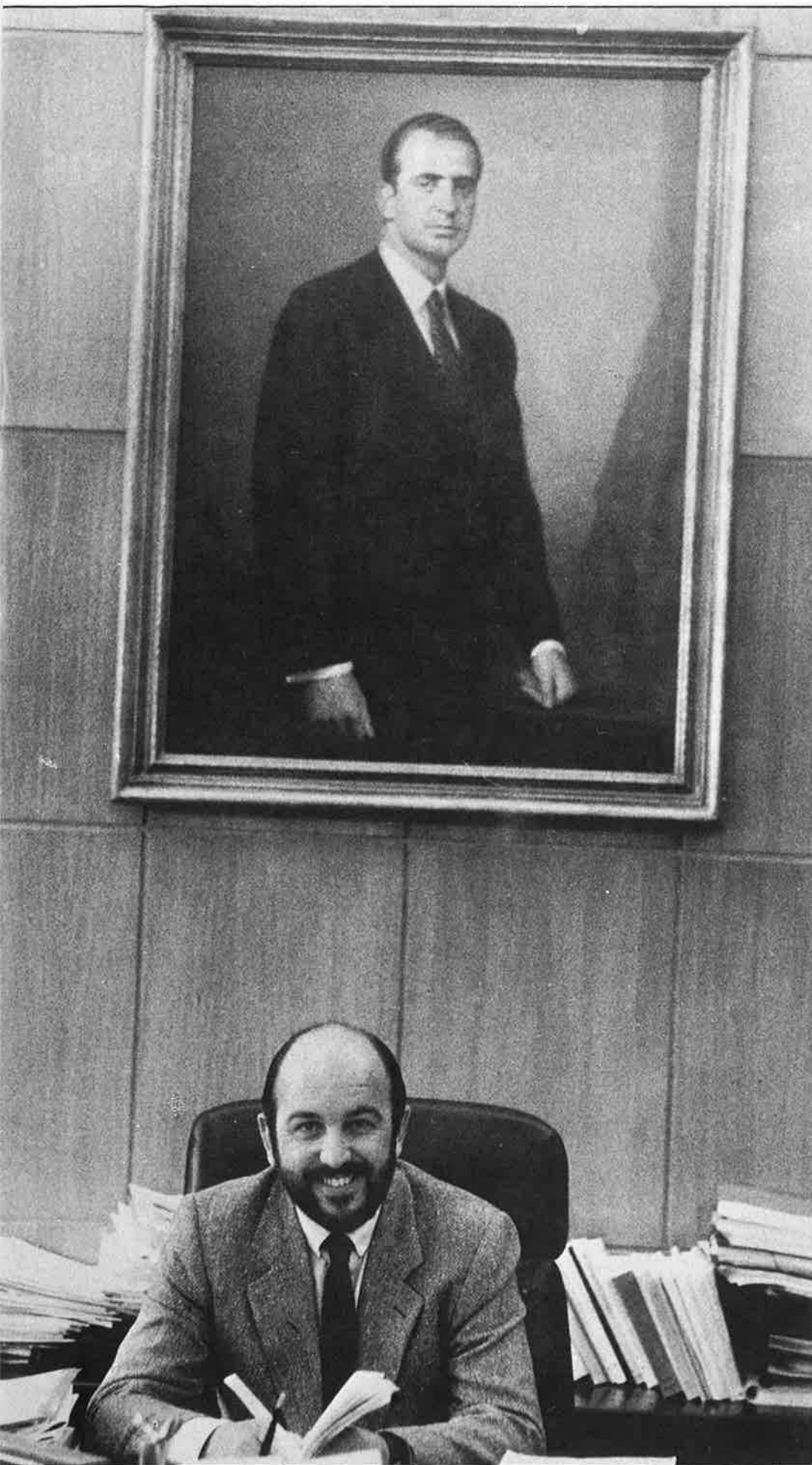
ces de la CEOE han mostrado francas reticencias a que la situación vaya a mejorar, pese a la firma del AES.

—Bueno, lo que plantean los empresarios es que ellos, con la firma del AES, no han asumido la política económica del Gobierno. Ni tampoco han adquirido un compromiso numérico de creación de empleo. Para empezar, no es la CEOE la que crea los empleos, sino los empresarios.

—Pero la CEOE afirma que no se van a crear las condiciones para un relanzamiento de la inversión.

—Se trata de una valoración muy subjetiva. Indudablemente, ellos hubieran querido mucho más. Lo que nadie puede negar es que el AES crea unas buenas condiciones para la inversión. Lo que se ha producido entre algunos representantes de los empresarios es una cierta sensación de responsabilidad. El modelo económico que defiende la CEOE es precisamente el de libre empresa. El PSOE no es tan optimista en cuanto a las excelencias de un sistema exclusivamente basado en la iniciativa privada. Sin embargo, lo que se desprende del AES es la conciencia clara del Gobierno, y su orientación económica para los próximos dos años, en el sentido de saber que el mayor volumen de inversión y de creación de empleo debe ser aportado por la iniciativa privada. El sector público está atravesando una etapa de reconversión y reorganización, y no puede suplir ese papel creador de empleo que tiene la iniciativa privada. Ahora, parece como si el empresario sintiera un cierto miedo al asumir la función que le corresponde en el mismo sistema que defiende, y que quisiera quitarse la pelota del tejado.





—También desde la izquierda se han producido severas críticas al AES.

—Se ha hablado mucho de la reforma de la contratación. Y hay que decir que esa reforma de la contratación está basada en el hecho de que llevamos varios años con un nivel de contratación bajísimo. La reforma tiende a favorecer la creación de nuevos contratos. Se ha producido un importante reajuste de plantillas, con casi dos millones de despidos en los últimos ocho años. Por lo tanto, el ajuste de plantillas prácticamente está hecho. No había que facilitar la vía del despido, sino de la contratación. Por eso se prohíbe a las empresas que han practicado despidos acogerse a las medidas especiales que favorecen nuevas contrataciones. La legislación sobre el despido no se ha tocado para nada.

—¿Qué diferencias esenciales hay entre el AES y otros acuerdos anteriores?

—El Pacto de la Moncloa fue un acuerdo muy especial entre Gobierno y partidos políticos. Tenía una faceta política y otra económica. La parte económica preveía medidas de saneamiento y ajuste, a la vez que proponía una política monetaria rigurosa. Naturalmente, se cumplió la parte «dura» de los ajustes, pero no la de reformas. En el 81 se llegó al ANE, que era el más parecido al AES, aunque su ámbito de aplicación, el número de temas y la profundidad de los mismos era muy inferior al AES. En aquel acuerdo no se hablaba de aumentar la inversión pública. El fondo de solidaridad era de 15.000 millones, por los 62.000 actuales. No había medidas de tipo fiscal. La banda salarial del ANE estaba dos puntos por debajo de la previsión de inflación, lo que no sucede con el AES. Y el ANE preveía una pérdida de un punto en el poder adquisitivo de las pensiones. Pero —concluye el ministro— lo más importante del AES es que marca toda una línea de trabajo y un marco de relaciones que van a ser decisivos en los dos próximos años. Entonces veremos los resultados.

«Green Peace» frente a los balleneros

DAVID CONTRA GOLIAT

Un barco ecologista, el "Sirius", intentó parar a la flota ballenera soviética en aguas del estrecho de Gibraltar.

Por César Díaz







A las siete de la tarde del 30 de octubre de 1984, una singular batalla dio comienzo en aguas mediterráneas del estrecho de Gibraltar. El barco *Sirius*, de la organización ecologista *Greenpeace*, se encontró por fin con el objetivo que le había hecho zarpar semanas antes del puerto holandés de Amsterdam: el buque-factoría soviético *Sovietskaya Ukraina*, un ballenero de 46.000 toneladas de peso y 218 metros de eslora. El mayor buque-factoría del mundo, con 400 tripulantes, encabezaba una flota que tenía previsto matar más de 3.000 *rocuales aliblanco*s.

Once horas de persecución siguieron al encuentro. El *Sovietskaya Ukraina* cambiaba continuamente de rumbo intentando esquivar al pequeño pero incómodo *Sirius*. Era un encuentro anunciado desde que la organización ecologista desveló el secreto de su misión: detener a la flota ballenera rusa.

La Unión Soviética no aceptó la decisión tomada por la Comisión Ballenera Internacional de reducir en



un tercio los cupos de captura de *rocuales aliblanco*s en el Hemisferio Sur, después de que una comisión científica determinase que en los cálculos anteriores el número de ejemplares de esta especie había sido sobreestimado en un 40 por 100.

Asimismo, este país, junto con Japón y Noruega, ha manifestado su oposición a la moratoria en la caza de ballenas adoptada por 40 países en 1982. A partir de 1985-86, y durante cinco años, deberá cesar la captura de estos mamíferos, en peligro de extinción.

Por eso estaba allí, en la soledad del mar, el *Sirius*. El *Sovietskaya Ukraina* escapó al fin, como era de esperar. Pero *Greenpeace* había conseguido su objetivo: levantar la conciencia de la opinión pública. El buque soviético, en palabras de los tripulantes del barco ecologista, «**escapó como si fueran ladrones en la noche, como si tuvieran vergüenza de ir a cazar ballenas**».

Para esta misión, el *Sirius* contó con una tripulación de 25 personas de nueve nacio-

nalidades distintas, toda una «Babel verde». Este barco se hizo muy popular en España durante los veranos de 1981 y 1982, cuando se opuso a navíos de Gran Bretaña y Holanda que vertían residuos radiactivos en la fosa atlántica, a unas 500 millas de las costas de Galicia.

Esta vez, el *Sirius* contaba con un nuevo capitán, **Alain Connan**, que sustituía a **John Castoud**, reclamado por la justicia española desde que en 1980 otro barco de la organización, el *Rainbow Warrior* (guerrero del arcoiris), se escapase de la base naval de El Ferrol donde se encontraba detenido.

Connan tiene una larga experiencia como capitán de barco, por lo que confiesa sentirse responsable de parte

de la contaminación que sufren los mares. Ello le indujo a unirse a la tripulación de un barco donde, según escribió en un diario **Xavier Pastor**, presidente de *Greenpeace-España* y tripulante del *Sirius* en esta ocasión, «se muestra sorprendido y muy satisfecho del buen humor y entusiasmo con que toda la tripulación, compuesta de voluntarios, trabaja todo el día para mantener el buque en perfectas condiciones y listos para entrar en acción en cualquier momento, y todo ello sin tener que dar una sola orden, dentro de un compañerismo y una coincidencia de objetivos que hace que navegar a bordo del *Sirius* sea una experiencia digna de vivir».

Cuatro mujeres completa-

UN RIESGO CALCULADO

Una vez concluida la maniobra de aproximación al «objetivo» —un transporte de residuos radiactivos, un cazador arponero, etcétera—, llega el momento de máxima tensión y riesgo para los activistas del *Greenpeace*. Del barco ecologista descienden cuatro lanchas neumáticas: una *Del-*

*phi*us P-28, con dos motores de 150 caballos, y tres *Zodiac*, de menor porte. La primera mantiene permanente comunicación por radio con el *Sirius* y lleva a bordo a los enviados de los medios informativos. Las tres *Zodiac* son las encargadas de abordar el barco en cuestión, acción que requiere su téc-

nica y buenas dosis de entrenamiento. El primer paso es detener el barco «contrario». Para ello se sitúan delante, obligando a su capitán a virar en redondo o a parar máquinas. Cada *Zodiac* lleva a bordo un timonel, un miembro de apoyo y un escalador. Este último es el encargado de trepar por el casco del barco «enemigo», aprovechando un golpe de mar favorable. Una vez en la cubierta, desplegará una pancarta, se encadenará o se entrevistará con el capitán, según de qué acción se trate.

El peligro para la integridad física acecha en cada fase de la operación. Un golpe de mar, la turbulencia producida por un barco en marcha, las posibles hostilidades de la tripulación abordada. Cualquier imprevisto puede conducir a un desenlace fatal.

Los ecologistas del *Greenpeace* saben a lo que se exponen, pero, según declaró uno de sus representantes en España poco antes de salir al encuentro de la flota ballenera rusa, «es más arriesgado aún permanecer impasibles ante quienes están hipotecando la vida en el planeta».



AL ABORDAJE

Las tres *Zodiac* son las encargadas de abordar el barco en cuestión, acción que requiere su técnica y buenas dosis de entrenamiento.

ban una tripulación que tenía una edad media de 32 años.

La reserva sobre el objetivo de la misión acompañó las primeras informaciones que varios periodistas transmitían a bordo del *Sirius*. *Greenpeace* sabía que la flota de balleneros soviéticos había partido de Odessa (en el Mar Negro) y que tenía que cruzar el estrecho antes de llegar al mar Antártico.

Antes de llegar a las aguas de la «batalla», el *Sirius* se detuvo en Ostende (Bélgica), donde se había hundido recientemente el carguero francés *Mont Louis* con una

carga de hexafluoruro de uranio. Allí mismo, *Greenpeace* organizó una manifestación de barcos apoyada por grupos ecologistas belgas. El transporte de materiales altamente radiactivos por el mar es fuente de constantes peligros.

En todas las ciudades en las que recaló antes de cruzar el estrecho, el *Sirius* recibió grandes muestras de afecto. Los barcos de la organización, popularizados por las imágenes de televisión, son como *arcas* que quieren prevenir el diluvio.

Especialmente cálida fue

la estancia de los ecologistas en los puertos de La Coruña y Vigo. Cerca de 15.000 personas visitaron el barco y pudieron ver una exposición de fotografías sobre el accidente del *Mont Louis* y una proyección de videos sobre las actividades de *Greenpeace*.

Cuando aún se mantenía el secreto sobre el objetivo de la misión, el *Sirius* empezó a navegar pegado a la costa portuguesa... En medio de la niebla que les acompañó algunas noches, fueron visitados por un barco. Aunque en principio creyeron que se trataba de contrabandistas que les habían confundido con un buque suministrador, se trataba de un navío de guerra luso, que les deseó buen viaje, pero que se encargó de desplazarles gradualmente de las aguas jurisdiccionales portuguesas.

El *Sirius* continuamente fue saludado por las radios de barcos que se cruzaban en el camino.

AL ABORDAJE

El momento de la verdad se acercaba. Turnos de guardia frente al radar permitían detectar cada navío que se acercaba al estrecho. Prismáticos especiales, capaces de hacer visibles los buques durante la noche, completaban el arsenal de búsqueda. Una lancha, la *Delphius 28*, la más grande y veloz de los inflables con que contaban los ecologistas, inspeccionaba los barcos que pasaban demasiado lejos.

Llegaban noticias que afirmaban que el *Sovietskaya Ukraina* había pasado ya el Bósforo. Sabían que podía haber cambiado de ruta. Pero seguirían esperando. El canal 67 transmitía un mensaje a todos los barcos: «*Decidnos si habéis visto a la flota soviética.*»

En la mañana del 29 de octubre, los tripulantes del *Sirius* avistaron e identificaron a un buque soviético: el *Derzhky* (audaz). Un equipo de voluntarios, distribuidos en tres lanchas, se dispuso al abordaje. Aunque el *Derzhky*





llevaba el arpón desmontado, podía ser el explorador de la flota. **Xavier Pastor** logró subir a la cofa del barco ruso y desplegar una pancarta en la que se podía leer: «*Parad la caza de ballenas.*»

Tras un diálogo, en el que sirvió de intérprete **Artemio Precioso**, un hombre de 67 años, decano de los ecologistas españoles, el capitán del navío ruso afirmó que sus autoridades siempre les habían dicho que trabajaban de acuerdo a las normas de la Comisión Ballenera Internacional.

Por fin, a las siete de la tarde del 30 de octubre, el «matadero» flotante, *Sovietskaya Ukraina*, una ciudad marina que puede permanecer seis meses sin repostar, apareció. No quiso comunicarse por radio. Incluso llegó a apagar todas sus luces, violando los reglamentos, aunque más tarde encendió



PARAD LA CAZA DE BALLENAS

En la mañana del 29 de octubre, los tripulantes del «Sirius» avistaron a un buque de la flota ballenera. Tras abordarlo con una lancha neumática, un ecologista español logró subir a la cofa y desplegar una pancarta con el siguiente texto: «*Parad la caza de ballenas.*»

las tres preceptivas luces de posición. Con dos radios de VHF diferentes, los ecologistas hicieron creer a los rusos que otro barco de la organización esperaba al otro lado del estrecho, en el Atlántico. Ayudado por un barco escolta, y a base de peligrosas

El arponero soviético escapó en la oscuridad. «Como si fueran ladrones, como si tuvieran vergüenza de ir a cazar ballenas»

maniobras, el ballenero soviético logró escapar.

En todo caso, lo importante de estas acciones es, según palabras de **Xavier Pastor**, «*movilizar la opinión pública, la única fuerza capaz de parar la barbarie ecológica que cometen todas las naciones del mundo. Aunque el desastre ecológico evoluciona más rápidamente que la conciencia de los ciudadanos. Hará falta que el Sirius navegue en nuestras mentes.*»

TRIPULANTES DE LA ESPERANZA

Greenpeace nació en 1971 por una de esas casualidades del destino. La oposición a la guerra de Vietnam hizo que un grupo de norteamericanos refugiados en Canadá por su negativa a incorporarse al ejército, junto con otro grupo de canadienses sensibles al deterioro medioambiental, se uniesen en un tipo de oposición directa y no violenta a las pruebas nucleares atmosféricas en la isla de Amchitka, en Alaska.

Decidieron enviar un barco a la zona donde el Gobierno de los Estados Unidos experimentaba la guerra nuclear. Pese a que era invierno y a que la Marina norteamericana intentó interceptarlos, el barco logró llegar a la zona de pruebas atómicas. Tras recibir un gran apoyo de la opinión pública, el Gobierno de Washington suspendió los

ensayos nucleares atmosféricos.

Desde entonces, *Greenpeace* ha extendido sus objetivos hacia la oposición a la caza de ballenas y focas, al vertido de residuos radiactivos en los mares, a cualquier tipo de agresión ecológica.

La sede de la organización está actualmente en Londres, y cuenta con 15 oficinas en otros tantos países de Europa, además de Canadá y Estados Unidos. No han logrado,

pese a intentarlo, abrir delegaciones en países del Este por la oposición de sus Gobiernos.

Greenpeace se autofinancia con la venta de material relacionado con sus actividades y las aportaciones de los socios. No aceptan subvenciones para poder mantenerse independientes. Todos los años se celebra una reunión entre delegados de todos los países para elaborar el programa de actuaciones.

En mayo de este año se inauguró la rama española de *Greenpeace*. Nuestro país será una base fundamental para futuras acciones, ya que el Mediterráneo, quizá el mar más contaminado del mundo, va a ser de los más defendidos en un futuro cercano por los ecologistas. Cuando el *Sirius* cruzó el estrecho de Gibraltar con el fin de bloquear el paso del ballenero soviético era la primera vez —pero no la última— que un barco de *Greenpeace* entraba en el *Mare Nostrum*.

Tal vez no haya sido un éxito completo la última batalla del «Sirius», pero, como todas las luchas desiguales, vale más el testimonio dejado sobre el mar que la simple arrogancia de la fuerza. Y, a veces, un testimonio certero es capaz de derribar a todo un Goliat del océano.

Pese a las buenas intenciones, los hechos han demostrado ser tan tozudos como los propios los balleneros. ■

César DIAZ

Con FURUNO® aumentará sus beneficios



SONAR COLOR



RADAR COLOR



INDICADOR DE CORRIENTES



TRAZADOR DE RUMBO COLOR



COMUNICACION BARCO-TIERRA

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

Solicite amplia información al Representante para España.

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



Solicitar la creación de un Ministerio del Mar y potenciar los medios necesarios para

«CONTRA LA MENTALIDAD DE SECANO»

garantizar la seguridad de nuestra flota fueron dos de las conclusiones más destacadas de la reunión de Santander

El III Pleno del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME), al que asistieron 150 delegados en representación de los casi 9.000 miembros que componen el colectivo, acordó solicitar del Gobierno la creación de un Ministerio de la Mar, potenciar todos los medios necesarios para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y protestar por los ametrallamientos, acci-

dentos, apresamientos y abandonos que ha sufrido en los últimos meses el sector pesquero. El presidente del COMME, *Francisco García Suero*, criticó durante su intervención a los sucesivos gobiernos del país «*por reflejar siempre, desgraciadamente, una mentalidad de secano*».

El Pleno, celebrado en Santander, también acordó rechazar el proyecto de creación de la Guardia Civil del Mar por

considerarla una institución atípica en el marco en que actuará España tras la próxima integración en la CEE. Asimismo, urgió la incorporación de marinos civiles al Instituto Social de la Marina para que ésta actúe con un mayor conocimiento del sector de Marina Civil.

En materia de reivindicaciones laborales, el encuentro decidió exigir la adecuación del marco laboral marítimo al actual ordenamiento constitucional para mejorar las condiciones de vida y trabajo de los marinos; que el ISM realice un estudio sobre la fatiga en la navegación producida por el régimen de trabajo actual, y que se establezca el salario mínimo para todas las categorías profesionales.

Sobre el impulso y desarrollo de la flota, se estableció la necesidad de actualizar las normas que regulen el practice con objeto de democratizar sus estructuras y funcionamiento, adecuándose a los principios de la Constitución y poniendo fin a la promoción del militarismo frente a la profesionalidad. Además se acordó instrumentalizar las medidas necesarias para potenciar el cooperativismo en la Marina Civil, como forma más eficaz de facilitar el acceso de los profesionales del mar al crédito a la construcción y a la explotación de buques mercantes. Con estas medidas se persigue la profesionalización paulatina del negocio naviero y su mayor competitividad en los mercados internacionales.

Finalmente, tras determinar que el próximo Pleno se celebrará en Bilbao y San Sebastián, los representantes del COMME mostraron su apoyo al capitán y la tripulación del buque «Izarra» e instaron al Gobierno a que actúe con la máxima firmeza en la erradicación del fraude naviero. Asimismo, y en señal de protesta por la situación de deterioro en que se encuentra el sector, se decidió apoyar las movilizaciones que se produzcan en la Marina Civil. ■



De izquierda a derecha: Angel García Villoslada, Angel Díaz de Entresotos, Francisco García Sueros, Arturo Gómez Pardo y Juan Guimerans Albo

Sigue el misterio del «Montrove»

EL pasado día 20 de noviembre se difundió la noticia de que el «Montrove» había sido avistado cerca de las costas de Marruecos y que estaba efectuando operaciones de colaboración con el Frente Polisario. Era un eslabón más en la cadena de rumores, noticias no confirmadas, informaciones ambiguas que se han ido desarrollando día a día desde que el 19 de julio el barco saliera del puerto de Las Palmas. El supuesto avistamiento, una vez más, fue inmediatamente desmentido: la Oficina de Información Diplomática precisaba que lo único que se había recibido era una comunicación de las autoridades marroquíes en la que éstas aseguraban que el «Montrove» había sido avistado el 1 de agosto colaborando con el Frente Polisario. Este, por su parte, procedió a desmentir por enésima vez cualquier tipo de vinculación con la desaparición del buque, al tiempo que acusaba a Marruecos de aprovechar la situación para lanzar al aire informaciones destinadas a desprestigiar a la organización saharauí.

Un eslabón más: poco antes se dijo que un barco alemán, que hace la ruta Las Palmas-Rotterdam, había avistado al «Montrove»; que también un barco portugués lo había hecho; que un barco marroquí...

LO UNICO CIERTO

Sin embargo, todo lo que se sabe, de forma realmente probada y segura, es que el «Montrove» zarpó de Las Palmas un 19 de julio y que, desde entonces, ninguna noticia relacionada con la situación del barco ha podido ser confirmada. Los primeros síntomas de alarma se registraron a mediados del mes de agosto, alentados por el hun-

UNA HERIDA EN EL MAR

Desde hace casi seis meses, la historia del «Montrove» es sólo una sucesión de rumores y especulaciones, de supuestos avistamientos y rotundos desmentidos. Hasta la fecha sólo hay dos verdades sobre el pesquero. La primera, que salió del puerto de Las Palmas el 19 de julio, sin que ninguna noticia sobre su paradero haya podido ser confirmada. La segunda, el dolor y la incertidumbre de los familiares de la tripulación.

dimiento del «Islamir III». El día 21 de ese mismo mes, y ante la ausencia de noticias sobre el paradero del barco, la Armada puso en marcha la «Operación Diana»: 300 barcos rastrearon el banco en el que el «Montrove» debería estar faenando. Una superficie de 137.000 kilómetros cuadrados fue paciente y minuciosamente peinada sin resultado...

Fue entonces cuando se

detectaron numerosas irregularidades en la lista de embarque del buque. El armador del «Montrove» y su hijo —Luis Paz Casal y Luis Paz Fernández—, que figuraban en ella como primer y segundo patrón, respectivamente, no zarparon con el barco. El día 23 de agosto, la consignataria del «Montrove», CONCASA, presentó en Las Palmas una nueva lista de embarque que conte-

nía ocho cambios en relación con la primitiva y en la que Luis Paz Fernández volvía a estar inscrito.

Después se produjeron las peticiones de ayuda de los familiares desaparecidos al Rey y al defensor del pueblo; las gestiones con los países ribereños de la zona de faenaje del barco en busca de noticias; la puesta en marcha de una comisión investigadora, bajo la dirección de la Comandancia de Marina de Las Palmas...

Y rumores, rumores, rumores. El 16 de octubre, la Dirección General de la Marina Mercante realizó un informe oficial sobre la desaparición del barco. Una semana más tarde, los familiares de los trabajadores desaparecidos, profundamente descontentos por el contenido del informe, anunciaron su voluntad de iniciar acciones legales contra la Dirección General de la Marina Mercante y el propio Gobierno.

Por su parte, el Instituto Social de la Marina ha centrado toda su actividad en el apoyo a los familiares de los desaparecidos y en la atención a las peticiones de información que le fueron solicitadas. Particularmente, a mediados del mes de octubre, procedió a gestionar la concesión a los familiares de las prestaciones sociales y económicas máximas que la interpretación más favorable de la Ley podía permitir: las pensiones por viudedad y orfandad.

ESPECULACIONES

A lo largo de estos casi cinco meses han sido barajadas todas las hipótesis posibles para explicar la desaparición del barco, sin que ningún hecho consistente haya permitido sustentar suficientemente ninguna de ellas. En un primer mo-



**«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,
MÁS MISTERIO**

De los 16 tripulantes del barco, 14 son ciudadanos españoles; dos, de 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 contractada 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. (CONCAS), 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 Seoane, esposa del desaparecido, afirma: «Somos trabajadores. Estamos en el mar por necesidad. Mi marido y mi hijo llevan años y años haciendo el mar por necesidad. Mi marido no puede haber desaparecido sin dejar rastro. Un barco de 200 toneladas no se evapora en medio del mar. Están vivos, están vivos...»

HOJA DEL MAR 23

verificada. Por otro lado, el correcto estado de las máquinas y el casco del «Montrove» hace que resulte muy poco probable que el barco se hundiera por falta de estabilidad o por un desprendimiento de planchas. La hipótesis de que haya podido ser abordado accidentalmente por otro barco tampoco cuenta con datos a su favor...

UNA HERIDA ABIERTA

Hay otra cosa cierta en relación con la desaparición del «Montrove»: el dolor de los familiares. Y el dolor solidario de todos los hombres y mujeres del mar. Frente a este dolor, la cadena de rumores desgranada a lo largo de estos cinco meses ha ido hurgando aún más en la herida abierta por la falta de noticias. Voces que llegan a los hombres del mar, con noticias no fundadas, informaciones inmediatamente desmentidas, hacen vivir a los familiares en un permanente estado de inquietud y nerviosismo, tan comprensible como doloroso, tan merecedor de apoyo como importante, lanzándoles a un frenético peregrinar en busca de ayuda. Sucesos como el del «Montrove» abonan el terreno para que noticias, especulaciones, afirmaciones contradictorias y, en definitiva, el sensacionalismo, surjan por doquier. Pero, si las noticias no son ciertas, el dolor sí lo es. Y la situación de los familiares, pasando día tras día de la esperanza a la desilusión, comienza a rondar los límites de la tortura.

Lo único cierto es que el «Montrove» ha desaparecido. Y lo único que se puede hacer es ofrecer a los familiares de los marineros todo el apoyo económico y humano del colectivo del mar, responder a todos y cada uno de sus derechos y continuar trabajando sin descanso hasta desvelar definitivamente este misterio. Lo demás sobra.

C.H.C.

mento, las esperanzas estuvieron puestas en que el «Montrove» hubiera sufrido un apresamiento. Paradójicamente, la retención del barco se convertía poco menos que en un deseo. Sin embargo, los países costeros de la zona no han tenido noticia alguna de las actividades del buque. Y los rumores sobre su supuesta presencia en puertos de Marruecos o Mauritania se vieron desmentidos uno a uno. Quedaba, como última posibilidad, que hubiera sido apresado por fuerzas del Frente Polisario. Pero esta organización ha negado sistemáticamente vinculación alguna con la desaparición del «Montrove». Cierto es que, en repetidas ocasiones, se ha dicho que el barco podría estar realizando operaciones de transporte de

armas para el Frente. Pero no parece que sea un congelador el medio idóneo para semejantes tareas, ni está claro para qué iba el Frente Polisario a transportar su armamento por delante de toda la costa marroquí, cuando puede hacerlo con muy escaso riesgo a través de tierra, merced al apoyo argelino.

También se ha especulado sobre la posibilidad de que el «Montrove» esté dedicado a realizar labores diferentes a las de pesca. Un comunicado de la Dirección General de la Marina Mercante precisaba, sin embargo, el 8 de octubre que «todas las noticias publicadas sobre actividades atípicas —voluntarias o involuntarias— del mencionado buque carecen de fundamento». Por otro lado, un

examen de la trayectoria laboral de la mayor parte de sus tripulantes —casi todos ellos con experiencia en más de una docena de empresas a sus espaldas— parece aconsejar el abandono de las hipótesis que apuntan hacia la posibilidad de que el «Montrove» se estuviera dedicando a otra actividad que no fuera la pesquera.

Queda, por último, la posibilidad más trágica: que el buque haya naufragado. Las declaraciones de los patrones de los barcos «Moeche», «Corisco» y «Punta Umbria», que afirman haber visto al «Montrove» faenando en aguas del banco sahariano, van en contra de la suposición de que el barco haya naufragado en su viaje hacia el citado banco, aunque ninguna de ellas ha podido ser

Los últimos liberados del «Cigala II», los patrones de costa y pesca, el jefe de máquinas, el contraamaestre y un oficial, fueron recibidos por el director general del ISM.



«Cigala II»

UNA «AV

EL jueves 22 de noviembre, después de 130 días de cautiverio, llegaban al aeropuerto de Madrid los cinco tripulantes del pesquero «Cigala II», que habían permanecido retenidos en Mauritania hasta esa fecha. Terminaba así la extraña peripecia de dieciséis marineros, doce españoles y cuatro senegaleses, capturados por las autoridades mauritanas el 15 de julio bajo la acusación de faenar ilegalmente en dicho país.

Desde aquel día 15 de julio han sucedido muchas cosas. Gracias a las gestiones de la Administración, se consiguió liberar a la mayor parte de la tripulación, que regresó a sus casas en el mes de octubre. El resto no pudo hacerlo por razones que sólo el armador podría explicar convincentemente. El barco fue subastado en Mauritania y, con el nuevo nombre de «Cipeco II», ya ha conocido dos tripulaciones distintas, que han terminado por darse de baja al no haber cobrado los salarios prometidos por los nuevos armadores del buque.

Los últimos liberados fueron, precisamente, el patrón de costa, el patrón de pesca, el jefe de máquinas, el contraamaestre y un oficial. Todos ellos guardaron un prudente silencio al llegar a Madrid. Ninguno sabía nada del barco, nada de su situación legal, nada de los salarios, nada del armador, nada de sus compañeros. Bajo el lema de «todo el mundo es bueno», los liberados aseguraban que su retención en Mauritania se había debido a «un error». A dife-

A pesar de todo, están en casa. Gracias a la intercesión del Secretario General de Pesca Marítima, **Miguel Oliver**, ante el Jefe del Estado de Mauritania, se pudo conseguir la repatriación de los cinco tripulantes del pesquero «**Cigala II**» que aún estaban retenidos

en aquel país. Lo más importante de esta turbia historia de apresamientos es que cinco ciudadanos españoles han podido volver a sus hogares después de muchas semanas de cautiverio. Sin embargo, aún quedan muchas cosas por explicar.

«AVENTURA» QUE PAGAMOS TODOS



**YA ESTAN TODOS EN CASA
PERO FALTAN COSAS POR ACLARAR**

rencia de sus compañeros, liberados en octubre, los oficiales pensaban volver a embarcar en la misma empresa, a pesar de que ésta no les ha abonado los salarios ni la seguridad social, y que, gracias a un expediente de regulación de empleo, les ha enviado directamente al paro. Claro que, también a diferencia de sus compañeros, un representante de la empresa les había recibido en Las Palmas, y no para decirles que «**durmieran en el aeropuerto si no**

tenían otro sitio» (ver Hoja del Mar n.º 226), sino para prometerles algo a cambio de su silencio y cooperación. Una cooperación que tal vez estuviera relacionada con la recuperación del buque, que por los inciertos vericuetos de la legislación, bien pudiera volver a las mismas manos de las que salió. Al fin y al cabo, el «**Cigala II**» fue subastado en sólo 16 millones de pesetas, menos de lo que cuesta su motor principal.

Aunque la empresa no tuvo

dinero para pagar los honorarios del abogado que sacó de la cárcel a la tripulación, aunque tampoco lo tuvo para abonar los gastos de sus empleados ni sus billetes de avión ni siquiera una noche de hotel en Las Palmas, si parece disponer de los suficientes fondos para recuperar el barco y reiniciar, tal vez, otra aventura similar a costa del dinero del contribuyente.

En la actualidad, la tripulación del «**Cigala II**» ha tenido que acogerse a las prestacio-

nes por desempleo, al haber llevado a cabo la empresa una regulación de empleo en la que, además, se incluía a sí mismo el propio **Pousada Rivas**, uno de los accionistas y gerente de CIPESCA, con la pretensión de cobrar el paro.

Coincidiendo con la liberación del «**Cigala II**», la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra requirió a patrones, armadores y tripulantes para que «eviten por todos los medios realizar faenas de pesca en aguas mauritanas». Según todas las informaciones, intentar pescar en dichas aguas podría significar, a partir de ahora, problemas mucho más graves de los que ha sufrido el propio «**Cigala II**». La acción de las autoridades mauritanas no se limitará a la incautación del buque, sino que se extenderá con acciones penales contra las respectivas tripulaciones. Y la Administración española no se hará responsable de esos incidentes.

Mientras no exista acuerdo pesquero con Mauritania, y hay muchos intereses creados por ambas partes que intentan dificultar el acuerdo, faenar en esas aguas es una aventura que no va a financiar la Administración española. Baste como ejemplo que los gastos ya desembolsados por el Instituto Social de la Marina en el caso del «**Cigala II**» ascienden a más de cuatro millones de pesetas. Menos mal que, según el patrón de pesca del **Cigala II**, «**el armador se ha portado bien y, con un poco de suerte, vuelvo a Mauritania a primeros de año**».

J. M. S.

MEJILLONEROS GALLEGOS

UN MINIFUNDIO EN EL



ATLANTICO



Cuatro rústicas bateas situadas en la Ría de Arosa inauguraban hace treinta y ocho años la tradición mejillonera de Galicia. De entonces acá, el número de estas plataformas se ha multiplicado hasta llegar a tres mil trescientas, ocupando muchos millones de metros cuadrados del Atlántico.

Vistas desde los montes vecinos, se asemejan a una flota inmóvil y destartalada.

Pero bajo sus emparrillados, gracias al esfuerzo de casi dos mil familias gallegas, crece silenciosamente uno de los frutos marinos más nutritivos y baratos del mercado.

J. M. Sulleiro

D ICEN que el primer gallego que se fijó en una batea fue **Alfonso Ozores Saavedra**, marqués de Aranda y señor de Rubianes, todo un prohombre de Villagarcía. **Alfonso Ozores** era dado a viajar, y en 1946, durante una estancia en Tarragona, tuvo ocasión de contemplar unos extraños artefactos meciéndose en el mar. Se trataba de un invento japonés, importado por los franceses y adoptado

por los catalanes. Un emparrillado de cañas sostenía unas largas cuerdas en las que se criaban los mejillones. La sencillez del sistema cautivó al emprendedor gallego: bastaba con colocar las crías del mejillón sobre unas cuerdas y esperar a que el propio mar las alimentara. Cuando el molusco llegaba a la edad adulta era suficiente con levantar las cuerdas y vender el mejillón en el mercado. Pocos meses más tarde, cuatro rústicas bateas situadas en la ría de Arosa inauguraban la tradición mejillonera de Galicia.

Desde aquellas cuatro primitivas bateas de hace treinta y ocho años hasta las más de tres mil que existen actualmente han pasado muchas cosas. El incremento de la actividad obligó, en 1961, a una reordenación del cultivo del mejillón con la promulgación del primer Reglamento de Viveros Flotantes, en el que se regulaba la explotación de una parcela de dominio público en el mar. De esta manera se ordenaron y distribuyeron los polígonos de mejillón en las distintas zonas aptas para el cultivo del molusco. El resultado fueron 42 polígonos, en los que se podía autorizar la instalación de 5.000 bateas. Vistos sobre el mapa, cada polígono aparece como un panel lleno de cuadrículas, cada de las cuales corresponde a una hectárea. La batea se sitúa en el centro de esa hectárea, con una superficie máxima autorizada de 500 metros cuadrados.

Según datos de la Xunta, existen unas 3.300 bateas instaladas en aguas gallegas, lo que suma treinta y tres millones de metros cuadrados del Atlántico dedicados al cultivo del mejillón.

TANTAS BATEAS COMO GALLEGOS

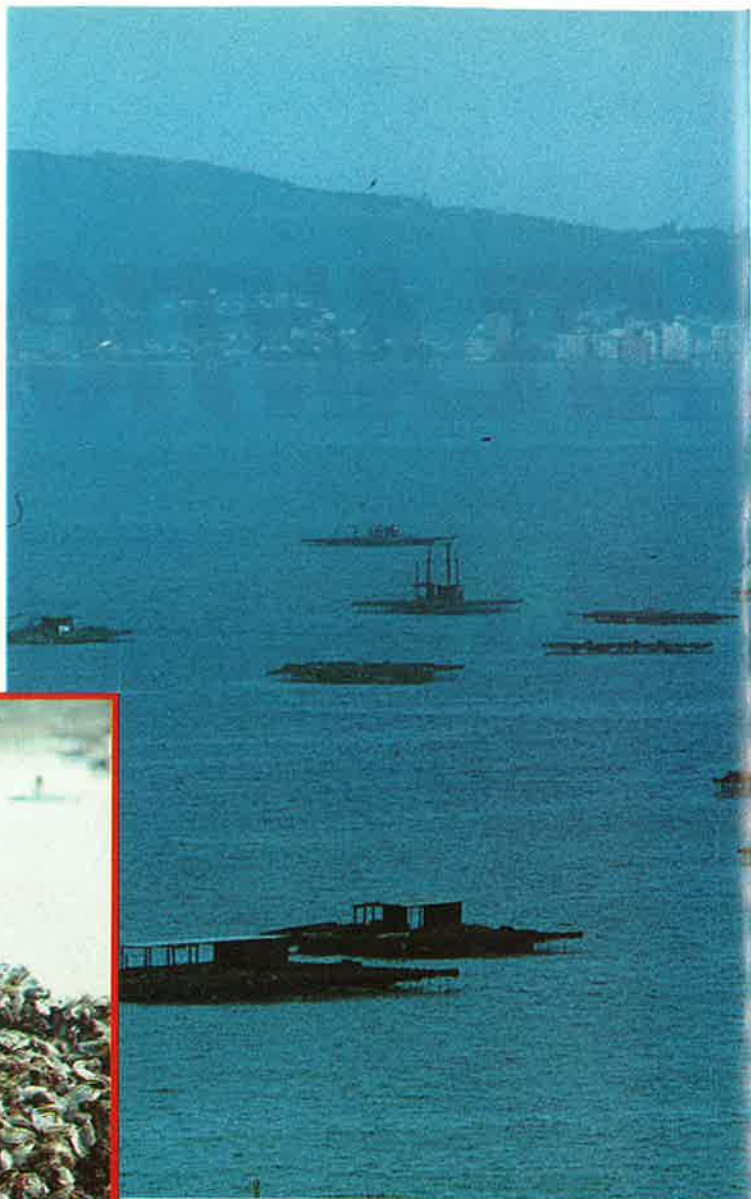
La batea es, en realidad, un sencillo artefacto formado por unos quinientos

metros cuadrados de emparrillado construido con largas y robustas vigas de eucalipto. Varios tanques, de hierro o poliéster, garantizan la flotación de la batea, que se encuentra sujeta al fondo de la ría por una larga cadena. La longitud de esta cadena, aproximadamente cuatro veces mayor que la distancia al fondo, permite que la batea se adapte a los cambios de marea y a los golpes del mar. El movimiento de las mareas imprime a las bateas un melancólico movimiento de giro al que los mejilloneros llaman el «borneo».



Del emparrillado de madera cuelgan unas robustas cuerdas de plástico, con longitudes comprendidas entre los cuatro y los 18 metros, a razón de una cuerda por cada metro cuadrado de batea. Así, de una batea con el máximo de superficie autorizada colgarán 500 cuerdas, sobre las que se fijarán las crías del molusco para su desarrollo.

Al igual que sucede con la tierra, en Galicia no hay dos bateas iguales. Pueden ser más cuadradas o más rectangulares, con flotadores de distintos tipos, con variadas longitudes... Cada mejillonero cree sacar alguna





ventaja sobre los demás con la introducción de alguna novedad en su artefacto. La variación en el diseño crea la ilusión de una astuta ganancia sobre el vecino. Sólo en una cosa están todos de acuerdo: la madera del emparillado ha de ser de eucalipto, tanto por su precio como por la resistencia y longitud de sus troncos. Las bateas, con una vida media de unos quince años, vienen a costar entre tres y cuatro millones de pesetas.

VIDA Y MILAGROS DE UN MEJILLÓN

Las crías del mejillón se obtienen de las rocas del litoral, y también de las cuerdas especiales que se colocan para recoger los desoves de los moluscos adultos. Los futuros mejillones se envuelven en una malla, a mano o con una máquina, en la que el molusco queda preso durante tres o cuatro días. Al cabo de ese tiempo, la malla se pudre, pero el mejillón ya ha fabricado los filamentos con los que queda sujeto a la cuerda bajo el agua. Desde ese momento hasta que se amontone en el camión que le conducirá al mercado o al cocedero, el mejillón se limitará a engordar gracias al nutriente que la ría le brinde con mayor o menor generosidad.

Tras el «*encordado de la cría*» hay que esperar de cuatro a seis meses hasta que el mejillón haya alcanzado un diámetro lo suficientemente grande como para que la presencia de sus congéneres en la misma cuerda comience a incomodarlo. El apiñamiento del molusco dificulta el consumo de oxígeno y el abastecimiento de nutrientes. Se sacan entonces las cuerdas y se vuelve a repetir el «*encordado*», sólo que, en esta ocasión, cada cuerda dará lugar a otras tres abarrotadas de mejillones.

Tras esta maniobra de «*desdoble*», el animal se de-

Labor artesanal

Del emparillado de madera cuelgan robustas cuerdas de plástico, de longitud comprendida entre los cuatro y dieciocho metros, a razón de una cuerda por metro cuadrado de batea. Sobre ellas hay que fijar las crías del molusco para su desarrollo.

Del emparillado de madera cuelgan robustas cuerdas de plástico, de longitud comprendida entre los cuatro y dieciocho metros, a razón de una cuerda por metro cuadrado de batea. Sobre ellas hay que fijar las crías del molusco para su desarrollo.



dica a engordar plácida-mente durante otros ocho o diez meses, hasta alcanzar un tamaño comprendido entre siete y diez centímetros. En ese momento, su suerte está echada. Bizarros gallegos izan las cuerdas del emparrillado y el mejillón abandona para siempre el paraíso nutritivo de la ría. La cuerda se levanta sobre una cesta y unos 100 kilos de sorprendidos mejillones se precipitan sobre la cubierta del barco que se utiliza para esta operación. Allí mismo, el mejillón es acicalado, separándosele del barro, y distribuido por tamaños. Las crías volverán al mar. Los adultos comenzarán su proceso de comercialización.

Naturalmente, no todos los mejillones son iguales. Los de El Grove, por ejemplo, son moluscos de «élite». Gracias a la riqueza en nutrientes de la zona, los mejillones de El Grove llegan a alcanzar tamaños de 14 centímetros. Para lograr estas piezas es necesario que los pacientes mejilloneeros hayan dejado al molusco seis meses más de engorde, procediendo a un segundo «desdoble».

EL MEJILLÓN, EN LA PISCINA

La primera experiencia del mejillón fuera del agua no es precisamente grata. Después de año y medio de abundante comida, el molusco es introducido en una piscina de la estación depuradora. Allí, el agua es rica en oxígeno, pero, al estar depurada, carece de cualquier elemento nutritivo. El mejillón permanece a rigurosa «dieta» durante cuarenta y ocho horas, con lo que su flora microbiana desaparece por filtración, dejándole apto para el consumo con todas las garantías. En cada depuradora hay un interventor sanitario que vela por la salubridad del producto.

Los mejillones destinados

a los cocederos o a las industrias conserveras se ahorran el mal trago de la piscina, pero a cambio salen del barco directamente a los camiones que, desde el mismo muelle, les transportarán hasta el agua hirviendo de las factorías.

Sus hermanos destinados al consumo en mercado salen de la piscina en vistosos sacos de malla roja o amarilla. Dependiendo de las condiciones en que se haga el transporte, el mejillón puede vivir todavía entre cinco y siete días. Hermético como los gallegos que le criaron y tenaz como un sentimiento, el mejillón no abrirá las valvas hasta que esté definitivamente muerto. Y en ese momento ya no será apto para el consumo.

Los mejillones de El Grove son de élite. Gracias a la riqueza en nutrientes de la zona llegan a alcanzar 14 cm.

No se puede decir que la vida sexual del mejillón esté llena de pasión y sobresaltos. Las hembras son de llamativo color anaranjado, mientras que los machos exhiben una simbólica palidez. La primavera y el otoño son las épocas de «puesta». El desove deja al molusco en tal estado de languidez y falta de peso, que no resulta conveniente llevarle a los mercados debido a la escasez de sus carnes. Sin embargo, se rehacen pronto del trajín sexual, y en noviembre ya han recuperado todo su esplendor. Por ello, el 80 por 100 de la producción se retira de las cuerdas entre ese mes y el de febrero.

Los expertos creen haber distinguido entre el mejillón del Mediterráneo y el del Atlántico. El mediterráneo,

criado bajo los azules más transparentes, es el científicamente conocido como «*Mytilus Galloprovincialis*». Su tamaño es más recortado y su piel se inclina hacia los tonos mates, mientras que las valvas presentan una marcada concavidad. El mejillón del Atlántico, crecido en aguas frías, entre la bruma y la lluvia, resulta, en cambio, de tonalidades mucho más brillantes, aunque con las valvas más aplanadas. Sin embargo, el profesor Figueras Monforte insiste en asegurar que ambas especies son la misma, aunque el medio ambiente las haga parecer distintas.

UNA INDUSTRIA GALLEGA

Para dedicarse a la cría del mejillón sólo es necesario poseer una batea y solicitar el permiso correspondiente para instalarla en un polígono. En general, la actividad mejillonera se circunscribe al ámbito familiar. Mujer, marido e hijos explotan una, dos o tres bateas. El 90 por 100 de los mejilloneeros gallegos se agrupan en asociaciones, algunas de las cuales han llegado a conseguir un notable nivel de desarrollo y eficacia. La función de las asociaciones se centra en la canalización y comercialización del producto, revisando y organizando los pedidos y distribuyendo los beneficios entre los asociados. En total existen 22 asociaciones en el litoral gallego.

La habitual afición del noroeste peninsular a no facilitar información concreta, hace difícil cuantificar la producción anual de mejillones. Sin embargo, estimaciones de la Xunta cifran la producción de 1983 en 215.000-230.000 toneladas, lo que supone unos 6.000 millones de pesetas, que, repartidos por batea, se concretarían en dos millones anuales por cada una de ellas.

En el sector mejillonero



CAMINO DE LOS MERCADOS



trabajan 7.000 personas, aproximadamente, entre propietarios y familiares, además de unas 300 en las depuradoras, 350 en los cocederos y 200 en los almacenes frigoríficos. El 21 por 100 de las horas destinadas por las industrias conserveras al tratamiento del mejillón hace pensar que 3.780 empleados, de los 18.000 totales del sector, tengan su puesto de trabajo relacionado directamente con la actividad mejillonera.

En el sector mejillonero trabajan aproximadamente 7.000 personas entre propietarios y familiares. Además están los empleados de depuradoras y cocederos



Según Felipe Porta, asesor de la Xunta y uno de los hombres que más sabe sobre el mejillón en todo el Estado, es «necesario el control de la producción. Pero lo más importante es el peso de la carne y no el número de mejillones conseguidos. Es mejor obtener menos piezas por kilo, siempre que sean mayores. Con ello se conseguiría una mejor calidad, más rentable comercialización y, además, mantener equilibrada la riqueza biológica de las rías». Actualmente, la Xunta tiene un programa de actuación mediante el cual se seguirá el crecimiento del mejillón en una de las rías, en cada polígono y batea representativa.



Vistas desde la altura de los montes vecinos, las bateas parecen una mansa flota inmóvil sobre las aguas de la ría. Bajo sus emparillados crece silenciosamente uno de los moluscos más nutritivos y baratos del mercado: el mejillón. ■

Cuando el mejillón sale rumbo al mercado, envuelto en una vistosa malla roja, le quedan de cinco a siete días de vida. Hermético como los gallegos que lo criaron

y tenaz como un sentimiento, el mejillón no abrirá las valvas hasta que esté definitivamente muerto. Y, en ese momento, ya no será apto para el consumo.



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



Según el SLMM, el nuevo convenio no podrá ser de eficacia general al carecer UGT del 60 por ciento de la representatividad del sector. Según esta última central, su aplicación se irá generalizando.

**Firmado
por UGT
y ANAVE
y rechazado
por el SLMM**



NUEVO CONVENIO PARA MARINA MERCANTE

En medio de un clima polémico, el Sindicato de Marina Mercante de UGT y la Asociación de Navieros Españoles firmaron el V Convenio general para la Marina Mercante. El SLMM se retiró de la mesa de negociaciones.

EL Sindicato de Marina Mercante de UGT y la Asociación de Navieros Españoles firmaron el V Convenio General para la Marina Mercante. El Sindicato Libre de la Marina Mercante se retiró de la mesa de negociaciones por estimar que el acuerdo constituía un paso atrás en materia de jornada laboral.

El nuevo convenio estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 1985, y afecta a un colectivo de 15.000 trabajadores, aunque, según portavoces del SLMM, no podrá ser de eficacia general en la medida en que sólo ha sido firmado por UGT, sindicato que carece del 60 por ciento de la representatividad en el sector. No obstante, fuentes de esta última central y de ANAVE esperan que la aplicación del acuerdo se vaya plasmando progresivamente hasta llegar a su total aceptación por las empresas de la Marina Mercante.

El texto del convenio contempla una subida salarial del 5,5 por ciento para este año y

una jornada semanal de 40 horas con cómputo anual. Según UGT, también abre la puerta a la creación de un cierto número de puestos de trabajo. Conforme a lo dispuesto en el acuerdo, la reducción de jornada no se logra por un descenso en las horas trabajadas por día, sino a base de aumentar los días de vacaciones, rebajando las 2.100 horas anuales contenidas en la normativa anterior hasta alcanzar las 1.826 dispuestas en la presente.

El sistema de implantación de la nueva jornada sería el siguiente: Los barcos que hasta la fecha disfrutaban de 120 días de vacaciones pasarán a tener 137, con aplicación escalonada de 10 días más en 1984 y 7 en 1985. Los buques con 103,26 días libres tendrán ahora 121, con descenso progresivo de 9, 5 y 4 días de trabajo en los años 1984, 1985 y 1986, respectivamente. Por último, las embarcaciones con 97 días de vacaciones contarán con 19 días

más, distribuidos en 8 jornadas en 1984, 6 en 1985 y 5 en 1986.

En cuanto a los periodos de embarque, que hasta 1984 eran de cinco meses, quedarán reducidos a cuatro meses para todas las navegaciones, excepto para los buques que operen en la Zona B (Atlántico Sur, Pacífico, Indico, Golfo Pérsico y Mar Rojo), en los que se establecerá también una disminución progresiva a razón de 10 días anuales hasta 1986.

El convenio incluye otras novedades, como el pago de 6.000 pesetas por la reducción de jornada llevada a cabo en 1983. La compensación por prolongación de jornada contará con 22.000 pesetas anuales más, y las dietas en territorio nacional se verán aumentadas en un 20 por ciento.

La firma de este nuevo Convenio para la Marina Mercante, pese al rechazo del SLMM, transforma el acuerdo en el nuevo marco que regulará las relaciones laborales en el sector.

Santa Eugenia de Ribeira

UNA COFRADIA QUE MIRA AL FUTURO

El patrón de la Cofradía de Pescadores de Santa Eugenia de Ribeira, Juan Pérez Martínez, tiene dedicada más de media vida al mar. Es

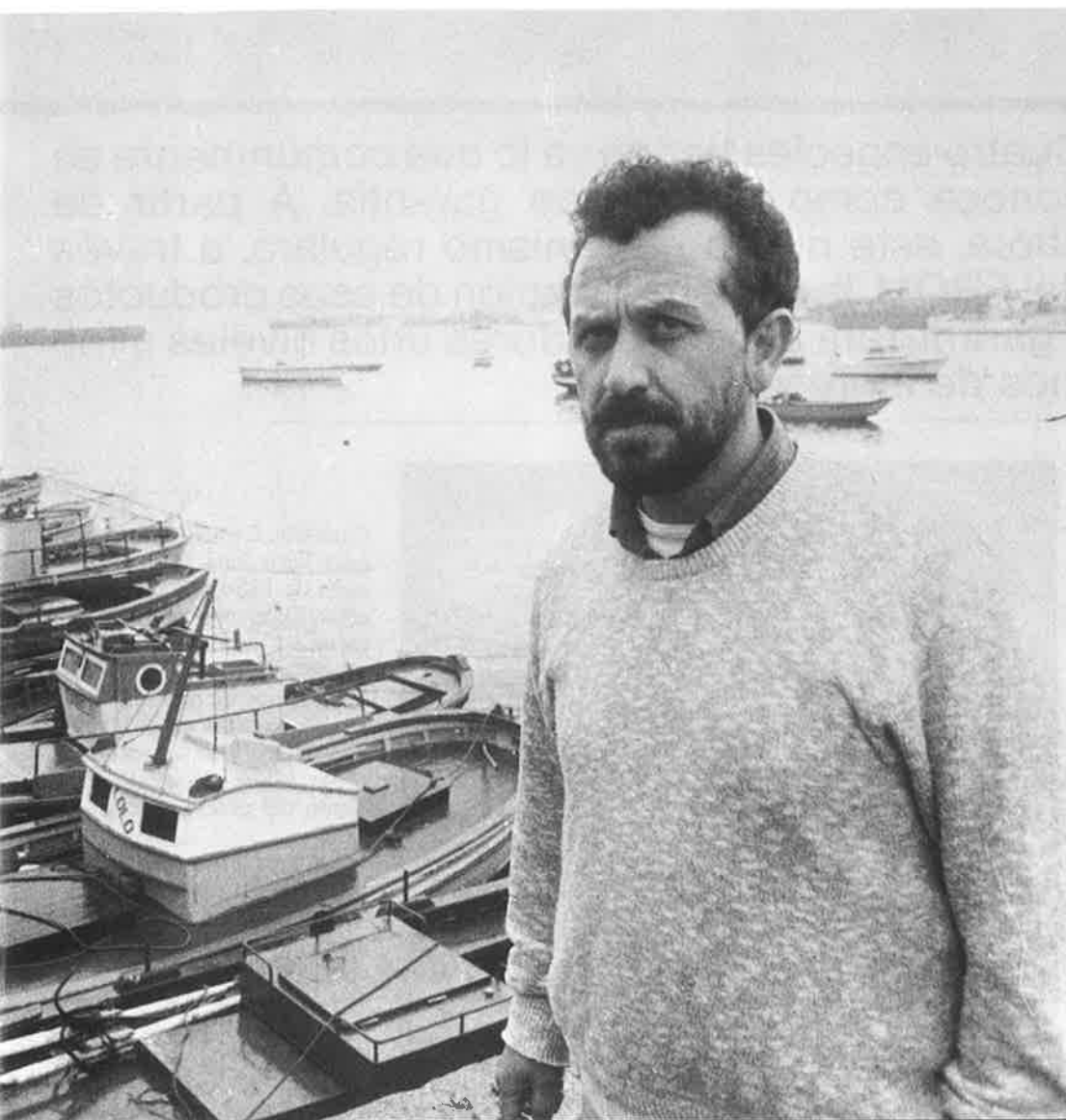
un hombre de ojos abiertos al futuro, pero no quiere que su cofradía sea un instrumento de nadie: «No somos ni patronal ni sindicato; cada cual tiene su sitio».

JUAN Pérez Martínez ofrece todavía el aspecto de un hombre joven. Sin embargo, ostenta el cargo de patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Santa Eugenia de Ribeira. Fue elegido entre los 960 pescadores y 58 armadores que componen la cofradía, en la que están integrados 37 barcos de arrastre, 39 palangres, 40 barcos pequeños y unas 400 dornas. A pesar de su juventud, disimulada por las arrugas prematuras y una espesa barba, ha dedicado más de media vida al mar. No quiere que su cofradía sea un instrumento de los armadores, ni que sea un sindicato. «Cada cual tiene su sitio, y nosotros no

somos ni lo uno ni lo otro. Las cofradías tienen que cumplir un papel importante, casi decisivo, en la pesca, pero para lograrlo tenemos que olvidarnos de muchas cosas y mirar al futuro.»

La Cofradía de Santa Eugenia de Ribeira tiene diversos servicios: el de venduría en lonja, el servicio de carnadas, el de cajas, el de petrechos para barcos y marineros, el servicio de vigilancia en las 3.586 millas de zona marisquera que tienen asignadas y el servicio administrativo. Para todos estos cometidos no hay más que 18 personas con trabajo fijo en la cofradía, que tienen que suplir con voluntad la precariedad de medios, a pesar de ser Ribeira la población gallega más importante en lo que se refiere a la flota de arrastre y de cerco. Y la más importante en palangre de toda la Co-





munidad Económica Europea. Ello sin contar la multitud de embarcaciones dedicadas a la neca, el pulpo y la faneca. En su lonja, dependiente del Ayuntamiento, se vende pescado por valor de 2.000 millones de pesetas anuales.

Sin embargo, la cofradía no recibe más ingresos que los regulados por la Ley. Cada marinero afiliado paga 100 pesetas al mes, 200 los armadores, 400 cada barco pequeño, 500 los buques de 10 toneladas, 1.200 los dedicados al palangre y 1.600 los arrastreros. El presupuesto total de la cofradía asciende a 19 millones de pesetas anuales.

A pesar de ello, la cofradía rinde amplios servicios a la población. «Tal vez —declara el patrón mayor— esta cofradía no sea demasiado representativa, ya que muchas de las que hay en Galicia son, sobre todo,

organizaciones de armadores. Pero aquí, los armadores tienen su organización específica y hemos llegado a tener conflictos porque desde mi cargo no he querido ponerme de un lado o de otro. Lo que pasa es que la legislación que regula el funcionamiento de las cofradías es anterior a la democracia y hoy no se sabe a ciencia cierta qué son estas corporaciones ni a qué sector están sirviendo.»

Juan Pérez Martínez sostiene que las funciones básicas de una cofradía son «racionalizar la explotación de caladeros y canalizar la comercialización del producto. Lo que ocurre es que los marineros están acostumbrados a estar representados en las cofradías, a las que consideran como algo muy suyo. Quizá esto tenga que ver con el hecho de que en este sector el armador acompaña a bordo

al pescador. Y responde también a razones históricas en el desarrollo del sector pesquero. Siempre ha sido así.»

Uno de los pilares sobre los que se asienta la pesca de bajura es el polémico sistema de ingresos «a la parte», mediante el cual la ganancia del marinero depende mucho del beneficio obtenido en la venta del producto. El patrón mayor opina que, aunque el sistema de «a la parte» no tiene alternativa en este momento, «los armadores y los pescadores deberían estar bien organizados para conseguir una distribución más justa». También piensa que entre las dos partes han de llegar a un acuerdo para racionalizar la producción y la comercialización. «Aquí, en Galicia —prosigue—, el que domina es el patrón, y debido a la atomización del capital y de la propia flota,

no se puede garantizar un salario mínimo.»

La prensa local ha recogido ampliamente las retenciones mostradas por las cofradías gallegas ante las medidas del FROM por las que se establecen «precios de garantía» para cuatro especies. «Las medidas del FROM están bien planteadas —estima Pérez Martínez—, lo que pasa es que se discrepa con el volumen de presupuesto dedicado a este capítulo, y esa cuestión depende de Boyer y no del FROM.»

La mayor preocupación del patrón mayor de Ribeira es la pérdida de caladeros. «Perdemos licencias en todos lados. En Marruecos hemos pasado de tener veinte a sólo dos. En Portugal, de treinta a ninguna. Estamos produciendo muy por debajo de las posibilidades de la flota y, por otro lado, como sigamos arrasando nuestra plataforma, al final no sacaremos más que arena del fondo.» Todo esto repercute dramáticamente en el paro de la localidad, cuyos treinta y cuatro mil habitantes viven prácticamente de la pesca. «El desempleo empieza a ser muy preocupante, ya que, además, se está agravando por los emigrantes que vuelven, por las nuevas incorporaciones al sector y por los que retornan del bacalao en el Gran Sol.»

Para **Jesús Pérez Martínez** no hay más que una solución: «O reconvertimos la flota, o en pocos años Galicia dejará de ser un pueblo pesquero. Y una cosa más: si todas las partes implicadas en el sector tomamos conciencia de nuestros verdaderos problemas y los afrontamos cada cual desde su responsabilidad, le aseguro que el futuro de nuestra tierra en el mar será muy importante. Más de lo que muchos creen.»

Cuatro especies tienen ya lo que comúnmente se conoce como precios de garantía. A partir de ahora, este nuevo mecanismo regulará, a través del FROM, la comercialización de esos productos y garantizará a los pescadores unos niveles mínimos de ingresos.

POR un Real Decreto aprobado recientemente, el **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación** regulaba, a través del **FROM**, la comercialización de cuatro especies pesqueras tradicionalmente consideradas como no suntuarias, y de las que depende una parte importante de los ingresos de muchos pequeños pescadores. De acuerdo con esta normativa, la Administración ha publicado ya las órdenes correspondientes por las que se fijan las condiciones concretas de actuación en cada mercado. El **FROM** intervendrá en estos mercados a través de subvenciones directas y créditos subvencionados por una cuantía a determinar en cada caso concreto, teniendo en cuenta unos mecanismos específicos establecidos para cada producto.

LA ANCHOA

Al igual que en el resto de las especies sometidas a esta regulación, las disposiciones oficiales sobre la anchoa parten de unas definiciones sobre la clasificación comercial del producto, en línea con la poli-



tica de normalización que quiere implantar la Administración. En otras palabras, se pretende crear en el sector la costumbre de presentar la mercancía con un máximo de tipificación, separándola por calidades, tamaño, frescura, etc. La Orden Ministerial citada distingue entre **clase «extra»**, **clase «A»** y **clase «B»** en lo que se

refiere a frescura. En cuanto al tamaño, sólo contempla dos tallas: **talla 1**, con menos de 40 piezas por kilo, y **talla 2**, con más de 40 y menos de 80 piezas por kilo.

Los **mercados testigo** para la formación del precio de la anchoa serán los de Adra, Algeciras, Arenys de Mar, Barbate, Barcelona, Bermeo,

Guetaria, Castellón de la Plana y Tarragona. Para la campaña de 1984, los precios de orientación serán de 150 pesetas en el Cantábrico y 97 pesetas en el resto de las costas. Los precios de retirada serán de 120 pesetas en el Cantábrico y de 77 en las restantes zonas, lo que supone el 80 por ciento del precio de orientación.

La normativa contempla, prevé igualmente, un precio tipo para cada especie, teniendo en cuenta su talla y clasificación por frescura. El precio tipo oscilará entre el 80 y el 45 por ciento del precio de retirada y será el que considere la Administración a la hora de establecer las subvenciones por retirada. Hasta el 31 de diciembre del 84, la subvención que podrán recibir las organizaciones de productores será del 85 por ciento del precio tipo, siempre que no retiren más del 5 por ciento de un producto, respecto del total comercializado por la organización. Si la cantidad de producto retirada está entre el 5 y el 10 por ciento, la subvención será del 75 por ciento del precio tipo; del 55 por ciento si se retira entre el 10 y el 15 por ciento del pescado, y del 40

ANCHOA, BACALADILLA, SARDINA Y BONITO DEL N
YA FUNCIONAN LOS
«PRECIOS DE GARANTIA»



por ciento si el total retirado está entre el 15 y el 20 por ciento.

Cuando el precio de una lonja sea inferior al de retirada, el FROM acudirá con subvenciones a determinar, en función de la cantidad retirada, tanto si el producto se destina a consumo institucional como si es reducido a harina. Además de las subvenciones, también se establecen ayudas por almacenaje de hasta el 50 por ciento de los gastos técnicos, así como el pago de hasta siete puntos de los intereses correspondientes a los préstamos pedidos por las entidades extractoras a entidades privadas de crédito.

LA SARDINA

Para la sardina se aplicarán criterios similares a los de la anchoa. Es decir, se establecerán diferentes calidades por su grado de frescura y diferentes categorías en función de su tamaño. Así, se considerarán de **talla 1** las capturas que no pasen de 10 piezas por kilo; de **talla 2**, las que se encuentren entre 10 y 16 piezas por kilo, y de **talla 3**, cuando estén entre 16 y 30 piezas. Estas condiciones serán tenidas en cuenta a la hora de fijar el precio tipo que sirve de base para el cálculo de las subvenciones por retirada del producto.

En el caso de la sardina, los mercados que servirán de base para calcular el precio testigo serán los de Santa Eugenia, Sada, Portosin, Careira, Portonovo, Vigo, Castellón, Barcelona y Tarragona. El Cantábrico y Noroeste tendrán un precio de orientación de 23 pesetas, mientras que en el resto de las zonas será de 52. Los precios máximos de retirada serán de 21 pesetas para Noroeste y Cantábrico y de 47 para el resto, lo que supone

un 90 por ciento sobre los precios de orientación.

LA BACALADILLA

Los mercados de origen para la formación de precios en el caso de la bacaladilla serán los de Avilés, Gijón, Santa Eugenia de Ribeira, Marín, Santa Pola, Tarragona, Blanes, Palamós y Rosas. El precio de orientación para la campaña 1984 se establece en 70 pesetas para todo el litoral, y el de retirada, en 56 pesetas (un 80 por ciento del primero). Según la frescura del producto, se establece la misma clasificación que para los casos anteriores, y en cuanto a tamaño, se considera de talla 1.^a cuando las piezas por kilo van de 4 a 10, de 2.^a cuando entran de 10 a 20 y de 3.^a cuando el número de piezas oscila entre 20 y 26. Las condiciones para ayudas y subvenciones son similares a las ya señaladas en el caso de la anchoa.

ATUN BLANCO O BONITO DEL NORTE

Finalmente, los mercados que se tendrán en cuenta para la formación del precio testigo del bonito del norte serán los de Bermeo, Guetaria, Ondárroa, Fuenterrabía, Motrico, Santoña, Avilés, Burela y Vigo. El precio de orientación para la campaña 84 queda fijado en 250 pesetas y el de retirada en 225. La regulación de este mercado presenta algunas diferencias con respecto a las especies anteriores, ya que las ayudas se concretan en dos aspectos. Por un lado están las subvenciones de hasta el 50 por ciento de los gastos técnicos de almacenaje, congelación o depósito. Y por otro, se establece una subvención indirecta a la financiación de la costera, con el pago de 7 puntos de los intereses de los créditos concedidos por entidades oficiales o privadas. El período mínimo de almacenamiento es de dos meses y el máximo de seis. Las liquidaciones de la Administración se harán al final de cada campaña.

Según la Federación de

Cofradías de Pescadores, la acogida que está teniendo en las lonjas españolas este nuevo sistema de precios de retirada es excelente, siendo cada día más contados los casos de caída espectacular del precio de estas especies. Los precios de garantía, indican las citadas fuentes, se van a generalizar muy pronto en todo el litoral, si bien habrá que ir resolviendo algunos problemas pendientes, como el cen-



GUIA DE PRECIOS

Precio testigo: Es el precio medio de un producto. Se obtiene de acuerdo con las cotizaciones que alcance ese producto en las lonjas elegidas para su cálculo.

Precio de retirada: Precio a partir del cual se puede retirar la mercancía del mercado con derecho a las ayudas oficiales.

Precio de orientación: Es el precio deseable del producto en el mercado.

Precio tipo: Es un porcentaje, entre el 45 y el 80 por 100 de precio de retirada, establecido en base a la calidad del producto y según el cual se calculan las subvenciones a conceder por el FROM.



sado de todas las embarcaciones que se acojan al sistema y la existencia de canales paralelos de distribución.

Por su parte, el Ministerio de Agricultura y Pesca y Alimentación está arbitrando diversas medidas conducentes a que los productores y cofradías tomen conciencia de la necesidad de mantener una colaboración estrecha con el FROM, facilitando al máximo las inspecciones y cumpliendo

todos los compromisos contraídos.

Lo que está en juego son los ingresos mínimos de los pescadores de bajura, un colectivo muy importante dentro del sector pesquero español. El objetivo está claro: impedir que el fruto del trabajo de muchos hombres y mujeres del mar quede tirado por los suelos.

Vidal MATE



MAR

HOJA DEL

“EXTRA” 1984
BALANCE
DE UN AÑO

CALENDARIO

ENERO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

- Protestas en el sector pesquero y petición al Gobierno de un plan de emergencia ante las dificultades para faenar existentes en aguas de la CEE, al retrasarse la firma del acuerdo. Amarre de la flota.

- Los armadores exigen a la Administración medidas duras contra la importación de pescado procedente de países de la Comunidad Económica Europea. Hay fuertes controles en la frontera y se pide la paralización de las compras en el exterior.

- Subida del gasóleo de 28,35 a 32,85 pesetas, con descenso en las subvenciones. La flota reanuda la protesta con amarres generalizados que al final se superan tras una entrevista de González Laxe con las Cofradías de Pescadores.

- Mauritania libera a 27 pescadores que estaban detenidos desde noviembre de 1983, acusados de faenar ilegalmente en sus aguas.

- Portugal lanza su primera advertencia contra todo optimismo sobre la posibilidad de llegar a un acuerdo. Se insinúa que los pactos deberán postergarse a la entrada de ambos países en la CEE.

- Marruecos inicia una ola de apresamientos coincidiendo con la finalización de un período de licencias.

FEBRERO

L	M	M	J	V	S	D
						5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29				

- Tras duras negociaciones, España firma el acuerdo pesquero con la CEE que comprende 106 licencias para la captura de 7.900 toneladas de merluza, 5.000 de rape y gallo y 12.260 de especies asociadas.

- Finaliza en Ottawa una ronda de conversaciones con Canadá sin acuerdo. Ambas delegaciones declaran al término de la negociación que no es descartable una solución en los próximos meses.

- Portugal rompe negociaciones con España y pide mayores compensaciones. La noticia es recibida con preocupación en medios pesqueros gallegos y onubenses. Las Cofradías de pescadores piden a la Administración que se responda a la medida.

- Por fallos en la tramitación de licencias y atrasos en el pago del canon, Marruecos inicia una ola de apresamientos que suspende a partir del día 15 cuando España abona la cantidad estipulada.

- La Comisión de Economía y Hacienda del Congreso aprueba la concesión de 22.700 millones de pesetas en créditos correspondientes al acuerdo pesquero con Marruecos, país cuyas aguas territoriales se encuentran entre las más frecuentadas por la flota española.

MARZO

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

- Representantes de la Administración mantienen conversaciones sobre pesca con el viceministro de Mauritania, Ould N'Diayane.

- El día 7, un buque de la armada francesa ametralla a los pesqueros de Ondárroa, «Burgoamendi» y «Valle de Atxondo», con un balance de nueve heridos. Los pesqueros son trasladados al puerto de L'Orient. Fechas más tarde son condenados a multas de cinco millones de pesetas.

- Como medida de protesta por la agresión francesa, se produce un amarre oficial de la flota con base en Ondárroa. En diferentes zonas del país, especialmente en Euskadi, Navarra y algunos puntos de Castilla-León, se producen numerosas agresiones contra camiones franceses con destrucción de pescado, incendio de vehículos, etc.

- En provincias del sur, especialmente en Málaga, tienen lugar protestas de los bolicheros en contra de las medidas iniciadas por la Administración sobre el control de las capturas de escasa dimensión.

- La Asociación Española de Navieros Españoles lanza un S.O.S. al Gobierno para que se proceda a una reestructuración del sector naval, cuyo volumen de deudas con el Banco de Crédito Industrial supera los 250.000 millones de pesetas.

- Representantes de las administraciones española y francesa celebran una «cumbre» en Burdeos para analizar los problemas pesqueros entre ambos países.

Sucedió en 1984

- Después de duras protestas contra la actuación de las autoridades francesas, la flota de Ondárroa se hace nuevamente a la mar. El Parlamento Europeo estudia el contencioso entre pesqueros de España y Francia y se manifiesta por el reconocimiento de los derechos históricos. El acuerdo, como se sabe, no es vinculante. Por su parte, Francia anuncia que seguirá controlando a los barcos españoles que se adentren en sus aguas francesas.

- El Frente Polisario se compromete a no atacar ni apresar barcos españoles en el banco sahariano.

- Importante redada de apresamientos en aguas portuguesas, con ametrallamiento del pesquero «San Antonio» por patrulleras del país vecino. Aumentan las tensiones en el límite de las aguas de ambos países.

- El secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, anuncia que con Portugal no habrá acuerdo pesquero hasta que se produzca el ingreso en la Comunidad Económica Europea.

- Ante los problemas, casi permanentes, entre Francia y los pesqueros de Ondárroa, las autoridades francesas solicitan ayuda a la Armada española para el control de los pesqueros vascos.

ABRIL

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

- Contencioso vasco-francés. El Tribunal de Apelación de Burdeos absuelve a 82 patronos de pesca españoles por haber faenado, en 1977, en aguas territoriales francesas. Sin embargo, 61 merluceros de Fuenterrabía

renuncian a pescar entre las 6 y las 12 millas hasta que no se resuelva el problema.

- Por cuarto año consecutivo no se llega a un acuerdo con Canadá. España rechaza las propuestas de aquel país.

- Marín, representante español ante la CEE, se opone frontalmente a una oferta comunitaria sobre pesca que marca un período de transición hasta el año 2000.

- Se firma un convenio con Angola para la pesca de marisco y atún en sus aguas jurisdiccionales.

- El Consejo de Ministros de Portugal eleva la cuantía de las posibles sanciones por infracciones pesqueras como arma para frenar a los buques españoles. Pasan a tener un techo de 13 millones de pesetas.

- La Armada francesa dispara salvas de advertencia al pesquero «Cibeles» y detiene al «Onda-Eder», de pabellón inglés aunque con base en Ondárroa.

- ANAVE propone al Banco de Crédito Industrial la constitución de un fondo de garantía destinado al saneamiento de la cartera de préstamos que se eleva a 250.000 millones de pesetas, de los que 57.000 son impagados, y unos 100.000, de difícil cobro.

MAYO

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

- Coincidiendo con el viaje de SS. MM. los Reyes a Argentina, se barajan diferentes posibilidades para llegar a un acuerdo pesquero con aquel país. Estas posibilidades se desvanecen rápidamente ante la oposición de los armadores argentinos.

- Debido a las elevadas capturas de la flota de bajura en la costera de la anchoa, los barcos deciden un nuevo amarre para no hundir más los precios.

- Nueva situación de tensión y apresamientos de barcos españoles en Francia. Como respuesta, barcos españoles cercan y entregan a patrulleras de vigilancia españolas al barco francés «Gars d'Armor», que es conducido a Pasajes acusado de faenar en aguas de nuestro país.

- El día 19 es detenido en el puerto nigeriano de Calabar el barco petrolero «Izarra», con 28 tripulantes a bordo, acusado de contrabando de petróleo.

- El 27, con los Reyes españoles como invitados al acto inaugural, se inicia en Roma la Conferencia de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros.

- En el mismo día 27 de junio, la aviación iraquí ataca en el golfo Pérsico al petrolero suizo «Tiburón», ocasionando la muerte a siete tripulantes españoles y uno alemán.

- Noruega lanza su primer aviso para ampliar sus aguas jurisdiccionales a la isla de Svalbard.

JUNIO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

CALENDARIO

- Clausura, en los primeros días del mes, de la conferencia de la FAO, donde España ha defendido y conseguido apoyo para sus posiciones sobre la necesidad de relacionar el acceso a aguas jurisdiccionales con la apertura de mercados pesqueros.

- El día 6 se produce en las costas gallegas el hundimiento del mercante «Dauka» al colisionar con el frigorífico polaco «Harmattam».

- España y Marruecos firman el protocolo para la instrumentalización de las ayudas previstas en el acuerdo pesquero.

- El buque congelador «Montrove», con 16 tripulantes a bordo, sale del puerto de Las Palmas el día 19 para efectuar una marea más en el banco sahariano. Acaba el mes sin que el buque dé señales de vida.

- Tras ser ametrallado, el «Cigala II», con 16 tripulantes, es conducido al puerto mauritano de Nuadhibou. Los marineros son acusados de faenar ilegalmente y retenidos a la espera de un pronunciamiento de las autoridades de este país.

- Se desatan las primeras protestas contra la reconversión en los grandes astilleros. Los principales focos de tensión son El Ferrol, Vigo, Gijón y Bilbao.

JULIO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

- Noruega pone veto a la flota bacaladera española que faenaba en la isla Svalbard, que debe abandonar aquellas aguas. Los armadores gallegos solicitan de la Administración la prohibición de las importaciones procedentes de este país como medida de presión.

AGOSTO

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

- Fuertes movimientos de protesta, barricadas y huelga general en Cangas de Morrazo ante la decisión de la Xunta de autorizar la instalación de 157 bateas de mejillón.

- La tripulación del «Cigala II» es juzgada y condenada a un mes de prisión en Mauritania. El Gobierno de este país pide una compensación de 200 millones de pesetas. El armador del barco se desentiende del problema haciéndose cargo de la defensa el Instituto Social de la Marina.

- Las autoridades marroquíes deciden prorrogar el uso de mallas de 500 mm. hasta el 1 de noviembre. La Administración ratifica los acuerdos con Guinea Conakry y Angola.

- El barco «María Aguado» es ametrallado el día 20 en Argel.

- Naufragio del buque «Mont-Louis» a 18 kilómetros de Ostende, con 450 Tm. de hexafluoruro de uranio.

- Al norte de El Aaiún, y con 28 tripulantes a bordo, naufraga, el día 10, el buque «Islamir III», encontrándose solamente dos supervivientes, José Martín Lozano y Pedro López Beltrán, tras permanecer varios días en el mar.

- Cuando faenaba frente a las costas de Tarfaya, el pesquero «Santa Teresa» es detenido el día 2 por una patrullera marroquí. Con dos soldados marroquíes a bordo, se encamina hacia Agadir siendo desviado por su patrón, Juan Bautista Sanz, al puerto de Arrecife, de Lanzarote. La actuación del pesquero origina una polémica en el sector y se producen amagos de conflicto diplomático. El patrón se niega a ir a Marruecos y los dos soldados regresan en un avión de las fuerzas aéreas del país vecino.

SEPTIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

- Como represalia, las autoridades marroquíes llevan a cabo una ofensiva de apresamientos.

- Ante esta situación, la flota andaluza regresa a puerto y permanece varios días amarrada hasta que se normaliza la relación con Marruecos. España abona el canon por el cuarto trimestre.

- El Gobierno da «luz verde» al establecimiento de precios mínimos de retirada para cuatro especies: sardina, anchoa, bacaladilla y bonito del norte.

- Las autoridades mauritanas liberan a parte de la tripulación del «Cigala II». Quedan retenidos el patrón de pesca, el patrón de costa y tres marineros.

- El Tribunal de Cuentas emite un informe sobre la conveniencia de modificar la estructura del Crédito Social Pesquero.

Sucedió en 1984

- Portugal procede a denunciar el acuerdo pesquero con España de cara a la adhesión a la CEE. Se producen diferentes interpretaciones sobre el alcance del acuerdo de 1969 que regulaba la franja marítima entre las 6 y las 12 millas, y del firmado en 1978 sobre las aguas situadas entre las 12 y las 200 millas. En medios pesqueros se amenaza con invadir las aguas portuguesas.
- Es ratificado el acuerdo con Guinea Conakry.
- El día 19 es ametrallado y hundido por la Armada irlandesa el pesquero «Sonia».
- El día 28, el «Hermosa Primavera» es ametrallado también por una patrullera de la Armada española a 7,5 millas del Machichaco por faenar en zona prohibida y no obedecer órdenes.
- Conflicto en la flota de cerco y arrastre en Cataluña, ante la presencia de pesqueros vascos.
- El barco «Marisco Moguer XXI» se fuga del puerto portugués de Faro, donde se encontraba retenido y multado con 8 millones de pesetas.
- Alarma entre armadores y cofradías ante la posible desaparición del Crédito Social Pesquero. La Administración aclara que la reforma del CSP responde a la necesidad de hacerlo más ágil y eficaz, disipándose los temores.
- Importantes movilizaciones contra la reconversión naval. Muere un joven estudiante en Gijón por disparos de un joyero, cuyo automóvil estaba siendo utilizado como barricada.

OCTUBRE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

- Administración, INI y UGT firman el acuerdo para la reconversión de grandes astilleros: no habrá cierres hasta 1987. Principalmente en el País Vasco, Galicia, Asturias y Cantabria se llevan a cabo grandes movilizaciones contra la reconversión organizadas por CC.OO. y la Intersindical Gallega. Jornadas de enfrentamientos y barricadas en Vizcaya, con muerte de un trabajador por infarto.
- Miguel Oliver y Luis Casanova viajan a Mauritania para reanudar conversaciones sobre el acuerdo pesquero.
- Portugal dice lo que podría ser el no definitivo a un acuerdo bilateral para 1985.
- Un programa radiofónico lanza el rumor sobre el avistamiento de Montrove en costas marroquíes con tripulación armada a bordo, presuntamente del Frente Polisario. La Administración española y la de Rabat desmienten esta información.
- El día 28, coincidiendo con la fiesta nacional de aquel país, Mauritania libera a los cinco tripulantes del «Cigala II» que aún quedaban prisioneros.
- En la misma fecha, Nigeria libera también a toda la tripulación del petrolero «Izarra», a excepción de su capitán, que permanece a la espera de sentencia.
- El Parlamento gallego aprueba su Ley de Pesca.

NOVIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

- España y la Comunidad Económica Europea deciden prorrogar durante todo 1985 el acuerdo pesquero que estuvo en vigor durante 1984. Dicho acuerdo comprende 106 licencias para buques españoles y un cupo de 7.200 toneladas de merluza, además de otras especies.
- El día 10, los medios informativos transmiten la noticia de que el capitán del barco «Izarra», José Luis Peciña, ha sido condenado a muerte por el tribunal que le juzgó en Port Harcourt. En todo el país se produce una oleada de solidaridad con el capitán y las autoridades españolas inician gestiones al máximo nivel para obtener la conmutación de la pena.
- Golpe de estado en Mauritania y constitución de un nuevo Comité Militar de Salvación Nacional, encabezado por el coronel Mauya Sidi Ahmed Taya. Miguel Oliver, secretario general de Pesca, declara que la inestabilidad en este país puede poner en peligro las negociaciones en marcha para obtener un acuerdo pesquero. Últimas noticias informan de que la flota española en el banco mauritano faena con normalidad.
- El día 14 llegan a Madrid, procedentes de Lagos, los 26 marineros españoles del «Izarra» retenidos durante seis meses por el Gobierno de Nigeria. Prosiguen las gestiones para obtener el indulto de José Luis Peciña.

DICIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

TAN LEJOS,

MAR, PRENSA, SOCIEDAD

La sociedad y el colectivo marítimo no terminan de encontrarse. Pese a que 1984 ha sido un año pródigo en noticias del mar, la mayoría de ellas han terminado por reflejar un sector crispado, agobiado por los apresamientos, dolorido por los naufragios y atemorizado por los ametrallamientos. Ciertamente, el mar es eso, y muchas cosas más. HOJA DEL MAR reunió a un representativo grupo de periodistas especializados para conocer su opinión al respecto.



TAN cerca y, a la vez, tan aparentemente lejanos. Diríase que la mar y la sociedad española no aciertan a darse la mano. Ambas se necesitan. Ambas forman parte de una realidad y un proyecto común. Y, sin embargo, hay ocasiones en las que el colectivo marítimo tiene la sensación de estar viviendo en la periferia de su propia socie-

dad. Y hay ocasiones, también, en las que la sociedad sólo conoce de la mar los apresamientos, los naufragios, las tragedias que llenan de ira y dolor las costas españolas. Pero el mar, como el resto de la sociedad, es mucho más que eso. Es un colectivo vivo, lleno de intereses distintos, profundamente enraizado en la vida

del país, que lucha por sobrevivir y progresar al igual que él todos los sectores que integran la economía nacional.

Pablo Conejo, jefe del Gabinete de Prensa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha diagnosticado la enfermedad con toda precisión: «El mar lucha por defenderse, por sobrevivir y por modernizarse.

TAN CERCA



Pero los medios de comunicación sólo hablan de los incidentes que, al fin y al cabo, constituyen la noticia.» Y es cierto, el periodista tiene que ceñirse a la actualidad y al ámbito afectado por la información. De esta manera, los medios informativos más influyentes centran su atención en el caso «Izarra», en la desapa-

ALGO EN COMUN

Todos los presentes coincidieron en una cosa: es necesario desterrar la imagen del mundo marítimo que lo refleja como un colectivo aislado, enfrentado a Europa y atacado por otros países.

rición del «Montrove», en la desgarradora tragedia del «Islam III». Pero, hay que decirlo una vez más, esas sólo son las noticias más espectaculares, más llenas de dramatismo. Noticias que, por una parte, descubren realidades como la falta de seguridad, la existencia de armadores irresponsables, el mantenimiento de algunas

estructuras medievales... Pero, por otra parte, esas mismas noticias ocultan la verdadera faz de uno de los sectores que más deprime, y más consecuentemente, se está adaptando a las realidades actuales.

Los medios de información vinculados a poblaciones costeras constituyen un suministro inagotable de pequeñas informaciones que, en su conjunto, perfilan los verdaderos entornos de la actividad marítima. Mientras tanto, los grandes medios de comunicación con alcance nacional sólo pueden ofrecer las noticias que, por su carga dramática, o su espectacularidad, consigan interesar a un ámbito de audiencia habitualmente desvinculado de los avatares del mar.

Constantino Méndez, director general del ISM, resumió el conflicto al decir que: «Tanto en la sociedad como en las gentes del mar existe una voluntad de asumir el hecho marítimo en toda su amplitud. La sociedad mantiene un divorcio con el mar. Y la unión entre ambas, necesaria y deseable, comienza por nuestra propia capacidad de comunicación.»

Sin embargo, esa capacidad de comunicación se abre en dos áreas, como precisaron José Antonio Nevado, jefe de Prensa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el propio Pablo Conejo: «Existe la información que genera el mar para el propio sector y la que viene del sector para toda la sociedad. El colectivo marítimo está habitualmente bien informado de aquellas cuestiones que afectan a su parcela. Pero, tanto esos col-



"HAY QUE ASUMIR EL HECHO MARITIMO"

tivos como el resto del país carecen de una visión global, más integradora de la actividad en su conjunto.»

En esa materia resulta especialmente significativa la experiencia de Jesús Ferreiro en su popular espacio radiofónico «Onda Pesquera», de la Cadena SER. «Nosotros comenzamos emitiendo información de la tierra hacia los hombres del mar. Con el paso del tiempo, el proceso se ha invertido. Ahora, son los hombres del mar los que nos informan a los que estamos en tierra. Toda la credibilidad del programa se basa, precisamente, en que las fuentes informativas son los propios pescadores. Y también a que el programa no sirve más que

a sus intereses. Ferreiro, un hombre polémico, no ahorra críticas a la Administración, a la que acusa de obstruir la información y de ser incapaz de transformar la situación de los pescadores.»

De estas críticas se hizo eco Alfredo Aza, de la Agencia EFE, aunque con ciertas matizaciones: «La situación ha mejorado notablemente, pero es preocupante ver cómo nos acostumbramos a no considerar noticias los ametrallamientos, los apresamientos, ya que se producen todos los días. Sin embargo, se publican noticias positivas en el sector, que se están canalizando mejor que antes hacia la opinión pública.»

Una postura más intermedia es la de Carlos Castro

Constantino Méndez resumió el conflicto al decir que: «Tanto en la sociedad como en las gentes del mar existe una voluntad de asumir el hecho marítimo en toda su amplitud. La sociedad mantiene un cierto divorcio con el mar. Y la unión entre ambos, tan necesaria como deseable, comienza por nuestra propia capacidad de comunicación.»

Quiñonero, de «Cinco Días»: «No se ha conseguido avanzar demasiado ni en la información ni en la propia transformación del sector, pero, por primera vez, están al frente de la Administración pesquera personas que saben de pesca. Y eso se va notando.»

Una preocupación común es la imagen que el mundo de la pesca todavía transmite en la opinión pública. En palabras de José Nevado: «Tiene que desaparecer la imagen de marginación, de pobreza, de la España aislada y atacada por el resto de Europa, que no es más que una forma de chauvinismo y paternalismo.»

Otra preocupación común de Administración y medios



informativos es el verdadero usuario de los canales de comunicación. Tradicionalmente han sido los armadores quienes generaban parte importante de la información y, a la vez, se beneficiaban de su repercusión en la clase política y la opinión pública. Joaquín Vidal, jefe del Gabinete de Prensa del ISM —y durante muchos años director de HOJA DEL MAR— recuerda los tiempos en que «lo más avanzado que se podía, en una publicación como la del ISM, era informar de sus derechos a los pescadores, para evitar que, aprovechando el bajísimo nivel de información existente, los armadores les despojaran de esos derechos.»



José Nevado



Pablo Conejo



Alfredo Aza



Carlos Castro

Los periodistas de la Administración lamentan que la información del sector no refleje su realidad con amplitud. Y los periodistas de los medios de comunicación insisten en que sólo recogen hechos concretos. Protagonista indiscutible, la radio, representada por Jesús Ferreiro, de "Onda Pesquera", que arremete contra todo y contra todos. Ferreiro critica a la Administración por su incapacidad para comunicarse, y a otros medios por servir a los armadores.



Jesús Ferreiro

En este contexto no resulta fácil establecer un balance co mún de lo que ha significado 1984 en las relaciones Mar, Prensa y Sociedad. Para Ferreiro, el creciente éxito de su programa indica la capacidad comunicadora de los pescadores y la correspondiente incapacidad de la Administración para informar. José Nevado y Pablo Conejo, en cambio, creen que tanto la Administración como los medios informativos han tenido fallos a la hora de transmitir un mensaje global sobre un año que, en líneas generales, consideran positivo para la actividad marítima. Y resaltan que esos fallos se han producido, precisamente, en un momento de muy buenas relaciones entre el «lobby» pesquero y la Administración.

Alfredo Aza y Carlos Castro vuelven a ocupar una posición intermedia. «Las noticias que se publican corresponden a los hechos que suceden. Nadie inventa nada; lo que sucede es que ni el sector ni la Administración producen una información global. Es natural que los medios de alcance nacional ofrezcan una información crispada —naufragios e incidentes— porque son los hechos noticiables para todo el país. Como también es natural que los medios de la costa publiquen noticias fragmentadas que afectan sólo a partes reducidas del colectivo.»

Fruto de su larga experiencia en la información sobre el mar, Joaquín Vidal se inclinó por «una paciencia franciscana a la hora de trabajar los temas, para irlos dominando. Es muy difícil editorializar sobre el mar desde Madrid, dado el desconocimiento que existe sobre el sector. Quizá sea ésa la labor más importante que puedan hacer los gabinetes de prensa.»

O. V. S.



SI ser portavoz de un ministerio es una labor ingrata, convertirse, de la noche a la mañana, en portavoz de todo un Gobierno debe ser un ejemplo paradigmático de voluntad política e informativa. Este es el caso de **Eduardo Sotillos**, un periodista que ha logrado el difícil récord de permanecer dos años al frente de la información gubernamental.

Después de esos dos ásperos años, **Sotillos** reconoce sentir la nostalgia de aquellos tiempos en los que buscaba una exclusiva. Ahora, que tiene todas las exclusivas que un periodista pudiera desear,

debe permanecer callado muchas veces. Cuando se le recuerda la malévola frase «*la misión de un portavoz es mentir y desmentir*», **Eduardo Sotillos** niega rotundamente que la mentira sea una herramienta necesaria de su trabajo.

—Es absurdo. Un portavoz no debe mentir. En primer lugar, por una cuestión de ética. Y en segundo lugar, porque las mentiras se descubren siempre. A veces hay que callar, pero nunca mentir.

En cuanto a lo de desmentir, **Sotillos** también se muestra reacio

EDUARDO SOTILLOS, PORTAVOZ DEL GOBIERNO

«LA INFORMACION ES PATRIMONIO DE TODOS»



—Si tuviéramos que desmentir todas las noticias incorrectas, la información sería un caos. La gente no quiere darse cuenta de que la misión de un portavoz de Gobierno es tan sencilla, que parece de Perogrullo; consiste, simplemente, en informar en nombre del Gobierno.

Las dos noticias que más indignaron al portavoz fueron las que hacían referencia al espionaje sobre determinados políticos por parte del CESID y la que acusaba a Alfonso Guerra de estar implicado en escuchas telefónicas ilegales.

—Eran dos noticias que rayaban en lo delirante. En cualquier país del mundo, la verosimilitud de esas informaciones habrían provocado una gravísima crisis de Gobierno. Ahí está el caso de Nixon. Un diario investigó y demostró el asunto *Watergate* y el propio Presidente de Estados Unidos tuvo que dimitir. Aquí, en cambio, un medio de comunicación lanza una información de esa gravedad y no pasa nada. No siguen investigando hasta dar con la verdad del asunto. El Gobierno ha querido llegar siempre hasta el final de esas investigaciones, pero algunos periodistas se limitan a lanzar el tema y olvidarlo tranquilamente, desentendiéndose de él. Es propósito del Gobierno llegar hasta el final de cualquier asunto que ponga en entredicho las instituciones.

Sotillos coincide con los miembros del Gabinete en que la peor noticia, la que deja sin capacidad de respuesta inmediata, es la que se refiere a atentados o catástrofes.

—Este año ha sido, desgraciadamente, pródigo en noticias trágicas referentes al mar. ¿No se reciben, a veces, como si el mar fuera un sector aparte del país?

—Creo que no. La tragedia del «Islammar III», en julio, se vivió con un gran dramatismo. Y en el caso del

«Montrove» hemos pasado días de gran incertidumbre, pasando de la esperanza al pesimismo... Es una simple anécdota, pero recuerdo una noche que estuvimos aquí despiertos hasta la madrugada a la espera de confirmar una información sobre el «Montrove» que, lamentablemente, no era cierta. Vosotros sabéis que el Presidente ha seguido muy de cerca los temas del mar.

—Sin embargo, ¿no existe un cierto fatalismo en lo que concierne al mar? Sólo en caso de tragedias aparece el sector en los medios de información.

—Lo que existe es una sensibilidad distinta. En las

«Si tuviéramos que desmentir todo lo que se dice, la información sería un caos. La misión de un portavoz de gobierno es tan sencilla que parece de Perogrullo; consiste, simplemente, en informar en nombre del Gobierno.»

carreteras mueren decenas de personas sin que la opinión pública llegue a concienciarse de la gravedad del tema. En cambio, cuando se produce una catástrofe aérea o un naufragio, todos nos sentimos muy impresionados. El mar tiene una carga de dramatismo muy importante, y cualquier siniestro nos causa una impresión mucho más viva. Y en cuanto a la siniestralidad, creo que ya se ha dicho, la seguridad es un problema de todos. Es problema de la Administración, de los empresarios, de los profesionales y de los usuarios. No basta con legislar y sancionar, también hace falta concienciar. De todas formas, el Gobierno tiene la intención de adecuar la legis-

lación a las nuevas necesidades de seguridad de una sociedad tecnológicamente mucho más avanzada.

—¿Ha medido el Gobierno la influencia que tiene en el sector la actual dispersión de competencias administrativas?

—Sí, y la prueba es que ya se ha constituido, en el Ministerio de la Presidencia, una comisión sobre actividades marítimas, en la que participan Departamentos como Interior, Exteriores, Obras Públicas, Hacienda, Trabajo y Seguridad Social, Transportes, Educación, Agricultura, Defensa y Administración Territorial. Hay que encontrar un interlocutor válido para los temas relacionados con el mar.

Sotillos estima que la reordenación del sector es necesaria. «Hay que renovar la flota y adaptarla a las nuevas realidades internacionales.»

—Es necesario irse acostumbrando a muchas cosas. Por ejemplo, a desdramatizar las sanciones administrativas de otros países, que son algo habitual. Ya no existe el concepto de aguas libres. Los Estados protegen sus riquezas del mar. Es como si a un campesino de Badajoz se le ocurriera irse al Alentejo a recoger la cosecha de los portugueses. Para pescar en caladeros de otros países es necesario haber llegado a un acuerdo con ellos. Y es necesario también reconvertir nuestra flota para llegar de una forma eficaz a otros caladeros, más lejanos de los que hemos utilizado tradicionalmente. Ahí están las medidas del Gobierno en ese sentido: una política crediticia orientada a mejorar la operatividad y la seguridad de la flota.

—Hablando de Portugal, la inexistencia de un acuerdo pesquero con este país ha puesto en una difícil situación a un sector importante de la pesca de bajura española. ¿Qué perspecti-





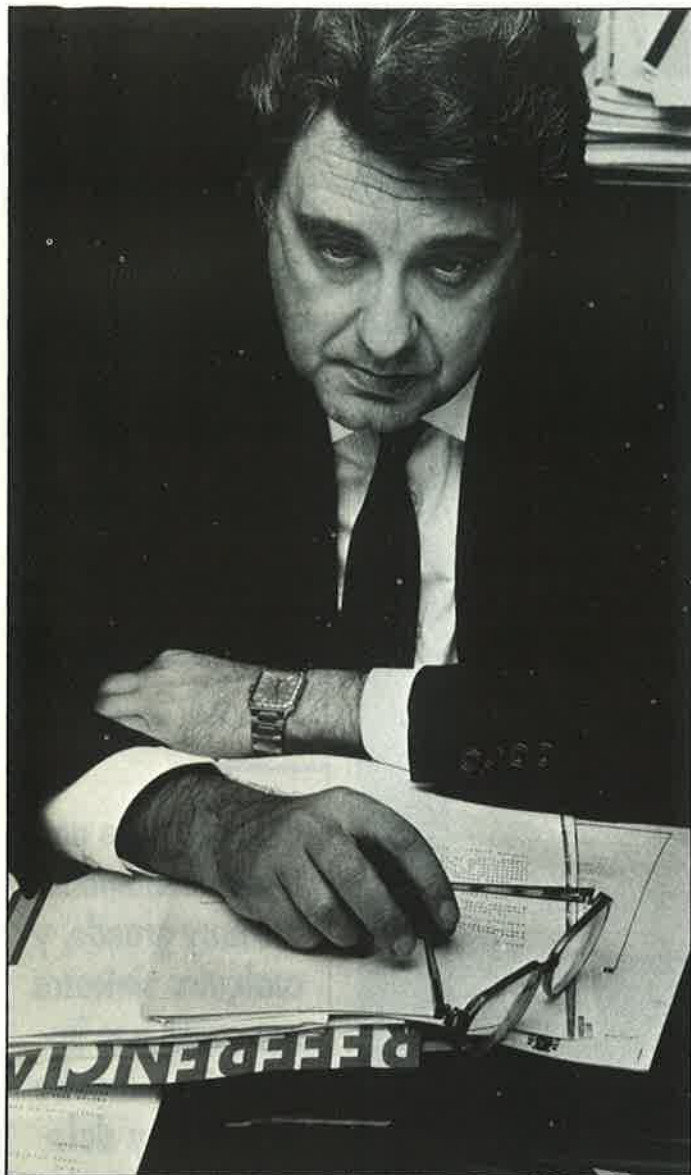
vas de solución ve el Gobierno?

—La solución de nuestras relaciones pesqueras con Portugal pasa por la negociación de nuestra entrada en el Mercado Común. De todas formas, tampoco conviene magnificar el tema de la Comunidad Económica Europea en relación con la pesca. En la actualidad, de esa zona sólo proviene el diez por ciento de nuestras capturas. Más importante es proteger y revitalizar nuestra propia plataforma, impulsar las grandes posibilidades de nuestros cultivos marinos y evitar que prosiga el proceso de degradación del Mediterráneo.

—¿Cree, entonces, que pese a las difíciles situaciones vividas, el balance de 1984 ha sido positivo?

«El mar tiene una carga de dramatismo muy grande, y cualquier siniestro nos causa una impresión mucho más viva y dolorosa»

—En lo que se refiere al futuro, sí. Ha sido un año positivo. La política del Gobierno se ha orientado hacia el futuro, y el sector ha respondido positivamente. Ahí están las nuevas medidas económicas para la reconversión de la flota y la legislación sobre cultivos marinos. Se ha avanzado mucho en temas como el de la comercialización, con las campañas del FROM y los nuevos precios de garantía para algunas especies. Se han logrado acuerdos pesqueros con algunos países que no eran habituales para nuestros barcos. Se han mantenido otros, como el de Marruecos, que,



pese a ser caro, ha demostrado ser muy útil. Existe una conciencia generalizada de que es necesario dinamizar toda la estructura de producción y comercialización.

—¿Y para 1985?

—Para 1985, la preocupación del Gobierno, en todos los aspectos, es el paro. Durante estos dos años, el Gabinete ha establecido las condiciones necesarias para el relanzamiento de la inversión y la generación de empleo. Ahora es cuando tenemos que comenzar a ver los resultados.

—Sin embargo, resulta difícil de entender que en sectores como el naval se comience por destruir empleo.

—Lo que ocurre es que no hemos sido capaces de expli-

car bien el verdadero alcance de la reconversión naval, o no hemos encontrado los canales que hagan llegar el mensaje sin interferencias. El sector naval es un sector en crisis por falta de demanda. Muchos países han sido ya conscientes de que lo único que pueden hacer es construir sus propios barcos para satisfacer el mercado interior. En nuestro caso, el sector naval supone una carga de cien mil millones de pesetas para el Estado, que es el total de las pérdidas producidas por el mantenimiento de la actual situación. Con esos cien mil millones de pesetas, el Estado podría generar cincuenta mil nuevos puestos de trabajo. Pero ese dinero, aplicado a la subvención de pérdidas, no genera empleo. En

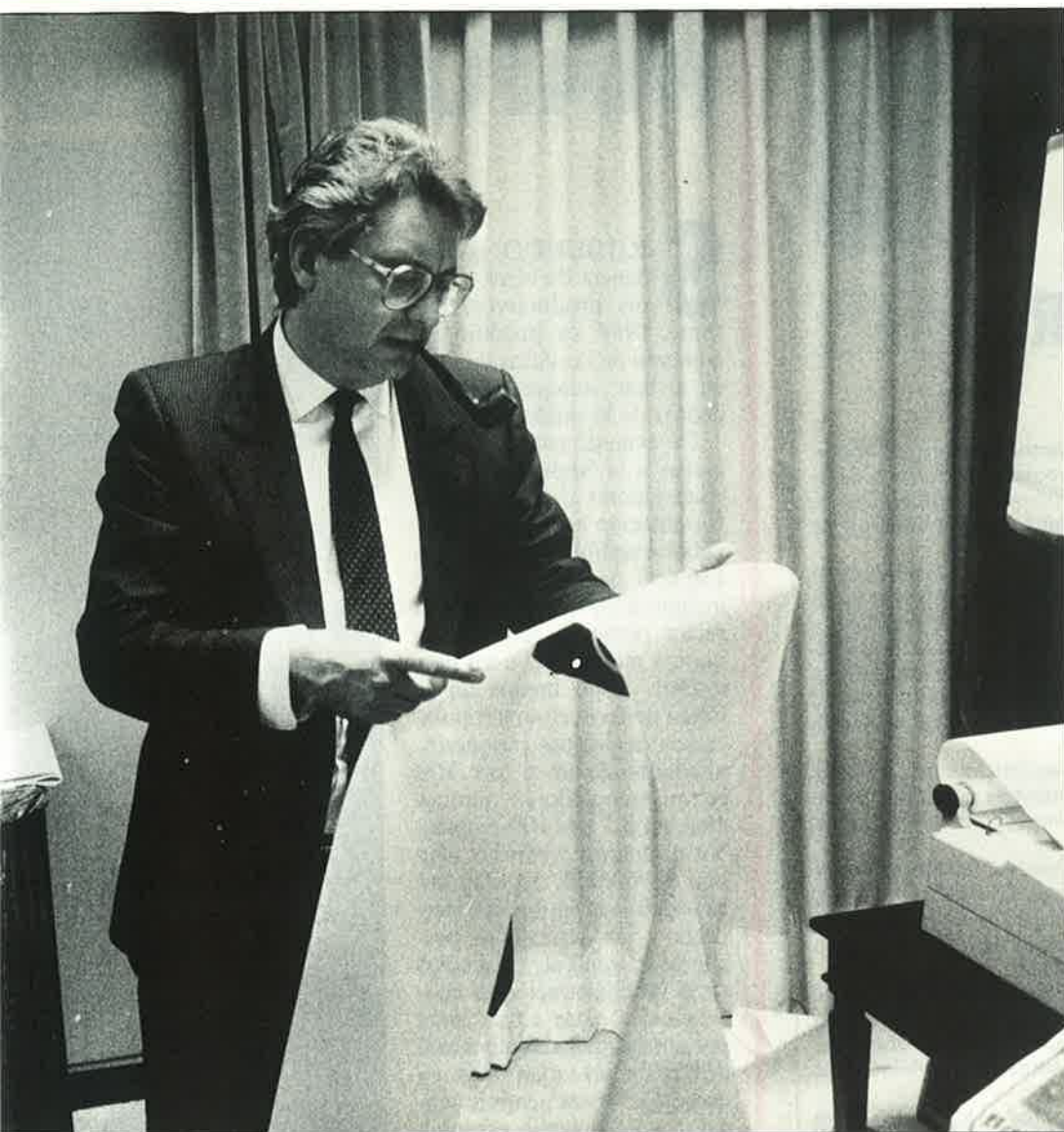
este momento hay un barco en unos astilleros españoles cuya construcción ha supuesto 4.500 millones de pesetas. Para terminarlo hará falta una inversión total de más de 8.000 millones. Y para venderlo, si se vende, no se podrá cobrar por el buque más de 4.000 millones. Una economía así sólo conduce a la ruina.

DERECHOS ASEGURADOS

—Pero, los culpables de esa situación no son los trabajadores del sector naval.

—En efecto; por eso mismo la reconversión ha tenido en cuenta los problemas sociales y laborales de los trabajadores. Los trabajadores tienen unos derechos laborales irre-

nunciabiles y, naturalmente, el derecho a mantener a sus familias. Lo cierto es que un trabajador afectado por la reconversión tiene asegurado cobrar durante tres años el 80 por ciento de sus ingresos, además de las subidas que establezcan los convenios. Y, además, recibe una indemnización que puede incorporar un fondo de promoción de empleo, con lo que se están nutriendo las ZUR, Zonas de Urgente Reindustrialización. Por lo tanto, las condiciones en las que se encuentra un trabajador que deja su empleo afectado por un plan de reconversión naval son de verdad mucho mejores, infinitamente mejores, que las que, lamentablemente, tiene que soportar otro parado de un sector distinto.



Crisis naval

«QUIZA NO
HAYAMOS SIDO
CAPACES DE
EXPLICAR BIEN EL
VERDADERO
ALCANCE DE LA
RECONVERSION
NAVAL»

—¿Piensa el Gobierno que las ZUR son una solución, aunque sea a medio plazo, de los problemas del monocultivo industrial en algunas zonas del Estado?

—Bueno, las ZUR suponen un paso adelante en la política industrial del Gobierno. Desde luego, el aspecto negativo de la lucha contra la crisis es que había zonas en las que existía un monopolio de la actividad industrial. Si el sector entraba en crisis, se corría el riesgo de que esa crisis provocara una verdadera hecatombe en el empleo. Lo que se pretende es diversificar, dar oportunidades para que haya más empresas de distintos tipos, evitando el monocultivo industrial, y así se haga más sólido el entramado económico de la zona.

En las áreas más afectadas por la reconversión se van a crear, o esa es la perspectiva del Gobierno, 33.000 empleos alternativos. Hay que fijarse en Sagunto, una de las zonas más duras de la reconversión de la siderurgia integral. En estos momentos ya están adjudicadas subvenciones y créditos a empresas para generar el doble de puestos de trabajo que los que desaparecieron con el cierre de la siderurgia. El plazo previsto para el funcionamiento de las ZUR es, precisamente, de tres años.

LAS COSAS HAN CAMBIADO

En todo el tiempo que ha durado la entrevista, el teléfono no ha dejado de sonar, ni el teletipo, situado a un metro escaso de la nariz del Portavoz, ha parado un momento de transmitir información. «La verdad es que hecho de menos la redacción de un periódico, pero esta situación también tiene su encanto. En realidad, es ahora cuando estás muy cerca de la información. Lo que pasa es que han cambiado muchas cosas. A mí se me ha criticado mucho, pero es que algunos periodistas, algunos santones del periodismo, echan en falta la vieja Secretaría de Estado para la Información, o, incluso, el Ministerio de Información y Turismo. La verdad es que la prensa española tiene un elevado nivel de responsabilidad y, precisamente por eso, las excepciones resultan muy espectaculares.»

En la despedida ya, Sotillos afirma no haber perdido amigos en estos años: «¡Qué va! Los amigos no se pierden porque son muy pocos, pero para siempre. He ganado amistades, sobre todo entre los periodistas "de a pie" porque, mira..., la exclusiva no es para los amiguetes, la exclusiva es para el que se la trabaja. La información nacional es una riqueza común, y no un monopolio para los enchufados.»

J. M. S.

MUCHOS PROBLEMAS POR RESOLVER



Por Luis M.ª Tellache, secretario de Pesca de UGT

EL año 84 ha supuesto para el sector pesquero un importante empuje a nivel legislativo encaminado a la ordenación del sector. Sin embargo, este mismo esfuerzo no se ha visto reflejado en la mejora de las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del mar.

Tenemos que cerrar el año, una vez más, conscientes de que queda mucho camino por recorrer en el propósito por el que UGT se ha comprometido a luchar, que es asegurar a los pescadores los mismos derechos que al resto de los trabajadores. En este sentido sí quiero señalar el importante avance que supone para los pescadores la obligatoriedad del descanso semanal recientemente reconocido y del que hasta ahora no disfrutaban.

Pero, con ser importante este reconocimiento, no cabe duda de que quedan muchos problemas a resolver y que nos planteamos como objetivos imprescindibles a cumplir en el próximo año.

Aquí cabe hablar de terminar con las discriminaciones que se dan dentro del propio sector. En este sentido hay que incidir de nuevo en la necesidad de extender el seguro de desempleo también para los pescadores que trabajan en barcos de tonelaje menor de las 20 Tm.

Igualmente se requiere de la regulación del salario, de manera que las cotizaciones a la Seguridad Social se hagan no sobre el mínimo, sino sobre lo que realmente se percibe, evitando de esta manera los problemas en las jubilaciones que son insuficientes.

Quiero también mostrarme optimista en lo que se refiere a mejorar las condiciones de trabajo en las repercusiones que nuestra entrada en el Mercado Común va a tener. Adecuar nuestra legislación a la de la Comunidad Europea, poniendo además en práctica los acuerdos de la OIT, va a suponer la regulación en mejores condiciones de temas como horario laboral, vacaciones y descansos y seguridad e higiene en el trabajo.

A otro nivel se van a plantear, sin embargo, problemas a los que desde ahora mismo tenemos que dar una solución. Así, la reducción de nuestro esfuerzo pesquero en Marruecos puede suponer el paro de una parte importante de nuestra flota en la zona sur. Los convenios internacionales con los países en los que tradicionalmente España llega a acuerdos se deben solucionar por parte de la Administración con la búsqueda de nuevos caladeros. Pero, sin duda, mientras no se cristalizan nuevos acuerdos hay que buscar alternativas para los trabajadores que queden en paro. UGT está ya en este momento negociando con el Ministerio de Trabajo y con el Ministerio de Agricultura la posibilidad de prever jubilaciones anticipadas y asegurar un desempleo digno, como de hecho se está haciendo en sectores en reconversión.

En definitiva, quiero insistir en la necesidad de que el año 85 debe ser más fructífero en el logro de soluciones a los problemas de la parte social. Sería una vergüenza que se repitieran problemas como el de los pescadores de las barcas de cerco de Barcelona, donde se han dado situaciones de verdadera miseria. UGT luchará para que no sea así.

MAYOR PARO

SIGUIENDO la tendencia de otros sectores productivos, durante 1984 se produjo un aumento de las cifras de paro en el mar, aunque muy por debajo de la media nacional.

De acuerdo con las cotizaciones a la Seguridad Social (trabajadores dados de alta), la población activa en la actividad marítima ascendería a 136.658 personas, cifra que incluye a los trabajadores del sector pesquero, a los de la marina mercante y a los portuarios. Algo menos de la mitad pertenecerían a tripulaciones de buques pesqueros, alrededor de un 4 por 100 serían trabajadores autónomos, un 8,5 por 100 empleados portuarios y el resto, algo más de 60.000, estarían encuadrados en la marina mercante y las actividades pesqueras en general. En medios de la Administración se considera que estas cifras están por encima del colectivo real de trabajadores marítimos, ya que éstos se encuentran acogidos a un régimen especial, como el agrario, donde se refugian muchas personas, debido a que las cotizaciones son más bajas.

LAS CIFRAS DEL PARO

En cuanto al paro en el sector, y siempre de acuerdo con las cifras de alta en la Seguridad Social, el 31 de diciembre de 1982 había en el mar 9.404 desempleados, aproximadamente un 6,79 por 100. Un año más tarde, al cierre de 1983, el paro se elevaba ya a 13.288 personas (6.212 de las cuales correspondían a la marina mercante y 7.076 al sector pesquero), cantidad que representaba el 9,59 por 100 de la población activa, y a la que había que sumar otros

2.943 trabajadores en regulación de empleo.

En 1984, según datos correspondientes a los diez primeros meses del año, y sin computar la situación existente en algunos puertos importantes como Ondárroa o la provincia de Cádiz, el número de parados se eleva a 15.370, lo que significa el 11,25 por 100 de la población activa señalada. Hay que reseñar, sin embargo, que la estimación de 136.658 trabajadores en el sector pesquero se queda muy por



MAYORES PRESTACIONES



encima de la que habitualmente maneja el Instituto Nacional de Estadística, cifrada en unos 100.000 trabajadores. Por otro lado, hay que tener en cuenta la incidencia, en el número de parados registrados, de algunos factores, como la reconversión —en ocasiones, salvaje— de la flota mercante y las dificultades para conseguir acuerdos pesqueros en numerosos caladeros.

AUMENTA LA TASA DE COBERTURA

Frente a esta situación de paro en aumento, la tasa de cobertura para los trabajadores desempleados se ha mantenido en unos niveles muy por encima de los existentes en otros sectores productivos. Los porcentajes de trabajadores parados con cobertura durante los seis primeros meses de 1984 fueron los siguientes: enero, 65,83 por 100; febrero, 73,53; marzo, 65,33; abril, 56,39; mayo, 59,69, y junio, 60,64.

Asimismo, el número de trabajadores acogidos al desempleo se ha incrementado en los últimos meses, aunque todavía no se dispone de cifras cerradas de 1984. En este incremento ha tenido influencia decisiva la normativa publicada el pasado mes de agosto, por la que se aumentaba el desempleo de 18 a 24 meses y el subsidio de 9 a 18 meses.

Mientras que en 1983 la media de trabajadores acogidos al desempleo fue de 8.132 personas, en el primer semestre del presente año ésta se ha visto elevada a 10.144 y se estima que en el conjunto del año podrá llegar a más de 12.000.

V. M.

EMPLEO EN EL MAR (*)

Subsector	N.º de cotizantes a la S. S.
Barcos entre 50 y 150 TRB	20.200
Barcos entre 10 y 50 TRB	20.141
Barcos menores de 10 TRB	18.676
Trabajadores autónomos	8.041
Marina mercante y actividad pesquera general	60.408
TOTAL	136.658

(*) Fuente: Instituto Social de la Marina.

El FROM ante el futuro

ACTUALMENTE, el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) tiene ante sí el reto que supone la implantación de los reglamentos para los mercados pesqueros que exige la integración de España en la C.E.E. en un futuro próximo. Por ello, nos encontramos ante un área de planificación de especiales características: no existe precedente alguno en España de reglamentación de los mercados pesqueros. Este es un hecho derivado en gran parte de la tradicional independencia del sector pesquero en todos sus aspectos: extractivo, transformador y comercial.

Los hechos recientes acaecidos en la década de los 70 han supuesto el inicio de un intervencionismo por parte de la Administración, centrado casi exclusivamente en el aspecto extractivo de la actividad pesquera.

Este factor supone un cierto agravio comparativo con otros sectores económicos, especialmente en el sector agrario, en el cual no sólo existe una política de producciones, sino también de sosten de rentas mediante una concertación entre la Administración y el sector privado en el diseño y gestión de un panel de reglamentos para los mercados.

Los efectos de esta falta de control en los mercados pesqueros son bien conocidos. Por un lado, se manifiesta en una rentabilidad baja en las remuneraciones percibidas en primera venta por el productor pesquero. En segundo lugar, las fuertes oscilaciones en las cotizaciones en origen y la escasa transparencia comercial se manifiestan en unos comportamientos de los precios de consumo ciertamente no favorables para las necesidades del consumidor.

En una contemplación a medio plazo, si no se ataca el problema de la inexistencia de los reglamentos de los mercados pesqueros, se va a producir un preocupante cuello de botella; todo país que se adhiere al Tratado de Roma adquiere la obligación de asumir la legislación comunitaria.

La C.E.E. ha instrumen-

tado dicho proceso y aprovechar la oportunidad y la disciplina que conlleva un esquema de planificación como el que se está poniendo en marcha.

Así, pues, el objetivo general de este área de planificación es implantar los reglamentos pesqueros en España, procurando tener en funcionamiento todas las estructuras para la fecha de firma por

todas las facetas de la reglamentación de mercados pesqueros.

3. La normalización comercial de los productos pesqueros.

4. La organización de los productos pesqueros como agentes de la disciplina del mercado en origen.

5. El sistema de precios y su defensa.



tado ya la reglamentación común de mercados pesqueros. Esto quiere decir que, desde el momento de la firma del Tratado de Adhesión, dicha reglamentación adquiere vigencia en España, arbi-trándose un periodo transitorio para la adaptación en cuestiones de nivel.

Teniendo en cuenta que la implantación y puesta en funcionamiento de la estructura que comportan estas reglamentaciones es un proceso largo y complicado, queda, pues, de manifiesto la imperiosa necesidad de comenzar

parte de España del Tratado de Roma.

Para ello es necesario que el FROM instrumente una serie de acciones de carácter legal, normativo y organizativo, que puedan propiciar el desarrollo del plan establecido. Así, las principales líneas deben orientarse a:

1. Crear los órganos colegiados que permitan una concertación vertical de todo proceso, desde la producción hasta el consumo.

2. Dotar al FROM del panel de funciones apropiado para desarrollar y ejecutar

6. Los mecanismos de comercio exterior.

7. La organización central del proceso, lo cual supondrá dotar al FROM de la estructura administrativa adecuada.

8. La organización periférica necesaria, lo que implica no sólo contemplar los temas institucionales referentes a las organizaciones de productores, sino también otros aspectos muy importantes referidos a aspectos muy distintos, como son los puer-tos representativos, los mercados testigo, etc.

NUEVA ESTRUCTURA PARA LOS MERCADOS

CON un presupuesto de 2.217 millones de pesetas para 1985, frente a los 1.907 asignados para 1984, el FROM es uno de los pocos organismos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que ve aumentadas sus disponibilidades para invertir en los próximos meses. El balance de 1984, con una ejecución que ya

desarrollado los procesos de regulación de estos mercados de manera experimental, con el fin de que tengan un desarrollo completo durante las campañas de 1985. Sobre esta actuación hay que destacar el hecho de que es la primera vez que se regulan estas operaciones en España. Las ayudas previstas por la Administración serán inver-

que en un futuro inmediato afectarán también a la sardina y al bonito. El FROM sacó adelante un plan financiero, con la participación de productores e industrias, por una cuantía total de 2.500 millones de pesetas. En este plan participaron la Caixa de Galicia y los bancos de Galicia, de Bilbao y de Vizcaya. Estas entidades prestaron recursos a un interés del 16 por 100, subvencionando la Administración cuatro puntos, con lo que el crédito resultaba a un interés del 12 por 100.

Con un presupuesto total de 300 millones de pesetas, desde el FROM se han puesto en marcha, a lo largo de 1984, numerosas campañas para la promoción de pescados excedentarios, u otros conocidos como azules, de poca aceptación por los consumidores españoles. Abonando el FROM el 100 por 100 de la campaña en unos casos y sólo el 50 en otros, se desarrollaron acciones de promoción sostenidas para potenciar el consumo de la trucha, el bonito del norte, la sardina, el calamar, la bacaladilla, el mejillón, etcétera. Según datos que obran en manos de la Administración, los resultados no pudieron ser más positivos. En algunos casos, como en el de la bacaladilla, se logró aumentar el consumo, mientras se mantenían e incluso subían las cotizaciones.

Dentro del conjunto de actuaciones acometidas por el FROM, destaca, finalmente, su actuación para poner fin a las capturas de peces por debajo de unos determinados tamaños. La Administración ha impuesto más de 40 sanciones, sobre todo en Andalucía y Cataluña, y se piensa seguir en esta línea con una nueva estrategia diseñada para 1985. ■

supera el 90 por 100, viene marcado por una serie de actuaciones positivas que han de continuar en el futuro.

En línea con la normativa existente en la Comunidad Económica Europea, la nota más destacada en las actividades de este organismo durante 1984 viene determinada por la puesta en marcha de los mecanismos y la normativa sobre la fijación de unos precios mínimos de retirada para cuatro especies no suntuarias: bonito, anchoa, bacaladilla y sardina.

La Administración ha

samente proporcionales a las cantidades de retirada, con el fin de incentivar también la organización de los productores, y para que éstos no lo fien todo a la política del FROM. Los nuevos mecanismos suponen también la existencia de ayudas al sector transformador, con el fin de potenciar las operaciones de estas industrias a la hora de regular el mercado.

El FROM ha iniciado, también en 1984, una política de acuerdos intersectoriales que, en principio, se han aplicado al mejillón, pero

9. El esquema necesario de control. Este es un aspecto importantísimo en cuanto constituye el contrafuerte del esfuerzo financiero del Estado. Desde el punto de vista operativo, implica una red de información extensa con datos fiables de carácter contable, de movimientos de mercado, de retiradas de productos, de precios interiores y en frontera, etc.

10. Por último, los reglamentos de mercados pesque-



ros conllevan unas dotaciones presupuestarias orientadas a financiar los siguientes aspectos:

a) El fomento y desarrollo de las organizaciones de productores pesqueros.

b) Las compensaciones financieras a las retiradas de productos.

c) Las primas orientativas a la producción.

d) Las restituciones a la exportación.

Por ello, habrá de contemplarse la adecuada dotación presupuestaria para su efectiva realización.

EL SECTOR PESQUERO EN 1984



LA flota pesquera española presenta una serie de características estructurales que son causa fundamental de muchos de los problemas que padece actualmente el sector.

En primer lugar, es una flota sobredimensionada. Ello es consecuencia de tres factores. La política de construcciones de barcos en la década de los 60, propiciada por las altas expectativas de rentabilidad y la generosa política crediticia de la Administración, aparece como el primero de estos factores. Se ha dado, por otra parte, el agotamiento de los caladeros nacionales. Por último, hay que añadir las dificultades de acceso a

El año 1984 puede decirse que, en general, ha sido positivo para el sector pesquero español, inmerso ya de lleno en los preparativos para la entrada de nuestro país en la CEE. El presente informe aporta los datos esenciales sobre la situación de la pesca de cara a dicha integración.

Censo, composición y características de nuestra flota, sector productivo, redes de comercialización, política pesquera de la Administración, relaciones internacionales y empresa privada son algunos de los temas abordados a continuación.

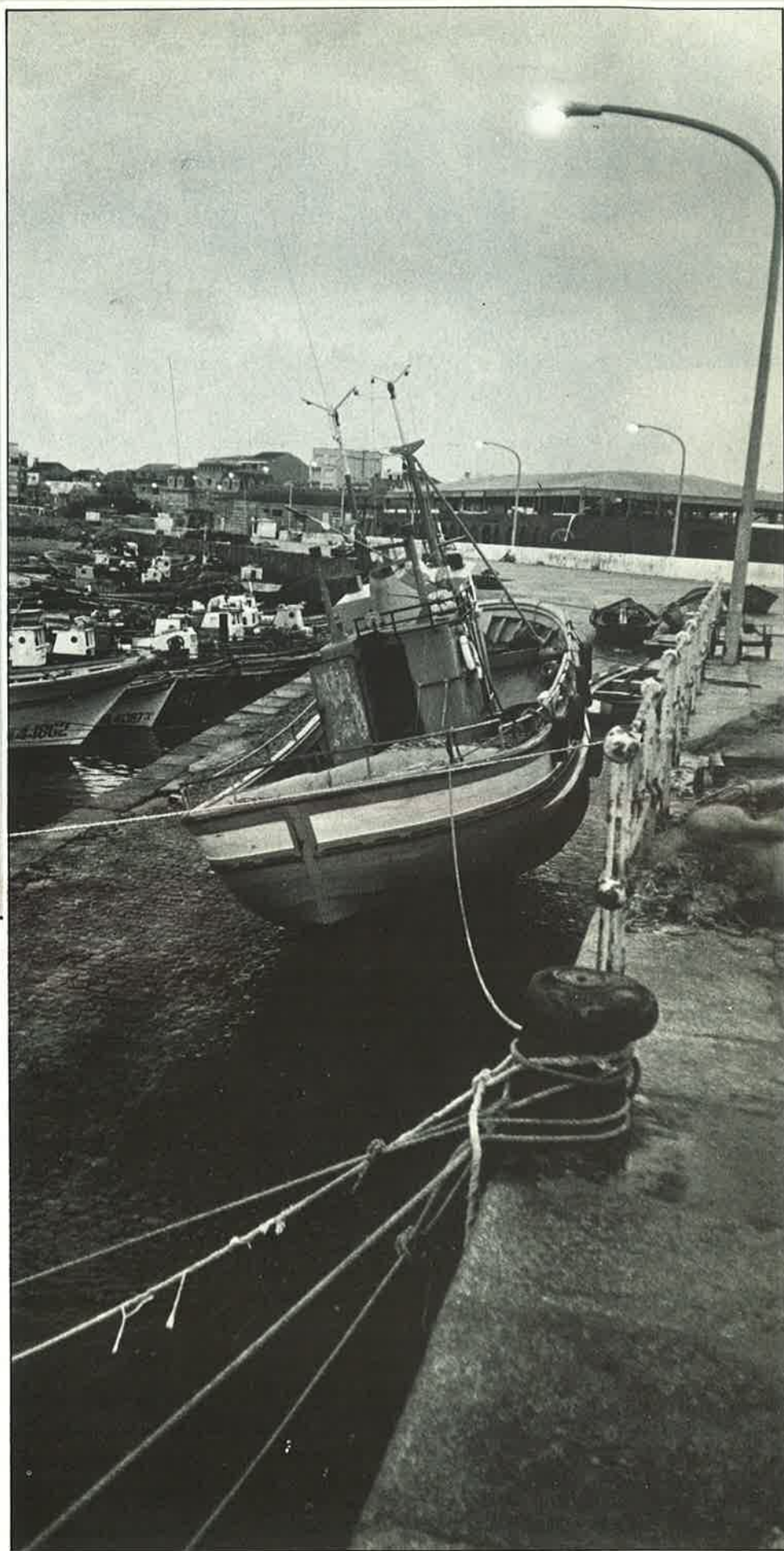
los caladeros internacionales, por las restricciones de licencias de la Comunidad Económica Europea y la ampliación, a 200 millas, de las aguas jurisdiccionales de muchos países propietarios de caladeros, que habían sido tradicional acceso para la flota española. Como consecuencia, la flota se ha quedado demasiado grande para las actuales posibilidades extractivas, en todos los terrenos.

Además de excesiva, y ésta sería la segunda particularidad, se da un alto grado de envejecimiento de la flota: una gran parte de los barcos tiene más de veinte años, con las secuelas de bajo rendimiento, tecnología obsoleta y

DR RO 84

altos costos de mantenimiento que ello conlleva.

Otra cuestión que incide es que el censo de la flota es absolutamente caótico. En el actual intento de la Administración para racionalizar el censo, como base imprescindible para elaborar una política pesquera a medio plazo sobre criterios mínimamente científicos, aparecen diversas anomalías: un 25 por 100 de la flota que figura en el registro no realizó el censo; dentro de este índice, un 92 por 100, a su vez, se refiere a barcos de menos de 20 TRB. Un 38 por 100 de la flota que consta en el registro de buques está inactiva, comprendiendo el 34 por 100





del total también a barcos menores de 20 TRB. Un 17 por 100 de la flota censada está inactiva, siendo un 90 por 100 de dicho porcentaje referido a barcos de menos de 20 TRB. Y, además, el número de buques menores de 20 TRB constituye la mayor parte de nuestra flota: respectivamente, el 75 por 100 de la registrada, el 70 por 100 de la censada y el 65 por 100 de la activa. Pero se calcula que hay errores de, al menos, el 10 por 100 en estos cálculos.

En 1982, el registro de buques pesqueros comprendía 17.499 unidades, con 738.468 TRB y una potencia en HP de 2.735.729 (la distribución por tipos de embarcaciones se especifica en el cuadro número 1). El año pasado hubo disminución general de la flota, quedando en 17.322 unidades (1,01 por 100 menos), con

695.924 TRB (5,76 por 100 menos) y una potencia de 2.632.949 HP (3,75 por 100 menos).

A la hora de estudiar los datos sobre población laboral aparece uno de los problemas más preocupantes, ya que el trabajador del mar es de difícil reinsertión en otros sectores de la producción, debido a su bajo nivel cultural y a su carencia de formación profesional en otros terrenos. El pasado año había 101.402 trabajadores en el sector, según fuentes del INE, de los cuales 63.545 eran ocupados asalariados; 29.195, ocupados no asalariados, y 8.662 estaban en paro. Se puede afirmar que la población activa permanece estable en general, con un aumento de 5.562 parados registrados respecto a 1977. No obstante, la cifra de activos sigue en torno a las cien mil

TIPOS DE BARCOS DE

LA FLOTA PESQUERA

Clasificación (por TRB)	Unidades	Total TRB
0- 24,9	13.144	66.463
25- 49,9	1.212	45.936
50- 99,9	1.178	85.029
100- 149,9	589	72.894
150- 249,9	722	142.788
250- 499,9	511	171.582
500- 999,9	73	52.693
1.000-1.999,9	65	88.302
2.000 en adelante	5	12.781

Datos referidos a 1982.

Fuente: OCDE, abril de 1984.



personas desde hace varios años.

BAJA LA PRODUCCION

Dentro de la panorámica global, la producción de pescado está condicionada por los factores antes citados: agotamiento progresivo de los caladeros nacionales y dificultades para acceder a los internacionales.

Durante 1983, la producción alcanzó las 1.145.272 toneladas, por un valor de 167.541 millones de pesetas. Ello supuso un descenso en el peso del 8,3 por 100, y un aumento en el valor del 10 por 100, debido a un incremento global de los precios del 20 por 100. (El desglose de estos productos y su porcentaje se detallan en el cuadro número 2.)

Por otra parte, del pes-

cado fresco se obtuvieron, como derivados, 28.332 toneladas de harina de pescado, 5.205 de aceites de pescado y 100.784 de conservas. La tendencia respecto del año anterior es de un descenso del 8 por 100 en peso de peces, incremento del 10 por 100 en crustáceos y moluscos y disminución de un 25,8 por 100 en harinas y algas.

En el apartado peces, la sardina es la especie predominante, aunque sus desembarcos fueron un 23,4 por 100 inferiores sobre el año anterior, junto con la anchoa, que bajó un 18 por 100. Aumentó, por el contrario, el jurel, un 22,7 por 100, y otros peces, un 5,4 por 100. La merluza y la pescadilla subieron ligeramente; los crustáceos bajaron un 27 por 100 en peso, incrementándose el de los moluscos en un 9,6 por 100.

En los derivados, la tendencia general fue su disminución de peso en relación con el año precedente: la harina de pescado, un 24,16 por 100; los aceites, un 56,16 por 100, y las conservas, un 61,9 por 100. Todos ellos mantuvieron, sin embargo, su valor unitario.

EL TENDON DE AQUILES

La comercialización del pescado es el «tendón de Aquiles» del sector pesquero. El sistema es peculiar y determina que también sean especiales las características del mercado. Dentro de este procedimiento hay diversas situaciones, cada una de ellas con su correspondiente consecuencia. Entre estas situaciones pueden citarse subasta a la baja de las capturas;

distancia, en muchos casos, entre los centros de producción y los de consumo; situación crónica de oferta elástica por las condiciones inherentes del sistema (temporadas de varias especies, condiciones de extracción, ausencia de capturas por el mal tiempo y otras). Hay que añadir una demanda menos elástica que en el pasado, pero también afectada por los precios, además de relación carne-pescado.

En la práctica, el asentador de los grandes mercados centrales ejerce una verdadera dictadura de precios, sin ningún riesgo por su parte, que afecta tanto al armador como al consumidor. Los intentos de comercialización directa, salvo ejemplos aislados, han tenido muy poco éxito hasta el presente. No obstante, la complejidad de esta faceta requeriría un estudio aparte.



Otra circunstancia a tener en cuenta es que, en la balanza de pagos pesquera, las importaciones alcanzaron durante el año pasado la cifra de 269.188 toneladas, con un valor de 56.546 millones de pesetas; estos datos suponen una disminución del 18 por 100 en peso, mientras que la baja quedó compensada por la subida de los precios.

Las exportaciones también fueron inferiores a las de 1982: 199.841 toneladas, por 40.980 millones de pesetas, con un descenso del 14 por 100 en peso y un aumento en valor del 18 por 100.

Como consecuencia de la política pesquera reciente, los resultados en el primer semestre de este año arrojan un superávit de 123 millones de pesetas, tendencia que es muy probable que continúe en adelante.

LAS EMPRESAS

Entre las empresas dedicadas al sector pesquero, clasifi-

cadas por su volumen de ventas, las hay que se dedican a tres grandes apartados: producción, industrias conserve-

ras y comercializadoras de pescado. En algunos casos comprenden dos o las tres actividades.

PESCA DESEMBARCADA

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

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



Dentro de las productoras, la más importante es, con mucho, Pescanova. Tiene su sede en Vigo y una historia un tanto rocambolesca, por las diversas vicisitudes financieras por las que ha pasado. Actualmente funciona como un «holding», al participar en diversas industrias situadas, generalmente, en los países propietarios de sus caladeros de acceso, como Namibia, Mozambique, Sahara o Australia. Estas firmas son: Sea Harvest Co. (posee el 40 por 100), Pescanova Group of South Africa (87,5), Pescanova Canarias (100), Pesquerías Belnova (82,65), Afripesca (100), Boapesca (50) y Harinas y Sémolas del Noroeste (50). Están en fase de constitución Mahanova y Newfishing Australia. En Galicia, la sociedad cuenta con tres factorías congeladoras, ubicadas en Ribadeo, Ribadavia y Betanzos.

Alvarez Entrena tiene como

actividad fundamental la exportación e importación, pero también cuenta con centros de manipulación en Madrid (donde tiene su sede central) y en Huelva. Posee amplios depósitos en Las Palmas de Gran Canaria, donde actúa como armadora de buques.

También de Las Palmas hay otras dos empresas. Hijos de Angel Ojeda se dedica a la actividad extractora como armador y a la comercialización; tiene centros de trabajo en Arrecife y Las Palmas y encabeza un grupo empresarial que cuenta con diversas firmas asociadas. La segunda es Rocar, poseedora de una industria pesquera en Arrecife y es, además, armador de buques congeladores y tradicionales. Fabricante de conservas y salazones, tiene una fábrica de hielo y cámaras frigoríficas. Es también concesionaria en la provincia de Las Palmas de varias firmas de automóviles,

como Seat, Fiat, General Motors, Opel, Cadillac, Pontiac y Oldsmobile.

Volviendo a Galicia, nos encontramos con Pebsa, con sede en La Coruña, que tiene el bacalao como actividad fundamental, del que produjo 2.170 toneladas en 1983. Domiciliada en Vigo, Mar cuenta con una flota pesquera de nueve barcos, donde produce pescado fresco y congelado. Igualmente de Vigo es Pesquera Industrial Gallega, perteneciente al grupo Pleamar; tiene sociedades participadas, principalmente en Chile y en Méjico.

Por lo que se refiere a las empresas conserveras, es un subsector de larga tradición exportadora, aunque en los últimos años ha pasado por diversas vicisitudes. Conservas Garavilla, de Bermeo (Vizcaya), es la principal industria de conservas de pescado de España. Fabrica conservas de

diversas clases de túnidos, sardinas, moluscos, y cefalópodos, y tiene factorías en Andalucía, Galicia y Canarias.

Massó Hermanos, ubicada en Vigo, fabrica conservas de túnidos, sardinas, almejas, berberechos y otros pescados. También es viguesa la firma Hijos de Carlos Albo, productora de diversas conservas de pescado, así como platos precocinados y paté de foie; tiene centros fabriles en Vigo, Candas (Asturias), Cillero (Lugo), Tapia de Casariego (Asturias), Santoña (Cantabria) y Bermeo.

Igualmente se dedican a la actividad conservera las empresas Luis Calvo Sanz, de Carballo (La Coruña); Bernardo Alfageme, de Vigo, y Lloret y Liñares, de Las Palmas.

El resto de las empresas citadas en el «ranking», once en total, se ocupan, fundamentalmente, de actividades comerciales, tanto en el mercado



interior como asentadoras, y también a exportación e importación. Una sola de ellas, Taiyo España, tiene participación extranjera, japonesa concretamente.

UNA POLITICA CON CUATRO PUNTOS

La actividad de la Administración en la política pesquera durante los dos últimos años ha comprendido diversos aspectos que, en síntesis, pueden ser englobados en cuatro grandes capítulos: reconversión de la flota, gestión de los recursos, ayudas financieras y actividad internacional.

La reconversión de la flota es condición indispensable para su adecuación a la situación actual. En aras de ello se publicó un Real Decreto, el 21 de diciembre de 1983, sobre construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera.

Hasta septiembre de ese mismo año se habían otorgado 266 millones de pesetas con destino a la mejora de buques, generalmente de pequeño tonelaje, con vistas a conseguir mayor rendimiento, más seguridad y ahorro energético. Igualmente se han promovido nuevas construcciones: cuarenta y seis expedientes para buques de más de 20 TRB, adecuados a las exigencias de la tecnología de hoy. Se exportaron cuarenta y cuatro barcos, con un total de 11.703 TRB, y, además, se dio una norma encaminada a regular las ayudas económicas para cambiar los motores, a fin de lograr un importante ahorro de energía.

Por lo que se refiere a la gestión de recursos, fueron publicadas ordenanzas sobre la regulación de varias artes pesqueras: de «claro», en el caladero nacional; de cerco, en el Mediterráneo, y de «rasco», volanta, arrastre de fondo,

palangre de fondo y superficie, en los caladeros del Cantábrico y Noroeste. Fue prohibido el uso del ácido bórico como conservante, y se dieron normas sobre la talla mínima de la cigala capturable. Además, se promulgó una norma sobre cultivos marinos, regulación de la pesca de coral en el Mediterráneo y bancos naturales de moluscos.

En el terreno de las investigaciones pesqueras se han realizado estudios en el área del ICES y Africa Occidental. Y sobre diversas especies del Mediterráneo, coral rojo, caza de la ballena en aguas españolas, muestreos biológicos en la zona de Marruecos. Además, se han elaborado cartas de pesca en Canarias.

AYUDAS MILLONARIAS

El capítulo de ayudas financieras es uno de los más im-

portantes en la actividad de la Administración. Las partidas de mayor interés fueron una subvención de 7.000 millones de pesetas para carburantes, 750 millones para reconstrucción de la flota pesquera y otros tantos como compensación del paro producido por carecer de licencias. A las cofradías de pescadores se entregaron 70 millones; 414 fueron al Instituto Español de Oceanografía y 160 se destinaron al FROM.

En cuanto a las inversiones públicas, por muy distintas partidas, hubo un total de 2.117 millones de pesetas. Y el Crédito Social Pesquero movilizó un total de 6.863 millones.

Finalmente, en la actividad internacional hay que diferenciar dos grandes bloques: el de operaciones encaminadas a ratificar, prorrogar o consolidar acuerdos diversos ya existentes, y el tendente a estable-



RANKING DE VENTAS EN 1983

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

Fuente: Fomento de la Producción, 1984.

cer nuevos tratados de carácter económico, asistencia técnica o de otro tipo.

En el primero de los casos se realizaron gestiones con Marruecos, Guinea Conacry, Angola, Mozambique, Seychelles, Senegal, Cabo Verde, Costa Rica, Venezuela, Ecuador, Perú, Uruguay, Noruega, Canadá, Estados Unidos y Portugal. En el segundo aspecto hubo también gestiones con Mauritania, Argelia, Gabón, Santo Tomé, Madagascar, Kenia, Colombia, Cuba, Panamá, Brasil y Namibia.

Con la Comunidad Económica Europea se firmó el plan de pesca de 1983, con una reducción de capturas, y se prosiguieron las difíciles conversaciones en este terreno para el ingreso de España en la Europa comunitaria.

María Antonia F. Sainz
Carlos González del Pie

Nuevos horizontes

A lo largo de 1984, la política pesquera española, en su proyección internacional, ha perseguido como objetivo básico el de mantener la red de acuerdos bilaterales existentes y conservar e incrementar la participación de España en organismos pesqueros internacionales que atribuyen cuotas a sus miembros.

En esta línea se han obtenido logros importantes que han permitido proseguir su actividad esencial a la flota española que faena en caladeros no propios; es decir, más de 3.500 barcos, que consiguen cerca de los dos tercios del total de capturas de nuestros buques.

El acuerdo con Guinea Conakry y los también nuevos acuerdos-marco con Guinea Bissao y Sao Tomé

y Príncipe han sido puntos notables en esta tarea, sólo posible gracias al trabajo conjunto de la Administración pesquera con armadores y tripulaciones, elementos decisivos del dinamismo de un sector que está haciendo frente a la crisis económica actual con una extraordinaria capacidad de superación de todas las dificultades.

Hay que señalar, asimismo, que, por el contrario, las conversaciones con Mauritania, Portugal y Canadá para definir planes de pesca para 1984 no han dado resultados positivos y esta misión inacabada deberá continuar en 1985.

La destacada participación en la Conferencia Mundial sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros



LUIS CASANOVA,
Director de Relaciones
Pesqueras Internacionales.

organizada por F.A.O. y el complejo desenvolvimiento de las negociaciones para la adhesión a la C.E.E. han sido igualmente en 1984 dos hechos de gran importancia para el futuro de la política pesquera internacional de España, que el año próximo tendrá que seguir procurando, en un entorno mundial siempre cambiante, la consecución de su finalidad primordial de asegurar a la flota española el acceso a los caladeros de terceros países, necesaria para el normal ejercicio de su actividad. ■



CON un total de 3.983 barcos faenando en 23 caladeros de otros países, las relaciones internacionales constituyen uno de los eslabones más importantes de la política de la Administración para el sector pesquero.

Junto con la renovación del acuerdo con la Comunidad Económica Europea el pasado mes de febrero, durante 1984 se establecieron los siguientes nuevos compromisos: acuerdo con Guinea Conakry, firmado en Madrid el mes de octubre. El 2 de noviembre se firmó el nuevo acuerdo con Angola. En este mismo mes se procedió también a la firma de un acuerdo marco con Sao Tomé y Príncipe. La Administración puso en marcha una ofensiva negociadora con diferentes países africanos, que dio lugar, entre otros, a estos resultados: firma con Tanzania de una declaración de intenciones, y rúbrica de un proceso verbal con Madagascar durante una visita hecha a dicho país por una delegación española.

De acuerdo con el contenido de diferentes convenios en vigor con varias naciones, la Administración procedió a desarrollar algunos compromisos en base a reuniones mixtas, entre las que destacan los encuentros con autoridades pesqueras de Senegal en Dakar, con Cabo Verde en Praia, con Mozambique en Maputo y en Madrid con representantes de las islas Seychelles.

Durante el año que finaliza, junto con estos compromisos cerrados y con los nuevos acuerdos, que suponen un paso adelante para la ampliación de nuestros caladeros, se han producido también frustrados intentos para llegar a nuevos compromisos pesqueros con países como Mauritania, Canadá o Portugal. Los intentos negociadores no dieron los resultados



RELACIONES PESQUERAS INTERNACIONALES EN 1984

UN AÑO DE ACUERDOS Y DESACUERDOS

deseados y, en el caso de Mauritania, las conversaciones han seguido hasta las últimas semanas con vistas a la conclusión de un nuevo acuerdo pesquero.

Por otro lado, la actividad internacional de las autoridades españolas ha sido intensa en el seno de los principales organismos mundiales relacionados con el sector. España ha contado con representaciones en las reuniones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún

Atlántico en París y, posteriormente, en Las Palmas.

También se asistió en Francia a la 54 Sesión del Comité de Pesquerías de la OCDE. Capítulo aparte merece la asistencia de las autoridades españolas a la Conferencia de la FAO sobre ordenación pesquera, donde nuestra representación logró introducir puntos importantes de su filosofía, como el nuevo orden en el mar, relacionando las capturas con la apertura de los mercados. España asistió

igualmente a las reuniones de organismos como la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental, en la Organización de Pesquerías del Noroeste del Atlántico y, en los últimos días de noviembre, al II Congreso Latinoamericano de Pesca.

A estas negociaciones y reuniones internacionales, que ya podrían considerarse como habituales en un país como el nuestro, que vive en gran medida en función de otros

caladeros, se suman las conversaciones mantenidas con la Comunidad Económica Europea para nuestra integración. Hasta el momento, España ha rechazado de plano las propuestas de los 10, que contemplan unas condiciones inaceptables para nuestra flota, con un periodo de transición que, inicialmente, sería de diez años, con la posibilidad de que sea prorrogado al finalizar ese periodo de tiempo. ■

V. M.

A PESAR DE LAS DIFICULTADES

SE MANTIENEN LAS CAPTURAS

EN contra de la impresión que pudiera dar la existencia de considerables dificultades a la hora de faenar en los diferentes caladeros internacionales, además de los problemas que tradicionalmente soporta nuestra flota, los resultados en materia de capturas suponen unas cifras positivas respecto a campañas anteriores. Aunque no hay datos finales de 1984, la tendencia y el comportamiento de los primeros nueve meses del año hacen suponer un buen balance del año para el sector.

Según datos referidos al periodo de enero a septiembre de 1984, la cantidad total de pesca desembarcada se elevó a 796.216 toneladas. Esta cifra supone un aumento de 2.953 toneladas sobre los desembarques realizados en el mismo periodo en 1983.

En un desglose por especies, tenemos que el pescado fresco capturado ha experimentado en estos meses un descenso de 12.504 toneladas sobre 1983; habiéndose alcanzado solamente las 518.000 toneladas. Los desembarcos de la anchoa aumentaron en 2.800 toneladas. En sardina, los resultados también fueron positivos, al incrementarse en 4.600 toneladas. Por el contrario, hubo caída generalizada en el resto de las especies, destacando las 5.900 toneladas en jurel, 760 en merluza y pescadilla, etc.

En pescados congelados, el balance de esos primeros nueve meses arroja un saldo de 29.500 toneladas por encima del mismo periodo en 1983, destacando 15.800 toneladas en pulpo, 7.600 en calamar y jibia, casi 2.000 en merluza y pescadilla y más de 4.000 en otras especies.

La producción de parques y

viveros descendió en el mismo periodo en 14.000 toneladas, destacando sobre todo el mejillón, con una caída de 10.000 toneladas, aunque aquí no se contabiliza el destinado a conservar. En cuanto al valor de la producción desembarcada de enero a septiembre, ésta se elevó a 134.919 millones de pesetas, lo que significa 18.500 millones por encima de las cifras de 1983, para esos nueve meses. En este resultado influyó sobre todo el valor del pescado fresco, que, a pesar de haber tenido la mayor reducción en capturas, aportó 7.500 millones más de pesetas.

La pesca desembarcada en 1983 ascendió a un total de 1.143.000 toneladas, con un valor de 167.541 millones de pesetas.

En comercio exterior, y según datos relativos a enero-septiembre, las exportaciones ascendieron a 130.000 toneladas, destacando 20.000 toneladas en túnidos, 45.000 toneladas en pulpos, 15.000 de conservas de sardina y 7.200 de sardinas y arenques. El valor de esas exportaciones fue de 31.600 millones de ptas.

Las exportaciones en 1983, por otra parte, ascendieron a 199.000 toneladas, con un valor de 40.980 millones de pesetas. Las importaciones en los nueve primeros meses del año se elevaron a 98.000 toneladas, con un valor de 26.000 millones de pesetas. Las especies con más peso fueron el bacalao (18.700 toneladas), calamares y potas (22.000 toneladas) y merluza y pescadilla (17.000 toneladas). Según datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, mientras las importaciones crecieron en un 36 por ciento, las exportaciones sólo lo hicieron en un 17

EL año a punto de concluir ofrece al sector de la pesca un saldo en el que los resultados positivos quedan ensombrecidos por los negativos.

En el ámbito de la producción, 1984 ha significado la ruptura con un periodo de tiempo, iniciado en 1977, en



por ciento respecto al mismo periodo en 1983. La Administración ha hecho esfuerzos para frenar las compras en el exterior, aunque siguen siendo importantes. Tanto a través de una política de ordenación de nuestras plataformas, como promoviendo algunos mercados y potenciando el consumo en determinadas especies, se considera que es posible lograr mayores niveles de autoabastecimiento. ■

el que nuestra balanza comercial pesquera había sido repetidamente deficitaria —en 1982 se alcanzó un saldo negativo de treinta mil millones de pesetas (30.000.000.000 pesetas). En los seis primeros meses de este año se ha obtenido un superávit de ciento veintitrés mil trescientos millones de pesetas (123.300.000 pesetas), tónica que no parece vaya a cambiar en lo que queda de año, consecuencia

Un reto ante el futuro

CLEMENTE J. MUÑIZ
GUARDADO

Presidente de la Federación
Nacional de Cofradías de
Pescadores

de la nueva Ordenación Pesquera inaugurada en 1983.

La necesaria búsqueda de nuevos caladeros para dar salida a nuestra flota, aprisio-

cen menos halagüeños. El alto coste del acuerdo pesquero con Marruecos, el reducido número de licencias y cupos concedidos por la Comunidad

buques, se hizo uso de una violencia inusitada, recuérdese el reciente ametrallamiento por parte de una patrullera irlandesa del pesquero «Sonia» y

estar vinculado nuestro futuro, encuentra en las propuestas sobre pesca del Gobierno español, junto con las vitivinícolas, unos de los principales escollos a salvar para la firma del tratado de adhesión previsto para 1986. La postura comunitaria de no aumentar el número de licencias para nuestros pesqueros y de someternos a un período transitorio —se habría de llevar a cabo un proceso de reconversión mediante el cual, y aún contando con las ayudas comunitarias, de los 11.073 barcos que se dice están en activo en 1984, se pasaría a 10.915 en 1986— se enfrenta a la decisión de nuestros representantes de no aceptar situaciones discriminatorias para nuestros pescadores, lo que mantiene las negociaciones de ingreso en punto prácticamente muerto.

Por último, la seguridad en el mar fue un tema de permanente atención a lo largo de 1984. Si España fue en 1983 el país con más accidentes marítimos, a la vista de lo acontecido este año es posible que volvamos a encabezar tan trágica lista. Es necesario poner en marcha todos aquellos mecanismo —Legislación, vigilancia de aplicación de la normativa, etc.— que disminuyan el riesgo de los trabajadores del mar.

Las Cofradías de Pescadores han seguido todos estos acontecimientos con profundo interés y dejado oír su voz en todas aquellas ocasiones en que lo ha considerado necesario para defender los intereses de sus miembros —encuadrados en Federaciones Provinciales, Interfederales y Federación Nacional—, manteniéndose alerta ante todo hecho, presente y futuro, que incida sobre el sector de la pesca artesanal o de bajura, cuya situación actual presenta un reto al que habrá que enfrentarse con inteligencia, prudencia e imaginación, y cuyo primer día es hoy. ■



nada tras la extensión a 200 millas de las aguas territoriales, ha llevado a nuestros barcos a faenar en las costas de 13 países y a mantener en la actualidad contactos con otros 14, que a la vista de los buenos resultados obtenidos tras la visita del secretario de Pesca, señor Oliver a Mauritania, parecen abrir nuevos horizontes a la pesca española.

Frente a estas perspectivas optimistas, otros aspectos pare-

Europea y la no ratificación del convenio existente con Portugal, han tenido como consecuencia que un buen número de embarcaciones se enfrenten a la disyuntiva de permanecer amarradas o arriesgarse a pescar ilegalmente y ser capturadas.

Los apresamientos en 1984 es posible que superen las cifras de años anteriores, dándose casos en que, en las operaciones de detención de los

el del «Valle del Atxondo» en aguas francesas.

El paro, secuela de la situación descrita, existe en la pesca artesanal y de bajura; lo que ocurre es que dado el carácter de explotación familiar de muchas de las embarcaciones, éste es absorbido en parte a través de un aumento de las tripulaciones, provocando el consiguiente descenso de la rentabilidad de la producción.

La CEE, a la que parece

La política pesquera, en march

NO cabe duda de que la pesca en España representa y significa una actividad de enorme trascendencia e importancia, a la que el Gobierno presta toda clase de atenciones, al igual que trata de conseguir por medio de una política pesquera coherente y racional: a) un mejor aprovechamiento de los recursos icticos; b) una gestión equilibrada tendente al ajuste del binomio flota-recursos, y c) alcanzar un rendimiento económico estable y permanente.

Lograr estos objetivos no resulta tarea fácil, toda vez que la tardanza en adoptar medidas de ordenación y regulación empeoró la coyuntura del sector. De esta forma, a comienzos del año 1983, la situación pesquera presentaba los siguientes rasgos:

a) Una sobrepesca, que se caracteriza por un evidente alto esfuerzo que redundaba en un agotamiento de los recursos icticos.

b) Una flota anticuada y obsoleta, al igual que numerosa, dadas las actuales condiciones de los caladeros, lo que implica una tendencia hacia un mayor esfuerzo pesquero y alto nivel de los costes de explotación.

c) Una legislación caduca e incompleta, que no reflejaba la situación actual; o sea, existía un divorcio entre la realidad y lo legal.

d) Una falta de comprensión hacia los mercados pesqueros, no existiendo una apoyatura por medio de compensaciones financieras a las retiradas de los productos que no superaran el precio de orientación.

En la actualidad, la aplicación de una política pesquera realista, y hemos de afirmar que no han existido críticas a la misma, está llevándonos a una mejora de los cuatro puntos citados anteriormente.

Y lo que es más importante, existe publicada en el «Boletín Oficial del Estado» legislación suficiente y necesaria que demuestra que la puesta en práctica en dicha política está resultando positiva con unas evidentes mejoras, que día a día se aprecian.

Así, a las numerosas disposiciones sobre regulación y ordenación de los caladeros, tales como las órdenes ministeriales del arrastre de fondo, palangre de fondo y de superficie, volantas, rascos, arte claro y cerco, hay que unir las diferentes limitaciones al incremento del esfuerzo pesquero y la existencia de los censos correspondientes que garantizaran la permanencia y estabilidad de las embarcaciones en el caladero nacional.

En cuanto a la flota, la legislación sobre la construc-

ción, modernización y reconversión de la flota pesquera ha supuesto una reducción de barcos, una mejora tecnológica y un ahorro del consumo energético, un conjunto de factores que redundan en una disminución de los costes de explotación de los barcos.

El cumplimiento de lo legislado ha significado que el incremento de la inspección y vigilancia trata de hacer cumplir lo legal y, por lo tanto, evitar que aquellos infractores no queden exentos de la aplicación de la Ley de sanciones.

Asimismo, la publicación de la Ley de Cultivos abre nuevos horizontes hacia otro campo de actividades hasta ahora no reglamentado ni potenciado.

Y para finalizar sobre lo fundamental, el Real Decreto sobre la fijación de los pre-

cios de orientación y retirada para determinadas especies pesqueras ha supuesto uno de los mayores avances en el sentido de fortalecer las rentas de los trabajadores del mar, de cara a evitar las bruscas oscilaciones de precios que el anterior sistema de subasta generaba.

En suma: las pautas y principios que el Gobierno había dictado a comienzos de 1983 se han ido cumpliendo sin dilación y se han abordado con decisión las medidas necesarias y urgentes para alcanzar los objetivos previstos.

De esta forma se puede decir, sin temor a equivocarnos, que el sector pesquero ha alcanzado este año uno de los mejores ejercicios económicos de los últimos años, prueba evidente de que, arbi-trando decisiones correctas,



POR PRIMERA VEZ

UNA ORDENACION GLOBAL DE LA PESCA



FERNANDO GONZALEZ LAXE
Director general de Ordenación Pesquera

contando con la colaboración del sector y ajustando los problemas con soluciones rápidas y firmes, se pueden alcanzar y mantener mejores cuotas de pesca y resultados.

Confiemos, pues, en el buen saber de los pescadores a la hora de defender sus principios acordes con la regulación y ordenación, puesto que poetas como Curros Enríquez ya habían dicho: «Grande pesca vos agarda, si sabedes ben pescar.» ■

POR primera vez durante muchos años, la Administración de Pesca ha abordado de una forma seria y efectiva, de acuerdo con las líneas del Plan Cuatrienal, el conjunto de los problemas que afectan a nuestra plataforma marítima. La Dirección General de Ordenación Pesquera ha tratado, como primer objetivo, de poner orden en un sector donde la descoordinación había sido una de las notas dominantes en el pasado. Estas actuaciones se iniciaron en 1983 y siguieron en 1984.

En base a diferentes órdenes ministeriales, se han fijado las condiciones para la práctica de diferentes artes

pesqueras, como el rasco, la volanta, arrastre de fondo, palangre de fondo, arte de claro, palangre de superficie, orden sobre tallas mínimas para la cigala, etc.

La regulación de estas actividades ha dado lugar también a una clarificación, de los censos de barcos que se dedican a estas artes en el Cantábrico y en el Noroeste, y que serían 24 embarcaciones en rasco, 186 en volanta, 183 en arrastre de fondo, 190 en palangre de fondo, 25 en arte claro y 100 en palangre. Esta ordenación de la pesca se pretende ampliar con un real decreto para regular las artes de cerco en el caladero nacional, por el que se contemplarían aspectos tales como las capturas por día y barco, vedas y temporadas, mallas, etc.

Durante los últimos meses ha sido aprobada la Ley de Cultivos Marinos, a través de la cual se pretende encauzar nuestra maricultura y aprovechar la salinidad de nuestras costas. Esta ley se ha complementado con acuerdos suscritos con el Ministerio de Educación y Ciencia para la formación de técnicos.

Entre otras acciones concretas en materia de ordenación de nuestra plataforma, destaca la normativa para regulación de la pesca del coral y las ayudas de 60 millones de pesetas aportados por la Administración para compensar a los pescadores del chanquete en provincias como Málaga.

A través del Instituto Español Oceanográfico se ha prestado especial atención a las prospecciones de nuestros caladeros, junto con campañas de investigación. Estos trabajos han de desembocar

en la elaboración de un mapa sobre los recursos pesqueros de nuestras costas. Paralelamente se han desarrollado planes de repoblaciones en regiones pesqueras como Andalucía, Cataluña, Cantabria y Baleares, con un presupuesto de 80 millones de pesetas para especies como la almeja, lubina, rodaballo y dorada.

Esta política de ordenación de recursos se ha completado con la aplicación de la Ley de Infracciones Pesqueras de julio de 1983. En el primer semestre de 1984 hubo 219 sanciones a barcos españoles y a cuatro extranjeros.

En 1983, las sanciones se elevaron a 553 embarcaciones nacionales y a 14 extranjeras. Las causas más habituales son por uso de artes prohibidas, pescar en fondos prohibidos, tripulaciones mínimas y tamaños inferiores a los fijados.

La política de ordenación del sector se ha enfocado también para conseguir una clarificación de nuestro censo de barcos. Ello ha dado lugar a que la flota activa se estime solamente en 11.073 embarcaciones. Este ajuste supone el ahorro de unos 300 millones de pesetas en las subvenciones por gasóleo, que se elevan a 7.000 millones de pesetas/año.

Finalmente, en materia institucional, destaca la continuación de la política de transferencias a las comunidades autónomas. Cataluña accedió a las competencias sobre ordenación pesquera. De cara a la representatividad en el sector, el pasado mes de abril se publicó la orden sobre elecciones en las cofradías de pescadores. ■



UNA POLITICA DE ACUERDOS

LA Dirección General de la Marina Mercante ha desarrollado durante 1984 una línea de actuación basada en el mantenimiento de una flota suficiente y eficaz, para limitar los efectos de la crisis por la que atraviesa el sector.

Con respecto a las líneas de transporte regular, destaca la aparición del Real Decreto, de 28 de marzo, sobre la Ordenación del Transporte Marítimo, en el que se fomenta la creación y permanencia de asociaciones de empresas. A escala nacional, la promulgación de esta normativa favoreció la constitución del consorcio BALCON, encargado de servir los tráficos entre la Península y Baleares.

Otro de los acuerdos importantes alcanzados a lo largo del año es la firma de un «pool» entre compañías españolas y marroquíes para la prestación de servicios en el estrecho de Gibraltar. También se ha firmado un acuerdo relativo al tráfico entre Canarias y la Península, en el que colaboran empresas que absorben un 80 por 100 del transporte. Además, está en vías de creación la CANCON (Canarias-Conferencia), que agrupará a las empresas que prestan servicios interinsulares canarios.

En el plano internacional se ha mantenido una política de acuerdos bilaterales de reparto de carga y de apoyo a los derechos españoles a la participación en dichos fletes. Asimismo, se han tomado una serie de medidas para evitar la competencia de los «Cross Trade», que se aprovechan de la situación geográfica de la Península Ibérica.

En cuanto a las líneas no regulares se ha procurado un estricto cumplimiento de la legislación en materia de reserva de pabellón, realizán-

dose contactos con la Asociación de Importadores y Exportadores para que utilicen, dentro de lo posible, buques de bandera española. Estas medidas, entre otras, han llevado a un incremento del porcentaje de buques con bandera española en muchos tráficos.

Por otra parte, la Dirección General de la Marina Mercante y la Asociación de Navieros Españoles están estudiando formas de actuación conjunta de empresas nacionales homogéneas que permitan una mayor creatividad comercial. En este paquete se incluye, por un lado, la elaboración del primer Plan de Flota que se ha hecho para la Marina Mercante, y, por otro, la creación por el Gobierno de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo, encargada de estudiar las fórmulas precisas para el mantenimiento y desarrollo de la flota. ■

La Marina M

EN los últimos tiempos, el sector Marina Mercante se está poniendo de moda por su continua presencia en los medios de información.

Los problemas que nos ha traído la última crisis económica, y que han afectado gravemente a este sector, provienen de las siguientes circunstancias:

1. La Marina Mercante española fue siempre un sector de servicios y, como tal, minusvalorado dentro del contexto general de la política económica española.

2. La creación de nuestra Marina Mercante actual no respondió a unas necesidades de transporte, sino a unos deseos de potenciar e incrementar el sector de construcción naval, sin importar la estructura empresarial y material que iba creándose en la flota.

3. Como consecuencia de lo anterior, las empresas navieras españolas no esta-

ban, por lo general, dimensionadas ni estructuradas para afrontar las difíciles situaciones del mercado actual.

4. La crisis del año 1973 provoca un descenso de los intercambios comerciales mundiales y, por tanto, una menor demanda de buques y baja de fletes. Esta situación repercute directamente de una forma muy grave en la Marina Mercante española, llevándola a la situación actual de grandes dificultades para la supervivencia de sus empresas.

Ante las medidas que hay que tomar para seguir conservando nuestra Marina Mercante, en algunos medios surge la pregunta de por qué mantener una Marina Mercante española en la que el transporte nos cueste más caro que si se realiza en barcos liberianos, panameños, etcétera. Se podría llegar a la conclusión, fácil y desde luego errónea, de que no se



Mercante española

necesita mantener una flota española, con barcos españoles y con tripulaciones españolas, que no pueden competir con barcos de otras banderas, con tripulación de cualquier nacionalidad y contruidos en cualquier país.

Pero, además de otras razones que posteriormente expondremos, este argumento respondería a la misma lógica que permitir que en nuestros caladeros de pesca faenaran barcos de otra bandera porque nos ofrecieran el pescado a precio más bajo que los buques españoles. Sería también, por ejemplo, como si el Ayuntamiento de cualquier capital española contratara barrenderos del Tercer Mundo porque le salieran más baratos que contratar a españoles, o que se permitiera importar libremente y sin aranceles automóviles extranjeros porque son más baratos que los de fabricación nacional. Estos

argumentos son, desde luego, imposibles de mantener y ni siquiera de exponer.

Pues bien, tradicionalmente hemos venido dejando que en nuestro propio país tomen cargas barcos extranjeros, no sólo sin obstáculo alguno, sino, en ocasiones, con ventaja sobre los propios barcos nacionales. Esta situación, desde luego, está siendo combatida por la actual Administración, con resultados francamente positivos en algunos tipos de transporte.

Si los argumentos expresados anteriormente no avalan suficientemente la necesidad de una Marina Mercante española, tómesese la posibilidad de una crisis mundial, como puede ser un conflicto bélico importante fuera de nuestras fronteras o un cierre del Canal de Suez por motivos políticos o técnicos. Ambas circunstancias implicarían un encarecimiento y

retirada de los barcos extranjeros a otros mercados. De no tener una Marina Mercante propia suficiente, se originaría un gran colapso en nuestras importaciones y exportaciones, que en un 90 por 100 aproximadamente se realizan por mar, así como un desabastecimiento de materias energéticas, que en el caso del petróleo afectaría a un 100 por 100 de los suministros.

Además del número de tripulantes y personas vinculadas a nuestro transporte marítimo, así como organizacio-

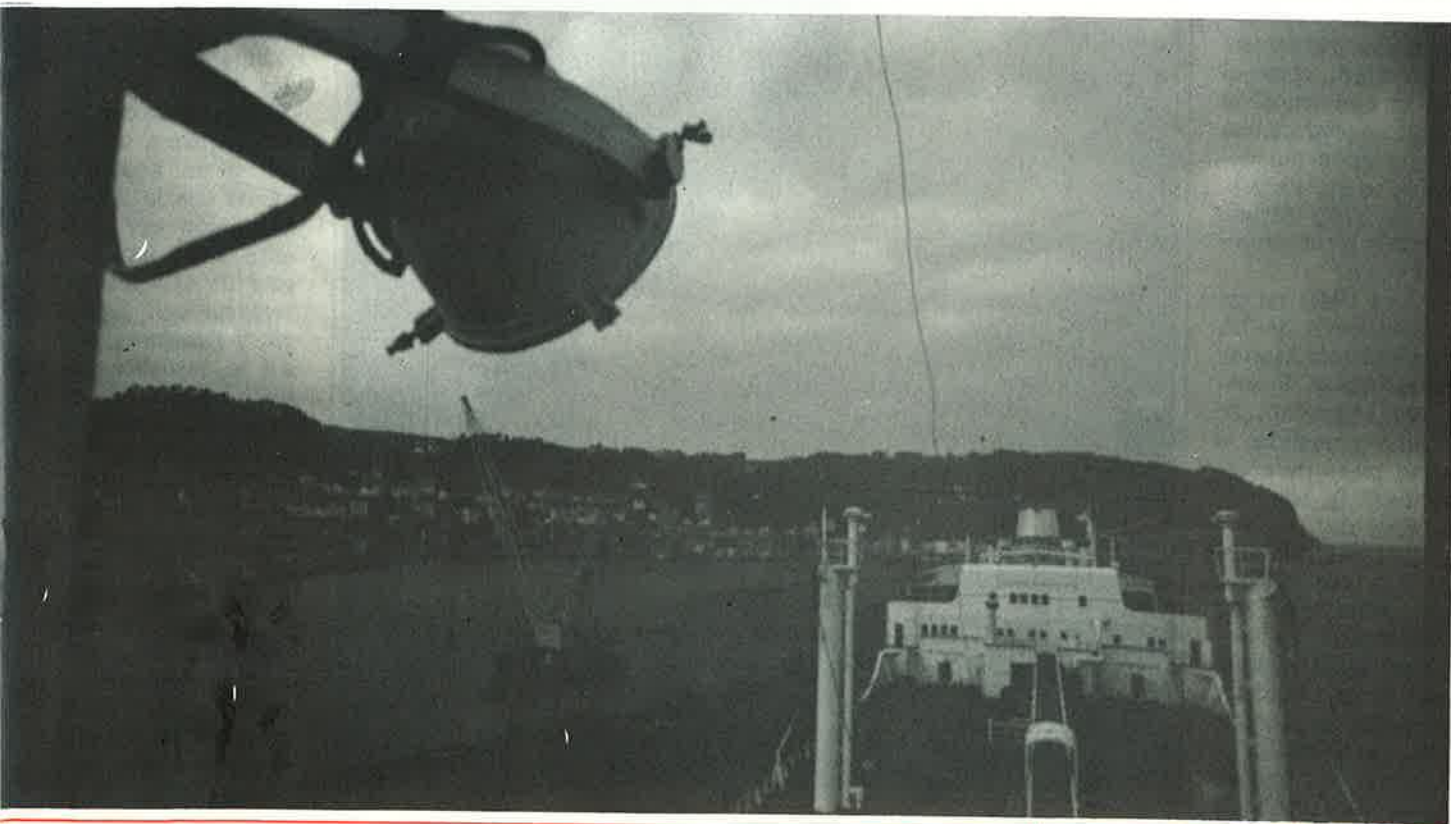
nes empresariales, es importante destacar en este momento que nuestra política de reconversión naval depende en gran parte de la respuesta que pueda ofrecer nuestra Marina Mercante.

La brevedad impuesta en este artículo no permite entrar en muchos más detalles, pero concluimos afirmando rotundamente que es imprescindible que España, nación eminentemente marítima, tenga una Marina Mercante suficiente, eficaz y competitiva, y en esa tarea estamos comprometidos. ■



FERNANDO
SALVADOR Y
SANCHEZ CARO

Director general
de la Marina Mercante.



Una puerta abierta a la esperanza

EL año que ahora termina no ha despejado el sombrío horizonte de la Marina Mercante española. Pero la propuesta formulada ante el ministro de Transportes por ANAVE en las II Jornadas de Marina Mercante y Transporte Marítimo, de elaboración de un Plan Conjunto de Saneamiento, Ordenación y Relanzamiento de la Flota Mercante española, abre un resquicio de esperanza para un próximo futuro.

1984 ha sido un año de continuación de la crisis internacional del transporte marítimo, con sus lógicas repercusiones en nuestro país. Los armadores españoles no han visto compensado el desequilibrio que para sus gastos de explotación supone la «cautividad» en la adquisición de sus instrumentos de trabajo y costes de explotación, mientras en sectores afines, como el de la construcción naval, se produce una reconversión tan dolorosa como necesaria, en busca de una solución a sus graves problemas.

Si en 1983, en las conclusiones de las I Jornadas de Marina Mercante y Transporte Marítimo, se pusieron medidas a corto plazo para garantizar la supervivencia del sector, como la reordenación de los vencimientos de crédito, para dar viabilidad a las empresas en la explotación de sus tráficos, y se pedía la ampliación de la participación de los buques españoles en los tráfi-

cos de importación y exportación, para a largo plazo llegar al objetivo final de una liberalización que permitiera a los armadores operar en pie de igualdad con sus competidores extranjeros, durante 1984 se ha dado algún paso positivo, como la creación de una Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo que inicia ahora sus tareas, y que puede representar un factor coadyudante en el aumento de participación de buques de bandera española en nuestros tráficos. Pero es mucho el camino que recorrer, y son precisas medidas para sanear, primero, y relanzar, después,

la Marina Mercante española.

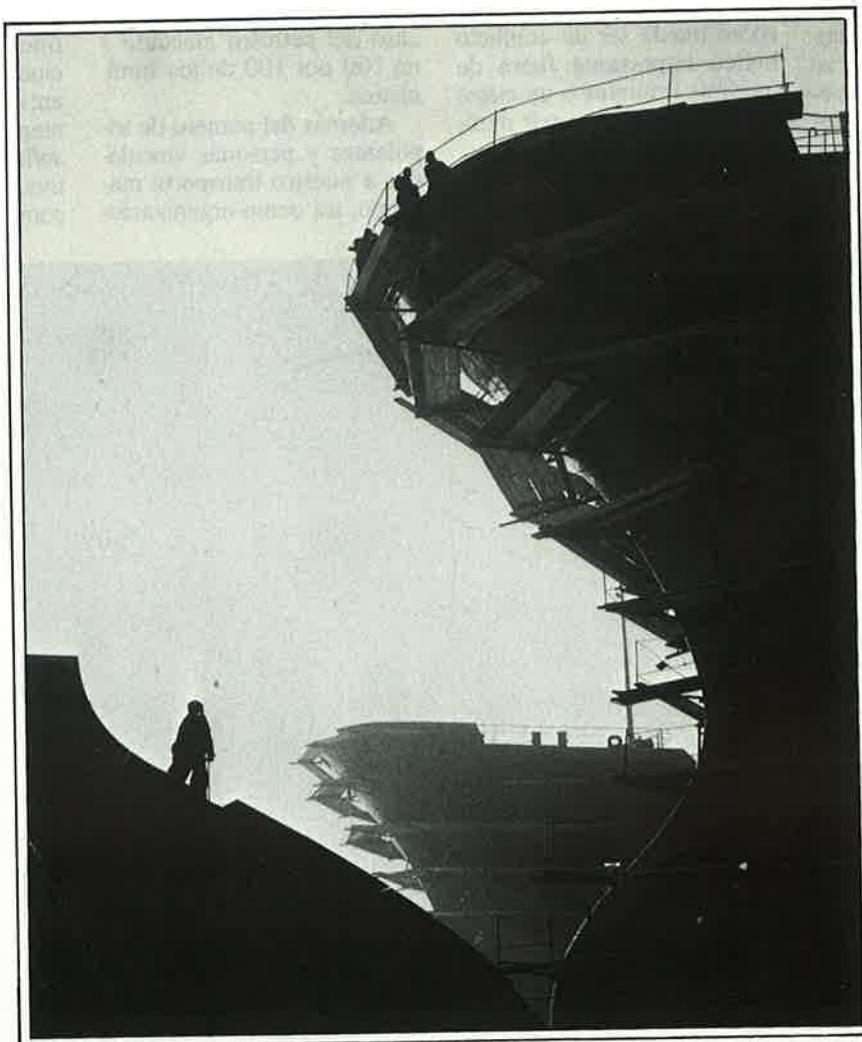
Los armadores son conscientes de que, para superar la crisis actual, son precisos unos compromisos coordinados en el marco de una política marítima que clarifique el horizonte en que puedan desarrollar su actividad y realitzar sus inversiones. Para ello han propuesto un plan que comprende el complemento de las normas en vigor para el desarrollo de la flota mercante española, particularmente ante la posible incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, y el establecimiento de



FERNANDO FERNANDEZ-TAPIAS
Presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

un acuerdo marco urgente en el que puedan conjugarse eficazmente los planes empresariales y los de política marítima. Este plan prevé una mejora de la capacidad de servicio de las empresas navieras, una consolidación para el empleo directo —y el de las industrias suministradoras de la flota—, una mejora en la situación de las empresas ante el B.C.I. y un ofrecimiento ante el sector usuario del transporte y la Administración pública para contar con una flota eficaz y a los niveles de servicio adecuados.

Se trata, a través del diálogo, y con ofrecimientos por ambas partes, de llegar a un acuerdo marco con la Administración que permita a los navieros salir de la crisis, en armonía con astilleros y fletadores, que son los restantes vértices del triángulo de la actividad de la flota mercante. Es el momento para que, sin dilaciones, se emprenda un nuevo camino que esperamos pueda conducirnos a la solución de unos problemas tan graves como perentorios, y que, a través de la Marina Mercante, repercuten en la economía del país. ■



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Seis programas para el mar

La gestión del Instituto Social de la Marina durante el año 1984 se ha enfocado en dos direcciones: por un lado, revisar la estructura a fin de lograr una mayor transparencia y eficacia, y, por otro, definir los programas sociales que precisa el sector.

Dentro del primer bloque, se están poniendo en práctica los perfiles de nuevas estructuras orgánicas, tanto en los servicios centrales como en los periféricos, racionalizando el esfuerzo y reduciendo el gasto público. Para ello se están utilizando diferentes mecanismos,

de informática, cuya base de datos incluirá la información sanitaria del trabajador.

El Programa de Empleo pretende adecuar el marco de actuación previsto en la Ley Básica de Empleo al campo específico del sector marítimo.

Por lo que se refiere al de Acción Formativa, comprende dos grandes bloques de actuación: por un lado, los cuatro centros de enseñanza con internado para beneficiarios de trabajadores del mar, y, por otro, las diez Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Conocer la situación sociológica del sector para planificar la solución de los conflictos es el objetivo del Programa de Acción Social, que incluye la realización de una encuesta que revelará datos concretos sobre los problemas del colectivo marítimo.

El Programa de Información y Difusión pretende establecer un canal de comunicación entre el organismo y los trabajadores, a través, básicamente, de la HOJA DEL MAR y de otras publicaciones, como Guías y Boletines.

Finalmente, la Reforma Normativa está modificando el actual cuerpo legal, adecuándolo a las nuevas estructuras sociales y de flota.

En otro orden de cosas, el ISM ha colaborado en todos los procesos de actuación emprendidos para la reforma del sistema de la Seguridad Social y ha establecido el marco de nuevos fundamentos de actuación conjunta con el INSALUD, con objeto de determinar la utilización racional y coordinada de las instalaciones y medios personales de ambos Institutos.

Del mismo modo, el ISM ha participado activamente en todos aquellos foros donde se han planteado alternativas que han tenido por objeto el tratamiento de la problemática del sector y, en general, el mundo y la Administración marítima.

Hay que señalar, por último, el apoyo sanitario, económico y jurídico que ha prestado el Instituto a los tripulantes y familiares del «Izarra» y «Cigala II», así como a los de otros buques que sufrieron naufragios y apresamientos. ■



como puesta en marcha de los órganos de participación y control, programas de seguimiento presupuestario, estadística, informática de inversiones, plan contable, etc.

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

El Programa de Medicina Marítima, el más ambicioso de todos, se centra en la patología laboral, tratando de prevenir daños en la salud originados por el medio y las condiciones de trabajo. Su acción se proyecta en puertos españoles y en el extranjero, a bordo y en las comunidades sociales. Contará con un sistema



CONSTANTINO
MENDEZ

Director General
del Instituto Social
de la Marina

Por la integración de un colectivo

El Instituto Social de la Marina ha pretendido a lo largo de estos meses desarrollar esfuerzos en dos direcciones: la mejora de sus dispositivos de gestión y la redefinición de sus programas asistenciales para el sector marítimo pesquero. Ello, desde la consciencia de que las circunstancias que rodean la actividad en la mar son de tal magnitud diferenciadora respecto de otros sectores productivos, que obligan a la Administración a establecer un auténtico compromiso social en la transformación de la misma y en la gestión especializada de una política asistencial para la gente de mar.

Desde esa perspectiva, este Organismo pretende ser instrumento eficaz que aglutine y desarrolle, en sus aspectos sociales, las decisiones que sobre las características del sector marítimo adopte la Administración pesquera y la marítima. Las distintas perspectivas que, desde las diferentes parcelas de la Administración se tienen acerca de las necesidades del sector, pueden beneficiarse del efecto integrador que en las mismas produce la existencia de un instrumento especializado en el desarrollo de las acciones que, sobre el mismo, deban ejecutarse.

Consiguientemente, la tarea de depuración de los mecanismos internos de gestión, en aras a conseguir unos servicios administrativos racionales, eficaces, transparentes y participativos, ha sido tarea a la que se ha dedicado un gran énfasis.

Pero, no era menos urgente efectuar las correcciones necesarias que permitieran reedificar el modelo de acción social que el Instituto Social de la Marina debía de poner en marcha para proporcionar, a los colectivos que atiende, las respuestas adecuadas a sus actuales demandas asistenciales. De este modo, el diagnóstico acerca de cuáles eran los auténticos padecimientos sociales de la gente de mar fue objetivo prioritario de la Institución. Establecido éste, se han diseñado diferentes programas sociales perfectamente perfilados, y que en la actualidad se vienen ejecutando, cuyos efectos podrán ser percibidos nítidamente a lo largo de los próximos meses.

Sin ánimo de profundizar en contenidos que, o bien ya han sido expuestos en anteriores oca-

siones, o que van a constituir en el futuro inmediato argumento para las páginas de «Hoja del Mar», el Instituto Social de la Marina se siente día a día más vinculado y enraizado en el sector marítimo, comprometido en la transformación social del mismo y esperanzado en la mejora de todos sus problemas, muchos de los cuales han empezado a alcanzar soluciones definitivas. En gran medida, los órganos de participación en el control de la institución, puestos en marcha en este año, van a acentuar aún más los rasgos característicos de la Institución y van a mejorar su ya buen nivel de relación con los colectivos a los que dirige sus acciones.

En los últimos tiempos, la opinión pública en general ha venido a interesarse más que nunca con las circunstancias en las que hoy se mueve el mundo marítimo. Quizá, a veces, ese interés se ha suscitado a través de hechos puntuales y anecdóticos. En todo caso, ello es un extraordinario síntoma de la vitalidad del sector y, sin duda, también es una gran oportunidad para intentar que dicha opinión trascienda la pura anécdota y profundice en el conocimiento de la mar y de las gentes de mar. El Instituto Social de la Marina ha establecido nuevos mecanismos de contacto del sector con la sociedad, que deben de contribuir a la mejora de la calidad de la información y del conocimiento de este sector. La ponderación acerca de cuáles son los vínculos que al Organismo le permitan estrechar aún más el contacto con sus colectivos, específicamente y con la sociedad en general, ha permitido diseñar para el año 1985 nuevos sistemas de comunicación que deben redundar en un mejor conocimiento mutuo.

El Organismo debe de ir al encuentro de la realidad social de la población a la que atiende allí donde ésta se encuentra. Debe contribuir a dinamizarla y a transformarla, comprometiéndose en la mejora de las condiciones de vida, a través de acciones que tengan por objetivo una óptima integración del sector en el conjunto de la actividad de la sociedad y a través de mecanismos específicos que incidan sobre sus problemas endémicos.

A ello nos hemos dedicado a lo largo de estos meses y desde esa perspectiva afrontamos el futuro con esperanza.

EL SECTOR PESQUERO DEBE 60.000 MILLONES

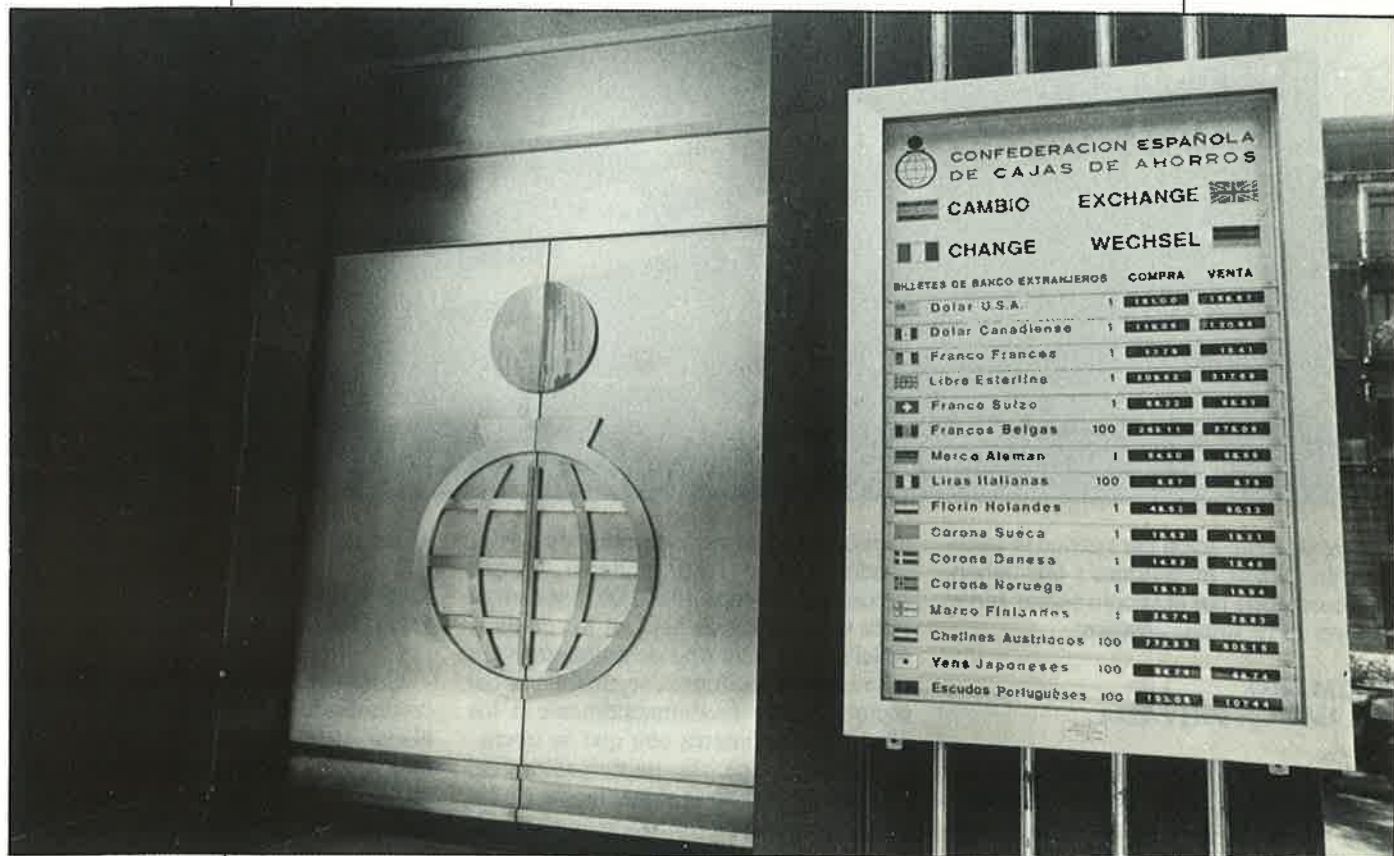
El endeudamiento del sector pesquero ascendía al cierre del año pasado a 60.000 millones de pesetas, cifra que equivale a un tercio del valor de la pesca desembarcada en España en un año. De esta cantidad, 36.000 millones proceden de la Banca Privada, mientras que cerca de 20.000 han salido de las arcas del Crédito Oficial. Según las entidades crediticias consultadas, la situación financiera del sector es tranquilizadora y el hombre del mar es buen pagador. «A veces se retrasa, pero siempre paga.»

El sector pesquero adeudaba cerca de 60.000 millones de pesetas a 31 de diciembre de 1983, según datos proporcionados por las diferentes entidades financieras. De esta cantidad, la parte más importante, 36.000 millones, proviene de la Banca Privada, mientras que el Crédito Oficial mantiene cuentas por

valor de 19.000 millones, de los cuales 15.200 corresponden al Crédito Social Pesquero. La deuda total del sector supone un tercio del valor de la pesca desembarcada en un año, cifrado entre los 180.000 y 200.000 millones de pesetas.

Banca Privada, Entidades Oficiales de

La deuda pesquera con las Cajas de Ahorros Confederadas tiende a disminuir. De 4.400 millones en diciembre de 1983 se ha pasado a 3.977 millones en el primer semestre de 1984. Ello se debe a los altos tipos de interés.



La renovación de la flota exige ayuda oficial

Crédito y Cajas de Ahorros Confederadas son las tres fuentes más importantes de recursos financieros para las empresas del sector pesquero, un amplio colectivo que en los últimos años ha visto crecer sus necesidades económicas para hacer frente a las nuevas circunstancias que concurren en el mar.

La excesiva dispersión de nuestra flota pesquera, el pequeño tonelaje de la inmensa mayoría de las embarcaciones y su envejecimiento general imponen un es-

la cifra de 36.000 millones. Estos créditos responden a los tipos de interés que imperan en el mercado; es decir, a porcentajes no inferiores al 18 por ciento. Generalmente, son créditos de una cuantía media-baja, inferiores a cinco millones de pesetas, y solicitados para operaciones a corto plazo.

La deuda pesquera con las Cajas de Ahorros Confederadas ascendía a finales de 1983 a cerca de 4.400 millones de pesetas, cifra que se ha reducido sensible-

futuro ante las ventajosas condiciones contempladas en las líneas de crédito que trata de potenciar la Administración. De este modo, entre el 31 de diciembre de 1978 y el 31 de diciembre de 1983, las deudas del sector con el Crédito Oficial han pasado de 10.757 a 18.768 millones de pesetas, de los que 15.200 corresponden al Crédito Social Pesquero y 3.568 al Banco de Crédito Industrial.

Según fuentes de esta última entidad, los 3.568 millones se destinaron a la

construcción de siete buques para la captura del atún, en base a las disposiciones del Real Decreto y Orden Ministerial de 1981. Las firmas receptoras de estos créditos han sido Atuneros Congeladores y Transportes Frigoríficos (382 millones para la construcción de los barcos «Egalabur» y «Egadur»), Compañía Pesquera Vasco-Montañesa, S. A. (750 millones destinados a su nueva nave «Juan Ramón Egurie»); Albacora, S. A. (1.532 millones para sus buques «Albacora 14», «Albacora 15» y «Albacora 16»), y Túnidos y Congelados, S. A. (900 millones para la construcción del

«Mar del Sergio»).

LAS LINEAS DE CREDITO OFICIAL

Como se ha dicho, el mayor paquete crediticio de la Administración destinado al mar corresponde al Crédito Social Pesquero, con cuentas que sumaban 15.219 millones de pesetas en diciembre de 1983. Una cantidad que, previsiblemente, se incrementará en los próximos años para hacer frente a la operación en



fuerzo de renovación para el que se necesitarán grandes inversiones y que deberá ser acometido por el propio sector con el apoyo de la Administración.

PRIMERO, LA BANCA PRIVADA

Al cierre de 1978, las deudas del sector pesquero con la Banca Privada ascendían a 21.979 millones de pesetas. Cinco años después, esta cantidad se había incrementado en un 70 por ciento, alcanzando

mente en el primer semestre de 1984, quedándose en 3.977 millones, lo que supone un descenso del 9,07 por ciento. Esta tendencia a la baja en los créditos solicitados a este tipo de entidades va a mantenerse en el futuro, según fuentes del sector, debido fundamentalmente a los altos tipos de interés con que se opera.

Paralelamente, la participación del Crédito Oficial en la financiación de las inversiones pesqueras ha ido en aumento a lo largo de las últimas campañas, tendencia que se espera se mantenga en el



marcha de renovación de la flota pesquera.

Las principales **líneas de crédito** abiertas por el CSP son las reguladas por las siguientes disposiciones:

— Orden de Economía de 30 de noviembre de 1979 para el desarrollo de la pesca en Canarias.

— Real Decreto de octubre de 1982 sobre adquisición de flota excedente en otros caladeros para su empleo en la Zona Económica Exclusiva de Canarias.

— Orden de Hacienda de noviembre de 1964 sobre diferentes inversiones para la modernización de buques, así como para nuevas actuaciones en el sector pesquero, como cultivos marinos, conservas, frigoríficos, etc.

— Acuerdo del Consejo de Ministros de octubre de 1981 sobre créditos al sector mejillonero.

— Orden de Presidencia del Gobierno de diciembre de 1981 sobre renovación y modernización de la flota de arrastre de fresco en la CEE.

— Real Decreto de marzo de 1982 sobre transformación y reparación de buques de casco de acero y más de 100 TRB.

— Acuerdo de Consejo de Ministros de enero de 1979 sobre créditos rotativos para financiar a los armadores de buques pesqueros, obtención de licencias en el extranjero, etc.

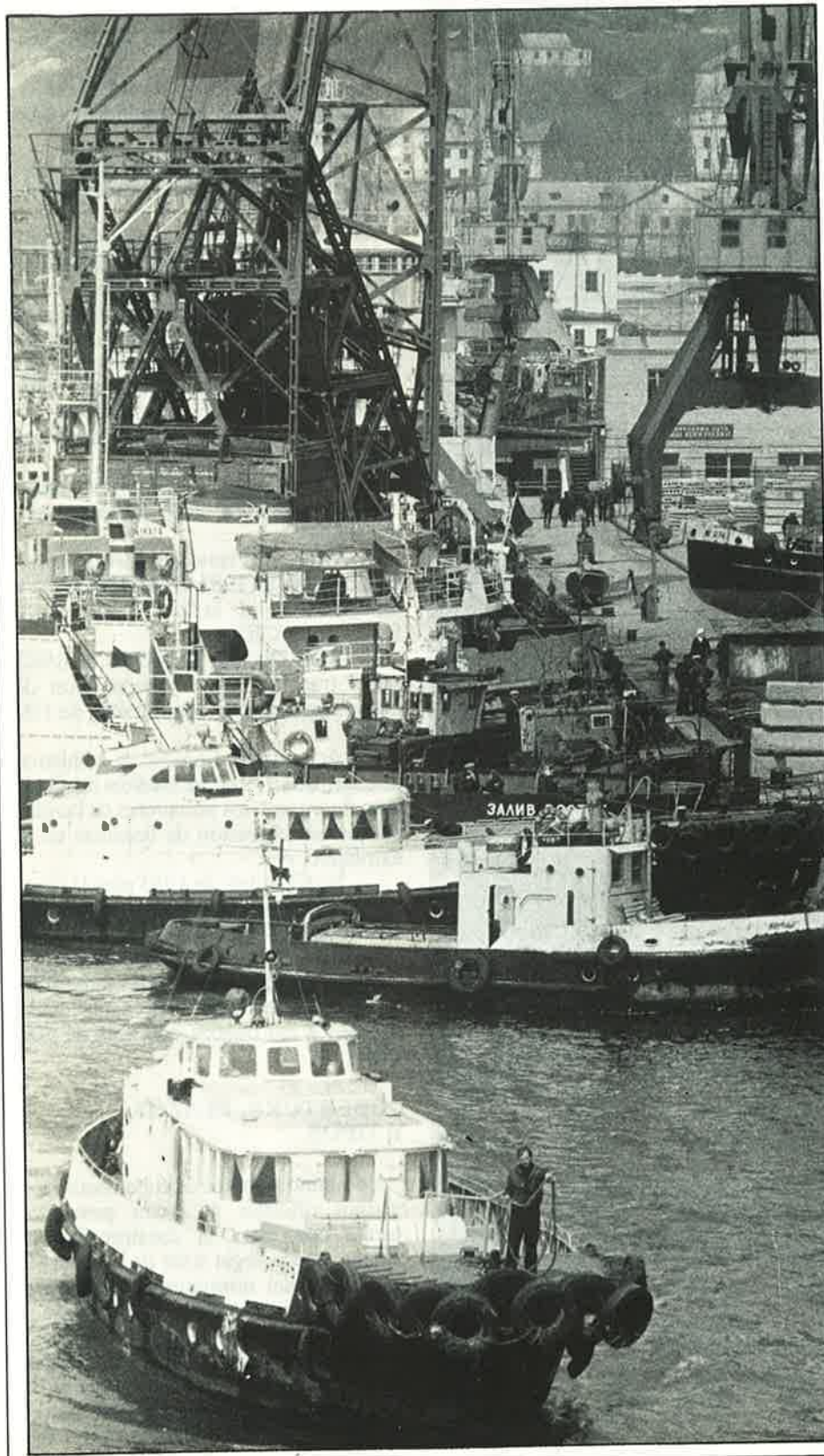
— Real Decreto de 1983 para la renovación de la flota, afectando a la construcción de buques de entre 20 y 150 toneladas.

— Real Decreto, aprobado en reciente Consejo de Ministros, para modernización y reconversión de la flota, afectando también a los buques con más de 500 TRB.

COBERTURA, PLAZOS Y TIPOS

En cuanto al índice de cobertura de los créditos oficiales al sector pesquero, resulta que, para la construcción de buques, puede llegar a ser de hasta el 85 por ciento del presupuesto total. Para otras actuaciones, como la transformación de los barcos, cultivos marinos o industrias derivadas de la pesca, el valor del crédito nunca podrá sobrepasar el 70 por ciento de la inversión prevista. Y en el caso de financiación de campañas, pago

Banca Privada: principal acreedor



de licencias, etc., la partida más importante en cuanto a número de personas que acceden a estos créditos, los préstamos pueden llegar a cubrir hasta el 80 por ciento de los costes, con un techo de 4 millones por barco y 15 por empresa, siendo el vencimiento a seis meses.

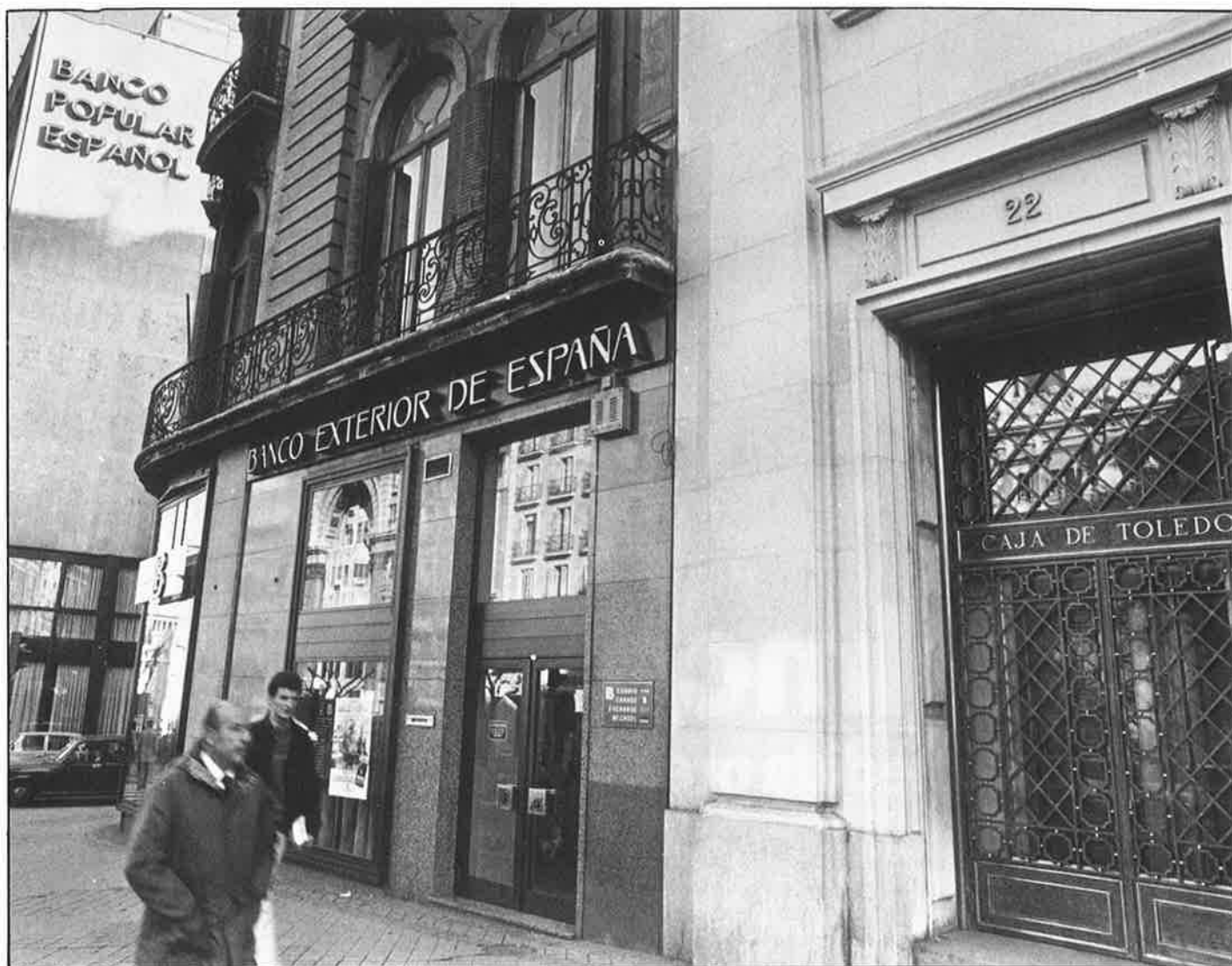
La mayor parte del dinero prestado por el CSP tiene un plazo de amortización inferior a los 10 años. Así, el 60 por ciento de los 5.068 millones formalizados en 1983; es decir, unos 3.029 millones, se encuentran comprendidos en el tramo de 1 a 5 años. El 39 por ciento, unos 1.984 millones, estaban otorgados a plazos de entre 5 y 10 años. Y solamente el 1 por ciento, algo más de 50 millones de pesetas, tenía un plazo de vencimiento superior a los 10 años. Este último apartado

La mayor parte del dinero prestado por el Crédito Social Pesquero tiene un plazo de amortización inferior a diez años.

incluía casi exclusivamente créditos para la construcción de barcos.

En lo que se refiere a los tipos de interés, y tomando igualmente como referencia todos los créditos concedidos en 1983, alrededor de las tres cuartas partes se formalizaron al 11 por ciento, o por encima de esta cota, siendo cada día menor el número de concesiones a porcentajes casi simbólicos del 6 ó 7 por ciento. Este encarecimiento del dinero destinado al sector pesquero se observa también en el caso del CSP. De los 15.200 millones de deuda contraída con este organismo, 9.152 (un 60 por ciento) corresponden a créditos al 11 por ciento de interés, 1.494 (un 10 por ciento) están entre el 11 y el 14,5 por ciento; algo más de 1.000, entre el 6 y el 6,24 por ciento; otros 1.000, entre el 7 y el 7,24, y 1.900, entre el 8 y el 8,5 por ciento.

Con respecto al tamaño de los créditos, de los 3.160 que se consideraban vivos a 31 de diciembre del 83, 2.882 eran de una cuantía inferior a los 10 millones de pesetas (con un importe total de 4.499 millo-



nes), 255 se situaban entre 10 y 50 millones (5.118 millones en total), y sólo 13 préstamos eran de cuantía superior a los 100 millones.

AUMENTA LA DEMANDA

Finalmente, queda por analizar de forma resumida la distribución por zonas y actividades de los créditos del CSP. La mayor parte de los mismos, exactamente 13.886 millones de pesetas, corresponden a actuaciones englobadas en la partida denominada «Pesqueros en General», que abarca desde la modernización y equipamiento de los buques (excluida la construcción) hasta los cultivos marinos y las industrias derivadas. El segundo paquete importante es el referido a créditos de campaña y licencias de pesca, con un total de 1.124 millones.

En cuanto a los préstamos otorgados en 1983 por el CSP, casi la mitad iba destinada al citado apartado «Pesqueros en

General», y dentro de esta partida, 555 millones correspondieron a cultivos marinos; 661, a industrialización; 288, a frío industrial; 993, a artes y pertrechos, y 272, a transformaciones y cambios de motor.

Tiene interés detenerse brevemente en el análisis de las solicitudes de créditos formuladas a lo largo de 1983, porque muestra cuáles son las necesidades y preocupaciones inversoras del sector pesquero en este momento. En total, el CSP recibió demandas de dinero por un valor total de 15.689 millones de pesetas, de los que 7.815 se pedían para la construcción de buques; 3.434, para Pesqueros en General, y 1.896, para campañas y licencias. Frente a este ascenso en la demanda crediticia en el sector pesquero, se observa un fuerte descenso en las peticiones reguladas por la Ley de Canarias y destinadas a obras de gran transformación.

Estas cifras ponen de manifiesto una voluntad creciente por mejorar y adecuar

la flota a las nuevas necesidades, preocupación que ha sido correspondida por la Administración con la reciente aprobación de una nueva normativa de crédito oficial.

En resumen, puede afirmarse que la situación financiera del sector es bastante saneada si se tiene en cuenta que, por un lado, 60.000 millones de deuda no es una cifra excesiva para el tamaño de nuestra flota, y que, por otro, los hombres del mar suelen cumplir sus compromisos financieros. A este respecto no ha sido posible obtener datos de las instituciones privadas de crédito, pero sí del Crédito Social Pesquero, cuyos responsables actuales afirman que el sector siempre paga y que la prueba está en sólo 11,5 millones de fallidos en los últimos cinco años. Otra cosa, precisar estas fuentes, es que los pagos se realicen fuera de plazo, debido a que no siempre la fecha de vencimiento coincide con el final de las campañas.

Vidal MATE

SAL

SAL-Imcor

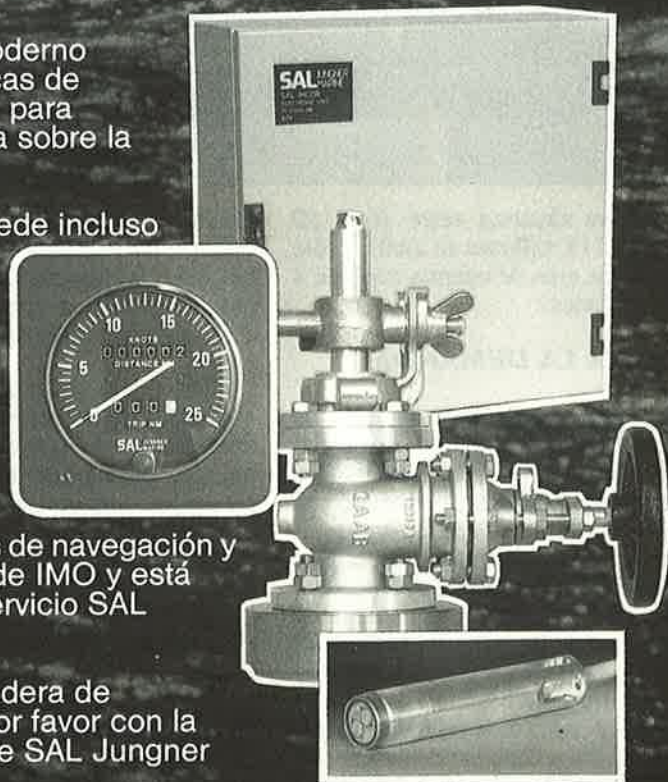
Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato, fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticolidión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.



JUNGNER
MARINE

Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA,
Sweden. Telephone 08 98 01 20. Telex 17300 jungmar s



A company within the
SALÉN & WICANDER GROUP

Vretenvägen 4, Box 1122, S-17122 SOLNA,
Sweden. Telephone 08 98 06 80

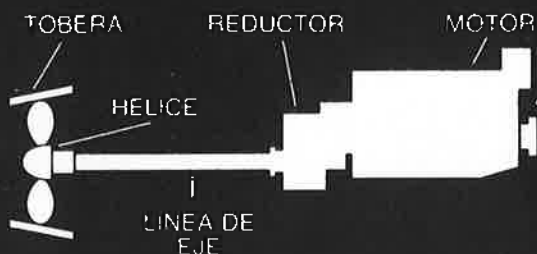
de 45 a 1000 cv

Reflexione

SOLO
BAUDOIN 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 BAUDOIN 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 BAUDOIN para que usted tenga su motor al día, como si saliese hoy de nuestra fábrica de Marsella, para que le duren más sus repuestos.

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

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



Europei Pubblicità Monaco



Han sido semanas y semanas de reuniones, debates, negociaciones interminables. Al final, el *Acuerdo Económico y Social* ha sido firmado. En palabras de *Nicolás Redondo*, "ahora empieza la carrera". El secretario general de la UGT explica cómo va a afectar a los trabajadores, y en particular a los del mar. Y no oculta sus diferencias con el Gobierno sobre el tema de la Seguridad Social y las pensiones: "Hay que explicar de manera clara a la opinión pública qué se quiere hacer con la reforma en marcha".

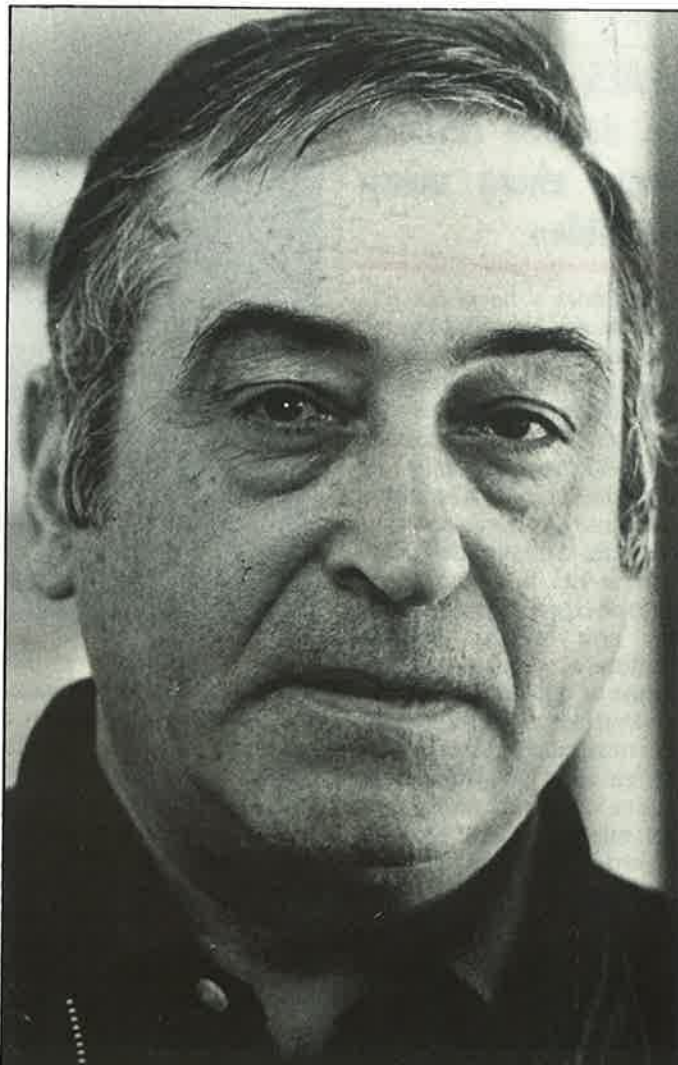
ENTREVISTA

NICOLAS REDONDO

«HAY QUE EXPLICAR LAS COSAS A LA GENTE»

NICOLAS Redondo, secretario general de la UGT, está satisfecho con el Acuerdo Económico y Social (AES) que recientemente han firmado el Gobierno, la CEOE y su propio sindicato. No quiere magnificar el alcance del acuerdo. Y hay una sombra desencantada de crítica en su tono de voz cuando recuerda que el otro gran sindicato del país —Comisiones Obreras— no ha suscrito el pacto. Pero, para él, el saldo del balance está claro.

«Sin exagerar, puede decirse que es un acuerdo altamente positivo. Es muy superior a otros que han sido firmados en años anteriores. Por ejemplo, es incomparablemente más beneficioso para los trabajadores que el Acuerdo Marco Interconfederal que fue suscrito por la patronal, CC.OO. y UGT. Y mucho más ambicioso que el Acuerdo Nacional sobre el Empleo, porque abarca una mayor cantidad de materias. Creo, además, que va a provocar una relación psicológica positiva, porque despeja una serie de incógnitas. Crea las condiciones objetivas necesarias para fomentar la creación de puestos de trabajo. No digo que el acuerdo



vaya a solucionar el problema del paro, pero sí que, sin este acuerdo, no habría posibilidad de luchar eficazmente contra el desempleo.»

Un aspecto que el secretario general de la UGT valora positivamente es el hecho de que, a su juicio, el acuerdo va a permitir el mantenimiento del poder adquisitivo de los salarios.

«El acuerdo recoge incrementos salariales que están medio punto por encima del incremento previsto del coste de la vida. Además, va acompañado de una cláusula de revisión de la masa salarial, la cual constituye una conquista del movimiento obrero, que fue lamentablemente perdida a lo largo del pasado año en la negociación de muchos convenios, precisamente por la inexistencia de un acuerdo general. Por último, las pensiones gozarán de una revisión que hasta ahora nunca habían obtenido.»

MAS PROTECCION AL DESEMPLEO

Nicolás Redondo vuelve a insistir en una cuestión especialmente espinosa: el desempleo. «Hasta ahora, sólo el 26

ENTREVISTA

NICOLAS REDONDO

por ciento de los parados cobraba el seguro de desempleo; en el primer año de aplicación del Acuerdo, lo cobrará ya el 43 por ciento, y está previsto que, en el segundo, lo haga un 48 por ciento. Habrá gente que piense, y con razón, que esto no soluciona el problema del paro, pero no es menos cierto que pasar de un 26 por ciento a un 48 por ciento es un avance importante. Además, con respecto a los contratos de formación, se ha obtenido una ampliación de tres a seis meses y el derecho a percibir el subsidio de desempleo. Por último, las inversiones para el fondo de solidaridad

se han incrementado hasta alcanzar los 142.000 millones de pesetas, tres veces más de la cifra conseguida en anteriores acuerdos.»

El secretario general de UGT hace hincapié en la importancia de que el acuerdo afecte a aspectos sociales y económicos que van más allá de las relaciones laborales clásicas. «Está la cuestión fiscal, por ejemplo», subraya. «Se han conseguido una serie de deducciones fiscales por matrimonio que eleva el tope a 73.000 millones de pesetas. También, que en los matrimonios cuyos dos cónyuges trabajan se puedan efectuar declaraciones independientes, lo que supone otros 10.000 millones de deducción posibles... En definitiva, se va a potenciar una mejor distribución de la renta.»

No obstante, **Nicolás Redondo** no ignora las críticas que se hacen al acuerdo. «Se ha dicho que este acuerdo beneficia más a la CEOE que a los sindicatos. Hombre, yo creo que beneficia a ambos: como es lógico, si no beneficiase a la CEOE, la patronal

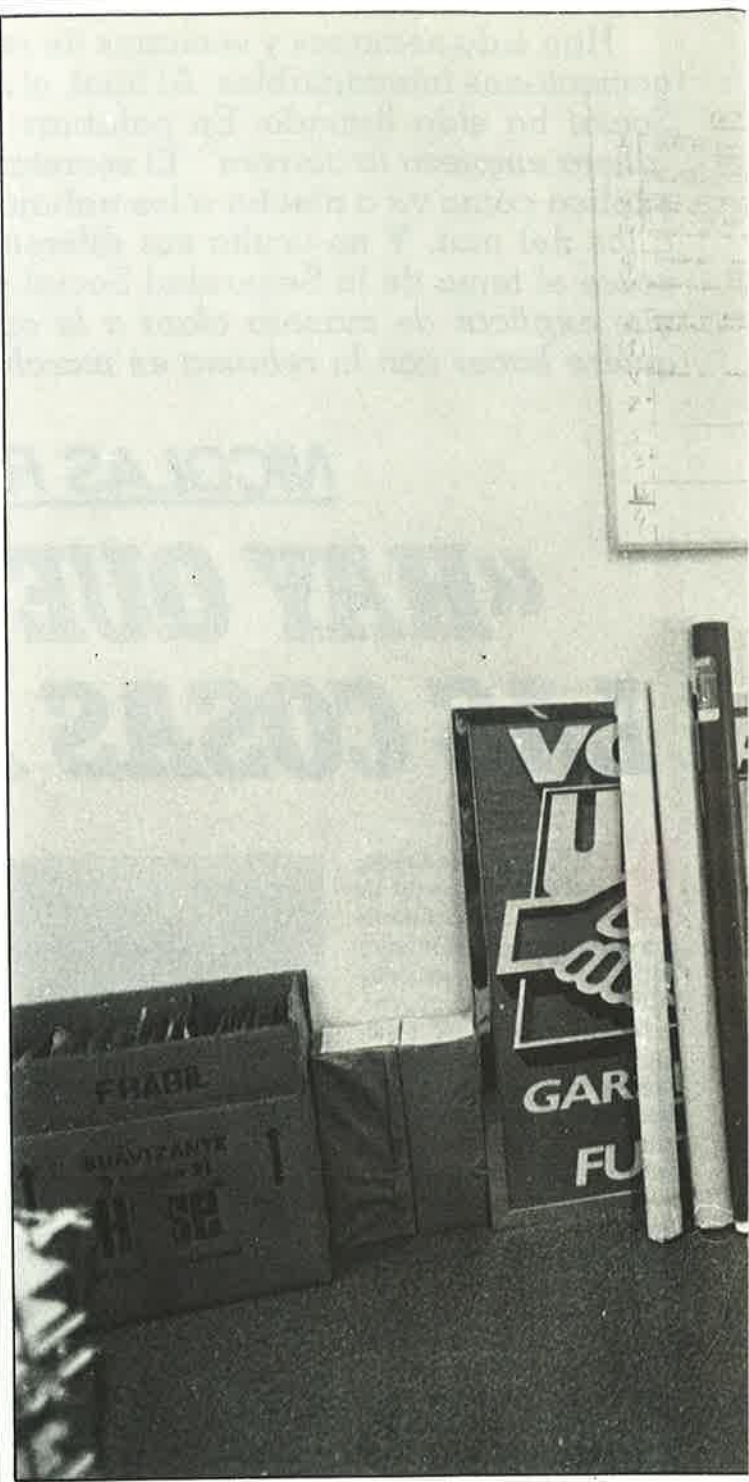
no lo hubiera firmado; de la misma forma, nosotros no lo hubiéramos suscrito si no beneficiara a los trabajadores... Hay que aceptar de una vez que lo que beneficia a la empresa no tiene por qué perjudicar inevitablemente a los trabajadores. Estos acuerdos son siempre una síntesis de intereses. Sólo así pueden ser aceptados por ambas partes.»

El secretario de UGT, de todas formas, subraya que la firma del acuerdo no es más que el «pistoletazo de salida». Ahora empieza la «carrera», es decir, el desarrollo de las comisiones previstas en el acuerdo, «en lo cual habrá

«Con el AES, las pensiones gozarán de una revisión que hasta ahora nunca habían tenido»

dificultades y no pocas reticencias por algunas partes».

Para el dirigente socialista, el acuerdo supone una especie de frontera. «El AES va a ser protagonista del desarrollo de las relaciones laborales en este país durante los próximos dos años. La organización que se quede al margen de él lo va a pasar mal. Y, cuanto más se aleje de él, peor lo va a pasar.» En este sentido, **Nicolás Redondo** censura abiertamente la actitud de CC.OO. «Por un lado, atacan el acuerdo. Por otro, quieren estar presentes en todas las Comisiones que se van a crear en el marco del mismo y para ello han recurrido hasta al Tribunal Supremo. Hombre, yo creo que esto es contradictorio: si quieren estar en las comisiones del AES, que firmen el acuerdo. Si no, en cualquier caso estarán presentes —de acuerdo con un dictamen que



hemos elaborado— en las relativas al Fondo de Garantías Salarial, a la formación, al patrimonio sindical y al llamado “fondo de los 2.000 millones”. Pensamos que no resulta lógica su presencia en otras comisiones puesto que éstos se van a ocupar de la aplicación del acuerdo. Además, habrá otras dedicadas a la elaboración de dictámenes; y en ellas estaremos abiertos a su colaboración...» A juicio de **Nicolás Redondo**, la posi-

ción de CC.OO. ha colocado a este sindicato ante una «trampa endemoniada».

HACIA EL CONTROL DE LAS PRESTACIONES SOCIALES

Para el secretario general de la UGT, la participación hasta ahora de los sindicatos en organismos institucionales encargados de la gestión de prestaciones sociales «ha sido



Seguridad Social:

«ES NECESARIO REALIZAR
UNA REFORMA PERO NO DE
MANERA SUBREPTICIA»

limitada, aunque no negativa». Nicolás Redondo subraya que en algunos organismos existen auténticos Consejos, mientras que en otros no hay más que simples comisiones de seguimiento. «Esperamos que el AES nos permita controlar realmente aquellos organismos que más afectan a la clase trabajadora. Por ejemplo, los que controlan las prestaciones por desempleo.»

Se muestra tajante al abordar la cuestión de la Seguridad

ENTREVISTA

NICOLAS REDONDO

Social y de las pensiones. Sobre todo, cuando se le mencionan ciertas declaraciones formuladas en algunos medios oficiales. «Nuestra disconformidad con el Gobierno, en el tema de la reforma de la Seguridad Social, y muy especialmente en lo que afecta a las pensiones, es total. La reforma debe ser realizada con amplitud, pero con periodos transitorios, sin que las pensiones se vean negativamente afectadas, sin que nadie pierda sus derechos. Hay que hacer una reforma, pero no de manera subrepticia. Hay que explicar de manera clara a la opinión pública qué se quiere hacer con la Seguridad Social.»

Y **Nicolás Redondo** argumenta las razones de su disconformidad. «Se habla de que hay que cortar gastos en el régimen general de la Seguridad Social, cuando resulta que éste tiene superávit. Hay

algunos ministros que van por ahí diciendo tonterías, como que la Seguridad Social está en quiebra. Eso es tanto como decir que el Estado está en quiebra.» Y no duda en recordar las promesas efectuadas por el PSOE. «El programa del partido socialista dice que el Estado aumentará en un 25

culentas sobre la hipotética quiebra de la Seguridad Social, sobre herencias del régimen anterior y sobre lo insostenible que es la situación. Con ellas no se consigue más que haya cinco millones de pensionistas a los que no les llega la camisa al cuerpo, porque creen que se van a quedar sin

«También vamos a mejorar las condiciones de los marinos en barcos de bandera de conveniencia»

por ciento su participación de los gastos de la Seguridad Social y, cuando se hace una promesa, hay que cumplirla. O, como mucho, hay que explicar por qué no se va a poder cumplirla. Todo, antes que hacer declaraciones tru-

sus ingresos. Y no es verdad.»

«ME VOY A HARTAR DE HABLAR»

Las preocupaciones de los pensionistas obsesionan al

secretario general del sindicato socialista. **Nicolás Redondo** está de acuerdo con que hay que reformar la Seguridad Social. Pero quiere que la opinión pública esté al tanto de los puntos de vista de cada una de las partes que están negociando. «Con la Comisión de Seguridad Social pretendemos precisamente que todo el mundo se entere de lo que se discute. Y, desde luego, me voy a hartar de hablar para que queden muy claras cuáles son las posturas de cada cual y para que cada una de las partes asuma su responsabilidad.»

En el fondo, lo que el sindicalista de UGT teme es que, detrás de la intención del Gobierno de recortar gastos, se esconda una reforma «tecnocrática» de la Seguridad Social que beneficiaría a los pensionistas que ya perciben ingresos, pero haría que los futuros pensionistas potenciales jamás consiguieran una pensión. «Cómo será la cosa, que a nuestro sindicato se han acercado ya cientos de personas para enterarse de cuándo y en qué condiciones van a poder jubilarse, porque piensan que, si lo hacen antes de la reforma de la Seguridad Social, lo harán cobrando el 100 por ciento de la pensión a la que tienen derecho, mientras que, si lo hacen dentro de cuatro o cinco meses, perderán el 15 por ciento de sus ingresos.» Tampoco está de acuerdo con el Fondo de Pensiones. Recuerda **Nicolás Redondo** que en Estados Unidos, donde se ha llevado a cabo esa experiencia durante muchos años, la operación se ha saldado con un fracaso. Y que tampoco en España los intentos realizados han tenido éxito.

«En mi opinión, la reforma de la Seguridad Social tenía que haberse visto reflejada en los Presupuestos Generales del próximo año. Y no ha sido así. Dicen que hay descontento. Pero la verdad es que las cosas buenas que se han hecho en este terreno —y han sido muchas— se han visto difuminadas por cantidad de promesas que aún no han sido cumplidas.»





AUMENTAR LA PARTICIPACION EN EL ISM

El secretario general de UGT subraya que el Acuerdo Económico y Social va a tener efectos positivos para los tra-

bajadores del mar. «Además de que una parte del Fondo de Solidaridad estará destinada a ellos, se va a conseguir que los trabajadores que se encuentren en compañías que operan fuera de España o en barcos con bandera de conveniencia,

CC.OO. y el AES:

«LOS QUE QUEDEN AL MARGEN LO VAN A PASAR MAL»

tengan las mismas condiciones laborales que tienen los trabajadores del país en el que estén o al que corresponda la bandera bajo la que trabajen.»

Asimismo, se pretende conseguir que aumenten las prestaciones del subsidio de desempleo a los trabajadores del subsector de bajura. «No ha sido posible que esto figurara en el reglamento de prestaciones del AES, pero sí va a estar integrado en la cláusula de ampliación de cobertura al desempleo. Y vamos a ejercer un estricto control para que se cumpla.»

Una cuestión que preocupa seriamente a **Nicolás Redondo** es la baja participación sindical que registra el sector de la pesca. «Hay que tener en cuenta que las elecciones sindicales se celebran en este sector en condiciones un tanto atípicas. En cualquier caso, estamos intentando aumentar la participación sindical. No nos lo planteamos en las Cofradías de Pescadores, que son instituciones de Derecho Público, pero sí en otros organismos específicos, tales como el Instituto Social de la Marina.» ■

SECTOR PESCA INDUSTRIAL Y ARTESANAL



El sector que reúne a los que saben lo que se pesca.

En el 23 Salón Náutico Internacional de Barcelona, se ha organizado por segunda vez una exposición dedicada exclusivamente a la industria y el comercio de los equipamientos para la pesca.

El citado sector se convierte, una vez más, en la única manifestación española en su género con una oferta que interesa

a los profesionales por su representatividad: Embarcaciones, motores, equipos de transmisión y propulsión, combustibles y aceites, aparatos de pesca, navegación, accesorios, instalaciones y electrónica, almacenamiento, manutención, protección y pintura, equipos y procedimientos para el frío, aireación, climatiza-

ción y aislamiento, organismos, etc.

La experiencia y profesionalidad del Salón Náutico y de la Institución Ferial Barcelonesa, avalan el éxito de este acontecimiento que afecta a todo el sector.



23 Salón Náutico Internacional
del 19 al 27 de Enero de 1985



MAR

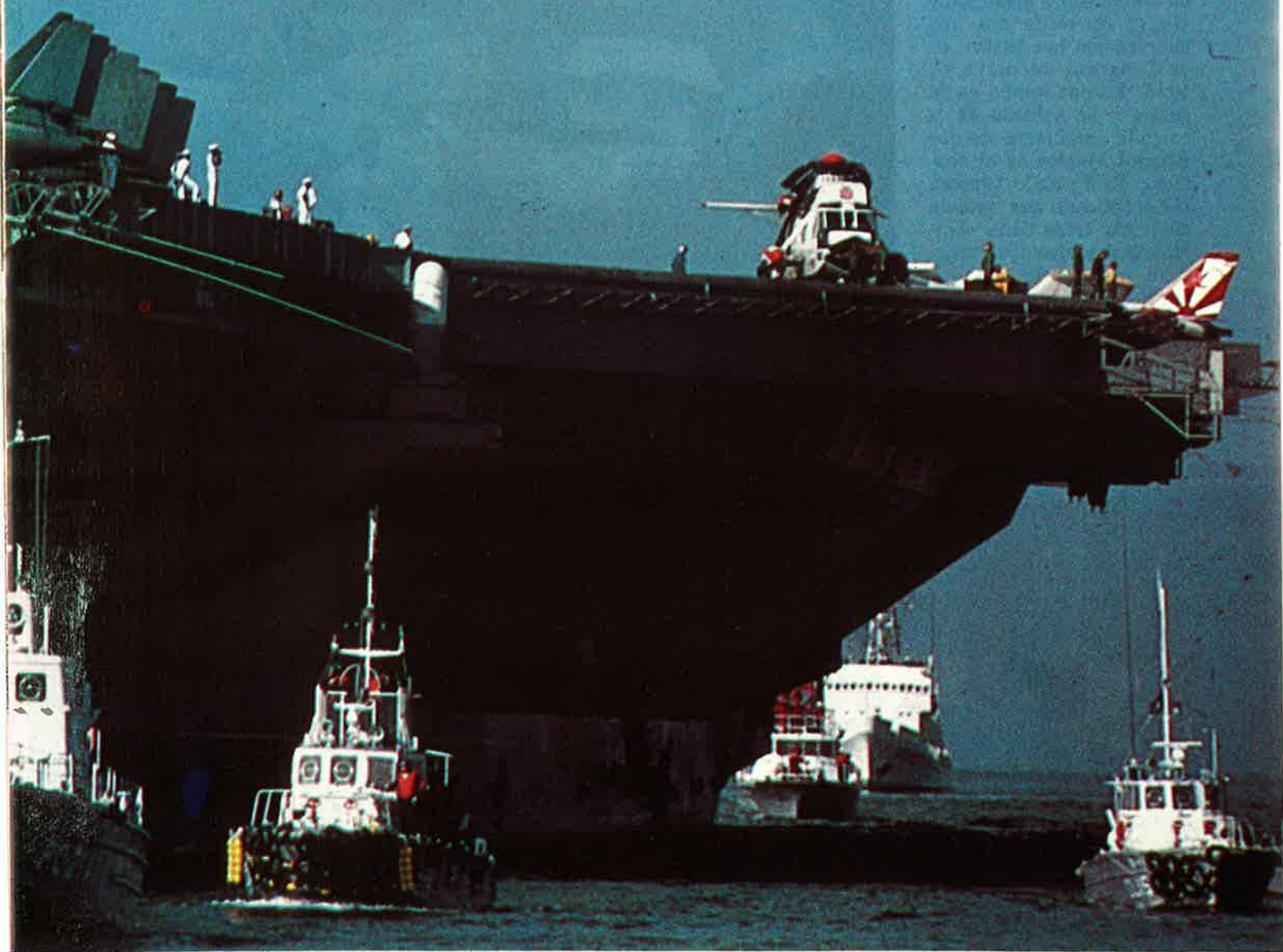


**MAQUINAS
DE**

GUERRA

CIERTO Y SEGURO, COMO LA MUERTE

Lleva a bordo seis mil hombres y casi cien aviones de combate. Es el bastión de la flota norteamericana en el Pacífico. Su nombre es «Carl Vinson», el mayor portaaviones del mundo. Muy pocos países podrían defenderse de un artefacto como éste. Es casi invulnerable. Cierto y seguro, como la muerte.



B

OTADO el 13 de marzo de 1982, el portaaviones «Carl Vinson» supera en potencia y tamaño a sus dos hermanos

de serie «Nimitz» y «Dwight D. Eisenhower». Actualmente patrulla las aguas del Indico, en misión de vigilancia de la «ruta del petróleo». Lleva 6.300 hombres a bordo, 87 aviones de combate y un sistema electrónico de defensa que, según sus constructores, lo hace prácticamente invulnerable a las bombas y misiles del enemigo.

Se desplaza a velocidades de hasta 30 nudos, impulsado por dos reactores nucleares que mueven cuatro grandes hélices. El sistema de propulsión le otorga una autonomía equivalente a 15 años de combustible; es decir, unos 11.000 millones de barriles de fuel.

Este abrumador ejército flotante lleva el nombre de un americano a quien todavía se recuerda por una intervención que realizó en el Congreso en mayo de 1916. Europa estaba ya en guerra y se hablaba de la entrada inminente de los Estados Unidos en el conflicto. El diputado **Vinson**, sin sospechar que setenta años más tarde daría nombre a la máquina de destrucción más poderosa del mundo, gritó a la Cámara: *«Hago votos para que la salida de cada cañón y cada barco de nuestras factorías vaya acompañada de una oración por la paz.»*

Sobre sus 333 metros de



EL PRECIO DE LA DISUASION

Es una verdadera amenaza flotante. La dotación aérea del «Carl Vinson» está compuesta de 24 cazas F-14 A, 24 cazas A-7, 14 A-6 y KA-6D, 10 aviones de lucha antisubmarina SH-3H, cuatro aviones de reconocimiento E-2C, cuatro aparatos EA-6B y un avión de apoyo táctico. En total, 87 aviones de combate. Para equiparar esta fuerza aérea, un país como España necesitaría emplear más de la mitad de sus aviones de guerra.

El precio del porta-

aviones asciende a 1.300 millones de dólares, aproximadamente 220.000 millones de pesetas, cifra mayor que el Producto Nacional Bruto de 110 países y territorios del mundo. O, dicho de otro modo, superior al valor total de la riqueza producida du-

rante un año en cada uno de esos países.

Si España se planteara adquirir una unidad naval como el «Carl Vinson» —en el supuesto de que fuera posible—, debería invertir en ella aproximadamente la mitad del presupuesto de Defensa en todo un año, o bien la totalidad del presupuesto de Agricultura, Pesca y Alimentación, sumado al de Cultura. La cifra equivale también al valor total de la pesca española desembarcada durante un año y medio.

eslora —equivalentes a la altura del **Empire State Building** o casi cuatro campos de fútbol colocados longitudinalmente—, el «Carl Vinson» porta una pista de aterrizaje de 77 metros, cuatro catapultas de despegue, cuatro ascensores para aviones, 3.360 cabinas y estancias de todo tipo, más de 2.000 puestos de telefonía y un puente de mando que, con antenas incluidas, alcanza la altura de un edificio de 11 pisos. Para inmovilizar esta mole se precisan dos anclas de 30 toneladas cada una.

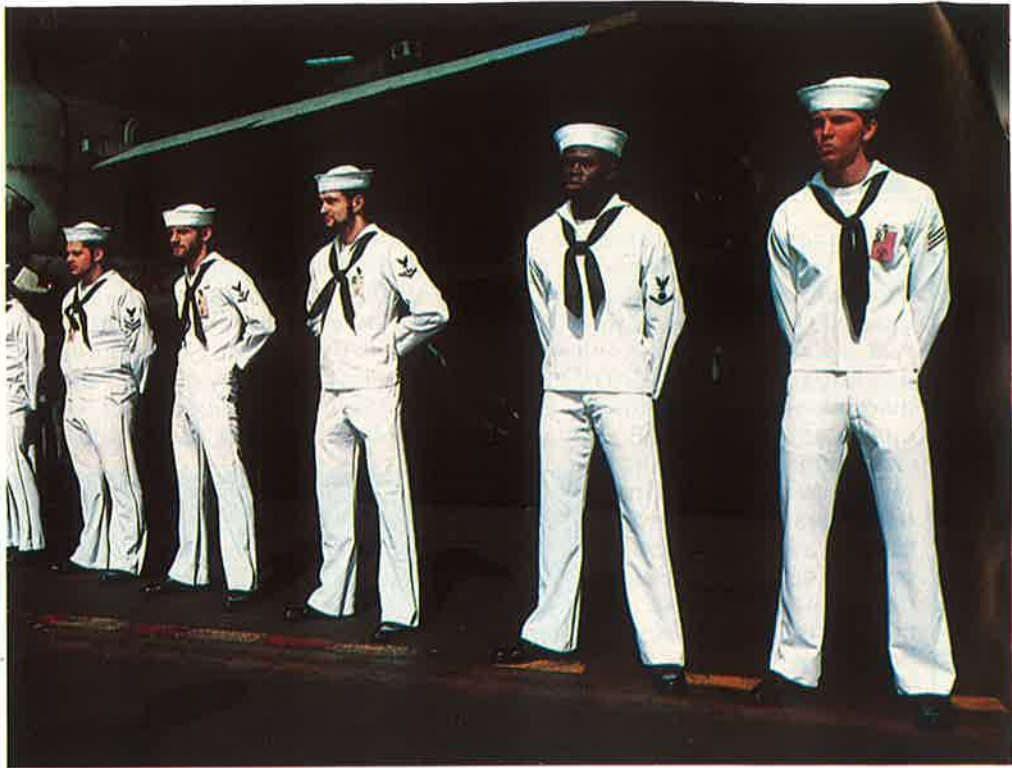
La dotación humana de un barco de esta naturaleza no es fácil de relevar, debido a su alto grado de especialización. Embarcarse en el «Carl Vinson» puede supo-



ner muchos meses sin regresar a su base en territorio estadounidense, situada en el puerto californiano de **Alameda**. Para poner en contacto a los marinos con sus familiares, la Comandancia de la Armada de los Estados Unidos ha encontrado un sistema que funciona: de cuando en cuando, el barco fondea frente a las costas de alguna ciudad dotada de infraestructura turística. La tripulación es desembarcada por un período de 15 días para reunirse con sus familiares, a quienes el Gobierno norteamericano ha dado facilidades para trasladarse por avión hasta el punto escogido.

Hoy día es frecuente ver a grandes barcos de la «U.S. Navy» frente a las playas





de grandes centros veraniegos españoles, como Benidorm o Torremolinos, en plena temporada turística. Un alcalde costero español comentaba no hace mucho, con cierta ironía, que la Armada americana se había convertido en uno de los mayores «turoperadores» extranjeros en nuestro país. No iba muy desencaminado, si se tiene en cuenta que un marino americano de permiso deja diariamente muchos dólares, que, multiplicados por 5.000 marinos y 15 días —sin contar lo que gastan sus familiares desplazados al lugar—, se convierten en una interesante cifra de ingresos, capaz



de enderezar una mala temporada. «Yo creo que compensa el susto de los bañistas», añadió el alcalde.

Pero al margen de estas auténticas vacaciones en la costa, son muchas las horas de ocio durante las travesías en alta mar. Para hacerlas más llevaderas, el barco dispone de bares y salas de juego en número más que suficiente.

Por su parte, los más inclinados al deporte suelen utilizar la cubierta del portaaviones, entre despegue y despegue, para organizar partidos de «baseboll» o carreras de relevos.

Por lo demás, el «Carl Vinson» dispone de instalaciones y comodidades que para sí quisieran la mayoría de las pequeñas ciudades: áreas de descanso, grandes comedores, emisora musical, tiendas variadas, oficina de correos, imprenta para libros y periódicos, sistema de potabilización de agua salada, fábrica de oxígeno, servicio de incendios, hospital con clínica dentista, modernos quirófanos, lavandería, etc.

Casi un crucero de lujo, si no fuera por las casi mil toneladas de bombas y muerte que duermen en su bodega, a la espera de una fatídica orden de combate emitida a muchos miles de kilómetros.

La verdad es que hacía tanto frío dentro del recinto como fuera, al borde de la ría. El escaso público visitante se frotaba las manos entumecidas, y la mayor parte del personal que atendía los «stands» había abandonado su inicial aire ejecutivo para transfigurarse en un animoso ejército alpino. Ráfagas de lluvia y viento arremetían con furia por el parking semide-sierto, haciendo sonar los mástiles donde algún día de verano debieron ondear plácidamente las banderas. Mientras tanto, la ciudad perdía definitivamente su aspecto de simpática cuna para guardia-marinas que

VI FERIA NACIONAL DE LA INDUSTRIA NAVAL



EXPOSICION PARA UNA CRISIS

tantas películas inspiró cuando aún se llamaba El Ferrol del Caudillo. Hoy, el imperio montado gracias al esfuerzo de unos gallegos que nunca aparecían en el cine se viene abajo. Y los vientos de la reconversión han traído a la ciudad una marejada de protestas. ¿Quién quiere perder su trabajo, aunque su trabajo ya no construya barcos sino deudas?

La edición de este año de la Feria Naval de El Ferrol fue un espejo de los males que aquejan a la industria náutica española. Allí no faltaba nada: estaban los pabellones, los «stands», los expositores, las azafatas y hasta hubo visitantes. Pero contra los vientos de la crisis poco pudo el entusiasmo de los organizadores.

Verdaderamente, organizar la IV FERIA Nacional de la Industria Naval en unas circunstancias tan adversas requería unas enormes dosis de fe. Sin embargo, el Consorcio pro Ferias y Exposiciones, formado por la Cámara de Comercio y el Ayuntamiento de la ciudad, mantuvo a todo trance la «Naval 84», que permaneció abierta del 14 al 19 de noviembre. Ya en la inau-



guración, el presidente del Consorcio, *Miguel Maristany*, dijo que, precisamente, es en tiempos de crisis cuando hay que hacer mayores esfuerzos de imaginación. La misma opinión compartían *Juan Manuel Blanco Traba* y *Francisco Rodríguez Blandino*, presidente del Comité Ejecutivo y director general, respectivamente.

Un total de veinte firmas comerciales ocupaban los 10.000 metros cuadrados de pabellones cubiertos que tiene el recinto de *Punta*

Arnela. Construcción de buques e ingenios oceánicos, equipos, materiales, industria naval auxiliar y dispositivos de seguridad configuraban los aspectos más interesantes de una exposición llevada a cabo contra viento y marea. Desde una modesta soga hasta un sofisticado

arrancador de helicópteros, todo era mostrado con el mismo entusiasmo a los decididos visitantes que habían desafiado el tempo-

ral para llegar hasta las instalaciones de la feria.

Aunque no faltaron las lenguas malévolas que calificaron la Naval 84 como

Desde una modesta soga hasta un arrancador de helicópteros, todo fue mostrado a los visitantes con entusiasmo.

una «exposición de ferretería local», los organizadores se mostraron satisfechos del resultado, aun admitiendo que todas las cir-

cunstancias parecían haberse conjurado para perjudicar una feria que ha gozado siempre de un elevado prestigio. Prestigio que los responsables confían en recuperar cuando, dentro de dos años, vuelva la feria a abrir sus puertas.

Como se sabe, la Feria de la Industria Naval se celebra cada año, correspondiéndole los pares a Ferrol y los impares a Bilbao. Por lo tanto, la próxima ocasión tendrá como escenario el País Vasco.

J. M. S.

ABRA EL GRIFO

le ofrecemos agua potable a bordo, sin límite y al mejor precio

El sistema de osmosis inversa produce directamente, agua potable sin necesidad de tratamientos posteriores. Por sus reducidas dimensiones puede instalarse en cualquier tipo de pesquero.

Sus principales ventajas son:

- *Independiente del motor.*
- *Fácil instalación.*
- *Mayor autonomía.*
- *Bajo consumo eléctrico.*
- *Reducido mantenimiento.*

Desde
350 litros/día



PASCH Y CIA S.A.

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

MADRID Capitán Haya, 8
28026 Telf. 91-455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

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

A finales de octubre, **Victor Uribe**, patrón del «**Sonia**», pesquero santanderino con base en Ondárroa, vivió junto a su tripulación una experiencia de las que no se borran jamás. El buque se hundió junto a las costas de Irlanda, tras ser ametrallado por una patrullera de este país. Sus ocupantes fueron milagrosamente rescatados por el barco alemán «**Achat**».

Como es habitual, las versiones sobre los hechos fueron contradictorias. Según las autoridades dublinesas, el capitán del barco hundido incurrió en un comportamiento peligroso e irresponsable al negarse a obedecer las instrucciones de alto que le dio la patrullera, así como por sus repetidos intentos de abordaje a la «**Aishling**» en la consiguiente persecución.

El capitán del «**Sonia**», por su parte, sostuvo desde un primer momento que el buque no estaba faenando en aguas prohibidas, sino que intentaba resguardarse del temporal cerca de la costa. Cuando divisaron a la patrullera, emprendieron la huida por temor a las represalias y porque comenzaron los disparos. «*Todos nos acordamos en ese momento —relata— de lo ocurrido al "Valle de Aizoundo" en aguas francesas.*» En cuanto a los intentos de abordaje, **Victor Uribe** reflejó en su diario de a bordo que en

A los viejos nubarrones que acechan a la flota pesquera española ha venido a sumarse la nueva tormenta de los ametrallamientos. Todos los sectores consultados rechazan esta medida punitiva, pero coinciden en la necesidad de respetar los acuerdos internacionales y ganar credibilidad de puertas afuera.

ningún momento su embarcación intentó acometer a la patrullera, sino que navegaba a la deriva porque el tiroteo impedía que nadie estuviera en el puente maniobrando.

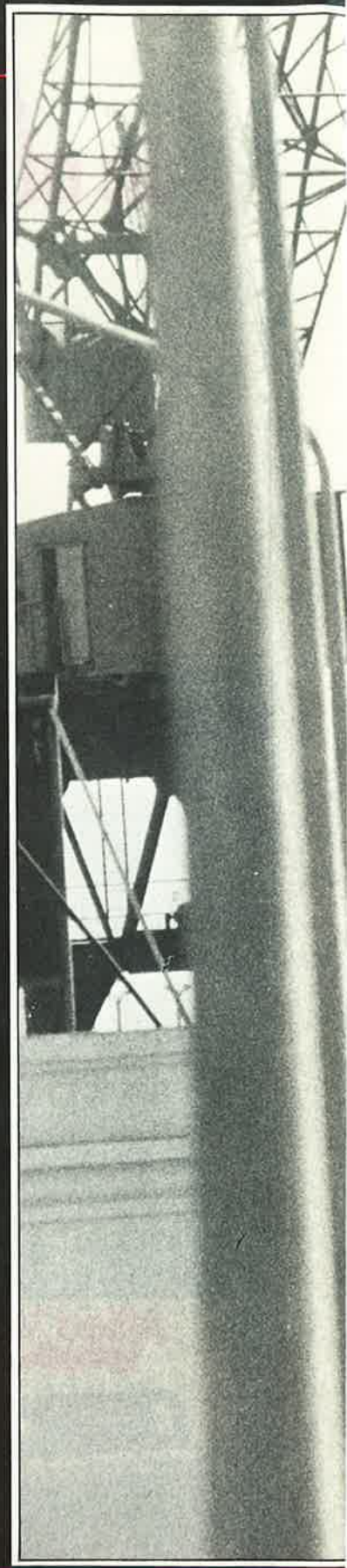
«**HERMOSA PRIMAVERA**», PERO MENOS

Diez días después del incidente del «**Sonia**», el pesquero santanderino «**Hermosa Primavera**» era ametrallado por una lancha de la Armada Española cuando faenaba frente a las costas de Vizcaya.

Esta vez no hubo víctimas, aunque se repitió la guerra de declaraciones. Fuentes oficiales afirman que la patrullera ordenó detenerse al barco y abandonar su faenado. Los pescadores sostienen, sin embargo, que no pudieron parar por encontrarse arrastrando. «*Y el comandante de la lancha —añade— debe saber que un buque con las redes en arrastre no puede detenerse inmediatamente y mucho menos escapar.*» Si no contestaron por radio a los avisos recibidos, fue, según su declaración, por tener el equipo averiado. «*De cualquier modo, lo último que podíamos esperar es que nos disparara un barco español.*»

Hasta la fecha, este tipo de sucesos había encontrado la repulsa unánime de los sectores implicados en la pesca, pero esta vez no ha sido así. La Cofradía de Pescadores de Bermeo manifestó su apoyo a la Comandancia de Marina por el apresamiento del «**Hermosa Primavera**» y la exhortó a seguir impidiendo el faenado de arrastreros en los caladeros artesanales.

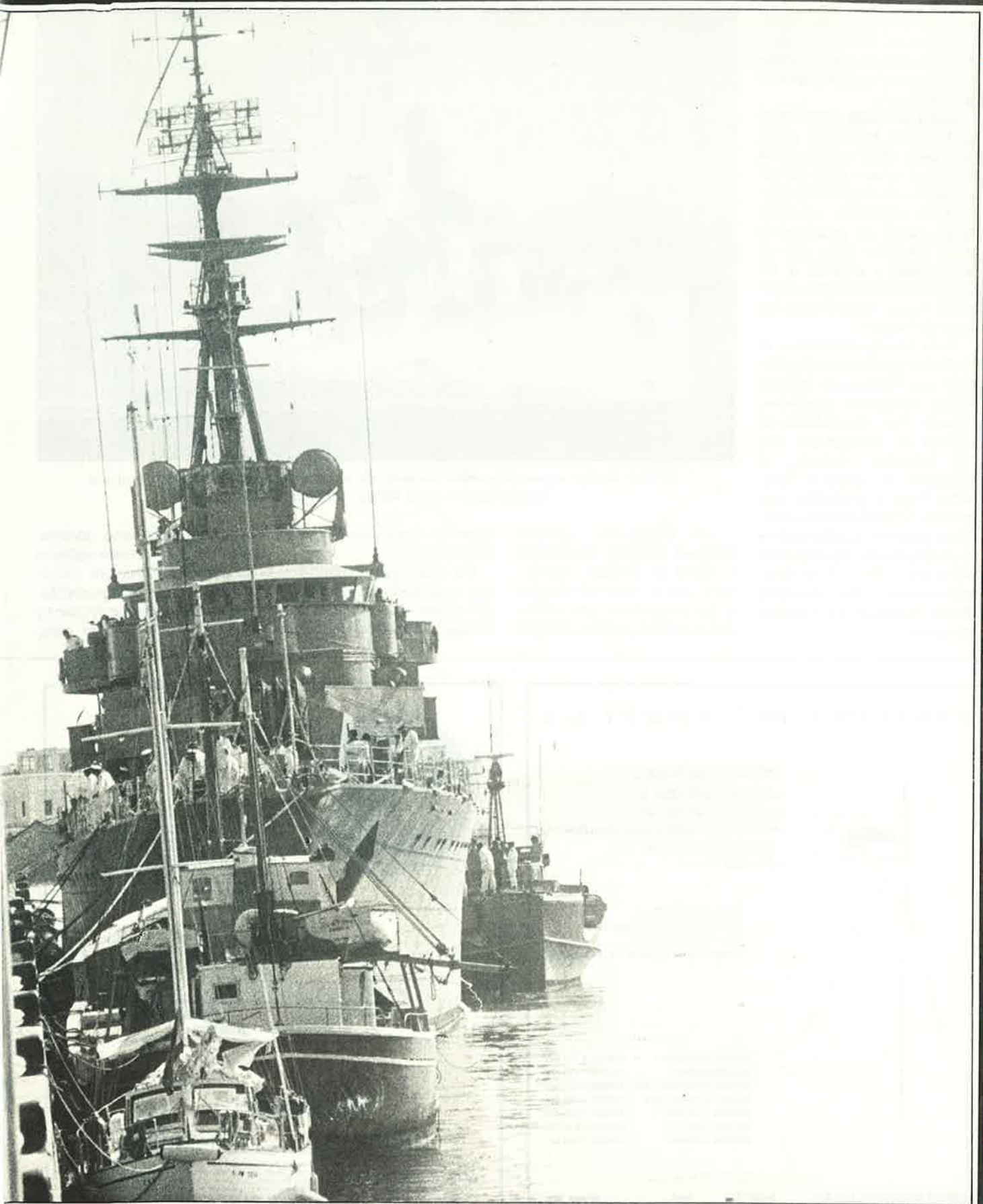
La mayor parte de las fuentes consultadas por esta revista coinciden en señalar que abrir fuego contra un pesquero es una medida desproporcionada, pero que el caso del «**Hermosa Primavera**» desborda los límites, porque se podía haber tomado los datos del barco y después detenerlo y sancio-



AMETRALLAMIENTOS PESQUEROS

LAS BALAS

QUE NA



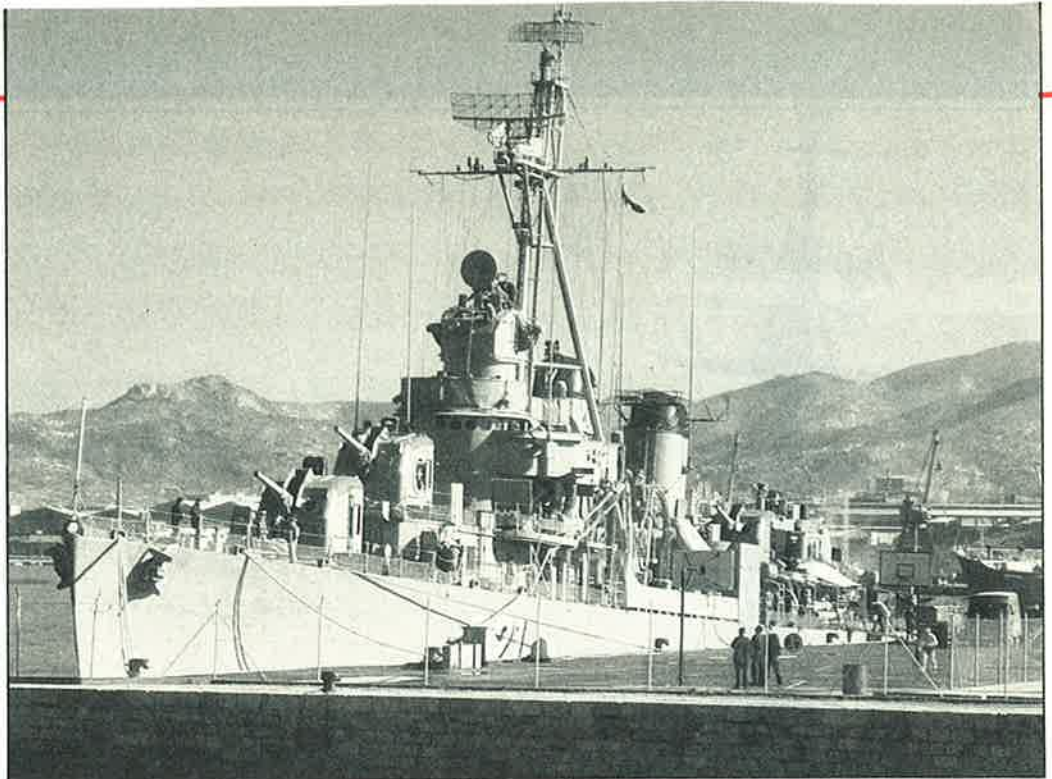
DIE QUIERE

Barcos de guerra contra pesqueros: la batalla comenzó con el ametrallamiento del «Valle de Atxuondo» por una patrullera francesa. La historia se repitió con los buques «Sonia» y «Hermosa Primavera» en aguas irlandesas y españolas, respectivamente.

narlo en su puerto de origen. En contraste, portavoces de la Armada señalan que la medida es totalmente legal en casos de desobediencia.

José Luis Goñi, especialista en Derecho Marítimo, opina que nadie debe salirse de la ley: «Así como digo un no categórico a las medidas excesivas de represión —y abrir fuego contra un pesquero lo es—, también creo que es aconsejable y exigible a los posibles infractores que observen el mayor respeto hacia las leyes del mar.»

Ante este tipo de hechos, el Gobierno siempre ha reaccionado con firmeza en defensa de los pesqueros españoles. Cuando fue ametrallado el «Valle de Atxuondo» por una patrullera francesa, el Ministerio de Asuntos Exteriores llegó a presentar una protesta formal ante las autoridades galas y a punto estuvo de producirse un serio incidente diplomático. Pero ello no debe interpretarse como una carta blanca otorgada a los barcos españoles.



«El uso de las armas sólo debe hacerse en defensa propia y no contra buques desarmados.» (Luis María Tellaache, UGT.)

«El Gobierno —afirma Miguel Oliver, Secretario General de Pesca— sancionará con la máxima dureza a los pescadores que violen los acuerdos, porque España

necesita tener credibilidad internacional.»

En este mismo sentido se han expresado los sindicatos del sector. Así, **Andoni Laceritia**, del Sindicato Libre de

la Marina Mercante, declara: «No nos parece una manera de actuar porque no consideramos lógico el ametrallamiento de un buque de guerra a un pesquero. Ahora bien,

MARITIMA DEL NORTE, S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS:

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

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

FLOTA PROPIA

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

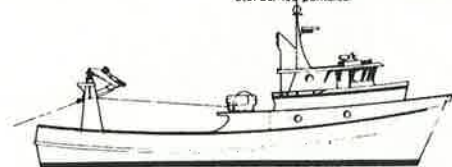
FLOTA GERENCIADA

LINEAS REGULARES Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	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



UNA GRUA MARINA HAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

Como parte de la modernización del buque Sivik un arrastre/raciola de 82 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 HAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

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



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

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

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

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



Avda. de la Constitución, 193, TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
Tel. 675 18 50 (5 líneas) Télex. 42019 - Apartado 8
FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C/E. n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
Apartado 3020 - Zaragoza-16

me gustaría diferenciar, en el caso de los últimos ametrallamientos, los que se han producido dentro y fuera de nuestras aguas, ya que en el primero de los casos se podía haber detenido al barco en puerto. En cuanto a los ataques en el extranjero, existe un código internacional de señales que se debe respetar. Si la patrullera irlandesa pasó por delante del "Sonia" y sus tripulantes no hicieron caso ni pararon, no nos sirven las explicaciones del patrón.»

José Unanue, del sindicato vasco ELA-STV, mantiene sobre el «Hermosa Primavera» la misma postura que cuando ametrallaron a los dos primeros barcos. Su Central ha solicitado del Sindicato Internacional de Transportes para que denuncie la desproporción de la medida ante la infracción cometida. **Unanue** se lamentó también de la política que llevan los armadores, quienes al desobedecer todo tipo de instrucciones ponen en peligro la vida de los pescadores. «Yo pediría —dijo—



“La política que llevan los armadores, al desobedecer todo tipo de instrucciones, pone en peligro la vida de los pescadores”. (Unanue, de ELA-STV).

un poco de sensatez a los empresarios y que mediten bien lo que están haciendo.»

Los representantes de CC.OO. y UGT, **Bonilla** y **Luis María Tellaeche**, también se manifestaron opuestos a los ametrallamientos, «ya que el uso de las armas sólo debe hacerse en defensa propia y no contra buques desarmados». Ambos coincidieron en que el verdadero problema de estos incidentes está en la

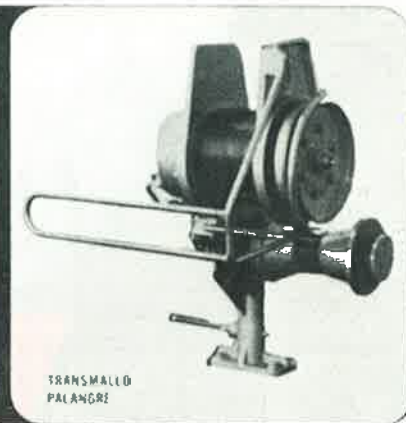
«Hay que diferenciar entre el caso del "Sonia" y el del "Hermosa Primavera". En el segundo, se podía haber detenido al pesquero en puerto sin necesidad de abrir fuego.» **Andoni Lacertúa** (SLMM).

mala estructura del sector. «La Administración española —dice **Bonilla**— ha tenido falta de previsión y no ha tomado medidas para adecuar la flota pesquera al momento actual y buscar nuevos caladeros. Esto hace que los pescadores salgan a la desesperada.»

Tellaeche, por su parte, confía en que el problema se solucionará cuando ingresemos en el Mercado Común, porque si bien habrá que reducir la flota, la entrada significará la admisión de la misma en las aguas comunitarias, además de que nuestros pescadores podrán beneficiarse del libre intercambio de trabajadores, de cara a su mayor profesionalización.

Finalmente, **José María Alcántara**, otro experto en Derecho Marítimo, opina que «las infracciones de las normas llevan consigo unas penas, pero en ningún caso un ametrallamiento. Sólo se pueden utilizar medios de defensa ante un barco beligerante.»

Talleres Mecánicos OSA



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

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

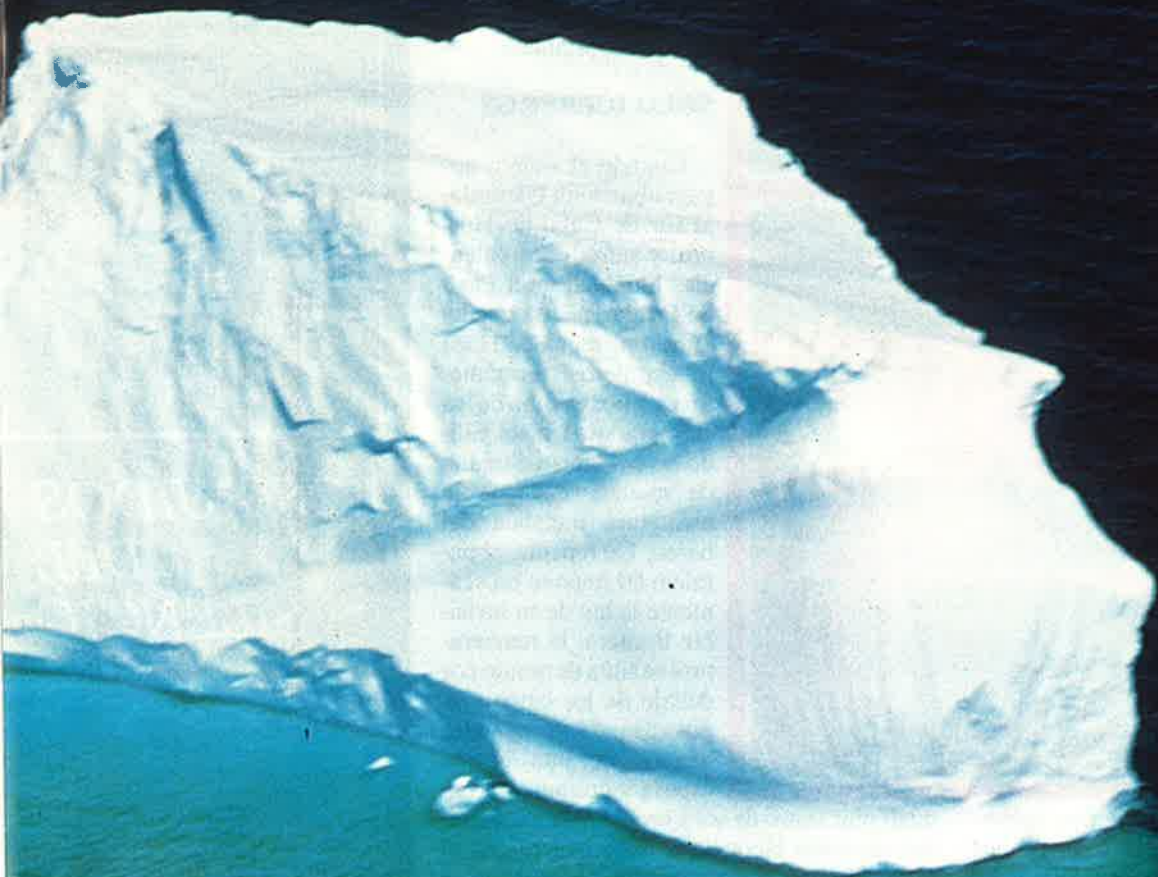


Trece millones de kilómetros cuadrados en silencio. Una espesa capa de dos mil metros de hielo cubre su suelo. Debajo, enormes riquezas minerales. Alrededor, pesca en abundancia. Y en medio, varios países luchan por esta helada porción de soledad.

LA ANTARTIDA



Un **V**iaje al

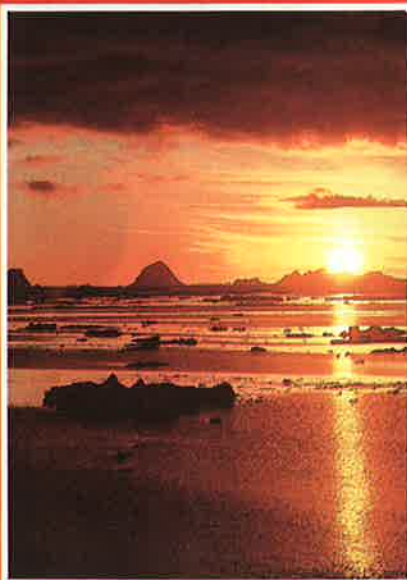
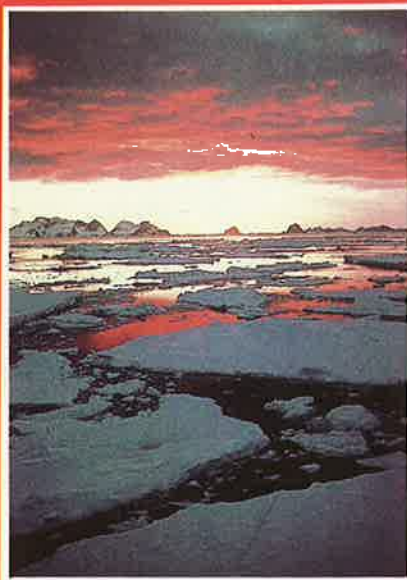


Silencio

El último vestigio urbano en el viaje hacia la Antártida está aquí, en **Usuhala**, la ciudad más meridional del mundo. A más de mil kilómetros se encuentra la **península de Palmer**, comienzo del territorio antártico. En medio, aisladas estaciones de investigación, pequeños asentamientos de pobladores, huellas casi ridículas del recorrido trazado por los hombres hacia unos territorios descubiertos hace más de 150 años, conquistados hace sólo 70 y objetivo económico y político de una docena de naciones del globo.

Sobre un territorio helado, cuya temperatura más cálida se sitúa por debajo de los cinco grados bajo cero, que cubre una superficie que viene a ser algo así como veintiséis veces el territorio español, apenas unas decenas de seres humanos disputan la soledad a cientos de miles de pingüinos, que observan con estúpida suficiencia las torpes evoluciones de hombres barbudos, cubiertos por varias capas de pieles y lanas, que manejan apuradamente —con las manos heladas, pese a los gruesos guantes— extraños aparatos de prospección, correas de trineos, herramientas de cálculo. Vientos superiores a varios centenares de kilómetros por hora llegan a multiplicar por cuatro la sensación de frío de las gélidas temperaturas del territorio antártico, que en momentos extremos alcanzan los sesenta grados bajo cero y obligan a los solitarios seres humanos que deambulan lentamente sobre el hielo a refugiarse apresuradamente en las estaciones en cuanto acaban sus tareas al aire libre.

Por doquier, el sibilante aullido del viento que, a los pocos días de estancia, es percibido como un helado silencio por los pobladores, de forma que sólo su ausencia permite la detección de ruidos aislados: el ronquido de las focas, el estridente chillido de los pingüinos, el inopinado ladrido de los perros de ojos rasgados que arrastran un solitario trineo de vez en



cuando... Y otra vez el viento, el silencio, se apodera de una blanca pista de patinaje cuyo horizonte se pierde contra la frontera del hielo, se difumina entre la ventisca, se insinúa en acumulaciones gélidas cuando el sol de los días claros hace brillar el suelo de manera insoportable...

SOLO ICEBERGS

Cuando el viajero novato abandona **Usuhala**, al sur de Cabo de Hornos, y sufre las turbulencias habituales del **Paso de Drake**, piensa que ha errado el camino. Hace frío, sí, pero el termómetro está por encima de los cero grados. Un sol pálido y enfermizo ilumina de manera exangüe la estructura metálica del barco. De repente, el paralelo 60 impone bruscamente la ley de su invisible frontera: la temperatura se sitúa de pronto por debajo de los cinco grados bajo cero, grandes bancos de una bruma espesa y cortante borran

cualquier rastro de sol y escupen de sus entrañas enormes bloques de hielo que cercan al buque de manera amenazante. Los tripulantes ponen los cinco sentidos sobre los instrumentos de navegación. El radar detecta la presencia de los mayores icebergs, pero no la de los más pequeños...

—**¿Son peligrosos?**, inquires el novato.

—**El más chico podría partir en dos el casco**, masculla un marinero argentino, sin ganas de sonreír.

En estos viajes no hay lugar para el turismo. Barcos pesqueros, buques de avituallamiento para las minúsculas poblaciones que habitan apenas el suelo de este desierto helado, arriesgan en cada viaje las vidas de sus tripulantes. El **Bahía Aguirre**, un buque argentino que aprovecha la estación veraniega para enviar alimentos y enseres a los hombres y mujeres que el Gobierno de Buenos Aires ha instalado entre **Usuhala** y el hielo del corazón antártico, sortea perezosamente los repentinos bloques de hielo que surgen del puré neblino que rodea

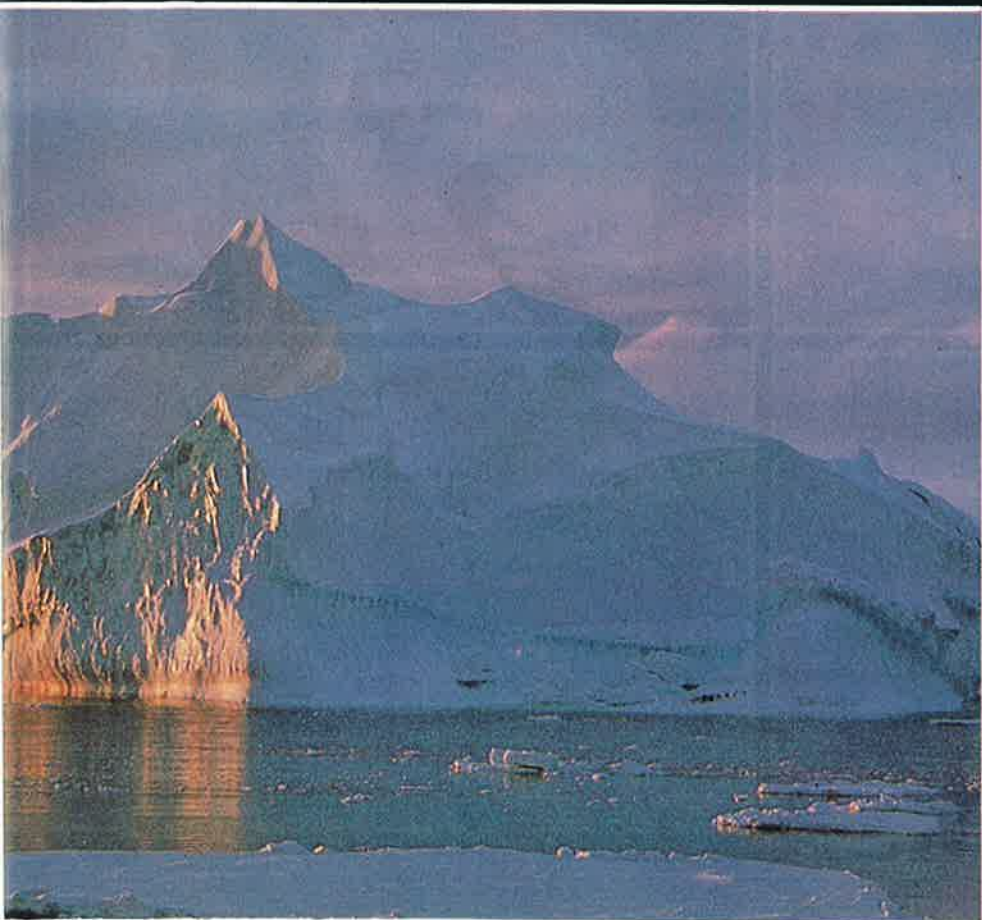
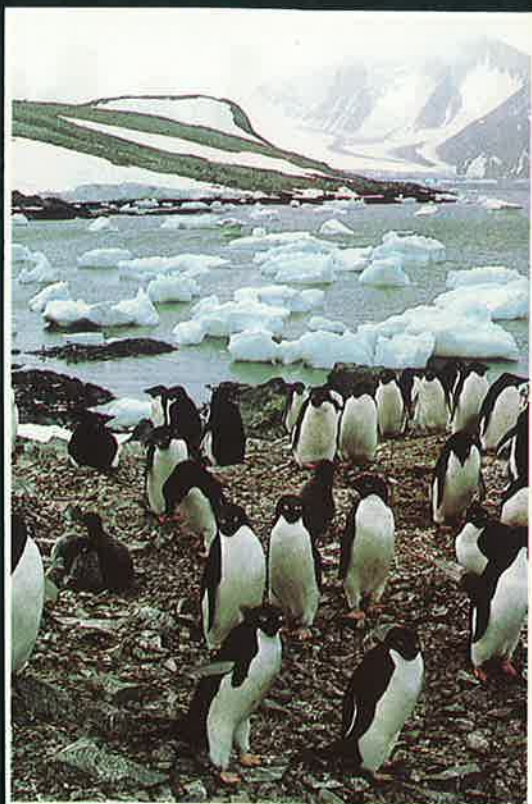


LOS RUIDOS DEL SILENCIO





La Antártida es esto, un crujiente desierto congelado, un gigantesco refrigerador que guarda celosamente un filón de riquezas. La soledad de este callado continente es inútilmente turbada por algunas docenas de técnicos y científicos. Sólo cuando cesa de aullar el viento polar es posible detectar algunos ruidos aislados: el ronquido de las focas, el chillido de los pingüinos o el ladrido de los perros que arrastran un solitario trineo.







PUEBLO EN MINIA TURA

En la actualidad, un Tratado Antártico aún vigente asegura la desmilitarización total del continente y el desarrollo de un plan de colaboración internacional a nivel científico. Pero la disputa del territorio está aún lejos de quedar zanjada. Por de pronto, Argentina ha creado artificialmente un pueblo en miniatura en la península de Palmer para apoyar sus reivindicaciones territoriales.

el casco, como burlándose de la inquieta mirada del viajero primerizo.

La primera tierra, que merezca el nombre de tal, avistada por el barco es **Isla Decepción**, en las islas Shetland del Sur. Apenas es la parte superior de un volcán ya apagado, cuyo cráter fue invadido por el mar. Cuatro personas que habitan su anillo rocoso reciben con exasperante normalidad la llegada del barco.

—Pero para ustedes, tiene que ser una novedad la llegada del barco..., insiste el novato.

—Sí... Habitualmente, nos avitualla un helicóptero.

Después, millas y millas de un mar aceradamente azulado. Y un silencio de presagio... De pronto, la mañana despierta al viajero con un desafinado e insoportable concierto de graznidos irritados. Encaramada sobre un farallón, una multitud de individuos bajitos y blanquinosos chillan al aire la presencia del **Bahía Aguirre**.

—¿Son pingüinos?

—Si fueran osos blancos, estaríamos en el polo norte, bromea ya el argentino.

En tierra, media docena de hombres trasvasan los alimentos del **Bahía Aguirre** hacia unas dependencias, con febril actividad, en medio de una disciplinada sucesión de movimientos calculados.

—Y... son militares. Mirálos bien. No verás gente hasta «Bahía Paraíso». Después, más nada hasta base «Esperanza».

—Eso ya es la Antártida.

—Claro, la Antártida.

UN POLVORIN HELADO

El viajante novato no observa nada. Nada que no sea un manto blanco, levemente rugoso, refulgente...

—Ponéte las gafas, ché.

Un sol delicuescente hace brillar montones helados que comienzan a dibujarse poco a poco. Al fin, a la izquierda de la enorme superficie monótona y de apariencia circular, un montón de focas balancean al pálido sol su



corpachón. De cuando en cuando, un ronquido satisfecho llega de muy lejos, amortiguado por un silencio espeso y blanco. Más al fondo, puntitos negros.

—Pingüinos, informa escuetamente el marinero.

—¿Son comestibles?

—Deben serlo. Un sueco..., Nordensköls o algo así, naufragó aquí a principios de si-

glo. Dos compañeros y él se alimentaron durante dos años de pingüinos antes de ser rescatados.

La Antártida es esto, un crujiente desierto congelado, un gigantesco refrigerador que guarda celosamente bajo dos mil metros de hielo perpetuo, un filón de riquezas cuyo valor es aún difícil de calcular. La soledad perenne de este callado continente, inútilmente turbada por algunas decenas de técnicos y científicos, es por ello objetivo codiciado de una docena de países.

Ya en 1934 fue motivo de un acuerdo internacional entre cinco naciones que procedieron a su reparto. Desde entonces, apelaciones, litigios, reuniones internacionales. En la actualidad, un **Tratado Antártico** aún vigente asegura la desmilitarización total del continente y el desarrollo de un plan de colaboración internacional a nivel científico. Pero el asunto está lejos de quedar zanjado. Por de pronto, Argentina ha creado artificialmente un forzado pueblo en miniatura en la península de Palmer para apoyar sus reivindicaciones territoriales. La Antártida —es decir, sus tesoros— está en el telón de fondo de la pasada guerra de las Malvinas, del conflicto chileno-argentino sobre el canal del Beagle, de las discusiones internacionales entre organizaciones ecologistas y representantes gubernamentales (partidarios los primeros de la conversión del continente en parque nacional; favorables los segundos al reparto de sus riquezas minerales y piscícolas...).

Ajeno al debate, el suelo antártico mantiene su sueño helado y esconde, bajo una blanca y resistente coraza, un polvorín económico.

A. F. B.

SAL-Imcor

Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato, fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticollisión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.



SAL JUNGNER
MARINE

Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA
Sweden, Telephone 08-98 01 20, Telex 17300 jungmar s



A company within the
SALÉN & WICANDER GROUP

Vretenvägen 4, Box 1122, S-17122 SOLNA
Sweden, Telephone 08 98 06 80



¡LA EXPERIENCIA CUENTA!

Desde 1902, SABROE ha suministrado plantas de refrigeración a más de 4.000 buques de todas las nacionalidades y cumpliendo las más exigentes normas de clasificación.

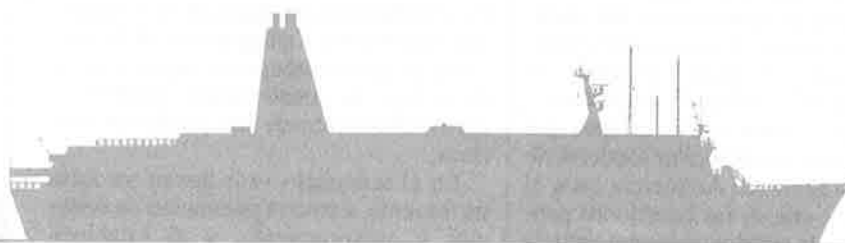
Hoy, SABROE es símbolo de la más alta CALIDAD, TECNOLOGIA y GARANTIA.

PLANTAS DE REFRIGERACION MARINA PARA:

CONFORT Y
SEGURIDAD A BORDO.

BUQUES CARGUEROS

BUQUES PESQUEROS



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

Barcelona:

La pesca en el Salón Náutico

La pesca será protagonista en la próxima edición del Salón Náutico de Barcelona, que abrirá sus puertas el próximo mes de enero. Ya en 1983 se inició, aunque tímidamente, la introducción del sector pesquero en el Salón, pero este año se ha profundizado su presencia hasta el punto de que, como ha explicado su Presidente, *Jorge Salvat*, se ha invitado a la Xunta de Galicia, a empresas del sector pesquero gallego, a la Secretaría General de Pesca Marítima, a la Generalidad de Cataluña y al FROM para que cuenten con stands propios.

Según el presidente del certamen, se espera que este año los niveles de ocupación sean superiores a los de ocasiones anteriores, ya que se cuenta con la participación de 350 expositores en una superficie de 33.000 metros cuadrados, en los que hay que incluir los 7.000 dedicados al sector caravanning.



Andalucía:

Buque para enseñanza

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha publicado un concurso para la contratación del suministro de un buque de pesca para enseñanza, fijando el precio máximo de licitación en 19,5 millones de pesetas.

Dentro de la política de enseñanza que se ha marcado la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía para el presente año, una de las cuestiones pendientes era la de aportar un buque escuela para que los alumnos pudieran realizar no sólo estudios teóricos, sino también prácticos.

Se espera que este barco escuela entre en funcionamiento en un periodo de tiempo muy corto, realizándose en él prácticas de pesca y muy especialmente de salvamento a bordo.

Asimismo, y con el fin de introducir el poliéster en la pesca artesanal, una vez que se han comprobado los resultados dados en otros países, la misma Dirección General de Pesca va a comprar siete buques de este material con el objetivo de potenciar la flota artesanal que actualmente es de madera.

Galicia:

Ya hay Ley de Pesca

El pleno del Parlamento Gallego aprobó finalmente la Ley de Ordenación de Pesca Marítima en aguas de la Comunidad Autónoma. La regulación de la actividad pesquera procurará, según el texto de la ley, la conservación, fomento y aprovechamiento de los productos marinos.

En el articulado se incluyen medidas de fomento, como la prestación de servicios y asesoramiento, y el establecimiento de la denominación de origen. También se incluyen normas limitativas para evitar la sobrepesca y lograr una mayor racionalidad que favorezca la conservación de las especies.



Canarias:

Mil navíos soviéticos

Más de 1.200 barcos con bandera soviética, con un registro bruto superior a





Xunta de Galicia, varias empresas pesqueras gallegas y Secretaría General de Pesca Marítima tendrán «stand» propio en el próximo Salón Náutico de Barcelona. Abajo, una planta de cultivo de langostinos: la acuicultura empieza a dejar de ser una actividad incipiente en nuestro país



La flota soviética se ha convertido en cliente asiduo de los puertos canarios



10 millones de toneladas, han pasado por puertos canarios en lo que va de año, de los cuales 500 son pesqueros, atendidos por la empresa bilateral Sovhispan.

Sólo en avituallamiento, los pesqueros soviéticos se gastaron más de 400 millones de pesetas. Un capítulo destacado del movimiento de buques soviético en el archipiélago canario lo constituye el incremento de los cruceros con turistas europeos, en su mayoría alemanes federales y británicos. En los primeros nueve meses del presente año han visitado las Islas Canarias 15 buques de pasajeros.

En cuanto a actividades portuarias, han sido atendidos más de 100 navios soviéticos, con un gasto de más de 175 millones de pesetas.

Murcia:

Primera planta de cultivos marinos

Con un presupuesto de 150 millones de pesetas, se va a empezar a construir próximamente la primera planta de cultivos

marinos de la Comunidad Autónoma de Murcia. Sobre un terreno de 10.000 metros cuadrados, cedidos por el Ayuntamiento de Mazarrón, en la zona comprendida entre el Mojón y Playa Negra, la planta, que entrará en funcionamiento el próximo noviembre, tendrá una producción anual de dos millones de larvas de dorada y de lubina que, posteriormente, serán engordadas por las empresas y cooperativas de acuicultura que se constituyan en la región.

Paralelamente a la construcción de la planta, ha comenzado a estudiarse la capacitación del personal que participará en estas labores. Para ello, se están llevando a cabo conversaciones entre la Dirección General de Pesca de esta Comunidad Autónoma y la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina. Es posible que el marco que se elija para desarrollar estos estudios de preparación sea la escuela profesional Náutico-Pesquera.

Cataluña:

Nueva línea Barcelona-Marsella

Una nueva línea de «ferry-boat» ha comenzado a funcionar recientemente entre Marsella y Barcelona. Los «ferrys» que la realizan son de fabricación búlgara. Bulgaria está incrementando sus relaciones comerciales con varios países mediterráneos, estableciendo nuevas rutas: como la de Livorno-Marsella. Estos «ferry-boat» están especialmente contruidos para reducir gastos de combustibles y lubricantes, y en ellos se podrán embarcar semirremolques, automóviles y todo tipo de maquinaria de ruedas. Se espera también que contribuyan al aumento del turismo, ya que está dotado de camarotes para unos 175 viajeros, restaurante, tienda libre de impuestos, así como salas de deportes, video, etc.

Ribadesella:

Almacenes para pescadores

La Consejería de Obras Públicas, Turismo, Transportes y Comunicaciones



Los habitantes de la localidad asturiana de Ribadesella van a ver cumplida una vieja aspiración: el puerto pesquero contará con almacenes

del Gobierno Autónomo de Asturias va a construir almacenes para pescadores en el puerto de Ribadesella. El presupuesto se acerca a los 26 millones de pesetas y el plazo de ejecución de los trabajos será de un año. Estos almacenes son una vieja aspiración de las Cofradías de Pescadores de esta ciudad desde hace años.

La cruz de la información asturiana la pone esta vez el hecho de que el puerto de

la Arena sigue inutilizado, con lo que la campaña de la angula empieza otra vez sin que los pescadores tengan instalaciones adecuadas. Al puerto de San Juan de la Arena llegan todo el año cientos de toneladas de lodos, basuras, maderas y toda clase de inundicias que hacen que las condiciones de navegación sean imposibles aun para embarcaciones pequeñas.

Todo en la mano

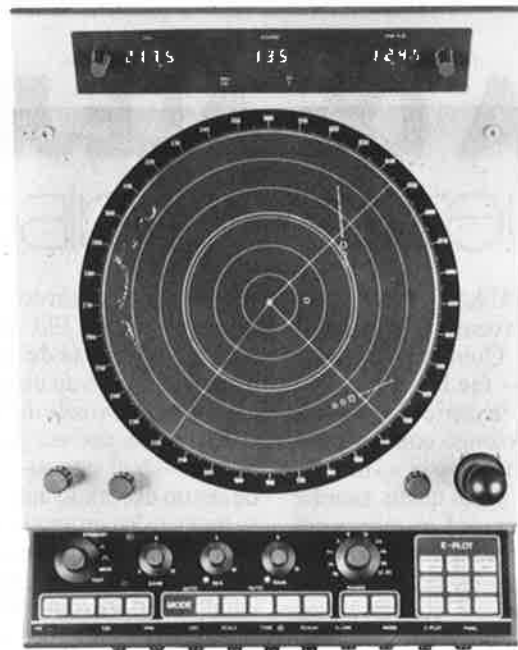
PONGALO A FUNCIONAR

Un radar para barcos de hasta 10.000 T.R.B. no debe necesitar extras, debe de incorporarlos. Este fue el pensamiento al diseñar los radares de la

SERIE 1600

Por todo ello los radares de la Serie 1.600 incorporan:

- Estabilización del azimut.
- Comprobadores de rendimiento.
- Descentrado de imagen.
- Tres modos de operación: Norte-arriba, Rumbo-arriba y Proa-arriba.
- Anillo variable hasta 96 millas.



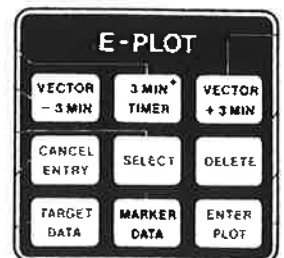
- Clutter manual/automático y supresor de interferencias.
- **Plotter electrónico (E-Plot)** para obtención de datos de hasta 10 blancos.
- Pantalla de 12 pulgadas.
- 10 escalas hasta 96 millas.

Pueden seleccionarse dentro de la gama de la **Serie 1.600**:

- Banda "X" con potencias de 25 ó 10 kW.
- Banda "S" con potencia de 25 kW.
- Movimiento relativo o movimiento relativo y verdadero.
- Versiones de tres unidades o la más económica de 2 unidades en 10 kW.



KELVIN HUGHES



Todo esto no es más que un resumen de los puntos principales de la Serie 1.600

CRAME

Más detalles y datos técnicos están disponibles en el Departamento de Marketing de Santa Engracia, 31 - MADRID-10 Tel.: 448 78 00 - Télex: 23686

LOS LIBROS DEL MAR

Cualquier persona medianamente leída conoce, en nuestro país, a *Manuel Vázquez Montalbán*, uno de esos escritores cuya presencia pública va más allá de los simplemente literario. Tras una amplia etapa en la que fue mentor de cierto periodismo político, con buenas dosis satíricas, se ha decantado hacia la novela policíaca, consiguiendo convertir a su personaje—*Pepe Carvalho*— en algo así como el modelo del detective en su versión más cutre y española: en versión de un país donde debajo de cada manta de la que se tira, si no hay un muerto, sí, por lo menos, un chorizo, y con frecuencia un chorizo alevosamente perfumado con colza, que es el nembutal que hubiesen embutido a Marilyn si hubiera nacido en Valencia del Cid, de Alcántara, de don Juan, o —peor aún— en Valencia del Miño, irredenta tierra de gallegos siempre al borde del llanto verbal, como el propio Pepe Carvalho.

LA ROSA DE ALEJANDRIA, DE VÁZQUEZ MONTALBÁN

Por Rafael CHIRBES

TATUAJE —con inequívocas resonancias de Quintero, León y Quiroga— fue la primera entrega de la serie novelesca, que se prolongó con *La soledad del mánager* —la más redonda, para quien escribe estas líneas—, *Los mares del sur* —probablemente la más floja y, a pesar de, o precisamente por eso, convertida en millonaria por azares del Premio Planeta—, *Asesinato en el Comité Central* —de lectura indudablemente optativa—, *Los pájaros de Bangkok* y, hace unos meses, la que nos ha sentado en esta ocasión ante la máquina de escribir: *La rosa de Alejandria*, que como dice la canción es «*colorada de noche y blanca de día*», en un juego de adivinanzas y dobles vidas, que el lector descubrirá únicamente cuando concluye la lectura de este libro, amargo e irónico como el corazón de su autor.

Si en la anterior narrativa policíaca de Vázquez Montalbán siempre estaba presente el perfume del puerto, en la baja Barcelona, la de las Ramblas, los desarraigados y la gente

que pasa por la vida como si lo hiciesen por el filo de una navaja, en *La rosa de Alejandria*, ha entrado de lleno en el esquema de «*novela del mar*».

En efecto, por vez primera, el mar —o el puerto— dejan de ser un decorado ante el que se mueven los protagonistas, o cuyo perfume inunda la acción, para convertirse en elemento catalizador. Vázquez Montalbán recoge los tópicos románticos de las novelas de mar y

los pone en juego, más abajo aún si cabe que la propia dinámica del *thriller* policíaco. El mar es, en primer lugar, refugio contra el pasado: Un lugar sin tiempo, sin geografía precisa, donde uno puede borrar las manchas de una vida anterior. El protagonista se oculta en ese no estar en ninguna parte, que es el barco, con un concepto que resulta, a la vez, Lord Jim, de Conrad, pero también —no conviene olvidarlo— Tatuaje, de Quintero, León y Quiroga. Ahora bien, mientras que en las novelas del inglés-polaco hay connotaciones de un mundo colonial, en la del español, que es nada más que español y del último tercio del siglo del capital monopolista, las únicas connotaciones son folletinescas; las únicas colonias, las que utilice el protagonista para su higiene, o las que guarde en el corazón, si es suficientemente vasto.

Una mujer en el puerto y una mujer que empuja al puerto. El mar —voz amarga de acordeón— es algo así como la legión extranjera del herido de amor. Parodiando a *Lorenzo*

«El capitán del barco persigue un objetivo que la tripulación desconoce. El barco va a un sitio diferente del que confiesa. Es la gran paranoia del mar, desvelada por la literatura»



TODO UN JUEGO DE ACERTIJOS Y DOBLES VIDAS

González («en el fondo de una copa, siempre existe una traición»), habría que decir que en la obra viva de un barco siempre está el impulso del fuego del amor y que en el corazón de un marino hay gardenias que alguien pisoteó. Algo así.

Por otra parte, **La rosa de Alejandria** entronca con un mito aún más poderoso en la literatura del mar. El capitán

del barco persigue un objetivo que la tripulación desconoce. El barco va a un sitio diferente del que confiesa. Es la gran paranoia del mar, que la literatura ha desvelado. El capitán **Acab** persigue, desde el infierno, un infierno aún peor, disfrazado de *Moby Dick*, ballena blanca. El capitán de «**El lobo de mar**», la narración de **London**, insólita y bellísimamente llevada al cine,

finge navegar, mientras permanece entre las llamas de la literatura en su camarote. El viento en las velas, y el fuego de **Baudelaire** en el corazón. Es la paranoia —ya se ha dicho— del marino, frente a la que se alza la del capitán. En la incertidumbre del agua, dos poderes se observan —de abajo arriba y de arriba abajo— y crecen dos mitos, que son el espejo de esa incertidumbre.

En **La rosa de Alejandria**, como novela ibérica, el mito del capitán en el infierno se resuelve —de un modo no sé si forzado— con una esperpéntica **Concha Piquer**, lo cual no quiere decir que doña Concha fuera un esperpento. Más bien, toda una señora.

Manuel Vázquez Montalbán: «*La rosa de Alejandria*.» Barcelona. Editorial Planeta 1984. 249 páginas.

FIN DE FIESTA

A estas alturas del guión, ni siquiera los más supersticiosos piensan que, con el año, empiece o acabe algo más que una frontera tan artificial como las saharianas. Sin embargo, también es evidente que las convenciones abren zanjas, incluso profundas, en donde pueden, que es precisamente en el lugar más indefinido, que algunos denominan alma. Así, los estudiantes deciden

LA NOVELA ANTE 1985

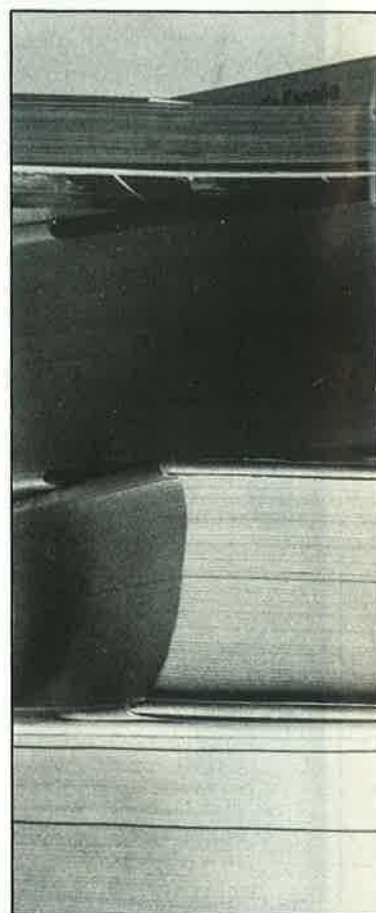
EN literatura —y más exactamente en novela, que de eso vamos a hablar—, los organizadores tienen poco que hacer en 1985, casi tan poco como tuvieron en 1984. Obvio es que ese hacer se entiende como a favor. 1984 no se distinguió de sus inmediatos predecesores en gran cosa. La literatura es un hilo secreto, que difícilmente enredan con un golpe de mano —a no ser que la mano sea armada— Gobiernos y partidos. Cada cosa tiene su ritmo y, para escribir el *Doktor Faustus*, de Thomas Mann, por ejemplo, hace falta algún siglo que otro de manantial no interrumpido: ése, como el lector puede suponer, no es el caso de España, aunque el caso de Mann, en lo que se refiere a voluntad —ojo, sólo a voluntad y vocación— puede emparentar con el de alguna excepción nacional: desde ese punto de vista, serían noticias literarias que Luis Goytisolo siga con vida y

que un infarto nos haya hecho temblar por Juan Marsé. Carmen Martín Gaité sigue bien, escribiendo, a.d.g.

Es decir, que 1984 tampoco fue un buen año, ni consiguió distinguirse de sus predecesores. No nació Ana Karenina, ni Alonso Quijano, ni se suicidó la señora Bovary, ni arribó Moby Dick a las costas de Denia, ni un grupo de aqueos enfurecidos se acercó a las murallas de Troya con aviesas intenciones. En cualquier caso, tampoco fue un año especialmente malo ni importa demasiado que no se produjese ninguna de esas admiradas efemérides. Cada vez más, ante la literatura, se genuflexiona por sí acaso, tal y como mandaba la Santa Madre Iglesia ante el Santísimo, ante las dudas. Importa más lo que se dice de las novelas que las novelas, y no estamos hablando del bostezo nacional ante el premio a la tediosa «*Ma-zurca...*», de Camilo José Cela, escritor a quien Dios impida leer esta línea que

acabo, pues es, al parecer, rencoroso. En 1984 prosiguió el ya largo combate de la vida contra la novela, cada vez acorralada con mayor denuedo. No en vano su profunda y radical inutilidad en una sociedad de «*negotium*», sus perniciosos efectos sobre jóvenes y adultos, a quienes vuelve ociosos, críticos, desconfiados y viciosos, consiguen ponerla eternamente en el punto de mira del recelo de padres, educadores y gobernantes, quienes ven en ella, con toda la razón del mundo, una manera de inútil desestabilización. La pérdida de tiempo que la literatura exige está abiertamente reñida con las horas extras y con el concepto de productividad contemporáneo.

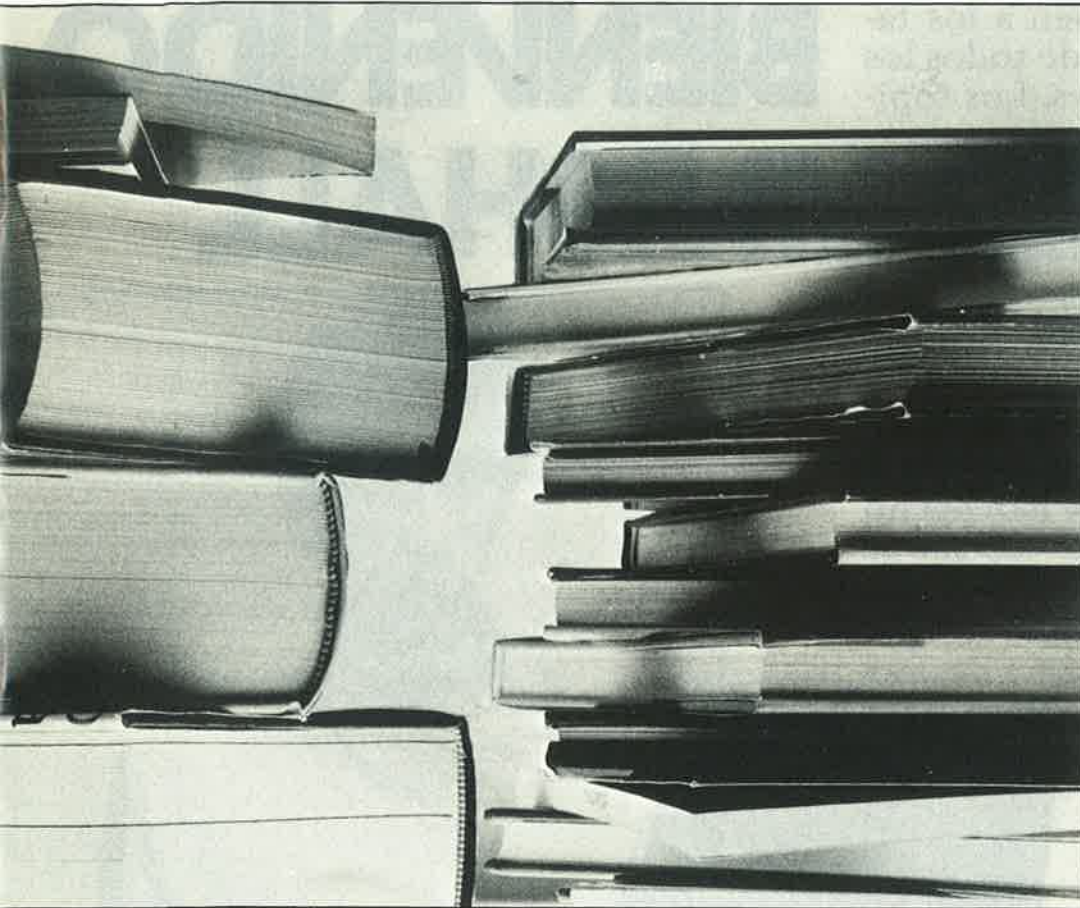
Para proceder a la neutralización de sus estragos se ha emprendido una campaña que, por caminos diversos y tácticas variadas, que no son sino expresión de una estrategia idéntica, está a punto de alcanzar sus objetivos. Porque imagine-



mos que se hubiese decidido combatir el mal con la prohibición, como se decidió con la cocaína. Sin duda, los hijos de las mejores familias conseguirían los más preciados, voluminosos y envenenados ejemplares: aquellos en que la reflexión y el desnudamiento de la vida fueran más radicales, se estaría en el camino de conseguir convertir en mito aquello que hoy carece absolutamente de importancia. En más de un hogar de dudosas costumbres se apagaría la luz del televisor, desvaneciéndose la imagen de Mayra Gómez Kemp

ser buenos todos los septiembrés de su vida y distinguen, cada junio, el filo del fracaso o, al menos, el filo de un éxito tan relativo que no es nunca el que debería ser. No hay optimismo que salve la melancolía de serpentinatas muertas en el amanecer del primer día del nuevo año. Hace falta mucho champán para pasar el trago amargo de que van a cambiar los dígitos en el calendario.

Recuérdese que ningún barco se limita a ir de un sitio a otro: abandona un puerto para buscar otro. De todo ello puede llegar a deducirse que, quizá, no sea del todo inconveniente la pertinaz costumbre de los recuentos en diciembre. La fiesta dura exactamente lo que decidieron sus organizadores.



ante los ojos enrojecidos de familias entregadas al consumo de excitantes novelas. Ojalá los gobernantes cometieran ese error: la novela empezaría a vivir una edad de oro, como la que viven el hachís, la heroína o los coches de lujo, prohibidos por su propio precio. No, la sociedad occidental ha engrasado demasiado sus mecanismos como para caer en tan estúpido error, por ello ha optado precisamente por lo contrario, que es precisamente la veneración ante lo desconocido. La novela ocupa en el mundo de hoy un papel

semejante al de la Virgen de Lourdes, a quien todos veneran y nadie —excepción honrosa de Bernardette Soubirous— ha visto. Como vendedores de velas a la puerta de la Gruta Santa, los editores fomentan lucrativamente la veneración de ese altar de vírgenes intocadas y, por ende, incomprendidas que son los novelistas. Se venera a los novelistas que han conseguido destacar por encima de los demás —Fátima, Lourdes, el Pilar de Zaragoza—, se les rinde reverencia en la primera parte de verbenas populares, en la primera parte de

saraos de medio pelo (antes de los canapés), en la eterna primera parte de elegantes cócteles, y se desconoce rotundamente su obra, inútil, sin ninguna duda, a la hora de pisar el acelerador del Volvo, de recoger el billete del Metro que se desliza por la hendidura de la máquina automática, o de conseguir tres puntos por encima del rival de la oficina. Nunca se editaron tantos suplementos culturales en los periódicos y, probablemente, nunca rozaron menos los asuntos del mundo las obras literarias.

El ocio —y ahora el per-

dón hay que pedírselo a los millones de parados, que miran con esperanza hacia la fascinante novela de los 14 aciertos— está prohibido, sobre todo si, además, es ocio reflexivo que pone sobre el mantel el negocio. El camino desde el puesto de trabajo al televisor no deja espacio en la mochila para los ocho volúmenes de tiempo perdido de Proust. Sin embargo, no se ha podido evitar que la «cultura» siga siendo un signo para ciertas capas sociales, del mismo modo que la arruga de Adolfo Domínguez es bella y que, en su día, lo fue llevar barba y fumar en pipa mientras se tarareaba a Brassens. Para ello, los americanos han inventado la novela para el fin de semana, que tiene sus reglas rigurosas y permite, llegado el lunes, decir que se ha leído un libro. En las nevadas cumbres del poder se cita frecuentemente a los grandes, como si de eso se tratara. Como puede el lector suponer, todo este tinglado no cambió en el 84, ni va a cambiar en el 85. Y eso que nos ha dado por escribir de novela. ¿Se imaginan que nos hubiésemos decidido a escribir acerca de la poesía? ¿Alguien sabe para qué diablos puede servir eso? ¿Tendría alguna importancia que 1985 nos deparase una repentina revolución poética? El resto ya lo desconocen ustedes.

R. CH.

JOSECHU BIRIUKOV

Su nombre ya es coreado con regocijo por la hinchada blanca. Sus canastas ya suben a los tableros electrónicos de todos los pabellones españoles. Los tópi-

BIENVENIDO

MISTER MARSHALL

cos ya se han cebado con este muchacho tímido. Lo fácil de siempre, ya se sabe: «*el hombre que llegó del frío*», «*el ruso del Madrid*»... A Josechu Biriukov Alguirregaviria ya le han hecho miles de entrevistas «*porque sé que son en parte el pan de los periodistas, y no me niego a ellas*».

Antonio CUBERO

HA llegado al baloncesto español como un auténtico «*Mister Marshall*». Por deseado y por temido, sus más directos rivales esgrimieron todas las argucias legales para que no pudiera jugar. Sin embargo, la intervención del Ministerio de Justicia permitió que Biriukov se incorporase a las canchas vistiendo los colores del equipo madridista.

Se siente como el joven que recibe su carnet de identidad para entrar «*al cine de mayores*». Josechu lo acaba de recibir sin todavía haber entendido el por qué «*de tanto tiempo sin que me lo dieran*». Su padre, Alexandre, es ruso; su madre, Carolina, de Santurce, «*de las niñas que se fueron allí cuando la guerra civil española*». De ahí lo de Josechu.

—*Todo ha pasado ya. Fue como una larga pesadilla que no se me olvidará en mucho tiempo. No podía entender cómo algunas personas no me daban su aprobación para jugar como español. Ahora, después de un año, todo ha cambiado y, poco a poco, con estos compañeros tan magníficos que tengo en el*



Real Madrid, intentaré darlo todo por el baloncesto español.

Josechu cuenta que su casa de Moscú «*era como una*

embajada de España, pues cuando mi madre hacía tortilla de patatas o cocido venían muchísimos españoles». También se encoge de hombros



para explicar cómo es posible que en este nuestro país haya, por ejemplo, personas que no han leído «El Quijote» más de una vez. Es algo que no entiendo.

—En la Unión Soviética es obligatoria la lectura de «El Quijote» en todas las escuelas. Es el fondo-oro de la vida, del mundo. Por eso me resulta muy raro que haya personas que no lo hayan leído. Yo casi me lo sé de memoria.

—¿Y con quién se identifica más, con Don Quijote o con Sancho Panza?

Se queda pensativo un instante y me pregunta por qué a Sancho Panza no le he dado el «don» como a Don Quijote.

—No veo al uno sin el otro. Me gustan los dos personajes. Son parte de la vida. El día que pueda recorreré La Mancha para comprender mejor esta obra.

LA POLITICA, SU ILUSION

Habla de nuevo de su madre, cuando le recuerdan que tiene una comida con unos compañeros del Real Madrid. «Ella nos hacía garbanzos con chorizo; sí, eso que aquí se llama cocido madrileño y que está muy bueno. Pero en casa nadie hablaba de política.

Ni de Franco tampoco. Allí llegaban muy pocas noticias de España.»

—¿Le interesa la política?

—Llevo poco tiempo en este país y ya voy conociendo cómo piensan los líderes políticos. Sí, me interesa la política; aunque todavía no estoy preparado ni concienciado para poder definirme.

—Usted ya puede votar...

—Y también tendré que hacer la milicia. Todavía me falta compenetrarme con lo español. En un par de años estaré en condiciones de poder sentirme como un hombre político para poder votar según mis propios pensamientos.

Pregunta por títulos de libros «en los que pueda estudiar a fondo la historia de nuestro país». Pregunta cómo se vivía antes en España «porque he oído tantas cosas que no sé...». Josechu Biriukov quiere aprender lo más rápidamente posible «durante el tiempo libre que me queda después de los entrenamientos».

—¿Dónde se encuentra encasillado políticamente?

—Yo no soy comunista. Quiero lo mejor para todas las personas. En el comu-

nismo hay ricos y pobres como en el capitalismo, y eso no me gusta. Ahora mismo me encuentro inmerso en un mar de dudas. Me considero español y sé que todavía soy algo así como un niño que tiene que comenzar por la primera lección de la historia de su país.

Aquel día, el de la entrevista, jugaba contra el Estudiantes, club madrileño famoso por su hinchada, más cono-

«Por lo que he visto, en España se vive el baloncesto con mucho más ardor que en la Unión Soviética»

cida por «la demencia». Josechu estaba preocupado. Josechu sabía que se iban a ensañar con él, como así fue. Josechu fue el blanco de los cánticos de los fieles estudiantiles: «Josechu / renegado / vete a Moscú.»

—Son cosas del deporte que a un deportista no deben asombrar. Es más, creo que el baloncesto necesita un ambiente así, acalorado. La medalla de plata de la selección española en la Olimpiada de Los Angeles debe servir como catapulta de este deporte. Aquí se vive el baloncesto con

más ardor que en la Unión Soviética.

GALLA, SU AMOR

Josechu dice que se acuerda mucho de Galla, «con la que me voy a casar cuando finalice la temporada». Ella vive en Moscú «y nos escribimos un par de veces por semana. Yo le cuento todo lo que hago en Madrid, y ella me pone al corriente de cómo van todas las cosas por allí».

—¿Cómo la conociste?

—Fue en un cumpleaños de un amigo común. Fue la mejor fiesta de mi vida. Mi amigo Vitali nos presentó y empezamos a salir todos los días. Nos casaremos este verano si no surgen problemas.

—¿Qué clase de problemas?

—No lo sé. Yo espero y deseo que no tenga ningún problema para poder salir de la Unión Soviética. Ya estoy deseando formar mi hogar en Madrid.

—¿Cómo es Galla?

—Es una persona educada. Amante de la poesía. Inteligente. Con ella se puede hablar de cualquier tema. Es guapa, rubia y casi tan alta como yo. Pero su virtud más importante es que conoce muy bien a las personas. Y, además, está muy buena, como dicen aquí en España.

—¿Es partidario del divorcio?

—¿Eso significa que se rompen los lazos de unión de una pareja?

—Sí.

—Pues no.

—¿Y del aborto?

—Entiendo que en España se necesita «un poco de aborto». Cuando llegué a Madrid, leí que muchas chicas españolas se marchaban a Londres para abortar y eso es triste. De todas formas, creo que es un tema del que los hombres no debemos opinar; son las mujeres las que deben decidir si debe o no haber aborto.

—¿Cree en Dios?

—No creo en Dios como se cree en España. Yo creo que existe ahí arriba algo parecido, algo superior, pero nada más. Si hay algo en la vida

que no entiendo ni permito es el fariseísmo.

—¿Cómo debe ser para usted la familia?

—Me gusta mucho la familia española. ¿Por qué? Pues porque tiene muchos niños. Son las flores de una casa. En Rusia es lo que siempre se dice.

—¿Se siente feliz?

—Yo necesito muy poco

para serlo. Estoy acostumbrado a pocas cosas. Lo mejor es dejar que sea el destino quien te solucione tus problemas. ¿Para qué dar vueltas a la cabeza con los obstáculos que te encuentras en la vida? En mi casa siempre hemos pensado así.

GALICIA, SU VERANEO

Josechu Biriukov se considera un enamorado de España, «aunque todavía soy algo así como un turista. No es que me quede impresionado ni abra la boca, pues yo he viajado bastante por el mundo gracias a la selección soviética; pero quiero conocer todos los rincones de este país del que

tanto me ha hablado mi madre».

—Su madre es de San-turce, ¿no?

—Sí. Allí tenemos bastante familia. Por cierto, tengo una prima que también trabaja en prensa. Mi madre siempre nos hablaba del País Vasco como una tierra fuera de lo normal. Algunas veces hasta lloraba recordando su tierra. También nos hablaba de Galicia, de su gente, de su mar, de su comida...

Al hablar de Galicia, Josechu recuerda aquel viaje que realizó hace unos años para jugar unos partidos amistosos con la selección soviética, «entonces de mi país». Desde entonces se considera un enamorado de «esa gente». «Cuando me case con Galla la llevaré a conocer aquellas tierras. Sé que le gustará. Santiago de Compostela es impresionante.»

EL BALONCESTO, SU PORVENIR

Fue en un campeonato de verano donde Josechu aprendió a saber distanciarse de otros futuros ases del baloncesto. «Tenía 10 años cuando mi profesor se fijó en mí y me llevó a un campeonato donde, al mismo tiempo que estudiaba, aprendía a jugar al baloncesto. Allí también había chicas. Sí, todos éramos muy altos para nuestra edad.»

—Es decir, un profesionalismo llevado a las escuelas, ¿no es así?

—Allí el profesionalismo es diferente al del resto de Europa. La enseñanza no te cuesta un rublo. Para el ruso el deporte es fundamental desde que se va a la escuela. Aquí sólo se es deportista cuando se es profesional.

—¿Es verdad que el seleccionador nacional de la URSS, Gomelski, dijo que era el mejor jugador del futuro del país?

—Eso me han dicho, pero...

Josechu Biriukov, 21 años y 1,94 de estatura, ha sido 25 veces internacional con la Unión Soviética. Procede del Dinamo de Moscú y del TSKA.

Los armadores confían en los lubricantes y los servicios de Texaco para mantener sus buques a pleno rendimiento.

Confían en Texaco porque sus investigadores ponen a punto productos que cumplen las fuertes exigencias operativas de hoy día.

Productos tales como:

- DORO AR 30, lubricante de cárter de reserva alcalina.
- TARO Special, nuestro lubricante de cilindros de formulación especial.
- TARO XD y TARO DP, productos multipropósito para lubricación de motores diesel de velocidad media.
- REGAL SERIE R&D, lubricantes para turbinas que cum-

plen los exigentes requisitos de los actuales equipos.

Confían en Texaco porque su rápido programa de análisis de aceites proporciona un servicio de análisis y detección que permite descubrir posibles problemas antes de que se produzcan, ayudando a reducir los costosos tiempos de parada imprevista. Todo ello se resume en una sola cosa. Experiencia en maquinaria naval. Los armadores y maquinistas saben que Texaco posee esta experiencia y saben que estamos trabajando duro para mantener esa confianza.



Para información sobre nuestra línea completa de lubricantes marinos, dirija su consulta a:

TEXACO CANARIAS, S.A.

Capitán Haya, 38 - MADRID-20

Tels.: 279 15 15/279 22 57 - Télex: 43543



—Dijo que Gomelski le consideraba como uno de sus jugadores favoritos, pero...

—Sí, porque me extraña mucho que un hombre de su categoría pueda decir eso de

«Sí, me interesa la política, aunque todavía no creo estar preparado ni concienciado para poder definirme»

mi cuando en la Unión Soviética hay miles y miles de hombres donde escoger para formar una selección.

Cuentan las malas lenguas que Gomelski no quería que las autoridades de la URSS concedieran permiso a Josechu para abandonar el país. Lo cuentan, digo, las malas lenguas.

—¿Sabes algo de esto?
—También se ha dicho algo, pero yo no lo puedo asegurar.

—El Real Madrid confía mucho en Biriukov.

—Es normal que me cueste coger el sitio entre mis nuevos compañeros. He estado un año sin jugar, y esto se debe notar en mi rendimiento. De todas formas, mi entrenador Lolo Sainz,

me ha pedido paciencia y que no me desmoralice. Mis compañeros se están portando fenomenalmente conmigo, sobre todo Rafa Rullán.

Josechu Biriukov, dicen en el Real Madrid, ha marcado una «supercanasta»: por su sencillez como humano y su calidad como baloncestista. ■

Creemos en la gente que cree.



Creemos en la gente que cree.
En la que crea. En la que crece.
Eso es lo que importa, lo que cuenta.
Más que el importe de la cuenta.
Saber encajar sus problemas.
Atenderlos con interés.
Ahorrándoles preocupaciones.
Sin ahorrarnos esfuerzos ni atenciones.



CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS

Creemos en la gente que cree.

VOLAR SO



OBRE LAS OLAS

Cada verano invaden silenciosamente las playas de toda la vida. Los más arriesgados trazan extrañas piruetas y se acercan a las rompientes. Los novatos se aburren clavados a pocos metros de la arena mientras libran una inútil batalla contra la gravedad. Son los «windsurfers».





Tedio o diversión: según el viento

Por un momento, todo parece detenerse. El frágil artefacto, apenas una estrecha tabla con una vela multicolor, se ha aupado hasta la cresta espumosa de la ola —cuatro, cinco, seis metros...—, y el individuo que la dirige le ha dado un brusco empujón hacia lo alto. El artefacto se eleva, sube un metro por encima de la ola, se sitúa con la vela en paralelo al agua y, durante unos segundos, construye una absurda imagen congelada, en la que hombre, vela y tabla quedan como impresos en el aire, mientras la ola rompe, el mar ronca sin descanso, las gaviotas inician otro vuelo rastante y los bañistas que abarrotan la playa suspenden unos instantes su inactividad para admirar el fenómeno. Inme-

diatamente, hombre, tabla y vela —sujetos a un inesperado mandato de moviola— se ven impelidos hacia atrás por el viento y el artefacto recupera abruptamente la horizontal, chocando contra el agua entre una metralla de gotas.

DOS LATITUDES, DOS MODALIDADES

Poco tiene que ver el «windsurfing» que se practica en su lugar de origen con el que uno puede contemplar en las playas mediterráneas españolas. En las playas de Levante, en las de la Costa Brava, las tablas —coronadas por una vela triangular, cercada lateralmente por un asidero levemente curvo, al que se aferra su conductor para situar la vela de manera que pueda aprovechar el viento— alcanzan velocidad, pero no altura. Cuando hay viento, cuando la tramontana hace

acto de presencia, las tablas se deslizan con rapidez, sobre un mar levemente picado, hasta estrellarse violentamente contra la superficie cuasiplana del agua. La más de las veces, la tabla resbala perezosamente sobre un mar llano e inofensivo. Uno mira al «windsurfer», vuelve la vista hacia el diario, pasa una página y otra y otra, y vuelve a mirar..., y el «windsurfer» sigue en el mismo sitio, como si la tabla estuviera anclada en el fondo arenoso, el cuerpo apenas arqueado, las piernas flexionadas, la cara de perfil...

En otras latitudes es otra cosa. Ni mejor ni peor. Más arriesgado, eso sí, y más cercano al tipo de deporte del cual ha nacido. Hay quien subraya que el «windsurfing» nació, al fin y al





Dicen que practicando este deporte se aprende a navegar. El artefacto se comporta como un pequeño velero. El objetivo es el mismo: deslizarse sobre el agua a la mayor velocidad posible. La técnica, muy parecida: sacar el máximo partido del viento, dominarlo a voluntad.



cabo, para que los «surfers» pudieran practicar sobre su tabla incluso en los días en los que hay poco viento y las olas apenas impresionan. Puede que hasta sea verdad. Pero lo cierto es que el «windsurfing» parece justificarse, como hazaña, sólo cuando las olas, aun sin at-

morizar, yerguen su penacho cuatro o cinco metros por encima del nivel de la arena.

UNA PELEA CONTRA LA OLA

Si el «surf» es una alocada carrera lateral contra

la ola, cobijándose en la larga y estrecha cueva de aspecto metálico que dibuja ésta antes de despanzurrarse contra la playa, el «windsurfing» con mar revuelto es una pelea, un desafío. La tabla se enfrenta bruscamente a la propia cresta de la ola. No se aprovecha de ella, como en el «surf», para abalanzarse en diagonal, como un estilete, contra el borde de la tierra firme, sino que se lucha, se intenta superarla, ir a contra mano de agua y viento... Después, sí, correr contra la ola, con el aire de aliado, vencerla, permanecer por unos momentos sobre su precipicio móvil y efectuar un seco regate en el instante preciso, abandonándola...

Para nosotros, huérfanos en general de olas semejantes, el «windsurfing» es una alocada carrera contra nosotros mismos, un desafío a nuestro equilibrio, un simulacro de suicidio, con el viento a nuestra espalda y la inevitable frontera de arena al frente...

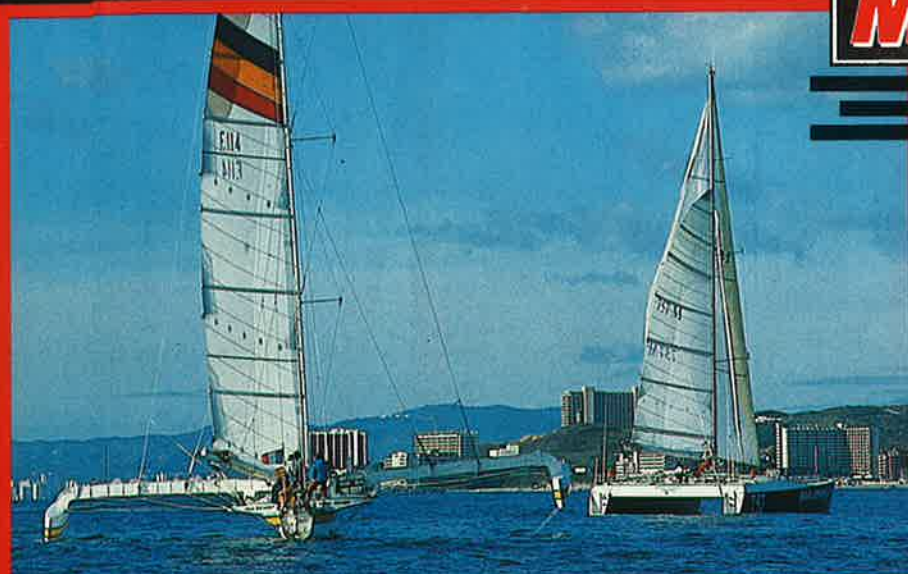
Los aficionados al «windsurfing» afirman que éste no es un deporte elitista. Hay tablas y equipos de todos los tamaños, calidades y precios.

El principiante podrá hacerse a la mar por unas cien mil pesetas. Luego, la experiencia dirá cuál es la tabla que mejor se adapta a cada uno. ■

Cuando el mar permanece en calma, el «windsurfing» pierde toda espectacularidad. Hombre, tabla y vela deben luchar entonces por mantener un difícil equilibrio, deben aprovechar el menor soplo de viento para ganar metros a un agua que parece que se empeña en retenerles anclados a un fondo arenoso.

Los aficionados al «windsurfing» afirman que éste no es un deporte elitista. Hay tablas y equipos de todos los tamaños, calidades y precios. El principiante podrá hacerse a la mar por unas cien mil pesetas. Luego, la experiencia dirá cuál es la tabla que mejor se adapta a cada uno.





Regata transatlántica

Una treintena de modernas embarcaciones a vela ha partido del puerto de Benalmádena para seguir la ruta que llevó a Cristóbal Colón hasta el Nuevo Continente. Se trata de la primera edición de la regata transoceánica «La Ruta del Descubrimiento». El objetivo: batir el récord de velocidad establecido por el navegante español hace quinientos años.

POR LA RUTA DEL DESCUBRIMIENTO

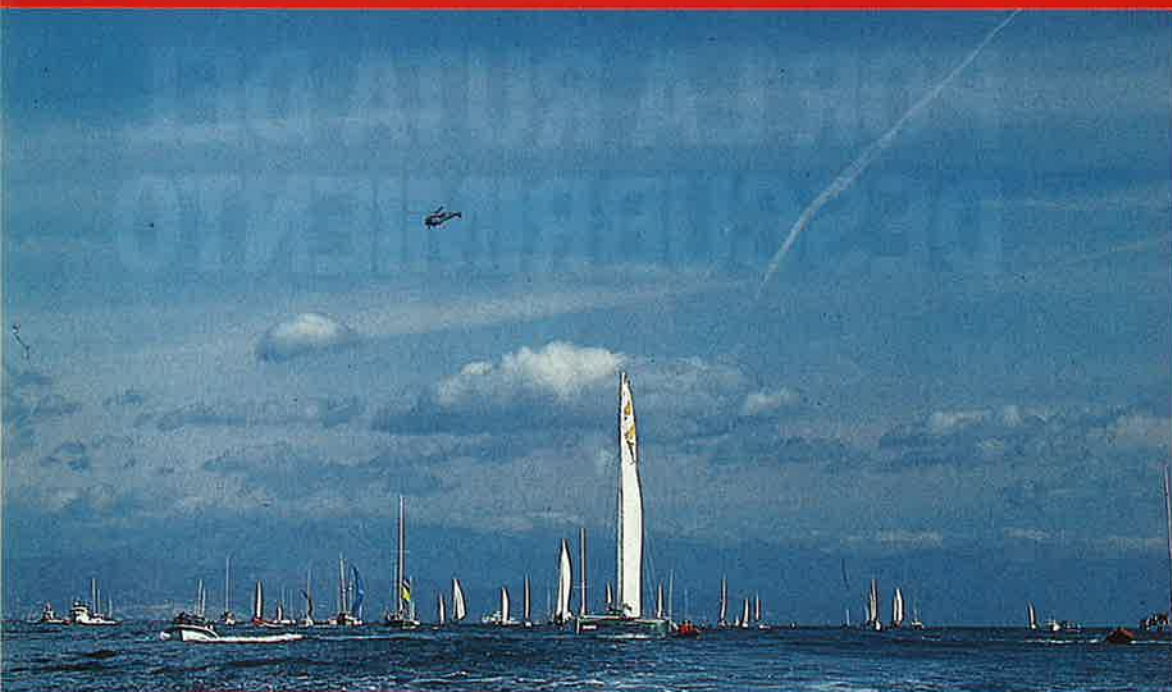
Treinta y tres veleros, en representación de nueve países, partieron el pasado día 2 de diciembre de Benalmádena (Málaga) con una meta común: recorrer la ruta que realizara Colón hace casi medio milenio. Las embarcaciones más sofisticadas del mundo, dirigidas por los máximos expertos en vela, desafiaron al océano Atlántico durante trece días.

La organización de esta regata, denominada «Ruta

del Descubrimiento» y enmarcada dentro de los actos conmemorativos del V Centenario, corrió a cargo de la Asociación de Navegantes Oceánicos (ADENOC).

Catorce veleros franceses, once españoles, dos canadienses, dos italianos, más representaciones de Estados Unidos, Finlandia, Holanda, Gran Bretaña y Polonia formaron la totalidad de la flota, con destino a Santo Domingo. Se ha hecho un





considerable esfuerzo para que la representación española contara con buques equiparables a los mejores veleros oceánicos del mundo.

La embarcación que entre en primer lugar obtendrá el récord del mundo de la travesía del Atlántico Este-Oeste «Ruta del Almirante Cristóbal Colón» y el recorrido contará simbólicamente desde el paralelo de Palos hasta el de San Salvador. La calificación de los premios se realizó en base a las distintas categorías de las naves, y la cuantía se fijó en un máximo de cinco millones de pesetas y un mínimo de setecientos cincuenta mil.

La regata, con un recorrido de ocho mil kilómetros, ha sido incluida en el Campeonato del Mundo de Patrones Oceánicos.

Como demuestran los diez primeros días de navegación, esta lucha por la rapidez está siendo también un combate contra la adversidad del océano, que en los primeros lances ha obligado a abandonar al veinticinco por ciento de los participantes. A las dificultades de toda travesía oceánica —furiosos temporales y largas encalmadas—, los tripulantes deben sumar las derivadas del propio diseño de unas embarcaciones concebidas exclusivamente para batir el récord.



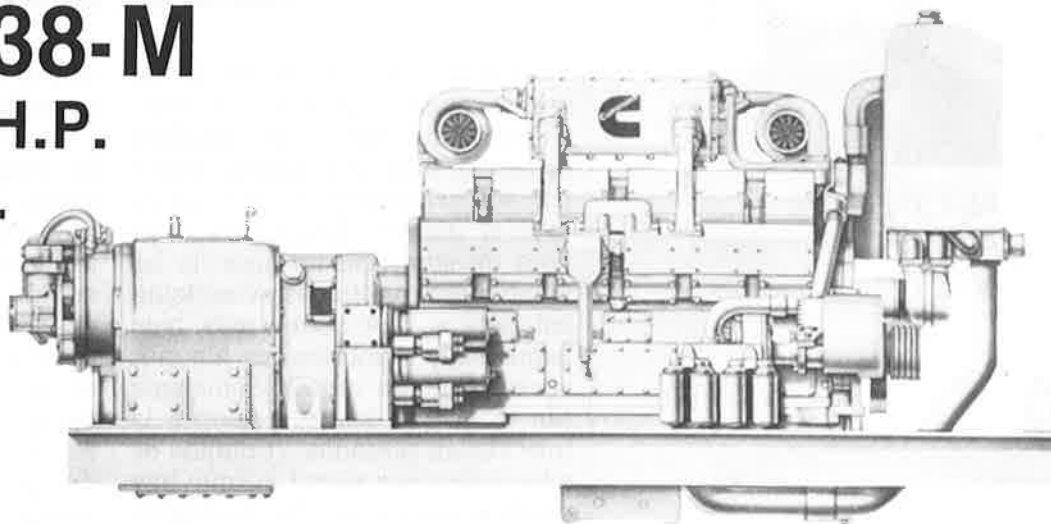
La regata ha reunido a los mejores veleros del momento. Todo en ellos está supeditado a obtener la mayor velocidad posible, que en algunos casos podrá llegar a los 80 kilómetros por hora. Pronto navegarán al límite de sus posibilidades con un único objetivo: llegar el primero.

**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

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

Dirección telegráfica: Cumspa



ALFONSO
ALONSO
BARCON

Veinticuatro barcos

El dato ha trascendido de un modo excesivamente escueto: veinticuatro barcos de bandera española han sido abandonados por sus armadores en puertos de todo el mundo. País habrá cuya flota de comercio no pase de las veinticuatro unidades. Veinticuatro barcos que serán más bien pequeños y se mostrarán, algunas veces, con ese orgullo reluciente tan propio de los que salen a la mar recién pintados. ¿Cuántos de ellos habremos visto? Porque hay muchos barcos así. Sus banderas nos resultan extrañas, pero sólo son nuevas. Recién inventadas por pueblos ribereños de los mares más grandes del mundo,

mares adelante. Una nave que les parecía inconcebible abandonar.

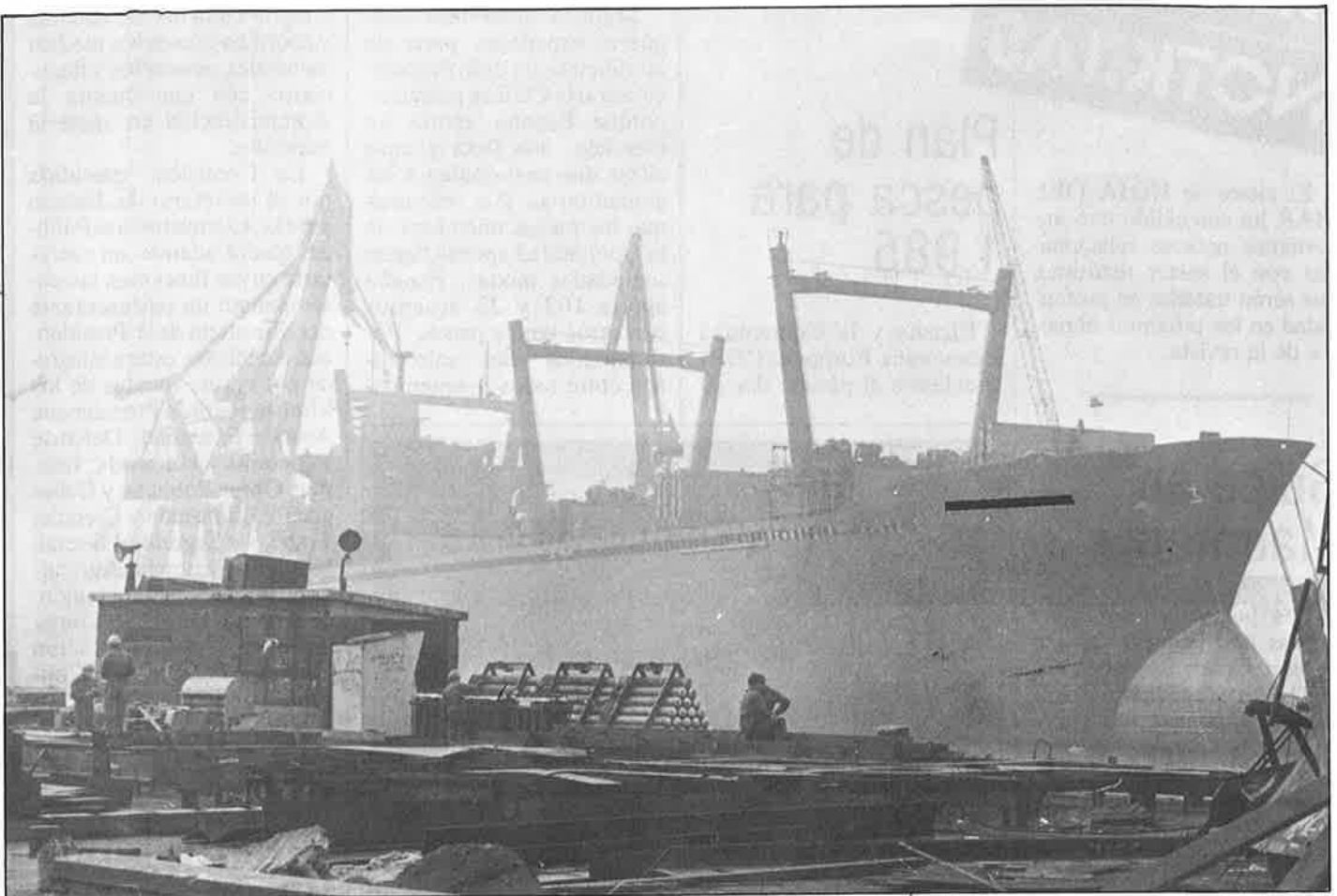
Y es que tiene que ser terrible la vergüenza del abandono en puerto extraño, porque en su significado se encierra la negación del mar: un armador insolvente, con muy corta o nula trayectoria en el negocio marítimo; un presupuesto de construcción inflado y de tercera categoría; un buque de calidad consecuentemente baja, relegado casi siempre a fletes residuales y problemáticos, precario navegante desde el principio y cuyo final es el repudio por el naviero en un puerto lejano, que con frecuencia resulta ser exótico. Y una tripulación abandonada a su suerte, burlada, privada invariablemente de lo más elemental y obligada por la fuerza de la felonía a permanecer durante semanas o meses en el mismo lugar, con el ritmo de los días y las noches vuelto del revés, a bordo de un buque que se deteriora, donde todo acaba por paralizarse cuando los motores auxiliares se tragan la última gota de gas-oil y la gente se desperdiga por el puerto, al que a esas alturas ya se odia, mendigando en nuestro idioma víveres y agua dulce.

Eso no es tremendismo, sino sólo la sosegada descripción de hasta qué vergonzosos extremos nos está llevando nuestro secular olvido del mar. ¿Es realmente necesaria una advertencia a los profanos sobre lo improbable que resulta que esa misma suerte amenace a un barco de cualquiera de nuestros vecinos? Ni a los unos, que conocen de antiguo el mar, ni a los otros, que apenas acaban de adentrarse en él y ya saben lo que vale, pues bien lo hacen valer.

«LOS ABANDONOS SON LA OBLIGADA REFERENCIA DE UNA FRUSTRACION COLECTIVA MUY DIFICIL DE VENCER»

que apenas habían podido surcar por sí mismos hasta ahora. Pueblos cuya condición de navegantes de altura está también recién estrenada, aunque el mar es en su vida una presencia tan querida y tan vieja como la propia tierra firme.

A la primera oportunidad han aprendido a combinar la magia del cielo con la electrónica, para poder cruzar hasta la orilla más lejana, y han adquirido barcos. Y saben ya, hasta en su más leve matiz, lo que significan un nombre y un puerto de matrícula individualizados en una nave bien cuidada, limpia y veloz, por los



Mimar el universo de los barcos no tiene, sin embargo, nada de meritorio. Sólo es producto de esa simple y natural atención al mar propia de los pueblos bañados por él. Pues bien, ¿cabe imaginar disparate mayor que el abandono del mar por parte de una tierra cuyas gentes de mar contribuyeron decisivamente a medir el mundo y a encerrarlo en los mapas? Más que un contrasentido parece una maldición, pero ése es nuestro caso. Desde antes de Trafalgar. Y lo es hasta el extremo de que nadie se sonroja cuando trasciende a la opinión pública que, en el período de año y medio, toda una flota de bandera y tripulación española ha sido abandonada a una dolorosa suerte, en puertos extranjeros, por armadores sobre cuya solvencia parece que no existía duda alguna cuando les fue concedido el crédito oficial para la construcción de esos barcos.

Aquí, como siempre en esto, se han hecho una vez más las cosas

al revés que en todas partes, y lo peor es que ni siquiera a costa de sacrificar la credibilidad de la flota ha sido posible salvar a los astilleros. ¿El resultado? Está bien a la vista: por un lado, sobran gradas, mientras que, por el otro, a muchos marinos les va pareciendo lo de menos llegar a puerto, pues bastante más difícil es salir de él. Y ése es otro aspecto de la negación del mar que también nos está contaminando.

A veces es difícil hurtarle el bulto a las conclusiones pesimistas. Veinticuatro barcos abandonados constituyen la obligada referencia de una frustración colectiva muy difícil de vencer. Y, sin embargo, es altamente probable que el viento entre y nuestra pequeña palabra sobre el acontecer marítimo se alimente de otro tipo de hechos. Porque el mar es un mundo tozudo que acaba siempre por abrirse paso, a despecho de los pueblos que no se ocupan de él.

El resultado de hacer las cosas al revés está a la vista: por un lado, sobran gradas; por otro, a muchos marinos les va pareciendo lo de menos llegar a puerto, porque últimamente parece mucho más difícil salir de él.

El cierre de HOJA DEL MAR ha coincidido con importantes noticias relacionadas con el sector marítimo, que serán tratadas en profundidad en los próximos números de la revista.

Golpe en Mauritania

Las negociaciones pesqueras con Mauritania que podían haber desembocado en un nuevo acuerdo durante las próximas semanas, han quedado temporalmente paralizadas tras el golpe de Estado producido en ese país africano.

Durante las últimas fechas, una representación española presidida por el secretario de Pesca Marítima, Miguel Oliver llevó a cabo con las autoridades mauritanas una nueva ronda de negociaciones con el fin de poner fin a la falta de entendimiento que ha dominado las relaciones pesqueras de ambos países durante los dos últimos años. Estas conversaciones dieron como primer resultado, la liberación de los cinco tripulantes del Cigala II que aún permanecían detenidos desde el pasado mes de agosto. Según manifestaciones de Miguel Oliver tras su estancia en Nouhakchott, las negociaciones estaban en el buen camino.

El derrocamiento del teniente coronel Juna Uld Haidalla como presidente de Mauritania el pasado 11 de diciembre por el coronel Maouya Sid'Ahmed, antiguo primer ministro, ha dado lugar a un clima de inestabilidad en este Estado africano que imposibilita, por el momento, una rápida conclusión de las negociaciones pesqueras.

Plan de pesca para 1.985

España y la Comunidad Económica Europea (CEE) decidieron el pasado día 10

Según las autoridades pesqueras españolas, parte de las dificultades de la negociación con la CEE se producen porque España aporta un mercado, una flota y unas cifras que casi doblan a las comunitarias. Así, mientras que los países miembros de la Comunidad apenas tienen sociedades mixtas, España aporta 162 y 23 acuerdos con otros tantos países. Por su parte los "diez" solo reúnen entre todos 8 acuerdos.



Carlos Romero, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, presentó a los medios de prensa el Plan de Pesca para 1985 en aguas comunitarias.

de diciembre reconducir para 1.985 el Plan de Pesca en vigor este año. El acuerdo, prorrogado hasta que concluyan las negociaciones, supone que la flota española que faenaba en aguas comunitarias dispondrá de nuevo de 7.900 toneladas de merluza y un total de 106 licencias.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, ha señalado en unas declaraciones que la prórroga es beneficiosa y que propiciará el clima adecuado para que la negociación de este capítulo concluya sin crispaciones en el sector español.

Una comisión para el mar

El Consejo de Ministros del pasado día 12 de diciembre acordó la creación de una Comisión Interministerial para el estudio y reforma de los órganos de la Administración del Estado en materia de actividades marítimas. La creación de esta Comisión, permitirá abordar la problemática específica del sector marítimo

y logrará una mayor eficacia y coordinación de los medios materiales, personales y financieros con que cuenta la Administración en materia marítima.

La Comisión, presidida por el secretario de Estado para la Administración Pública, tendrá además un secretario cuyas funciones las desempeñará un representante del Ministerio de la Presidencia. Asimismo, estará integrada por varios vocales de los Ministerios de la Presidencia; Asuntos Exteriores; Defensa; Economía y Hacienda; Interior; Obras Públicas y Urbanismo; Educación y Ciencia; Trabajo y Seguridad Social; Industria y Energía; Agricultura, Pesca y Alimentación; Transporte, Turismo y Comunicación; Administración Territorial y Sanidad y Consumo.

Ametrallado un pesquero Marroquí

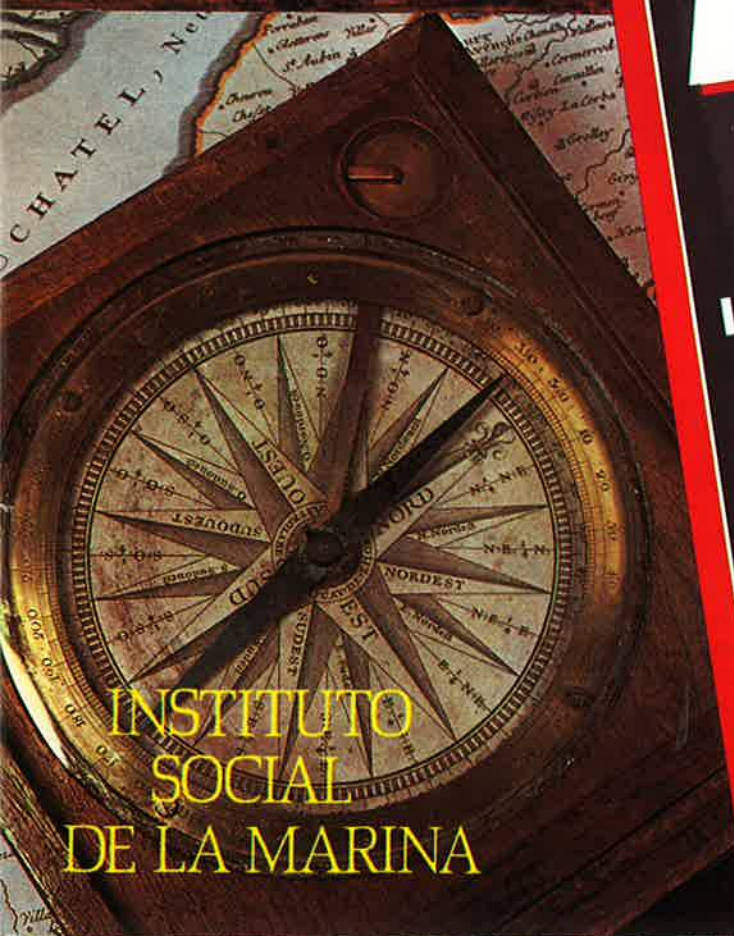
Dos tripulantes muertos y varios heridos de bala fue el balance de un ataque al pesquero marroquí "Algargar", el pasado día 10 de diciembre. El ametrallamiento se realizó desde otro pesquero camuflado en el banco canario sahariano, según informó Onda Pesquera. Las autoridades marroquíes ordenaron inmediatamente el abandono de la zona a toda la flota pesquera española que fanecía en aquel caladero, hasta un límite de veinte millas de la costa. Fuentes del programa radiofónico aseguraron que el ametrallamiento se había producido a unas siete millas de la costa marroquí, muy cerca de la base militar de Dajla.

El buque-Hospital español "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, ofreció su ayuda a los heridos del "Algargar", pero fue rechazada desde el interior del barco.

HOJA DEL

MAR

*Toda la mar
en una
revista*



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



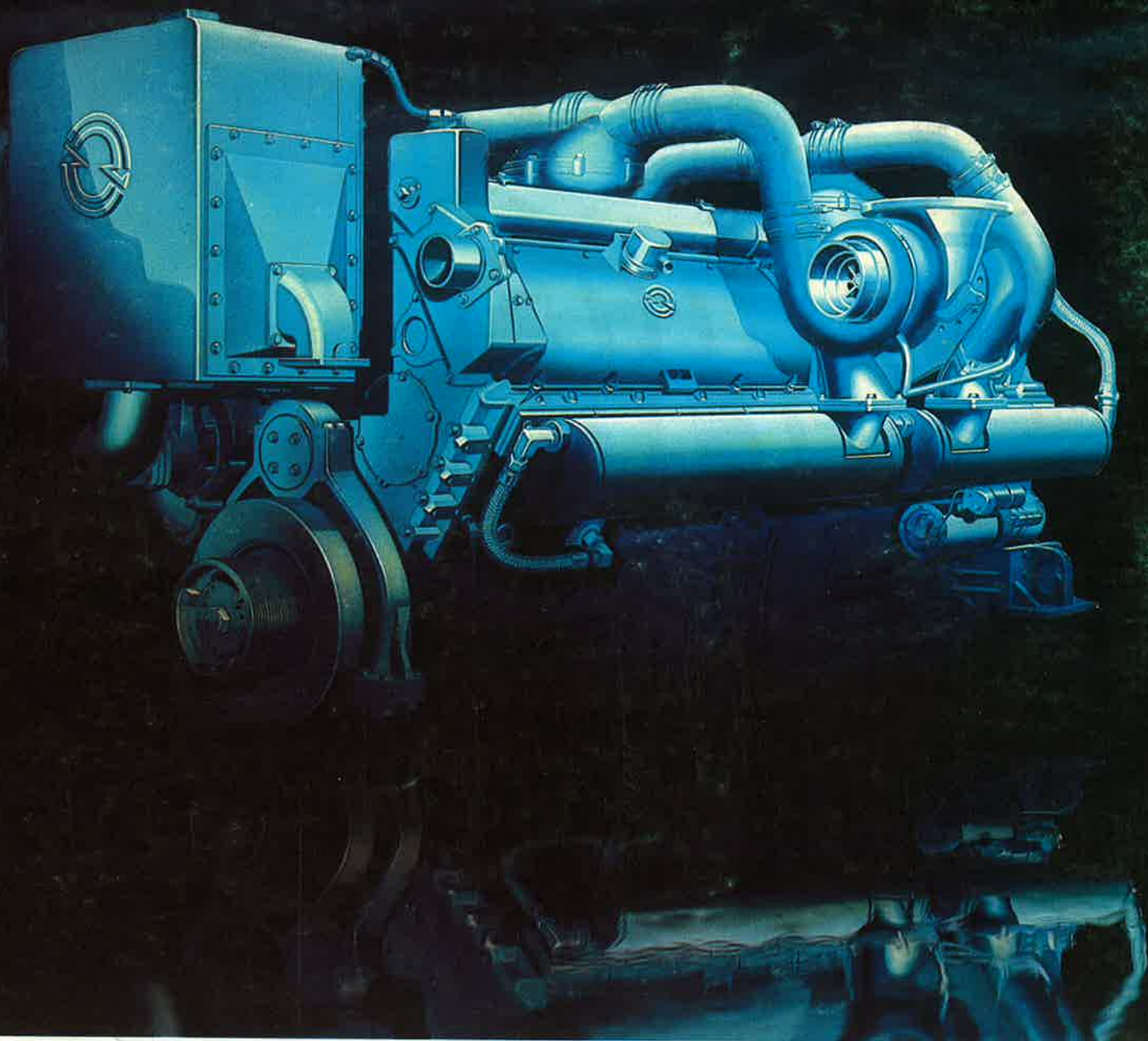
HOJA DEL

MAR

ALMUNIA CHEQUEA
LA SEGURIDAD SOCIAL

FLOTA PESQUERA:
RENOVARSE O MORIR

“EXTRA” 1984
BALANCE
DE UN AÑO



12%

DE MEJOR ECONOMIA
DE COMBUSTIBLE

37%

MÁS 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, dirjense 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