

GALICIA: **DORES PROTESTAN**



Tenemos la tercera flota pesquera del mundo, somos el sexto país en capturas; pero nuestra Dirección General de Pesca sólo tiene cuarenta y tres funcionarios. Portugal, con un 5 por 100 de nuestros barcos, cuenta con trescientos funcionarios para atenderlos.

ESTE verano ha sido el de las guerras pendientes. Sectores que en mucho tiempo no habían dicho ni pío han gritado su protesta, su ya está bien de aguantar así su desacuerdo con la situación en que malviven. Y se han levantado en armas las patatas, los pimientos, los olivos, el algodón, los zapatos, los transportes... y el mar. La mar, ese bello tema para hablar, también ha tenido su poquito de cal y sus montañas de arena. La mar también ha parado. Los peces y los hombres han tenido su huelga correspondiente, una larga huelga que ha venido a demostrar que

quienes mueven los barcos son los marineros, y que los marineros no son esos seres desconciados y solitarios que algunos creían.

¿El mar está en crisis? El mar está en crisis. Todo empezó cuando el capitalismo español le tiró los tejos a la pesca allá por el año 1961 (ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera) en forma de pesetas del Crédito Social Pesquero y de la Banca privada —propiciadas por orden ministerial de 1966—. Ya se sabe que lo que el capitalismo quiere es sacar dinero como sea, aunque ese «como sea» no responda

a ninguna ley lógica. Resultado, pan para hoy —ya ayer— y hambre para mañana —ya hoy.

EL PEZ GRANDE

La crisis, producto de la irracional práctica y funcionamiento de las formas de producción capitalista (ayudadas por una política pesquera gubernamental incorrecta), empieza donde se acaban los peces. Porque los peces de la mar salada se acaban, no son inextinguibles, como se pensaba. Los abusos en las capturas, buscando unas ganancias más espec-

LOS PESCADORES PROTESTAN

taculares casi ha equilmado los caladeros tradicionales donde España pescaba, provocando un descenso del número de especies capturadas y, lo que es más grave, la pérdida de la capacidad de reproducción de otras. Y ahora, como guinda, lo de las doscientas millas. La fijación de este límite afecta a los caladeros de Marruecos, Atlántico Sur, Gran Sol, etc., que era en los sitios donde precisamente iba a pescar la flota llamada «de altura» (medio tonelaje), formada por barcos de arrastre y congeladores principalmente. Estos barcos grandes, al ver limitado su radio de acción y, consecuentemente, su capacidad de producción, se han metido en el terreno de los barcos chicos (casi artesanales) y se los están comiendo. Argumentan que a ver dónde van a pescar si no, y se les contraargumenta que se están cargando los caladeros coste-

liadoz en temas pesqueros, en un ensayo titulado «Problemas de pesca costeira galega», una medida que ya no admite espera es la reglamentación de las zonas pesqueras. Así, la flota de bajura podría seguir con su zona habitual de trabajo (limitando las capturas) y la de altura, víctima hoy de sus abusos anteriores, la suya. También habría que limitar el tonelaje y número de embarcaciones, restringir la construcción de nuevos barcos sin que antes se hayan desguazado los anteriores y seleccionar las artes de pesca adecuadas para no acabar indiscriminadamente con los peces. Habría, en pocas palabras, que racionalizar la pesca, adecuando la flota a las necesidades del mar, y no el mar a las de la flota. Es ya tiempo de reconocer que en España el crecimiento de las pesquerías respondió a un proceso irracional, tan irracional que incluso hoy, que el descenso de la productividad de los barcos que ya hay es evidente, se siguen construyendo barcos nuevos —sin jubilar los viejos— a placer, sin tener en cuenta que la situación es tan delicada que el incremento de un solo barco supone un perjuicio grande para los otros. Este autor aboga por lo que se conoce como un sistema de pesca eumétrico



El sistema de comercialización del pescado debe ser revisado. La actual «subasta en lonja» está ya desfasada

ros y la flota de bajura (la de barcos chicos), que representa más o menos el 75 por 100 de las actuales embarcaciones y da trabajo al 50 por 100 de los marineros en ejercicio.

Los barcos grandes se siguen metiendo, además, y sin licencia, en las doscientas millas. Allí se han convertido en el terror de los peces y de sus propios compañeros extranjeros, pues, como van ilegalmente, van a por todas. Y eso, en el mar, quiere decir que van a lo bestia, sin respetar caladeros «en barbecho» (por llamarlos de algún modo), utilizando mallas, dobles mallas y artes de pesca prohibidas incluso para los barcos de los países «dueños» del agua. Tienen que llegar, al precio que sea, al umbral de rentabilidad. Si les capturan, mala suerte; pero si no...

Para remediar la crisis del mar habría que hacer unas modificaciones parciales urgentes muy concretas y arbitrar otras medidas a largo plazo tendentes a la sustitución del actual modo de producción por otro democrático, planificado y socialmente racional.

MEDIDAS URGENTES

Según dice Fernando González Laxe (economista gallego especia-

(ya ensayado en Japón), que consiste en una planificación de las pesquerías, atendiendo a los recursos, tallas, procesos de crecimiento, edades y reproducción de las especies. Así se evitaría la esquilmación del mar y se mantendría la pervivencia del sector sin que ello significase dejar desabastecida a la población o a la industria.

«Si los armadores se acogían a todos los decretos-ley de créditos que hubo en el 66, les salía gratis el 86 por 100 del barco —nos dicen en el Sindicato de Pesca Gallego—, y luego, al ritmo incontrollado que pescaban, lo amortizaban en dos años. Vamos, que cualquier tipo que tuviese un millón de pesetas y quisiese meterse en esto se encontraba, a la vuelta de dos años, dueño de un barco de treinta millones. Estos barcos llevan diez años explotándolos «en limpio», y ahora que las cosas se han puesto feas va el Gobierno y se los «alquila» cuando están parados, le paga a la tripulación y, si quieren deshacerse de él, les prima el desguace. Un negocio redondo.»

En los días 8, 9 y 10 de agosto, la flota del Cantábrico no salió a la mar. Había huelga. Motivo; que el Gobierno no garantizaba la sa-

La crisis del mar

Los abusos en las capturas, buscando unas ganancias espectaculares, casi han esquilmado los caladeros tradicionales

La declaración de las doscientas millas empuja a los barcos grandes a invadir las zonas pesqueras de los pequeños

MEDIDAS URGENTES: Reglamentar las zonas pesqueras, limitar el tonelaje, restringir la construcción de nuevos barcos, seleccionar las artes de pesca, revisar las estructuras de producción y comercialización

La política pesquera del Japón (basada en la pesca eumétrica), algo a tener en cuenta

Las doscientas millas y la CEE

Con las licencias concedidas por la CEE no pueden faenar normalmente los quinientos barcos de la Flota del Cantábrico. A la larga, esto llevará a los barcos al desguace y a los marineros al paro

«La política pesquera de la CEE sólo mira por sus intereses. Para ellos no somos un solo mercado, sino un rival» (Señor Freire, presidente de la Cooperativa de Armadores de La Coruña)

«A la CEE hay que ir con moral, porque no estamos pidiendo limosna, sino reconociéndoles una ilegalidad que han cometido, porque lo de las doscientas millas es ilegal». (Señor Zapata, asesor económico de la Cooperativa.)

LOS PESCADORES PROTESTAN

la posición de los armadores era, unánime y firmemente, no estar de acuerdo con él, aunque si se estaba de acuerdo con los puntos reivindicativos presentados por los sindicatos. Nosotros seguimos una línea consecuente, y si nos toca garantizar, en caso de apresamiento, el salario de la tripulación es lógico que el Gobierno acceda a negociar lo que haga falta para solucionar el problema.

—Se dice que ustedes están en una situación privilegiada, incluso ahora que las cosas marchan mal. Han ganado dinero con los barcos, son dueños de los barcos, y ahora, si los quieren desguazar, les dan una «prima».

—Es cierto que la flota pesquera ha ganado dinero, pero ya no lo gana. La verdad es que ha tenido menos beneficios de los que la gente cree. Los créditos que nos concedieron en el 66 han sido devueltos. La inversión en el sector la hicimos hace tiempo, y ahora, cuando los barcos tendrían que ser rentables, lo único que tenemos son problemas. Hay que contar con las subidas del combustible, con los riesgos que tiene el barco al salir al mar (que se estropee, que lo apresen, etc.) y con otros factores que sólo conocemos los que estamos en el negocio. Todo el dinero de los armadores españoles está en el mar, se invierte en el mar, en nuevos barcos, no en castillos ni en coches ni en otros lujos. Porque los que estamos trabajando en esto amamos el mar, y el amor al mar es como el amor al juego. Y si construimos más barcos no es porque teniendo un barco más se tenga más dinero, sino porque así se diluyen los riesgos.

—¿Es cierto que la prima que les conceden por desguazar los barcos viejos es muy alta?

—No. Mire usted, el armador que recibe una prima para desguace recibe al mismo tiempo la indicación de que con ella tiene que indemnizar al personal. Bueno, pues en esas condiciones no le alcanza ni para desguazar el barco. Esa afirmación al respecto que ha corrido por ahí es ridícula.

PESCA Y CEE

—¿Qué piensan ustedes de la política pesquera que está llevando el Gobierno cara a la CEE?

—La política pesquera de la CEE está, como todas las de la Comunidad, condicionada a sus propias necesidades. Ellos saben que nosotros no somos sólo treinta y cinco millones de consumidores, sino muchos de productores. Las dificultades que la CEE nos está poniendo (enmascaradas antes de «falta de democracia») parten de presupuestos puramente económicos. Para ellos no somos un mercado, sino un rival. El Gobierno ha luchado para conseguir algo, pero nuestra postura no puede ser otra que la del hombre que está en precario, que va a pedir algo.

—Desde un punto de vista estrictamente personal —tercia el señor Zapata, asesor económico de la Cooperativa—, tengo que decir que no estoy de acuerdo con lo que opina el señor Freire. A la CEE hay que ir con fuerza moral, a reconocer una ilegalidad que ellos han cometido, porque lo de las doscientas millas es algo ilegal, que no responde ni a los mínimos exigibles a una política pesquera coherente. Nuestros responsables de pesca han ido a la CEE, y van, sin suficientes alternativas que ofrecer. Han hecho una mala política, porque no se han dado cuenta que España no está pidiendo una limosna, sino que tiene un derecho histórico a pescar donde pesca más claro que Irlanda. Firmar el «Acuerdo-Marco» es legalizar una ilegalidad.

—¿Qué sería lo justo?

—Que reconociesen nuestras ciento sesenta mil toneladas, que son las que declaramos en su día, para que todos nuestros barcos pudiesen faenar, pescando menos cada uno de ellos. Pero, claro, qué se va a esperar de una Dirección General de Pesca de la que depende la tercera flota del mundo (que coloca a España en sexta posición en capturas, dotada con los mejores marineros) y que sólo tiene cuarenta y tres funcionarios. Portugal, con el 5 por 100 de nuestra flota, cuenta con trescientos funcionarios a su servicio. Lo que la pesca necesita hoy ya, y deprisa, es una secretaria o subsecretaría competentes. Da igual donde quieran ponerla, porque el problema es tan serio que lo que importa es su contenido, no en

hemos perdido hasta que tengamos que importar pescado. Porque España es un país consumidor de pescado, y el hecho de tener que importarlo acabaría con el contenido económico y social que hoy tiene el pescado aquí. Y es fácil que esa tradición se pierda, porque la industria de la pesca depende mucho del azar, y el concepto industrial imperante no es precisamente el del azar, sino el de la seguridad. Hubo una época en que las ganancias de la pesca daban lo suficiente como para cubrir las pérdidas, pero hoy las cosas han cambiado y los riesgos de pérdidas son mayores que las posibles ganancias. Hoy, la pesca está en crisis por todos esos problemas nacionales e internacionales de que hemos hablado, pero la actividad del sector



Los reglamentos de pesca comunitarios son hasta técnicamente imperfectos. Que digan de una vez que no se pesca más allí, pero que no vengán con «chorradas» sobre el tonelaje y similares. Si tenemos que tragar con lo que quiere la CEE, prefiero pescar en precario y que nos apresen los barcos. Porque lo que están haciendo es un insulto a España. Lo que pretenden al pedir la reducción, con sus imposiciones, de casi el 60 por 100 de nuestra flota, es ayudar a dar al traste con nuestra economía para que pasemos de ser un país independiente y capacitado en este sector a ser un país protegido por ellos.

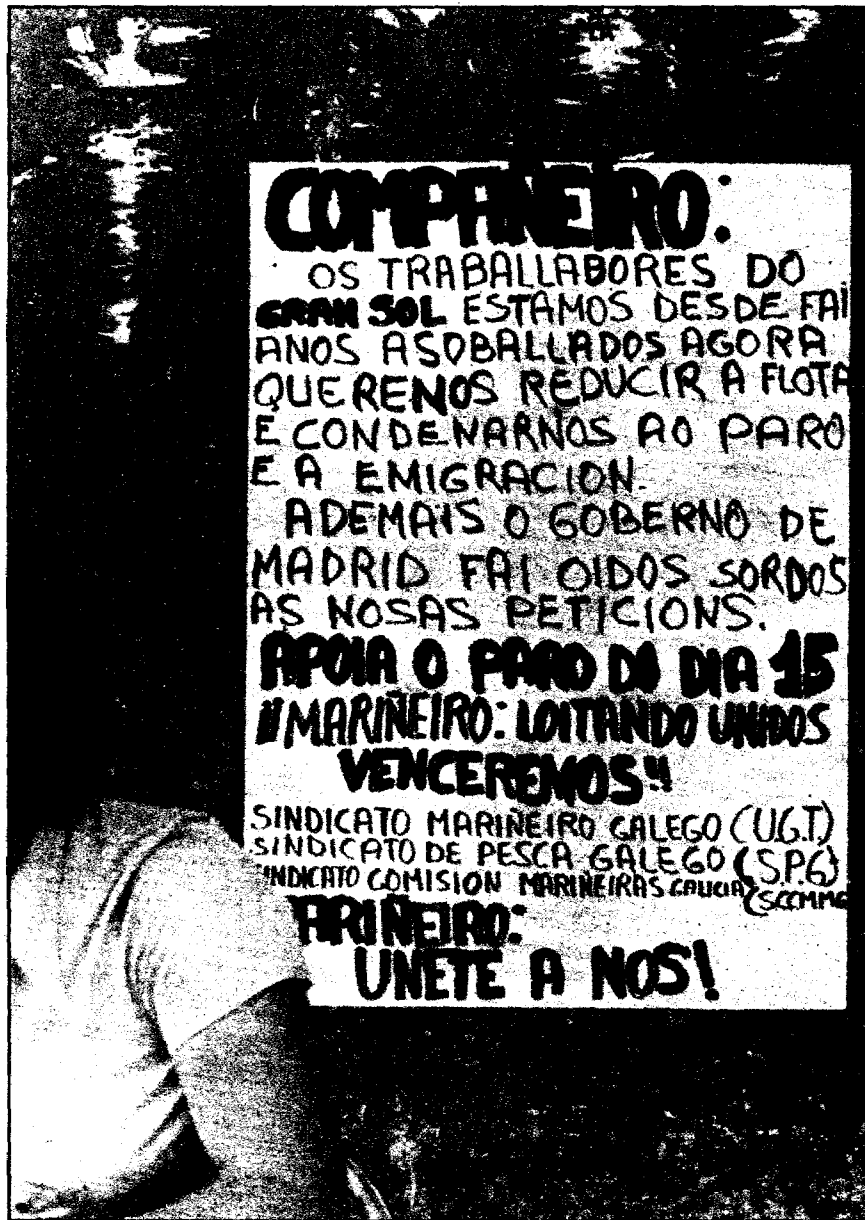
qué ministerio esté ubicado. ¡Señores, que tenemos 16.000 buques con capacidad para un millón seiscientos mil toneladas...! Pero este hecho no parece importar.

—Nosotros —continúa el señor Freire— somos un país pesquero, con tradición y vocación pesquera, pero sin plataforma pesquera. Somos un país con las mismas circunstancias que el Japón, por ejemplo, pero nuestra política pesquera no se acerca ni en un 1 por 100 a la suya, que ha demostrado ser eficaz y válida. Si por la crisis actual se pierde la tradición pesquera de España (como paso con la de Alemania, por ejemplo), no nos daremos cuenta de lo que

debe seguir. Hacen falta, por su puesto, leyes que regulen la política pesquera, porque las que hoy hay, en el caso de que fueran buenas, carecen de esencia. Y hace falta también apoyo financiero para salir de la crisis. El tema nos afecta a todos los españoles, no sólo a los que vivimos de esto. Y debemos cuidarlo. ¡Que le echen duros al problema y verán todos ustedes si se soluciona o no...!

Consuelo
SANCHEZ-VICENTE

(Fotos: Julio MARTINEZ)



El paro que nunca existió. La voluntad negociadora de trabajadores y Gobierno cuajó



España es un país pesquero, con tradición y vocación pesquera, pero sin plataforma pescable

lida de los barcos grandes a pescar en paz, sin miedo a ser apresados. El Gobierno estaba por aquel entonces en negociaciones con los países que habían ampliado sus aguas jurisdiccionales a doscientas millas. Los resultados de las mismas, hasta ahora, han sido ambiguos. Se pretendía que la CEE nos diese más licencias que aquellas ciento treinta que en principio había concedido. Nuestra flota tiene unos quinientos barcos, y con ese número de licencias no había modo de que trabajasen todos. Tenían que quedarse amarrados, y esto creaba graves problemas a marineros y armadores. El Gobierno, en un Consejo de Ministros celebrado el día 5 de agosto, acordó algunas medidas que sólo cubrían en parte las peticiones de los afectados, entre ellas, el que los barcos que tuviesen que permanecer amarrados por falta de licencias pudiesen suspender el contrato de trabajo con su tripulación durante tres meses, tiempo en que los marineros podrían acogerse al seguro de desempleo, cobrando el 100 por 100 del salario cotizado en la Seguridad Social.

SI NO, HUELGA

Las conversaciones siguieron su curso, pero ya se preveía en círculos marineros que, por muy bien que se le diese la cosa a España, no conseguiría más de doscientas licencias en total. Resultado, que los trescientos barcos restantes tendrían que emigrar a nuevos caladeros o ir al paro, o al desguace (primado también por el Gobierno).

Tal como estaba la situación, las fuerzas sociales y sindicales de la flota del Cantábrico (ELA-STV, Federación de Pesca CC. OO., Federación de Transporte UGT y los sindicatos de Comisiones Marineras Gallegas, Pesca Gallego y Marinero Gallego) pidieron una entrevista con Suárez, que se celebró el día 10 de agosto. En ella se expusieron al Presidente del Gobierno tres puntos de vista reivindicativos previos. Los días siguientes fueron un tira y afloja continuo, y el día 14, a las seis de la tarde, cuando ya estaba convocado un paro de una semana de duración, una comunicación de Presidencia informó de que el Gobierno estaba dispuesto a negociar y aceptaba las reivindicaciones mínimas pedidas a condición de que se aplazase la huelga (después de muchos incidentes se consiguió parar). El Gobierno, por su parte, cumplió lo prometido: hacer un pronunciamiento oficial sobre el tema, diciendo que estaba dispuesto a negociar, y nombrando ministro plenipotenciario competente en la materia al titular de Sanidad para que llevase la negociación con el sector. Otra de las condiciones, que también se aceptó, fue la de que el subsidio de desempleo para los marineros de aquellos barcos que tuviesen que amarrar fuese de 30.000 pesetas, en lugar de las 21.000 fijadas.

LOS ARMADORES

Los armadores, sin declarar abiertamente su apoyo al paro, dieron a entender que no pondrían problemas al mismo siempre que «parasen todos los barcos».

—Respecto al paro previsto para el 15 de agosto —dice el señor Freire, presidente de la Cooperativa de Armadores de La Coruña—,