

La flota fantasma



"Som la merda de les mars. Estem deseparats i no hi ha país que no es burle de nosaltres." La situació de tensió constant a què el Govern marroquí sotmet els vaixells d'Alacant i Andalusia que pesquen a les seues aigües preocupa molt Rafael Vicente Baeza, mariner de la nau del Campello "Rafael Garber". Més que les exigències marroquines que s'incrementen cada vegada que el Marroc renova amb la Unió Europea el seu tractat de pesca, és l'actitud incerta d'aquesta instància el fet que crea inquietud en els mariners. Rafael, com la majoria dels 800 treballadors de terra que es veuran afectats per l'aturada, i els 200 membres de la flota de Santa Pola, el Campello i Altea

(21 vaixells en total) que té als caladors marroquins el seu niu de nutrició, pensa que Europa es deixarà ofegar fins arribar a veure escanyada l'economia pesquera de l'Alacantí. Ell, que té sal a les venes i aigua de mar com a base de la seua ànima, considera que els mariners valencians finalment ho perdran tot i que només són "una moneda de canvi en un joc d'estratègies econòmiques".

El trencament dels acords. L'últim conveni entre el Marroc i la UE en el terreny de pesca es va signar el 1992, i, teòricament, hauria de tenir una durada de quatre anys, fins al maig de 1996. Però, unilateralment, el Marroc l'ha denunciat un any abans, el propassat 30 d'abril. El

Marroc ha al·legat motius ecològics per a deturar el conveni (aprofitant la fama dels pesquers estatals de sobreexplotar els recursos), i per reiniciar les converses per a pactar un de nou el 15 de maig. En realitat, el país inagribí ha aprofitat per exigir molt més als europeus que vulguen continuar extraent gambes, llucet i cefalòpods de les seues aigües.

El ministre de pesca, Mostafa Sahel, reivindica a Emma Bonino, la representant de la UE que va tancar amb repartiment de quotes la qüestió de l'halibut entre Espanya i el Canadà, un augment temporal de les moratòries ecològiques (que fins ara han estat de dos mesos, gener i febrer pel que fa a la flota del nostre país) per a deixar que es reproduesquen les espècies

La pressió que exerceix el Govern marroquí sobre la Unió Europea per a remoure el seu conveni de pesca paralitza l'activitat de més de 200 mariners alacantins. De moment, estan condemnats a passejar pel port i contemplar els seus vaixells amarrats com balenes mortes.



dels caladors. També demana una major presència de tripulació marroquina als vaixells europeus, exactament un 35%. El Marroc exigeix així mateix un augment del preu de les llicències que els armadors paguen per a poder treballar a les seues aigües i que minve la flota europea que hi pesca. A més a més, vol fomentar la creació d'empreses mixtes euromarroquines i, el punt més agosarat, que les captures es descarreguen en ports marroquins per tal que la venda i exportació cap als distints punts de l'estat espanyol i Europa es faça tota des del Marroc. Sens dubte, uns plantejaments ferris. Segons Lluís Belda, cap dels serveis de pesca de la Conselleria d'Agricultura i Pesca de la Generalitat valenciana, "la UE paga 17.000 milions de

pessetes cada any perquè els pesquers europeus treballen al Marroc. A més a més aquest país rep 2.400 milions de pessetes dels armadors en concepte de llicència o cànon". "Al mateix Govern marroquí -continua Belda- li convé d'arribar a un acord pels guanys que comporta. Per altra banda, no crec, com s'ha dit, que els problemes pesquers amb el Marroc tinguen el seu origen en el conflicte del Sàhara."

Moltes són les veus que contradiuen Lluís Belda en aquest últim aspecte, perquè, de fet, les aigües on treballen els valencians, el Marroc mediterrani i del cap Jubí al cap Blanc, inclouen territori saharià. Entre aquestes veus destaquen les de gran part dels mariners aturats, que veuen amb el comportament d'apropiació arbitrari de les aigües saharianes per part de Marroc a finals dels setanta (i amb la venda d'armes del Govern espanyol al Marroc en el conflicte amb el Front Polisari) un primer inici de dificultats. El proper 14 de novembre farà 20 anys de la signatura tripartida entre el Marroc, Mauritània i l'estat espanyol que autoritzava als tres estats a repartir-se les riqueses naturals del Sàhara. A poc a poc, el Marroc es va apoderar de les fonts de recursos saharianes, incloses les aigües. I un antic referèndum que havia de produir-se per a decidir si el poble del Sàhara volia o no ser independent, passava directament a estat d'hivernació perpètua. Per Boudjema Me-saud, representant del Front Polisari al País Valencià, "el Marroc, amb les converses que manté amb la UE, vol obtenir un reconeixement d'incontestable potestat sobre les nostres aigües, el banc saharià, i els nostres ports. El Marroc ha exigit a molts vaixells estrangers que utilitzen la bandera marroquina a les aigües del Sàhara, i, fins i tot, en aigües internacionals sense la intervenció de l'ONU. Evidentment, estem en contra de l'explotació desconsiderada de les mars saharianes i no entenem la por que Europa i l'estat espanyol tenen del Marroc."

Tancar Algesires. Una bona raó per a ponderar aquesta "por" i l'habitual acceptació de les condicions que han vingut imposades pel Marroc és que, *de facto*, les aigües en disputa són al seu càrrec, per molt que això dolga al Front Polisari. I en aquest sentit, els marroquins poden exigir còmodament. Un altre punt que cal observar és que la UE sempre ha recelat del poder de la flota de l'estat espanyol (el nostre país, i segons dades de 1993, destaca per tenir 1.107 vaixells al País Valencià, 1.704 al Principat i 808 a les Illes

Balears), que sembla que han considerat com una amenaça per a països de més pes específic a la comunitat. I en les negociacions amb el Marroc els més perjudicats serien els pesquers de l'estat espanyol, els més nombrosos a la zona, pels quals la UE ha demostrat en diverses ocasions que no està disposada a partir-se el coll. El sentit de solitud dels pescadors no deixa d'accentuar-se i, a Santa Pola, els marins trenen xarxes intentant fer càbales sobre el seu destí. Vicent Blasco és el patró major de la confraria de pescadors de Santa Pola i el cansament es filtra a través de les clivelles que adoben la seua pell de bronze. "Tenim 10 vaixells que van al Marroc, i abans disposàvem quasi de 40. Tanta complicació amb els acords lleva rendibilitat a una feina que ja per ella mateixa és poc rendible", diu. "La nostra flota no està composta de congeladors (vaixells de gran tonatge que poden estar molts mesos en alta mar), sinó d'embarcacions de peix fresc, que precisen de caladors que siguen a prop, com els marroquins. Díficilment podríem anar a un altre lloc." "Si l'acord tarda dos mesos a solucionar-se -calcula Vicent Blasco-, com és previsible, perdríem uns 200 milions de pessetes. Tots els tractats amb el Marroc són sempre plens de fets estranys. Per exemple, l'aturada biològica només la respecten els nostres vaixells, no els seus. Els pescadors no comprenen per què entra peix del Marroc a través d'Algesires que es reparteix per tot l'estat i Europa. L'estat espanyol podria controlar això tancant el port i aconseguir flexibilitzar els acords. Si no es soluciona adequadament el conflicte, els treballadors ho exigiran sens dubte."

El valencià Joan Fortea, veterà importador de peix congelat del Marroc, ha observat com s'encenien els ànims en un viatge a la zona una vegada començat el conflicte: "els exportadors marroquins comprenen la possibilitat del tancament d'Algesires i parlen d'utilitzar avions en compte de camions per transportar el peix congelat des de Casablanca a Màlaga. Però a Andalusia els pescadors també han fet referència al fet que, si arribara el cas, farien allò possible per a confiscar el peix en aquest aeroport", assegura Fortea. José Molina, patró, armador i marí del vaixell de Santa Pola "Nuevo José Molina" creu també que pot arribar un recreixement sever d'actuacions si les coses es compliquen. El seu pare era pescador, i el seu avi ja li feia somiar amb antics cànctics que només se sentien de nit enmig de la mar: "la vida del marí és dura; treballem allí 70 i 80 dies seguits, i només estem 20

dies al port. No hi ha festes, no hi ha cap d'any, només hi ha la mar, els peixos i tu. He pensat a fer altra cosa, baixar a terra... però tinc 40 anys i l'única cosa que de veres conec és la mar. On podria anar jo?" Molina creu que l'actuació de la UE en el conflicte de l'halibut ha envalentit el Marroc, que ara no dubta a elevar les seues exigències, i afirma que un possible enduriment del tractat pot comportar un drama per als treballadors alacantins: "si tot va bé, un mariner pot guanyar unes 120.000 o 150.000 pessetes mensuals. Però conec casos de gent que ha guanyat 40.000 pessetes en dos mesos de feina. Si acceptem l'increment de mariners marroquins, forçosament ha de disminuir el de valencians, i n'hi hauria molts que anirien a l'atur. Un armador d'un vaixell com el meu, de menys de 100 tones, ha de pagar 1.200.000 pessetes al trimestre en concepte de llicències, i els de més de 100 tones, al voltant de 3.000.000. Si augmenten les llicències, i es redueixen les captures, molts podrien fer fallida." Molina veu un final de cementiri per a molts vaixells: "el desballestament. Així acaben gran nombre de naus que s'acullen a unes primes per liquidar embarcacions que dona l'administració central i Europa. Els vaixells que no pugen anar al Marroc amb les noves condicions afrontaran el seu final."

El conflicte i la mort. El 2 de maig, enmig de la ignició de desavinences entre magribins i europeus, va morir a Algesires Francisco José López, marí de Santa Pola que formava part de la tripulació d'un dels quatre vaixells d'Altea que treballen al Marroc. L'autòpsia va indicar que la causa de la mort era un infart, però la notícia en un principi va confondre alguns mitjans de comunicació, que insinuaven que els greuges del conflicte pesquer havien tingut a veure amb el final del marí. El va descobrir l'armador de la flota Emili Drapier, qui assegura que "no va morir en navegació, com s'ha dit." Drapier, que amb la seua flota factura 25 milions de pessetes mensuals al Magrib i paga 500.000 pessetes cada mes al Marroc en concepte de cànon, creu que "els d'Altea serem els primers a quedar-nos fora del Marroc si es redueix la flota en el nou conveni. Som els últims que hem arribat, i de moment no podem més que



Els pescadors d'Alacant trenen xarxes fent càbales sobre el seu destí. El conveni de pesca que exigeix el Marroc els fa preveure un fosc futur.

esperar les ajudes que ha promès el Govern." Efectivament, el consell de ministres ha aprovat una ajuda de 1.900 milions de pessetes per a armadors i pescadors aturats (l'Ajuntament de Santa Pola ha decidit concedir una bestreta de 35 milions als seus afectats, que s'hauran de reemborsar al consistori quan arriben les ajudes). Això es traduiria en unes 73.000 pessetes mensuals (per a maig i juny, de moment) per a cada mariner, i 1.300.000 pessetes per a cada armador. Però les ajudes no arriben i també són motiu de polèmica. Segons José Antonio Soler, president de la confraria del Campello, que té set vaixells aturats, "és tot molt irregular, perquè els pescadors no poden acollir-se als diners complets de l'atur si accepten les ajudes (els les descomptarien) i a més a més, si ara s'acullen a l'atur poden perdre els drets d'antiguitat com a cotitzadors de la seguretat social." Quant als armadors, "l'administració no els eximeix, com fa amb els mariners durant aquesta aturada, de la seua cotització a la Seguretat Social. Per tant, si han de pagar al mes 1.000.000 de pessetes per vaixell (els del Campello són grans congeladors) i han de mantenir les despeses de l'embarcació amarrada a port, l'ajuda s'esvaeix."

Hi ha mariners al Campello que ja porten el salobre de Marroc filtrat al cor. Com Vicent Llopis, de 53 anys, marí que treballa des dels anys seixanta al Marroc:

"és molt trist, perquè hem ensenyat als marroquins tot el que sabem, i ara se n'aprofiten. La seua flota era ridícula i ara no fa més que créixer. Quan pressionen amb l'assumpte de les empreses mixtes, saben per què ho fan. Volen que els europeus ens encarreguem en la suposada societat de la part tècnica, i ells posarien la tripulació, a la qual paguen sous ridículs. Les grans despeses serien per als armadors nostres i els beneficis iguals al 50%. A més a més és segur que el Marroc utilitza la pesca com a mesura de pressió perquè Europa incrementi les seues importacions de cítrics, maduixes i altres productes." Llopis no és l'únic que ho creu. Quan el mateix Jordi Pujol, president de la Generalitat de Catalunya, deia que caldria importar més taronges del Marroc per a alleugerir el conflicte pesquer, donava pistes per entendre que el Marroc té gran quantitat de productes hortofrutícoles (molts conreats per valencians emigrats) que vol posar en circulació per Europa.

Per Enric Bellés, responsable tècnic del sector hortofrutícola de la Federació de Cooperatives Agrícoles Valencianes, "no hi ha dubte que tenir una flota amarrada és un fet que el Marroc utilitza per a fer *dumping* social amb els seus productes agrícoles. El producte és molt barat, i l'exportació és una contraprestació a uns acords de pesca més civilitzats. Però és que si s'accepta, el benefici no anirà cap al poble, sinó cap a la classe alta magribina, que són els propietaris dels camps i les empreses." "L'emigració indiscriminada per Europa de marroquins sempre ix a les negociacions —diu Bellés—, i també un tema molt curiós: la demanda de dinamitzar el sector agrícola amb l'exportació per substituir els camps de haixix del Marroc per altres conreus. Al·leguen que si no es dona vida a aquest sector, no podran controlar l'exportació il·legal cap a Europa de haixix."

Enmig d'aquesta xarxa d'interessos, van passant els dies mentre els ànims dels afectats es van convertint en sorra acumulada. No obstant, Rafael Vizcaíno, president de la federació provincial de confraries d'Alacant, creu que arribarà una solució, encara que en termes de delicada relativitat: "qualsevol que conega com negocia el Marroc sap que no es pot deslliurar de la cultura del regateig. Cal veure si Europa sabrà afrontar dignament aquest estira i arronsa." **Joan M. Oleaque**