

# MAR

N.º 304 - MARZO 1993

## MEDIDAS URGENTES CONTRA EL PARO

- PRORROGA DE LOS CONTRATOS TEMPORALES
- AYUDAS PARA CONVERTIR LOS CONTRATOS TEMPORALES EN FIJOS
- MEJORAS EN LA FISCALIDAD Y FINANCIACION DE LAS EMPRESAS
- MODIFICACION DE LOS CONTRATOS EN PRACTICAS
- RECONOCIMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL



# MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

**SEGUROS MULTIRRIESGO.** Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



## MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13

**E**l paro y las medidas aprobadas por el Gobierno para potenciar el empleo han sido principales protagonistas de la actualidad sociolaboral durante las últimas semanas. Las cifras sobre desempleo conocidas el pasado mes de febrero desbordaron las previsiones y el Gobierno aprobó con carácter urgente un paquete de medidas, unas de aplicación inmediata y otras para su aplicación a corto plazo, encaminadas a fomentar el empleo, con actuaciones que van desde la reforma del mercado laboral, a las medidas fiscales en beneficio de las empresas, las ayudas a las pymes y la propia inversión pública.

Del conjunto de los acuerdos adoptados por el Consejo de Ministros destacan, en primer lugar, las medidas referidas a la reforma del mercado laboral, como la prórroga por un año, de tres a cuatro, de los contratos temporales, y la posibilidad de recibir una subvención de 250.000 pesetas si se convierten en indefinidos. La Administración ha aumentado los incentivos para la firma de contratos a tiempo parcial indefinidos y ha comenzado la cuenta atrás para la aprobación a corto plazo de dos proyectos de ley relativos a los contratos en prácticas y a la creación, más bien regularización, de las empresas de carácter temporal, mientras se prepara una reforma más en profundidad del mercado global del trabajo.

Las actuaciones encaminadas al fomento del empleo, de acuerdo con ese paquete de medidas aprobado, se complementa con apoyos fiscales para la creación de nuevas empresas, ayudas a las pymes, mejorando, igualmente, sus líneas de financiación y, finalmente, un aumento de la propia inversión pública como vía para generar empleo.

Junto a estas líneas abiertas por el Gobierno para actuar

# COMUNICACIONES DIAS

## PARO Y EMPLEO

en el mercado laboral, en este número de MAR se incluyen informaciones referidas a la seguridad en el mar derivadas de los últimos siniestros graves ocurridos en costas de países comunitarios.

Según los datos elaborados por la United Kingdom Mutual Ship Assurance Association, los errores humanos son la causa principal de los siniestros en el mar y que, en el caso de abordajes, suponen el 90 por 100. Los fallos estructurales de las embarcaciones significan solamente el 12 por 100 de los siniestros. La cuestión clave es realmente qué es lo que se considera como error humano. Y lo cierto es que muchos de estos siniestros, achacables fríamente por la estadística al error, son consecuencia directa de la duración excesivamente larga de las jornadas laborales, de las propias condiciones de habitabilidad del buque, de la incomodidad de las instalaciones y la presión patronal en un determinado momento para entregar una carga al margen de las condiciones de navegabilidad.

En materia de pesca, cuando todavía no se han apagado los ecos de las protestas de los armadores de Andalucía por el paro biológico de los meses de enero y febrero, se plantean nuevas críticas desde el sector para los paros que se deben realizar también en los próximos meses. No tiene sentido que pare una determinada flota que opera en unas aguas por un acuerdo, con el fin de regenerar el caladero, y que, mientras tanto, otros barcos sigan realizando capturas que se colocan en el mercado español. La FAO reclama un código de buena conducta para los armadores que faenan en aguas de alta mar, pero como se ha puesto de manifiesto con el caladero de Marruecos, también se debería tener una conducta coherente cuando se trata de aguas jurisdiccionales de un determinado país y que las preocupaciones sobre regeneración de caladeros no se utilicen simplemente para imponer una parada a una determinada flota y no a todo el colectivo de pescadores que operan en esas aguas. ■

Vidal MATE







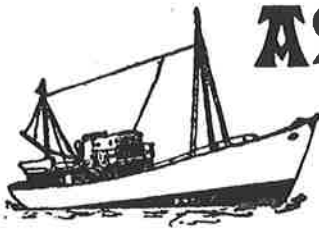
**Talleres**  
**AUXINAVAL, S.L.**

CONSTRUCCIÓN E REPARACIÓN DE BUQUES

Calderería • Tubería • Oxicorte

*Camiño do Caramuxo, 73*

*Teléfono 23 15 39 - Fax 20 39 11 - VIGO*

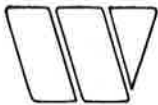


**ASTILLEROS MURELAGA, S.A.**

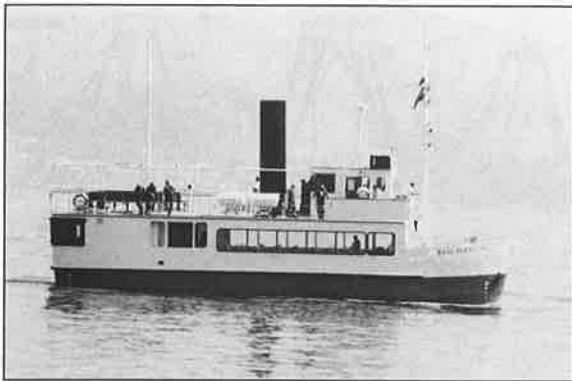
**CONSTRUCCION Y  
REPARACION DE BARCOS  
DE MADERA**

**BARRIO ARROPAIN, S-N**  
**TEL. (94) 684 09 56**

**LEKEITO**  
**(VIZCAYA)**



**WIRESA**



**WILMER REPRESENTACIONES, S.A.**

PINAR, 6 BIS 1º - 28006 MADRID

TEL. 411 02 85 - TELEX 27448/41925

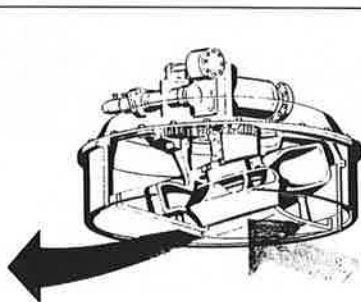
TELEFAX: 262 77 62

**“Nuevo” Real Fernando con Schottel Pump Jet**

Armador: Aynto. de Sanlúcar de Barrameda

Astillero: Cnes. Navales P. Freire, S.A.

Oficina Técnica: Sermarine, S.L.



- El Schottel Pump Jet para navegación en aguas poco profundas.
- Se adosa al caso sin que sobresalga nada.
- Como todos los equipos Schottel, es orientable en 360º con lo que tenemos gobierno y empuje en todas las direcciones.
- El Schottel Pump Jet está disponible para potencias de hasta 1000 CV y se utiliza como propulsión principal, auxiliar y de maniobra.





# 26

## PESCA RESPONSABLE

La FAO trabaja para una mayor cooperación en el control de las pesquerías en alta mar.



# 6

## PLAN DE CHOQUE CONTRA EL PARO

El Gobierno aprobó un paquete de medidas para fomentar el empleo.



# 22 LA SINIESTRALIDAD EN LA MAR

Los errores humanos, a la cabeza de las causas en los accidentes en la mar.

**Editor:** Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social).

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, Inés Otero y Mery Varona.

**Secretaría de Redacción:** M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar, Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Varadero, 4, Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar, Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carnil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Onllamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

**Publicidad:** Vicente Barberá. Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

**Imprime:** EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-93-001-4.

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



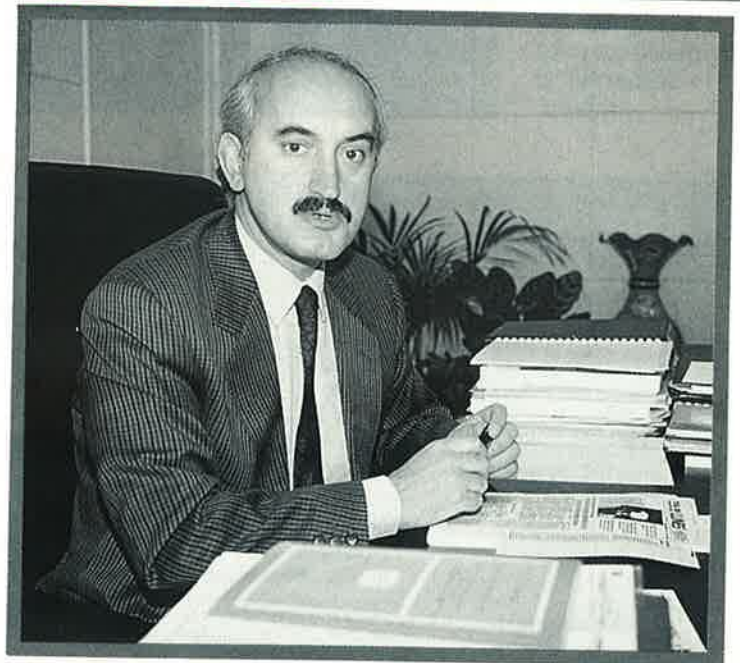


Aprobado en Consejo  
de Ministros mediante  
un Real Decreto-Ley

# PLAN DE CHOQUE CONTRA EL PARO

El Gobierno ha puesto en marcha un paquete de medidas urgentes, aprobadas en el último Consejo de Ministros del mes de febrero, con objeto de reactivar la economía española y frenar la creciente caída de empleo experimentada en los últimos meses.

Las actuaciones adoptadas, mediante sua aprobación por Real Decreto-Ley 3/1993, de 26 de febrero, que se recogen en cuatro grupos, son de carácter presupuestario, tributario, financiero y de creación de empleo.







C

ON la entrada en vigor, el pasado 3 de marzo, del Real Decreto - Ley 3/1993, de 26 de febrero, de medidas urgentes sobre materias presupuestarias, tributarias, financieras y de empleo, tras su publicación en el *Boletín Oficial del Estado* (B.O.E.), el Gobierno español aporta su contribución a la iniciativa comunitaria «Iniciativa Europea de Crecimiento», puesta en funcionamiento ante la actual crisis económica de carácter internacional, y cuya finalidad es estimular la inversión pública y privada.

## Reforma del mercado laboral

El paquete de medidas adoptadas por el Ejecutivo para reactivar la economía y luchar contra el desempleo están agrupadas en cuatro apartados. En primer lugar, dentro de las actuaciones de tipo laboral, destaca la prórroga por un año de los contratos temporales de fomento de empleo que agoten el período máximo de tres años de duración desde ahora hasta el próximo 31 de diciembre. Estas prórrogas, que pueden afectar a unos 300.000 trabajadores, no podrán ser inferiores a seis meses.

Una vez finalizada la citada

prórroga, los empresarios que opten por convertir esos puestos de trabajo temporales en indefinidos tendrán derecho a recibir una subvención económica de 250.000 pesetas.

Durante 1993 también se incentivará la contratación a tiempo parcial de carácter indefinido mediante la aplicación de las subvenciones previstas en la Ley 22/92, de 30 de julio, de medidas urgentes sobre fomento de empleo y protección por desempleo, siempre que la jornada sea, al menos, igual al 50 por 100 de la jornada habitual en la actividad de que se trate. La cuantía de esta subvención se reducirá proporcionalmente a la jornada pactada en el contrato a tiempo parcial.

En las medidas urgentes de julio de 1992 sólo tenían incentivo económico los contratos indefinidos de jóvenes menores de veinticinco años, la de mayores de cuarenta y cinco años y la de mujeres que estuvieran inscritas en el paro desde al menos un año.

## Inversión en infraestructura

Entre las actuaciones que contempla el citado real decreto-ley se encuentra el aumento de la inversión pública para 1993 y 1994 en infraestructura, con cargo a los Fondos de Cohesión y del BEI, por un valor de 300.000 millones de pesetas.





El 70 por 100 de estas inversiones se destinarán a infraestructuras del transporte, como carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, y el 30 por 100 restante a mejorar el medio ambiente en algunas zonas que requieren inmediatas actuaciones específicas.

Estos proyectos se financiarán, en parte, con dinero de los Fondos de Cohesión. A este respecto, el Estado español se servirá de los recursos adicionales que va a obtener del Fondo de Cohesión, unos ingresos que superan en 50.000 millones de pesetas las previsiones inicialmente contempladas en el Presupuesto de Ingresos del Estado para 1993. Además, se accederá a una línea de crédito del Ban-



## PAQUETE DE MEDIDAS ECONOMICAS APROBADAS POR E

### REFORMA DEL MERCADO LABORAL

- Los contratos temporales de fomento de empleo que agoten el período máximo de tres años hasta el 31 de diciembre podrán prorrogarse un año más.
- Después de acogerse a la anterior prórroga, estos contratos podrán contar con una subvención de 250.000 pesetas si se convierten en indefinidos.
- Se incentivan los contratos a tiempo parcial indefinidos mediante la ampliación de las subvenciones previstas en la Ley 22/92.
- Se aprueban dos anteproyectos de ley, uno para reformar los contratos en prácticas y de formación, garantizando que sean auténticos instrumentos de inserción laboral. Y el segundo anteproyecto de ley aprobado autoriza la creación de empresas de trabajo temporal. El Gobierno los remite al CES para que realice un dictamen sobre la reforma global del mercado de trabajo.

### MEDIDAS FISCALES

- Facilidades a la creación de nuevas empresas.
- Mejora de los coeficientes de amortización y permitir la amortización ace-

lerada de las inversiones para 1993 y 1994.

### AYUDA A LAS PYMES

- Mejora de la financiación. Se crea una línea de crédito al tipo de interés Mibor de 160.000 millones de pesetas.
- Se refuerzan las Sociedades de Garantía Recíproca.
- Se crea un fondo de capital riesgo en el ICO.
- Facilitar el acceso de las pymes al mercado de valores.

### INVERSION PUBLICA

Se destinarán 300.000 millones de pesetas durante 1993 y 1994 a la mejora de infraestructura de transporte y medio ambiente. La financiación corre, en gran parte, a cargo de el Fondo de Cohesión y del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

### MEDIDAS PRESUPUESTARIAS

■ *Concesión de varios suplementos de crédito.*

Se conceden varios suplementos de crédito al vigente presupuesto de gastos del Estado por importe total de 50.000 millones de pesetas, con el siguiente detalle:

Denominación	Importe (Millones de pesetas)
Ordenación y fomento de la edificación. Inversión de reposición en infraestructura .....	1.000
Infraestructura urbana de saneamiento y calidad del agua. Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general.	3.000
Protección y mejora del medio ambiente. Inversión de reposición en infraestructuras y bienes destinados al uso general .....	2.500
Actuación en la costa. Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general .....	3.620
Gestión e infraestructura de recursos hidráulicos. Inversión de reposición en infraestructura y bienes destinados al uso general ...	7.000
Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera. Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios.	1.500
Creación de infraestructuras de carreteras. Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general .....	13.630
Conservación y explotación de carreteras. Inversión de reposición en infraestructura y bienes destinados al uso general .....	1.750
Infraestructura del transporte ferroviario. Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general .....	3.000





**Los contratos temporales podrán durar cuatro años, en lugar de los tres años permitidos hasta el momento.**

co Europeo de Inversiones (BEI).

También se autoriza, con objeto de ampliar al máximo las posibilidades de reactivación económica, modificar al alza la autorización de endeudamiento que la Ley 39/1992 concedió a determinados organismos autónomos y entes públicos.

### Medidas tributarias

Con objeto de favorecer la creación de empresas e incentivar la inversión, el mencionado real decreto-ley recoge una serie de medidas tributarias por las que se modifica la normativa vigente. Para la formación de nuevas empresas se fa-

## GOBIERNO

Programa Industrial y Tecnológico Medioambiental (PITMA) .....	3.000
Al Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario (IRYDA) para gastos de capital .....	2.000
Al Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) para gastos de capital .....	8.000

**■** *Modificaciones en los presupuestos de los organismos autónomos Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario e Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza.*

Los suplementos de crédito, que por importe de 10.000 millones de pesetas se conceden a la Sección 21 «Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación», se reflejarán en los vigentes Presupuestos de Ingresos y Gastos de los Organismos 21.109 «Instituto Nacional para la Reforma y Desarrollo Agrario» y 21.203 «Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza», en los términos siguientes:

### Presupuesto de ingresos

#### Aumentos

Denominación	Importe (Millones de pesetas)
Del Departamento a que está adscrito .....	2.000

Del Departamento a que está adscrito .....	8.000
--	-------

### Presupuesto de gastos

#### Aumentos

Denominación	Importe (Millones de pesetas)
Mejora de la estructura productiva y desarrollo rural. Actuaciones forestales .....	2.000
Protección y mejora del medio natural. Inversión de reposición en infraestructuras y bienes al uso general .....	8.000

**■** *Concesión de varios suplementos de crédito y un crédito extraordinario a diversos organismos autónomos.*

Se conceden diversos suplementos de crédito y un crédito extraordinario, por importe total de 12.000 millones de pesetas, con el siguiente detalle:

### Suplementos de crédito

Denominación	Importe (Millones de pesetas)
Organismo 17.242. Correos y Telégrafos:	

Ordenación y explotación de los servicios de Comunicaciones Postales y Telegráficas. Inversión de reposición asociada al funcionamiento de los servicios .....	2.000
--	-------

Organismo 17.230. Confederación Hidrográfica del Júcar:

Gestión e Infraestructura de Recursos Hidráulicos. Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general .....	4.800
---	-------

Organismo 17.232. Confederación Hidrográfica del Segura:

Gestión e Infraestructura de Recursos Hidráulicos. Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general .....	4.200
---	-------

### Crédito extraordinario

Denominación	Importe (Millones de pesetas)
Organismo 17.227. Confederación Hidrográfica del Sur de España:	
Gestión e Infraestructura de Recursos Hidráulicos. Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general .....	1.000





**La**  
**conversión de**  
**los puestos**  
**eventuales en**  
**fijos se**  
**subvencionará**  
**con 250.000**  
**pesetas.**



## MEDIDAS ECONOMICAS...

**Modificación en el Presupuesto de capital del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.**

Se efectúan las siguientes modificaciones en el Presupuesto de Capital del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Origen de fondos	Aumento (Mill. ptas.)
Empréstitos y otros pasivos análogos ..	13.000
Aplicación de fondos	
Inmovilizado material .....	13.000

### ANEXO I

#### OPERACIONES DE CREDITO AUTORIZADAS A ORGANISMOS AUTONOMOS Y ENTES PUBLICOS

	Miles de pesetas
Correos y Telégrafos .....	2.000.000
Confederación Hidrográfica del Júcar .....	4.800.000
Confederación Hidrográfica del Segura .....	4.200.000
Confederación Hidrográfica del Sur de España .....	1.000.000
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea .....	22.500.000

### ANEXO II

#### COMPROMISOS DE GASTOS PARA EJERCICIOS FUTUROS (Miles de pesetas)

Denominación	Anualidades e importes		
	1994	1995	1996
Creación de infraestructura de carreteras .....	378.000.000	335.000.000	295.000.000
Conservación y explotación de carreteras .....	75.000.000	70.000.000	60.000.000
Gestión e infraestructura de recursos hidráulicos ...	140.000.000	125.000.000	109.000.000
Infraestructura del transporte ferroviario .....	50.000.000	44.000.000	38.000.000
Actuación en la costa .....	18.000.000	12.000.000	10.000.000
Infraestructura urbana de saneamiento y calidad del agua .....	18.000.000	15.800.000	14.000.000
Protección y mejora del medio ambiente .....	9.000.000	8.000.000	7.000.000
Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera	3.000.000	2.100.000	1.800.000
Ordenación y fomento de la edificación .....	2.500.000	1.900.000	1.800.000

vorece el tratamiento fiscal mediante la modificación del régimen de compensación de pérdidas en el Impuesto de Sociedades, y a través de la bonificación de los rendimientos de la estimación objetiva por signos, índice y módulos.

Por su parte, para incentivar la inversión empresarial se incrementan los coeficientes máximos de amortización en el Impuesto de Sociedades a través de la bonificación con carácter general de los rendimientos netos de 1993 derivada de la estimación objetiva por signos, índices y módulos.

El otro gran apartado va dirigido a las pequeñas y medianas empresas (pymes), favoreciendo su financiación y su capacidad inversora. En este sentido, las medidas que contiene el real decreto-ley permitirá a las pymes la negociación bursátil de valores, tanto de renta fija como variable, que emitan; se crea una nueva línea de crédito a tipo de interés Mibor por valor de 160.000 millones; el reforzamiento de las Sociedades de Garantía Recíproca, y se crea un fondo de capital riesgo en el ICO de 4.000 millones. ■

Inés OTERO



# MEDIDAS LEGISLATIVAS PARA FOMENTO DEL EMPLEO



El último Consejo de Ministros del mes de febrero aprobaba dos anteproyectos de ley a los que se atribuía especial relevancia en la política de fomento del empleo. El primero contempla una nueva regulación de los contratos en prácticas y para la formación y el segundo autoriza la creación de empresas de trabajo temporal. Ambos proyectos han sido remitidos al Consejo Económico y Social (CES) para su informe preceptivo y, posteriormente, habrán de ser discutidos en el Congreso y Senado.







# CONTRATOS EN PRACTICAS Y DE FORMACION

**E**L anteproyecto de ley sobre regulación de los contratos en prácticas y para la formación coincide con el

principio de acuerdo alcanzado meses atrás entre las centrales sindicales mayoritarias, CC.OO. y UGT, la patronal CEOE y el Ministerio de Trabajo, y supone la modificación del artículo 11 del Estatuto de los Trabajadores, que regula dichos contratos.

«El tiempo transcurrido desde la regulación legal de los contratos de trabajo en prácticas y para la formación, llevada a cabo por el Estatuto de Trabajadores en el año 1984, aconseja abordar la modificación de los mencionados contratos, configurándolos como instrumentos complementarios, en el marco de las recientes reformas introducidas en los sistemas de formación profesional, para la obtención de las cualificaciones profesionales que los cambios tecnológicos y la realización del Mercado Unico europeo plantean a las empresas españolas.» Bajo esta premisa, el anteproyecto introduce una serie de modificaciones con las que se pretende garantizar la eficacia de los contratos en prácticas o de formación como verdaderos instrumentos de inserción laboral, permitiendo adquirir a los recién titulados la indispensable experiencia laboral o constituir vías alternativas al sistema educativo para obtener cualificaciones profesionales, de forma similar a lo que ocurre en otros países comunitarios. Una de las garantías aplicables a los contratos en prácticas y de formación tiende a evitar que los trabajadores que hayan realizado prácticas en una empresa o que hayan adquirido un determinado nivel

profesional puedan ser nuevamente contratados por la misma o distinta empresa con el mismo objeto.

## Se reduce la duración

La más significativa de estas modificaciones, además de la imposibilidad de volver a ser contratado en esta modalidad una vez transcurrido el tiempo máximo de duración, es la que se refiere a la duración mínima y máxima de los contratos, que hasta ahora era de tres meses a tres años y que en el proyecto de reforma pasa a ser de seis meses a dos años.

En cuanto a los requisitos que debe reunir el trabajador para los contratos de formación, ha de ser mayor de dieciséis años y menor de veinte, como se requiere antes de la modificación, pero tener, además, el título de graduado escolar o educación secundaria. No se aplicará el límite máximo de edad cuando el contrato se concierte con un trabajador minusválido.

No se introduce modificación alguna en el contrato en prácticas, para el que se requiere título universitario o FP de grado medio o superior que habilite para el ejercicio profesional, obtenido dentro de los cuatro años inmediatamente anteriores al contrato. Los tiempos dedicados a formación teórica deberán alternarse con los de trabajo efectivo, sin que pueda ser inferior a un cuarto ni superior a un medio de la jornada convenida en el contrato. El trabajo efectivo que preste el trabajador deberá estar relacionado con las tareas propias del nivel ocupacional que se pretenda alcanzar.

En cuanto al salario, si hasta el momento se precisaba

**La duración máxima de los contratos en prácticas y de formación será de dos años y mínima de seis meses.**

que no podía ser inferior al Salario Mínimo Interprofesional, en adelante será el SMI o el fijado en convenio. En los contratos en prácticas el período de prueba, de concertarse, no podrá ser superior a un mes para los trabajadores con título de formación profesional de grado medio o equivalente, ni superior a dos meses para los titulados de formación profesional de grado superior o licenciado universitario. Si al término del contrato el trabajador se incorporase sin solución de continuidad a la empresa, no podrá concertarse un nuevo período de prueba, computándose las prácticas a efectos de antigüedad. En los contratos de trabajo para formación el período máximo de prueba será de quince días. En ambos supuestos los contratos habrán de ser registrados en la Oficina de Empleo. ■





# EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL

**S**IN embargo, lo más llamativo del paquete legislativo aprobado por el Consejo de Ministros es el capítulo referido a la legalización de las empresas de trabajo temporal, expresamente prohibidas hasta ahora en el artículo 43 del Estatuto de los Trabajadores. Este tipo de contratación, «tradicionalmente prohibida por los ordenamientos laborales y considerada tráfico ilegal de mano de obra» —tal como se admite en el propio anteproyecto—, venía siendo ofrecido en los últimos años por empresas que se movían en una «ilegalidad tolerada». Su creación, admitida en otros países de la CE, es práctica habitual desde finales de la década de los sesenta, canalizándose por esta vía «un volumen importante de empleo, cuya especialización e inmediatez en la respuesta, sobre todo en el sector

*servicios, no puede ofrecerse a través de los mecanismos tradicionales». Para los trabajadores, se insiste en el proyecto de ley, «constituye un mecanismo importante para acceder a la actividad laboral y familiarizarse con la vida de la empresa, posibilitando además una cierta diversificación profesional y formación polivalente». Desde el convencimiento declarado de que «los riesgos que se han imputado a las empresas de trabajo temporal no derivan necesariamente de la actividad que realizan sino, en todo caso, de una actuación clandestina, que permite la aparición de intermediarios en el mercado de trabajo capaces de eludir sus obligaciones laborales y de Seguridad Social, con la consiguiente desprotección de los trabajadores», y en la previsión de que «el mercado de trabajo español no debe, ni puede, funcionar sin tener en cuenta las reglas de juego existentes en la CE», el proyecto de ley pretende regu-*

**L**as empresas de trabajo temporal pretenden facilitar empleo en el sector servicios proporcionando a los trabajadores cierta diversificación profesional y formación polivalente.

lar el funcionamiento de las ETT, delimitando su área de actuación.

## Garantía de solvencia

De entrada, el anteproyecto prescribe los requisitos que habrán de cubrirse para la creación de una empresa de trabajo temporal. Además de los requerimientos de índole organizativa, se señala la obligación de «prestar garantía financiera para responder del cumplimiento de las obligaciones salariales y de Seguridad Social». La autorización tendrá una validez de un año, que podrá prorrogarse por dos períodos sucesivos iguales y que podrá concederse sin límite de duración cuando la empresa de trabajo temporal haya realizado su actividad durante tres años.

Para garantizar la solvencia de este tipo de empresas, se obliga a quienes aspiren a constituirse como tal a presentar ante el INEM una garantía financiera que «será igual al 10 por 100 de la cifra de negocios del último ejercicio económico, sin que en ningún caso pueda ser inferior a 25 veces el salario mínimo interprofesional vigente en cada momento». (En la actualidad el SMI está fijado en 58.530 pesetas, lo que supondría un aval de algo más de 20 millones de pesetas.) Las empresas estarán obligadas a destinar el equivalente al 1 por 100 de la masa salarial a la formación de los trabajadores contratados para ser puestos a disposición de empresas usuarias.

Las ETT podrán intermediar en la contratación de puesta a disposición de trabajadores para actividades tales como la «realización de obras o servicios de duración limitada pero incierta, exigencias circunstanciales de mercado, acumulación de taras o exceso de pedidos, sustitución a trabaja-







dores de la empresa con derecho a reserva de puesto de trabajo». La duración máxima del contrato de puesta a disposición será de seis meses en los dos primeros supuestos y durante el tiempo que subsista el derecho a reserva del puesto de trabajo. Si a la finalización del plazo el trabajador continuara prestando servicios en la empresa usuaria, se le considerará vinculado a la misma por contrato indefinido.

En ningún caso se podrán formalizar contratos de puesta a disposición para sustituir a trabajadores en huelga, realización de trabajos peligrosos o penosos, o cuando en los doce meses inmediatamente anteriores a la contratación la empresa haya amortizado los puestos de trabajo que se pretendan cubrir por despido impropio, causas económicas o tecnológicas.

El artículo 23 del anteproyecto contempla las infracciones en las que podrían incurrir las ETT: leves, graves o muy graves. Serán causa de infracción grave, por ejemplo, la no formalización por escrito del contrato de trabajo, la no remisión al INEM de los contratos realizados durante el mes, o la formalización de contratos de puesta a disposición para supuestos distintos a los previstos en la ley o superando su límite de duración. Serán infracciones muy graves no actualizar el valor de la garantía financiera cuando se haya obtenido una autorización administrativa indefinida, no destinar a la formación de los trabajadores contratados el 1 por 100 de la masa salarial, o la formalización de contratos de puesta a disposición para la realización de actividades prohibidas reglamentariamente. Las sanciones pueden llegar a la suspensión durante un año de la autorización concedida y a la revocación de la autorización como empresa de trabajo temporal en caso de reincidencia. ■

M. V.

# LUZ VERDE PARA LA NUEVA FP

Administración, CEOE y los sindicatos UGT y CC.OO. han firmado, el pasado mes de febrero, el Programa Nacional de Formación Profesional. La nueva FP, que sustituye al Plan de Formación e Inserción Profesional (FPI) y prevé una inversión de 800.000 millones de pesetas en cuatro años, tiene como objetivo común aprovechar al máximo los recursos para lograr una formación de calidad de jóvenes y trabajadores.







**E**l Programa Nacional de Formación Profesional vio luz verde el pasado mes de febrero en el pleno del Consejo General de Formación Profesional, y fue firmado por la Administración, la patronal y los sindicatos UGT y CC.OO. Con este acuerdo se cumple uno de los objetivos de la formación profesional de llegar a un acuerdo entre las administraciones educativa y laboral y los agentes sociales para ordenar su oferta conjuntamente, tal y como contempla la ley de la creación del Consejo General de Formación Profesional.

La principal novedad que introduce el nuevo Plan de Formación Profesional es el traspaso de competencias en formación profesional de los jóvenes que buscan su primer empleo al Ministerio de Educación, lo que permitirá al Instituto Nacional de Empleo

**S**upone una inversión de 800.000 millones de pesetas en cuatro años.

(INEM) centrar todos sus esfuerzos en la formación de los desempleados.

El acuerdo prevé una inversión que ronda los 800.000 millones de pesetas durante un período de cuatro años, y se destinará a dar una formación de calidad a los jóvenes en edad escolar que demanden formación profesional reglada, y a más de un millón de trabajadores para que respondan a las necesidades del mercado laboral.

Entre los principales objetivos del Programa Nacional de Formación Profesional está la creación de un sistema nacional de cualificaciones profesionales, elaboración de un catálogo de títulos profesionales o de certificaciones profesionales, convalidar la formación profesional reglada y los conocimientos adquiridos en la formación profesional ocupacional y en la experiencia laboral.

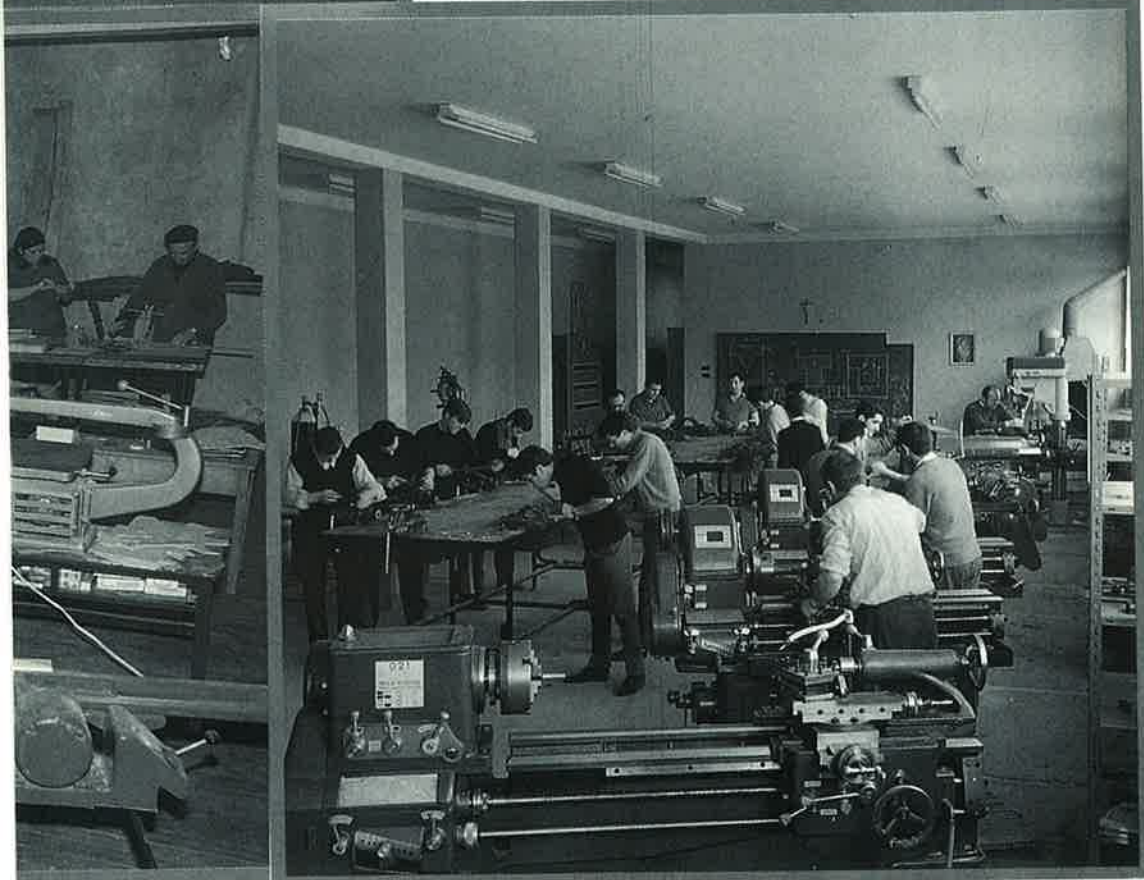
En cuanto a la población demandante de formación profesional, se prestará atención a la población escolar que demande formación profesional reglada, programas de garantía social para la población en edad escolar que carece de titulación académica o profesional, y para la población demandante de primer empleo sin titulación académica y profesional, entre otros.

Además, en relación con la calidad del sistema, se pondrá en marcha no sólo la formación de los alumnos, sino también de los profesores. Para ello se realizarán programas de formación de profesores, se consolidará la red estatal coordinada de centros de Formación, Innovación y Desarrollo de la FP y de centros nacionales de Formación Profesional Ocupacional, y un programa de certificación de cualificación para la libre circulación de los trabajadores.

### Tres tipos de FP

En la actualidad hay tres tipos de Formación Profesional en España: la ocupacional, que es responsabilidad del Ministerio de Trabajo y es estrictamente práctica; la reglada, que depende de Educación y se imparte en los centros docentes, y la continua, impartida en las empresas. ■

I. O.





**La Organización Marítima**

**Internacional**

# UNA EMPRESA PERMANENTE

El 6 de marzo de 1948 la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas adoptó el convenio por el que se constituyó la Organización Marítima Internacional (OMI), aunque su entrada en vigor no se produciría hasta el 17 de marzo de 1958. Desde entonces un total de 135 Estados —entre los que se encuentra España desde 1962— han pasado a ser miembros de esta organización, junto con otros dos miembros asociados. Su labor por una navegación más segura y un mar más limpio representa sólo una primera etapa de una empresa que, al compás de las innovaciones motivadas por las nuevas tecnologías, se presenta como permanente.

**C**UANDO se propuso la creación de un organismo de las Naciones Unidas especializado en asuntos marítimos, se pensaba fundamentalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos internacionales que acrecentaran la seguridad en el mar. Distintos Estados iban adoptando medidas en este sentido, pero se veía que serían más efectivas si se adoptaban en un plano internacional, por medio de un organismo que coordinara estas actuaciones.

En este contexto se adoptó en 1948 el convenio por el que se constituyó la Organización Marítima Internacional, aunque desde esa fecha, y hasta mayo de 1982, se la denominaría como Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Hasta la entrada en vigor del mencionado convenio, en marzo de 1958, otros problemas relacionados con la seguridad despertaron también la atención internacional, así como la amenaza de contaminación del mar originada por los buques. Por tanto, desde







sus inicios la OMI dedicó especial atención a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en el mar.

### Estructura organizativa

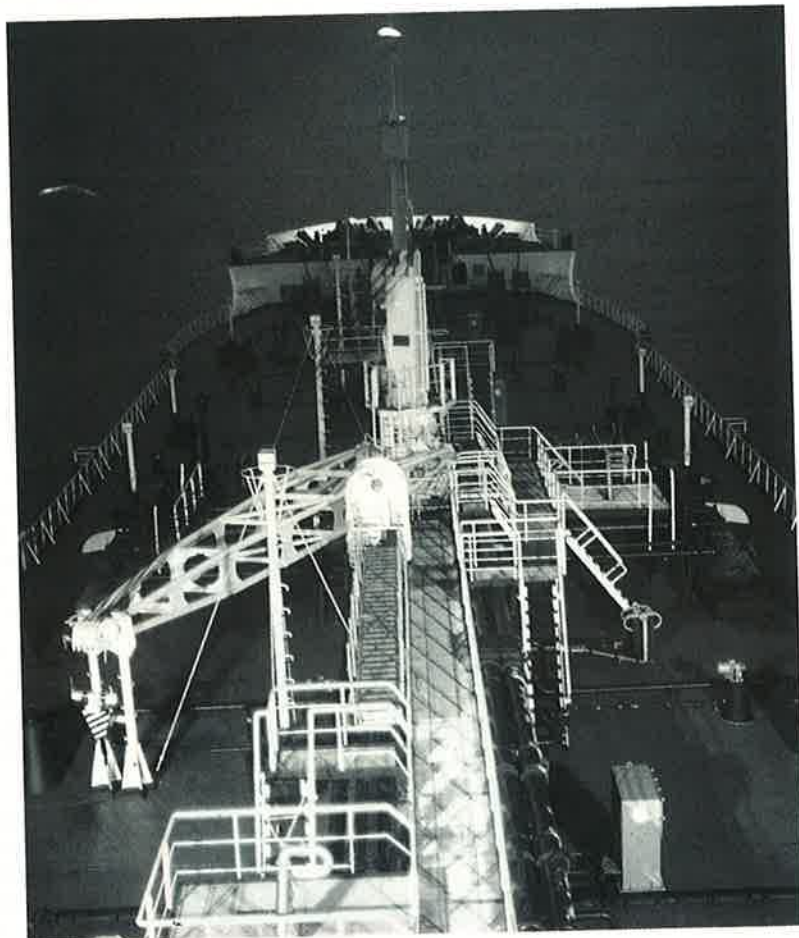
La Organización está constituida por una Asamblea, Consejo y cuatro comités principales: Comité de Seguridad Marítima, Comité de Protección del Medio Ambiente, Comité Jurídico y Comité de Cooperación Técnica.

La Asamblea es el órgano rector supremo de la Organización. Está constituida por todos los Estados miembros y se reúne, salvo sesiones extraordinarias, una vez cada dos años. Durante el lapso de tiempo que media entre las reuniones de la Asamblea, corresponde al Consejo ejercer sus funciones en lo que concierne a la administración de los asuntos de la Organización. El Consejo lo componen 32 Estados miembros, elegidos por la Asamblea, por un período de dos años.

El trabajo técnico de la Organización corre a cargo de los distintos comités, entre los que cabe re-



**España pasó a ser Estado miembro de la OMI en 1962, siendo en la actualidad uno de los 135 Estados que la componen, junto con otros dos Estados asociados.**





saltar el de Seguridad Marítima, que cuenta a su vez con varios subcomités.

Desde su creación la OMI ha adoptado unos 30 convenios y protocolos, así como un buen número de códigos y recomendaciones. El trabajo preparatorio de un convenio empieza, por lo general, en un comité o subcomité. Una vez elaborado el proyecto, se somete a la consideración de una Conferencia, en la que participan todos los Estados miembros de organismos del sistema de las Naciones Unidas. Una vez aprobado el texto, es remitido a los Gobiernos a fin de que sea ratificado (ver recuadro «Convenios Internacionales»).

## Seguridad

La observancia de las prescripciones de un convenio es obligatoria para todos los países que se han constituido en partes en él. Los códigos y recomendaciones aprobados por la Asamblea de la OMI no tienen el mismo carácter obligatorio.

Una de las áreas más importantes sobre las que actúa la OMI es la seguridad, y a ella se dedicó precisamente la primera conferencia en 1960. En ella se adoptó el *Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (que suele designarse con las siglas en inglés «SOLA»), que entró en vigor en 1965. Este texto, que hacía referencia a toda una gama de medidas destinadas a acrecentar la seguridad del transporte marítimo, se convirtió en un elemento básico para el tratamiento de todo lo relacionado con la seguridad en el mar.

Los cambios tecnológicos producidos motivaron que en 1974 se convocara una Conferencia para la aprobación de un nuevo conve-



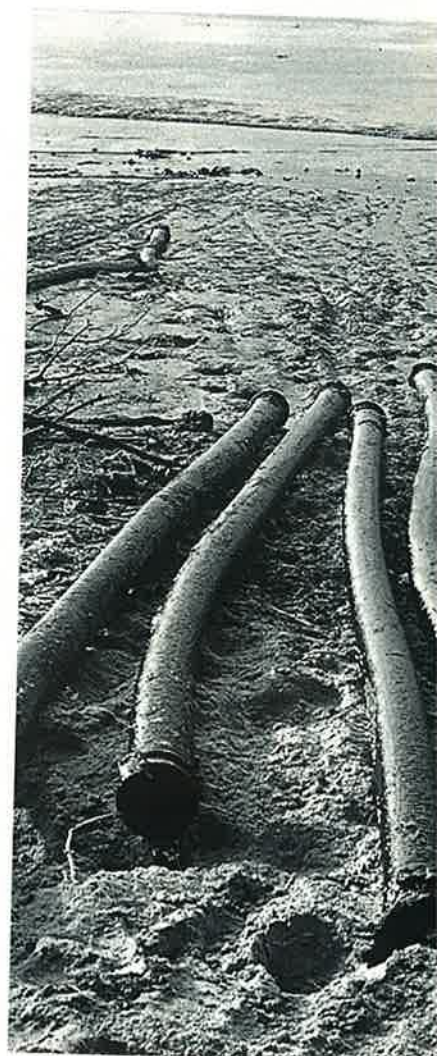
nio sobre seguridad marítima. Desde su entrada en vigor, en 1980, el convenio ha sido actualizado en varias ocasiones. La primera fue para añadir un protocolo sobre medidas encaminadas a mejorar la seguridad de los petroleros. La última, que data de mayo de 1991, fue para volver a redactar el capítulo dedicado al transporte de grano, y cuya entrada en vigor se fijó para el 1 de enero de 1994.

Otra decisiva medida para la seguridad de la navegación se adoptó en 1966, con la aprobación del *Convenio Internacional sobre líneas de carga*, en el que se establecen unos límites respecto a los calados hasta los que se puede calar un buque.

Más espinoso resultó el establecimiento de un sistema a seguir para el arqueo del buque. Ninguno de los sistemas de arqueo contaba con un reconocimiento universal hasta que, en 1969, se adoptó un convenio que reglamentó al respecto. Buena prueba de la controversia que suscitaba este aspecto es que no entró en vigor hasta 1982.

Los abordajes constituían una de las causas más frecuentes de accidentes en el mar. Aunque en el convenio de 1960, sobre seguridad en la vida humana en el mar, se

**La OMI participa en numerosos proyectos concebidos para mejorar la capacidad marítima de los países en vías de desarrollo.**







## ¿Cómo se tramita un convenio?

La mayoría de los instrumentos adoptados bajo los auspicios de la OMI se denominan «convenios». Unos cuantos de éstos se designan como «protocolos» o «acuerdos». Aquí se utiliza la expresión «convenio» para hacer referencia a todos estos instrumentos convencionales. La propuesta para la elaboración de un convenio parte de uno de los comités. Una vez que se llega a un acuerdo en esta instancia, se eleva la propuesta al Consejo y, en caso necesario, a la Asamblea.

Una vez que la Asamblea o el Consejo, según el caso, da el visto bueno, el comité correspondiente examina la cuestión a fondo para, posteriormente, elaborar un proyecto de instrumento. Durante el período de estudio se recogen también las opiniones y consejos de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales que tienen una relación con la OMI.

Una vez elaborado el proyecto de convenio, éste se remite al Consejo y a la Asamblea, con la recomendación de que se convoque una conferencia para examinar dicho proyecto. A este tipo de conferencias se invita a todos los Estados miembros de la ONU o de cualquiera de sus organismos especializados. Las observaciones presentadas son examinadas por la conferencia, y se

introducen los cambios necesarios. El texto resultante es enviado a los Gobiernos y queda abierto a la firma de los Estados, habitualmente durante un período de doce meses.

Estos trámites para la elaboración de un convenio pueden ocupar varios años, aunque, cuando las circunstancias lo exigen, los Gobiernos acceden a acelerar notablemente todo este proceso.

Cada convenio incluye una cláusula en la que se estipulan las condiciones que han de cumplirse para su entrada en vigor. Estas condiciones varían de unos convenios a otros. Una vez cumplidos los requisitos preceptivos, el convenio entra en vigor para los Estados que lo hayan suscrito, generalmente tras un período de gracia para que se adopten las medidas necesarias para su implantación.

La aceptación de un convenio por un Gobierno exige a éste, forzosamente, la adopción de las medidas a él prescritas. Ello lleva a veces aparejado la necesidad de promulgar o modificar la legislación nacional.

En líneas generales, y salvo que se trate de materias poco complejas, los convenios de la OMI entran en vigor, por término medio, a los cinco años de su adopción. ■

R. G.







**Hasta 1977 no se concertó un convenio destinado a la seguridad de los barcos de pesca. La complejidad de la industria pesquera es una de las razones que están motivando su retraso para entrar en vigor.**

### CONVENIOS DE LA OMI

Nombre y año de adopción	Año de entrada en vigor
<b>SEGURIDAD</b>	
Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960 (SOLAS) .....	1965
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS) .....	1980
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 .....	1968
Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 .....	1982
Acuerdos sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971 .....	1974
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 .....	1977
Convenio internacional para la seguridad de los contenedores, 1972 .....	1977
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) y Acuerdos de Explotación, 1976 .....	1979
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 .....	—
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 .....	1984
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 .....	1985
<b>PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR</b>	
Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954 .....	1958
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 .....	1975
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 .....	1975

habían adoptado medidas destinadas a prevenirlos, no es hasta 1972 cuando la OMI adopta un nuevo convenio sobre esta cuestión. Una buena prueba de la idoneidad de las medidas que se han ido adoptando nos la ofrece la evolución de la situación en las aguas del noroeste de Europa: entre 1956 y 1961 se produjeron 156 abordajes; tras la introducción de dispositivos de separación del tráfico, entre 1976 y 1981, la cifra de abordajes se redujo a 45.

#### Asignatura pendiente

Siguiendo con un repaso muy por encima de las actividades de la OMI, merece la pena detenerse sobre el sector de la pesca, al que cabría calificar como la asignatura pendiente de esta Organización. Hasta 1977 no se llega a concertar un convenio dedicado específicamente a la seguridad de los barcos de pesca. Una de las razones para tal demora la encontramos en la compleja y variada naturaleza de la industria pesquera, lo que hacía que otros convenios adoptados por la OMI no fueran de aplicación en este sector. A pesar de los años transcurridos el convenio sigue sin entrar en vigor y, evidentemente, ya se ha quedado desfasado. Por ello se está elaborando un protocolo que, al parecer, resultará más aceptable para los Go-



**Hace treinta y cinco años, el 17 de marzo de 1958, entró en vigor el convenio por el que se creó la OMI. Desde entonces no ha cesado en su trabajo por una mayor seguridad marítima y la prevención de la contaminación en el mar.**



biernos. En el presente año está previsto el estudio para su adopción.

Sirvan estos apuntes sobre las circunstancias que han acompañado a la tramitación de estos convenios para hacerse una idea de la historia y actividades de esta Organización (ver recuadro sobre «Convenios de la OMI»). Unas actividades que en el pasado se centraban en la aprobación de convenios, códigos y recomendaciones, pero que en los últimos tiempos se han dedicado más a lograr la implantación efectiva de todas esas medidas a escala mundial.

Es imposible determinar con precisión la eficacia de las numerosas medidas de seguridad y de lucha contra la contaminación aprobadas por la Organización Marítima Mundial desde 1959. El sector naviero ha cambiado tanto que no cabe hacer comparaciones válidas. Mucho ha sido lo realizado pero, no hay duda, mucho es lo que queda por realizar. El papel de la OMI como foro de la comunidad naviera internacional es, si cabe, aún más importante que en el pasado.

Por ello cabe recordar ahora, treinta y cinco años después de la entrada en vigor del convenio constitutivo de la OMI, el 17 de marzo de 1958, el camino recorrido por esta Organización. ■

Raúl GUTIERREZ

### CONVENIOS DE LA OMI

Nombre y año de adopción	Año de entrada en vigor
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) .....	1983
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 .....	—
<b>RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION</b>	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 .....	1975
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 .....	1975
Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 .....	1978
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 .....	—
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 .....	1986
<b>OTROS ASUNTOS</b>	
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 .....	1967
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 .....	1992
Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 .....	—





Según un informe de la  
United Kingdom Mutual  
Steam Ship Assurance  
Association

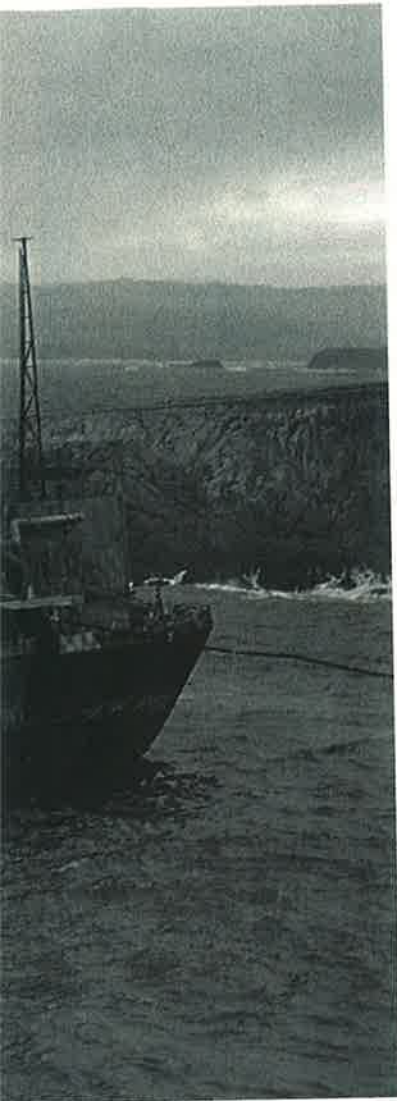
# LOS ERRORES HUMANOS, CAUSA PRINCIPAL DE LOS SINIESTROS MARITIMOS

Los errores humanos, correspondientes tanto a los oficiales como a los subalternos, constituyen las razones más frecuentes que ocasionan los siniestros marítimos, según los datos elaborados por la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association. Las cifras analizadas corresponden al período comprendido entre febrero de 1987 y diciembre de 1991.

**E**L error humano es la causa principal de la mitad de las reclamaciones a la carga, el 50 por 100 de las reclamaciones por contaminación, el 65 por 100 de los accidentes personales, el 80 por 100 de los daños a instalaciones y el 90 por 100 de los abordajes.

De acuerdo con las cifras manejadas por esta organización, entre las principales causas por las que se originan los siniestros en el mar destaca un 25 por 100 por error de los oficiales, un 16 por 100 corresponde a un error de los subalternos, el 10 por 100 a un error del puerto, un 7 por 100 a un error del práctico y un 2 por 100 a un error del oficial de máquinas. En total, en torno a un 60 por 100, entre unos y otros responsables, achacables a errores humanos. Junto a es-





## Los principales fallos estructurales se producen en barcos entre diez y veinte años, aunque el 35 por 100 de las reclamaciones corresponden a unidades entre doce y dieciséis años.

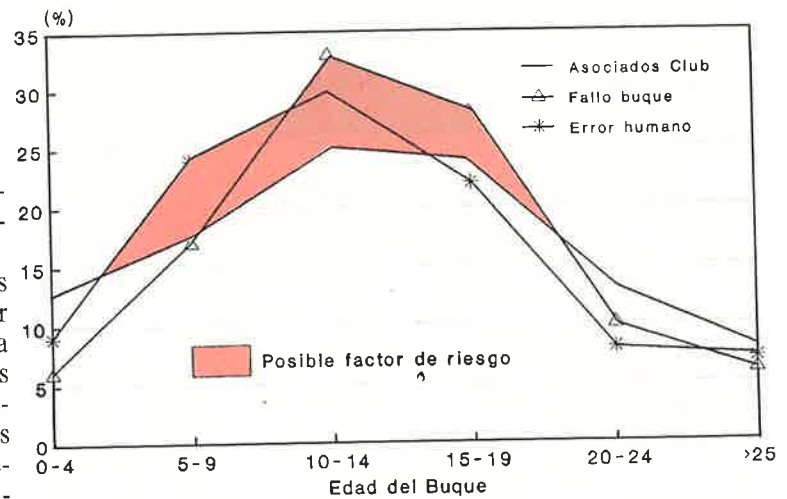
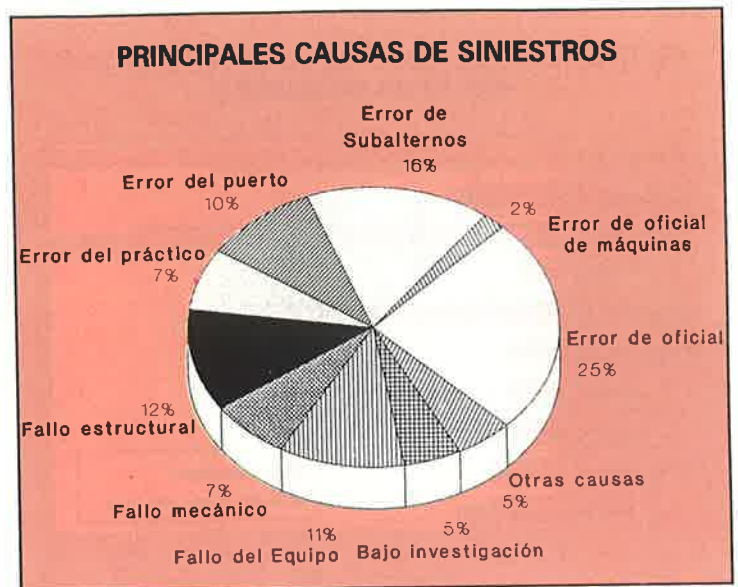
ques y razones personales, como fatiga, aburrimiento, incomodidad, etc.

Muchos de estos errores humanos se podrían corregir introduciendo mejoras en la propia habitabilidad de las embarcaciones. En otros casos hay errores atribuidos también a fallos humanos, pero que corresponden fundamentalmente a presiones indirectas de la empresa tratando de ahorrar gastos, como cuando se avanza a una velocidad superior a lo que permite la situación de la mar en un determinado momento o cuando se renuncia a la presencia de un remolcador cuando sería necesario para realizar una maniobra.

Con motivo de los recientes siniestros de grandes petroleros en aguas comunitarias, en algunos foros se ha insistido en la conveniencia de retirar del mercado las embarcaciones con edades superiores a los quince años. Según los datos analizados en este informe, no hay razones objetivas para fijar una determinada edad a un barco, ya que su condición estará también en función del mantenimiento que haya tenido el mismo durante su vida. De acuerdo con estos estudios,

tos porcentajes destacan igualmente los fallos estructurales, que suponen el 12 por 100 de los siniestros, un 11 por 100 por fallo en los equipos y un 7 por 100 a un fallo mecánico.

El término error se aplica en la más amplia extensión de la palabra. En unos casos, según se contempla en este informe, puede corresponder a la falta de información y conocimiento. En otras ocasiones se puede deber a un descuido, un exceso de confianza en la realización de tareas habituales y, en muchos casos, a las propias presiones de la empresa a la hora de realizar un determinado servicio. Junto a todas estas razones, hay multitud de siniestros calificados también como consecuencia de errores humanos que son debidos a las propias condiciones de trabajo en los bu-



tanto los fallos humanos como otros referidos a la estructura de los barcos se producen fundamentalmente en unidades con edades entre los diez y los catorce años. El número de siniestros aumenta de forma importante hasta los veinte años, aunque también hay una siniestralidad media entre los barcos entre los ocho y los catorce años.

En lo que se refiere a los fallos de estructura, la mayor parte de las reclamaciones se produce en barcos con edades entre los diez y los veinte años. Sin embargo, hasta un 18 por 100 de esas reclamaciones corresponden a barcos con edades entre los ocho y los once años, y hasta el 35 por 100 entre barcos con edades entre los doce y los dieciséis años. Para este club asegurador es importante que las

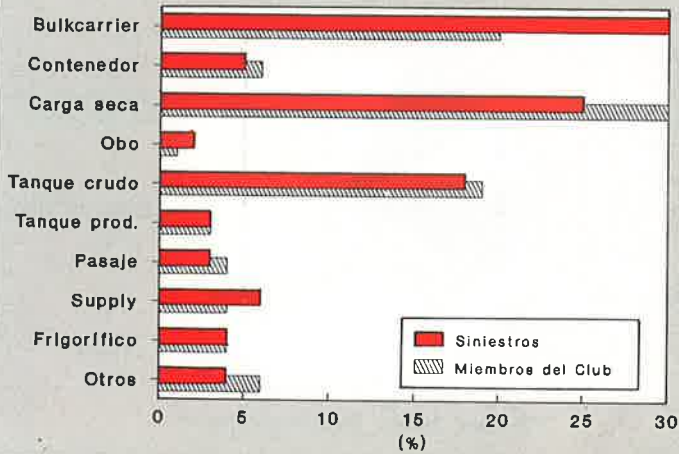
embarcaciones lleven a cabo los trabajos de reconocimiento efectivo en el lugar adecuado sin que en ese momento la embarcación esté realizando operaciones de carga.

Por tipos de buques, según los datos contenidos en este trabajo, los principales problemas se han presentado en los «bulk carriers», especialmente cuando tienen unas edades entre los catorce y los diecinueve años. En segundo lugar se hallarían los petroleros y los buques de carga en general.

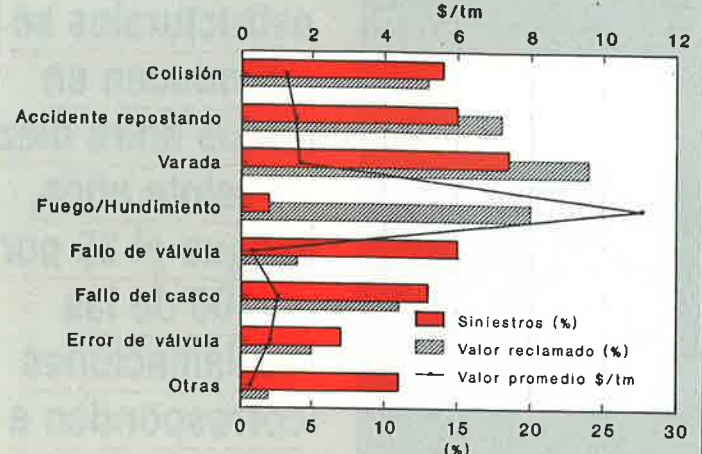
En lo que afecta a las reclamaciones por contaminación, los datos de este club asegurador muestran que el 45 por 100 de las mismas corresponden a los petroleros. En valor, estas mismas reclamaciones alcanzan hasta el 61 por 100 del total. Por elementos con-



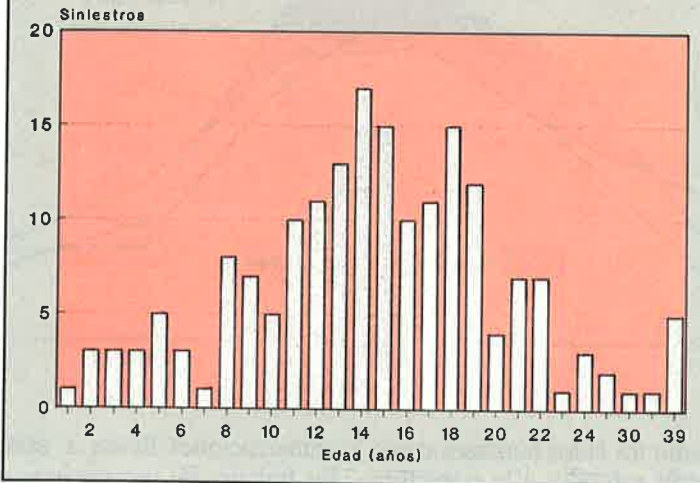
**DISTRIBUCION DE LOS FALLOS ESTRUCTURALES POR TIPOS DE BUQUES**



**DISTRIBUCION DE LOS SINIESTROS SEGUN SU CAUSA PRINCIPAL**



**DISTRIBUCION DE LOS FALLOS ESTRUCTURALES EN FUNCION DE LA EDAD DEL BUQUE**



**Por tipos de buques, se hallan a la cabeza los «bulk carriers», seguidos de petroleros y de carga en general.**

taminantes, la mayor parte corresponde a derrames de combustibles, situación que se puede relacionar con los errores humanos.

Al margen de los datos estadísticos, los redactores del informe han complementado su labor con visitas a un buen número de barcos de todo tipo. Según los resultados del programa, existen una amplia gama de defectos comunes que sería indispensable solventar, tales como el escaso mantenimiento de las embarcaciones, la falta de atención a los propios equipos de seguridad y el desconocimiento que incluso existe en muchos casos sobre su utilización ante un siniestro, la falta de formación en otras tantas ocasiones de las tripulaciones y la escasa dotación de medios para realizar tareas en puerto.

Según este trabajo, una falta muy habitual en las embarcaciones es la no corrección de las cartas de navegación, lo cual supone un desinterés por este punto, ya que en la casi totalidad de los puertos, y en todos los más importantes, se proporcionan esos datos gratuitamente. El informe insiste en la necesidad de que todos los componentes de una tripulación, desde los oficiales al último marinero, conozcan perfectamente el funcionamiento de los principales equipos de emergencia. ■







**ASTILLEROS ARMON BURELA, S.A.**

C.I.F. A-27157445



Avda. de la Marina, s/n  
Teléfono (982) 585 453  
Fax (982) 585 822  
**27880 BURELA (LUGO)**

**CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES EN EL PUERTO DE BURELA**




**ARMON BUQUES HECHOS A MEDIDA**

**astilleros**  
**ARMON**  
Sociedad Anónima

Teléfonos 98 / 563 14 64 - 563 00 01 - 563 18 69 - 563 18 70  
Fax 98 / 563 17 01 - Telex 87393 AANA E  
Avenida del Pardo, s/n • 33710 NAVIA - ASTURIAS - ESPAÑA







La FAO trata de establecer un código de buena conducta para la actividad de las flotas en aguas de alta mar.

# PESCA RESPONSABLE

Hace poco menos de un año, en la Conferencia celebrada en Cancún, a instancias de algunos países con importantes intereses pesqueros en sus zonas de influencia se introducía el concepto de «pesca responsable». Un mes más tarde, en junio, en la Conferencia de Río de Janeiro se volvía a insistir sobre este asunto por parte de países en vías de desarrollo y de otros, como Canadá.

Finalmente, a finales del pasado año el Consejo de la FAO, en Roma, asumió prácticamente la filosofía discutida en las conferencias precedentes y, entre sus acuerdos, recogía la elaboración de un código de buena conducta para la pesca en alta mar donde no llegan los controles de las aguas jurisdiccionales de las Zonas Económicas Exclusivas de las 200 millas.





# E

L debate sobre este tipo de pesquerías es algo que se mantiene en este momento abierto y que será objeto de nuevos compromisos, con los consiguientes efectos económicos para las flotas más importantes.

El control de las pesquerías en el mundo parece más que evidente; responde a las preocupaciones de los organismos e instituciones internacionales para mantener los recursos con el ejercicio de pesquerías responsables y con los debidos controles frente a quienes realizan en el mar un trabajo de aniquilación de especies. Pero, por debajo de esos intereses, con el bien de la comunidad internacional como eje de fondo, se hallan, sin embargo, también los intereses de determinados países, que no satisfechos con la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas aspiran a tener un control sobre una distancia superior.

Con las Zonas Económicas Exclusivas se ha logrado una protección de unos recursos para determinados países que no siempre supone una utilización correcta de los mismos. Sin embargo, preocupa también el que en muchos casos recursos o especies a caballo entre las aguas jurisdiccionales y alta mar no tengan ningún tipo de control fuera de esas millas.

Según los datos barajados por la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación), en 1990 descendió la producción mundial pesquera de 100 a 97,2 millones de toneladas. En esta cantidad también se incluye la acuicultura. Sin esta actividad las capturas en el mar escendieron a 82,7 millones de toneladas, 3,7 millones menos que en 1989. Desde 1948 las capturas marinas habían tenido un crecimiento continuo menos en los años 1969, 1977 y 1990. Este descenso no se considera obedece a razones de fondo, en cuanto se





# CHUGOKU

PAINTS ESPAÑA S.A.

Juan de la Cierva, 24  
28820 COSLADA (Madrid)  
Tel: 669 04 45 - 669 03 34 - 669 03 80  
Fax: 669 03 97



## PROTECCION TOTAL PARA BUQUES DE PESCA

"CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. es una parte importante de la cadena internacional de CHUGOKU. CHUGOKU es una compañía perfectamente establecida en el mundo, que provee la gama completa de pinturas marinas para todo tipo de buques y estructuras marinas".

La experiencia durante 75 años y largas investigaciones y desarrollos permiten a CHUGOKU fabricar pinturas marinas de alta calidad consiguiendo la absoluta confianza de los armadores y astilleros del mundo entero.

En la actualidad, el problema de la contaminación del mar preocupa al mundo entero. En Japón, para los barcos de cabotaje y arrastreros, está prohibido la utilización de pinturas con estaño, lo cual promueve las pinturas AF libres de estaño. CHUGOKU, compañía internacional de pinturas marinas, colabora en la protección del océano a través de los productos de la serie TFA.

## ¡No se preocupe! Nos tiene al alcance del teléfono.



Ud. tiene que hacer un trabajo y necesita una pieza de repuesto. Rápido. Y nosotros, otro trabajo, proporcionársela. Lo hacemos mediante el sistema Non-Stop de Volvo Penta, que es un enlace especial permanente entre los concesionarios y nuestro almacén central. Al servicio de todos

aquellos que dependen de los motores marinos Volvo Penta. Para respaldarlos. Y para que Ud. pueda ponerse a trabajar inmediatamente.

*Llámenos y le indicaremos el concesionario más cercano.*

## **VOLVO PENTA**

**Volvo Penta España, S.A.**  
Paseo de la Castellana 130  
Teléfono: (91) 562 4820/1500 Fax: (91) 564 1413





**En alta mar se captura actualmente el 11 por 100 de toda la pesca desembarcada.**

debieron, en parte, a la menor actividad de la flota rusa, así como a recortes en las capturas de especies pelágicas en Japón, Chile y en el Atlántico Norte. Por primera vez China desbancó a la antigua URSS en el primer puesto de capturas con 12,1 millones, seguida de la antigua URSS con 10,4 millones, Japón con 10,3 millones, Perú con 6,9 millones y Estados Unidos con 5,9 millones de toneladas.

Una de las notas más características de las pesquerías mundiales es que un total de 20 países acaparan el 80 por 100 de las mismas, mientras el resto solamente llegan en total a 15 millones de toneladas. Del conjunto de las capturas y la producción total de pescado, 70 millones se destinan directamente para el consumo humano, y se prevé que para el año 2000 esa demanda se sitúe en unos 95 millones de toneladas.

De acuerdo con esta previsible evolución de la demanda, por parte de la FAO se considera importante proceder a una mejor ordenación de los recursos pesqueros marinos, así como a un ajuste

de las flotas. Según los estudios técnicos, hay una serie de recursos y de zonas sobreexplotadas muy por encima del nivel máximo de rendimiento sostenible, situación que se quiere atajar a

corto plazo. En los últimos años la flota pesquera ha crecido a un ritmo dos veces mayor que el de las capturas, razón por la cual muchos de esos barcos buscan aguas donde sea posible la actividad con el mínimo control, con el fin de seguir manteniendo la actividad económica.

En las Zonas Económicas Exclusivas de las 200 millas los Estados afectados se ocupan, por el bien de sus propios intereses, de realizar los controles sobre la actividad de las pesquerías. Los resultados, aunque existan siempre excepciones, se consideran, en líneas generales, positivos para la defensa de los recursos de la pesca. No sucede, sin embargo, lo mismo fuera de esas aguas, donde las operaciones de las flotas escapan a casi toda posibilidad de control.

Según los informes técnicos de la FAO, por aguas de

CAPTURAS EN ALTA MAR		
Especies	Miles de toneladas	Area
Atunes	1.633.823	Todas las áreas
Jurel chileno	1.165.300	87
Sardina	792.217	34
Diversos gádidos	628.309	
Calamares ( <i>Loliginidae</i> )	620.419	
Diversos jureles, salmonetes, etc.	532.931	
Krill antártico	381.214	48
Colín de Alaska	358.455	61, 67
Alacha	266.222	34
Boquerón	254.342	34, 37
Estornino	212.689	
Jurel del Cabo	205.337	47
Merluza del Cabo y del Cantil	202.004	47
Otras gallinetas, breñas, meros	134.647	
Gallinetas	105.617	
Calamares, otros	100.000	
<b>TOTAL</b>	<b>7.593.526</b>	



# Líderes en motores y logística

Reparación de motores DEUTZ MWM

Mantenimiento

Piezas originales - Garantía de calidad

Know-how de fábrica



**KHD DEUTZ SERVICE España S. A.**  
**Service Center Vigo**

Rua Coruña, 35 · 36208-Vigo

Tlf. 986 - 211 659 / 752 / 768 / 769

Fax. 986 - 211 758

alta mar se entienden todas aquellas que se hallan fuera de las zonas económicas exclusivas o sobre las que tiene jurisdicción un Estado ribereño.

La definición de las aguas de alta mar, así como los compromisos de los diferentes Estados a la hora de respetar unas determinadas reglas de juego en materia de pesca, es algo por lo que se viene luchando desde hace décadas en el seno de organismos internacionales y sobre lo que todavía no se ha logrado una posición clara. La Convención sobre Pesca y Conservación de Recursos Vivos en Alta Mar de 1958 fue un primer intento para codificar el derecho consuetudinario internacional del mar, pero su efecto fue muy escaso al ser ratificados sus

compromisos solamente por 36 países, entre los que no se hallaban algunos de los más importantes en materia de pesca.

En la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar de 1982 se confirmó la existencia en el derecho internacional general del deber de cooperar para la conservación de los recursos. En el artículo 87 de la Convención de 1982 se reconoce el principio tradicional de la libertad de los mares para todos los Estados, aunque se puntualiza que esa libertad se ha de ejercer «teniendo debidamente en cuenta» los intereses de la libertad de alta mar de otros Estados. En definitiva, se podría hablar de que el régimen de pesca en alta mar se basa fundamentalmente



en la cooperación entre países.

Del conjunto de las capturas pesqueras, las realizadas en aguas de alta mar suponen en este momento, aproximadamente, el 11 por 100, con unos nueve millones de toneladas, lo que supone un aumento del 1,5 millones sobre las capturas de hace una década. Los recursos pesqueros en estas zonas están constituidos por unas 400 especies potencialmente comercializables, incluidas las migratorias, si bien las que tienen realmente importancia son un número muy inferior, como se refleja en el cuadro adjunto. Los sistemas de pesca son similares a los utilizados en aguas dentro de las zonas económicas exclusivas.

La pesca con red de cerco con jareta para las grandes especies pelágicas, como el atún, se inició en el Pacífico Oriental en los años sesenta y posteriormente se extendió a otras aguas con condiciones similares. Las embarcaciones utilizadas en estas zonas han aumentado su tamaño en los últimos años y en muchos casos en la actualidad se utilizan helicópteros y avionetas para localizar a los bancos de peces y conducir a las embarcaciones. En estas zonas se emplean también técnicas de telepercepción para determinar las zonas con mayores posibilidades y evitar así pérdidas de tiempo.

Entre las principales especies capturadas en esas aguas destaca en primer lugar el atún. El calamar oceánico es una de las pocas especies que se considera que tienen todavía un importante potencial por explotar en esas zonas. Merluza, bacalao, abadejo y jurel son especies que en muchos casos se hallan en los límites de las zonas de las 200 millas, como sucede en Canadá o frente a las costas de Perú.

Las actuales condiciones cada día más duras para el

**Muchos armadores registran sus barcos en pabellones de países que no han suscrito convenios sobre estas pesquerías, para poder ejercer así su actividad con más libertad.**

acceso a las zonas económicas exclusivas y los controles que se ejercen en las mismas han provocado que por parte de muchos armadores, en aras de sacar una rentabilidad a sus barcos, se registren bajo pabellones de Estados que no han suscrito acuerdos sobre pesca en alta mar y que ello se traduzca en actividades pesqueras poco responsables que se tratan en atajar en el futuro. ■

Vidal MATE

**ISONELL**  
SISTEMAS DE HABILITACION NAVAL

DBW MONTERO, S. A. fabricante de materiales aislantes de Lana Mineral BARLAN, ha desarrollado un sistema de MAMPAROS, PUERTAS y PERIFERIA denominado ISONELL, para utilización en habitación naval.

	CABE
MAMPAROS ISONELL de 25, 40 y 60 mm.	B-15
PERIFERIA:	
PUERTAS ISONELL P-30	B-15
PUERTAS ISONELL P-50	A-60
SUELOS FLOTANTES SF-50	A-30
SUELOS FLOTANTES SF-75	A-60
CUBIERTAS HEPALITE de 40 mm.	A-60



**DBW - MONTERO, S. A.**

C/. Retuerto n.º 15 - BARACALDO (Vizcaya) - Spain  
Dirección Postal: Apartado (P.O. Box) 558 - 48080 BILBAO - Spain  
Teléfonos: (94) 499 33 00\* - 499 53 00 Telex: 32125 MONSA-E  
Telefax: (94) 490 18 92



**El pasado año se descargaron en este puerto de Lugo cerca de 3.000 toneladas de atún blanco**

# BURELA y el príncipe azul

**Al borde mismo del Cantábrico, en la Mariña lucense, se encuentra Burela, una moderna villa marinera que recibe cada año la visita de aquel con el que todas las damas sueñan, el príncipe azul. Este infante de brillante capa negra inunda el puerto burelense en los tibios días de verano, durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre, y ofrece a su dama cortejada unos ingresos que el pasado año ascendieron a 1.100 millones de pesetas, tras la venta de casi tres millones de kilos del preciado bonito blanco del Norte, o «príncipe azul».**



**H**ABLAR de Burela significa hablar del atún blanco, también llamado albacora, bonito del Norte y publicitariamente el príncipe de los pescados azules. Su nombre se ha unido a esta especie desde hace muchos años y el atún se ha convertido en el auténtico príncipe azul que besando a la bella durmiente la despierta de un largo sueño. Burela, a pesar de la crisis actual, se despereza y confía en el renacer económico y comercial de esta especie.

La denominación de «el Príncipe Azul» para hablar del bonito del Norte surgió como una necesidad de potenciar este producto para su consumo en fresco, otorgándole un

nombre más llamativo y publicitario. Con este fin la Organización de Productores Pesqueros de Lugo (reúne en su seno a siete cofradías de la Mariña lucense) inició una campaña el pasado año que tiene su continuación en el 92-93, en la que llama la atención del consumidor sobre las inigualables cualidades del bonito del Norte, con beneficios tanto para la salud —previene el colesterol— como para el paladar y también su bolsillo («su relación calidad-precio es inmejorable»).

## **El puerto, sector locomotor**

La localidad de Burela se halla situada al norte de Lugo,

en el municipio de Cervo, donde se encuentra una de las fábricas artesanales de cerámica más representativa de Galicia, Sargadelos. Cerca de allí se divisan las instalaciones de Alúmina-Aluminio, una gran factoría que, junto con el puerto burelense, dan a esta zona la importancia de contar con la mayor renta *per cápita* de la comunidad autónoma gallega.

Es el puerto el sector locomotor de esta villa marinera y el atún blanco su pesquería más representativa, a pesar de que la merluza (con 16 barcos que faenan en el Gran Sol) la supera tanto en el número de kilos descargados (1.900 toneladas) como en el total de ingresos (2.000 millones de facturación). «*Pero es el bonito el que se encuentra más arraigado en la vida social burelense, ya que trabajan mu-*

*chos más marineros en esta actividad y la distribución de la renta es mayor, además de la identificación de todos los habitantes con este túnido*», indica el secretario de la cofradía, José Manuel López Rodríguez.

En este puerto lucense se facturaron en 1991 cerca de 5.000 millones de pesetas por todos los conceptos. Fue la merluza la especie de la que más kilos se descargaron, siguiéndole el atún, y muy lejanas, por volumen de descargas el chicharro, el lirio y el gallo, entre otras.

## **Supremacía en los desembarcos**

La flota de Burela está compuesta por cerca de doscientos





barcos; 16 de ellos faenan en el Gran Sol a la búsqueda de la merluza; 19 en uno de los sectores últimamente más conflictivos, el del arrastre, y unas 100 embarcaciones menores o artesanales. Junto a ellas los 40 buques boniteros y espaderos que dan trabajo a cerca de 500 tripulantes y crean otros cuatro empleos indirectos en tierra.

Ostenta Burela la supremacía indiscutible en el nivel de desembarcos realizados en Galicia del preciado túnido, y junto con Bermeo en el total nacional. Este año esperan seguir con tan rentable tradición, e incluso superar las descargas de la campaña de 1991, que a juicio de los responsables de la cofradía de Burela fue una de las mejores de los últimos años, mientras que el pasado año el balance de la pesquería ha si-

**B**URELA ostenta la supremacía en el nivel de desembarcos realizados en Galicia del preciado túnido, lo que supuso una facturación de cerca de 2.000 millones de pesetas en 1991.

**E**L puerto es el sector locomotor de esta villa marinera y el atún blanco su pesquería más representativa.

do calificado de «regular», con la disminución de las ventas en 600.000 kilos.

No obstante, José López Rodríguez, secretario del pósito burelense, puntualizó que sería «temerario comparar las capturas de 1992 con las del 91, puesto que entonces las capturas supusieron un techo histórico» en la lonja burelense.

Marineros, cofradía y armadores se muestran optimistas en

los primeros meses de este año, cuando aún no se han iniciado los preparativos para zarpar hacia las Azores, donde el atún blanco o bonito del Norte se encuentra en invierno, iniciando un proceso migratorio hacia las costas españolas y francesas del golfo de Vizcaya, adonde llegarán en agosto, cuando las aguas comienzan a alcanzar una temperatura adecuada entre los 17 y los 19 grados.

## Cuarenta barcos

Alrededor de cuarenta barcos y cerca de quinientos tripulantes participarán en la actual campaña bonitera, y tendrán en vilo a los lugareños hasta que regresen con sus primeras capturas. En 1992 tanto el número de embarcaciones como el de marineros se redujo, y cinco de los barcos habituales no acudieron, aunque la cifra de abandonos fue menor respecto al año anterior, cuando se dieron de baja 25 embarcaciones.

Las causas, según se comenta en el puerto, hay que buscarlas en las ayudas ofrecidas por la Comunidad Europea para el abandono de barcos y el pesimismo de algunos armadores respecto a la recuperación de un mercado donde ofertar el producto. A pesar de todas estas razones, las previsiones de capturas continúan siendo entusiastas.

Procesiones y ofrendas a O Carme y San Xoán preceden la salida de los buques a alta mar, acompañadas de otros actos festivos no tan devotos, antes de recluirse cada uno en lo que será su lugar de trabajo a lo largo de cuatro largos meses, en los cuales sólo descansarán durante poco más de diez días,



repartidos entre la duración de cada marea.

## Lo artesanal y los «pulpitos de plástico»

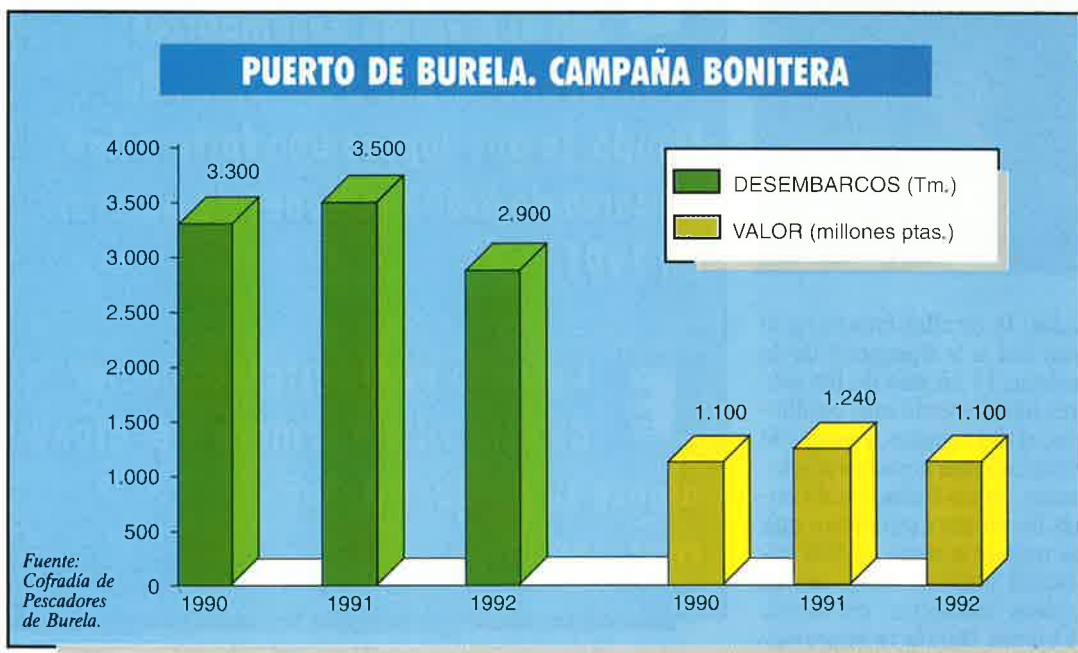
Los cerca de cuarenta barcos que faenarán en las Azores y que tienen su base en Burela utilizan como arte pesquera el currican, un sistema artesanal utilizado desde tiempos remotos, que consiste en usar anzuelos cebados artificialmente y arrastrados por líneas que penden de largas varas o tangones situados a ambos lados del barco, asemejándose a dos grandes alas y transformando a las vistosas y coloristas embarcaciones en naves aladas.

La anécdota, en el caso de los barcos boniteros de Burela, es la mezcla del tradicional arte de pesca basada en el currican o cacea y el uso de pequeños «pulpitos de plástico» de vistosos colores como cebo fabricados en serie y en material plástico por los japoneses.

La utilización del arte del currican ha traído a los pescadores de Burela y al resto de los que tienen su base en Galicia o en el Cantábrico otros muchos problemas, ya que se han enfrentado durante los últimos años a los pescadores franceses, que han evolucionado hacia otras artes de pesca con red basadas en prácticas industriales y semiindustriales con el uso de la volanta y el arrastre pelágico de parejas, un uso que, a juicio de los responsables españoles, ocasionará graves perjuicios a esta pesquería, llegando a afirmar que la implantación de las artes de red acabarían con el stock.

La polémica aún hoy continúa con recelos en ambos países, mientras que expertos de la Comunidad todavía no han dedicado sobre esta disputa, que según los armadores y marineros españoles puede ocasionarles grandes pérdidas.

No obstante, el secretario de la cofradía de Burela, José Manuel López, afirma que la utilización de artes tradicionales se debe realizar en las mejores condiciones y cree que uno de los objetivos más importantes



en el sector bonitero es el reforzamiento de la calidad en las embarcaciones, ahora en su mayoría de madera y bastante obsoletas, y la realización de mareas más cortas. «Creemos que cada vez debemos dar un mimo mayor a todo lo relacionado con esta pesquería y así distinguimos por la calidad en todas las fases de la campaña bonitera.»

Los que se hacen a la mar inician las actividades en las inmediaciones de las Azores, en la zona marítima comprendida entre los 40 y 42 grados de latitud Norte, y los 20 y 22 grados de longitud Oeste hasta que los bonitos del Norte peregrinan desde las aguas del Atlántico hasta el mar Cantábrico, a donde suelen llegar en el mes de agosto, comenzando

entonces una eficaz persecución que les lleva a la obtención de una buena pesca. La primera marea, que empezará en los primeros días del mes de junio, tiene una duración de entre veinte y treinta jornadas.

El futuro del atún del Norte en Burela se dirige hacia un mercado en fresco todavía incipiente, que la cofradía de pescadores está dispuesta a fo-





**E** L municipio de Cervo, al que Burela pertenece, es el que cuenta con la mayor renta per cápita de la comunidad autónoma gallega.

**C** UARENTA barcos y cerca de quinientos tripulantes participan en la actual campaña bonitera, y tendrán en vilo a los lugareños hasta que regresen con las capturas.

**E** L currican, un arte de pesca artesanal utilizado desde tiempos remotos, continúa siendo el sistema empleado por los pescadores de Burela para capturar el bonito.

tros barcos que vaya enlatado tenga una garantía de calidad, y para ello pensamos en llegar a un acuerdo con las fábricas y darle un número a cada lata de bonito del Norte de Burela que se envase. Esto aumentaría el precio final, pero sería garantía de que el producto es realmente el que se oferta. De todas formas, este proyecto todavía no tiene fecha de realización.»

Es la calidad lo que desean primar en Burela por encima de otras consideraciones. «El hecho es que tenemos una materia prima de evidentes cualidades gastronómicas y eso es lo que hay que potenciar. El consumidor pagará más, pero estará seguro de lo que come.»

El bonito del Norte al estilo Burela, en rollo, en salsa rubia, escabeche de naranja o con es-

párrago verde, es lo que en estos momentos vende la propaganda de «El Príncipe Azul», que lo describe como «un pescado sano, que previene el exceso de colesterol y que además cuenta con una calidad/precio inmejorable. Ahora en verano es el momento de disfrutarlo».

Las cualidades gastronómicas del bonito del Norte han sido el aspecto más destacado de la campaña iniciada por la Organización de Productores de Lugo. La palabra la tienen ahora los consumidores a los que se dirige la mayoría del pescado fresco, en zonas que van desde Madrid o Barcelona, pasando por Zaragoza y en las áreas donde más cerca tienen el producto, como el País Vasco, Asturias y Galicia.

Burela, si el mercado no decae y si las circunstancias se tornan positivas, continuará siendo el puerto elegido por el infante de oscura piel y blanca carne para terminar sus días de pez errante.

## Galicia y las capturas

Aunque es Burela el puerto con un mayor índice de descargas en Galicia, superando en 1991 las cifras del 90, con un incremento del 4 por 100, otros lugares de la comunidad autónoma gallega se destacan también por las descargas del atún del Norte, ocupando primeros lugares en las estadísticas mundiales y dando trabajo a numerosas personas que se agrupan en torno a empresas de tipo familiar.

Le sigue al puerto lucense el de La Coruña, con cerca de 1.400 toneladas, lo que significa un retroceso de un 12 por 100 respecto al año 1990. Vigo se sitúa en tercera posición, con poco menos de 500.000 kilos, descendiendo también el porcentaje de la campaña anterior en un 17 por 100. Finalmente Celeiro, puerto próximo a Burela, se sitúa en el cuarto lugar en cuanto a índice de descargas, con escasamente 300.000 kilos, siendo el descenso aún más acusado que en el resto de los puertos, con un 32 por 100 en relación a 1990. ■

Belén CEBRIAN

mentar y que se ha convertido en el actual reto para Burela. Para lograrlo proseguirán con la campaña conocida como del «príncipe azul», en la que en 1992 se invirtieron 16 millones de pesetas.

## Consumo en fresco

El consumo en fresco aumentaría la cotización en lonja ofreciendo un margen más alto a los armadores, ya que los conserveros, debido a los gastos posteriores que ocasiona el envasado, ofrecen un precio mucho más bajo, «e incluso enlatan atunes procedentes de otros países con una calidad inferior al bonito que nosotros ofrecemos, lo que les da un mayor margen para ofertar precios».

Esta circunstancia ha hecho reflexionar a los responsables pesqueros de Burela, quienes tienen «in mente» en su ánimo de vigilar la calidad del producto, la creación de un consejo regulador para controlar la calidad del contenido de las conservas. «Prendemos que el atún blanco procedente de nues-





**PESCADORES**

**DE BAJURA**

# Entre el cambio y la continuidad

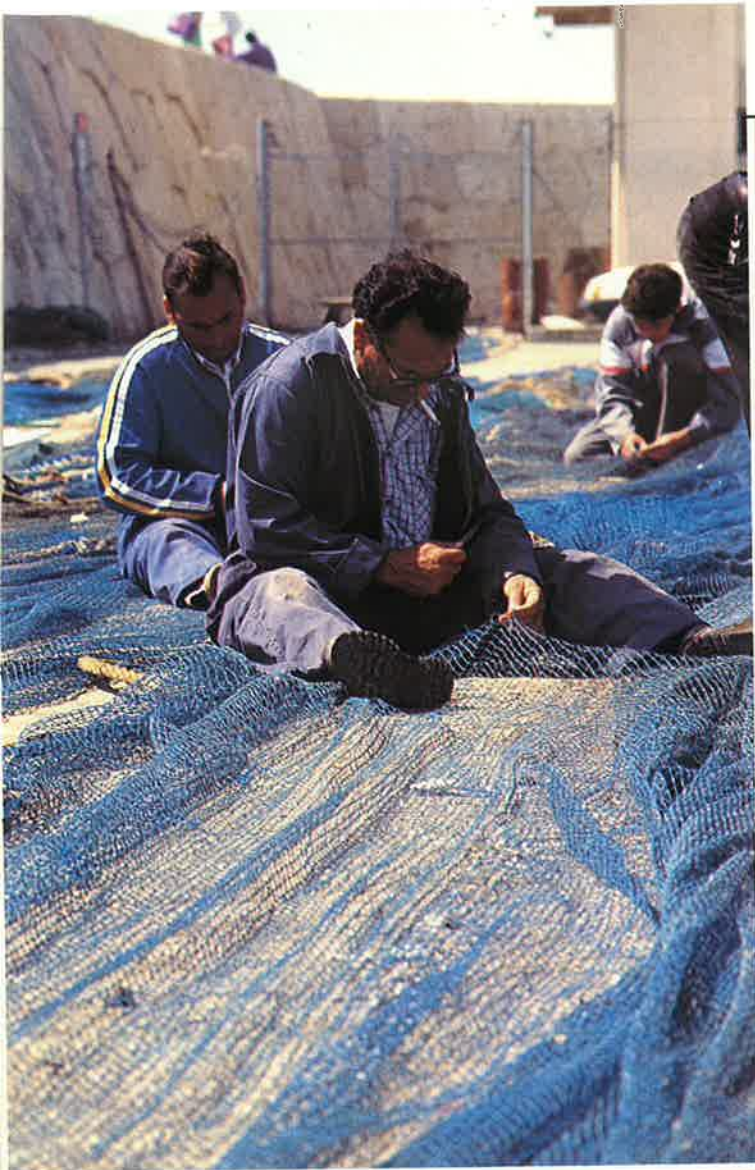
Mientras otros colectivos han mantenido un marcado carácter evolutivo, cambio que se ha reflejado en las relaciones establecidas con el resto de los grupos sociales (o con la sociedad), las comunidades de pesca de bajura mantienen una ambivalencia. Es decir, presentan valores de cambio y de continuidad (se aprecian cambios en su organización social y familiar, mientras que permanecen las características intrínsecas a su propio oficio de pescador —división del trabajo, retribución económica—). La teoría sociológica contemporánea no acierta a determinar si la relación que dentro de este grupo se establece es de solidaridad comunitaria o de cooperación societaria. Esto, que parece tan enrevesado en la teoría, tiene una clara aplicación fácil de observar.

**L**

OS factores de cambio y de continuidad se alternan a la hora de estudiar el grupo conformado por los pescadores de bajura. Dos son los factores motrices del cambio: la evolución técnica seguida en el sector, lo que ha provocado un cambio en la organización y en la división social, y la inserción en la sociedad de este colectivo.

A pesar de que la inserción social podría ser considerada como una consecuencia del





**E**n  
 la época  
 tradicional o  
 artesanal,  
 1895-1910, los  
 pescadores se  
 fabricaban  
 todos los  
 elementos que  
 necesitaban,  
 con la sola  
 excepción de  
 las redes y la  
 propia  
 embarcación.

Lo único que los pescadores no construían eran las embarcaciones y las redes. El tipo de embarcaciones propias de esas fechas fueron la *trainera* (utilizada para pescar anchoa a finales del siglo pasado y principios de éste) y la *txalupa aundia* (empleada a comienzos del siglo XVIII), ambas movidas a remo o a vela. El material de construcción de estas embarcaciones solía ser el roble o el pino (1).

Las redes eran fabricadas con algodón y, a pesar de ser compradas, tenían el inconveniente de que debían ser teñidas y reparadas con frecuencia. Estas operaciones de teñido y reparación eran realizadas por las mujeres de la familia pescadora. Ello daba lugar a la creación de puestos de trabajo femenino. Es en esta costumbre donde encontramos la primera división del trabajo, en este caso de carácter sexual.

La segunda división del trabajo entre los hombres pescadores venía dada por la edad. Los niños, desde los nueve o diez años, ayudaban a recoger lombrices que sirvieran para la carnada de los aparejos de sus padres o acompañaban a éstos en la pesca. Los adolescentes, «los chicos» de hasta catorce años, se ocupaban de preparar los aparejos en el almacén para la pesca del besugo. Y los adultos eran los que pescaban. Un ejemplo de esta división está en la pesca del besugo, en la que no se admitía como tripulante al hombre que no hubiera cumplido veinte años. La razón que los pescadores de este período daban era la relación entre la edad adulta y la mayor dureza del trabajo.

Dentro de la división económica y de las diferentes categorías de edad, existía una jerarquía correspondiente al estado civil. A los casados se les consideraba como especialmente responsables y en función de esto se les otorgaba un estatus social diferente. Aparte de esta pequeña categoría, dentro del grupo pescador existían otras que nacían

primer factor de cambio —la evolución técnica—, en este artículo se defiende la idea de que los cambios no proceden de factores determinantes únicos.

Por contra, el factor de continuidad parece reflejarse en el desarrollo de su propio oficio de pescador, como su forma de retribución o la escasa división del trabajo.

La evolución técnica nos ofrece, pues, la primera pauta del «cambio». Dicho cambio no tendrá tanto un valor económico como social. Lo destacable es la incidencia que ha tenido en la modificación de la organización social y familiar de las comunidades pesqueras.

### Factores de cambio

Para explicar esta imbricación entre los factores econó-

micos y los organizativo-sociales, vamos a utilizar el ejemplo de la evolución seguida por la pesca en Euskadi.

Si establecemos una serie de períodos en función de los procedimientos técnicos de navegación empleados en la pesca, podemos distinguir tres etapas: tradicional o artesana, intermedia o de vaporcito y la actual, o de motores de explosión y posterior adición de aparatos electrónicos.

La etapa que va de 1895 hasta 1910 se la denomina *tradicional* o *artesanal*, y recibe este nombre porque eran los mismos pescadores los que fabricaban todos los elementos que necesitaban. En la creación de los aparejos el pescador se las arreglaba él solo, o a lo sumo era ayudado por alguien de su familia, aprovechando los días de paro forzoso debido a las malas condiciones climatológicas.





de la mayor o menor participación en los bienes económicos derivados de la profesión pesquera: armador, patrón, maquinista o simplemente pescador. Esta diversificación era fuente del mayor o menor prestigio dentro de la comunidad.

En esta primera etapa, como puede verse, se constata el hecho de la relación entre la organización del trabajo y sus técnicas y la organización o más bien división social existente.

### Embarcaciones a vapor

A principios del siglo actual se conocieron las primeras *embarcaciones a vapor* en pesca. Las ventajas aportadas por este tipo de embarcación fueron las de mejor protección y seguridad personal y colectiva; menor fatiga corporal, al no tener que remar; mayor velocidad en las aguas; posibilidad de una explotación más intensa del mar, a la vez que una

mayor extensión de los recorridos, con lo que se inicia el abandono de los caladeros tradicionales, dirigiéndose a puntos más lejanos de los que antes alcanzaban y, como consecuencia de todo ello, una mayor ganancia económica.

Desde el punto del tipo de las capturas, se continuó pescando anchoa, sardina, besugo, chicharro y bonito. Las técnicas de pesca continuaron siendo las mismas; es decir, utilizando las artes de cerco y la modalidad de los perchales para la captura del bonito. Una modalidad nueva introducida en la pesca de la anchoa y la sardina fue la del lanzamiento al mar de los pequeños chaneles en los cardúmenes.

Esta situación originó una nueva forma de distribución económica. En la primera etapa, salvo la parte del patrón y del armador, la distribución económica de las ganancias consistía en dar a cada tripulante una parte del producto. En esta segunda, la suma di-

neraria empezó a ser repartida al 50 por 100 entre el armador y la tripulación. El armador se encargaba de gratificar al patrón, sotapatrón, maquinista y fogonero con un sueldo adicional, lo que dio lugar a una jerarquía dentro de la embarcación basada en la diferente especialización técnica.

Esta segunda etapa, así como las nuevas técnicas introducidas en el mundo de la pesca, no proyectó su influencia, tanto en el aspecto social como en el económico del grupo pesquero.

La consideración social como grupo tampoco varió respecto a la etapa anterior. Su situación era de relativa marginación social con referencia al resto de la población.

### Las nuevas tecnologías

La última etapa se inició en la década de los sesenta con la adquisición de vaporcitos de mayor porte y dotados con

motores de explosión, y posterior adición de aparatos electrónicos, como radar, radio, sonda y sonar. Las *nuevas tecnologías* han dado una mayor seguridad al barco y una mayor racionalización de las capturas.

Otra de las ventajas es la posibilidad de desplazamientos prolongados, ampliándose así el mundo de la pesca. Las condiciones de vida en los barcos también mejoraron. Las provisiones de víveres, alimentación y medios de descanso en los camarotes están lejos de la pobreza alimenticia y de las incomodidades que padecieron los pescadores al principio de este siglo.

Las redes que utilizan los barcos en la actualidad son de mayores dimensiones que las que se utilizaban en las etapas anteriores, y el material de trabajo, diferente. Las redes son de nailon y no necesitan ser constantemente teñidas. Esto eliminó el trabajo de las mujeres y cambió el concepto de familia. Ha desaparecido





**E**n medio de una sociedad dominada por el modo de producción capitalista, la actividad pesquera artesanal ha seguido desarrollándose según el modo de producción precapitalista.

el tipo de familia que conformaba una unidad económica en la que el padre era pescador, su esposa e hijos vendedores de pescado, los niños servían como buscadores de carnada para la pesca del padre y las mujeres teñían y reparaban las redes.

En las familias donde la mujer era vendedora de pescado los niños quedaban, a veces, sujetos al cuidado de otra persona. En muchas ocasiones los más pequeños quedaban en manos de sus hermanas mayores. También sucedía que, si el padre estaba en tierra, fuera él quien se ocupara de los niños supliendo a la madre. Esto no sucedía entre las familias no pescadoras. Hoy día la familia pescadora no constituye una unidad económica y no puede establecerse una diferenciación aparente entre ésta y el resto de familias.

Otra modificación respecto a los años anteriores ha sido el incremento de las ganancias obtenidas en la pesca. Este incremento ganancial ha permitido a los pescadores y a sus familias mayores cuotas de bienestar y una elevación de su nivel de vida en relación con el del resto. De este modo, la autopercepción del pescador como grupo social también ha variado. En las dos primeras etapas el pescador se percibía como grupo específico y distinto del resto de la población. La diferenciación venía de su profesión: horarios de trabajo especiales, marginación social respecto a los puestos de responsabilidad en la vida local; incluso indumentaria distinta. De este comportamiento grupal diferenciado, propio de los primeros siglos, se ha pasado a un comportamiento grupal integrador con sus vecinos no pescadores.

Las comunidades pesqueras de bajura han pasado a tener unos comportamientos basados en los valores de pluralidad ideológica propios de toda la población. He aquí el segundo aspecto introductor de los valores de cambio: la





inserción en el resto de la población. Se están dando nuevas formas sociales y normas culturales cuya incidencia es más acentuada en los más jóvenes.

### Factor de continuidad

No todo ha cambiado en la pesca de bajura. Si algo permanece son las relaciones constituidas a través de ese «oficio de pescador». Y es que, en medio de una sociedad dominada económicamente por un modo de producción capitalista, la actividad pesquera artesanal continúa desarrollándose según el modo de producción precapitalista característico de los siglos anteriores, y prácticamente inexistente en el resto de las actividades en este país. Ni las nuevas técnicas de navegación ni la inserción social han introducido cambios en lo que a la forma de retribución, escasa división del trabajo y común interés econó-

mico se refiere. Es en la situación económica a través del modo de producción en la que se reafirman valores de *continuidad*, y a partir de ella se configuran una serie de relaciones sociales comunitarias.

Cuando hablamos de relaciones comunitarias y/o comunidad nos referimos a varios aspectos:

- El carácter asociativo en lo relacional.
- La formación del grupo primario en lo personal.
- El interés común.
- La baja división del trabajo.
- Unos fuertes lazos solidarios.

Desde las traineras la pesca tiene un carácter asociativo, excluyendo la pesca en la que un solo hombre es propietario de su barquito y trabaja individualmente. Las traineras, los vaporcitos y los barcos posteriores han requerido una serie de tripulaciones mínimas. Estos grupos de

tripulantes, de diez o doce hombres, compartían la particularidad de la naturaleza del trabajo, por un lado, y la modalidad económica que rige la organización, por otro.

Esta forma de pesca asociativa contribuye a suscitar la creación de un grupo primario dentro de la propia embarcación. Este grupo primario surge del trabajo en común, tal como ocurre en el lanzamiento e izado de las redes y de la cooperación existente, por ejemplo, a la hora de la utilización de la técnica del cerco, donde todos y cada uno de los tripulantes son intercambiables en los puestos de trabajo dentro del barco (salvo el patrón y el motorista); es decir, no existe prácticamente división del trabajo.

### La solidaridad

Otro factor que contribuye a la formación de ese grupo primario es el común interés económico. Aunque no hay

que perder de vista la importancia que en ello juega la convivencia constante durante días, meses e incluso años trabajando en la misma embarcación. Las palabras de un viejo pescador de bajura de Pasajes de San Juan son suficientemente descriptivas: «*No merecía la pena pasar de un barco a otro para trabajar, porque la larga convivencia con los mismos compañeros en un barco engendraba entre nosotros fuertes lazos de amistad*» (2). El interés común que rige en la economía pesquera de bajura es una peculiaridad de esta actividad. Al participar todos en los riesgos y en la buena o mala suerte en las capturas (aunque al armador le corresponde el 50 por 100 y a los pescadores el otro 50 por 100 restante), da lugar a que entre los miembros de un mismo barco se susciten relaciones de cooperación, incluso entre el armador y los trabajadores.

A parte de la economía como factor moldeador del gru-





**A**  
demás de la  
economía  
como factor  
moldeador del  
grupo, se  
observa la  
presencia de  
otro aspecto  
peculiar: el  
valor que se  
otorga a la  
solidaridad.

po de pescadores, se observa la presencia de otro aspecto peculiar: el valor que se otorga a la solidaridad.

La solidaridad como valor que guía determinados comportamientos entre los pescadores sólo puede tener una explicación histórica. Los primeros documentos sobre pescadores que se conocen datan de 1599, y en ellos se recoge la costumbre que los pescadores tenían de ayudar a los de más edad, o se cita el hecho de la ayuda mutua entre embarcaciones en caso de peligro en la mar.

Lo más novedoso no es la existencia de la solidaridad de antaño, sino la idea de una cultura solidaria y de mutua ayuda que en líneas generales permanece, a pesar de que la tendencia general es la contraria. Un ejemplo de esta solidaridad lo refiere Barandiarán en su libro sobre Pasajes de San Juan: «*Los hechos acaecieron en 1978, fecha en la que los países miembros del Mercado Común limitaron las licencias de pesca para España (...). Se planteó entonces un grave problema porque para cuatro barcos de la Cofradía de San Juan sólo se concedieron dos licencias (...). Después de largas discusiones se llegó al acuerdo de repartirse las licencias por rotación y hacer un fondo común para todas las embarcaciones y repartir entre todas las ganancias que hubiera.*»

Así las cosas, la dificultad está en conocer hacia dónde tiende el grupo de pescadores en medio de la actual dialéctica de cambio y continuidad, y lo que esto supone de pérdidas y/o ganancias para este grupo y su cultura. ■

Begoña MARUGAN  
PINTOS  
Socióloga del I.S.M.

(1) Esta descripción histórica coincide con la de Cendrero Uceda en *La pesca en la Plataforma Cantábrica*. VI Semana de Estudios del Mar, Santander 1988.

(2) Verbatim tomado de La Comunidad Pesquera de Pasajes de San Juan. *Op. cit.*





# FAUNA MARINA CONTRA EL CANCER

La amenaza del cáncer y el SIDA sobre la sociedad ha logrado la movilización de muchos científicos. La empresa Pharmamar, de Madrid, apuesta por la investigación de las sustancias químicas que desprende la fauna y flora marinas. Por ello, la reserva marina de Tabarca ha sido una de las elegidas como banco de pruebas de la citada empresa. Una especie denominada Ascidia es el principal blanco de las investigaciones.

**E**L grupo de biólogos pertenecientes a la empresa Pharmamar realizan unos viajes periódicos cuyo único objetivo consiste en la inmersión de los buzos para la recogida de muestras químicas pertenecientes a la flora y fauna marina de la isla. Una vez recabada la información vuelven a Madrid, donde continúan la segunda fase de las investigaciones.

Los científicos estudian las sustancias químicas que segregan algunas especies para defenderse de sus enemigos. Es el caso de los antimitóticos, sustancia, que, por el momento, constituiría el posible agente anticancerígeno, objetivo primordial de la investigación.

Una lista interminable de especies son estudiadas, entre ellas la Ascidia, que posee un color muy característico. Según informaciones fidedignas, la investigación sobre la Ascidia es una de las principales en la lucha contra el cáncer. En contra de lo que pudiera parecer, la Ascidia es una especie extendida por todo el Mediterráneo. El haberse elegido Tabarca para investigarla es porque el director de su reserva marina, Alfonso Ramos, catedrático de la Universidad de Alicante, está considerado como el mayor experto español en dicha especie.

Los biólogos alicantinos colaboraron con Pharmamar aportando datos significativos desde su centro de

investigaciones ubicado en el faro de la isla de Nueva Tabarca.

A pesar de las expectativas, los científicos son prudentes a la hora de aventurar resultados concluyentes. Según Alfonso Ramos, biólogo marino y director del Institut d'Ecología Litoral, estas investigaciones se hallan en fase experimental y aún transcurrirán diez años, como mínimo, para el logro de unos resultados específicos.

Otra de las razones de ubicar este tipo de investigaciones en la isla es que ésta ha aumentado su riqueza natural en cuestión de pocos años.

Al igual que en otras reservas, como las islas Columbretes de Castellón, desde que en 1986 entrara en funcionamiento la reserva marina el desarrollo de diferentes especies ha aumentado, incluso aquellas que tan sólo hace cinco años estaban prácticamente extinguidas. El mero, el falso abadejo, el llobarro, el dentón, la langosta o el pulpo son algunas de las especies que se han incrementado a lo largo de los años. Incluso las estrellas de mar vuelven a embellecer con sus vivos colores el fondo submarino.





**La empresa Pharmamar investiga las sustancias químicas que desprenden la fauna y la flora de la reserva marina de Tabarca.**

**La Ascidia es una de las principales especies elegidas para realizar los estudios.**



Pero no brilla el sol para todos; los tabarquinos han visto reducidas sus posibilidades de vida como consecuencia de la restricción de la zona pesquera debido a la fundación de la reserva y la realización de las investigaciones en su interior. Esfuerzo que, sin duda, merece la pena para la conservación del mar Mediterráneo.

### Otras investigaciones

Otro de los valores excepcionales de Nueva Tabarca es el ecosistema mediterráneo representado por la pradera de la Posidonia oceánica (popularmente «algueros», planta en forma de cinta presente en todos los fondos de la isla). Según Juan Guillén, biólogo del Institut d'Ecología Litoral de Alicante, «un solo metro de la Posidonia tarda en crecer cien años; por tanto, debemos proteger nuestras praderas impidiendo vertidos, la pesca de arrastre ilegal y las zonas de fondeo de embarcaciones».

La luz roja se ha encendido a raíz de varios rastreos e informaciones. El

«alga asesina» ya ha llegado al litoral español. La *Caulerpa taxifolia* se ha adaptado a las aguas del Mediterráneo y se encuentra muy cerca de la costa alicantina, concretamente en las Baleares. Se trata de una especie que contiene sustancias tóxicas, algunas de las cuales no se conocen aún con exactitud. Aunque el peligro para el hombre es nulo, su presencia acaba por exterminar todo tipo de vida bajo el mar. El Instituto d'Ecología Litoral de Alicante está en alerta y ha reflejado su preocupación con unas recomendaciones en caso de ser detectada el alga. Por otra parte, se está experimentando con los arrecifes artificiales realizando un seguimiento periódico.

Alfonso Ramos manifestó su deseo de que no aumente el número de embarcaciones de pasajeros que se desplazan hasta la isla de Nueva Tabarca: «El soporte de la isla es limitado; por tanto, no hay que aumentar el número de visitantes». Según el biólogo, los vertidos y depósitos de basura están controlados por el Ayuntamiento de Alicante.

### Normas de protección

En la reserva marina de Tabarca deben observarse las siguientes normas:

No se permite:

1. Cualquier extracción de flora y fauna marina.
2. La pesca submarina.
3. El fondeo de embarcaciones fuera de los límites señalados para ello.
4. Una velocidad de navegación superior a las cinco millas.
5. El buceo con botellas sin la correspondiente autorización.

En el Bando del Ayuntamiento de Alicante, sobre condiciones medioambientales de Nueva Tabarca, se indica que: los visitantes de la isla depositarán los desperdicios en los contenedores dispuestos a tal fin en distintos lugares de la superficie insular, absteniéndose de arrojarlos al suelo o al mar. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



Botellas de plata, cabezas de piedra y broches de oro y esmeraldas forman parte de las más de trescientas piezas encontradas en los galeones hundidos a lo largo de los siglos XVI al XVII, y que constituyen la más importante colección de restos navales y tesoros de naufragios realizada en España. Con esta muestra, que se expuso en el Museo Español de Arte Contemporáneo de Madrid bajo el título «Flota de Indias», desde finales de diciembre hasta finales de enero, se pone de manifiesto la auténtica utilidad que tuvieron los galeones para las relaciones intercontinentales.



# Tesoros de ley

Exposición itinerante  
de los restos  
navales de la  
flota de Indias

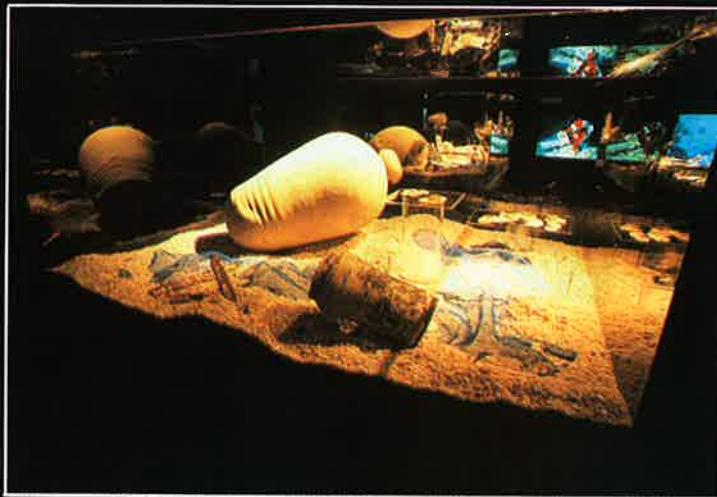






# enda

**L**A exposición «Flota de Indias», organizada por la Sociedad Estatal Quinto Centenario, es una de las muestras más hermosas que se pueden ver y que, por primera vez, ha reunido las espectaculares riquezas que los galeones españoles transportaban en sus rutas comerciales. Esta muestra itinerante, que se instaló por primera vez en Vigo en octubre de 1992, donde fue visitada durante un mes por 36.000 personas, es una simbólica representación del encuentro de las culturas europea y americana, las transacciones comerciales establecidas, o la vida a bordo de los galeones, así como una extraordinaria oportunidad para ver las colecciones de objetos procedentes de



otros tantos pecios del Caribe.

La exposición, compuesta por trescientas piezas de restos navales y tesoros de galeones naufragados, y que estuvo en el Museo de Arte Contemporáneo hasta finales de enero, reproduce con auténtica proeza un viaje imaginario por la ruta comercial de las flotas que desde el siglo XVI se estableció entre Europa y Asia a través de los océanos. Con ella se pretende rendir homenaje a las tripulaciones de estas flotas, que formaron auténticas ciudades flotantes, y que en ocasiones navegaron más de cinco meses sin tocar tierra.

Muchos de aquellos galeones naufragaron víctimas de inclemencias meteorológicas, batallas o ataques de piratas, quedándose atrapados sus tesoros bajo las aguas durante siglos. Se estima que entre 1550 y 1650 se produjeron cerca de mil hundimientos de galeones que pretendían comerciar con el Nuevo Mundo, sembrando el mar de innumerables obras de valor incalculable.



# Tesoros de leyenda

La exposición, distribuida en varias salas, es un recorrido por los itinerarios marítimos que seguían las flotas de Indias para comerciar con el continente asiático. La llegada de «La Pinta» al puerto pontevedrés de Bayona, la simulación de un mercado de Indias y la primera noticia del descubrimiento del Nuevo Mundo, es el punto de arranque de la exposición. Entre las piezas rescatadas de diferentes buques hay astrolabios y otros instrumentos indispensables para la navegación de altura, así como objetos pertenecientes a los indígenas. Destaca también la cerámica oriental como muestra de los primeros intercambios comerciales entre España y Asia.

Entre los objetos de la exposición, que proceden en gran parte de doce museos españoles y de varias colecciones privadas de todo el mundo, figuran también joyas y piezas únicas en el mundo. Además han colaborado los principales museos de Europa y América.

La muestra, que alberga obras de incalculable valor histórico, ha sido calificada por los expertos como una valiosa prueba documental sobre la historia de la navegación comercial entre los siglos XVI y XVII.

Para rescatar estos tesoros se han utilizado las técnicas más avanzadas de la arqueología naval, provocando enfrentamientos entre científicos, autoridades y aventureros. «Unir los esfuerzos de los hombres de mar en favor de la correcta recuperación de este patrimonio es otro de los objetivos de la exposición», aseguran los responsables. Los visitantes pueden conocer los últimos adelantos para recuperar las piezas gracias a un audiovisual que las explica en



pocos minutos, y constituye un importante patrimonio cultural.

## Salas temáticas

Cada una de las salas de la muestra ofrece una unidad temática. «La partida» es el nombre de la primera sala. En ella se puede ver la reproducción a escala de «La Pinta»,

así como otras piezas importantes del pecio (yacimientos submarinos) más antiguo de un barco español hundido en 1550, cedido por el Museo Corpus Christi de Texas. En esta sala, estructurada en torno al descubrimiento del Nuevo Mundo, se deja constancia del encuentro entre dos culturas desconocidas entre sí, hecho en el que ha tenido un papel protagonista el galeón,

que fue el buque que sirvió de base a las flotas de Indias a lo largo del siglo XVII.

En la segunda sala, «La mina», se muestra el comercio del mercurio que llevaban de Almadén para extraer la amalgama de plata en las minas americanas. Es importante recordar el férreo control que ejercía la Corona española sobre el comercio de metales preciosos, al que los pira-



tas británicas respondían hábilmente.

A continuación, en la tercera sala, «La feria», se expone una detallada variedad de los productos que las flotas de Indias transportaban en sus bodegas: telas indias, metales preciosos, pistolas españolas y gran cantidad de piezas de cristal...

También en esta sala queda constancia de la riqueza del encuentro entre dos mundos, incluso su influencia en la dieta, ya que Europa trajo de América productos hortícolas como la patata, el tomate y el pimiento.

La extraordinaria arquitectura naval de la época se reproduce en la cuarta sala, en la que hay maquetas que reflejan barcos muy perfeccionados para mejorar la seguridad y calidad de vida de los tripulantes. Se hace un recorrido por diferentes aspectos de la vida cotidiana a bordo, y se pueden contemplar, entre otros muchos objetos, vasos y dados.

No podía faltar uno de los capítulos más tristes del mar, que ha hecho que las flotas de Indias hayan convertido los océanos en auténticos museos de primera calidad: los naufragios y sus más directas consecuencias, la muerte y los tesoros. Resulta realmente ilustrativo la descripción de Diego Portichuelo Rivadeneira, superviviente del naufragio del galeón «Nuestra Señora de las Maravillas» en 1656: «... y se quitaron hasta las camisas, y yo me quité la mía con tanta dificultad que fue menester romperla, y me quedé con la cruz que traía en la mano, y en calzoncillos. Así estábamos cuando oí una voz en la mar, diciendo: ¿Hay algún sacerdote que me absuelva, que he sido el mayor pecador del mundo...».

En esta sala de los naufragios se encuentran joyas de gran valor de los tesoros de los pecios más legendarios: el de «Atocha», el de «Santa Margarita», hundidos en 1622, o el de «Nuestra Señora de las Maravillas», que naufragó en 1656.



## La exposición «Flota de Indias», organizada por la Sociedad Estatal Quinto Centenario, reúne por primera vez en España más de trescientas piezas de oro, plata y piedras preciosas.

En esta muestra, que abandona la capital de España para deleitar con su belleza a La Coruña, y después se dirigirá a Oporto (Portugal), tampoco faltan los lingotes, barras y monedas de oro y plata, y esmeraldas, así como diversas maquetas, entre las que destaca el galeón español del siglo XVII. ■

Inés OTERO

## A Oriente por Poniente

En 1493, en el pueblo pontevedrés de Bayona se pronuncia la frase mágica: «el abismo no existe». Tras algún tiempo de trabajos e investigaciones, cientos de hombres y barcos de la Península se lanzan a la aventura. Veintinueve años después, en 1522, Elcano y Magallanes demuestran que, comunicando el globo a través de las nuevas derrotas oceánicas, es posible alcanzar las riquezas de Oriente por Poniente.

Pronto comenzaron a surgir las dificultades, ya que el reparto del mundo que España y Portugal habían hecho en el Tratado de Tordesillas, en 1494, no satisfacía a las potencias marítimas europeas. Las naves españolas tuvieron que navegar armadas y en grupo ante el acoso que los europeos realizaban de las nuevas rutas comerciales.

De esta forma la Corona impide la libre navegación a las colonias americanas, para garantizar el monopolio comercial, y se dio forma definitiva a las «Flotas de Indias» con una Real Cédula de 1561: «... partirían del río de Sevilla, custodiadas por una Armada Real, haciéndolas escolta y guarda, y traiga el tesoro nuestro y de particulares...».

Este entramado náutico y comercial comunicaba Asia y Europa a través del Galeón de Manila que cruzaba el océano Pacífico, por entonces denominado «El Mar Español».

Este sistema se adoptará finalmente a las nuevas realidades económicas, clausurándose en 1778 en el llamado Reglamento de Libre Comercio.

El mantenimiento de estas rutas durante más de dos siglos ha sembrado el planeta de naufragios, convirtiendo a los mares en tumbas de tesoros que son un verdadero patrimonio. En la actualidad algunas de estas piezas se pueden recuperar gracias a las tecnologías avanzadas de exploración a gran profundidad. ■

I. O.





expo ràpita  
V FIRA NAUTICO-PESQUERA

Desde el próximo 29 de abril hasta el 2 de mayo se celebrará en Sant Carles de la Ràpita la quinta edición de Expo-Ràpita, el salón profesional de la pesca del Mediterráneo. Este certamen, que ofrece todas las novedades de la pesca y la náutica, contará por primera vez con la participación del sector de lubricantes.

**Entre el 29 de abril  
y el 2 de mayo**

# Una feria para el Mediterráneo

**E**XPO-RAPITA, la feria náutico-pesquera del Mediterráneo, celebrará entre el 29 de abril y el 2 de mayo su próxima edición. Por quinto año consecutivo, el Ayuntamiento de la localidad tarraconense presenta esta exposición como uno de los principales foros del sector, debido a su profesionalidad y afianzamiento. A pesar de que esta parcela está sufriendo una tendencia a la baja, la pasada edición fue considerada por la dirección de la muestra como una consolidación, ya que «nos mantuvimos al ciento por ciento respecto al año anterior». Los organizadores se manifiestan muy optimistas ante las

expectativas de participación, ya que para este año se espera un incremento de los «stands». «Además de las contrataciones del año pasado, que actualmente estamos negociando, hemos recibido nuevas solicitudes.»

Los expositores que se darán cita en esta nueva edición y convivirán durante cuatro días proceden de diferentes puntos de la geografía española, principalmente de la zona de Levante, Madrid y País Vasco.

Entre las principales novedades que se presentarán es la asistencia por primera vez de empresas del sector de lubricantes, como Castrol. Hasta el







momento, en Expo-Rápita había «stands» en los que se podían encontrar algunas cosas relacionadas con el sector de lubricantes, pero nunca habían participado directamente las empresas.

### En busca de profesionales

Junto a la gran novedad que supone la incorporación del sector de lubricantes, otro de los cambios que se ha producido en Expo-Rápita es la fecha de celebración. En años anteriores se había hecho coincidir la muestra con las vacaciones de Semana Santa, con objeto de facilitar los traslados y lograr una mayor afluencia de profesionales y público en general. *«Se calcula que hubo unos 60.000 visitantes —aseguran los organizadores—, pero como el personal estaba de vacaciones no acudieron demasiados profesionales, por lo que la mayor parte de los asistentes eran curiosos.»*

Este hecho motivó a los expositores a solicitar que

se celebrara en otra época y de esta forma aumentar la presencia de expertos.

Los sectores que se dan cita en este certamen son muy variados: motores marinos, electrónica naval, equipos de cubierta y astilleros especializados en pesqueros en fibra poliéster son los que ocuparon mayor espacio en pasadas ediciones.

Junto a los expositores dirigidos a los profesionales, también hay un pequeño apartado multisectorial en el que se puede encontrar de todo, con objeto de romper la monotonía entre los visitantes.

Con la experiencia adquirida durante estos años, lo que ha quedado patente es la creciente demanda que ha despertado Expo-Rápita entre los expositores, ya que cada vez solicitan más «stands». Para este año se calcula que habrá del orden de 70 expositores, que ocuparán un espacio de 2.000 metros cuadrados de pabellón abierto, y en el exterior, 4.000 metros cuadrados para embarcaciones deportivas. ■

I. O.



**AIRES DE OPTIMISMO  
PARA EL FUTURO  
DE LOS ASTILLEROS  
ESPAÑOLES**

# **HACIA EL FINAL DEL TÚNEL**

El sector de la construcción naval ha sido duramente castigado a lo largo de 1991, especialmente en España, donde la contratación de nuevos buques ha descendido un 62 por 100 respecto al año anterior. En los países de la CE, con un descenso del 27 por 100, la crisis no es tan fuerte, debido a que los astilleros europeos destinan su contratación a sus propios armadores, que cuentan con ayudas indirectas y con exenciones fiscales. Con la puesta en funcionamiento del Programa de Actuación complementario, a través de planes de actuación individualizados, el sector de la construcción naval en España espera una mejora sustancial de la competitividad y cambiar la tónica de la contratación de 1991.

**E**L sector de la construcción naval ha sufrido a lo largo de 1991 un duro golpe ante el gran descenso producido en la contratación de nuevos buques. Las principales causas de esta disminución son la crisis económica mundial, la importante disminución de las ayudas en el seno de la CE, especialmente en 1991, que se ha pasado del 20 al 13 por 100, y la falta de competitividad respecto de Japón.

Esta caída en picado de la contratación de nuevos barcos,

generalizada a nivel mundial, afecta especialmente a España, que ha sufrido un descenso del 62 por 100 respecto a 1990. Desde 1984 no se daban unas cifras semejantes (164.000 CGT) a las obtenidas recientemente.

En nuestro país los contratos hay que localizarlos en el exterior. La cartera de pedidos a 31 de diciembre de 1991 se componía de un 87 por 100 de buques para la exportación. Este hecho es consecuencia —según un informe elaborado por el Ministerio de Industria— de que en España casi

no existe mercado de buques mercantes y hay disminución de la demanda de pesqueros.

Por su parte, en los países de la CE, con un descenso del 27 por 100, la crisis no ha sido tan pronunciada porque la mayoría de los astilleros europeos no compiten directamente con Japón, ya que la mayor parte de su contratación va destinada a sus propios armadores, que cuentan con una serie de ayudas indirectas u opacas con exenciones fiscales, financiación blandas y otras más sofisticadas, que al no estar adecuadamente valoradas por la







Comunidad Europea superan el techo máximo de ayudas establecido.

### Ajuste de plantillas

Según datos de la OCDE, la reducción de las plantillas de la CE entre los años 1976 y 1990 ha sido del 67 por 100. Si a esta cifra unimos la de otros países de Europa, nos encontramos con una reducción del 69 por 100, porcentaje que coincide con la disminución de plantillas realizada en Japón.

Por su parte, Corea ha pasado de 72.480 personas en 1985 a 49.204 en 1988, para después obtener aumentos hasta 50.903 personas en 1989 y 54.090 en 1990, representando un aumento del 33 por 100 respecto a 1976.

Ante estas cifras es importante destacar que en la zona de la OCDE las plantillas del año 1989 constituyen un mínimo, comenzando a vivir un aumento en 1990, incremento que en Corea comenzó en 1989.

Por lo que se refiere a las instalaciones, en el área de la OCDE se aprecia que, en porcentaje, ha habido reducciones menores de instalaciones que de capacidad y que han sido más importantes los cierres de astilleros grandes que de pequeños, especialmente en Japón.

En España la evolución de las instalaciones de construcción naval han sufrido una fuerte disminución desde 1975 hasta 1991. Con la puesta en marcha de la reconversión del sector naval, las sociedades que se acogieron a ésta sufrieron una fuerte reducción en número, ya que pasaron de 34 a 26, mientras que los astilleros se redujeron en 13; de los 42 que había en 1975 se ha pasado a 29 en 1991.

Por su parte, las gradas y diques de construcción han experimentado un fuerte descenso, desde 92 en 1975 a 48 en 1991, lo que representa una reducción del 48 por 100.

Pero las mayores víctimas en la reconversión de este sector en España han sido los trabajadores, especialmente los subcontratados. De las 14.178 personas que había en 1975, en 1991 eran 336.

Sin embargo, según datos de la Shipbuilders Association of Japan (SAJ), que agrupa a 39 astilleros de 18 compañías, las plantillas fijas —a nivel mundial— han aumentado en 1.165 respecto a 1990, mientras que el personal subcontratado aumentó en el mismo período en 4.068 personas. Este fuerte incremento de la subcontratación —según el informe— es consecuencia de la di-



facultad de contratar trabajadores fijos, ya que encuentran trabajo en otros sectores más atractivos y mejor retribuidos, calificándose a la construcción naval como industria de las 3 kas: sucia (Kitanai), dura (Kitsui) y peligrosa (Kiken).

En nuestro país también se ha vivido la casi desaparición de otras actividades, cuyas plantillas se han reducido de 6.413 personas en 1975 a 732 en 1991. Los porcentajes de reducción de las plantillas totales han sido del 70,4, 71,9 y 59,2 por 100 en el conjunto del sector, en los astilleros públicos y en los astilleros privados, respectivamente.

Otro motivo que provocó un incremento del desempleo durante los primeros años de la reconversión fue la escasa carga de trabajo conseguida y el desigual reparto entre grandes, medianos y pequeños astilleros. Además, hay que incluir el personal que pasó al Fondo de Promoción de Empleo con menos de cincuenta y cinco años y que se debe considerar, a efectos prácticos, como personal en paro mientras permaneció en dicho Fondo.

Sin embargo, las expectativas del sector de la construcción naval para los próximos años son optimistas. Junto a los datos que demuestran que la evolución del desempleo desde 1985 ha sido esperanzador, ya que en 1985 había 9.593, pasándose a 2.221 desempleados en 1991, según el Programa de Actuación complementario de reconversión se espera que una vez que se reajusten las plantillas se produzcan incrementos de productividad y se pueda llegar a una plena saturación de las plantillas.

### Programas de esperanza

El Programa de Actuación complementaria del proceso de reconversión del sector de la construcción naval en España, aprobado para los años

1991 y 1992, abre una puerta a la esperanza para los astilleros. A pesar de que prevé una reducción de plantillas de unas 2.000 personas para este período, se espera mejorar la competitividad y elevar los niveles de contratación de buques. En gran parte de los astilleros se han comenzado a vivir los primeros cambios con la aplicación de los nuevos sistemas

CAD/CAM, la implantación del control de gestión automatizado y la mejoría generalizada de los sistemas de producción, que exigen plantillas adaptadas a las nuevas tareas.

En primer lugar, se aborda la descompensación de las plantillas, fruto de una brusca reducción realizada de forma no selectiva, así como la realización de un conjunto de pro-

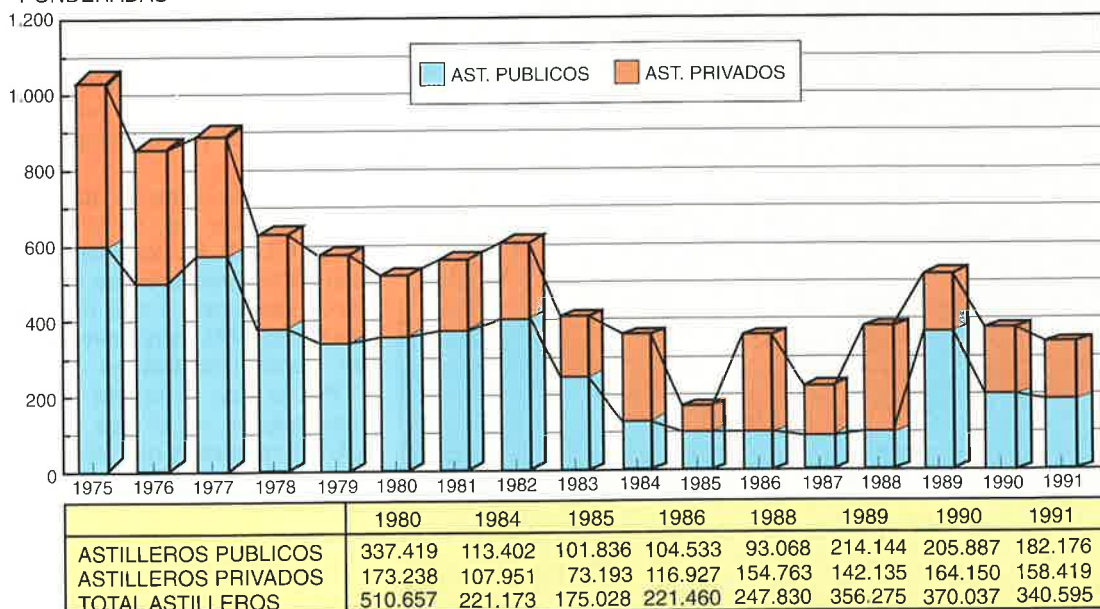
gramas de formación, reciclaje y polivalencia del personal. Dado que el cambio tecnológico que se está produciendo y que se intensificará en los próximos años alcanzará a operarios, al personal de estructura, técnicos y titulados, estos programas cubren todos los niveles laborales.

Para la concreción y ejecución del Programa de Actua-



### EVOLUCION DE LA PRODUCCION DEL SECTOR DE CONSTRUCCION NAVAL EN ESPAÑA

MILLONES TRBC  
PONDERADAS



Fuente: Gerencia del Sector Naval.



**LA CONTRATACION DE BUQUES HA REGISTRADO EN LA ZONA DE LA OCDE UN DESCENSO DEL 26 POR 100 EN 1991 RESPECTO A 1990, CON UNA CAIDA ESPECIALMENTE GRAVE EN ESPAÑA DEL 62 POR 100**



ción complementario los astilleros han presentado a lo largo de 1991 programas de actuación individualizados y en su conjunto se estiman unas inversiones en inmovilizado de 10.000 millones de pesetas en los astilleros públicos y de 8.000 millones en los astilleros privados. Además, se prevén reducciones de plantilla, en los años 91 a 93, de 800 personas en los astilleros públicos y de 1.600 en los astilleros privados.

Para solucionar la actual crisis española y llegar a ser competitivos a partir de 1994, al menos con los astilleros europeos, la Gerencia del Sector Naval propone que Administración actúe externamente protegiendo los intereses del sector en la OCDE y la CE mediante créditos a la exportación de buques, créditos FAD, etcétera, e internamente adoptando y aplicando flexiblemente en nuestro país las normas comunitarias.

Por su parte, las empresas deberán movilizar —según Gerencia del Sector Naval— la importante cartera adicional, constituida por contratos que no han entrado en vigor, a fin de no romper con el proceso de reestructuración en marcha. Junto a estas medidas, deberán realizar las acciones recogidas en los Programas de Actuación, que incluyen, junto al ajuste laboral, importantes inversiones, destinadas no sólo a mejorar las instalaciones sino a implantar nuevos sistemas de gestión, producción y formación de personal, lo que en esta fase reviste la mayor importancia. El fondo de reestructuración, creado en 1987 a través del Real Decreto 1433/87 y continuado en el Real Decreto 826/91, es el mecanismo que servirá al sector para desarrollar los proyectos presentados.

### PLANTILLAS TOTALES DEL SECTOR EN ESPAÑA

	1975	1984	1989	1990	1991
<b>ASTILLEROS PUBLICOS</b>					
Plantilla propia	25.298	23.907	11.264	10.520	10.113
Subcontratas	10.799	2.890	744	90	0
Plantilla total	36.097	26.797	12.008	10.610	10.113
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>					
Plantilla propia	12.113	11.413	6.639	6.222	5.982
Subcontratas	3.368	351	465	348	336
Plantilla total	15.481	11.764	7.104	6.570	6.318
<b>OTRAS ACTIVIDADES</b>					
Plantilla propia	6.420	1.751	902	823	732
Subcontratas	11	26	81	0	0
Plantilla total	6.431	1.777	983	823	732
<b>TOTAL SECTOR</b>					
Plantilla propia	43.832	37.071	18.805	17.565	16.827
Subcontratas	14.178	3.267	1.290	438	336
Plantilla total	58.010	40.338	20.095	18.003	17.163

Fuente: Gerencia del Sector Naval.



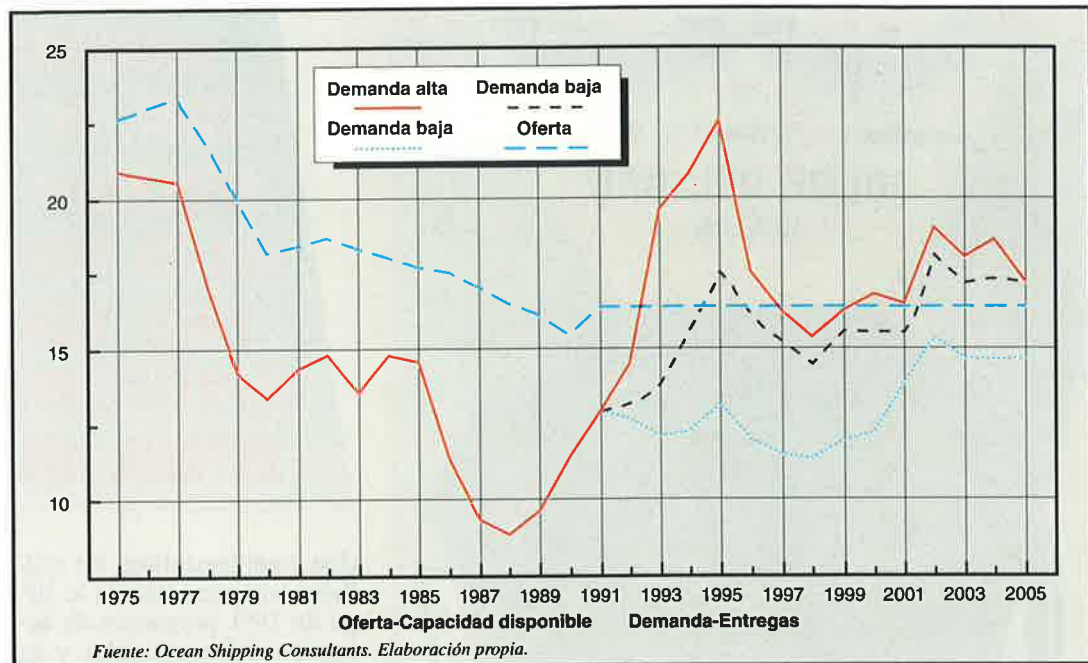
El informe de Industria destaca también que, con carácter colectivo, son importantes otras actuaciones, como la potenciación del fondo de garantías de PYMAR, una utilización más eficaz de los mecanismos de ingeniería financiera por parte de los astilleros y la creación de mecanismos de detección de ayudas indirectas u opacas en otros países que puedan ser susceptibles de investigación y canalización hacia los organismos tanto nacionales como comunitarios.

### Ayudas a la construcción naval

Uno de los principales retos de nuestros astilleros es competir con Japón y Corea. En esta dirección podemos enmarcar las negociaciones en el seno de la OCDE, que se han mantenido durante todo el año 1991 con la finalidad de llegar a un acuerdo que elimine toda clase de ayudas a la construcción naval en los Estados miembro. Estas negociaciones se iniciaron a instancias de Estados Unidos, ya que al reducirse el presupuesto de inversiones en material de defensa, la mayor parte de los astilleros americanos se han quedado sin trabajo, teniendo como único pedido de buques mercantes un portacontenedores de 1.650 TEUS, al amparo de la Jones Act.

Hasta el momento se dispone de un proyecto de acuerdo que tiene que precisarse y completarse en aspectos que todavía constituyen controversia.

Son varios los puntos en los que no parece llegarse a un acuerdo. En primer lugar, Japón y Corea disponen de créditos para armador nacional y manifiestan que no constituyen ayuda a la construcción naval, mientras que para el resto, al construirse los buques casi exclusivamente en el propio país, se está proporcionando carga de trabajo a los astilleros.



En cuanto a los precios de los buques, es difícil establecer un sistema que evite o sancione los precios desleales o «dumping». Aunque esta circunstancia está regulada en el GATT, se refiere fundamentalmente a mercancías de consumo y no es aplicable a los buques, dado que en la mayor parte de los casos no llegan a importarse en el país de utilización, por abanderarse en pabellones de conveniencia. Por ello, no se encuentra la fórmula que, res-

tando la soberanía de los países, permita actuar a un panel de arbitraje, o ente similar, que resuelva las incidencias, especialmente cuando intervienen distintos países como sede del armador y del astillero.

Otro de los temas de discusión es la permanencia en Estados Unidos de la Jones Act, que obliga a construir en el país todos los buques que se dediquen al tráfico de cabotaje y pesca que, además de enarbolar bandera del país,

tienen que ser operados por compañías americanas. Esta reserva es de gran importancia frente a las necesidades de reposición de petroleros de acuerdo con lo dispuesto en la Oil Pollution Act 1990.

También constituyen temas de controversia, entre otros, las ayudas de I + D que concede el Gobierno japonés, la construcción de buques de guerra, la posibilidad de aplicar sanciones y el calendario de aplicación del acuerdo.



# CON LA PUESTA EN MARCHA DEL PROGRAMA DE ACTUACION COMPLEMENTARIO SE ESPERA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE LA CONSTRUCCION NAVAL EN ESPAÑA Y CAMBIAR LA TONICA DE LA CONTRATACION



En relación a estas negociaciones y el posible pacto a alcanzar, se ha criticado ampliamente la postura de la Comisión de la CE de ir reduciendo progresivamente los techos de ayudas a la construcción naval en los países de la Comunidad sin obtener contrapartidas o compromisos de los otros países que participan en las negociaciones. El principal objetivo de todos, y por tanto de Estados Unidos, es llegar a ser competitivos con Japón y Corea, donde sus armadores construyen mayoritariamente.

Las ayudas de la CE, contempladas en la séptima directiva, con una vigencia de tres años, de 1991 a 1993, y que se están aplicando de forma más rigurosa y selectiva, tienen co-

mo objetivo conseguir la competitividad de los astilleros europeos al final del período, así como la transparencia en los regímenes de ayudas que establezcan los distintos Estados miembro.

Para ello se mantienen dos tipos de ayudas, las de funcionamiento, cuyo objetivo es garantizar la supervivencia de los astilleros competitivos, y reducir la diferencia entre los costes europeos y los precios de Extremo Oriente. Estas ayudas tienen un techo máximo común, que es revisable anualmente con el objetivo de una reducción progresiva del mismo. Este techo se establece en función de la diferencia entre los costes de los astilleros comunitarios más competitivos y los precios de sus principales

competidores internacionales (Japón y Corea). La evolución durante los tres años de vigencia de la directiva es:

Buques de más de 10 m. de ecus		
1991	1992	1993
13%	9%	9%
Buques de menos de 10 m. de ecus		
1991	1992	1993
9%	4,5%	4,5%

no habiéndose reducido el techo de 1992 a 1993 por haber aumentado la diferencia costes CE-precios Extremo Oriente.

Por otro lado, están las ayudas de reestructuración, que permiten reducir la capacidad de construcción y aumentar la productividad de los astilleros.

## Ayudas en España

La política de ayudas al sector de la construcción naval español se encuadra también en la séptima directiva y está regulada por el Real Decreto 826/1991, de 24 de mayo, sobre primas a la construcción naval, complementando estas ayudas con la compensación de las pérdidas de los astilleros públicos correspondientes al ejercicio de 1991.

Por motivos específicos, los astilleros de España, Grecia y la antigua RDA han tenido un tratamiento especial en cuanto al régimen de las ayudas de funcionamiento, que para el caso español consistió en poder superar el techo común de ayudas en el año 1991.

El total de las primas a la construcción naval pagadas a los astilleros españoles, tanto públicos como privados, en el año 1992 ascendió a 36.050 millones de pesetas. Para este año la dotación presupuestaria se eleva a casi 33.000 millones de pesetas, cifras que representan casi el 25 por 100 de la facturación del sector, pues corresponden mayoritariamente a buques contratados antes de 1991, cuando el techo de ayudas era el 20 por 100 o superior. ■

Inés OTERO

## EVOLUCION DE LAS INSTALACIONES DE CONSTRUCCION NAVAL EN ESPAÑA (1985-1991)

	1975			1991		
	Sociedades	Astilleros	Gradas	Sociedades	Astilleros	Gradas
<b>Astilleros públicos:</b>						
Grandes .....	2	7	14	2	5	5
Medianos y pequeños.	5	5	8	3	3	7
<b>Total públicos .....</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>12</b>
<b>Total privados .....</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>70</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>36</b>
<b>Total sector .....</b>	<b>34</b>	<b>42</b>	<b>92</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>48</b>





**Cultivos marinos, ganadería del futuro**

# La ACUICULTURA dispara sus previsiones

Los resultados de la producción acuícola española en los últimos años han superado las expectativas más optimistas, dibujando hacia el futuro unas perspectivas realmente alentadoras, si hay que atenerse a los indicadores recientes. El peso que España ha adquirido en este sector, con una experiencia de apenas dos décadas, se refleja no sólo en las cifras de producción, sino en la exportación de su tecnología a países con larga tradición acuícola, como los de Europa central. Así, mientras la acuicultura alcanza el 25 por 100 de la producción de pesca en algún sector, Checoslovaquia utilizará *know-how* español en el cultivo de la anguila.

Como exponente de este reconocimiento internacional, el próximo mes de mayo Torremolinos será sede del congreso mundial ACUICULTURA'93.

**L**A posibilidad de organizar una convención de este tipo, que reunirá a expertos en acuicultura de todo el mundo, supone ya un éxito para España», donde los cultivos marinos tienen una historia de apenas veinte años, en opinión de José Vera, gerente de la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos, APROMAR. A pesar de esta corta experiencia, aparece ya en los primeros puestos del *ranking* mundial en el cultivo marino de mejillón, dorada y rodaballo. «Nos hemos disparado sobre las previsiones. Hace pocos años se aspiraba a que la acuicultura llegara al 6 por 100 de la pesca;

actualmente hay sectores en los que se ha alcanzado el 25 por 100.» Un crecimiento cuyo mérito atribuye al empeño de los pioneros en los cultivos. De hecho, la tecnología española está siendo exportada a otros países. El precedente más inmediato ha sido la exportación a Checoslovaquia del *know-how* del cultivo de la anguila, una producción en la que Centro Europa tiene una experiencia de siglos.

La explotación de cultivos marinos es la consecuencia natural del agotamiento de los recursos pesqueros naturales. «La acuicultura será la que venga a complementar, jamás a





**La dorada, el rodaballo  
y la lubina se configuran  
como las estrellas del futuro.  
Otras especies  
de gran aceptación,  
como el bacalao,  
están en fase de estudio en  
laboratorio.**



sustituir, a la pesca», estima Vera, quien echa en falta «un correcto entendimiento entre cultivadores y pescadores.» España tiene ante sí un futuro acuícola inmenso, tanto por las condiciones como por la extensión de su costa. Unas ventajas que se potenciarán aún más en el futuro, «cuando empecemos a cultivar a base de jaulas sumergidas, más que flotantes, dentro del mar. Porque la acuicultura nunca irá contra la pesca», advierte APRO-MAR, para quien la supuesta confrontación entre pescadores y cultivadores no es más que un malentendido, atribuible a la cadena de comerciali-

zación. «El barco de pesca tiene que descargar su mercancía o se le pudre. En cambio, en la acuicultura, si se nos pide cuatro toneladas de tal tamaño para dentro de tres meses, sabe que lo tiene dispuesto para ese momento. Y si se retrasa unos días, ahí están los peces. No estamos sometidos al corsé ni a los intereses de la cadena de comercialización, que son los que crean la enemistad entre pesca y cultivadores, o quienes vienen diciendo que el producto de los cultivos es peor.»

¿Es posible diferenciar la calidad de los peces de cultivo de los pescados? Vera asegura que sí es posible la distinción,

«pero a favor de los cultivos. Aunque parezca raro, los peces cultivados pueden ser mejor que los del mar, desde el momento en que es posible alimentarlos a voluntad. Un ejemplo claro es el de los langostinos en Japón, que son bastante más caros que los langostinos pescados. Están mejor alimentados, son mejores. Con la dorada está sucediendo algo parecido en España, hay restaurantes que prefieren la dorada cultivada a la pescada». La dorada, el rodaballo y la lubina se configuran como las estrellas del futuro. Otras especies de gran aceptación, como el bacalao, están en fase de estudio en laboratorio.

## Japón, el «vaticano» de la acuicultura

«Lo lógico sería que las Cooperativas se implicaran más en el cultivo.» En Japón —considerado el «vaticano» de la acuicultura— están unidos los intereses de pescadores y cultivadores.

El volumen medio de inversión para una instalación acuícola se calcula en torno a los 400 millones. «Para hablar de un proyecto con ciertas garantías hay que partir de los 200 millones de pesetas y muy pocos llegan a los 1.000 millones.» Se trata, por tanto, de pequeña y mediana empresa. «La mayor empresa asociada a APRO-MAR es Cupimar, en Cádiz, y tampoco podría ser calificada como gran empresa», afirma Vera, quien insiste en considerar la acuicultura como complemento de la pesca, pero nunca por encima de ella. «Al menos a corto plazo, aunque nunca se sabe. En realidad, la pesca viene a ser como la caza y la acuicultura como la ganadería. En tierra, hoy prácticamente no hay caza, y lo que existe es ganadería, pero en el agua parece demasiado futurista pensar en manadas de peces por el mar».

## El problema de la Ley de Costas

Lo espectacular de su despegue no alivia, sin embargo, los problemas que soporta el sector. El primero, de alcance nacional, es la supuesta desafección del MOPT, cuya manifestación extrema sería la Ley de Costas, que establece una franja de las mismas propiedad del Estado. «La repercusión de la ley ha sido nefasta. Primero, han cesado casi totalmente las inversiones. Teníamos una recta ascendente en inversiones, que se ha quedado casi a cero. Nadie quiere gastarse más dinero si sabe que no va a ser dueño de las instalaciones, sino sólo concesionario por treinta años. Máxime cuando la acuicultura es un



sector que tiene el enorme inconveniente de que, en el mejor de los casos, los primeros rendimientos económicos se reciben después de cinco años.» La solución se simplificaría, a juicio de José Vera, con que «la Ley de Costas contemplara que la acuicultura se rigiera por la reglamentación pesquera».

Otro problema, éste de alcance mundial, es el de la comercialización de la producción. «Hemos conseguido unos buenos rendimientos, ahora tenemos que saber colocar esa producción a precios rentables.» La contaminación, por otra parte, es el enemigo natural de la acuicultura. «Pero la contaminación de verdad, que no siempre es la que se dice. Por ejemplo, se viene afirmando que el Mediterráneo es una cloaca. Es verdad que se vierte mucho y que hay que evitarlo, pero tampoco es tan grave, al menos en



## Acuicultura'93 se cita en España

ACUICULTURA MUNDIAL'93 reunirá en Torremolinos, durante la última semana de mayo, a expertos, investigadores y empresarios de cultivos marinos de todo el mundo, con objeto de estudiar la situación de la industria y de la investigación del acuicultivo, revisar sus perspectivas y novedades, así como su interacción con el medio ambiente. Bajo el lema «De la era de los descubrimientos a la industrialización», se desarrollará, simultáneamente, un congreso mundial y una exposición comercial, organizada por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España (APROMAR), European Aquaculture Society (EAS) y World Aquaculture Society (WAS).

EL peso de la organización de ACUICULTURA'93 en España recae en APROMAR. Fundada en 1986, reúne las entidades regionales Asociación de Empresas de Acuicultura de Andalucía (ASEMA), Asociación de Productores de Rodaballo Gallego (AROGA), Asociación Canaria de Empresas de Acuicultura (ACEA) y Asociación de Cultivadores Marinos de Huelva (ACUMAR). En total, 71 asociados, que representan más del 80 por 100 de las ins-

talaciones de maricultura en explotación, exceptuando las dedicadas a la conchicultura. APROMAR, entidad sin ánimo de lucro, reconocida como Organización de Productores, es miembro informativo y asesor de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR).

El apoyo de la Secretaría General de Pesca ha sido decisivo para traer a Torremolinos la organización —que se disputaban Japón e Italia— de este encuentro de ámbito mundial, el primero que se

celebra en España y el segundo que tiene lugar en Europa. Precisamente en la primera reunión con sede europea —Verona, 1981— se estableció ya el principio de «realismo en acuicultura» que ahora, superada la fase inicial de expectativas y grandes proyectos, vuelve a reclamarse como el método más adecuado para analizar el presente y el futuro de la industria del acuicultivo, su investigación, perspectivas, novedades y diversificación, así como la relación entre producción acuícola y comercialización. ACUICULTURA'93 pretende estimular la cooperación entre actividad industrial e investigación, que potencie los cultivos marinos de manera que éstos puedan desempeñar el papel que les corresponde en la producción mundial de alimentos. Innovación y diversificación sería, pues, la traducción práctica del lema del Congreso: «De la era de los

descubrimientos a la industrialización».

### Programa del Congreso

En las sesiones plenarias se analizarán, entre otros aspectos, las perspectivas y factores determinantes del éxito en el cultivo de peces, moluscos, algas y crustáceos; el impacto ambiental de la acuicultura en cuanto a la alteración de los biotopos y la influencia de nuevas especies tanto exóticas como locales; la genética y biotecnología aplicada a la acuicultura o los factores limitantes para el desarrollo en África, Asia, Suramérica y Europa del Este; los aspectos económicos de procesado y transporte de los productos acuícolas; la cooperación científica internacional en acuicultura y las interacciones entre pesca y acuicultura.

En sesiones paralelas se abordarán otras cuestiones de





interés para el desarrollo de los cultivos marinos, como la producción comercial a los «cuellos de botella» científicos y tecnológicos, comunes a la mayoría de las explotaciones acuícolas.

En distintas mesas redondas se discutirá sobre la certificación y seguros de los sistemas de producción acuícola o la estandarización y certifica-

ción de las enfermedades de los organismos acuáticos. Por otra parte, se presentarán ponencias sobre cultivo de especies exóticas o nativas nuevas, nuevas producciones en una región determinada o nuevos métodos de producción, así como las interacciones de la pesca y la acuicultura, tales como el manejo de lagunas, nuevos métodos extensivos de

## Para hablar de un proyecto con ciertas características hay que partir de los 200 millones de pesetas y muy pocos llegan a los 1.000 millones.

lo que afecta a los cultivos. Lo que sí está demostrado es que quien no contamina es la acuicultura. En este sentido se han lanzado acusaciones, por ejemplo, en el caso de la ría de Arosa, con las bateas, pero lo que sucede es que se transforma el ecosistema. En lugar de haber unos peces, hay otros que se dedican a comer lo que cae de la batea. Pero en los cultivos de peces eso se puede eliminar totalmente. El ejemplo más evidente es Cádiz, donde está la mayor producción de España, que es un parque nacional. Se puede

decir que Doñana está llegando casi a Cádiz gracias a la acuicultura.» En cuanto a la repercusión de los grandes siniestros, la contaminación afecta a las instalaciones mejilloneras más que a los cultivos de peces.

En acuicultura la investigación es esencial, tanto la línea biológica como la de costes. Porque «la lucha del sector es llegar a precios bajos».

En el desarrollo favorable del sector ha jugado un papel destacado el Programa Plurianual elaborado por el Gobierno, que contó con sustanciosa financiación del Estado, autonómica y comunitaria. «Nos ha resultado una ayuda esencial. Gracias a la Dirección General de Pesca y a estos planes hemos podido despegar. Han sido unas ayudas considerables, que nos han permitido llegar a donde estamos. Algunos se han quedado en el camino, por lo general, los que iban más por el dinero rápido que por el cultivo.» Aquellas subvenciones, insiste Vera, fueron decisivas, pero «ahora se necesita el dinero aplicado de forma distinta. Estas cuestiones las estamos estudiando en la JACUMAR y, efectivamente, nos están escuchando. Se trata de procesos lentos, pero no es un diálogo de sordos».

La acuicultura se presenta como un proceso sugestivo para la juventud, especialmente los cultivos en jaulas. «A los viejos nos cuesta bastante trabajo pensar en tener una cosa sumergida en el mar, que no se ve ni se sabe muy bien qué pasa. En cambio, los jóvenes son más flexibles mentalmente y, además, pueden bucear para ver las jaulas, afirma la gerente de APROMAR. ■

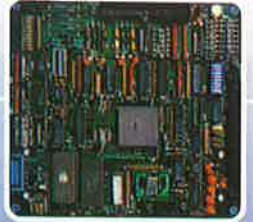
producciones, proyectos probados de «sea-ranching», sistemas de cultivos de peces sin los cerramientos tradicionales, o la optimización de precios de peces salvajes capturados, mediante la conservación de existencias vivas.

Simultáneamente se organizará una exposición para presentar el know-how industrial, la tecnología, equipos y conocimientos científicos e industriales del ámbito acuícola, sistemas de procesamiento y transporte, procedimientos comerciales y de mercado. Como novedad, se montará una bolsa de trabajo para coordinar contactos entre ofertas y solicitudes de empleo. Por último, con carácter opcional se han previsto visitas técnicas a instalaciones de cultivo en jaula de dorada y lubina, de cultivo semiintensivo de lubina, dorada, almeja y langostino, y de cultivo intensivo de dorada en piscinas, en el sur de España, además de cultivo de rodaballo en piscinas y mejillón y otros bivalvos en viveros flotantes del Atlántico NW español. ■

M. V.

Mery VARONA





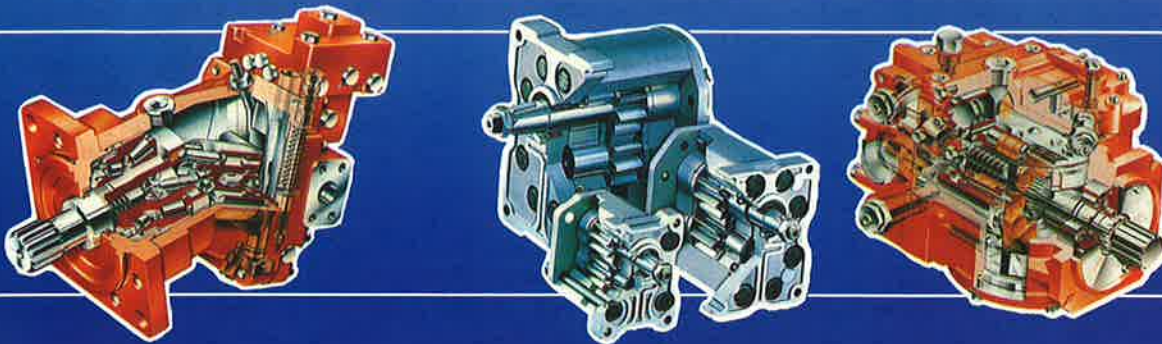
Sistemas hidráulicos - Líderes en todo el mundo

- \* TRANSMISIONES HIDROSTATICAS
- \* BOMBAS DE ENGRANAJE Y MOTORES
- \* COMPONENTES ELECTROHIDRAULICOS



Servicio en todo el mundo...

SAUER-SUNDSTRAND, ofrece soluciones óptimas para la aplicación de sistemas hidráulicos o maquinillas de pesca, generadores, "winches" cabrestantes, etc..., con experiencia acumulada, a través del uso de nuestras transmisiones hidrostáticas, en más de 1.000 pesqueros construidos en España.



**Una herramienta indispensable para su empresa:  
 el nuevo catálogo ALLIBERT MANUTENCION**

En Europa, la más amplia y la más inteligente gama de cajas, grandes contenedores y paletas en material plástico, de dimensiones normalizadas, tienen un nombre: ALLIBERT MANUTENCION. Con sus 110 páginas de apretado contenido, el nuevo catálogo 1991-1992, constituye como de costumbre un valioso elemento de consulta para compradores y especialistas en logística, manutención, métodos y otras disciplinas de producción y distribución. Solicítelo gratuitamente.

**ALLIBERT**   
 MANUTENCION

Camino Real, 8 - Políg. Ind. Riera de Caldes -  
 08184 Palau de Plegamans (Barcelona)  
 Tel. (93) 864.84.96 - Fax (93) 864 86 95 - Tel. 51887 ALIB-E



Cupón respuesta - Deseo recibir gratuitamente:  
 Catálogo General Allibert Manutención  
 Visita de un especialista Allibert

Nombre: \_\_\_\_\_  
 Compañía: \_\_\_\_\_  
 Actividad: \_\_\_\_\_  
 Dirección: \_\_\_\_\_  
 Población: \_\_\_\_\_  
 Provincia: \_\_\_\_\_  
 Tel.: \_\_\_\_\_  
 C.P.: \_\_\_\_\_





El volumen de las importaciones de pescado se triplicó durante los años 1980-89, elevando el saldo de la balanza comercial por este concepto a 151.176 millones de pesetas en 1989. Durante ese tiempo la producción española de pescado azul se mantuvo sin apenas variación, registrándose una disminución notable de pescado blanco, que hubo de ser sustituido por importaciones, principalmente de los países comunitarios. Así y todo, la producción pesquera española —con 1,4 millones de toneladas— supone el 20 por 100 de la pesca de la CE, sólo superada por Dinamarca.

# AUMENTAN LAS IMPORTACIONES Y EL CONSUMO DE PESCADO FRESCO



**L**a actividad del comercio mayorista de pescado desde los puertos de origen más representativos a los mercados en destino acaba de unificarse en una sola voz: la de la Confederación Nacional Profesional de Mayoristas de Productos de la Pesca, surgida a partir de la Federación Nacional Mayorista de Importadores y Exportadores de Productos Pesqueros en Origen y la Asociación Nacional de Asentadores y Entradores de Pesca de los Mercados Centrales y Mercas. Integran la Confederación unos 1.400 asociados de los mercados de Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Sevilla y Salamanca, y los puertos de San Sebastián, Pasajes, Ondárroa, Bermeo, Vigo, La Coruña, Alicante, Tarragona, Cádiz, Algeciras, Huelva y Málaga. La nueva asociación tiene una presidencia bicéfala, formada por el presidente de la Federación Nacional de Mayoristas, Carlos Cajal Roibal, y el de la Asociación Nacional de Asentadores y Entradores, Antonio Bruna Valerio. En sus declaraciones, ambos presidentes pasan revista a la situación del sector: presentación del producto, transporte, incremento del consumo, financiación, fiscalidad, y hablan sobre las expectativas que se abren con la fusión de ambas entidades, especialmente en cuanto a su presencia en las instancias comunitarias.

**—¿Cómo ha evolucionado en los últimos diez años la producción pesquera en España?**

**A. B.-C. C.**—Es difícil hablar de cifras absolutas. En general, el pescado azul se ha mantenido en la década 1980-90. No así el blanco, cuya disminución ha sido notable, con cotas del 30 al 40 por 100 y en algunos puertos se ha superado con mucho estos coeficientes, llegando a más del ciento por ciento, teniendo que ser sustituido el déficit con importaciones, principalmente de la CE, para po-



der mantener la proyección comercial de los puertos. La producción española se ha situado en 1988 en 1,4 millones de toneladas, en el contexto europeo inmediatamente detrás de Dinamarca, con dos millones de toneladas, aunque hay que señalar que en este país son especies para uso industrial, mientras que en España son fundamentalmente especies nobles para el consumo. Ello supone que la producción pesquera española representa, a pesar de todo, el 20 por 100 de la pesca de la CE. En lo referente a las importaciones, el crecimiento de todos los productos de la pesca ha sido espectacular a partir de 1980 y de forma más acentuada a partir de 1986. Los datos que hemos constatado señalan que entre 1985 y 1990 el crecimiento de las importaciones ha sido del 26

por 100 anual acumulativo. En términos absolutos, en la década 1980-89 hemos pasado de unas importaciones de 280.252 a 786.442 toneladas. En valor, el saldo negativo de la balanza comercial pesquera ha pasado de un déficit de 14.286 millones de pesetas en 1980 a un saldo negativo de 151.176 millones en 1989. Las cifras son suficientemente expresivas del enorme incremento de las importaciones.

**—En cuanto al consumo interior, ¿cómo ha sido su evolución en el mismo período?**

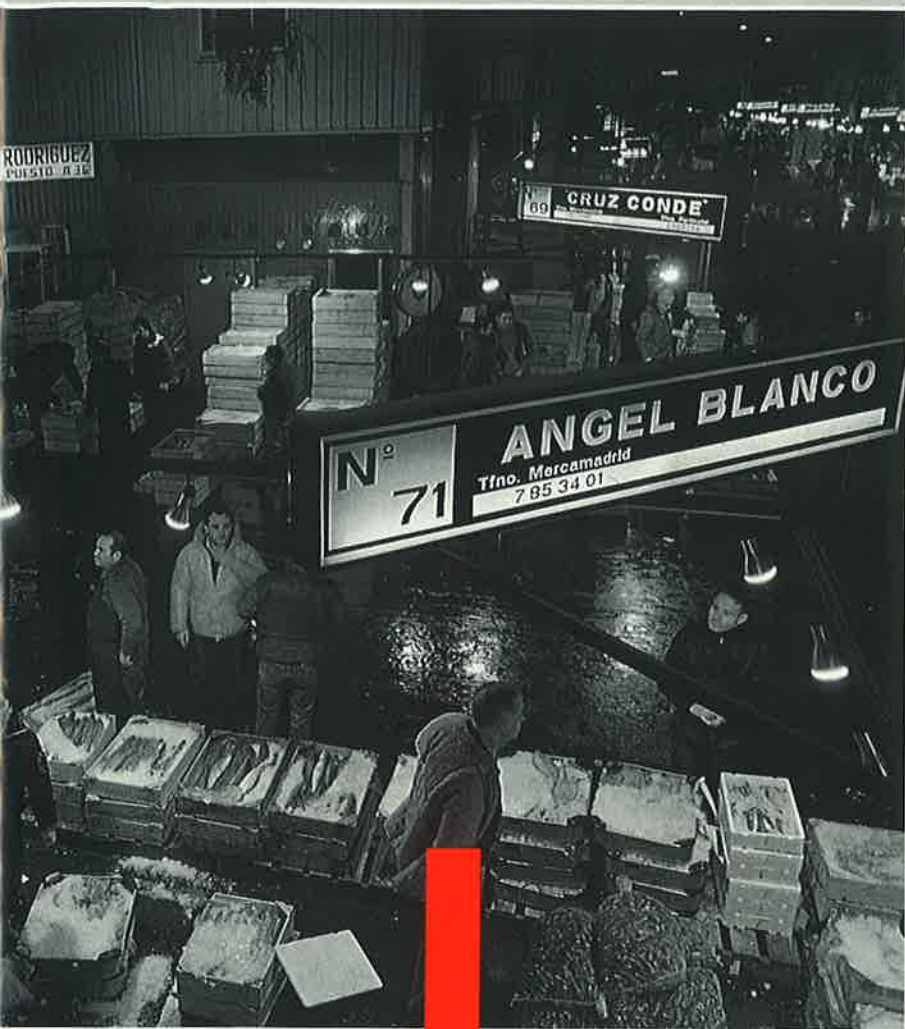
**A. B.-C. C.**—El consumo total de pescado ha experimentado un crecimiento constante, aunque éste no haya sido igual para todos los grupos de productos pesqueros. El consumo en fresco ha crecido progresivamente a lo largo del decenio 1980-90. Y



en 1991 el aumento fue de, aproximadamente, un 3 por 100 respecto a 1990. En el resto de los grupos de pescado, excepción del fresco, la evolución en el decenio es también creciente. El consumo aparente de productos pesqueros elaborados para consumo humano «por habitante» ha pasado de 12 kilos en 1980 a más de 14 de 1990, con una importante participación de los productos pesqueros congelados y de las conservas. Parece ser que otros productos pesqueros presentan reducción, aunque en el caso de los ahumados no se dispone de datos fiables y la opinión general es que éstos también han experimentado un fuerte crecimiento.

**—¿Qué circunstancias han llevado a la Federación Nacional de Mayoristas de Puertos y a la Asociación Na-**





cional de Asentadores y Entradadores de Pesca a unirse en una Confederación?

A. B.-C. C.—El propósito fundamental fue el de canalizar a través de una única organización las inquietudes y los problemas de los profesionales de los dos gremios del comercio mayorista pesquero. Como cuestiones más importantes que inciden en la actividad de ambas cabe destacar la organización y condiciones del transporte del pescado, la mejora de las condiciones de presentación y manipulación del mismo, contribución a la mejora de su calidad, tanto en su vertiente sanitaria como comercial y, adicionalmente, canalizar nuestras opiniones y problemas o soluciones a los niveles de la Comisión de la CE.

—¿En qué medida y en qué sentido puede repercutir

**España ha sido un país puntero en la actividad pesquera y ello ha contribuido al desarrollo de un comercio pesquero de gran importancia que en el mercado interno se ve reflejado en un nivel de consumo de los mayores del mundo.**

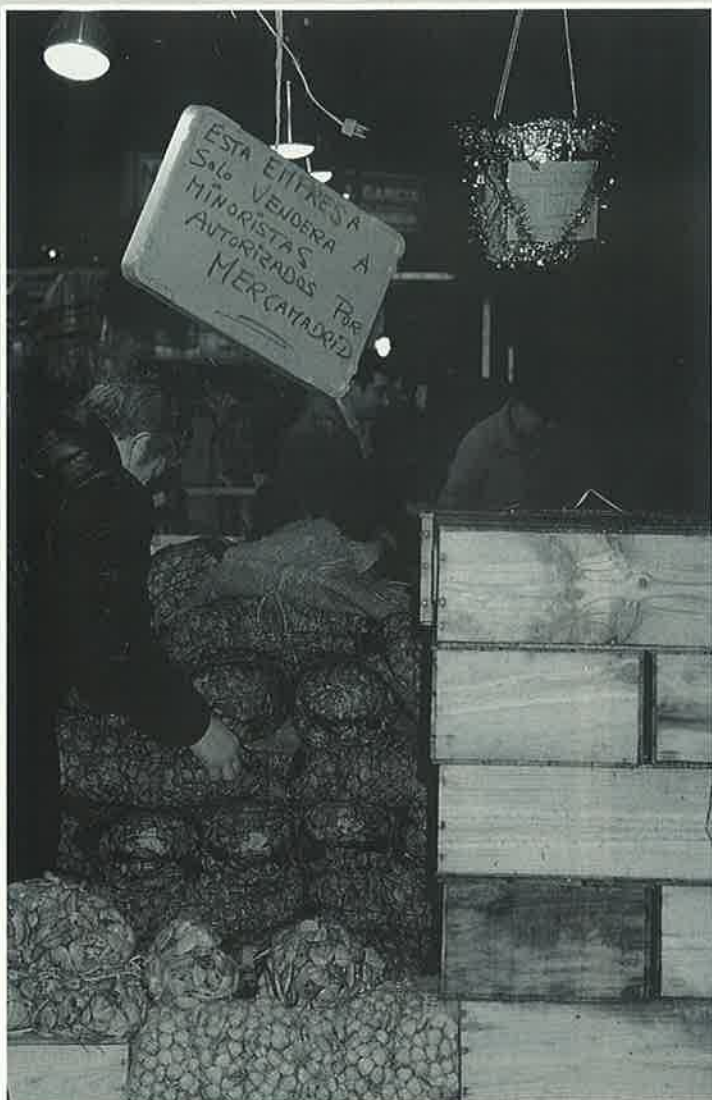
la presencia de la Confederación en los foros comunitarios?

A. B.—Entendemos que de forma positiva e importante. Históricamente España ha sido un país importante y puntero en la actividad pesquera y, lógicamente, ello

ha contribuido al desarrollo de un comercio pesquero de gran importancia que en el mercado interno se ve reflejado en un nivel de consumo de los mayores del mundo. La resultante de esta situación es que en España tenemos, probablemente, la más

completa y eficaz red de distribución del pescado, hasta el extremo de que este producto llega prácticamente a todos los puntos de España en un plazo muy breve desde su descarga en el puerto hasta el punto de venta en los centros de consumo. Esta realidad estructural de la comercialización y el gran volumen económico que genera no es bien conocida en esos foros comunitarios, o al menos hasta ahora no se ha traducido en una presencia institucional de nuestra actividad. Es probable que la Confederación sea la organización comercial pesquera más importante en el seno de la CE, por lo cual estimamos que disponemos de la representatividad suficiente para estar presentes en el Comité Consultivo de Pesca de la CE, sobre todo si tenemos en cuenta que otras entidades





con representación muy minoritaria lo están.

—¿Cómo ha influido en el sector el ingreso de España en la CE?

A. B.—La actividad de nuestra organización está muy consolidada, fruto de largos años de experiencia y mejora progresiva en el funcionamiento interno de nuestros gremios. Quizá la nota más destacada del ingreso en la CE sea la derivada de una mayor apertura del mercado, con un mayor nivel de importaciones de pescado procedente de Europa, especialmente de Francia, que, por cierto, suele venir con una inmejorable presentación y clasificación. Por lo demás, los armadores siguen canalizando su pescado hacia los mercados en las mismas o muy parecidas condiciones que an-

tes del ingreso. Probablemente los cambios sean más importantes a nivel de la actividad extractiva, de los armadores, que han de soportar regulaciones de precios, competencia del exterior, etcétera.

C. C.—Con respecto al mayorista en puertos, está sufriendo, en términos generales y con las naturales excepciones, una reestructuración lógica al haber disminuido las capturas nacionales, siendo sustituidas por la importación. Ello conlleva una debilidad y reducción de la comercialización aleatoria y una potenciación y extensión de la comercialización firme; estos mecanismos de ajuste comportan una selección empresarial y un cambio estructural.

—¿Qué evolución cabe esperar a corto plazo?

A. B.-C. C.—La evolución futura debe asentarse en implantar el sistema de normalización del pescado siguiendo la normativa comunitaria; es decir, debería progresarse en la fijación de las calidades del pescado según su grado de frescura y tamaño, y ver reflejado esto en el mercado. En esta línea, todos los profesionales del comercio pesquero creo que colaborarían activamente, puesto que facilitaría las transacciones comerciales y prestigiaría al producto ante el consumidor.

—¿Qué problemas específicos ha de afrontar la Asociación de Asentadores y Entadores?

A. B.—Debemos mejorar progresivamente los horarios y las condiciones del transporte y llegada del pescado a los mercados, mejorar también las condiciones en lo

que se refiere al embalaje y acondicionamiento del producto, introducir progresivamente la normalización del pescado desde los puertos, tarea que, como se ha indicado, no podemos acometer de forma aislada. A nivel de los mercados centrales, debemos afrontar la adecuación de las instalaciones a la nueva directiva comunitaria bien es cierto que la importancia de las modificaciones es reducida.

—¿Cuáles son los problemas de la Federación de Mayoristas de Puertos?

C. C.—Desgraciadamente, son numerosos y, además, se están agravando los que podríamos llamar históricos y surgiendo otros innecesariamente por no superar la Administración un adecuado equilibrio normativo. Ciñéndose a la situación actual, po-





dríamos señalar los problemas en los siguientes capítulos:

- **Producto:** Se debería exigir al sector extractivo el tratamiento del pescado en calidades y tamaños, cuyas normativas están previstas por la CE, para que el pescado llegue en óptimas condiciones a las lonjas y de aquí a toda la cadena comercial.

- **Centros de trabajo:** La mayoría están ubicados en los recintos pesqueros, zona de dominio público y administrado por las autoridades portuarias. Los contratos son de uso o utilización en precario, lo que frena las inversiones e impiden trabajar en óptimas condiciones tanto sanitarias como técnicas.

- **Lonjas pesqueras de los puertos:** La Administración proyecta adjudicarlas al sector extractivo a través de la

## Debería progresarse en la fijación de las calidades del pescado según su grado de frescura y tamaño, y ver reflejado esto en el mercado.

normativa prevista en el Proyecto de Primera Venta en Lonjas y en el Proyecto de Pliegos de Bases y Explotación de Lonjas de Pescado, con indiscriminada ausencia de nuestro sector en el Concurso de Explotación. Proponemos que la explotación sea llevada por las propias Juntas de Puertos del Estado y en los puertos transferidos a las Comunidades Autónomas por los correspondientes departamentos de Puertos.

- **Comercialización:** Hay que recordar que el mayorista de pescado en origen o puertos tiene un centro de trabajo donde concentra el pescado de importación de otros puertos, nacionales o de la CE. Se han dado casos en los que la autoridad portuaria ha denegado la entrada del pescado en base a una norma reglamentaria —la Regla 8.ª de la Orden de 14 de febrero de 1990— contraria a la ley y restrictiva de la

competencia. En abril de 1991 se presentó denuncia ante el Tribunal de la Competencia y estamos pendientes del fallo.

- **Fiscalidad:** Nuestro sector soporta todas las cargas tarifarias de los recintos pesqueros: 1 por 100 sobre el valor del pescado arribado por tierra, 2,5 por 100 sobre el precio de compra en lonja. Por si no fuera bastante, en el proyecto de decreto sobre Primera Venta en Lonjas se prevé añadir un 2 por 100 para cubrir los gastos del concesionario (?). El pescado se adquiere con un recargo del 9,50 por 100 incluido el IVA y saldrá, si no se consigue suprimirlo, con un 11,5 por 100 más un adicional por el concepto de cobertura de morosidad para el concesionario del 0,50 por 100, o sea, con el 12 por 100.

- **Financiación:** Es creencia de sectores oficiales y privados relacionados directa o indirectamente con nuestro sector que las inversiones materiales en bienes de equipo no son de gran entidad, olvidándose de las permanentes inversiones de capital circulante, que son desproporcionadas en relación a nuestro volumen de negocios, suman cantidades de varios miles de millones con un alto coeficiente de riesgo y, por tanto, de morosidad. Somos el puente de financiación para el sector extractivo, con un alto coste y riesgo que está alcanzando cotas insostenibles para el sector.

- **Intrusismo:** Por nuestra parte, hemos planteado a la Administración se exija el estar censado en la Junta del Puerto, previa justificación documental fiscal, laboral, mercantil, etcétera, para ejercer la facultad de comprar en lonja, exigencia prevista por las normas legales vigentes, sin que hasta el momento hayamos sido atendidos. Ello conlleva que cualquiera puede entrar en las lonjas y comprar, acarreando una competencia desleal, una violación sanitaria, etcétera, que debería ser sancionada. ■

Mery VARONA



## LA CE SUSCRIBE NUEVOS ACUERDOS DE PESCA CON SANTO TOME Y PRINCIPE

La Comunidad Europea ha firmado nuevos acuerdos pesqueros con Santo Tomé y Príncipe, que sustituirán a su finalización, el 31 de mayo próximo, a los todavía vigentes. Los nuevos protocolos y anexos al acuerdo pesquero ahora suscritos tendrán una vigencia de tres años, del 1 de junio de 1993 al 31 de mayo de 1996.

**E**L acuerdo, al que se llegó el pasado mes de febrero, no supone variación en las condiciones económicas establecidas en el período anterior. La contrapartida económica de la Comunidad Europea se mantiene en dos millones de ecus para los tres años de vigencia. El volumen total de capturas que ampara el acuerdo ahora renovado es de 9.000 toneladas. Tampoco se modifican las condiciones establecidas para la expedición de licencias.

España, en cambio, ve ampliadas las posibilidades de pesca en aquella zona, siendo satisfechas sus demandas de contar con 20 atuneros cerqueros de los 40 que en el convenio se atribuyen a la Comunidad Europea. Los 20 restantes operarán bajo pabellón francés. Al tiempo, se introduce como novedad la modalidad de los atuneros cañeros, hasta ahora poco utilizada, quedando abierta también a los palangreros de superficie comunitarios. El número de buques cañeros y palangreros reservados a la CE será de ocho, sin que se haya determinado aún el país al que se concederán. El número de licencias concedidas a la flota atunera congeladora para operar en aguas territoriales en Santo Tomé y Príncipe amparadas en el convenio vigente durante 1991 fue de 26, lo que viene a suponer poco más del 8 por 100 del total de posibilidades de pesca que dispuso la flota atunera congeladora al amparo de los acuerdos pesque-



ros entre la CE y terceros países, o mediante permisos temporales de pesca, cuyo número total también durante 1991 fue de 302 licencias. (El número de licencias concedidas en el mismo período para la modalidad de palangre de superficie y atunera cañera fue de 92.)

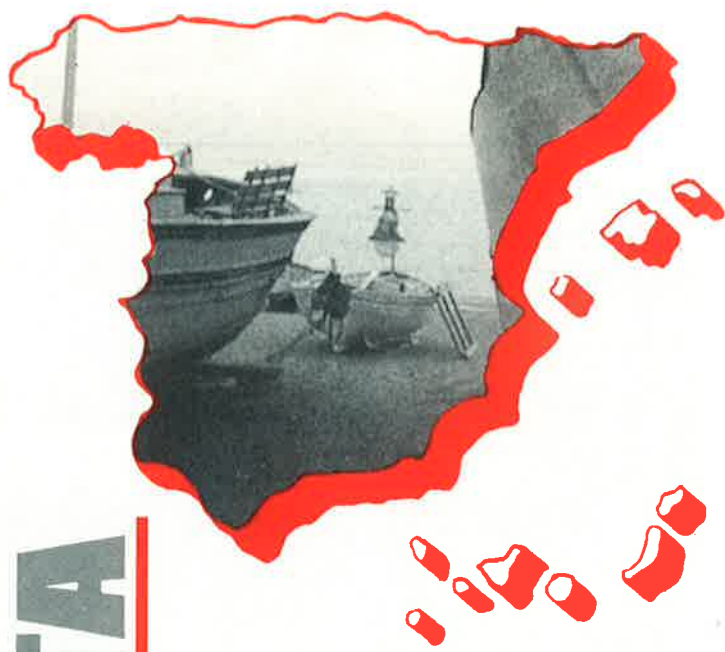
La conclusión positiva de las negociaciones entre la CE y Santo Tomé y Príncipe supone una garantía de continuidad para los barcos españoles en este caladero, que viene a sumarse a la conclusión también favorable de las negociaciones con Marruecos, mientras se mantienen las perspectivas optimistas respecto a un acuerdo definitivo con Namibia, si bien las posibilidades que contempla el acuerdo con Santo Tomé y Príncipe no tienen un gran

alcance en la actividad pesquera española. (De acuerdo con los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el número de buques cañeros en activo que operaron con pabellón español en aguas comunitarias en 1991 era de 156. La cifra de atuneros en el mismo período fue de 790.)

Las condiciones para el ejercicio de la pesca permanecen prácticamente como hasta ahora, salvo en un solo punto: los buques comunitarios podrán embarcar marineros de Santo Tomé y Príncipe y podrán, asimismo, descargar en ese país sus capturas accesorias a un precio convenido previamente con los armadores y las autoridades de dicho país. ■

M. V.





ANDALUCIA

Entre el 15 de marzo y el 15 de mayo

## LA FLOTA DE PALANGRE RECHAZA EL CUMPLIMIENTO DEL PARO BIOLOGICO

Las cofradías de Tarifa y Algeciras han señalado su decisión de seguir pescando en el caladero de Marruecos.

Las cofradías de pescadores de Tarifa y Algeciras han anunciado que secundarán una huelga a la «japonesa» entre el 15 de marzo y el 15 de mayo, período establecido en el convenio con Marruecos para el paro biológico de la flota de palangre que faena en los caladeros magrebíes. Se trata de una decisión adoptada tras la negativa del Gobierno de Rabat a reducir el tiempo de reposo a un mes, y una medida de protesta contra la «insensibilidad e ineficacia» de las Administraciones comunitaria, española y autónoma, según precisan ambas cofradías.

Las cofradías de Tarifa y Algeciras han decidido no amarrar su flota entre el 15 de marzo y el 15 de mayo, período establecido para el paro biológico de los palangreros que faenan en los caladeros marroquíes. Así lo acordaron en una reunión que mantuvieron ambas entidades, en la que decidieron seguir faenando en los caladeros habituales.

La postura que adoptarán cuando se inicie el período de reposo no será otra que el seguimiento de una huelga a la «japonesa», de manera que los barcos se harán a la mar con el compromiso de asumir «todas las consecuencias para trabajar y llevar el pan a sus familias», según precisaron en su día las cofradías afectadas en un comunicado he-

cho público, precisando que «se respetará la decisión de aquellas tripulaciones y armadores que no deseen sumarse a esta medida».

Entre los argumentos que presentan para adoptar tal actitud destacan su desacuerdo por la «ineficacia e insensibilidad de las Administraciones comunitaria, española y andaluza, ya que están perdidas todas las esperanzas de reducción a un mes de la parada biológica, así como la no concesión de ayudas, que sí las hubo en años anteriores».

Asimismo rechazan ambas cofradías «la falta de previsión de las Administraciones central y autonómica por hacer oídos sordos a las peticiones que desde 1988 se vienen haciendo con arreglo a las paradas», ya que entienden que se debe diferenciar





entre parada «obligatoria» y «voluntaria».

De la misma manera, ambas cofradías consideran una injusticia el paso de camiones procedentes de Marruecos y cargados de pescado sin que se les aplique la Directiva 89/397 de la Comunidad Europea a gran parte de ellos, a pesar de que el Real Decreto 50/93, de 15 de enero, establece la realización del control oficial de los productos alimenticios.

Casualmente, el paro biológico, que entró en vigor el día 15 de marzo, sólo afecta a las cofradías de Algeciras y Tarifa, además de a gran parte de la flota gallega y a poco más de media docena del resto de los puertos de la Comunidad autónoma andaluza.

El presidente de la Interfederativa Andaluza de Cofradías de Pescadores y patrón mayor de la de Algeciras, Rafael Montoya, reconoció que la decisión adoptada «no va a caer bien en las distintas Administraciones, pero a nosotros nos asiste el derecho al trabajo. Posiblemente cambiarían más si hubiésemos amarrado la flota», destacó.

Por su parte, el presidente de la Federación Andaluza de Armadores de Pesca (FAAPE), Pedro Maza, argumentó que la aplicación de la legislación marroquí al tratado pesquero CE-Marruecos y la ausencia de ayudas a las paradas biológicas son los argumentos que originarán la huelga a la «japonesa», aunque duda que muchos armadores sigan la convocatoria.

Según explicó, el convenio pesquero «puede ser vulnerado en cualquier momento por el país norteafricano en virtud de la aplicación del artículo 10.2 de dicho acuerdo», y ello lo afirma tras el reciente apresamiento del pesquero barbateño «Torre Romeral», buque que fue multado con cuatro millones de pesetas por llevar una malla de 80 milímetros y una red que superaba los mil metros.

A juicio de la FAAPE, el acuerdo CE-Marruecos incluye las «fichas técnicas», y la número 4, que hace referencia al palangre, no precisa nada acerca de la red y de su tipo, por lo que no entiende el motivo de la multa y apresamiento del «Torre Romeral».



Maza explica que existe un decreto marroquí de 1974 y 1991 que regula que las redes no pueden superar los mil metros y que las mallas deben ser de 70 milímetros, texto en el que se han basado para multar al pesquero barbateño y que es anterior a la firma del tratado con Marruecos, por lo que debe quedar derogado.

Sin embargo, según explica Maza, la Comunidad Europea

argumenta que la «legislación marroquí es de aplicación al tratado bilateral», y por ello los armadores creen que el acuerdo «puede ser vulnerado en cualquier momento» y que «el convenio firmado no tiene validez. Los representantes de la CE no saben lo que firmaron técnica o políticamente y desconocen lo que persiguen firmando el convenio en estos términos», precisa el presidente de los armadores andaluces.

Asimismo, la FAAPE muestra su disconformidad por la falta de pago por el paro biológico, un reposo obligado por el que consideran que se debe compensar tanto a armadores como a pescadores.

En reunión mantenida por el secretario general de Pesca, José Loira, con el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Leocadio Marín, y miembros de las cofradías de pescadores y asociaciones de armadores andaluces, se anunció que el ministro de Agricultura, Pedro Solbes, trasladaría el malestar de la pesca andaluza al comisario europeo de Pesca, Yannis Paleokrassas, al tiempo que quedó patente el apoyo de las Administraciones autonómica y central a la reivindicación del colectivo pesquero para que exista una reciprocidad respecto a lo que recoge el convenio con Marruecos y la necesidad de que haya un mayor rigor en la entrada de pescado procedente del norte de África.

Las gestiones realizadas en Bruselas por parte del ministro de Agricultura y Pesca español

## Segundo registro

# El «Ciudad de Algeciras», primer buque con bandera de Canarias

El buque «Ciudad de Algeciras» ha dejado de pertenecer a Trasmediterránea y se ha convertido en el primer barco de la flota española que navega bajo pabellón canario, una vez inscrito en el Segundo Registro contemplado en la recién aprobada Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Dicho navío, que se inscribió en este nuevo registro el pasado 22 de febrero, dejó de cubrir la línea del Estrecho, asignada cuando pertenecía a la naviera pública, y según informó el Sindicato Libre de la Marina Mercante de Comisiones Obreras (SLMM-CC.OO.), ha pasado a formar parte de la naviera Schembrl, a la que el citado sindicato califica de «fantasmal».

Así, la nueva dotación estará integrada por 16 españoles y 13 marroquíes, según el SLMM-CC.OO., que denunció la falta de seguridad en la navegación por el desconocimiento del buque por la tripulación, aunque reconoció que desconoce las condiciones sociales y económicas con las que han sido contratados los marineros marroquíes.

Entre otras anécdotas, el sindicato destacó que si bien el buque tenía previsto salir de Algeciras con destino a Tánger el mismo día 22, no fue posible porque la Comandancia Militar de Marina no despachó debido a que «algunos componentes de la nueva tripulación carecían de los requisitos mínimos para poder navegar».

No obstante, el SLMM-CC.OO. afirma que las condiciones salariales de los tripulantes serán muy inferiores a las asignadas cuando el barco pertenecía a Trasmediterránea, y que los marineros enrolados en este buque, además de tener contratos de seis meses, no cuentan con una jornada de trabajo determinada. «Tendrán que estar a las necesidades de cada momento», precisa este sindicato.

De la misma manera denunciaba el SLMM-CC.OO., dos días después del cambio de titularidad del navío, que había 13 tripulantes españoles con contrato de tres días de duración «a la espera de ser sustituidos por los correspondientes marroquíes». ■

M. B.



surtieron efecto, ya que la CE se ha comprometido a reiterar a Marruecos que respete el reposo de los caladeros.

«La posición de la Comisión Europea y de España son coincidentes. Existe una obligatoriedad de un reposo biológico de dos meses, según el sistema pactado en el acuerdo, pero también, y es la interpretación de la Comisión, existe una reciprocidad de aplicación entre España y Marruecos», dijo el ministro Solbes.

Pedro Solbes también afirmó que, por el momento, la CE no contempla ayudas para los armadores afectados por el paro de la flota, mientras que los trabajadores que dejen de faenar podrán acogerse al subsidio de desempleo normal.

Sobre el compromiso de la CE de pedir a Marruecos que respete el reposo en su caladero, el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta, Leocadio Marín, manifestó que tenía esperanza en que «la firmeza con que se han expresado el sector y las Administraciones central y autonómica sirva para convencer a Marruecos de que somos un socio que quiere lealtad».

Así, mientras el portavoz de los armadores considera positivo que la CE admita la reciprocidad de aplicación del paro biológico entre España y Marruecos, el presidente de la Interfederativa Andaluza de Pescadores y patrón mayor de la Cofradía de Algeciras, Rafael Montoya, se muestra poco optimista, ya que no confía en una respuesta positiva de Marruecos, pese a considerar que existe buena voluntad por parte del ministro Solbes.

Sin embargo, Montoya cree que Marruecos no aceptará el paro biológico para sus barcos porque no existe ningún tipo de ayudas o subvenciones para sus pescadores.

Con el objeto de favorecer la presión del Gobierno español sobre el marroquí, en Algeciras se intensificará el control de los camiones con pescado que procedan de Marruecos, según lo anunció el teniente de alcalde delegado de Policía Local de Algeciras, Luis Angel Fernández, quien valoró positivamente la postura de las Administraciones central y comunitaria. ■

Montserrat BARREIRO



**El puerto de La Luz y de Las Palmas tuvo un tráfico de 8.343.005 toneladas de mercancías durante 1992, lo que supone un incremento del 2,92 por 100 con respecto a 1991, y registró un descenso en el movimiento de buques.**

## EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS AUMENTO SU TRAFICO DE MERCANCIAS UN 2,92 POR 100 EL PASADO AÑO

UN total de 11.417 barcos entraron y salieron en el puerto de La Luz y de Las Palmas el pasado año, 1.062 menos que el anterior, cifras que implican una disminución del 8,51 por 100 en el tráfico de buques.

El movimiento de contenedores aumentó un 18,03 por 100, con un transporte de 2.000.663 toneladas, que sitúan al puerto grancanario en el cuarto lugar de puertos de España en este tipo de tráfico, después de los de Algeciras, Barcelona y Valencia.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, José Manuel Hernán-

dez, tras celebrar el primer consejo de administración de la entidad, informó de las estadísticas de tráfico portuario correspondientes a 1992.

Las cifras resultantes de la actividad del pasado año son, según José Manuel Hernández, «moderadamente optimistas si se considera la situación económica de la isla de Gran Canaria y el marco internacional».

En su opinión, los datos «habrían sido más malos si no se hubieran registrado aumentos de la flota de pesqueros de los países de la antigua Unión Soviética y de la japonesa, así como la instalación de nuevas líneas de tráfico de

DE COSTA A COSTA





mercancías». Según explicó, se ha producido una baja en las escalas de buques.

Hernández destacó que, si bien han descendido las toneladas de pesca manipuladas en el puerto de La Luz y de Las Palmas, aumentó el registro bruto de entradas, lo que significa que se utilizó más el puerto como punto de avituallamiento.

Para el responsable de la autoridad portuaria de Las Palmas, el aumento del tráfico de contenedores, que mantiene una tendencia ya reflejada en 1991, implica «un cambio de fisonomía de la propia actividad del puerto».

Hernández justificó su «optimismo» para las posibilidades futuras del conjunto de la actividad portuaria, además de por las propias perspectivas de la



administración portuaria, por las inversiones privadas que se proyectan en el recinto portuario, que se

aproximan a 3.000 millones de pesetas.

Estas inversiones se destinarán a la sala de elabora-

ción de pescado, a las instalaciones de una terminal de manipulación de contenedores y a la adquisición de una nueva barcaza de suministro de combustible, entre otras actuaciones.

El presidente de la autoridad portuaria informó de que el presupuesto para el presente año para los puertos que administra es de 5.100 millones de pesetas. Estos puertos son, además del de La Luz y de Las Palmas, los de Arrecife y Puerto del Rosario.

Un total de 2.700 millones se destinarán a inversiones nuevas y 2.400 financiarán los gastos de personal, suministros, y la conservación y explotación de los puertos. De los 5.100 millones de pesetas, 4.800 corresponden a recursos propios derivados de la autosuficiencia de los servicios que presta el puerto y 300 proceden del Fondo de Compensación Portuaria. En 1992 el presupuesto fue de 4.700 millones de pesetas y hubo aportación al Fondo de Compensación Portuaria. En 1992 el presupuesto fue de 4.700 millones de pesetas y hubo aportación al Fondo de Compensación Portuaria. ■

C. R.

## Los diez supervivientes llegaron a Gran Canaria tres días después del accidente y sus versiones son contradictorias

Cuatro marineros desaparecidos es el balance final de una nueva tragedia en el mar, que en esta ocasión azotó a la tripulación del barco «Isla de la Gomera», con base en el Puerto de la Luz y de Las Palmas, y que volcó a unas treinta millas de Casablanca, tras haber abandonado el puerto de Cádiz el sábado 27 de febrero.

El accidente se produjo en la madrugada del día siguiente, y en un principio se pensó que se debió a un corrimiento de la carga, extremo este que ha sido descartado por los marineros, que han manifestado que ésta se encontraba perfectamente atada y amarrada para el viaje.

En el barco viajaban quince personas, trece eran miembros de la tripulación del barco y dos eran pasajeros que tomaron el barco para traer a las islas ocho caballos para la crianza y para la agricultura. Todos los pasajeros eran canarios a excepción de uno que era ceutí.

Tras varios días de búsqueda y rastreo de la zona, los servicios de rescate sólo pudieron localizar el cuerpo de uno de los cinco desaparecidos inicialmente, y que fue identificado como Luis Méndez Rodríguez, que era el cocinero del «Isla de la Gomera».

Los otros cuatro desaparecidos son: Antonio González, segundo oficial, con residencia en Ceuta; Agustín Martín Guanche, primer oficial, residente en Tenerife; Sergio del Rosario, camarero, y Pablo Ramos, marinero.

Según relataron a su llegada a Gran Canaria los supervivientes, los compañeros que no se salvaron son los que se tiraron por el lado del barco contrario al que se tiraron ellos, ya que por allí no había lanchas salvavidas. Posiblemente fueron arrastrados por el mal tiempo, que fue también la causa del naufragio.

No obstante, los dos pasajeros ajenos a la tripulación han señalado que el temporal sí era fuerte, pero que con buenas condiciones en el barco no habría sucedido lo que sucedió. En estos términos se expresó Antonio Luis Toscano, señalando que pasó mucho miedo desde el principio, incluso antes de que empezara el temporal, porque el barco, según su opinión, no reunía las condiciones de seguridad necesarias.

Los diez supervivientes de la tragedia fueron recibidos en el aeropuerto por numerosos familiares y amigos. En el recibimiento no faltaron lágrimas y alegrías compartidas. La felicidad del momento para los supervivientes gritando «nos salvamos» se vio enturbiada por el pensamiento de que allí se quedaron cinco compañeros. Además, justo cuando ellos llegaban a Gran Canaria, a la misma hora, se conocía que el cuerpo de uno de ellos había aparecido sin vida. La esperanza mantenida durante varios días se había desvanecido. ■

C. R.





Siniestro del «Mar Egeo»

## LA OFICINA DE RECLAMACIONES ESPERA RECIBIR UNAS 3.000 PETICIONES

Entre 2.000 y 3.000 reclamaciones se esperan recibir en la oficina abierta en La Coruña para resarcir a los afectados por la encalladura del petrolero «Mar Egeo», catástrofe ocurrida el pasado 3 de diciembre frente a las costas de la ciudad herculina. Estas cifras las facilitó Mans Jacobsson, director del Fondo Internacional de Indemnizaciones de Daños debidos a la Contaminación de Hidrocarburos (Fidac), entidad que firmó un convenio con la Administración central y autonómica para la tramitación de reclamaciones por el mencionado suceso. Los otros firmantes del acuerdo fueron Santiago Zabaleta, en representación de la Aegean Sea Traders Corporation, propietaria del petrolero, y Andrew Graham, en nombre de P & I.

máximo de 82 millones de dólares (9.500 millones de pesetas) para hacer frente a las reclamaciones de este siniestro, en el que no se incluyen los perjuicios causados al medio ambiente.

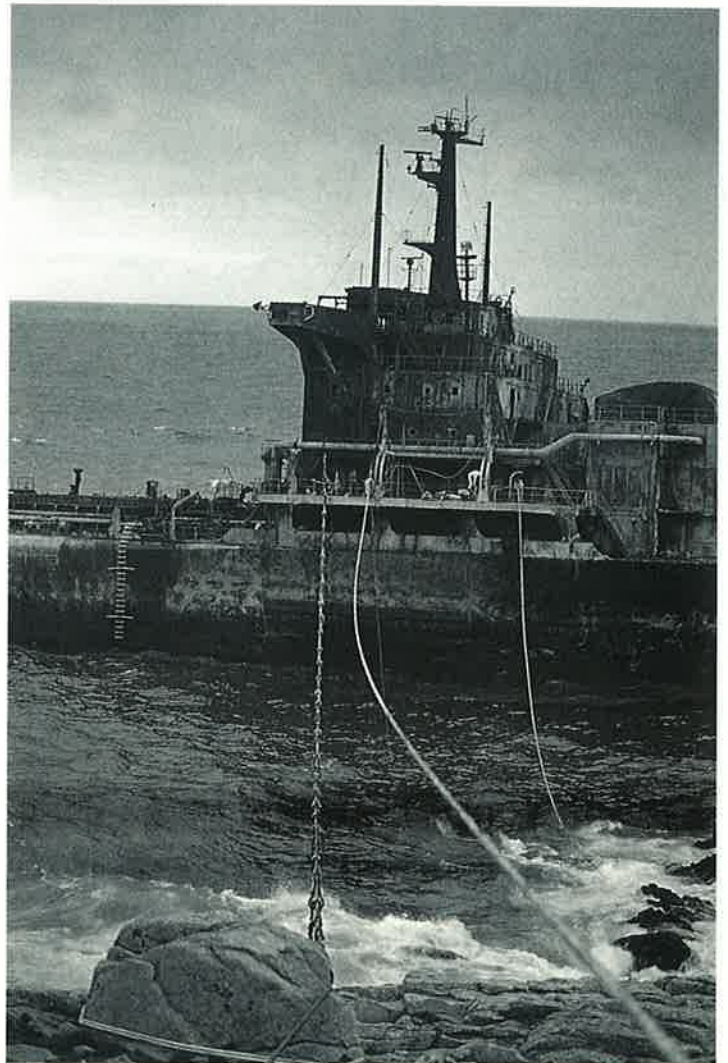
Las dependencias de esta oficina de reclamaciones se abrieron al público el 15 de febrero en La Coruña, y seis funcionarios de las Administraciones central y autonómica atienden a las personas que allí acuden, a quienes se les entrega un impreso

(también disponible en Ayuntamientos y cofradías) que deberán cumplimentar y presentar acompañado de una serie de documentos acreditativos de encontrarse en situación de afectado.

Hasta un tope de unos 1.100 millones de pesetas las indemnizaciones serán abonadas por la casa aseguradora del buque. Si la cuantía de las reclamaciones excediese esa cantidad, como así se espera, entrará en vigor una suma adicional que cu-

**L**AS reclamaciones que reciba esta oficina se centran en los desperfectos ocasionados en granjas marinas, barcos de pesca, mariscadores y embarcaciones de recreo. También están estipuladas indemnizaciones por contaminación a empresas que afecten a particulares, mientras que Ayuntamientos y entidades públicas esperarán a que todos estén resarcidos para percibir el dinero que les corresponda, según explicaron el consejero de la Presidencia, Dositeo Rodríguez, y la gobernadora civil, Pilar Lledó, quienes suscribieron el acuerdo en nombre de las Administraciones autonómica y central.

Mans Jacobson indicó que la decisión final sobre estos expedientes «se tomará en Londres», donde está la sede central de dicho organismo, formado por un total de 56 países, entre ellos España y Grecia. Asimismo, manifestó que el Fondo Internacional de Indemnizaciones disponía de un límite





bre hasta unos 8.300 millones de dólares.

## Obras de emergencia

Por otra parte, el Minsiterio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) destinó 990 millones de pesetas en obras de emergencia para la recuperación ambiental de la zona de la costa gallega afectada por el accidente del «Mar Egeo». Las actuaciones se centran en la limpieza de playas, tratamiento de residuos, recuperación de

ma enviada por el Gobierno no contempla.

Salvador Fernández Morera, presidente de la Diputación de La Coruña y diputado socialista en el Congreso, pidió la tramitación de real decreto como proyecto de ley, ya que es necesario «ampliar el ámbito de las ayudas». Además, citó a cofradías y empresas, así como a trabajadores afectados que cotizan a través del régimen general de la Seguridad Social y que no pueden acceder «a las ayu-

innovaciones tecnológicas y los nuevos factores de comercialización, que «obligan a mantener una formación permanente de los dirigentes, técnicos y socios de las entidades asociativas del sector».

En la orden se destaca que las ayudas se destinarán para actividades de formación en comercialización y explotación de los recursos, y los planes que se diseñen para estas dos áreas. La cuantía de la subvención será de hasta el 70 por 100 del importe global de los gastos

un acuerdo sobre la aprobación del Proyecto de Ley de Pesca han finalizado. Ahora será el Pleno del Parlamento gallego quien apruebe definitivamente el texto de esta norma, que ha creado polémica desde que fue presentada por el Departamento de Pesca. Su discusión en la sesión plenaria se espera que sea una de las más largas de la historia de esta Cámara.

Los grupos de la oposición se mostraron satisfechos por el consenso logrado para la redacción definitiva de los artículos más polémicos, eliminando la referencia al millón de metros cuadrados como límite para las concesiones y autorizaciones en la zona marítimo-terrestre y estableciendo un mecanismo de transición para los primeros cinco años.

Sin embargo, José Antonio Ventoso Mariños, portavoz del PSOE, afirmó que la ley es confusa y va a empeorar la situación del sector. Además, indicó que ha sido desvalorizada por un decreto de Obras Públicas, que se reserva el uso de la zona marítimo-terrestre.

Por su parte, Francisco Trigo, del Bloque Nacionalista Galego (BNG), fue mucho más crítico y calificó al texto de prolijo y poco concreto, señalando como principales defectos la caducidad de los buques y las licencias, la dejación de la inspección de seguridad, el diseño de un Consello Galego de Pesca que es sólo un elemento decorativo y la prohibición de que el sector reciba subvenciones que no sean de la Xunta, lo que significa, a su juicio, una dictadura total.

Finalmente, Santos Oujo, de Coalición Galega, mostró su temor ante los artículos que deberían evitar la contaminación de las rías y las restricciones a la venta libre de concesiones. ■

E. C.



la fachada de la Torre de Hércules, aportación de áridos para la regeneración del manto superficial de playas comprendidas entre Ferrol y La Coruña, y la realización de estudios de seguimiento y evaluación de la contaminación.

Además, el Congreso de los Diputados convalidó el Real Decreto 2/93, sobre ayudas derivadas de la encañadura del «Mar Egeo». Este decreto será tramitado como proyecto de ley con el fin de cubrir «deficiencias» y ampliar las ayudas a empresas y colectivos que la nor-

das tal y como está redactado el real decreto».

## Ayudas para formación

La Consellería de Pesca ha establecido ayudas para la formación y asistencia técnica en el campo de la explotación de recursos destinados a cofradías y otras entidades del sector marisqueiro, según una orden publicada el 16 de febrero en el «Diario Oficial de Galicia».

Las razones de esta ayuda las basa el Departamento de Pesca en la modernización del proceso productivo, las

de realización de informes y planes, con un límite máximo de un millón de pesetas, y de hasta la totalidad del coste de las actividades formativas para los socios, con un máximo de 1.500.000 pesetas.

Por otra orden de Pesca se concederán ayudas para actividades educativas y de recreo destinadas a pescadores y mariscadores.

## Ley de Pesca

Los largos debates llevados a cabo en la Comisión parlamentaria para llegar a





Se teme que pueda desaparecer el 50 por 100 de la actividad

## LA PESCA BALEAR, UN SECTOR A LA DERIVA

El sector pesquero balear observa con cautelosa preocupación el año que ahora comienza. Si en los últimos años se ha venido produciendo un descenso progresivo del número de embarcaciones de pesca, de entrar en vigor la normativa comunitaria el 50 por 100 de las actividades del sector pesquero de Baleares podría desaparecer. Desde la Dirección General de Pesca del Govern se considera que ha de llegarse a un acuerdo que ponga en el justo fiel de la balanza las exigencias de los pescadores, de una parte, y el reglamento de la Comunidad Europea (CE), de otra.

EL boom turístico de la década 1960-1970 propició el paulatino desmantelamiento del sector secundario de la economía de esta Comunidad. Ahora, cuando la crisis aflora y las expectativas de recuperación sólo se adivinan como mínimo a medio plazo, Baleares se encuentra sin posibilidad de escapar de este círculo vicioso.

Así, la pesca, al igual que sucede con la agricultura y la ganadería, trata a duras penas de salir de su propia crisis. Y es que los males son diversos y complejos.

El propio director general de Pesca del Ejecutivo balear, Miquel Massuti, reconocía hace muy poco, en unas declaraciones públicas, que el problema nace ya desde su base. «Los pescadores no saben vender su producto —decía Massuti—, sino que se lo compran, y eso les fuerza a aceptar los precios que les ofrecen».

El Govern trata, pues, de reconducir el sector aplicando todo tipo de medidas, como la recientemente aprobada, según la cual se prohíbe la pesca del jonquillo hasta que ha crecido lo suficiente, limitando al mismo tiempo las capturas a 50 kilogramos por embarcación y día. Esta medida restrictiva se inserta en el conjunto de una serie de normativas que el Govern irá poniendo en práctica a lo largo de los próximos meses, aun con el convencimiento de que se actúa con un cierto «paternalismo científico» y de que se trata de articular medidas impopulares.







### Datos alarmantes

En Baleares operan un total de 777 embarcaciones, que engloban a 690 patrones, 571 marineros, 121 motoristas y 22 telegrafistas. El desglose por islas ofrece datos verdaderamente preocupantes. En Mallorca sólo hay 429 embarcaciones de pesca; en Menorca, 159; en Ibiza, 141, y en Formentera, 48. La producción total anual alcanza las 6.500 toneladas al año. Y, pese a que los valores de venta de las capturas han pasado de los 1.457 millones de pesetas del año 1987 a los 5.046 millones de 1991, considerando solamente el pescado contratado en la lonja, es evidente que la fluctuación del precio del dinero demuestra que el avance ha sido escaso.

La acomodación del sector pesquero hacia unos niveles óptimos de rentabilidad, la disciplina en los métodos de pesca y artes empleados, así como la apertura de nuevos caladeros, son algunas de las constantes que se deben regular, tal y como se entiende

desde la Dirección General de Pesca del Govern Balear.

Miquel Massuti está convencido, por otra parte, de la dificultad que entraña superar estas crisis «*mientras el sector no esté dispuesto a llevar a cabo planes de pesca, aceptar un precio de retirada y subastar su producto a la baja*». Tómese, por ejemplo, la estimación del precio medio de la primera venta del calamar durante 1989 —1.600 pesetas—; 1990 —1.807— y 1991 —1.611— para ver la escasa progresión de los precios.

A todo esto hay que sumar el paulatino deterioro de las costas baleares precisamente en el litoral, donde se produce tradicionalmente el mayor número de capturas. La revisión a la baja que el propio Govern pretende llevar a cabo en lo que concierne a protección de espacios naturales, traerá como consecuencia inevitable la construcción de nuevos puertos deportivos y el consiguiente deterioro de las ya de por sí deterioradas costas balears. Un reciente

informe del Grupo Ornitológico Balear (GOB) mostraba su preocupación por la cada día más escandalosa ausencia de especies tan frecuentes en esas costas como, por mencionar una de ellas, el mero.

### Desastres ecológicos

También la organización ecologista Greenpeace ha venido denunciado la reiterada práctica de algunos barcos (fundamentalmente con pabellón italiano), consistente en faenar con redes de arrastre. En alguno de estos casos pudo cortarse estas redes y entregarlas, como prueba irrefutable, en las propias dependencias de la Comandancia de Marina.

Por su parte, la Dirección General de Medio Ambiente del Govern balear recogió durante 1992 un total de 57 toneladas de basuras en áreas protegidas. Solamente en la cala Mondragó, una de las más bellas de Mallorca, llegaron a recogerse 26.400 kilogramos exclusivamente de chatarra.

Por si fuera poco, el día 26 de noviembre pasado un mercante hondureño se hundía a cinco millas de Menorca. Tras el siniestro emergió una mancha de combustible que fue combatida por equipos especiales. La marea negra llegó a tener dos millas de longitud y 500 metros de anchura. Sus restos pronto llegaron a la costa. Aún hoy no se ha dado una explicación satisfactoria sobre la eliminación total o parcial de la espesa mancha. El carguero portaba 55 toneladas de fuel-oil.

Si a las desgracias más o menos inevitables se une la desidia con la que actúan en numerosas ocasiones no pocos profesionales y no menos responsables políticos, puede entenderse fácilmente bajo qué perspectiva se observa el año que ahora comienza. Sólo el esfuerzo de una Administración responsable podría sacar a flote un sector que, lamentablemente, hoy tiene serias vías de agua. ■

Manuel ORTIZ





## El «Pride of Bilbao» hará el viaje inaugural el 28 de abril

# EL PAIS VASCO E INGLATERRA ESTARAN UNIDOS POR FERRY

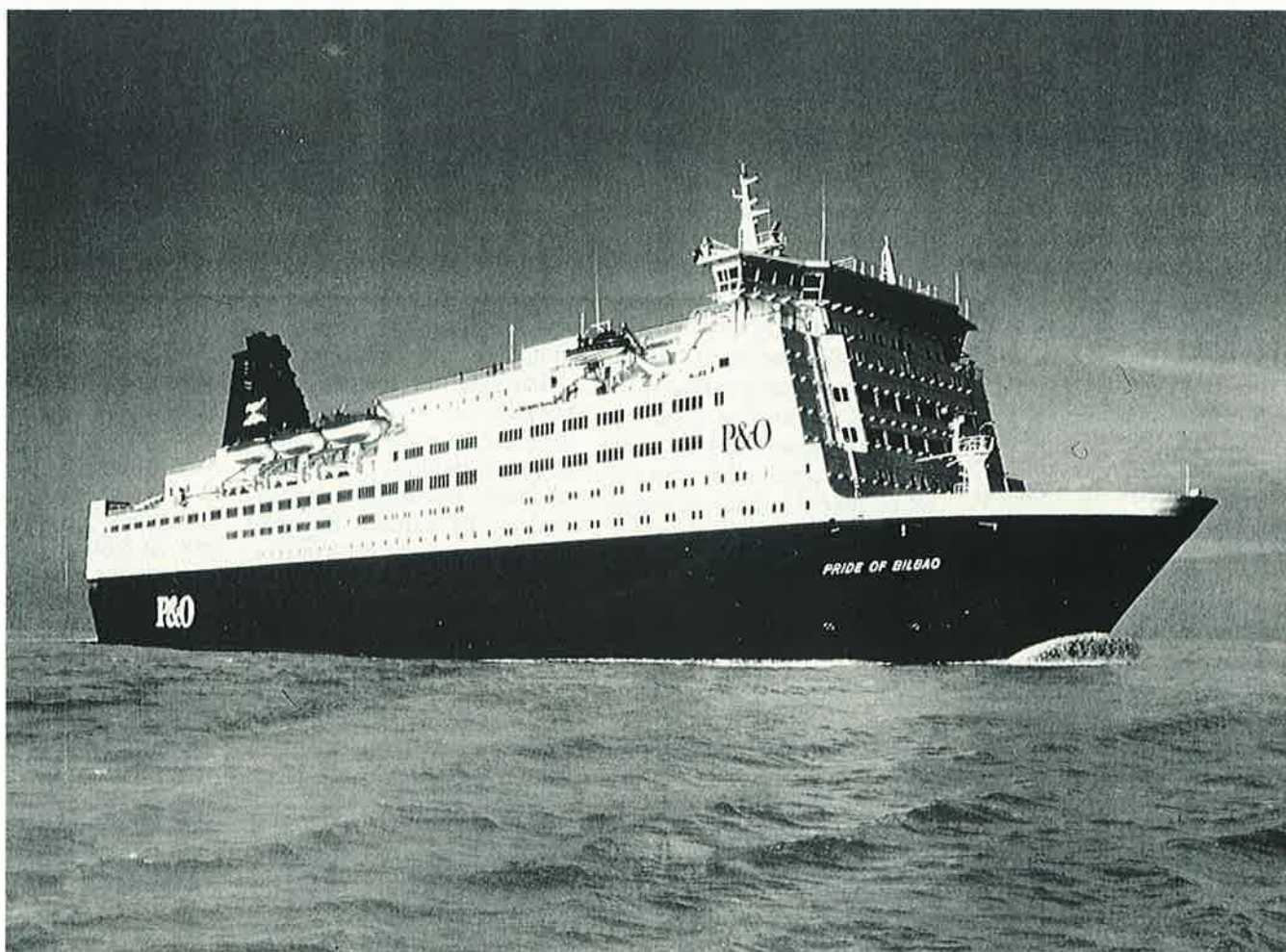
**Un ferry cubrirá la línea marítima entre Bilbao y la localidad británica de Portsmouth a partir del 28 de abril.**

**El buque transbordador, llamado «Pride of Bilbao», es un hotel flotante que hará dos viajes de ida y dos de vuelta cada semana, invirtiendo veintiocho horas en cada uno de ellos.**

**Según represenantes institucionales vascos, el nuevo servicio favorecerá el desarrollo de los sectores comercial y turístico de la Comunidad Autónoma vasca.**

**L**A línea regular del ferry que unirá la costa vasca y la británica restablece la que estuvo operativa durante nueve años y que dejó de estar en servicio en 1977. Desde que ese año desapareció el buque «Patricia», las instituciones vascas empezaron a proyectar un nuevo enlace marítimo con Gran Bretaña. Con ese objetivo, la Diputación Foral de Vizcaya inició una serie de negociaciones en 1991. Dos años después de aquellas primeras negociaciones, y fruto

del acuerdo conseguido entre el Departamento de Transportes de la Diputación de Vizcaya y el Departamento de Comercio y Turismo del Gobierno Vasco con la empresa Ferries Golfo de Vizcaya, S. A., integrada por la naviera británica P&O European Ferries y la vasca Grupo Suardiaz, S. A., el «Pride of Bilbao» («Orgullo de Bilbao») navegará por aguas del Cantábrico enlazando las instalaciones del puerto bilbaíno en Santurce con Portsmouth desde el 28 de abril.







## El «Pride of Bilbao»

El «Pride of Bilbao» fue construido en Finlandia en 1986. Mide 177 metros de eslora y 29 de manga. Con un registro bruto de 37.587 Tm., navegará a una velocidad de 22 nudos.

Además de su capacidad para 2.500 pasajeros, el ferry tiene un espacio reservado para la carga. Su capacidad para 600 coches o 60 camiones permitirá potenciar la relación comercial entre la Comunidad Autónoma vasca y Gran Bretaña.

El «Orgullo de Bilbao» está equipado con tres restaurantes, un casino, un parque infantil, un auditorium con capacidad para 350 personas, dieciséis salas de conferencias, cuatro saunas, dos piscinas y un solarium. Cuenta además con 2.373 camas de diversas categorías.

El viaje, que durará veintiocho horas, saldrá desde Bilbao los lunes y jueves por la tarde, y desde Portsmouth los miér-

coles y domingos por la mañana. El precio del viaje es variable, dependiendo, entre otras cosas, de la fecha y la clase del camarote elegido. Un viaje para un adulto en temporada alta (desde el 28 de junio hasta el 4 de septiembre) y en un camarote estándar, sin incluir la comida, costará 15.500 pesetas si es de ida y 30.000 pesetas si también incluye la vuelta. Por el mismo viaje en temporada baja (desde el 4 de septiembre hasta el 28 de junio) habrá que pagar 10.000 pesetas si es de ida y 19.500 si es de ida y vuelta. Los precios del billete tienen reducciones por diversos motivos. Así, los viajes familiares de un mínimo de cinco miembros y aquéllos en los que el viajero permanezca en Inglaterra menos de ocho días serán más baratos.

El barco, que durante tres semanas al año pasará diversas revisiones, contará con una tripulación integrada por vascos, ingleses y suecos.

## Servicio asegurado durante tres años

Según el acuerdo al que han llegado las instituciones vascas y la empresa naviera que explotará la línea del ferry entre Bilbao y Portsmouth, el «Pride of Bilbao» estará en servicio durante un período mínimo de tres años.

Durante ese trienio la Diputación de Vizcaya comprará billetes por valor de 710 millones de pesetas, y el Gobierno Vasco adquirirá el equivalente a 210 millones. Según el diputado general de Vizcaya, José Alberto Pradera, esa compra de billetes no es una subvención, «ya que los pasajes adquiridos se facilitarán a través de programas sociales o se darán de modo gratuito. Se trata de un consumo de billetes para impulsar la línea».

Por su parte, Ferries Golfo de Vizcaya, S. A., se compromete a crear dos oficinas de turismo, una en Santurce y otra en Portsmouth, a que uno de los restaurantes del

buque transbordador sea de cocina vasca y a que alumnos de las ocho escuelas de hostelería del País Vasco trabajen en el ferry.

## Cien puestos de trabajo

Según José Alberto Pradera, el nuevo servicio favorecerá el desarrollo de dos sectores básicos como son el comercial y el turístico, y rentabilizará, con el empleo y la actividad que creará, las inversiones hechas por las instituciones vascas y los gastos del Puerto Autónomo de Bilbao en la construcción de los atraques que utilizará el «Pride of Bilbao».

Según representantes institucionales vascos, que esperan que hasta diciembre utilicen el ferry unos 70.000 viajeros, la puesta en marcha de la línea marítima entre Bilbao y Portsmouth creará un centenar de puestos de trabajo directos para la Comunidad Autónoma vasca. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO





**El Centro de Protección y Estudio del Medio Natural del Saler se ha convertido, a la vista de sus últimos resultados, en el centro español que con estas características mayor número de animales ha tratado. Esta instalación, dependiente de la Dirección General de Conservación del Medio Natural, ha celebrado en 1992 su quinto aniversario y los resultados han sido satisfactorios.**

DE COSTA A COSTA

Para especies en peligro de extinción

## POTENCIACION DEL CENTRO DE PROTECCION DEL SALER

**H**EMOS avanzado considerablemente, pues de los 461 ejemplares recogidos en 1988 se ha pasado a los 1.244 de fauna silvestre valenciana acogidos esta última temporada», según reza el informe emitido por la Consellería sobre el centro que dirige José Antonio Gómez.

Del balance anual de acogida de ejemplares merece destacar un aumento en la entrada de ejemplares cedidos por particulares. «Este aumento se debe a la gran cantidad de tortugas de tierra y galápagos recogidos durante la campaña que realizó el centro.» Un total de 592 ejemplares fueron cedidos por casas privadas.

### Decomisos

Se ha dado, pues, una ingente donación de ejemplares provenientes de particulares que se hallaban en cautividad. «Hemos recibido animales procedentes de decomisos de especies protegidas, actividad desempeñada por las autoridades competentes (Guardia Civil, agentes

forestales, policías locales, etcétera).»

Pero no sólo ésta ha sido la causa de entrada de ejemplares, «se ha dado una importante entrada de especies recogidas tras haber sufrido algún tipo de trastorno producido por golpe, en general con tendido eléctrico o con vehículos». Otras causas de entrada de ejemplares menos frecuentes hacen referencia, según el informe, a las heridas por disparo, así como a la intoxicación con plaguicidas.

### Programas específicos

Por otra parte, desde este Centro de Protección y Estudio del Medio Natural continúan coordinándose programas sectoriales más específicos con especies en peligro de extinción de la fauna valenciana. «En este sentido merece destacar los planes de recuperación del fartet y samaruc, el plan de reintroducción del calamón, etc.».

Citar también dentro de este programa a las experiencias de reproducción en cautividad de anátidas amenazadas o segui-

mientos de la adaptación a su medio ambiente natural de ejemplares de fauna recuperados en el centro mediante la utilización de métodos de teledetección especialmente diseñados para la reintroducción de búhos reales.

### Aves, anfibios y reptiles

Por grandes grupos, como en años anteriores, destaca la gran cantidad de aves acogidas en el centro, «de las cuales 317, sobre un total de 840, son rapaces». Le siguen en importancia los anfibios y reptiles, «debido a la masiva llegada de tortugas de tierra y galápagos como consecuencia de la campaña de protección anteriormente citada y que se desarrolló en la primavera de 1992».

En cuanto a las especies, es destacable la entrada de ejemplares catalogados como en peligro de extinción en España. A citar la cerceta pardilla, el porrón pardo, la malvasía y la garcilla cangrejera, entre otros.

También es importante el número de ejemplares de ciertas especies protegidas y relativamente escasas en nuestra comunidad, como es el caso de 22 garzas reales, 46 cigüeñas, 18 gaviotas de Audouin, 14 cigüeñas o 13 flamencos y algunas rapaces, como los cernícalos y 29 ejemplares de búho real.

Al relacionar las tres provincias, Valencia es la que más ejemplares aporta al total de la Comunidad Valenciana; ello se debe a la situación del centro, así como su proximidad al Parque Natural de la Albufera, de donde llegan un buen número de ejemplares. En cuanto a Castellón, ésta cuenta con un centro propio de acogida, por lo que el número de ejemplares que desde esta comunidad llegan es menor. ■

Mayte APARISI







INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**Dos son los órganos de representación de los trabajadores que expresamente cita y regula el Estatuto de los Trabajadores. A ellos alude el Título II, Capítulo I. En efecto, los artículos del 61 al 76 se ocupan de regular todo lo relacionado con la participación de los trabajadores de la empresa a través de sus órganos de representación, composición de la mesa electoral, elección, competencias y garantías de estos órganos.**

# LOS ORGANOS DE REPRESENTACION DE LOS TRABAJADORES

**E**STOS órganos de representación, por medio de los cuales los trabajadores ejercitan su derecho de participación, son dos: delegados de personal y comités de empresa.

La distinción entre ambos es más una cuestión terminológica que de fondo, pues los dos tienen las mismas competencias, diferenciándose dichos términos en razón al número de trabajadores con los que es necesario contar en la empresa para que se adopte uno u otro órgano. Con anterioridad a la reforma del Estatuto, llevada a cabo por la Ley 32/84, podría haber alguna duda sobre si las competencias de estos órganos eran o no iguales, pero después de la publicación de la mencionada ley dicha duda queda disipada al introducir la mención expresa de que los delegados de personal «tendrán las mismas competencias establecidas para los comités de empresa».

Las estructuras de estos órganos de representación giran en torno a dos factores: el número de trabajadores y el centro de trabajo. De esta forma, los delegados de personal deberán existir en los centros que cuenten entre 10 y 50 trabajadores, y los comités de empresa deberán constituirse en aquellos centros que cuenten con más de 50 trabajadores.

El Estatuto no contiene una noción o un concepto específico de lo que pueda entenderse por «centro de trabajo» a efectos electorales, pero sí nos dice lo que a efectos del Estatuto se considera como centro de trabajo. Y co-

mo tal se considera «la unidad productiva con organización específica que sea dada de alta como tal ante la autoridad laboral». Concepto que implica ser un centro productivo con una determinada autonomía organizativa.

Existen también en el Estatuto de los Trabajadores criterios correctores a la hora de elegir órganos de representación respecto de empresas que tengan varios centros de trabajo, quizá con las miras de poder evitar que el empresario, a base de dividir o fraccionar los centros de trabajo, pueda privar a los trabajadores de elegir a sus órganos de representación.

Las normas que en relación a este particular se establecen son:

- En la empresa que tenga en la misma provincia, o en municipios limítrofes aun de distintas provincias, dos o más centros de trabajo y cuyo número de trabajadores de cada uno de ellos no alcance los 50, pero que en conjunto sí sumen esta cantidad, se podrá constituir un comité de empresa conjunto.

- En el caso de que unos centros tengan 50 trabajadores y otros de la misma provincia no, en los que se alcance el número de 50 se constituirán comités de empresa, y con el resto de los centros que no alcancen dicho número se constituirá un comité conjunto.

Estos criterios mencionados es cierto que el Estatuto los refiere a los comités de empresa, pero entiendo que esas mismas reglas descritas son también aplicables para los delegados de personal en aquéllos centros de trabajo

que, situados en la misma provincia, no lleguen a alcanzar individualmente el número de trabajadores necesarios para tener representación propia.

## Supuestos en los que la constitución de órganos representativos es voluntaria

En los casos que se han mencionado anteriormente la existencia de órganos de representación de los trabajadores, es obligatoria. Pero es voluntaria en los supuestos que a continuación se indican:

— Centros de trabajo con 10 o menos trabajadores.

De acuerdo con el artículo 61.1 del Estatuto de los Tra-





bajadores (E. T.): «Podrá haber un delegado de personal en aquellas empresas o centros que cuenten entre seis y 10 trabajadores si así lo decidieran éstos por mayoría».

Del artículo citado se deduce que el número mínimo de trabajadores necesarios para que puedan existir órganos de representación es de seis.

#### — El comité intercentros.

Es otro de los supuestos en los que su constitución como órgano de representación es voluntaria. Está previsto y contemplado en el artículo 63.3 del Estatuto. Y según este artículo, sólo se puede constituir si está previsto en el convenio colectivo de aplicación.

La composición y las funciones que se le atribuyen a este comité de comités, por cuyo nombre también se le conoce al comité intercentros, ha de venir regulada igualmente en el convenio colectivo que lo constituya.

No obstante, su composición debe tener presente las

limitaciones legales establecidas y que son de estricta observancia, tales como:

— El número máximo de miembros del comité intercentros no podrá exceder de 13. Por tanto, el convenio colectivo podrá establecer un número de miembros inferiores, pero no superior.

— Los miembros de este comité intercentros serán designados de entre los componentes de los distintos comités intercentros, debiendo guardar en su constitución la proporcionalidad de los sindicatos según los resultados electorales considerados globalmente.

A la escala de representantes no nos referiremos, puesto que ya se hizo en números anteriores.

### **Funcionamiento interno de estas representaciones**

Ya hemos dicho que una vez que estos órganos de representación —delegados de personal y comités de empre-

sa— se hayan establecido, las funciones y competencias para cada uno de estos órganos son idénticas, si bien puede haber alguna diferencia de matiz en los criterios de actuación, de acuerdo con el propio Estatuto, al decir que los delegados de personal ejercerán la representación legal ante el empresario de forma mancomunada, y referirse, sin embargo, al comité de empresa como órgano representativo y colegiado del conjunto de los trabajadores, para los que regirá la regla de la mayoría en la adopción de acuerdos, y la de unanimidad para los delegados de personal.

El tipo de mandato que estos órganos representativos ostentan es, al igual que el de los diputados y senadores, de carácter representativo y no imperativo. Es decir, que salvo en los casos en los que los representantes decidan someter a la asamblea una determinada cuestión, en cuyo caso el mandato será imperativo, obligado para el representante, las decisiones de estos representantes vinculan con independencia de los criterios de los trabajadores, si bien su actuación puede ser objeto de impugnación a través de la vía judicial de lo social.

Los órganos de representación están obligados a guardar *sigilo profesional* de aquellas informaciones que conozcan como consecuencia de haber sido elegidos representantes de los trabajadores. Deber que impide dar información fuera del marco de la empresa.

### **Reglamento de funcionamiento interno de estos órganos**

Estos órganos tienen su propio reglamento interno. Reglamento que debe ser elaborado por el propio órgano y con observancia de lo previsto en el Estatuto.

Una copia del mismo será remitida a la empresa y otra a la autoridad laboral.

En su elaboración interviene solamente el propio órgano representativo, sin que en la misma tenga parte el empresario, aunque tenga derecho a recibir copia de dicho reglamento.

La intervención de la autoridad laboral se ciñe exclusivamente a tomar nota de que se ha recibido copia, a los solos efectos de registro, sin que tenga competencia alguna para calificarlo.

La finalidad de este reglamento es la de fijar las normas de actuación, de procedimiento o de funcionamiento interno del comité, cuidando de no contravenir en su elaboración lo dispuesto en la ley es la única limitación que tiene.

De acuerdo con lo expresado, el reglamento debe contener como mínimo:

— La periodicidad de las reuniones de los comités. Estas deberán realizarse cada dos meses, o siempre que lo solicite un tercio de sus miembros, o un tercio de los trabajadores representados.

— En la toma de decisiones, como órgano colegiado que es, rige la regla de la mayoría.

— Debe respetar este reglamento el plazo que el Estatuto establece para que los órganos de representación emitan el preceptivo informe a que se refiere el artículo 64.2 del E. T. Plazo que como máximo será de quince días.

— Otra de las normas mínimas que estos reglamentos deben cumplir es la que se refiere a la elección, de entre sus miembros, de un presidente y un secretario.

Una vez que este reglamento de funcionamiento haya sido redactado, persistirá y será válido para los diferentes comités que puedan constituirse con ocasión de futuras elecciones, y mientras el mismo no sea modificado. ■





## Accidentes en el mar

# LESIONES POR SERES VIVOS

Diversos ejemplares de la flora y fauna de nuestro litoral pueden ocasionar lesiones cuando entramos en contacto con ellos, en nuestro caso generalmente debido a nuestra actividad laboral, bien sea subacuática o de pesca. Por tanto, es necesario conocer aquellos más habituales y que pueden llegar a dar una clínica importante, y qué hacer en cada caso.

En base a las lesiones que producen, y que requerirán un tratamiento similar, podemos establecer la siguiente clasificación:

1. Lesiones urticariformes (de contacto).
2. Lesiones por picadura.
3. Lesiones por mordedura.

### 1. Lesiones urticariformes

Están producidas por el contacto con unos seres vivos que se caracterizan por poseer en su superficie sustancias tóxicas o estar dotados de elementos microscópicos capaces de inocular su líquido urticante.

Como más frecuentes debemos conocer las anémonas, actinias y medusas, encontrando estas últimas libres en el agua.

Su contacto origina un cuadro similar a una alergia.

La gravedad de la reacción depende de factores como:

— *Zona del cuerpo.* Más grave en labios y cuello.

— *El individuo.* Hay más riesgo de complicaciones si se

trata de un niño, un anciano o una persona enferma.

— Si ha habido *contactos previos* del mismo tipo que puedan sensibilizar al individuo y hacer que el *segundo contacto* origine una respuesta más intensa.

Generalmente serán las medusas quienes originen más casos al encontrarse libres en la superficie del mar. Las anémonas y actinias están fijadas a las rocas del fondo y sólo representan peligro para los buceadores sin las protecciones adecuadas. Si son manipuladas con guantes, pueden quedar adheridos en la superficie de éstos las células urticantes, por lo que debemos evitar posteriores contactos de dichos guantes con la piel.

Las lesiones son generalmente más molestas que graves, pero pueden oscilar desde una irritación local, dolorosa, con intensa picazón y formación de pequeñas ampollas, hasta dificultad respiratoria, dolor de pecho, intenso dolor de cabeza, vómitos, fiebre, sudoración y bajada de la presión sanguínea (shock anafiláctico), que puede llegar a la parada respiratoria.

El tratamiento va a depender de la intensidad de estos síntomas.

#### Primera medida:

— *Lavar* la herida siempre con *agua salada* y desprender cuidadosamente todos los filamentos que hayan quedado adheridos.

— Aplicar alcohol en la zona; también sirve el bicarbonato.

— Volver a lavar con agua salada.

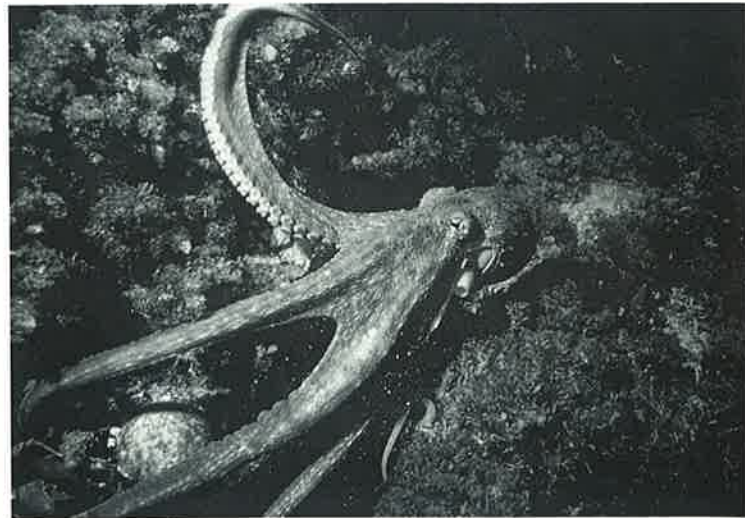
— Aplicar una *pomada con corticoides* y vendar.

**Segunda medida:** Si el dolor es muy intenso, administrar algún *analgésico*.

**Tercera medida:** Si los síntomas son más intensos y generalizados, poner *rumbo a puerto* y avisar al *Centro Radiomédico*,

**Sanidad a bordo**

ARAÑA DE MAR. La más peligrosa se camufla en la arena y puede ser agresiva.



PULPO.



pues se precisará medicación específica.

## 2. Lesiones por picadura

a) **Erizo de mar.** Es, con diferencia, el mayor responsable de accidentes por seres vivos, en especial el erizo negro para los bañistas, por su situación a muy poca profundidad sobre las rocas de la costa.

Sus púas son muy frágiles, por lo que una vez clavadas se rompen fácilmente, quedando el extremo en el interior del cuerpo.

Deben extraerse inmediatamente a la salida del agua, con la piel aún reblandecida, mediante unas pequeñas pinzas.

Un remedio casero es la aplicación repetida de compresas de vinagre, que pueden llegar a disolver las púas.

Requieren una extracción meticulosa aquellas situadas en zonas articulares y de trayectos nerviosos para evitar posteriores complicaciones.

b) **Araña y encórpora.** Más peligroso el primero y generalmente producido por manipulaciones poco cuidadosas tras su captura.

Poseen una sustancia ponzoñosa en las espinas de la aleta dorsal y pectoral principalmente.

La gravedad de los síntomas va a depender de la sensibilidad de cada uno, número y zona de los pinchazos, así como su profundidad.

Debemos:

1) *Enfriar* la zona con hielo envuelto en una tela, mientras preparamos el resto de las medidas.

2) Tratar de *extraer los restos de la espina*, si la hubiera, pero sin fuertes manipulaciones y evitando otras lesiones, como cortes o presiones indebidas.

3) Aplicar *agua muy caliente* (tanto como se pueda soportar sin producir quemaduras) durante treinta a sesenta minutos justo en la zona de la picadura. Es la medida más importante, pues es la única que inactiva el veneno.

4) Administración de un *analgésico* por boca, y mejor, si es posible, inyectar un anestésico local en la zona (previo consejo médico).

5) Elevación de la zona afectada para evitar la inflamación. Ejemplo: si ha sido en la pierna, colocarse tumbado y con la pierna más elevada que el resto del cuerpo.

6) Si aparecen síntomas de afectación general (shock), consultar al Centro Radiomédico y poner rumbo al puerto más próximo.

*¡No se deben poner torniquetes ni efectuar cortes ni succiones para eliminar el tóxico!*



MEDUSA. Más peligrosa para buceadores por el riesgo de contacto con boca y ojos.



RASCACIO.



ERIZO.

## 3. Lesiones por mordedura

Tenemos como más comunes las debidas *al congrio y la morena*. Solamente agresivos cuando se les molesta en sus refugios y al ser arponeados. Pueden sobrevivir durante mucho tiempo, por lo que pueden ocasionar mordeduras horas después de haber sido capturados. Su sangre es tóxica y la inoculan a través de la saliva al morder; no obstante, es más importante la herida y los desgarros que producen, en especial el congrio, que el cuadro tóxico, por lo que deben tratarse como una herida según las características de ésta.

*El pulpo* puede producir heridas con su pico que son bastante lentas en cicatrizar.

*Las rayas* (pastinacas, tembladeras, tremielgas, etcétera) poseen diferentes tipos de aguijones en la cola recubiertos de mucosidades tóxicas con los que pueden producir importantes desgarros, así como lesiones locales y generales.

El resto de lesiones que pueden aparecer, así como otros tipos y otros responsables de mordeduras, son infrecuentes en nuestro litoral y, en general, deben tratarse como una herida más o menos importante aplicando las medidas que cada caso aconseje. No obstante, es una buena prevención para las mordeduras y las heridas punzantes (picaduras) el tener vigente *la vacunación antitetánica*.

## Botiquín

Para prestar una ayuda eficaz en todos los casos anteriores, debemos contar con:

- Material básico de curas (alcohol, mercurocromo, gasas y vendas).
- Analgésicos orales (Nolotil) analgésicos locales (Scandicain sin vasoconstrictor).
- Pomada con corticoides.
- Un antihistamínico en comprimidos y pomadas.
- Adrenalina y corticoides en ampollas. ■

Texto: José L. CRISTOBAL  
Sanidad Marítima Baleares  
Fotografías: Guillermo Félix



Te interesa  
**SABER**

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



# PUERTOS PARA LA GENTE DE MAR

El Instituto Social de la Marina comienza la publicación de una serie de guías sobre diferentes puertos españoles para ofrecer a los marinos transeúntes información básica que facilite sus visitas a dichas ciudades, conocer sus lugares de interés general, museos, instalaciones de recreo, así como información de interés marítimo.

Estos folletos divulgativos obedecen a la recomendación 173, de 1987, de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), relativa al bienestar de la gente del mar, que trata de los medios de información para los trabajadores del mar y hace referencia a la necesidad de que tengan información sobre los puertos.

El contenido de las guías, de las cuales la primera fue sobre Cartagena y se publicó el año pasado, está formado por un plano de la ciudad con una relación de los lugares de interés general (equipos administrativos, culturales, históricos, comunicaciones). Se hace una pequeña reseña de la ciudad y sus características; una relación de los servicios del ISM en la provincia, y un apartado de teléfonos divididos en teléfonos de interés general y de interés marítimo. Por último, se citan las hospederías y Direcciones Provinciales que el Instituto Social de la Marina tiene a lo largo del territorio español.

Para este año se calcula que se publicarán unos seis números, tres de los cuales serán de Bilbao, Tarragona y Huelva.





*La Seguridad de  
una gran Resistencia*

**FABRICA DE CORDERIA**

**Fábrica de:**

- Malletas para altura fresco, congeladores, bacaladeros.
- Trallas para altura fresco, congeladores, bacaladeros.
- Cuerdas aplomadas, bajura (cerco).
- Cordelería colchada, nylon, rafia (P.P.), polietileno (coral), sisal, poliéster, etc.

**Central:**

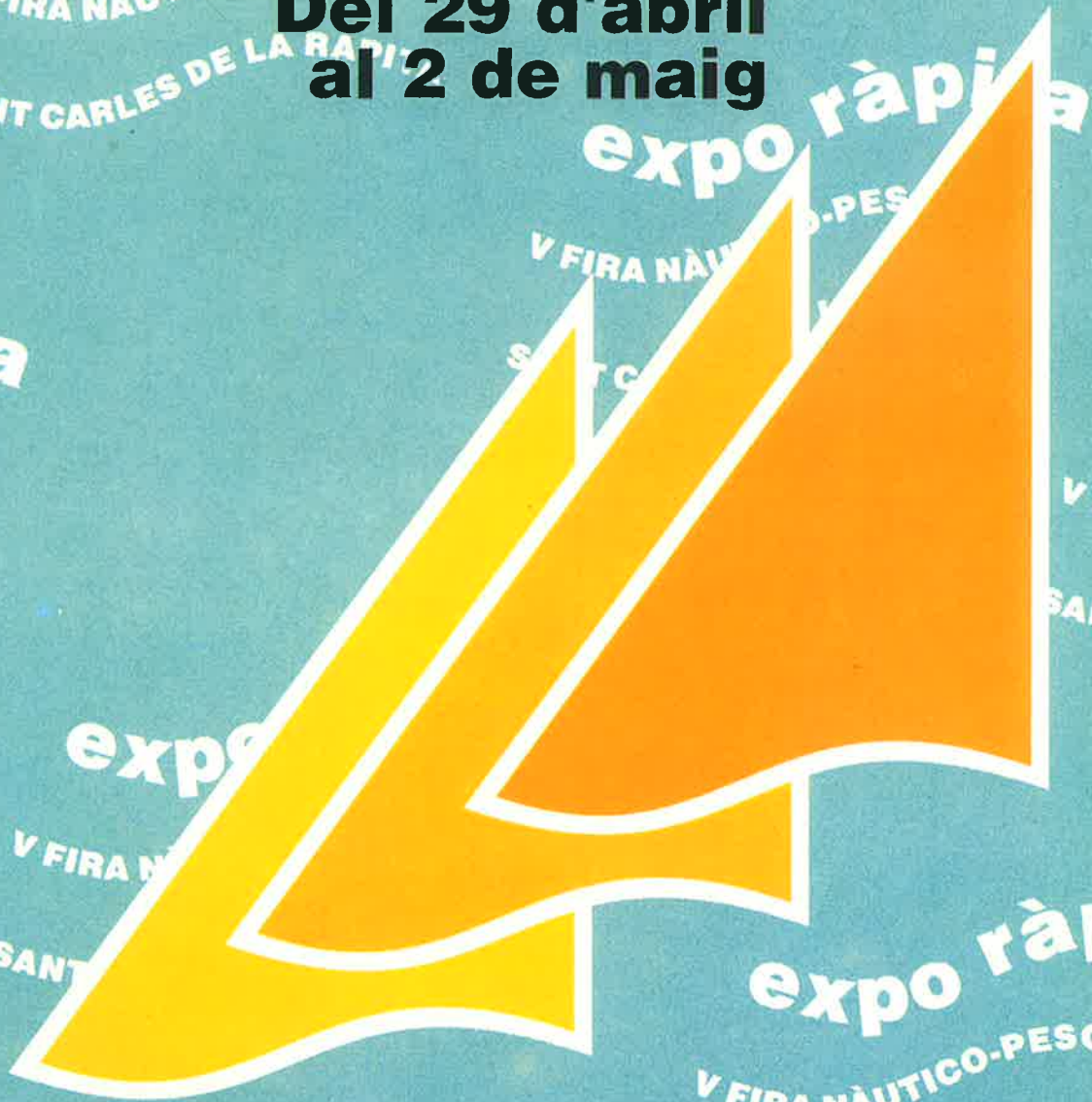
Aparado, 30  
48700 ONDARROA Bizkaia  
Oficina: Telf.: (94) 613 90 41  
(94) 613 91 00  
Particular: Telf.: (94) 683 28 76  
(94) 683 23 66  
Fax: (94) 613 90 93

**Delegaciones**

Santander: Telf: (942) 31 08 24  
La Coruña: Telf.: (981) 28 12 13  
Pasajes: Telf.: (943) 62 92 18  
Marín: Telf.: (986) 88 15 00



**Del 29 d'abril  
al 2 de maig**



# **expo / ràpita 93**

**V FIRA NÀUTICO-PESQUERA  
SANT CARLES DE LA RÀPITA - PORT DELS ALFACS**



Excma. Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Pesca Marítima



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Promoció Comercial



Caixa Tarragona

