

MAR

N.º 307 - JUNIO 1993

**«INVESTIGADOR»,
BARCO DEL ISM
EN LA COSTERA
DEL BONITO**

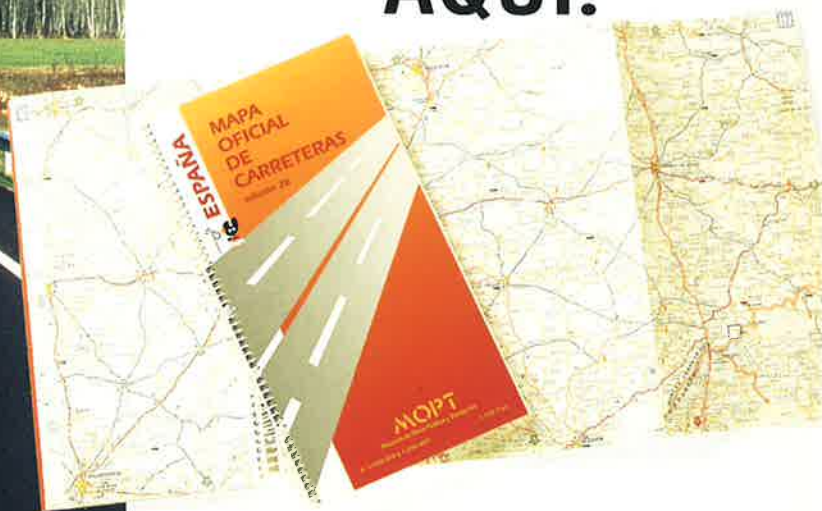
Elecciones generales

**GANÓ
EL PSOE**

Acuicultura 93

**HACE
UN MES
ESTA
CARRETERA
NO ESTABA
AQUI.**

**AHORA,
ADEMAS,
ESTA
AQUI.**



El Plan General de Carreteras está incorporando continuamente nuevas carreteras y autovías a la red viaria española. Por eso, el Mapa Oficial de Carreteras del MOPT se actualiza informáticamente dos veces al año con los nuevos tramos de autovía. Además, esta última edición utiliza dos escalas y añade planos urbanos. Un mapa único, completo y manejable, que le guiará seguro a buen destino.

Adquiera la última edición actualizada a mayo de 1993. Información y pedidos:



Ministerio de
Obras Públicas y Transportes

Centro de Publicaciones
Plaza San Juan de la Cruz, s/n. 28071 Madrid
Teléfonos: 91 - 533 24 03 / 04
91 - 534 50 93 (24 horas)
Fax: 91 - 554 63 51 (24 horas)
PRECIO: 1.700 Ptas., más gastos de envío.

MOPT
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
ACORTANDO DISTANCIAS

TANTO en el sector marítimo pesquero como para el conjunto de la actividad del país, la actualidad durante las últimas semanas ha estado centrada en las elecciones generales celebradas el pasado 6 de junio.

Por primera vez en las últimas confrontaciones electorales desde 1982, según los datos que ofrecían las diferentes encuestas, no se perfilaba un claro partido triunfador, ante el descenso de las expectativas de voto socialista y el aumento en las previsiones de los populares. Esta situación de supuesto equilibrio de fuerzas que se anunciaba ha jugado al final de forma decisiva en los resultados electorales, provocando, por un lado, una alta tasa de participación, que ha superado el 77 por 100, y, por otro, desviando un supuesto voto más a la izquierda e incluso de centro hacia el Partido Socialista Obrero Español como un instrumento para compensar el crecimiento del Partido Popular.

Los resultados de las elecciones del 6 de junio, en contra de las previsiones de las encuestas especializadas, han dejado claras algunas cosas. Primero, el triunfo bastante holgado socialista aunque pierde la mayoría. Segundo, la necesidad del PSOE de llegar a pactos con otros grupos para gobernar el país. Tercero, el ascenso del PP, aunque por debajo de sus expectativas. Y cuarto, el estancamiento de los nacionalismos, salvo en el caso de Canarias, y la desaparición del CDS del Parlamento.

Pasadas las elecciones y mientras se define la formación del nuevo Gobierno y su estrategia para la gobernabilidad estable del país, ha

6
3
DIAS

Tiempo de cambios

continuado la actividad en el sector marítimo-pesquero y en algunos casos con polémica.

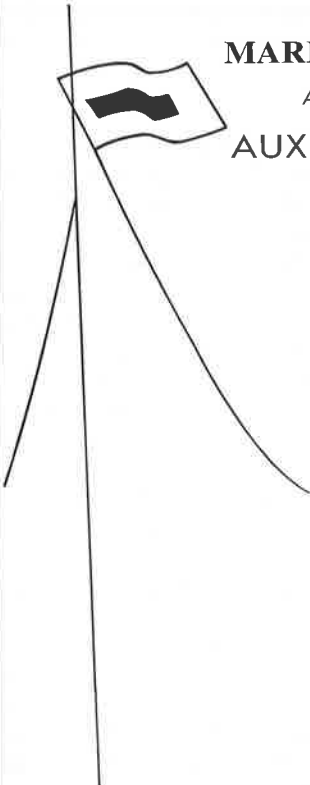
Se ha iniciado la aplicación del Segundo Registro en Canarias, aunque no se ha desarrollado todavía plenamente la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Se mantienen las posiciones enfrentadas en tres sindicatos y navieras, mientras desde la Administración se apunta que es la única salida de equilibrio entre todos los intereses que coinciden hoy sobre este sector en el mundo. Las ballenas, los intereses económicos de algunos países como Japón o Noruega para la pesca de esta especie, provocaron un nuevo debate mundial defendiendo la reanudación de sus capturas frente a una mayoría de Estados favorables al mantenimiento de la moratoria. Sigue la moratoria, aunque los intereses comerciales van a seguir como una amenaza permanente sobre la supervivencia de algunas de estas especies.

Especialistas de todo el mundo se dieron cita en Málaga en el Congreso In-

ternacional sobre Acuicultura. Para España, con una tradición no muy amplia en este tipo de actividades, el congreso ha supuesto un espaldarazo para un sector que, aunque joven, en los últimos años ha experimentado un importante crecimiento. La acuicultura no es la solución a la falta de capturas pero constituye un importante complemento para la dieta alimentaria en productos de pesca cuya demanda, según los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sigue en unos niveles altos, por encima de los 31 kilos netos por persona y año. A pesar de la reducción en las capturas y también de los precios más elevados, el español sigue siendo un consumidor fiel a los productos de la pesca, que se mantiene con un crecimiento moderado frente al descenso de otros productos en la alimentación. Las pesquerías tienen más problemas a la hora de las capturas. Pero es evidente que el pescado mantiene su demanda alta y generalmente a buenos precios. ■

Vidal MATE





MARITIMA DEL NORTE Corp.
Agentes en España
AUXILIAR MARITIMA, S.L.
Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 563 46 44
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 561 89 62
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA	GNL 40.000 M3
--------	---------------

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS
TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

Cria de almeja babosa

Semilla de primera calidad

Todas las tallas, desde 2 a 15 mm de longitud

Consulte precios sin compromiso
También disponibles otras especies de almeja y ostra

TINAMENOR, S.A.

39.594 Pesués
Cantabria

Teléfono: 942 - 71 80 20 (Preguntar por M^a Jesús)
Telefax: 942 - 71 80 25

“15 años de experiencia nos avalan”



FABRICA DE BANDEJAS PARA CONGELACION DE PESCADO
CALDERERIA LIGERA
MAQUINARIA - FERRETERIA EN GENERAL
SUMINISTROS INDUSTRIALES



EXPOSICION Y VENTA:
Fernando Guanarteme, 120
Tlfs. (928) 22 48 25 - 22 15 87
35400 LAS PALMAS G. C.

FABRICA:
Lomo El Perdigón, 11 (ARUCAS)
Tlf. (928) 60 07 24 - 60 21 57
Fax: (928) 60 52 66
35400 LAS PALMAS G. C.



50

DEBATE POR EL SEGUNDO REGISTRO

La puesta en marcha en España del Segundo Registro está siendo objeto de debate entre sindicatos y las empresas navieras.

6

GANO EL PSOE

El Partido Socialista Obrero Español (PSOE) volvió a ganar por cuarta vez consecutiva las elecciones generales celebradas el 6 de junio.



14

ACUICULTURA DE FUTURO

El Congreso Mundial de Acuicultura celebrado en Torremolinos mantiene la apuesta por el futuro del sector.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

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:** c/ Puigxuniquer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 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. Soñeiza, 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 Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía 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.

Impime: 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.



Con más de nueve millones de votos

EL PSOE GANÓ LAS ELECCIONES POR CUARTA VEZ CONSECUTIVA

Con un total de 159 escaños y más de nueve millones de votos, el Partido Socialista Obrero Español (PSOE) ganó por una mayoría holgada las elecciones generales celebradas el pasado 6 de junio. El PSOE pierde, sin embargo, la mayoría absoluta, lo que significa que, aunque gobierne en solitario, deberá llevar una política de pactos parlamentarios.

LA segunda fuerza más votada, con 8.169.585 votos, fue el Partido Popular, que registra un importante crecimiento, al pasar de 107 a 141 diputados. Los nacionalistas de Convergència i Unió, así como los del Partido Nacionalista Vasco, experimentan un ligero retroceso en cuanto al número de escaños, mientras Izquierda Unida sube casi 400.000 votos y pasa de 17 a 18 escaños.

Las elecciones generales se celebraron en un clima de absoluta normalidad, solamente alterada por algunos ligeros incidentes, derivados especialmente de errores en los censos en algunas demarcaciones, sin relevancia a la hora de los resultados globales de los comicios.

Por primera vez en la última década, tras la arrolladora victoria socialista de 1982, unas elecciones generales se

■ **El Partido Socialista Obrero Español obtuvo 159 escaños, frente a los 175 de 1989 y pierde la mayoría absoluta.**



■ **El Partido Popular tiene un importante avance, al pasar de 107 a 141 diputados.**

celebraron bajo un clima de cierta incertidumbre sobre la existencia de un claro partido ganador. Frente a los claros triunfos del PSOE en las últimas confrontaciones electorales, incluso por parte de algunas encuestas se había llegado a dar una ligera ventaja

al Partido Popular sobre los socialistas.

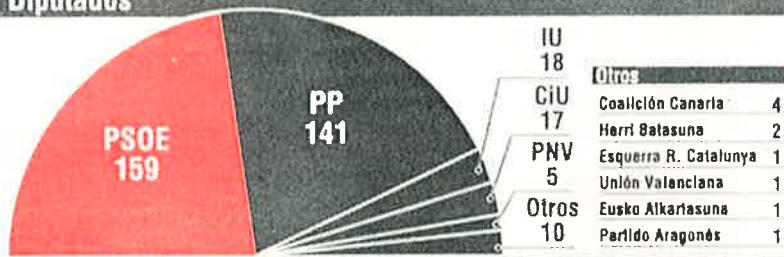
En este clima de elecciones disputadas, los comicios del pasado 6 de junio tuvieron como nota principal a destacar la existencia de una fuerte participación, que se situó en el 77,2 por 100, lo que su-

pone 7,5 puntos por encima de las elecciones anteriores. La abstención se situó en solamente el 22,72 por 100 y los votos en blanco no llegaron a los 200.000. Frente a los 20,6 millones de personas que acudieron a las urnas en 1989, en esta ocasión lo hicieron 23,5 millones, lo que supone una movilización superior en tres millones de ciudadanos. Parte de este aumento ha correspondido al voto de la juventud que se ha incorporado este año por primera vez a las urnas. Pero la parte más significativa se ha debido a antiguos abstencionistas, que en buena medida aportaron su voto al PP, mientras el PSOE se beneficiaba finalmente de cientos de miles de votos indecisos en el centro y la izquierda, que apoyaron a los socialistas para evitar el triunfo que habían adelantado algunas encuestas para el Partido Popular.

Frente al clima de resultados ajustados de los que hablaban algunas encuestas antes de las elecciones, destaca en primer lugar el triunfo holgado del PSOE con 159 diputados. Los socialistas

El Congreso de los Diputados

Escrutado:	100,00%
Participación:	77,28%
	23.586.779
En blanco:	0,80%
	188.645
Nulos:	0,52%
	123.531
Abstención:	22,72%
	6.933.951



Otros	
Coalición Canaria	4
Herri Batasuna	2
Esquerra R. Catalunya	1
Unión Valenciana	1
Eusko Alkartasuna	1
Partido Aragonés	1

Asignación de escaños

	Votos	%	Diputados
Partido Socialista Obrero Español (PSOE)	9.076.218	38,68	159
Partido Popular (PP)	8.169.585	34,82	141
Izquierda Unida (IU)	2.246.107	9,57	18
Convergència i Unió (CiU)	1.162.534	4,95	17
Partido Nacionalista Vasco (PNV)	290.386	1,24	5
Coalición Canaria (CC)	206.953	0,88	4
Herri Batasuna (HB)	206.296	0,88	2
Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)	188.800	0,80	1
Partido Aragonés (Par)	144.261	0,61	1
Eusko Alkartasuna (EA)	129.263	0,55	1
Unió Valenciana	112.032	0,48	1



pierden un elevado número de escaños tras los 175 que tuvieron en la legislatura anterior, pero un dato importante es que aumentan también en casi un millón de votos. El PSOE pierde la mayoría absoluta, lo que, a diferencia de las legislaturas anteriores, va a suponer la necesidad de una política mucho más abierta de pactos obligados en el Parlamento.

Como segundo partido más votado, el PP logró casi tres millones más de papeletas que en las elecciones de 1989, hasta situarse en 8.169.585 votos, que suponen 141 escaños frente a los 107 de 1989. Se trata de un amplio avance, el mejor resultado que lograba el partido de la oposición desde 1979, pero que se ha quedado corto para las expectativas de los dirigentes de esta formación.

Izquierda Unida ha sido la tercera fuerza, con 18 diputados frente a los 17 de la legislatura anterior. En el número de escaños se trata de un avance muy escaso, que tampoco ha confirmado las previsiones de las encuestas y las esperanzas de sus responsables. Es de constatar, sin embargo, el crecimiento en casi

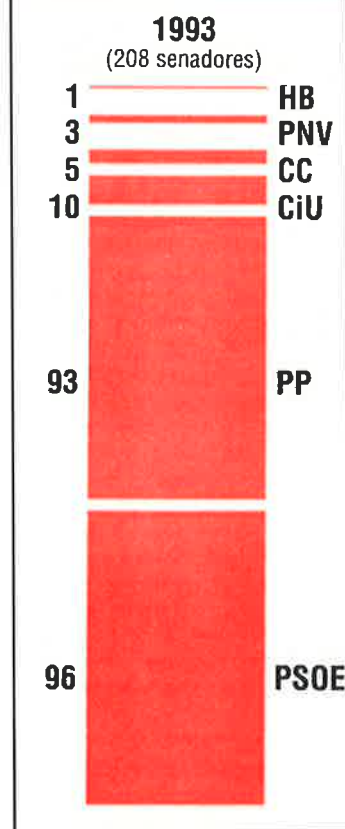
400.000 votos, aunque otros muchos más de la izquierda se fueron al final al PSOE para contrarrestar el avance de la derecha.

El Partido Nacionalista

■ **Ligero avance de Izquierda Unida, que gana casi 400.000 votos y pasa de 17 a 18 diputados.**

Vasco sufrió un duro revés en Euskadi al mantenerse con cinco diputados frente a los seis que dispuso en 1986 y, sobre todo, ante unas expectativas de crecimiento. Una situación similar ha sido la de Convergència i Unió, que pierde un diputado para quedarse con 17 escaños, sin superar al Partido Socialista Catalán, que se mantiene como la fuerza más votada en esa Comunidad Autónoma. Otras notas destacadas de las

Composición del Senado



RESULTADOS DE LA

	1982		
	Votos	%	Escaños
PSOE	10.127.392	48,36	202
AP / PP	5.543.107	26,50	107
UCD	1.384.850	6,47	11
CDS	600.842	2,87	2
PCE / IU	844.976	4,04	4
PNV	395.656	1,89	8
CiU	772.673	3,69	12
HB	210.601	1,04	2
EE	100.326	0,48	1
PSP-FSP			
CIC			
CRIC			
ERC	138.116	0,66	1
UC / DCC			
PA			
PAR			
UN			
UPC			
UPN			

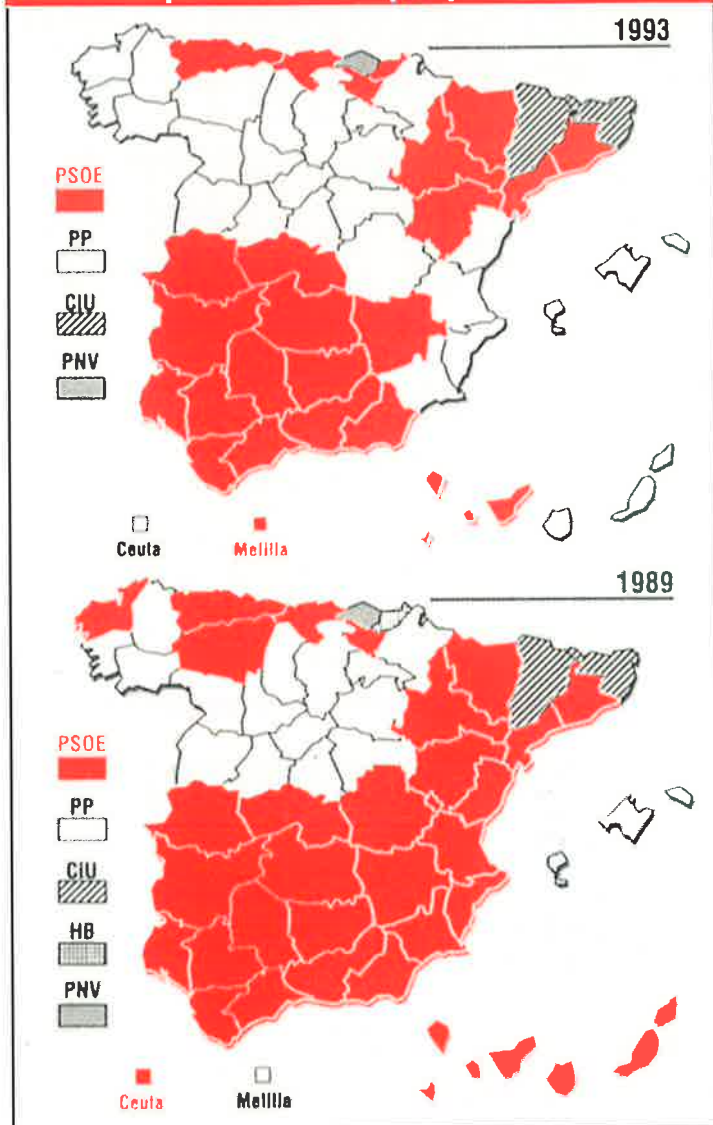
PSOE
AP / PP
UCD
CDS
PCE / IU
PNV
CiU
HB
EE
CG
AIC
UV
ERC
EA
PA
PAR
CC
UPC
UPN



últimas elecciones es la pérdida de dos escaños por parte de Herri Batasuna, que se queda solamente con dos, el nacimiento de una nueva formación mayoritaria en Canarias, con cuatro diputados y, finalmente, la desaparición del arco parlamentario del Partido Andalucista y de CDS, que hasta última hora contemplaba la esperanza de un escaño.

Tras estos resultados electorales, Felipe González se-

Reparto electoral por provincias



SENADO: TRIUNFO DEL PSOE

En lo que respecta al Senado, el PSOE obtuvo también la victoria, aunque más ajustada que en el Congreso, con 96 escaños frente a los 93 del Partido Popular. Los socialistas tenían en la legislatura anterior 107 escaños por 78 el PP, que tiene también un considerable aumento. Los nacionalismos han tenido un resultado desigual. Convergència i Unió se mantiene con 10 escaños, mientras el PNV baja de cuatro a tres y los canarios irrumpen con cinco escaños. ■

ñalaba haber entendido el mensaje de los ciudadanos al haber votado «el cambio sobre cambio», a la vez que anunciaba ya su decisión de establecer un diálogo con todas las fuerzas sociales, sindicales y los grupos parlamentarios para hacer posible la gobernabilidad del país. El presidente del Gobierno y secretario general del PSOE anunció un cambio y renovación tanto en las actuaciones del Gobierno como en el propio Partido, cuyo Congreso se celebrará en el otoño próximo.

Desde el Partido Popular, José María Aznar, tras felicitar por su triunfo al PSOE, insistía en que el voto del miedo había sido decisivo para la victoria socialista, aunque anunciaba que tras estos resultados «ya nada podía ser igual que antes», al haber perdido el PSOE la mayoría absoluta y la posibilidad de gobernar sin pactos.

Con los resultados en la mano, España sigue teniendo una mayoría de centro izquierda, con 11,3 millones de votos entre el PSOE e Izquierda Unida, frente a los 10 millones de votos de la derecha aun sumando los nacionalismos. ■

ELECCIONES LEGISLATIVAS

1 9 8 6		
Votos	%	Escaños
8.901.718	44,62	184
5.247.677	26,31	105
1.838.799	9,22	19
892.070	4,47	7
309.610	1,55	6
1.012.054	5,08	18
215.202	1,08	5
107.053	0,54	2
79.972	0,40	1
65.664	0,33	1
64.403	0,32	1
73.004	0,37	1

1 9 8 9		
Votos	%	Escaños
8.115.568	39,87	175
5.285.677	25,97	107
1.617.716	7,95	14
1.858.588	9,13	17
252.119	1,25	5
1.030.476	5,07	18
217.276	1,07	4
105.230	0,52	2
64.767	0,32	1
144.924	0,71	2
136.955	0,67	2
212.687	1,04	2
71.733	0,35	1

1 9 9 3		
Votos	%	Escaños
9.076.218	38,68	159
8.169.585	34,82	141
413.213	1,76	
2.246.107	9,57	18
290.386	1,24	5
1.162.534	4,95	17
206.296	0,88	2
188.800	0,80	1
129.263	0,55	1
144.261	0,61	1
206.953	0,88	4

LOS PROGRAMAS DE GOBIERNO

A pesar de que el Partido Socialista Obrero Español ha ganado por cuarta vez consecutiva las elecciones generales, en esta ocasión no ha conseguido la mayoría absoluta. Este hecho, aunque le permita gobernar en solitario si así lo decidiera, le obligará a buscar pactos con otras fuerzas políticas para sacar adelante sus propuestas en la nueva legislatura. Estos pactos podrían ser puntuales o permanentes. Si bien nada hay decidido al cierre de este número, lo que parece lógico es que dichos acuerdos los busque con las fuerzas políticas que han obtenido mayor número de escaños después del primer partido de la oposición (PP); es decir, con Izquierda Unida, 18 escaños, y Convergència i Unió, 17 escaños.

Estos son, resumidos, los programas políticos del PSOE, IU y CiU en materia de política pesquera, de puertos y transporte marítimo, de costas, de empleo y protección social.

POLITICA PESQUERA

La política pesquera que el Partido Socialista Obrero Español propone es la de continuar aprovechando las posibilidades que ofrece el mercado nacional, a la vez que impulsar una reorientación de la Política Pesquera Común para adecuarla a los intereses españoles. Para conseguirlo propone en concreto las siguientes medidas:

— Conceder prioridad al desarrollo de una nueva Política Pesquera Común y a la integración plena de la flota española en la misma, a través del adelantamiento del período transitorio del Tratado de Adhesión.

— Hacer prevalecer en las negociaciones para nuevas adhesiones a la CE la condición de que ningún país nuevo tenga mejor trato que España.

— Garantizar una actividad sostenible y rentable a través del desarrollo integrado de medidas relacionadas con los recursos, estructura, mercados y la realidad socioeconómica y laboral del sector pesquero.

— Desarrollo de un Plan Sectorial 1994-1997 utilizando los recursos del Instrumento Financiero para la Orientación de Pesca, para establecer medidas horizontales de carácter estructural, así como medidas socioeconómicas de acompañamiento.

— Dentro de la Política de Mercados de Productos de la Pesca, se propondrá una política de calidad tanto a



El PSOE propone un Plan Sectorial 1994-97 para el sector pesquero, con mantenimiento de rentas y plena integración de nuestra flota en la Política Pesquera Común, adelantando el período transitorio del Tratado de Adhesión.

PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL

nivel sanitario como técnico-comercial, así como la agilización de los mecanismos de intervención en el caso de perturbaciones graves del mismo.

— Se dará prioridad a las necesidades socioeconómicas para asegurar el mantenimiento de la renta de los productores y el perfeccionamiento de su formación y capacitación profesional, así como el establecimiento de mejores condiciones de trabajo y seguridad de la vida humana en el mar.

PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO

El PSOE plantea en esta materia una política descentralizada y coordinada con criterios de política territorial. Conscientes de que los puertos constituyen verdaderos polos de actividad económica con efectos sobre todo el territorio a través de los restantes elementos del sistema de transporte, los socialistas se proponen desarrollar esta potencialidad con una correcta integración de todos los modos de transporte con la red portuaria española. También se proponen continuar avanzando en su política organizativa de los últimos años y para ello contemplan, entre otras acciones:

— Potenciar y especializar la oferta portuaria para el tráfico de contenedores, especialmente en los puertos de Barcelona y Valencia, finalizar las obras de los de Cartagena y Bilbao y

atender preferencialmente los de Baleares y Canarias.

— Desarrollar la Ley de Puertos y Marina Mercante, prestando especial atención a la seguridad en la navegación y a la protección del medio ambiente marítimo y portuario.

— Dotar de medios humanos y materiales necesarios a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

— Mejorar el nivel de formación de los trabajadores españoles, para favorecer el empleo tanto en la flota española como en la comunitaria.

— Integrar el puerto y la ciudad promoviendo la utilización por los ciudadanos de tinglados portuarios obsoletos.

COSTAS

Para la próxima legislatura el PSOE se propone aumentar el esfuerzo inversor para continuar con la recuperación de la franja costera y los 150.000 millones de pesetas de inversión con que está dotado el Plan de Costas invertirlos en regenerar 300 kilómetros de playas, previo estudio de impacto ambiental y construir y acondicionar 270 kilómetros de paseos marítimos.

EMPLEO

La creación de empleo estable es el objetivo prioritario del Programa del

Partido Socialista Obrero Español. Para conseguirlo el PSOE pretende desarrollar una estrategia global que pasa por la recuperación del crecimiento, mejoría de la competitividad, reforma del mercado de trabajo y cualificación de recursos físicos, humanos y ambientales.

Todo ello irá acompañado de una política de rentas basada en la moderación de los salarios y los beneficios. Es necesario, según la propuesta socialista, alcanzar un pacto social que haga posible dicha moderación.

Consciente el PSOE de los desajustes que presenta actualmente el mercado de trabajo, propone una serie de medidas concretas para su reforma. Entre ellas destacamos las siguientes:

— Reforma del Instituto Nacional de Empleo, para canalizar de forma ágil y eficaz las demandas y ofertas de trabajo.

— Mejorar la estabilidad en el empleo, suprimiendo los contratos temporales, que quedarán limitados a aquellas situaciones en las que la actividad justifique su duración determinada (eventuales, interinos y obra o servicios).

— Promover contratos a tiempo parcial.

— Mejorar las oportunidades de inserción laboral de los jóvenes, introduciendo la figura del aprendiz.

— Dotar al mercado de trabajo de mayor flexibilidad y facilitar la movilidad del trabajador.

— Reforma de algunas ordenanzas laborales.

— Apoyo a la reducción/ordenación del tiempo de trabajo.

— Ayuda a la financiación de nuevas iniciativas que posibiliten la generación de empleo.

Dado que las relaciones laborales in-

Para crear empleo el PSOE considera necesario alcanzar un amplio pacto social y reformar el mercado de trabajo.

En materia de protección social el PSOE defiende el mantenimiento de las actuales prestaciones y la acentuación del carácter contributivo del sistema de pensiones.

La descentralización, eje de la política portuaria del PSOE.

fluyen decisivamente en la competitividad de las empresas y, por consiguiente, en la creación de empleo, el Partido Socialista impulsará que se dé una nueva dimensión y contenido a la negociación colectiva y favorecerá un cambio de actitudes y comportamiento de los agentes sociales a fin de evitar la conflictividad social.

FORMACION PROFESIONAL

La formación profesional es un factor estratégico para crear empleo y para favorecer la inserción y promoción profesional de los trabajadores. En este sentido el PSOE impulsará, entre otras, las siguientes acciones: destinar 500.000 millones de pesetas para el próximo cuatrienio para desarrollar el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional, y otros 200.000 para asumir los compromisos contenidos en el ya firmado Acuerdo Tripartito sobre Formación Profesional de Trabajadores Ocupados, descentralización de las competencias de Formación Profesional Ocupacional a las Comunidades Autónomas, potenciar la Formación Profesional a distancia y desarrollar acciones formativas prioritarias para jóvenes sin cualificación, demandantes del primer empleo y parados de larga duración.

PROTECCION AL DESEMPLEO

En este apartado el Partido Socialista se propone mantener el modelo de protección solidario que ha venido desarrollando estos últimos años, y para que sea eficaz y económicamente viable seguirá combatiendo los abusos y fraudes, especialmente en los casos en los que no se respetan las incompatibilidades con el trabajo por cuenta pro-

pia o ajena, y establecerá controles que imposibiliten el cobro de subsidios por parte de quienes disponen de otras fuentes de renta.

SALUD LABORAL

Para mejorar las condiciones de los trabajadores en salud y seguridad se aprobará la Ley de Prevención de Riesgos Profesionales adaptada a la normativa comunitaria.

PROTECCION SOCIAL

Los objetivos del PSOE para los próximos cuatro años son garantizar el nivel alcanzado en los últimos años y ampliar la oferta de servicios sociales para dar respuesta a las demandas de los mayores y de las personas que presentan dificultades de inserción o están en una situación de necesidad.

Además de estos objetivos generales, el PSOE contempla en su programa político otras acciones concretas, como son: la equiparación de las pensiones mínimas de viudedad de los menores de sesenta años a los de esa edad, elevar a veintiún años la edad para percibir la pensión de orfandad cuando los beneficiarios no trabajen. Este límite de edad se elevará a veintitrés años cuando la orfandad sea absoluta.

También se propone el Partido Socialista posibilitar la mejora voluntaria de la base de cotización de los trabajadores por cuenta propia del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, suprimiendo la cotización por jornadas teóricas e incluir dentro de la acción protectora obligatoria de dichos trabajadores la protección por maternidad.

Otras de las propuestas de este partido es perfeccionar el ámbito protector del Régimen de Autónomos; facilitar a todos los trabajadores, con periodicidad anual, información de las bases de cotización ingresadas en el último año, para que puedan conocer su situación respecto a la Seguridad Social; continuar garantizando la equiparación de la pensión mínima familiar al salario mínimo neto, y el reconocimiento y pago de pensiones en el plazo máximo de treinta días desde la fecha en que se solicitó o, en el caso de invalidez permanente, desde la fecha de su declaración.

Por último, en este apartado de protección social el PSOE se compromete, en el marco del Plan Gerontológico, a seguir garantizando a los mayores la seguridad económica a través de la cobertura de pensiones y a mejorar su bienestar físico y psíquico con prevención y atención sanitaria adecuada, y a ampliar la red de servicios sociales, personales, domiciliarios y residenciales. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO



LOS PROGRAMAS DE GOBIERNO

IZQUIERDA UNIDA



POLITICA PESQUERA

Izquierda Unida apuesta por una política de reordenación del sector que permite una racionalización de la explotación de los caladeros, garantizando con fórmulas negociadas preservar los recursos pesqueros y regenerar nuestro litoral y aguas interiores.

También propone un Plan de modernización y apoyo a la flota adecuándola a los niveles europeos, tanto en formación de sus tripulantes como en la incorporación de tecnología en sus embarcaciones.

Para la coalición IU la atención a la industria transformadora de los productos del mar y a los programas de investigación y desarrollo en la Acuicultura son bazas importantes en su política pesquera.

PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO

IU aboga por una nueva Ley de Puertos que asegure con claridad el carácter público de los espacios portuarios y su gestión, que en los puertos del Estado deberá ser conjunta entre la Administración central y la Comunidad Autónoma de que se trate.

Propone también la integración de la actividad pesquera en los puertos, la promoción de las condiciones sociales de los marinos, de su formación y profesionalización, y la mejora del servicios de cabotaje y de pasajeros en el transporte interinsular, consolidando la empresa pública.

COSTAS

Incrementar la dotación presupuestaria para mejorar la aplicación de la Ley de Costas y vigilancia de las construcciones en las mismas, no autorizar la construcción de más puertos deportivos ni ocupar zonas marítimo-terrestres con construcciones, saneamiento integral de municipios costeros con zonas industriales y desarrollo de un modelo ecológico de regeneración de playas, son algunos de las principales medidas que propone IU en política de costas.

EMPLEO

IU hace la propuesta más original en materia de empleo al apostar por el reparto del trabajo existente mediante la reducción de la jornada, la quinta semana de vacaciones, la jubilación parcial y la supresión de las horas extraordinarias.

IU propone la modernización de la flota pesquera y mayor formación para los tripulantes, así como la racionalización en la explotación de los caladeros.

IU propone que se reparta el trabajo existente, reduciendo las jornadas, suprimiendo las horas extra y añadiendo una semana más a las vacaciones.



rias. Aboga, asimismo, por reestablecer la causalidad en la contratación y la eliminación de los incentivos fiscales para los contratos temporales.

FORMACION PROFESIONAL

El fomento, potenciación y desarrollo de la formación profesional favoreciendo la igualdad de oportunidades entre sexos, la plena participación del conjunto de agentes sociales, es el objetivo de Izquierda Unida en este campo. Para conseguirlo esta coalición propone la creación de un fondo de financiación de programas de formación con gestión paritaria de los trabajadores.

PROTECCION AL DESEMPLEO

Extender la cobertura a los colectivos actualmente no protegidos, mejorar la proporcionalidad entre los períodos de contribución y prestación y posibilitar que las cotizaciones realizadas y no computadas se acumulen para su posterior prestación, son las medidas que IU propone para proteger a los desempleados.

SALUD LABORAL

Elaboración urgente de la Ley de Salud Laboral, con participación en la redacción del texto de las organizaciones sindicales.

PROTECCION SOCIAL

Nueva ley de pensiones para que la pensión contributiva mínima se equipare al Salario Mínimo Interprofesional y que la no contributiva se aproxime a la contributiva mínima, extender las pensiones contributivas eliminando el sexismo, revalorización de la política de pensiones para equiparar la calidad de vida de nuestros mayores a la de los de la CE, crear un Fondo de Garantía de Pensiones para asegurar que ninguna pensión se suprima o disminuya, fomento del trabajo y voluntariado social de los mayores y ayuda a domicilio tanto para personas ancianas como familias en situación de dificultad para atender a los mayores o personas con minusvalías. ■

C. H. C.

POLITICA PESQUERA

Convergència i Unió propone la reordenación de las actuales competencias que inciden en el sector de pesca y que están repartidas en diferentes Ministerios de la Administración central para concertarlas y coordinarlas a fin de que puedan ser transferidas a las Comunidades Autónomas con competencias en la materia. Propone también la reordenación y modernización del sector pesquero, para conseguir una flota competitiva, el establecimiento de períodos de paro estacional para la pesca marítima destinados a conservar y proteger los recursos pesqueros, para garantizar el esfuerzo de los pesqueros durante los períodos hábiles de pesca; modernización de las lonjas de contratación y subasta de pescado con la informatización de los sistemas de venta tradicionales, con la introducción de marcas de procedencia que identifiquen su origen.

PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO

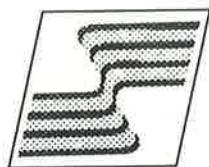
Para situarse en un lugar preeminente en el escalafón europeo CiU cree que hacen falta tres condiciones imprescindibles: disponer de amplias superficies de tierra, ampliar los respectivos *hinterland* y mejorar los accesos terrestres y la conexión de los puertos con redes europeas. También propone la jerarquización de los puertos de forma similar a las estaciones ferroviarias, promocionar los puertos del Mediterráneo ampliando la zona de influencia Barcelona-Tarragona, conectando con el frente marítimo del Atlántico central.

COSTAS

Control de la ubicación de los puertos deportivos y recreativos, elaboración de planes para liberar al litoral de viejos dogales, como líneas de ferrocarril y carreteras, que supongan graves barreras para la comunicación del ciudadano con el mar, y extrema vigilancia y cuidado de la calidad ambiental de las playas y el mar como recursos básicos para el ocio y el turismo.

EMPLEO

Remodelación de los contratos laborales, introducción de los contratos de aprendizaje con bonificaciones fiscales, ampliación hasta los veinticinco años de edad de los contratos temporales en virtud de la situación económica, reducción hasta dos puntos de las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social, descen-



CiU propugna el establecimiento de períodos de paro estacional para la pesca marítima, para proteger los recursos y garantizar el esfuerzo de los pescadores en los períodos hábiles.

Conceder incentivos fiscales a las empresas que acojan aprendices y reducir dos puntos las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social, son algunas de las medidas que propone CiU para fomentar el empleo.

tralización del INEM a las Comunidades Autónomas, flexibilización en la reestructuración de plantillas, regulación de las empresas de empleo temporal, favorecer la movilidad funcional y geográfica de los trabajadores y la contratación temporal y a tiempo parcial.

FORMACION PROFESIONAL

CiU propone la presentación de una Ley de Coordinación y Promoción de la Formación Profesional y Ocupacional no Reglada y de adultos que prevea el despliegue de iniciativas públicas y privadas con el propósito de alcanzar objetivos de calidad que den respuesta tanto a necesidades de buenos profesionales como a los nuevos retos de competitividad y que, a la vez, regule el sistema dual de formación (escuela-empresa). Propone, asimismo, la coalición catalana la aplicación de incentivos fiscales a las empresas que acojan estudiantes y aprendices y que cooperen activamente en el diseño de la formación en sus distintas modalidades.

PROTECCION AL DESEMPLEO

Mayor control de las prestaciones y subsidios de empleo, con el fin de mejorar la gestión de los fondos, eliminando su fraude y permitir una distribución de los mismos más solidaria.

Se extenderá a todas las Administraciones la operatividad, ya vigente, del trabajo complementario al seguro de paro. Es decir, las Administraciones podrán dar trabajo a personas desocupadas que perciban prestación por desem-

pleo a cambio de un determinado complemento salarial. Se promoverán las medidas legales adecuadas para hacer compatible la pensión parcial de jubilación con la ocupación también a tiempo parcial.

SALUD LABORAL

Al igual que el PSOE y que IU, Convergència i Unió tiene previsto en su programa la elaboración de una Ley de Prevención de Riesgos con el fin de adoptar la directiva de la Comunidad Europea. La ley ha de concentrar los esfuerzos en la prevención real de los accidentes y las enfermedades profesionales.

PROTECCION SOCIAL

CiU propone en este capítulo la protección del poder adquisitivo de los pensionistas, que quedará garantizado con la revalorización anual de las pensiones de acuerdo con el incremento del coste de la vida; supresión de la ley de incompatibilidades en el cobro de dos pensiones cuando la suma de ambas no llegue al salario mínimo interprofesional, especialmente en las pensiones de viudedad; unificación de los distintos regímenes de la Seguridad Social, jubilación flexible y posible jubilación parcial con reducción de horarios hasta alcanzar la jubilación total; integración del presupuesto de la Seguridad Social en el del Estado con incorporación al mismo de las cuotas de la Seguridad Social, y modificación de la Ley de Fondos de Pensiones. ■

C. H. C.





**Torremolinos fue capital mundial
del sector de cultivos marinos**

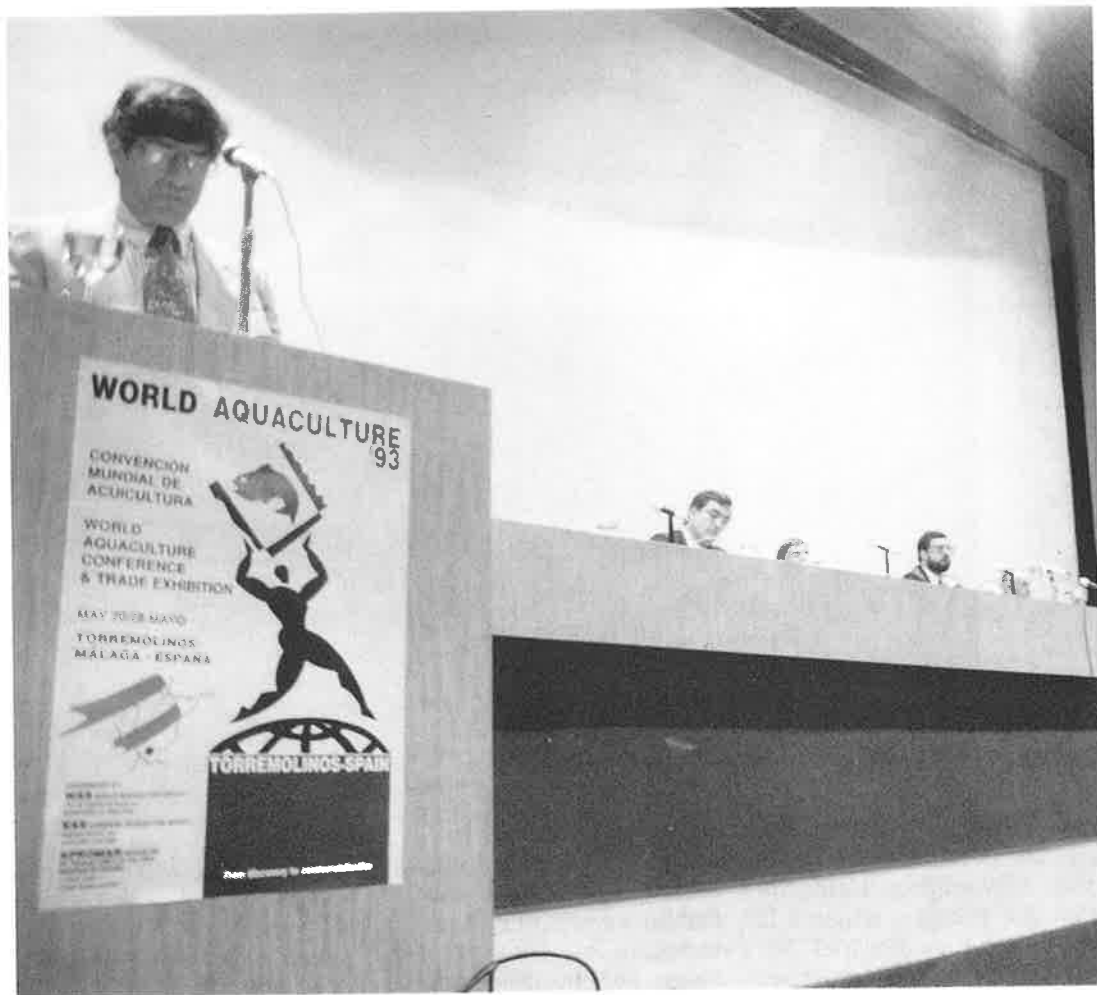
UN COMPROMISO DE FUTURO

La acuicultura española ha superado satisfactoriamente su reválida internacional tras el éxito de organización y el balance positivo de Acuicultura'93, el Congreso y Exposición mundiales celebrados en Torremolinos del 24 al 28 de mayo.

Setenta y cuatro países representados, 73 firmas expositoras, medio millar de colaboraciones entre conferencias y ponencias, y más de

1.200 congresistas inscritos, una cuarta parte de ellos españoles, son cifras apenas indicativas de la importancia que para el sector de los cultivos marinos en España ha tenido la cita.

ORGANIZADO por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España (APROMAR), European Aquaculture Society (EAS) y World Aquaculture Society (WAS), con el patrocinio de la Secretaría General de Pesca Marítima, la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, el Consejo



Lou d'Abramo, presidente de WAS, en la sesión de apertura de Acuicultura'93.

Superior de Investigaciones Científicas y la Comisión de la CE, en el Congreso se desarrollaron tres grupos de trabajo: el de Rodaballo, el de Especies Continentales y un tercer grupo sobre creación de un Plan Empresarial en Acuicultura. A lo largo de las jornadas de Acuicultura'93 se presentaron alrededor de 400 ponencias en la sección de *posters*, cuyo interés fue unánimemente destacado.

Lou d'Abramo, presidente de WAS, resaltó en su discurso inaugural la oportunidad que suponía el Congreso para «distribuir e intercambiar información a nivel mundial» y el interés de esta comunicación frente a los «cambios emocionantes que nos esperan en el siglo XXI en Europa y a nivel mundial».

El presidente de EAS, Bjorn Myrseth, recordó que «ningún país, incluida España, tiene un marco legal adecuado

para proteger la acuicultura», por lo que solicitó un esfuerzo de armonización de la legislación comunitaria en este aspecto.

Constantin Vambacas, que actuaba como portavoz de la Dirección General de Pesca de la CE, hizo hincapié en la eficacia de la política comunitaria en el sector acuícola, señalando el papel de la Comunidad Europea en el desarrollo del sector, del que dijo que había alcanzado su estado adulto. Afirmó que los programas plurianuales del futuro se inspirarán en la experiencia del pasado y estarán basados en el principio de subsidiariedad y en la mejora de las zonas costeras. La acuicultura —insistió— no es sólo una industria que produce productos pesqueros de los que es deficitaria la CE, sino que, además, favorece el mantenimiento del empleo y el desarrollo de las zonas costeras.

De ahí su inclusión en los fondos estructurales comunitarios. «En el marco europeo y con la incorporación de nuevos países a la CE, la acuicultura debe alcanzar el nivel que le corresponde entre otras industrias», concluyó.

En la misma sesión inaugural, el secretario general de Pesca Marítima del MAPA, José Loira, recordó una vez más la evolución a la baja de la producción pesquera mundial y el déficit crónico de abastecimiento frente a una demanda creciente de este tipo de alimentación, lo que obligaba a la búsqueda de soluciones de carácter global. Aludió a la Declaración de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente para corroborar el respeto al entorno en el que ha de realizarse la pesca y la acuicultura, y a la necesidad de extremar las precauciones sobre cultivos intensivos o introducción de nuevas especies.

Simultáneamente, el Palacio de Congresos de Torremolinos fue sede de la asamblea constituyente de la Federación Europea de Asociaciones de Cultivos (FEDEMAR). Se trata de una federación mediterránea, dentro del ámbito comunitario, promovida por Grecia, Francia, Italia y España, a la que posteriormente se adherirá Portugal y sucesivamente el resto de países mediterráneos, incluso no comunitarios. La entidad persigue coordinar el esfuerzo de los países mediterráneos y dar a conocer las ventajas de la dieta mediterránea.

Acuicultura'93 resultó ser un excelente foro desde el punto de vista técnico y científico. Algunos expertos relacionados con el sector afirmaban que se había «ganado más en tres días de Congreso en los encuentros bilaterales o en los foros de exposición de ponen-



cias que en muchos días de estudio bibliográfico». Comentarios que venían a unirse a la satisfacción empresarial por los resultados de la exposición comercial, aunque nadie mencionara cifras concretas. Todos los sectores implicados, Administración y productores, coincidían en señalar la necesidad de rentabilizar en favor de la acuicultura española el balance satisfactorio del Congreso.

Superar las previsiones

Así, para Lázaro Rosa, «desde el punto de vista de los empresarios españoles el Congreso superó las previsiones». El representante de los cultivadores destacaba las aportaciones de tipo científico, logístico y económico, o el interés de las reuniones paralelas. «Un foro como éste es un contacto muy bueno para el desarrollo de la acuicultura, una actividad que necesita tener conocimiento de los avances tecnológicos.»

Entre las ponencias científicas, Lázaro Rosa destacaba aquellas referidas a la mejora genética, alimentación larva-

ria o aprovechamiento de los recursos. Por lo que hace al ámbito empresarial, aquellos trabajos sobre temas de mercado, de coordinación, de «funcionamiento para no ser competencia sino complemento de la pesca, aparecer en los momentos en que no haya presencia masiva de pesca, intentar regular el mercado». Rosa reclamaba la necesidad de «limar las asperezas que surgen, la más importante, lo paradójico que resulta la existencia de una serie de medidas comunitarias, nacionales y autonómicas que tienden a favorecer los cultivos marinos en España,

cuando una interpretación errónea de la Ley de Costas y del Reglamento que regula esta ley ha puesto casi el epitafio a la acuicultura». La solución a esta cuestión, extremadamente candente para los cultivadores, pasaría «porque la Administración española aplicara la ley, contemplando la acuicultura como defensora del medio ambiente».

Capitalizar el éxito

El subdirector general de Planificación, Acuicultura y Recursos Litorales, Eladio

Santaella, estimaba que, tras la apuesta de Acuicultura '93, el paso siguiente será capitalizar el éxito del Congreso, que debe «fragar en una estructura de funcionamiento permanente», en la línea de organizar reuniones periódicas de carácter nacional e internacional, o ferias en las que los productores españoles puedan mostrar sus productos.

En un apresurado balance de los últimos años, Santaella recordaba que la acuicultura española ha vivido un despeje rápido como consecuencia de la entrada de España en la CE, que permitió el aprovechamiento de las ayudas a la política pesquera. Sin embargo, la concentración de la inversión en un período corto de tiempo y la entrada de una cantidad significativamente mayor de productos de acuicultura en un mercado que no había planificado la oferta provocó una psicosis de crisis, a pesar de que el mercado estaba preparado para absorber la producción. Algunos fracasos tecnológicos puntuales en determinadas especies, junto a problemas económicos, provocó una sensación de crisis

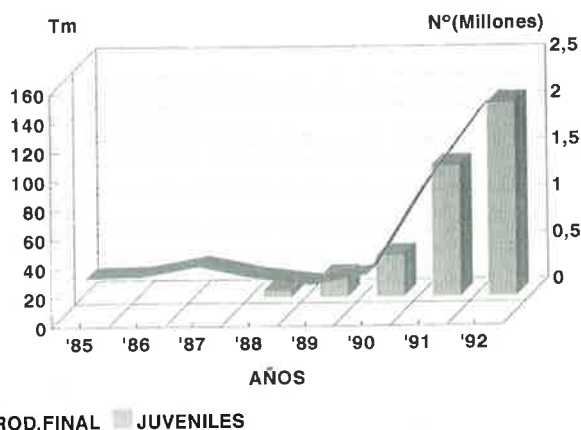


José Loira cortó la cinta inaugural del Congreso.

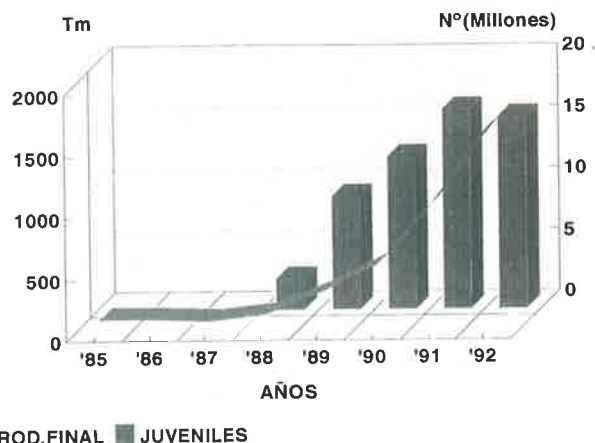
PRODUCCION ANUAL DE ACUICULTURA

PROGRAMAS DE ORIENTACION PLURIANUAL 1986-1996. ESPECIES PRIORITARIAS

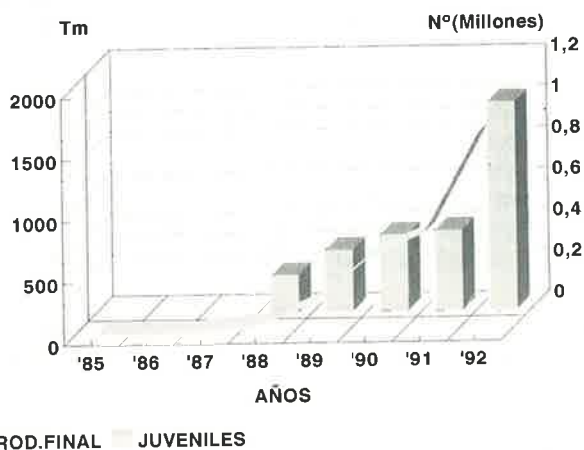
LUBINA



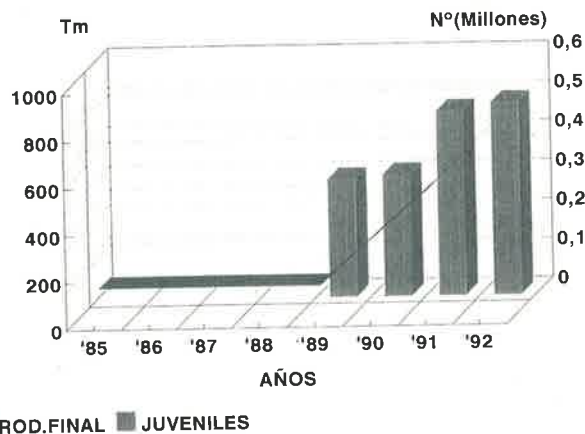
DORADA



RODABALLO



SALMONES



generalizada en el sector. Las alternativas que se presentaban entonces era esperar un período más favorable para lanzar la acuicultura o mantener la línea de seguir caminando hacia adelante y hacia arriba. La decisión de organizar el Congreso en Torremolinos, adoptada de común acuerdo por productores y Administración, era una apuesta por esta última vía.

No obstante el camino avanzado, quedan aspectos decisivos por resolver. «En España tenemos que adelantarnos a ir donde alguien quiere consumir y no esperar a que vengan los distribuidores europeos a buscar nuestro produc-

to a los lugares de producción, porque, de lo contrario, los beneficios se los llevan ellos», observa Santaella. «Hoy los productos pesqueros pueden moverse de Cádiz a Dinamarca sin barreras, en esas condiciones hay que moverse muy rápidamente porque ellos tienen mucha experiencia en transformación y distribución.»

Santaella se tomó con gran filosofía la alusión de la que fue protagonista en la jornada inaugural, cuando el presidente de EAS le presentó como un ejemplo del «triunfo de la imaginación sobre las limitaciones de la burocracia», un aparente elogio tras el que parecía ocultarse cierto repro-

che por la «osadía» hispana de aventurarse en un mercado como el del salmón. «La decisión de establecer la producción de salmón en 15.000 toneladas —explicaba Santaella— ha sido el resultado de una reunión en la que estaban representadas todas las Comunidades Autónomas interesadas en la producción de salmón, los empresarios que tenían las previsiones de esta especie y las empresa que ofertaban tecnología estructural para producirlo en las condiciones que los empresarios demandaban. No es un problema de mercado puesto que estamos consumiendo mucho más de 15.000 toneladas, ni un problema técnico, es

un problema de toma de decisión final. Si podemos producirlo al precio que hemos decidido y somos competitivos internamente, ninguna opinión de fuera va a cortar la decisión de la Administración para apoyar institucionalmente la iniciativa de nuestro sector», declaraba.

En todo caso, insistía Eladio Santaella, la introducción de nuevas especies se realizará en la línea en que el mercado se prevea más receptivo, nunca centrándose en una sola especie, sino potenciando la investigación para evitar que otros países se aprovechen de nuestro desarrollo para potenciar su propia producción.



Rafael Jaén, director general de Estructuras Pesqueras, estimaba que el Congreso había puesto de manifiesto «una gran cohesión interna; se trata de una clientela muy asidua que quiere estar a la última en cuanto a innovación tecnológica».

El problema de la Ley de Costas

Para el presidente de APROMAR, Gustavo Larrazábal, el Congreso había superado satisfactoriamente los dos objetivos que se había planteado. De un lado, la aportación al desarrollo de la acuicultura en España, especialmente de la acuicultura marina. De otro, ofrecer la oportunidad a investigadores, técnicos y empresarios españoles de contrastar su nivel con el nivel internacional. Ambos objetivos se habían visto coronados por el éxito, hasta el punto de que el Congreso de Torremolinos, tanto por el número de inscripciones, de ponencias presentadas, como de asistentes, había superado las cifras de otros eventos anteriores igualmente

de ámbito mundial. «De lo cual nos sentimos orgullosos y comprometidos con el futuro», afirmaba Larrazábal.

No obstante, el presidente de APROMAR llamaba la atención sobre una de las conclusiones derivadas del Congreso. «Hemos constatado que, teniendo España condiciones físicas y medioambientales para ser líderes en la acuicultura marina, está perdiendo ese liderazgo por el parón de crecimiento en proyectos como consecuencia de la aplicación de la Ley de Costas.» Un parón que está afectando especialmente a producciones como dorada o lubina y que está siendo aprovechado en beneficio propio por países como Grecia, Francia o Italia.

Colaboración hispano-japonesa

Particularmente esperanzador, sin embargo, resultó el encuentro entre empresarios japoneses y españoles, promovido por el Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI), incluido en el programa congresual. La reunión fue copresidida por

Lázaro Rosa, quien estimaba que, salvando las distancias entre ambos países, las situaciones son muy parecidas. «Ellos comen pescado y nosotros también, ellos han estado pescando en todo el mundo y

los han echado, nosotros hemos pescado en todo el mundo y no van echando poco a poco desde que cada país quiere explotar sus propios recursos. Los japoneses se dieron cuenta en seguida de que si no podían

XXXII JACUMAR

COINCIDIENDO con Acuicultura'93, el 28 de mayo se celebró en Torremolinos la XXXII Reunión de la Junta Nacional de Cultivos Marinos (JACUMAR), el órgano que coordina las actuaciones en materia de cultivos marinos entre las Administraciones pesqueras estatal y autonómica. La reunión fue presidida por el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, y contó con representantes del Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI) y del Banco de Crédito Agrícola (BCA), además de las asociaciones y organizaciones representativas del sector. Entre los asuntos del orden del día destacaba el de la aplicación de medidas financieras

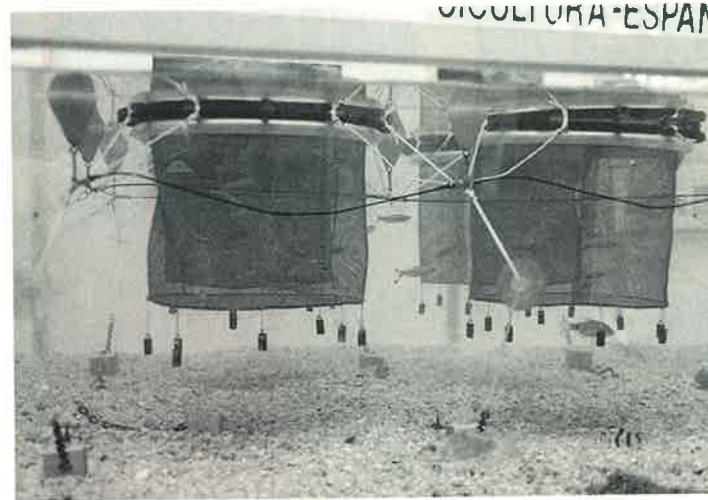
para el futuro del sector, y entre éstas, los nuevos instrumentos de apoyo público como consecuencia de la inclusión de la pesca en los fondos estructurales a través del Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP), cuyo reglamento se debate actualmente en la CE.

En el capítulo de nuevas inversiones, se aprobaron 127 pequeños proyectos de menos de siete millones de pesetas de inversión, por un total de 662 millones. Las ayudas aprobadas alcanzaron los 264 millones, 242 de los cuales se destinaban al sector mejillonero. Por Comunidades Autónomas, la mayoría se ubicaban en Galicia, un total de 115 proyectos, cinco más a Cataluña, tres a Aragón y uno a cada una de las Comunidades Autónomas de

pescar tenían que cultivar la mar. Podemos aprender de ellos que, además, son muy receptivos en este tema. Se trata de un país de 120 millones de habitantes en un trozo de terreno no más grande que Andalucía; les interesa que el mundo produzca comida.»

Para Eladio Santaella, «la acuicultura mundial es discípula de la japonesa y la economía japonesa es privilegiada en cuanto a disponibilidad de liquidez. España puede ofertar infraestructura económica y de servicios, capacidad empresarial, a inversores y empresas de tecnología japonesa que nos permitirían ser un buen puente de entrada de capital nipón en Europa».

Entre los acuerdos de la reunión figura el desplazamiento de un grupo de empresarios españoles a Japón para contactar con empresas de aquel país sobre las posibilidades de intercambio de capital y tecnología para intentar que ese puente termine en España y no en otro país. «El planteamiento no es comprar tecnología en Japón, sino atraer capital y tecnología de aquel país, de los que ellos son excedentes», apuntaba Santaella.



Grupo de Trabajo del Rodaballo

La decisión de organizar un Grupo de Trabajo del Rodaballo en Torremolinos, en la que, por lo que a España corresponde, participó la Asociación de Productores de Rodaballo Gallego (AROGA), no ha sido casual. En el marco de la política pesquera comunitaria esta especie ha pasado de una producción de 40 Tm. en 1986 a 1.600 Tm. en 1992, significando más del 98 por 100 de la producción total europea.

Con todo, el sector tiene algunos problemas que se identifican con la concentración de inversiones en un período corto de tres años, la rápida salida al mercado de la producción resultante y la falta de organización de los productores frente al sector de distribución nacional, muy eficazmente organizado. El problema de comercialización estaría poniendo en dificultades a un determinado número de empresas, lo que justifica el interés del grupo de trabajo.

Entre las soluciones se apunta la necesidad de contar con organizaciones de productores fuertes y bien estructuradas y una organización racional de la oferta.

Capítulo de distinciones

El Congreso se cerraba con un capítulo de distinciones, resaltando la colaboración científica, periodística o empresarial en favor de la acuicultura. El doctor Rosenthal recibía el título de miembro honorario de WAS por su aportación en el campo de la investigación; Peter Hjut, editor del «Fish Farmer», era nombrado miembro honorario de EAS en reconocimiento a su «valentía como periodista y a sus trabajos en el campo de la acuicultura», y José Vera pasaba a ser miembro honorario de APROMAR por su «abnegada dedicación a la acuicultura marina». ■

Mery VARONA

Cantabria, Baleares, Castilla-La Mancha y Castilla y León.

La XXXII JACUMAR acordó el diseño de un Plan Nacional para la experimentación de nuevas especies acuícolas, buscando la diversificación de la oferta y del riesgo, y otro Plan para la experimentación en jaulas en mar abierto, que se desarrollarán mediante un Plan Cuatrienal por el Instituto Español de Oceanografía.

Los representantes del sector expusieron la situación del mercado de los productos acuícolas, analizando los cambios introducidos en la norma comunitaria, especialmente aquellos que se refieren a la inclusión del sector acuícola en la política pesquera comunitaria.

José Loira subrayaba la importancia de las novedades

introducidas en la normativa para la puesta en marcha de la cláusula de salvaguarda de situaciones difíciles de mercado, tendentes a una mayor diligencia en las tramitaciones. «Vamos a continuar insistiendo en que los productos de la acuicultura entren en la rueda de las organizaciones comunes de mercado para que puedan tener una mayor protección», declaraba al término de la reunión. En cuanto a la demanda de los productores de una mayor agilidad en el procedimiento administrativo, Loira afirmaba que «la idea de España es simplificar lo máximo posible para que el administrado sepa lo que se exige en cada caso y tenga que acudir al mínimo de ventanillas». El secretario general de Pesca recordaba la defensa que Felipe González había

hecho del sector pesquero en la Cumbre de Edimburgo de diciembre último, en base a lo cual, aseguraba, «la pesca va a entrar dentro de la política de los fondos estructurales comunitarios». Dando cumplimiento a los acuerdos de Edimburgo, precisamente la CE estudia en la actualidad el reglamento base para ajustar la política de fondos estructurales a los acuerdos de Edimburgo. «Estamos avanzando de manera coordinada en el sentido que el sector viene demandando desde hace tiempo», insistía.

Loira recordaba, finalmente, que el sector acuícola mantiene conversaciones para la inclusión de la acuicultura en las líneas de los seguros agrícolas. ■

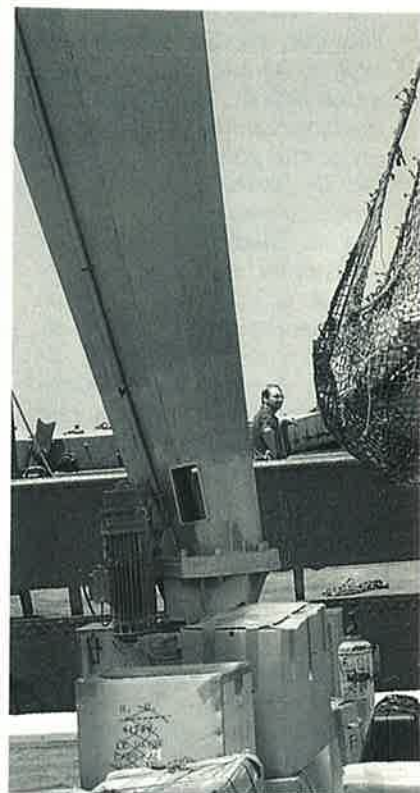
M. V.

Puertos del Estado
ve en la convocatoria
motivaciones políticas

Huelga contra la privatización del sector público portuario



Los principales sindicatos con representación en el sector portuario convocaron una huelga general el pasado 18 de mayo, en protesta por lo que consideran proceso de privatización del sector público portuario, que llevaría aparejado regulaciones de empleo sobre varios miles de trabajadores. Los sindicatos demandan la negociación de un marco estable de prestación de servicios públicos que se plasme en un acuerdo global como método para consolidar la estructura pública de los puertos. El Ente Público Puertos del Estado se mostraba convencido de la artificialidad de la huelga, atribuyendo la convocatoria a motivaciones políticas relacionadas con la coyuntura electoral.



LA huelga fue seguida por el 78 por 100 de los trabajadores del sector, según datos sindicales, que en el caso del subsector de estiba habrían alcanzado al 98 por 100 de los trabajadores y al 75 por 100 en el de Autoridades Portuarias.

Los «reiterados incumplimientos de la normativa laboral vigente y la puesta en marcha de una paulatina y sistemática privatización de los servicios portuarios», según denuncia de los representantes de los trabajadores, ha movido a la acción sindical conjunta para rechazar la privatización de los puertos españoles, constituyendo, por primera vez, una fuerza unida de cinco sindicatos con implantación estatal —UGT, CC.OO., USO, CGT y Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios— y tres sindicatos de ámbito autonómico —LAB, Convergencia Intersindical Galega (CIG) y Corriente Sindical de Izquierda (CSI)—. Todos ellos suscribieron el pasado 6 de mayo un acuerdo por el que se comprometían a no negociar ni reestructuraciones de plantilla de las sociedades estatales en el ámbito de puerto a puerto que estén por de-



bajo de las peticiones presentadas en el ámbito estatal, ni acuerdos de ámbito local que puedan poner en peligro la consecución del acuerdo marco sectorial.

La Mesa por la Defensa del Empleo Público en los Puertos, constituida por los ocho sindicatos convocantes, había remitido un escrito al presidente del Ente Público Puertos del Estado, Fernando Palao Taboada, con fecha 29 de abril, en el que se reclamaba «un plan global para las autoridades portuarias y las sociedades estatales de estiba y desestiba», basado en la «necesidad de afianzar un marco estable en el sector portuario, teniendo en cuenta el trabajo realizado en estos últimos años tanto en el campo legislativo como en el de la negociación colectiva». Dicho marco debería ser culminado «con un acuerdo global lo más amplio posible, donde los beneficios que resulten sirvan para consolidar la estructura pública de los puertos».

Los sindicatos convocantes acusan a la Administración y a la patronal del sector portuario de pretender romper el actual marco, privatizando y reduciendo las condiciones laborales y económicas en el sector. Los primeros pa-

Puertos del Estado: «No puede justificarse un mayor coste de los servicios prestados basado exclusivamente en una reserva del trabajo a empleados o trabajadores de la Autoridad Portuaria cuya productividad sea menor».

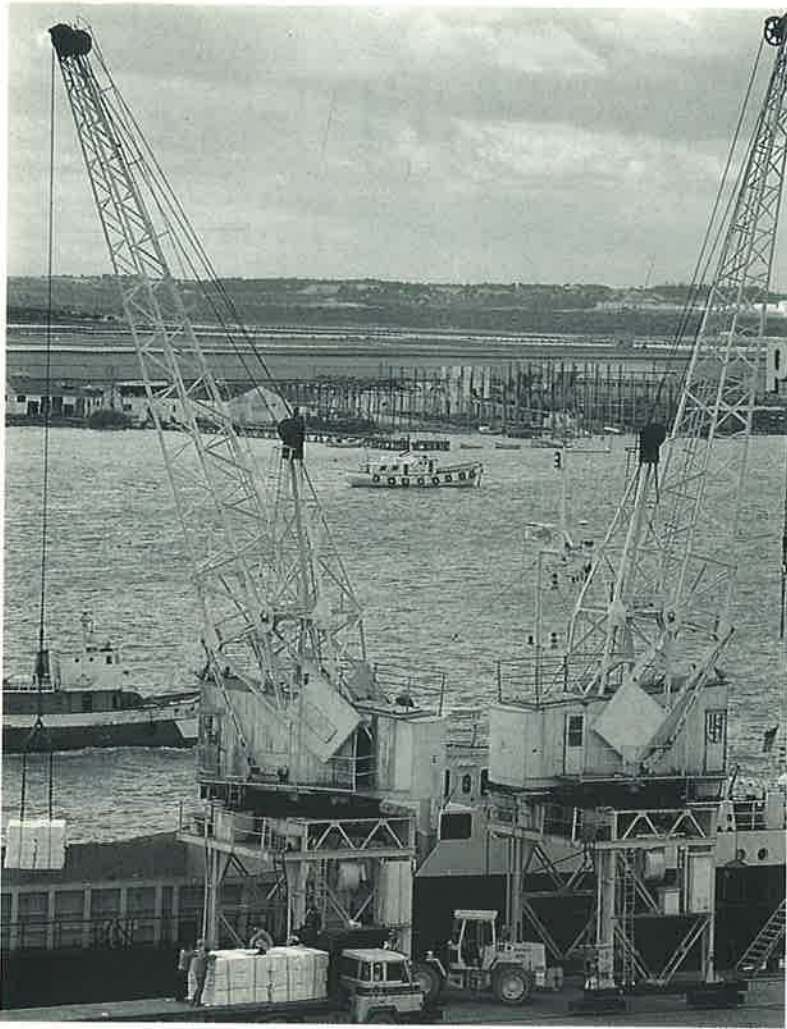
sos del proceso de privatización en el sector de estiba/desestiba pasarían, a juicio de los sindicatos, por una desregulación del trabajo portuario para conseguir el desmantelamiento de las sociedades estatales —mediante la desaparición de las manos (equipos de trabajo) en las faenas portuarias, la profundización en la disponibilidad y flexibilización total en llamamientos, horarios y turnos—, y la ruptura del primer acuerdo sectorial, con lo que se propiciarían los expedientes de extinción de contratos. Los excedentes serían la consecuencia inmediata de esta primera fase del proceso, con el resultado de un abaratamiento de los costes de personal y una reducción de la capacidad reivindicativa de trabajadores, a lo cual seguiría la separación del convenio del sector de estiba y la proliferación de los convenios de empresas y el mantenimiento de las sociedades de estiba con función meramente testimonial, con el riesgo de una supresión total a medio plazo.

Ningún problema grave

Esta política, que según denuncian los sindicatos se está trasla-

dando desde el Ente Público Puertos del Estado a las Autoridades Portuarias, se estaría centrándose en privatizar servicios «y no en la búsqueda de una mejor prestación, rentabilidad y operatividad», de donde resulta la pérdida de dichos servicios, que o bien dejan de ser prestados o bien pasan a ser cubiertos bajo la fórmula de gestión indirecta, siguiendo una inercia privatizadora. La pérdida de puestos de trabajo consecuencia del proceso privatizador es cuantificada por los representantes de los trabajadores en 3.440 excedentes, de los que 1.800 corresponderían a los servicios auxiliares, administrativos y de conservación, que se reducirían un 75 por 100 de privatizarse los servicios de explotación. Otras 750 excedencias afectarían a trabajadores de grúas y 500 a guardamuelles.

El Ente Público Puertos del Estado se mostraba sorprendido por la convocatoria de huelga, al estimar que no existe «en estos momentos ningún problema grave en el ámbito de las relaciones laborales de los entes públicos portuarios», y negaba que se esté produciendo destrucción paulatina de empleo en el conjunto de las



Autoridades Portuarias. Antes al contrario, afirma que *«se está procediendo a la progresiva incorporación de personal de diferentes niveles o categorías»* y que *«no existe ninguna previsión de reducción de personal»*.

Resultados manifiestamente mejorables

Las centrales sindicales consideran que no existe ninguna razón que justifique la tendencia privatizadora asumida por el Ente Público Puertos del Estado. A este propósito, recuerda que ni la Resolución sobre Política Portuaria adoptada por el Parlamento Europeo en noviembre de 1988, que contiene recomendaciones de autonomía de gestión portuaria sobre cobertura de costes por transferencia a los usuarios, ni la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ni aun la incorpo-

ración de España al Mercado Único Europeo, no tiene por qué condicionar el actual marco portuario de relaciones laborales, como lo demostrarían los resultados de los anteriores Organismos Autónomos, en la actualidad Autoridades Portuarias. Dichos resultados, considerados por los sindicatos como *«manifiestamente mejorables»*, detectaron un valor actualizado neto de 450.000 millones de pesetas en 1991, con unos ingresos y ventas de 70.000 millones de pesetas, un «cash flow» de 38.000 millones y una inversión anual con recursos propios de 37.000 millones.

El Ente Público, por su parte, afirma que *«nada ha variado en este sentido desde 1992»*, ya que la Ley 27/92 señala que *«los servicios portuarios se pueden prestar directamente o indirectamente»*, y señala que *«la mejora de la productividad es, sin duda, el mejor método de defender una mayor cuota futura de servicios portuarios di-*

Huelga contra la privatización del sector público portuario

rectos», toda vez que el criterio para que un servicio portuario se deba realizar directamente *«es que se efectúe a costes comparables con los que se prestan indirectamente a través de empresas privadas»*. La Administración portuaria concluye que *«no puede justificarse un mayor coste de los servicios prestados basado exclusivamente en una reserva del trabajo a empleados o trabajadores de la Autoridad Portuaria cuya productividad sea menor»*, criterio que, afirma, *«ha sido expuesto a las centrales sindicales y discutido y analizado con ellas en diversas oportunidades y se viene aplicando con enorme prudencia y timidez»*.

Compleja estructura laboral

La huelga del 18 de mayo vino a romper la paz social que ha venido disfrutando el sector portuario, y más concretamente el sector de estiba, en los últimos años. Tranquilidad, debida en buen grado, al acuerdo sectorial suscrito en 1988 entre la Administración y los estibadores, después de tres años de conflictos. Las dificultades surgidas entre sindicatos y la patronal ANESCO a la hora de concertar una prórroga de dicho acuerdo parece estar en el fondo del problema actual.

Los sindicatos consideran que el servicio de carga y descarga, estiba de las mercancías que se manipulan en y a través de los puertos españoles, está constituido por una compleja estructura



laboral en la que son protagonistas, de una parte, la Organización de Trabajos Portuarios, en la actualidad Sociedades Estatales, y las empresas estibadoras, y, de otra, el colectivo de estibadores portuarios, sea en situación de fijos adscritos a aquellas empresas, como en situación de rotación sujetos a relación jurídica común o especial. Las centrales sindicales acusan al Ente Público Puertos del Estado y a la patronal ANESCO de haber abierto el camino de la ruptura que hace imposible el acuerdo en la negociación del Acuerdo Marco Sectorial, al pretender un modelo de explotación totalmente privada. «De un lado —señalan— pretenden que las Sociedades Estatales tengan un futuro testimonial en base a mantener a un mínimo de trabajadores, con la posibilidad real de una supresión total a medio plazo. De otro, la desregulación del trabajo portuario con la desaparición de las manos en las faenas portuarias y, profundizando en la disponibilidad y flexibilidad total en llamamiento, horarios y turnos, sin garantía de mantenimiento de las Sociedades Estatales.» Dichos planteamientos llevarían, según cálculos sindicales, a un «alarmante número de excedentes, cuya propuesta es de 1.237 trabajadores», lo que supone porcentajes de hasta el 30 por 100 en algún puerto.

En este punto, el Ente acusa a las centrales sindicales convocantes de «mezclar los temas del colectivo de trabajadores de las Autoridades Portuarias con los de los trabajadores de estiba, que tienen una problemática y unas condiciones de trabajo específicas, que se vienen tratando en una mesa estatal en la que tienen representación las centrales sindicales y las asociaciones empresariales más representativas de este sector». El Ente Público Puertos del Estado afirma que «las condiciones de seguridad en el empleo y de tranquilidad con las que los trabajadores de las Autoridades Portuarias pueden contemplar la crisis económica actual marcan, sin duda, una diferencia apreciable con las que tienen los trabajadores de otros muchos sectores productivos, que deben ser debidamente analizadas y valoradas por los trabajadores que las disfrutan».

Los sindicatos convocantes acusan a la Administración y a la patronal del sector portuario de pretender romper el actual marco, privatizando y reduciendo las condiciones laborales y económicas en el sector.



El ministro, interlocutor

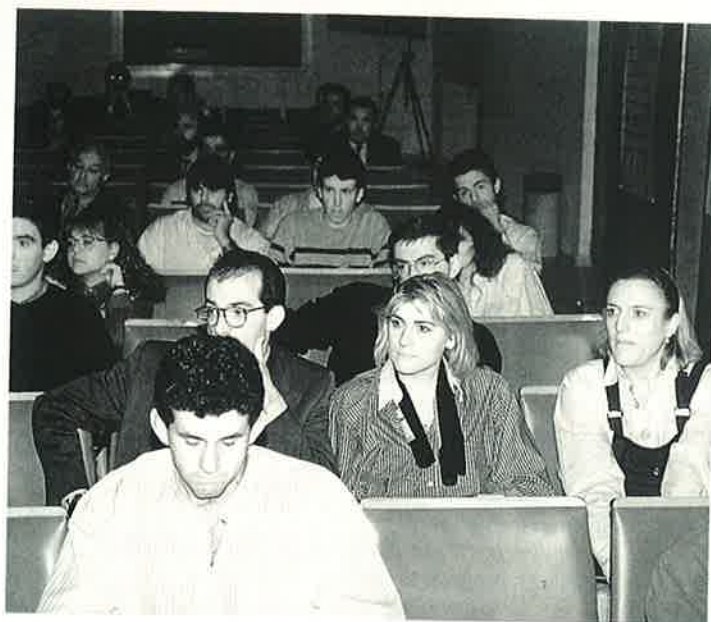
Finalmente, la Administración portuaria reprocha a las centrales sindicales el escaso interés en avanzar en las negociaciones para cerrar la revisión salarial de 1992 y constituir la mesa negociadora del convenio de 1993, después de las convocatorias efectuadas por Puertos del Estado. Asimismo, recuerda que Comisiones Obreras se negó a ratificar el acuerdo alcanzado en junio de 1992 entre Administración y UGT sobre cuantía y distribución de la revisión salarial, acuerdo que, finalmente, tampoco ratificaría UGT. A pesar de lo cual, insiste Puertos del Estado, se dieron instrucciones para que los puertos abonaran las cantidades correspondientes a la revisión, de acuerdo con la distribución pactada y no ratificada por las centrales sindicales. En consecuencia, el Ente Público remite a la mesa de negociación del convenio colectivo para anali-

zar los problemas de los trabajadores de las Autoridades Portuarias, y a la Mesa abierta, que se viene reuniendo desde hace varios meses, en la que se contempla la modificación del Acuerdo Marco de Estiba suscrito hace cinco años por las centrales sindicales y las asociaciones empresariales representativas del sector, negando taxativamente «que no se esté o no se quiera negociar, lo que no significa que haya que aceptar todas las proposiciones que se exponen en la mesa».

Tras realizar una valoración «muy positiva» sobre la participación de los trabajadores en la huelga, las centrales sindicales acordaron interrumpir las movilizaciones durante el período electoral y apelar al ministro de Obras Públicas como interlocutor para alcanzar un acuerdo satisfactorio en el sector de estiba y concluir un acuerdo marco global en Autoridades Portuarias. ■

Mery VARONA

V JORNADAS PARA JOVENES PESCADORES



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación organizó en San Fernando de Henares (Madrid), durante los días 19, 20 y 21 del pasado mes de mayo, las V Jornadas de Jóvenes Pescadores. Este encuentro, celebrado en la Escuela de Capacitación Agrícola, sirven para dar a los participantes, con edades comprendidas entre dieciocho y treinta años, una mayor información sobre el mundo de la pesca y las diferentes ayudas económicas que la CE y la Administración central española ofrece desde hace algunos años para resolver estos problemas.

El objetivo central de estas charlas era que los jóvenes españoles conocieran la nueva política pesquera de la CE. Tras las diversas conferencias a las que acudieron 74 hombres y siete mujeres de las diez Comunidades Autónomas con litoral, los asistentes pudieron participar en diálogos, exponer sus inquietudes y cambiar impresiones.

En el acto de clausura, el secretario general de Pesca, José Loira, hizo un breve

repetido de las actuaciones que el Gobierno socialista había llevado a cabo durante todo su mandato en materia de pesca, acuicultura, arrecifes, vertidos nucleares, etcétera.

Por segunda vez en dos meses denunció ante la revista MAR y ante todos los jóvenes allí presentes la mala utilización de las artes de malla. «Ha sido España el primer país en denunciar eso. Las grandes artes de malla a la deriva de más de 60 ó 70.»

Continuó su intervención afirmando que tanto en la Comunidad Europea como en Naciones Unidas (en las que hay tres resoluciones), «fue España la que planteó la necesidad de poner coto a este tipo de arte».

Recordó también la «soledad» en la que se encontraron los representantes españoles en Bruselas el 18 de diciembre de 1986, «pero no dejamos de insistir en la necesidad de ayudar a las flotas artesanales», dijo Loira.

También evocó cuando el 19 de diciembre de 1990 «conseguíamos que la

Comunidad abriese una posible ayuda para esta flota». En este sentido, se mostró muy tajante, ya que —en su opinión— «la iniciativa está en manos de los empresarios». A esto añadió que España ha cumplido con sus compromisos de reducción de flota de la CE, mientras que el Reino Unido y Francia no redujeron su flota.

En un tono un poco alterado, quizá por la tensión que se produjo en la sala, hizo referencia al censo de la flota de la CE que el Gobierno socialista solicitó en 1986; palabras a las que la Comisión decía, en 1988, «estos españoles están locos». En esta línea, es importante recordar que el programa de estos cuatro años de compromisos de ajuste ya se han cumplido.

Por último, se refirió a la seguridad de los buques, recalcando todas las mejoras realizadas. «Vale más una vida que cualquier medio material del mundo.» ■

Inés OTERO

El secretario general de Pesca, José Loira, recalcó y demostró en el acto de clausura de estas Jornadas la importancia de transmitir las inquietudes de manera organizada.



CARRIZOS PUBLICIDAD VIGO

Rodman 61, 18 metros que dan la talla en el mar

CARACTERISTICAS PRINCIPALES	
Eslora total	18,45 m.
Eslora entre perpendiculares	16,40 m.
Manga	5,55 m.
Puntal	2,50 m.
Calado	1,80 m.
Potencia aproximada	322 CV.
Velocidad	10,5 nudos
Capacidad bodega	50 m. ³
Capacidad combustible	10 m. ³
Capacidad agua dulce	2 m. ³
Habilitación	9 hombres
T.R.B. aprox.	36 Tons.

El RODMAN 61 es un pequeño gigante en el mar.

Sólo 18 metros, pero llenos de grandes ideas y tecnología para hacer fácil la difícil tarea de la mar. Para empezar, este palangrero está fabricado en Polyéster Reforzado en Fibra de Vidrio. Y eso significa economía, higiene, resistencia, seguridad y durabilidad. Pero, además, está equipado con un modernísimo equipo de navegación y detección. Y eso es pesca segura. **POR ESO, EL RODMAN 61 DA LA TALLA EN EL MAR.**

 **Rodman**
POLYSHIPS
Construcción y reparación naval



JOSE LUIS DE UGARTE DIO LA

EL NAVEGANTE SOLITARIO

José Luis de Ugarte, navegante getxotarra de sesenta y cuatro años, ha participado en la segunda edición de la Vendée Globe, la regata de vela más dura del mundo. Esta prueba, que consiste en dar la vuelta al planeta en solitario sin escalas ni ayuda exterior, se inició el 22 de noviembre de 1992, teniendo como punto de salida y de llegada el puerto francés de Les Sables d'Olonne. El 6 de abril del presente año Ugarte finalizó en sexta posición una regata calificada por el marino vasco como inhumana.

Ha sido algo inhumano. Por mi edad he conocido dos guerras, la civil española y la segunda mundial, y sé lo que es la escasez, sé lo que es sufrir, pero nunca había pasado por algo como esto», declaró José Luis de Ugarte tras finalizar la Vendée Globe.

Entre otros contratiempos, Ugarte había atravesado temporales, algunos con vientos de proa de 50 nudos, y calmas prolongadas desesperantes, había sufrido una vía de agua y había chocado con un cetáceo. Además, en la última etapa de la prueba el marino getxotarra tuvo que racionar la poca comida que le quedaba y pasar hambre. Ugarte tuvo muchas razones para retirarse de la regata. Pero no lo hizo. «Nunca pensé en abandonar. Tenía muy claro que mientras

este cacharro flotase yo seguiría adelante.»

Tras la durísima experiencia de la participación en la Vendée Globe, Ugarte está decidido a no participar en otras vueltas al mundo en solitario. «Se lo he prometido a mi mujer y lo voy a cumplir.»

El inicio de las penurias

Junto a otras trece embarcaciones, el «Euskadi Europa 93-BBK», tripulado por José Luis de Ugarte, tomó la salida de la regata Vendée Globe el domingo 22 de noviembre de 1992. Ugarte, con sesenta y cuatro años, era el participante de mayor edad.

El día del inicio de la prueba desde Les Sables d'Olonne hizo un tiempo bueno. Pero la calma no duró mucho. La noche del 23 al 24 de noviembre Ugarte se encontró con una



VUELTA AL MUNDO A SUS SESENTA Y CUATRO AÑOS

tempestad con vientos de 40 nudos y grandes olas. El marino vasco estaba en el golfo de Vizcaya, cerca de Finisterre. La mala visibilidad requería una gran atención al radar para evitar el choque con alguno de los numerosos pesqueros y mercantes que transitan por esa zona. Ugarte y el «Euskadi Europa 93-BBK» consiguieron pasar la tormenta con desperfectos mínimos y mantuvieron el contacto con la cabeza de la regata, pero la pérdida de unos bidones de combustible se iba a revelar, con el paso de las semanas, co-

mo un problema de cierta envergadura.

El «Euskadi Europa 93-BBK» pasó por el puesto de control de Canarias el 3 de diciembre. Lo hizo en sexta posición. En días sucesivos llegó a alcanzar el cuarto puesto y alternó entre esa posición y la quinta durante varios días.

Ugarte pasó el Ecuador el 13 de diciembre. Pero la víspera sufrió un buen susto. Cuando navegaba a 9,5 nudos su velero se paró de golpe tras chocar con algo. El marino vasco vio un líquido verdoso mien-

tras el «Euskadi Europa 93-BBK» reemprendía la marcha sin dificultad. Ugarte cree que se trató de una ballena. *«Ni el animal ni el velero han sufrido con el impacto. Sentí un fuerte golpe y miré hacia atrás, temiendo lo peor. No vi ninguna mancha de sangre, pero sí un reguero viscoso de color verde»*, reconocía Ugarte en comunicación radiofónica.

En Navidad, Ugarte abrió el «Christmas Cake» que su esposa, inglesa de nacimiento, le había preparado para la ocasión y que formaba parte de la carga de 150 kilos de alimen-

La regata de vela Vendée Globe se inició el 22 de noviembre y finalizó el 6 de abril en el puerto francés de Les Sables d'Olonne.





tos con la que el navegante getxotarra inició la Vendée Globe.

A finales de año, Ugarte, necesitado de ahorrar batería tras la pérdida de combustible en Finisterre, no podía tener el radar conectado todo el tiempo. El 2 de enero, al anochecer, Ugarte se llevó otro susto. La aparición repentina de un iceberg a proa del «Euskadi Europa 93-BBK» obligó al navegante solitario vasco a hacer una maniobra brusca. En una comunicación por radio decía: «Hay icebergs por todas partes. Yo estoy bien, aunque muy, muy empapado y muy húmedo».

Ugarte resiste

Las condiciones empeoraban cada día. Las temperaturas exteriores eran de bajo cero. La del agua, de unos tres grados y las del interior de la cabina no subían, en el mejor de los casos, de ocho. «Hace mucho frío, viento, nieve, granizo. Siento los pies helados dentro de unos calcetines empapados», contaba Ugarte en una de sus conexiones por radio. Unas semanas después, cuando ya se acercaba al cabo de Hornos, el marino getxotarra decía que llevaba dos meses sin verse los pies porque los tenía todo el tiempo metidos en las botas de agua. En esa situación se esforzaba por mantener una dieta de 4.000 calorías diarias.

La furia del viento y de las olas era bien soportada por el «Euskadi Europa 93-BBK» y su patrón. A principios de enero Ugarte había atravesado ya dieciocho temporales desde el inicio de la regata. El marino vasco iba reparando los pequeños problemas que la navegación le originaba: una burda volante deshilachada, un desgarró en la gónova ligera a causa de un golpe de viento de 60 nudos. Pero el 18 de enero ocurrió algo que pudo haber puesto fin a la participación de Ugarte en la Vendée Globe.

El 18 de enero, a las dieciocho horas, Ugarte lanzaba una llamada de auxilio en el curso de la comunicación diaria de los patrones con el puesto de mando de la regata. «Tengo el barco lleno de agua. No sé de dónde viene. Pido ayuda. Mayday. Mayday», era el lacónico y urgente mensaje del navegante vasco. Su posición en ese momento era, aproximadamente, 51 Sur, 113 Este, y el puerto más cercano se encontraba en Australia, a 1.100 mi-

ras del 19 de enero otro de los participantes de la Vendée Globe comunicaba a la organización que acababa de hablar con Ugarte y que éste solicitaba el fin de las labores de rescate.

La vía de agua que el «Euskadi Europa 93-BBK» había tenido fue causada por el desplazamiento de un pasacascos (orificios que comunican con el mar, por ejemplo, para dejar pasar la sonda de temperatura), que había dejado un

la cangreja con un trozo de la mayor, que se había rasgado por el tercio superior. A pesar de todo consiguió superar, en las cercanías del cabo de Hornos, un temporal con vientos de proa de 40 nudos. Para entonces tenía que estar al timón dieciséis horas al día porque no podía gastar mucha energía en los pilotos automáticos. La escasez de combustible para cargar las baterías le obligaba también a racionar las comunicaciones por radio.



llas. El barco más próximo, aparte de los que estaban participando en la regata, era el mercante alemán «Ice Bird», que fue alertado, pero que se encontraba a más de día y medio de navegación del «Euskadi Europa 93-BBK».

Durante veintiuna horas nadie volvió a escuchar la voz de Ugarte. La incertidumbre sólo era reducida por el hecho de que las posiciones tomadas por el satélite «Argos» indicaban que el «Euskadi Europa 93-BBK» seguía navegando con un rumbo controlado y a una velocidad regular de unos cinco nudos. A las quince ho-

agujero de 4 cm. por el que entraron unos 10.000 litros de agua. Con una temperatura exterior bajo cero y aguas a tres grados hasta el pecho, Ugarte tuvo que buscar la brecha en la oscuridad. Una vez que encontró el agujero, especialmente complicado de localizar porque estaba bajo un depósito de agua dulce, el navegante vasco pudo taponarlo con una cuña de madera y seguir navegando. Pero tuvo que consumir gasoil para las bombas de achique y eso le dejó con muy pocas reservas de combustible.

A mitad del Pacífico, Ugarte tuvo que improvisar una ve-

De regreso a la meta

El cabo de Hornos era un punto de gran importancia psicológica. Tras doblarlo, los participantes de la Vendée Globe podían empezar ya a remontar el Atlántico, olvidándose poco a poco del frío y los temporales del Índico y el Pacífico Sur. Podía decirse que tras pasar Hornos los navegantes volvían a casa, de donde les separaba ya no mucho más de un mes.

En una comunicación por radio Ugarte decía, a pocas horas de pasar por el mítico cabo, que tenía las manos des-

trozadas por haber estado co-siendo las velas y que, como había roto las agujas, se estaba fabricando una para reparar la mayor. Además, se estaba racionando el agua y la comida porque había perdido provisiones en algún temporal y durante la vía de agua que tuvo su barco.

El 19 de febrero, a las 11:00 TU, Ugarte dejaba atrás el cabo de Hornos y se dirigía al buen tiempo. El paso lo realizó con vientos de popa de

res del Sur. Hasta pasadas las Malvinas la navegación fue bastante rápida, pero a la altura del Río de la Plata hubo varias zonas de calmas.

Los paneles solares ayudaron entonces a Ugarte a arreglar algo la penuria de combustible, pero no le servían para nada ante la escasez de comida. «Cuando llegue a Les Sables voy a parecer un jovencito esbelto», comentaba Ugarte en una conexión por radio.

Como resultado de la falta

Ugarte en la conexión que realizó por radio con la organización de la regata el lunes 5 por la tarde. «Quien quiera ver la llegada de Ugarte, mejor que esté preparado mañana por la tarde», dijo en aquella conexión.

El viento que se le había negado en toda la remontada del Atlántico, donde Ugarte pasó momentos de desesperación por las encalmadas frente a la costa de Brasil y la irregularidad de los alisios tras pasar el Ecuador, se puso esta vez de

ro cuanto antes, mejor», le decía Edith. «Si me tengo que quedar otra noche aquí fuera, no pasa nada, pero ya es bastante, y creo que puedo llegar. Allí voy», asentía Ugarte.

El recibimiento

La lanchas de la organización y otras dos docenas de embarcaciones más se hacían a la mar inmediatamente para salir a buscar al «Euskadi Europa 93-BBK». Mientras tanto, las márgenes de la ría de entrada a Les Sables se iban llenando de gente. Era un día desapacible, pero eso no arredró a los miles de personas, quizá veinte mil, que se juntaron para dar la bienvenida al decano de la regata. Todos comentaban que su recibimiento sólo podía ser comparado al de Gautier, que fue el ganador, y llegó a las cinco de la tarde del 12 de marzo, un día soleado y de temperatura primaveral. Los otros cuatro navegantes que entraron en la meta antes que Ugarte, pese a ser franceses, no reunieron tanta gente como el marino vasco.

El «Euskadi Europa 93-BBK» fue divisado en alta mar a las 19,30 horas. La vela mayor estaba destrozada. La génova presentaba numerosos parches. Una de las dos palas del timón aparecía rota. La jarcia se encontraba bastante bien y el casco estaba intacto. El principal desperfecto, el que dio a Ugarte aquel susto tremendo el 18 de enero cuando tuvo que lanzar un «may-day», no era visible por fuera, pero sí visitando el barco por dentro: el diámetro del agujero era de unos 4,5 cm.

Ugarte estuvo moviéndose por la cubierta, maniobrando, hasta los últimos metros. Luego vino el recorrido triunfal hasta el pontón de atraque, y allí el largo abrazo con Edith, su mujer, el beso a sus tres hijas y a sus dos nietos y el ritual de la botella de champaña.

Las aclamaciones se repitieron al llegar al podio. Allí, Ugarte, feliz, declaró que no

«He conocido dos guerras, la española y la segunda mundial; sé lo que es sufrir y la escasez, pero nunca había pasado algo como esto.»



50 nudos que levantaban olas enormes. Un remolcador de la Marina argentina en el que viajaban cámaras de televisión que intentaba acercarse por la proa al «Euskadi Europa 93-BBK» tuvo que desistir por la fuerza del mar.

Ugarte pudo, por fin, disfrutar de buen tiempo. «Por primera vez me he puesto algo seco. Durante meses he tenido todo mojado. No sé cómo he podido soportarlo, ha sido infrahumano, dos meses con frío y mojado.» Por contra, una vez pasado el cabo de Hornos se terminaron los vientos prácticamente constantes de los ma-

de viento había que ceñir mucho, con un gran sufrimiento para el barco y el marino. Cerca ya de Azores, Ugarte tuvo unos momentos de desesperación. «A veces parece que no voy a llegar nunca», confesaba.

Tras pasar las Azores el «Euskadi Europa 93-BBK» cogió vientos del oeste-suroeste que le permitieron hacer la ruta directa hacia Les Sables d'Olonne a una velocidad de entre nueve y once nudos. Las singladuras finales fueron de unas 200 millas, con lo que las previsiones de una llegada el miércoles 7 de abril fueron adelantadas por el propio

su parte. Cuando el día 6, a las once de la mañana, volvió a hablar con la organización, le faltaban menos de 70 millas para la meta. Las mareas eran de bastante amplitud y daban suficiente profundidad para el calado del «Euskadi Europa 93-BBK» entre las catorce y las 20,30 horas.

A las cinco de la tarde 26 millas separaban al barco de la meta y el viento permitía una velocidad de casi once nudos. Entonces Ugarte mantuvo una conversación con su mujer, Edith, en la que le consultaba su parecer sobre la llegada. «Lo que tú quieras, cariño, pe-



se esperaba semejante recibimiento y que no le hablaran de su edad. «No es cuestión de años, sino más bien de la forma de ser de cada persona. Yo sabía que estaba preparado para esto y quería intentarlo.»

Ugarte había invertido ciento treinta y cinco días, seis horas y cuatro minutos en esta vuelta al mundo, concluyendo la Vendée Globe con apenas unas provisiones de emergencia, algo de agua recuperada en las tormentas tropicales y menos de cinco litros de gasoil. Como consecuencia del estricto racionamiento Ugarte había adelgazado nueve kilos, aunque se encontraba bien de salud.

Homenaje en casa

Tras finalizar la Vendée Globe, Ugarte era tan feliz que parecía haber olvidado los problemas que tuvo que afrontar mientras regateaba. Una felicidad mayor le esperaba al regresar a su tierra.

El 24 de abril, decenas de miles de personas, reunidas en las márgenes de la ría del Nervión, rindieron homenaje a Ugarte mientras éste y el «Euskadi Europa 93-BBK» remontaban la ría bilbaína. Ugarte, emocionado, permaneció casi todo el trayecto a proa del velero saludando a la gente.

A las cinco de la tarde el «Euskadi Europa 93-BBK»



La Vendée Globe

LA Vendée Globe es una regata de vuelta al mundo en solitario sin escalas ni ayuda exterior. Es una aventura en competición de 27.000 millas marinas en la que los participantes no pueden recibir asesoría meteorológica desde tierra por medio de los llamados «routiers». Todos los competidores deben disponer de la misma información, la que les llega a través de la organización o los satélites de dominio público. Los navegantes de la Vendée Globe pueden tocar tierra para hacer reparaciones siempre que no superen la línea de la marea alta y no reciban asistencia de nadie. La ayuda exterior significa la descalificación inmediata. Sólo pueden recibir esa ayuda en el puerto de partida, Les Sables d'Olonne, que es también la meta.

Después de la salida la regata toma un rumbo meridional por el Atlántico. Una vez en el Hemisferio Sur hay que circunnavegar la Antártida, dejando por babor tres de los

cabos míticos en la historia de la navegación: el de Buenaesperanza (Suráfrica), el de Leewin (Australia) y el de Hornos (Suramérica). Después se sube el Atlántico y se regresa al lugar de partida. Además hay que pasar por tres puntos fijos. Por lo demás, la ruta es libre.

En cuanto a las características del barco, éste debe ser un monocasco de eslora comprendida entre 50 y 60 pies (entre 15,24 y 18,28 metros). El diseño es libre, aunque se exigen dos mamparos estancos y, si fuera posible, un mamparo de colisión para aumentar la seguridad.

La salida a finales de noviembre tiene como objetivo evitar las tormentas tropicales que se dan a lo largo de las costas de Africa a finales del verano y también que los barcos atraviesen las latitudes meridionales en pleno verano austral, lo cual no impide que esos mares cercanos a la Antártida sigan siendo hostiles.

Segunda edición de la regata

La primera edición de la Vendée Globe se celebró entre 1989 y 1990. De los trece participantes de aquella edición sólo siete terminaron la prueba. Tres llegaron fuera de competición y tres abandonaron. El ganador fue Titouan Lamazou, estableciendo un primer récord de ciento nueve días.

Entre 1992 y 1993 se ha celebrado la segunda edición. Todos los participantes de esta segunda edición que conocieron la primera han asegurado que la de este año ha sido más difícil, por las condiciones meteorológicas y porque los icebergs aparecieron bastante más al norte de lo habitual. El tiempo invertido por el ganador, ciento diez días, no ha servido para rebajar el récord de la primera edición.

La segunda edición de la Vendée Globe contaba con 15 inscritos. Sin embargo, sólo 14 embarcaciones tomaron la salida. El americano Mike

Plant nunca llegó a Les Sables. Desapareció durante el cruce del Atlántico desde Estados Unidos. Su velero, el «Coyote», fue encontrado a la altura de las Azores el 23 de noviembre, pero no había ni rastro del navegante. La Vendée Globe se vestía así de luto antes de iniciarse.

Pero Plant no ha sido la única víctima mortal. El 26 de noviembre se encontró el cadáver de Nigel Burgess con un fuerte golpe en la cabeza, horas después de haber conectado la baliza de emergencia y de que barcos y helicópteros de la Marina francesa iniciaran su búsqueda.

Durante la regata hubo otros incidentes que, sin consecuencias mortales, llevaron a los participantes de la Vendée Globe a demostrar que, como Ugarte, están hechos de otra pasta. Así, en el transcurso de una violenta tempestad, el golpe que Bertrand de Broc recibió en el rostro, golpeado por una escota que se soltó de su velero, hizo que se mordiera la lengua, lo cual le produjo un corte profundo que no



El representante español llegó en sexta posición



entraba al puerto bilbaíno por la desembocadura del Nervión. Escoltado por una flota de más de doscientas embarcaciones, el velero de Ugarte recorrió los 15 kilómetros que le separaban hasta el muelle de Uribitarte, frente al Ayuntamiento de Bilbao, en dos horas. Atracado el «Euskadi Europa 93-BBK» en Uribitarte, Ugarte fue recibido por José Antonio Ardanza, *lehendakari* del Gobierno vasco; Alberto Pradera, diputado general de Vizcaya; Eli Galdós, diputado general de Guipúzcoa; Josu Ortuondo, alcalde de Bilbao, y José Ignacio Barroeta, presidente de la BBK. A través de un pasillo formado por remeros, todos acompañaron a Ugarte al Ayuntamiento bil-

baíno. Desde la balconada del consistorio el marino getxotarra saludó a las miles de personas que aguardaban su presencia y reconoció sentirse «conmoverido por este recibimiento y alegre de haber terminado la regata para poder vivir este homenaje».

A partir de ahora José Luis de Ugarte recibirá homenajes. Por su hazaña lo merece. En la historia de la vela sólo se recuerda una proeza similar a la edad de Ugarte: la de Francis Chichester, que tenía un año más, pero que no iba en regata y que hizo una escala de más de un mes en Sidney. A Chichester le hizo sir la reina de Inglaterra. ■

Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO

dejaba de sangrar. El médico de la prueba fue dictando los pasos a través de la radio para que De Broc se aplicara varios puntos de sutura. A Alan Wynne Thomas un golpe de mar le arrojó de la litera mientras dormía. Durante unos días resistió el dolor y siguió navegando. Abandonó la prueba al no resistir más. Había aguantado dieciséis días con seis costillas rotas. Bernard Gallay, agotado de padecer un temporal tras otro, y tras varios días plantado casi toda la jornada al timón porque no le funcionaban los pilotos automáticos, abandonó

la regata. Vittorio Malingri sufrió la rotura de la pala del timón de su barco. Con ello el velero era ingobernable y a su patrón no le quedaba otra opción que dejarse derivar hacia Tahiti. A Philippe Poupon se le desmoronaba el palo mayor, sin causa aparente, cuando estaba cerca de Finisterre de vuelta. Con la mesana e improvisando un palo cruzando dos tangones, de los cuales colgó un foque en posición tumbada, llegó a la meta en tercer lugar, perdiendo el segundo por la desagradable sorpresa. ■

R. R. de H.

PARTICIPANTES DE LA VENDEE GLOBE 92/93

Regatista	Velero	Clasific.
Alain Gautier	«Bagages Superior»	1.º
Jean-Luc Van Den Heede	«Groupe Sofap Helvim»	2.º
Philippe Poupon	«Fleury Michon X»	3.º
Yves Parlier	«Cacolac d'Aquitaine»	4.º
Nandor Fa	«K & H Bank-Mataw»	5.º
José Luis de Ugarte	«Euskadi Europa 93-BBK»	6.º
Jean-Yves Hasselin	«PRB Solo Nantes»	7.º
Nigel Burgess	«N. B. Yachtbrokers»	Fallecido
Loïck Peyron	«Fujicolor»	Retirado
Thierry Arnaud	«Le Monde Informatique»	Retirado
Bertrand de Broc	«Groupe LG»	Retirado
Vittorio Malingri	«Everlast/Neilpryde»	Retirado
Alan Wynne Thomas	«Cardiff Discovery»	Retirado
Bernard Gallay	«Vuarnet Watches»	Retirado

Se cumplen veinte años desde que el inglés es la «lingua franca» en la navegación

PARA entenderse en la mar



Uno de los muchos rasgos que caracterizan a la civilización es su variedad de culturas y su variedad de lenguas y dialectos. Durante siglos se ha querido acabar de múltiples maneras con dicha pluralidad lingüística, tratando de encontrar la lengua «ideal» que todos pudiéramos utilizar en cualquier parte del mundo, y justificando la multiplicidad de lenguas mediante leyendas, tradiciones o explicaciones mitológicas.

POR poner un ejemplo cercano a nosotros, la tradición cristiana justifica en la Torre de Babel la aparición de la diversidad de lenguas como castigo divino de Dios a los hombres con estas palabras:

«Bajó Yavé a ver la ciudad y la torre que estaban haciendo los hijos de los hombres, y se dijo: "He aquí un pueblo uno, pues tienen todos una lengua sola. Se han propuesto esto y nada les impedirá llevarlo a cabo. Bajemos, pues, y confundamos su len-

gua, de modo que no se entiendan unos a otros...". Por eso se llamó Babel, porque allí confundió Yavé la lengua de la tierra toda.» (Génesis, 11, 5-9.)

Y apareció la confusión lingüística, perdiendo el hombre la fortuna de entender y hacerse entender con el resto de la humanidad en una sola lengua.

A partir de aquí, durante las diferentes etapas de la historia se ha ido dejando ver la influencia de una determinada lengua sobre el resto y la idea de alcanzar un idioma univer-

sal ha sido un deseo continuo hasta ahora inalcanzable.

Durante los siglos XV y XVI este deseo cobró verdadera fuerza, fue la época del Renacimiento, una edad que trataba de volver al pasado, y por ello encontró en la lengua latina la fuente de inspiración, la perfección lingüística: había nacido la «lingua franca», la lengua universal.

Más tarde, dos filósofos, Descartes a principios del siglo XVII y Leibniz a finales del mismo y principios del XVIII, mostraron también públicamente en sus obras su preocupación por la unidad lingüística, este último llegando a crear una lengua algebraica compuesta por decimales y números enteros (nuestras vocales y consonantes, respectivamente).

Pero la mente humana parecía capaz y resuelta a resolver este problema y con tal determinación el propio hombre creó, a finales del siglo XIX y principios del XX, un amplio abanico de lenguas (que po-





dríamos denominar «artificiales») que, desafortunadamente, no prosperaron, aunque algunas llegaron a adquirir cierta fama y convencidos seguidores.

Así nació, en 1879, el *vola-pük*, creado por el alemán J. M. Schleyer. Más tarde, el judío polaco Zamenhof formó el tan conocido *esperanto*, quizá la más seguida de todas las lenguas artificiales. Posteriormente, el *ido*, creado por el francés Louis de Beaufront. En 1903 el italiano Peano simplificó la morfosintaxis latina en la llamada *interlingua* o *latine sine flexione*, y en 1932 apareció en *basic English*, en el que el británico Ch. K. Ogden reducía el vocabulario de la lengua inglesa a únicamente 850 palabras.

Durante los últimos años el saber idiomas se ha convertido en una necesidad básica, sobre todo por razones de tipo profesional; todos somos conscientes de que el individuo que, entre otras cosas, domina una o más lenguas además de la materna tiene abierto ante sí un futuro prometedor.

Desafortunadamente, el español no ha sido la lengua fuerte que se haya hecho indispensable dentro del ámbito internacional. La influencia norteamericana y británica en nuestros días ha hecho del inglés la «lingua franca» del siglo XX en mayor o menor grado. Muchos países europeos ya utilizan dos lenguas, que manejan con soltura similar (bilingüismo), y ahora que se acerca la soñada Europa Unida, España debe favorecer un grado apropiado de bilingüismo en beneficio del enriquecimiento cultural de los ciudadanos y de una mayor facilidad de comunicación interna dentro de tan complejo proyecto.

Cierto es que el conocimiento de la lengua inglesa es fundamental en todos los campos de la ciencia, y en el de la navegación no podía ser menos. Pero una característica importante distingue el uso del inglés en la navegación de otros campos: en el mundo empresarial el inglés ha sido poco a poco impuesto a causa de la fuerza económica de países de habla anglosajona como Estados Unidos, Reino Unido o Canadá. En el mundo de la informática, la producción e investiga-

ción de estos mismos países y de otros ha hecho que el inglés sea la lengua a utilizar en la cibernética. La imposición internacional del inglés ha sido, pues, únicamente cuestión de uso y tiempo.

En las ciencias de la navegación el conocimiento del inglés también es fundamental, aunque adquiere un cariz muy diferente del resto de las ramas del saber, entre ellas las dos anteriormente mencionadas.



Cuando un barco navega en aguas internacionales es obligatorio el uso del inglés en las relaciones del barco con el exterior.

Hoy, en 1993, hace exactamente veinte años que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional decidió, en su 27 período de sesiones, que la lengua internacionalmente utilizada en las comunicaciones marítimas sería la inglesa y sólo la inglesa.

Ya sabemos que a bordo de un buque se debe hablar la lengua nacional de la tripulación que lo compone. Lo que la OMI reguló entonces fue el uso obligatorio del inglés en las comunicaciones con el exterior del buque cuando éste navega en aguas internacionales, para evitar todos aquellos problemas que pudieran surgir de posibles dificultades idiomáticas.

Estamos ante una lengua oficialmente reconocida desde un organismo internacional como la OMI: el inglés, de manera oficial, es la «lingua franca» de la navegación desde hace ahora veinte años.

Tanto a los profesionales como a los amantes de la navegación no les falta interés en el tema; particularmente los alumnos de las Facultades de Ciencias Náuticas de España están plenamente concienciados de la importancia que tiene el conocimiento del inglés, tanto en el plano de la lengua ordinaria como en el plano específicamente técnico-marítimo, para su futuro profesional. Incluso en los planes de estudios universitarios se ha dejado ver la «obligatoriedad» del idioma, siendo tanto la diplomatura como la licenciatura en Ciencias Náuticas en sus diferentes secciones una de las pocas carreras, y nos atreveríamos a decir la única, en la que el conocimiento del idioma se ha considerado parte fundamental del perfil académico del futuro marino mercante (en el resto de las carreras científico-técnicas el idioma, creemos que equivocadamente, ha pasado a un plano secundario).

De la decisión de la Organización Marítima Internacional de 1973 surgió, cuatro años más tarde, el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima (originalmente conocido como *Standard Marine Navigational Vocabulary*), cuya versión española se preparó con la colaboración del Instituto Hidrográfico de la Marina de España.

Dicho Vocabulario fue modificado hace diez años por el Comité de Seguridad Marítima, en junio de 1983, en su 48 período de sesiones, y de nuevo sufrió posteriores modificaciones en mayo de 1985, en su

Para entenderse en la mar

51 período de sesiones, versión vigente en la actualidad.

Con la aparición del Vocabulario Normalizado quedan aún mejor delimitados los fines para los que se requiere el idioma: el marino mercante necesita el inglés como «lingua franca» en aguas internacionales para recibir y emitir mensajes de peligro, de seguridad, de socorro, órdenes, avisos y cualquier tipo de información relativa a la navegación. En resumen, el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima unifica «el lenguaje utilizado en las comunicaciones destinadas a la navegación en la mar, en los accesos a los puertos, en las vías de circulación en la mar, en los accesos a los puertos, en las vías de circulación y en los propios puertos», como así lo expresa el mismo Vocabulario en su introducción.

En dicha introducción se señala que el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima de ningún modo pretende contradecir, ni lo dispuesto en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, ni las reglas especiales que localmente se hayan establecido, ni lo recomendado por la OMI en lo que respecta a la organización del tráfico marítimo, así como tampoco pretende en modo alguno reemplazar el Código Internacional de Señales, ni la práctica radiotelefónica establecida en el Reglamento de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

La misma introducción comenta posteriormente que el propósito del «Estándar» (como es conocido comúnmente) ha sido el de formar un lenguaje que resolviera todos aquellos problemas que pudieran surgir de la pluralidad de lenguas; el mismo propósito que ya tuvieron personas como Leibniz o Zamenhof muchos años atrás.

Además de la introducción,

el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima consta de cuatro partes:

■ Parte I: Generalidades

Aquí se introducen el procedimiento y los indicadores de los mensajes, así como diversas normas para una mejor y más clara emisión del mensaje (las marcaciones radiogoniométricas se expresarán en la notación de 360 grados; la velocidad se expresará en nudos; los números se leerán de uno en uno; la hora se expresará en la notación de 24 horas, etc.). Es interesante destacar el modo cómo se indica que se va a utilizar el Vocabulario y cómo se pide que éste se utilice:

Please, use the Standard Marine Navigational Vocabulary. Ruego emplee el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima.

I will use the Standard Marine Navigational Vocabulary. Voy a emplear el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima.

■ Parte II: Glosario

Donde se introduce la explicación de conceptos básicos, como la guinda, el paso, un buque impedido, el punto de control de derrota, etc., así como tres croquis de barcos donde se muestran distintos términos de interés.

■ Parte III: Fraseología para las comunicaciones del buque con el exterior

Consta de 438 frases básicas, algunas de ellas con múltiples variantes, divididas en veintidós apartados atendiendo a sus características. Así nos encontramos con frases referidas a avisos a la navegación, auxilio, fondeo, maniobras o rompehielos, pasando por practicaaje, radar, organización del tráfico, remolcadores o tempestades tropicales.

He aquí un ejemplo perteneciente al apartado 19 (Estado del Tiempo), frase número 16:





19.16. *Sea is expected to increase within the next hours; Swell is expected to increase within the next hours; Sea is expected to decrease within the next hours; Swell is expected to decrease within the next hours.*

Cuya traducción es:

19.16. Se espera que la mar aumente durante las próximas horas; Se espera que el mar de leva aumente durante las próximas horas; Se espera que la mar disminuya durante las próximas horas; Se espera que el mar de leva disminuya durante las próximas horas.

■ Parte IV: Fraseología para las comunicaciones a bordo

Consta de 257 frases básicas (también algunas de ellas con diversas variantes, con lo que este número se multiplica) a utilizar dentro del propio bu-

que en caso de que exista diversidad lingüística entre la tripulación. Como ejemplo sirvan los siguientes:

- 2.1. *Full Ahead.* Avante Toda.
- 2.2. *Half Ahead.* Avante Media.
- 2.3. *Slow Ahead.* Avante Poca.

Con el buen uso del Vocabulario se consigue que, aunque no se domine perfectamente la lengua, pueda haber una comunicación clara y correcta entre dos buques aunque, eso sí, limitada en vocabulario, expresiones y estructuras. Con todo, el Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima abarca en profundidad todos aquellos aspectos de la navegación que puedan surgir en las comunicaciones marítimas. Su buen manejo depende enormemente de las destrezas que utilice el usuario y la utilidad de su puesta en práctica en unas determinadas circunstancias.

El aprendizaje del Vocabula-

rio Normalizado de Navegación Marítima requiere un esfuerzo por parte de sus estudiantes que, en la mayoría de los casos, se niegan a hacer, quizá porque inconscientemente piensen que a la hora de la verdad podrán salir del «paso» (tanto en el aspecto lingüístico como marítimo) conforme vayan sucediendo los acontecimientos.

La necesidad de conocer el inglés en nuestro caso no puede ser cuestionada mientras tenga el respaldo de la Organización Marítima Internacional, y el aprendizaje del Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima debe resultar lo menos automático posible, aprendiendo a relacionar conceptos, formas gramaticales, palabras, etc. Deberá considerarse como lengua viva de la que se puede partir en busca siempre de una mejor comunicación entre los hombres de la mar. ■

Ana María
BOCANEGRA VALLE
Facultad de Ciencias Náuticas
Universidad de Cádiz

¡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

XLV REUNION DE LA COMISION BALLENERA INTERNACIONAL

LAS ESPADAS SIGUEN EN ALTO

Tras la última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), celebrada en la localidad japonesa de Kioto entre los días 10 y 14 del pasado mes de mayo, todo sigue igual. La caza de ballenas con fines comerciales seguirá prohibida un año más y la propuesta del santuario antártico queda en estudio. La beligerancia de los países partidarios de poner fin a la moratoria, en especial la de Japón, no sirvió para levantar la prohibición. La gran duda es: harán realidad las amenazas de reiniciar la caza de cetáceos y cuál será la reacción internacional. Noruega ya anunció su intención de cazar este año 296 rorcuales aliblancos.

**Noruega ha decidido ignorar la moratoria
y pretende cazar este mismo año
296 rorcuales aliblancos.**

**La industria ballenera quiere elevar esa
cifra hasta los 550 animales.**

LA última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) se desarrolló según lo previsto, manteniéndose un año más la moratoria y dejando aplazada la creación de un santuario de ballenas en el Antártico. Destacar, eso sí, la guerra de comunicados y presiones que tuvo lugar entre bastidores. A pesar de las amenazas de Japón y Norue-

ga de abandonar el organismo internacional caso de aprobarse la creación del santuario, se sabía que tal propuesta difícilmente alcanzaría el número de apoyos necesario (tres cuartas partes de los votos).

Por si las moscas, Noruega se hizo con la ayuda de su vecina Suecia. Japón no dudó en llegar, incluso, al chantaje para hacerse con las adhesiones necesarias. Chile, primer



© Greenpeace/Culley.



Grupos ecologistas como Greenpeace han calificado de muy positiva la actitud adoptada por el Gobierno español en favor de la creación del santuario de ballenas en el océano Antártico.

socio comercial de Japón, así como las cinco islas Estado de San Kitts, Dominica, Santa Lucía, San Vicente y Granada, tenían su voto decidido a favor de las tesis japonesas. Y es que, de lo contrario, el país nipón había señalado que no contarán con su ayuda económica. Así de claro.

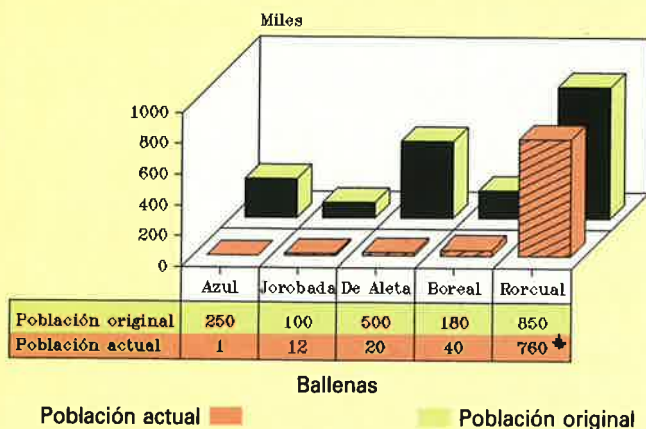
Vista la correlación de fuerzas y que la propuesta francesa de crear un santuario por debajo del paralelo 40 no tenía mucho futuro si ésta no iba acompañada de un estudio sobre la situación real y la influencia que tendría en el futuro sobre estos mamíferos, se optó por una propuesta firmada por Brasil, Chile, Finlandia, Suecia y Suiza de crear un grupo de trabajo para investigar sobre tales extremos, que se reunirá este año en Australia.

Sigue la moratoria

La mayoría que defiende las tesis conservacionistas actuó sin fisuras, por lo que poco pudieron hacer las presiones realizadas por Noruega y Japón para poner fin a la moratoria. Naciones como Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Alemania y España consideran peligroso levantar la prohibición sin antes perfeccionar las fórmulas de control e inspección. Y ello pasa por la aprobación del Sistema Revisado de Gestión, protocolo que establece las cauteles a respetar, de aprobarse algún día, el fin de la moratoria. En este sentido se pronunciaba Rafael Conde, director general de Recursos Pesqueros y jefe de la delegación española ante la CBI, al señalar que «antes de proceder a fijar una cuota de capturas debe estar primero aprobado por todos el Sistema Revisado de Gestión».



POBLACION DE BALLENAS EN LA ANTARTIDA (En miles)



Según un censo realizado por Japón en el Area V de la Antártida (que abarca la zona comprendida entre el sur de Australia y el continente Antártico, considerada como la de mayor densidad de ballenas), en 1986 quedaban unas 286.000 ballenas Minke (rorcual aliblanco). Cuatro años más tarde realizó otro censo que reducía su número a 56.000 ejemplares, lo que significaba un 80 por 100 menos (la CBI considera sobreexplotada cualquier población de ballenas que se sitúe por debajo del 54 por 100 de su población original). Sin embargo, los japoneses siguen manejando el primer censo para estimar que restan unas 760.000 ballenas en la Antártida, ignorando el segundo y más reciente. Por todo ello, y aunque se ofrezca esta cifra a título indicativo, hay que reseñar que con toda probabilidad tal cantidad se encuentre sobredimensionada.



En este sentido, según declaraciones a MAR de Ricardo Aguilar, coordinador de las Campañas de Ecología Marina de Greenpeace-España, hay que tener en cuenta, además del censo de población de estos mamíferos, factores tales como la influencia de la contaminación en su producción, los alimentos de que disponen y la influencia del agujero de la capa de ozono sobre su alimento básico, el krill. En este sentido, la organización Adena asegura que el agujero en la capa de ozono y la contaminación de los mares ha hecho disminuir en un 12 por 100 la producción de plancton, lo que supone una importante amenaza



© Greenpeace/Cutley.

adicional para la supervivencia de las ballenas.

La disparidad sobre el número de cetáceos que surcan los distintos océanos varía según la fuente. Sin entrar en esa guerra de cifras, lo que sí parece fuera de toda lógica es la afirmación de los representantes noruegos, al señalar que «*resulta necesaria la caza de ballenas para restablecer el equilibrio ecológico, ya que se están reproduciendo en exceso*».

Los científicos no comparten en absoluto estas afirmaciones, ya que serían necesarios muchos años para que las poblaciones de ballenas se recuperasen. Baste señalar que, por término medio, estos ani-

males suelen tener una cría cada cuatro años y que sólo alcanzará la edad adulta veinte años más tarde. Si tenemos en cuenta que la moratoria entró en vigor en 1985 y que, a pesar de ello, desde entonces se han cazado unos 14.000 ejemplares, tal argumentación cae por su propio peso.

Caza científica

El subterfugio de la caza científica constituye un mal menor para estos países. Así, Japón mantiene la caza anual de 300 cetáceos, autorizada años atrás, aunque la CBI pidió que esta cifra sea reconsiderada voluntariamente por

su beneficiario. Noruega, asimismo, dará buena cuenta de las 90 previstas por su parte. Dadas las actuales posiciones, parece difícil que voluntariamente reconsideren rebajar estas cifras. Es más, han intentado aumentarlas por otras vías.

Así, Japón pidió que la Comisión autorizara la caza anual de 50 rorcuales aliblanco en sus costas, lo que fue rechazado por 12 votos en contra y 19 abstenciones. Noruega también reclamó su soberanía sobre estos mamíferos en sus costas. Xavier Pastor, presidente de Greenpeace-España, señalaba lo ilógico de esta pretensión, ya que «*las ballenas son altamente migra-*

torias, pudiendo desplazarse desde el noroeste africano hasta España y llegar al Ártico en el curso del mismo año. Por tanto, es ridículo reclamar la soberanía sobre estos animales únicamente porque habitan en sus aguas jurisdiccionales durante unos meses».

A pesar del revés sufrido nuevamente, tanto por Noruega como por Japón, ambos países manifestaron su intención de permanecer en la CBI, al contrario que Islandia, que cumplió sus amenazas al abandonarla el pasado año. Sin embargo, ambos han reiterado, tras la finalización de la reunión de la CBI, su disposición a reanudar la caza comercial que, en el caso

Japón amenazó con retirar la ayuda económica a países como Senegal, Chile, Colombia y México si no cedían a sus presiones.

de Noruega, podría suponer el exterminio de un mínimo de 800 ejemplares este mismo año, según declaraciones de su primera ministra, Gro Harlem Brundtland.

México, la nueva cita

La guerra de presiones desatada en la pasada reunión de la Comisión Ballenera Internacional tendrá su continuación el próximo año en México. Probablemente para entonces el grupo de trabajo que se reunirá en Australia, como se señaló anteriormente, ya tendrá elaborado un informe sobre el santuario propuesto por los franceses. Sin embargo, hay muchos intereses en juego, por lo que es de esperar que continúen las presiones por una y otra parte hasta que se llegue a esa nueva cita.

Para empezar, las amenazas de Noruega y Japón de reanudar las capturas comerciales. El cruce de amenazas no se ha hecho esperar y EE. UU. ha advertido con severas sanciones a los países que no respeten la moratoria. Esta decidida actuación proteccionista, achacada por los ecologistas al cambio experimentado desde la llegada al poder de Bill Clinton, puede suponer un importante freno a las pretensiones noruegas y japonesas. De hecho, y a pesar de las rotundas afirmaciones de la primera ministra noruega, en el sentido de reiniciar la caza comercial, Helga Hernes, portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores, no fue tan tajante, al asegurar que «Noruega no cederá ante las amenazas, pero consideraremos seriamente el anuncio norteamericano y mantendremos

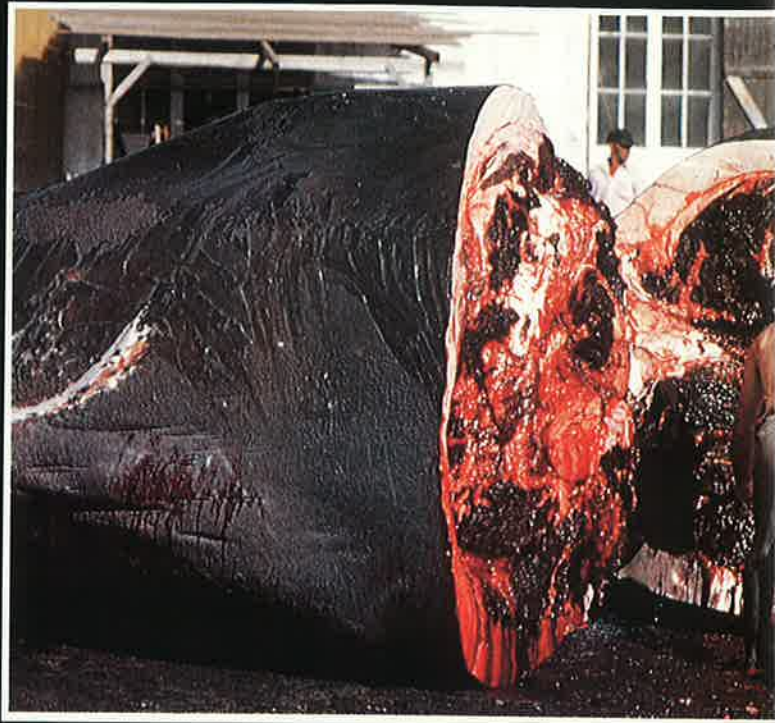
un diálogo activo con las autoridades de aquel país».

Las presiones que pueda realizar sobre el Gobierno noruego la Comunidad Europea son, asimismo, de suma importancia. La CE quiere que, además de respetar la prohibición de caza, abran sus aguas a los barcos del resto de los países comunitarios. En esta línea, Greenpeace, según Ricardo Aguilar, dedicará buena parte de sus esfuerzos a que la Comunidad Europea haga efectiva la prohibición de cazar ballenas a sus Estados miembro. De hecho, este punto está resultando ya especialmente delicado en las conversaciones mantenidas con el país nórdico.

Japón también está siendo objeto de fuertes presiones, aunque él tampoco se está quedando atrás (ver recuadro). A su cupo de «caza científica» hay que añadir las ballenas capturadas por Islandia, de las que Japón adquiere una buena parte para mantener la demanda de este tipo de carne en sus restaurantes de lujo.

De entrada, el que ambos no hayan decidido abandonar la CBI se valora positivamente, ya que se temía la «actitud depredadora» de los pescadores nipones si quedaban libres de cualquier disciplina. En este sentido, los participantes occidentales no dejaron escapar la ocasión de recordar a Japón la utilización de artes dañinas en pesca, como la utilización de redes de deriva de hasta 100 kilómetros, arrasando todo lo que encuentran a su paso.

Las espadas siguen en alto. Los próximos meses servirán para comprobar hasta qué punto se llevan a cabo las



© Greenpeace/Smith.



© Greenpeace/Joly.





La «fiebre» de la caza

La primera ministra noruega, Gro Harlem Brundtland, parece resumir el problema de la persecución de estos mamíferos marinos a, según palabras textuales, «la fiebre de la caza de la ballena que se manifiesta, en los meses de abril y mayo, entre los pescadores noruegos». Algo así como una especie de «mono» que les entra al olfatear a las ballenas surcando las aguas.

Lo que no dice la señora Harlem Brundtland es que los resultados de una reciente encuesta, realizada en el norte del país, augura un importante aumento de votantes al partido al que ella pertenece de romperse la moratoria. Y es que la caza de estos cetáceos puede suponer a cada pescador noruego unos seis millones de pesetas de ingresos anuales (¿cuánto supondrá, entonces, a los armadores?). Así que, a pesar de las afirmaciones de la primera ministra, lo que parece claro es que quiere salir reelegida aun a costa de una carnicería de ballenas, y la potente industria pesquera del norte del país seguir enriqueciéndose.

En el momento de redactar esta información Noruega ha hecho oficial su intención de ignorar la moratoria y, según palabras de su ministro de Asuntos Exteriores, Johan Joergen Holst, este año se cazarán 296 rorcuales aliblanco. El ministro no se sonrojó al afirmar que de este total en realidad 136 corresponden a la «campana de investigación científica». La industria ballenera ha respondido de forma inmediata, calificando esa cuota como muy pequeña, ya que esperaban al menos 550 animales.

Por otra parte, el argumento de Noruega de cazar ballenas para abastecer de este tipo de carne a las comunidades del norte del país, según Greenpeace, queda en entredicho ante el inicio de conversaciones entre los balleneros noruegos y las compañías japonesas para comercializar en Japón las capturas realizadas por el país nórdico.

La actuación de Japón responde a intereses similares, dada la importancia de su industria pesquera. El argumento de constituir la carne de ballena un producto gastronómico típico no parece ser muy sólido. Lo cierto es que la carne de ballena va a parar a un reducido circuito de restaurantes de lujo. Y hablamos solamente de la carne, porque es lo único que hoy en día se utiliza de estos animales.

Buena prueba de lo que hay en juego es el chantaje económico al que está sometiendo Japón a una serie de Estados. Anunció, sin ningún tipo de tapujos, que gratificaría económicamente a aquellos países que votaran a su favor. Aquí entrarían las cinco islas Estado de San Kitts, Dominica, Santa Lucía, San Vicente y Granada. Y para los países que ya cuentan con esa ayuda, como Senegal, Chile, Colombia, México y otros países en desarrollo, se quedarían sin próximas inversiones si no ceden a sus pretensiones.

Toda esta situación nos ofrece la auténtica razón de la «fiebre» por la caza de estos cetáceos: los intereses económicos de la potente industria ballenera de ambos países. ■

amenazas de noruegos y japoneses. Y de ser así, cuál será la respuesta de los países proccionistas. El primer envite lo ha dado Noruega, al afirmar de forma oficial la caza de 296 ballenas este mismo año. Esta vez parece que no se trata de una simple amenaza.

Las reacciones no se han hecho esperar. Para empezar, todos los grupos ecologistas del norte de Europa han hecho saber que no permanecerán impasibles ante el retorno a la caza comercial.

Guerra de presiones

Los acontecimientos se suceden a gran velocidad. En el momento de redactar esta información, tras la decisión de reiniciar la caza comercial por parte de Noruega, Greenpeace ha señalado que, junto a las presiones ante la CE, están estudiando nuevas y contundentes acciones, entre las que no se descarta el envío de barcos de esta organización para interponerse entre los arponeros y las ballenas, como ya se ha realizado en otras ocasiones.

Asimismo la organización ecologista ha criticado el argumento de Japón y Noruega

de defensa de los puestos de trabajo de sus pescadores. «Es una burla y una falta de respeto —señala Greenpeace— hacia los trabajadores de los países balleneros que han respetado los acuerdos desmantelando su industria; si países más pobres, como Brasil, Perú o incluso España, han paralizado sus industrias, no vemos cómo dos de los países más ricos del mundo no lo pueden hacer.»

Todos coinciden en la necesidad de una respuesta contundente ante la, en esta ocasión, pretensión en firme de Noruega. Y es que, además de lo que decidan nórdicos y nipones, se plantea la actitud que tomarían otros países partidarios de la moratoria pero que aún no han desmantelado su industria ballenera, como Rusia o Corea.

La tensión ha subido unos cuantos grados desde la anterior reunión de la CBI en Glasgow (Escocia), el pasado año, hasta la de Kioto (Japón). Y los últimos acontecimientos pronostican un agravamiento de la situación. La guerra de presiones tendrá, en un alto porcentaje, la respuesta al futuro de las ballenas. ■

Raúl GUTIERREZ
Fotos cedidas por Greenpeace

R. G.

ENCUESTA DE COYUNTURA LABORAL

LA SITUACION LABORAL ANALIZADA POR LOS EMPRESARIOS



El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha hecho públicos los primeros resultados de la Encuesta de Coyuntura Laboral correspondientes al período comprendido entre el segundo trimestre de 1991 y el tercero de 1992.

Los contenidos de esta encuesta cubren aspectos tan variados como los efectivos laborales existentes y su composición, la movilidad laboral y sus causas, la jornada laboral, las ausencias del trabajo y sus motivaciones, determinados aspectos de las relaciones laborales y las opiniones de los empresarios respecto a la evolución del mercado de trabajo, entre otros.

La Encuesta de Coyuntura Laboral fue implantada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el segundo trimestre de 1990 y es una investigación de carácter continuo y de periodicidad trimestral cuyo objetivo principal es obtener información sobre el mercado de trabajo, pero desde la perspectiva de las empresas, y ahí es donde radica su singularidad, ya que con las opiniones de los empresarios se colma una laguna informativa ampliamente demandada.



El total de efectivos laborales registrados en España en el tercer trimestre de 1992 era de, aproximadamente, seis millones y medio de personas (6.454,1), cifra ligeramente superior a la estimada con referencia al segundo trimestre de 1990, lo que supone una caída de 60.000 personas (algo menos del 1 por 100 en términos relativos) con respecto al total de efectivos registrado dos años antes, es decir, en el tercer trimestre de 1990. Estos datos se desprenden de la Encuesta de Coyuntura Laboral hecha pública por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en la que se analizan las cifras correspondientes a los diez trimestres que van desde el segundo de 1990 al inicio del tercero de 1992.

Antes de analizar estos efectivos en sus distintos aspectos conviene aclarar que, si bien el ámbito geográfico de la encuesta cubre todo el territorio nacional, con excepción de Ceuta y Melilla, el ámbito poblacional está delimitado a los trabajadores que ejercen su actividad en centros de más de cinco trabajadores y el ámbito sectorial se circunscribe al sec-

tor no agrario y comprende la Industria, la Construcción y los Servicios, excluyendo a la Administración Pública, la Defensa Nacional, la Administración de la Seguridad Social, Representaciones Diplomáticas, Organizaciones internacionales y Organizaciones religiosas.

De los efectivos laborales antes mencionados hay que señalar que el 67 por 100 correspondía a contratos indefinidos, mientras que el 33 por 100 restante tenían una relación laboral de carácter temporal. Por tanto, se puede afirmar que la relación entre los contratos indefinidos y temporales es de dos a uno.

Según se refleja en el cuadro núm. 1 y en el gráfico I, los efectivos con contrato indefinido se incrementaron en el conjunto del período analizado en 290.000, mientras que los efectivos con contrato temporal descendieron en 260.000, dando un saldo positivo de efectivos laborales de 30.000. Las cuantías, tanto del incremento de los indefinidos como del descenso de los temporales, se reducen a 160.000 y 217.000, respectivamente, comparándolos con los dos años anteriores.



La interpretación que en la encuesta se hace de estos datos, considerando la limitación de que los diez trimestres analizados no cubren lo que se denomina un ciclo completo del empleo, es que dado que el período contemplado se inicia con una ralentización de la creación de empleo y en su fase final una disminución, la caída de los efectivos con contrato temporal y el incremento de los efectivos con contrato indefinido se explicaría por la necesidad de las empresas de ajustar sus plantillas, extinguiendo los contratos que resultan menos gravosos económicamente y menos conflictivos laboralmente. Dado que en el conjunto del período no se registra una caída neta de empleo, se producirían conversiones de empleo temporal en indefinido. Este último hecho se justificaría por el coste que implica a la empresa formar a trabajadores de nuevo ingreso frente a la alternativa de quedarse con el personal ya formado de su plantilla.

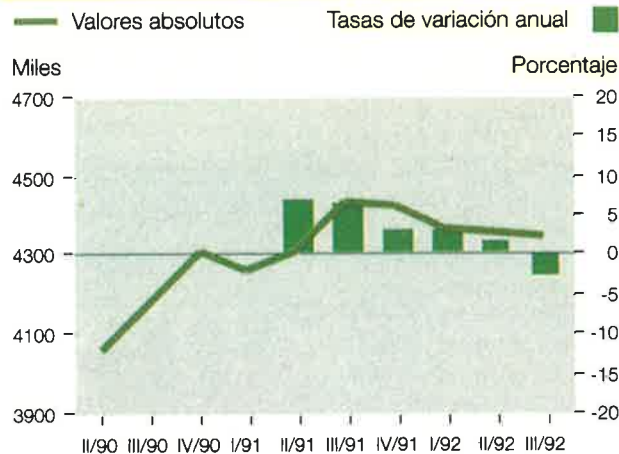
Efectivos laborales según la actividad económica

Según se desprende de la ECL, en el tercer trimestre de 1992 de los 6.454,1 asalariados, 2.280.000 trabajaban en la Industria, 772.000 en la Construcción y 3.402.000 en el sector Servicios. En términos relativos este reparto es equivalente a un 35,3 por 100 en la Industria, un 12 por 100 en la

Gráfico I

EFFECTIVOS LABORALES SEGUN TIPO DE CONTRATO

Indefinido



Temporal



Cuadro núm. 1. EFFECTIVOS LABORALES SEGUN TIPO DE CONTRATO

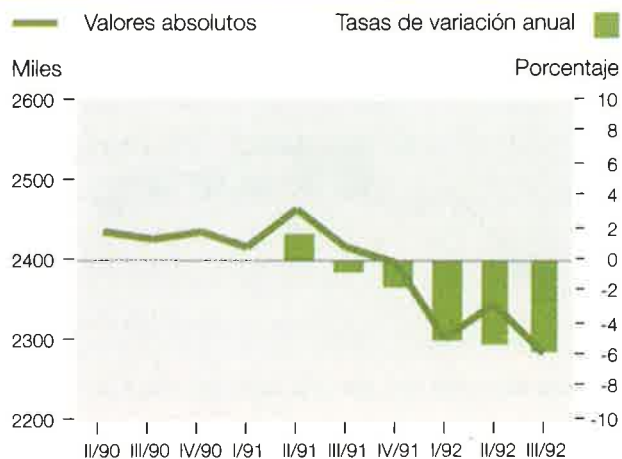
Miles	T.II.90	T.III.90	T.IV.90	T.I.91	T.II.91	T.III.91	T.IV.91	T.I.92	T.II.92	T.III.92
Total	6.424,1	6.511,2	6.459,0	6.457,2	6.575,3	6.613,9	6.538,4	6.481,2	6.527,6	6.453,8
Indefinidos	4.051,7	4.181,4	4.305,4	4.254,2	4.306,2	4.427,5	4.415,2	4.359,8	4.350,2	4.341,1
Temporales	2.372,5	2.329,7	2.153,6	2.203,0	2.269,2	2.186,3	2.123,2	2.121,4	2.177,4	2.112,7
Distribución porcentual respecto al total										
Indefinidos	63,1	64,2	66,7	65,9	65,5	66,9	67,5	67,3	66,6	67,3
Temporales	36,9	35,8	33,3	34,1	34,5	33,1	32,5	32,7	33,4	32,7

Servicios fue el sector que más empleo generó en los dos últimos años, mientras que la Industria fue el que más puestos perdió.

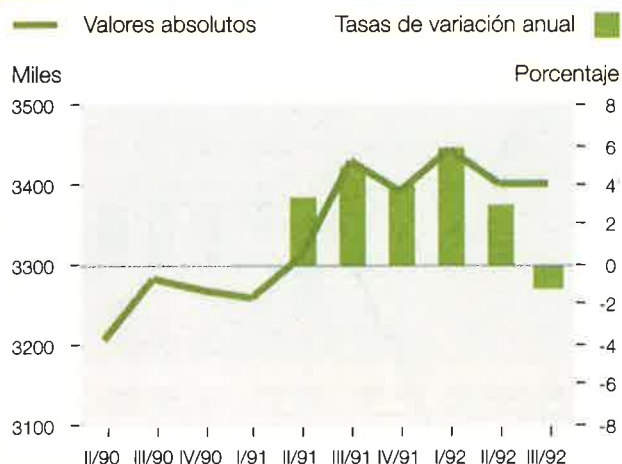
Gráfico II

EFFECTIVOS LABORALES SEGUN SECTOR DE ACTIVIDAD

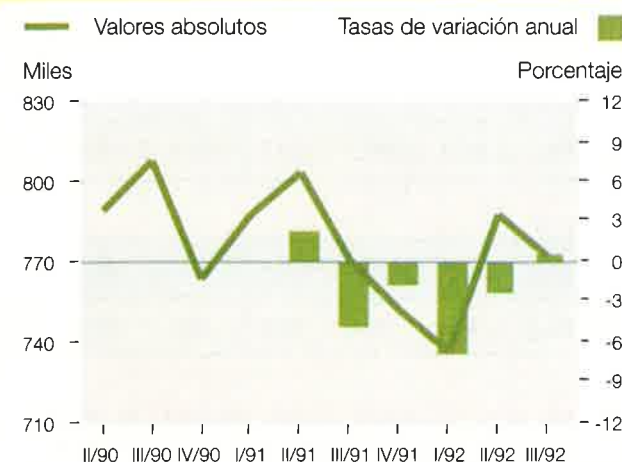
Industria



Servicios



Construcción



Construcción y un 52,7 por 100 en los Servicios.

Según se puede observar en el cuadro núm. 2 y en los gráficos II y III, la Industria ha sido el sector que experimentó una evolución menos favorable, con una pérdida de efectivos en el conjunto del período analizado algo superior a 150.000 trabajadores. En Construcción también descendieron, aunque en cuantía mucho menor, apenas 35.000. Por el contrario, los efectivos del sector Servicios se incrementaron en 123.000 en el período analizado.

Entrando en el detalle, cabe señalar que, según los datos de la encuesta, dentro del sector industrial los subsectores que acusaron un balance positivo en cuanto al incremento de trabajadores fueron los de «Electricidad, gas y agua», «Extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados», «Física y química», «Extracción de minerales metálicos», «Producción de minerales no metálicos» y «Construcción de vehículos y repuestos». También tuvieron un ligero incremento (8.000 puestos de trabajo) la industria de «Alimentos, bebidas y tabacos».

El descenso más acusado en la Industria se produjo en el subsector de «Industrias transformadoras de metales. Mecánica de precisión» y «Otras industrias manufactureras».

Por lo que afecta al sector Servicios, la tendencia fue el ascenso de puestos de trabajo, a excepción del subsector «Transportes y comunicaciones», que redujo sus efectivos en 6.000 personas. El resto de las divisiones (Comercios, Restaurantes, Hostelería, Reparaciones, Instituciones financieras, Seguros, Inmobiliarias, Saneamiento de vías públicas, Limpieza, Educación, Sanidad, Servicios veterinarios, recreativos, culturales y domésticos) registraron un crecimiento de 2.123.000 personas, un 7,5 por 100, siendo el sector que más efectivos absorbió (47.000) el de Saneamiento de vías públicas, Servicios sociales, recreativos y culturales y el de Restaurantes y Hostelería.

Tipos de contrato

Es importante hacer mención a las modalidades de contratación de cada uno de los sectores de actividad económica, ya que existen marcadas diferencias entre ellos. En el tercer trimestre de 1992 el porcentaje de trabajadores indefinidos en la Industria era del 76 por 100, algo más de 30 puntos superior al registrado en la Construcción, que fue del 45 por 100. En los Servicios esta proporción alcanzó el 66 por 100 de los trabajadores, situándose, por tanto, entre la Industria y la Construcción, 10 pun-

Cuadro núm. 2. EFECTIVOS LABORALES SEGUN SECTOR DE ACTIVIDAD ECONOMICA

Miles	T.II.90	T.III.90	T.IV.90	T.I.91	T.II.91	T.III.91	T.IV.91	T.I.92	T.II.92	T.III.92
Total	6.424,1	6.511,2	6.459,0	6.457,2	6.575,3	6.613,9	6.538,4	6.481,2	6.527,6	6.453,8
Industria	2.432,9	2.425,5	2.431,3	2.415,3	2.463,8	2.412,2	2.395,6	2.301,3	2.340,4	2.280,4
Construcción	789,0	807,1	763,2	786,5	803,6	770,5	750,7	734,8	786,5	771,9
Servicios	3.202,3	3.278,6	3.264,5	3.255,3	3.307,9	3.431,1	3.392,2	3.445,0	3.400,7	3.401,5
Distribución porcentual respecto al total										
Industria	37,9	37,3	37,6	37,4	37,5	36,5	36,6	35,5	35,9	35,3
Construcción	12,3	12,4	11,8	12,2	12,2	11,6	11,5	11,3	12,0	12,0
Servicios	49,8	50,4	50,5	50,4	50,3	51,9	51,9	53,2	52,1	52,7

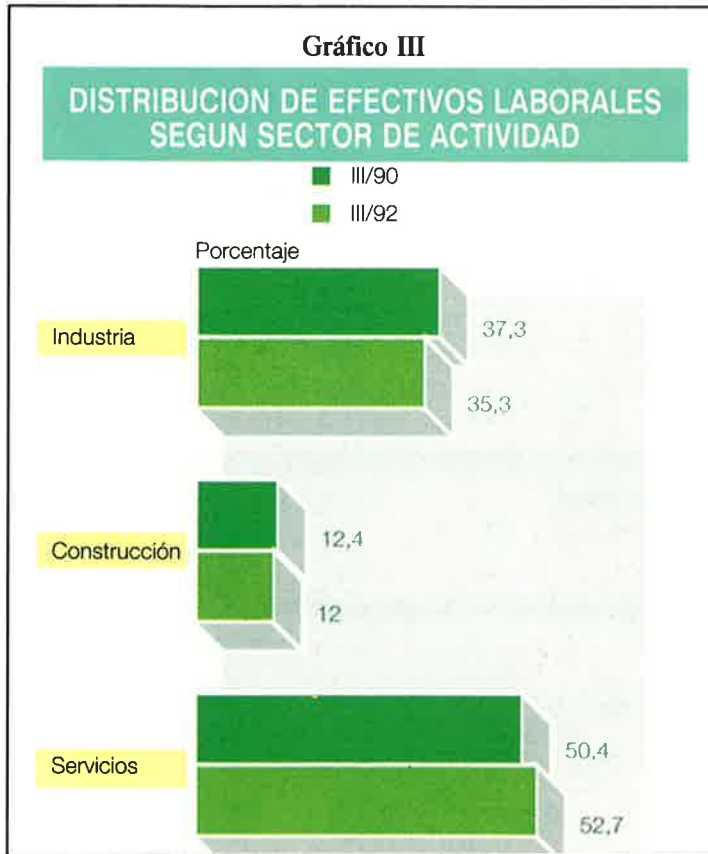
Cuadro núm. 3. JORNADA EFECTIVA SEGUN TIPO DE JORNADA

Horas/año trabajador	T.II.90 a T.I.91	T.III.90 a T.II.91	T.IV.90 a T.III.91	T.I.91 a T.IV.91	T.II.91 a T.I.92	T.III.91 a T.II.92	T.IV.91 a T.III.92
Total	1.716,3	1.715,2	1.705,7	1.706,9	1.707,4	1.704,4	1.705,7
Tiempo completo	1.751,4	1.749,3	1.740,3	1.741,4	1.741,8	1.739,8	1.741,3
Tiempo parcial	896,0	899,2	884,8	887,5	890,9	888,8	893,5

tos por debajo del valor de la primera y 20 por encima del valor de la segunda.

Durante el período analizado el comportamiento ha sido también muy diferente, según los sectores. En Servicios, el aumento de los efectivos totales ha afectado a los empleos indefinidos, incrementándose un punto, mientras que en los sectores que han perdido efectivos laborales, es decir, la Industria y la Construcción, el comportamiento ha sido diferente. En la primera los contratos indefinidos disminuyeron ligeramente y, en cambio, en la Construcción registraron un crecimiento importante, aunque su porcentaje al final del período seguía siendo muy bajo, como ya se ha indicado.

Sin embargo, el comportamiento de los empleos temporales ha sido similar tanto en la Industria como en la Construcción, ya que en ambos casos se ha producido una caída considerable.



Efectivos laborales por CC. AA.

Teniendo en cuenta los valores del tercer trimestre de 1992, correspondió a Cataluña el mayor número de efectivos laborales, con 1.414.000 personas, seguido de Madrid, con 1.210.000; Andalucía, con 757.000; Comunidad Valenciana, con 604.000, y el País Vasco, con 399.000 (ver gráfico núm. IV).

Al conjunto de las cinco comunidades citadas le correspondió casi el 70 por 100 del empleo asalariado en dicho período, proporción prácticamente idéntica a la registrada dos años antes, es decir, en el tercer trimestre de 1990. Durante los dos últimos años en sólo seis Comunidades Autónomas —Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia, Madrid, Murcia y Navarra— los efectivos laborales registraron incrementos, si bien de escasa magnitud. Los de mayor cuantía en términos absolutos correspondieron a Madrid y Galicia, con 27.000 y 14.000 trabajadores, respectivamente. En el resto de las Comunidades Autónomas, aunque de desigual forma, la tendencia fue descendente.

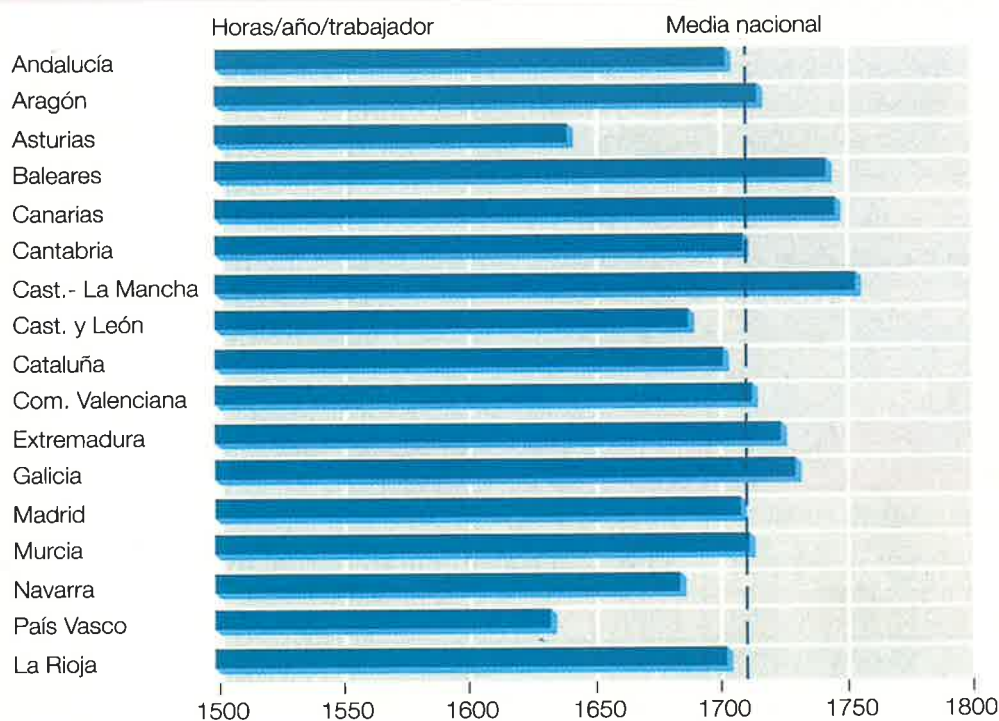
Jornada laboral

Una de las principales aportaciones de la ECL consiste en facilitar un indicador trimestral de las horas efectivamente trabajadas. La estimación de la jornada efectiva se obtiene calculando la media trimestral de las horas anuales pactadas más vacaciones, fiestas laborales y puentes no recuperables. A esta media trimestral se le añaden las horas extraordinarias realizadas y se le restan las horas no trabajadas en el trimestre. Estas horas no realizadas se refieren tanto a las ausencias no previstas, tales como enfermedad, permisos, conflictividad, actividades sindicales, etcétera,

Los contratos indefinidos son más numerosos en el sector de la Industria, seguido del de Servicios. La contratación temporal es más usual en la Construcción.

Gráfico V

JORNADA EFECTIVA SEGUN COMUNIDAD AUTONOMA (Trimestre IV/91 a III/92)



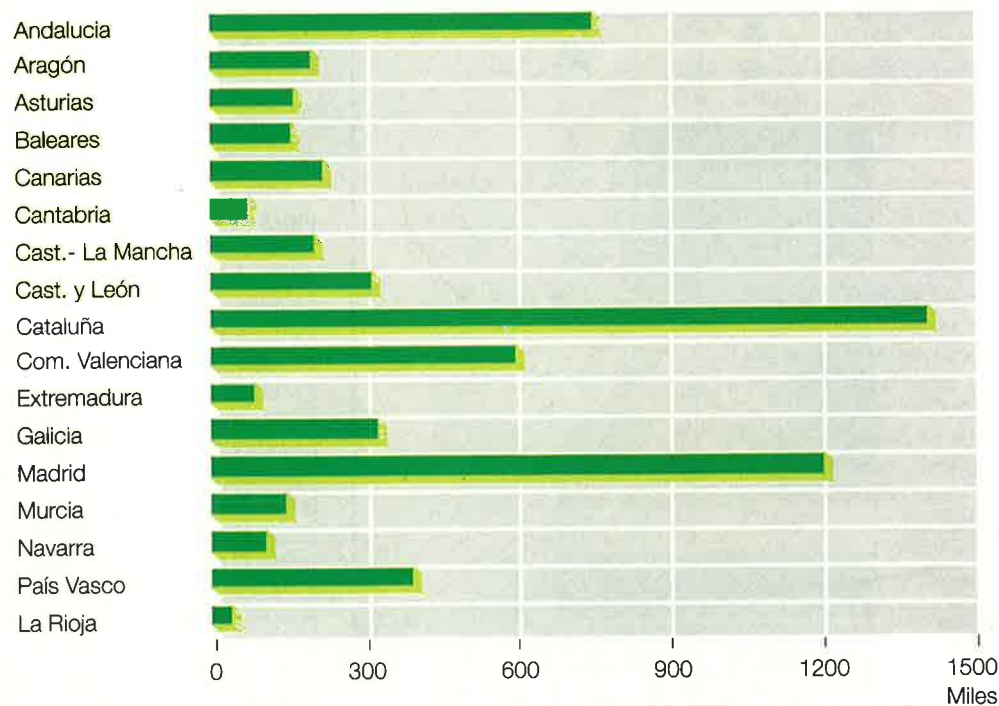
como a las previstas y por ello no incluidas en dicha jornada pactada, como vacaciones, fiestas laborales y puentes.

Según se desprende de los datos analizados, la jornada efectiva estimada para el período estudiado (ver cuadro núm. 3) fue de 1.706 horas, siendo los dos primeros trimestres del año y el cuarto los que registraron mayor número de horas efectivamente trabajadas, mientras que en el tercer trimestre la actividad fue muy inferior, debido a que las vacaciones anuales están muy concentradas en dicho período.

Según el mencionado cuadro, la jornada laboral de un trabajador a tiempo parcial en el período comprendido entre el cuarto trimestre de 1991 y el tercero de 1992 fue de 894 horas. En relación con la jornada de los trabajadores a tiempo completo, estimada en 1.741 horas anuales, la primera representa algo más de la mitad del tiempo trabajado en esta última. Sin embargo, dada la escasa incidencia de la modalidad de trabajo a tiempo parcial (un 4 por 100 de los efectivos laborales), la repercusión en la

Gráfico IV

EFFECTIVOS LABORALES SEGUN COMUNIDAD AUTONOMA (Trimestre III/92)



Cataluña, Madrid, Andalucía, Comunidad Valenciana y País Vasco fueron las Comunidades Autónomas con mayor número de efectivos laborales en los dos últimos años.



jornada media del conjunto de los trabajadores fue poco importante. La diferencia entre dicha jornada media y la jornada a tiempo completo fue de sólo 35 horas anuales.

Construcción, el sector con más horas

El desglose de la jornada efectiva en los tres sectores de la actividad de la encuesta pone de manifiesto que la Construcción, con 1.779 horas, es la actividad con mayor número de jornadas efectivas, mientras que los Servicios tienen una duración más corta, evaluada en 1.687 horas en el mismo período. La diferencia entre ambas es de 92 horas. La duración de la jornada en la Industria fue de 1.709.

La evolución en el período investigado se caracterizó por registrar un descenso de las duraciones anuales, pero con una intensidad diferente en cada uno de los sectores. En la Construcción y en la Industria cayeron 18 y 17 horas anuales, respectivamente, mientras que en los servicios la caída fue de sólo tres horas anuales.

Horas no trabajadas

El número de horas no tra-

bajadas por trabajador en el año formado por los cuatro últimos cuatrimestres de la encuesta fue de 290 horas, de las cuales el 75 por 100 fueron debidas a ausencias por vacaciones, fiestas laborales y puentes, y el resto a causas ocasionales.

El componente mayoritario de las horas no trabajadas fueron las ausencias por vacaciones, fiestas laborales y puentes, que alcanzaron en los cuatro últimos trimestres analizados en la encuesta una media de 219 horas por trabajador.

Por otra parte, el primer motivo de ausencias de tipo ocasional fue la Incapacidad Laboral Transitoria, que comprende la enfermedad común y profesional, los accidentes tanto laborales como no laborales y la maternidad. El número medio de horas perdidas por trabajador por estas causas en los últimos cuatro trimestres de la encuesta fue de 53 horas, lo que representó, aproximadamente, una hora de trabajo a la semana.

Por último, cabe mencionar que, por Comunidades Autónomas, la comunidad con más número de horas trabajadas fue Castilla-La Mancha, en donde ascendió a 1.757, es decir, 51 horas anuales por encima de la media, y la mínima correspondió al País Vasco, con 1.634 horas, 72 por debajo de la media.

Previsiones empresariales

Por último, otro de los objetivos de la ECL es facilitar información sobre las expectativas empresariales acerca del empleo. En este sentido, los empresarios previeron para el segundo trimestre de 1991 un crecimiento de los efectivos laborales algo superior al 1 por 100, mientras que las perspectivas para los tres trimestres siguientes eran más pesimistas, situándose en el crecimiento cero.

Comparando las previsiones anuales con los valores observados en los efectivos laborales de la propia encuesta en el período comprendido entre el segundo trimestre de 1991 y el tercero de 1992, se constata que las previsiones realizadas por los empresarios han sido avaladas por la evolución de efectivos, habiéndose acentuado la previsión pesimista en los dos últimos trimestres. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

FICHA TECNICA

La Encuesta de Coyuntura Laboral se implantó en el segundo trimestre de 1990 y tiene periodicidad trimestral. Las cifras que se ofrecen corresponden al período de diez trimestres comprendido desde el inicio hasta el tercer trimestre de 1992.

Ambito de la encuesta

Ambito geográfico: Es todo el territorio nacional, con excepción de Ceuta y Melilla.

Ambito poblacional: Queda delimitado por los trabajadores asalariados que ejercen su actividad laboral en centros de más de cinco trabajadores.

Ambito sectorial: Se circunscribe al sector no agrario y comprende todas las ramas de la actividad de la Industria, Construcción y Servicios, excluyéndose únicamente de este último sector a la Administración Pública, Defensa Nacional, Seguridad Social, Representaciones diplomáticas, Organismos internacionales y Organizaciones religiosas.

Período de referencia

El período de referencia, tanto de la información recogida como de los resultados de la encuesta, es el siguiente: para los efectivos laborales, el último día del trimestre de referencia; los datos de la jornada van referidos al conjunto del trimestre de referencia, y las opiniones empresariales, al trimestre siguiente o a igual trimestre del año siguiente.

Unidad investigada

Es la denominada Cuenta de Cotización de la Seguridad Social. Dicha unidad está constituida por un colectivo de trabajadores por cuenta ajena con características homogéneas respecto a la cotización de la Seguridad Social que desarrolla su actividad laboral en uno o varios centros de trabajo pertenecientes a una misma empresa y radicados en la misma provincia.

Tamaño de la muestra

Se incluyen cada trimestre 10.000 centros de trabajo, aproximadamente. La investigación es exhaustiva en los centros con más de 500 trabajadores.

Método de muestreo

El método aplicado puede definirse de forma simplificada como una combinación de muestreo estratificado, sistemático y aleatorio. Se clasifican los centros de trabajo de cada Comunidad Autónoma por tamaño (estratificación) y dentro de cada clasificación se agrupan los trabajadores por actividad económica, aplicándose un muestreo sistemático en cada agrupación con arranque aleatorio.

Margen de error

El error de muestreo global teórico de la estimación global del total de efectivos laborales para el conjunto nacional se sitúa, en términos relativos, próximo al 0,3 por 100. ■



y familiaridad. De Kruchov recuerda que «le dimos un banquete el mismo día que pegó con el zapato en la mesa de la Asamblea». Una sesión aquella muy concurrida de personajes notables si hay que atenerse a sus recuerdos. «Estaban Macmillan, Nasser, De Gaulle, Eisenhower... Yo estaba asombrado, creía que estaba soñando, pero me decía: 'es el destino que me ha traído aquí'». Allí conoció también a los reyes de Dinamarca, a Burguiba, Hassan II, Ben Bella..., y sirvió a Gregorio Marañón Moya y a grandes artistas como Kim Novak, Claudette Colbert o Marlon Brando, «que solía ir mucho por Naciones Unidas» y a quien, incluso, alguna vez hubo de pedir que desalojara el salón. «Brando iba siempre con personas de color y se quedaba el último en el comedor hablando. Le daban las tres de la tarde y, como teníamos que cerrar, había que decirle que se fuera.» Otro día estaba sirviendo a Claudette Colbert. «La miraba y me reía; ella me miraba y se reía también. Le dije: 'Yo es que me acuerdo mucho de usted'». Aunque de quien guarda mejor recuerdo



es de Jaime de Piniés, embajador a la sazón en Naciones Unidas.

Sin embargo, cinco años después volvió a reclamarle

su querencia marinera y volvió «a los barcos». Navegando en transatlánticos de lujo como el «United States» conoció muchos puertos de las

Américas, de Europa y de Oriente Próximo, hasta que en 1970 decidió recalar definitivamente en España. Entró, pues, en la Compañía Trasmediterránea, en la que acaba de jubilarse tras diecisiete años de navegación.

Desde que se jubiló enjuga la nostalgia y mata el gusanillo de la mar realizando una y otra vez nudos marineros, que luego enmarca en cuadros de distintos formatos. Una mezcla de habilidad, nostalgia y pedagogía. Porque la mayor parte de estos nudos, asegura Francisco Escámez, no son ya de uso común. También escribe sus memorias y piensa que cualquier día las dará a la imprenta. Tiene dos hijos, chico y chica, que no han mostrado el mínimo interés por las cosas del mar. «Es que eso hay que vivirlo», se lamenta apenas Francisco.

Lo que más añora en Madrid es que no puede irse por los puertos. Por eso se dedica a realizar una y otra vez nudos. Para atar la memoria marinera y la nostalgia del mar. ■

Mery VARONA

El Segundo Registro de Canarias, creado por la Ley 227/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su disposición adicional décimoquinta —que tiene ya desde el pasado mes de enero cuatro buques inscritos (provisionalmente), tres de bandera española y uno de Panamá—, está creando una fuerte polémica. En breve se abordará la segunda fase normativa: su oportuna reglamentación. Según Anave, en este paso, que deberá llevar a cabo el Gobierno que salga elegido de las elecciones generales el próximo 6 de junio, se creará, tras las necesarias negociaciones entre el Gobierno central y la Comunidad Autónoma de Canarias, una ley de régimen económico y fiscal donde habrá un título que contemple el Segundo Registro. Mientras, la valoración que la patronal de los navieros españoles hace de la ley es muy positiva y considera que es una oportunidad de empleo para los marinos españoles. Las centrales sindicales UGT, Fetcomar-CC. OO. y el coordinador para España e Iberoamérica de ITF, Miguel Coronado, coinciden en señalar que este Registro acarreará, entre otras consecuencias, un mayor número de parados para nuestros marinos y no resuelve la necesaria competitividad.

EN EL

Discrepancias entre ANAVE y los sindicatos

MAREJADA EN EL SEGUNDO REGISTRO CANARIO

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras constituye para los armadores españoles la gran esperanza para poder hacer frente a la larga crisis que vive nuestra Marina Mercante y competir adecuadamente en el mercado interior con las empresas de la CE. La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su disposición adicional décimoquinta ha creado un Segundo Registro de buques y empresas navieras situado en la Comunidad Autónoma canaria, con dos oficinas de gestión adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una con sede en Las Palmas de Gran Canaria y la otra en Santa Cruz de Tenerife.

Hasta el momento la única normativa legal existente es la propia disposición adicional décimoquinta de la Ley y la Circular número 20/92 de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se dan instrucciones para la organización y funcionamiento del Registro

Especial de buques y empresas navieras. Según el subdirector general de Tráfico Marítimo de la Marina Mercante, Luis García La Concha, el siguiente paso en la regulación del Segundo Registro lo constituirá la oportuna reglamentación. «Ahora está en Hacienda, y tras las necesarias negociaciones entre el Gobierno central y la Comunidad Autónoma de Canarias se creará

una ley de régimen económico y fiscal donde habrá un título en el que se contemple el Segundo Registro.»

Con el fin de acelerar la aplicación de esta disposición, la Dirección General de Marina Mercante remitió en los últimos meses una circular donde se contemplaban las directrices básicas relativas a las condiciones de los buques para su inscripción, exi-

gencias de las sociedades, condiciones relativas a las tripulaciones y a las oficinas de registro. Esta circular se debe completar con una ley sobre el Régimen Económico y Fiscal para Canarias que se negocia entre la Administración central y la Comunidad Autónoma.

Aunque la mayoría de los armadores están a la espera de la ejecución reglamentaria, desde el pasado mes de enero se han inscrito cuatro buques, tres de bandera española y uno de Panamá. Los problemas no han tardado mucho en aparecer, ya que el Fetcomar-CC. OO. presentó el pasado 26 de febrero en Algeciras la primera denuncia, con la correspondiente acta de infracción por parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (Inspección Provincial de Cádiz).

También ha solicitado la inscripción en este Registro Especial un buque de Honduras, que en estos momentos está pendiente de presentar la documentación precisa. Según fuentes de la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, las so-





licitudes de información por parte de las empresas han sido múltiples. Para Rafael Pastor, de la Capitanía Marítima, gran número de armadores se encuentran a la espera de conocer el régimen fiscal. «Creo que si el contenido fiscal es favorable, se inscribirán muchos buques.»

Anave, por una vía de entendimiento

Desde la década de los ochenta los países comunitarios buscaron como solución a la crisis de sus Marinas Mercantes la creación de Segundos Registros, con objeto de dar salida a sus mismas empresas y abaratar costes, consiguiendo una mano de obra más barata. «Se trata de una estrategia desarrollada por otros muchos países de nuestro entorno, como Dinamarca, Noruega o Alemania, entre otros», aseguran desde Anave.

En opinión de la patronal de los armadores españoles, resulta un paso adelante muy positivo haber establecido un marco jurídico especial para el registro de los buques españoles.

«Aún faltan aspectos importantes —dice Anave— pendientes de poner en práctica para hacer equivalente a otros registros internacionales su atractivo, que debe recoger el ordenamiento legal.» Entre estos aspectos destacan: el apoyo al empleo de españoles mediante la compensación por el Estado de sus cargas sociales; el mantenimiento de los buques inscritos bajo un mecanismo fiscal para las sociedades de la máxima flexibilidad, equivalente al que tendrían en registros libres; promoverse un tratamiento de gestión ágil, de carácter cuasi-privado, frente a la tradicional vía administrativa, de las operaciones del registro.

La patronal de los armadores considera de urgencia que el nuevo Gobierno que salga elegido de las inminentes elecciones generales el próximo 6 de junio aborde estas tareas, ya que «es un paso positivo para dar oportunidad de empleo a los marinos españoles y para la economía marítima ligada a la actividad naviera». Según señalaron a MAR, las empresas no pueden sobrevivir en un mercado abierto con cos-

Anave: «Aún faltan aspectos importantes pendientes de poner en práctica para hacer equivalente a otros registros internacionales su atractivo, que debe recoger el ordenamiento legal».

tes superiores a los de la competencia internacional.

«Es necesaria una vía de entendimiento y recuperación del sector por el camino de conservar unos recursos genuinamente nacionales y no perjudicar directamente las oportunidades de empleo de españoles.» En este sentido, proponen una reflexión que dé paso a un proceso negociador abierto y realista en la identificación y superación de los retos de una economía abierta como es la nuestra.

No sólo los armadores españoles son los que solicitan una vía de entendimiento, sino que también ITF, junto con UGT y Fetcomar-CC. OO., requieren que «se reabra el diálogo para discutir el futuro del sector». Así, se pretende evitar —como dice Jon Azkue— «que este inflexible Segundo Registr, ya fracasado, sea el campo de fútbol obligatorio en el que debamos jugar los marinos».

ITF, contra la discriminación

Por su parte, el coordinador para España e Iberoamérica de ITF, Miguel Coronado, del sindicato UGT, no comparte la misma visión que los armadores españoles y hace una valoración «negativa» respecto a la normativa laboral y de Seguridad Social de este Segundo Registro. En esta misma línea se expresa Jon Azkue, del sindicato Fetcomar-CC. OO., quien considera que la proliferación de banderas de conveniencia que se está produciendo en el sector desde hace algún tiempo «no es más ni menos que la aplicación en la mar del principio más deseado por los "neoliberales" en todos los sectores de la producción: la desregulación en lo social y en los controles de seguridad por los Estados».

En opinión de Fetcomar-CC. OO., los armadores europeos siguen controlando gran parte del transporte marítimo mundial, ahora con sus buques en banderas de conveniencia, incluidos los Segundos Registros. «La desregulación —dice Azkue— conlleva una pérdida masiva de empleos para los profesionales de la mar en la C.E.»

Entre algunas de las críticas que este sindicato hace sobre el Segundo Registro canario, es que se trata de una «copia» de otros Segundos Registros, sin apreciar los miles de marinos que se encontrarán en el paro con su puesta en funcionamien-

to. «Abre la definitiva puerta al paro», dice Azkue. «Supondrá una gran pérdida de puestos de trabajo para los marinos españoles», asegura Miguel Coronado, del sindicato UGT, cuando alude al porcentaje que se reserva a los tripulantes españoles o comunitarios (al menos un 50 por 100), cifra que puede reducirse por razones de viabilidad económica o por falta de tripulantes españoles o comunitarios.

«El Segundo Registro —asegura Jon Azkue—, tal y como está redactado, basa la competitividad de la flota en que los marinos españoles sean sustituidos por trabajadores no comunitarios.»

Por su parte, Miguel Coronado cree que la contratación de los trabajadores, tal y como se establece en la normativa, «puede dar lugar a discriminación en el mismo puesto de trabajo dentro de la misma categoría». La ley dice: «Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la OIT...». «Los tripulantes que no sean residentes pueden pactar estas condiciones directamente con la empresa siempre y cuando cumplan con las normas mínimas de la OIT.»

«Este salario —dice Coronado— está fijado en 356 dólares USA para un marinero de primera en este año. Por tanto, puede darse el caso de que haya un marinero español con unas condiciones de convenio colectivo equis y un marinero de Sri Lanka con 356 dólares; como el pabellón no deja de ser español, está contra la Constitución ante el mismo puesto de trabajo.» Asimismo, también recuerda la Ley Orgánica 7/1985, de 1 de julio, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España («BOE» 3 de julio de 1985), que en su artículo 29.1 dice: «Los extranjeros gozarán en España de la protección y garantías establecidas en la Constitución y las leyes».

En esta misma dirección se pueden encuadrar las declaraciones de Jon Azkue, que estima que «conlleva a la discriminación salarial, condenando a que los marinos no comunitarios sufran, además, una discriminación en los periodos de embarque y en el resto de condiciones».



Los sindicatos coinciden en las críticas

Todos, ITF, UGT y Fetcomar-CC. OO. se han puesto manos a la obra. «Venceremos en la batalla sobre lo que —según sus opiniones— es la inconstitucionalidad de la discriminación en el Segundo Registro. Vamos a ganar porque es la sociedad la que sale ganando en la lucha contra el racismo.»

Otro de los aspectos jurídicos que puede presentar problemas —subraya el representante español de ITF— es la Ley Orgánica de los derechos de los extranjeros. En su artículo 15.1 establece: «Los extranjeros mayores de dieciséis años que deseen fijar residencia en España para ejercer en ella cualquier actividad lucrativa, laboral o profesional por cuenta propia o ajena, habrán de obtener, simultáneamente con el permiso de residencia, que expide el Ministerio del Interior, el permiso de trabajo, cuyo otorgamiento corresponderá al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y que tendrán una duración máxima de

cinco años». (Este ha sido uno de los puntos de conflicto argumentados por Fetcomar-CC. OO. en la denuncia presentada contra el buque «Ciudad de Algeciras».)

En cuanto a «la obligación de que el capitán y primer oficial sean españoles, considero que va contra el derecho comunitario. En el Tratado de Roma —asegura Coronado— se habla ya de la libre circulación de trabajadores, lo que significa que un alemán podrá trabajar en España y un español en Alemania. No sé hasta qué punto de vista jurídico o legal es válido dentro de la Comunidad reservar la nacionalidad española para esas dos personas.»

Por último, respecto a la seguridad del buque y la tripulación, materia en la que se han alcanzado grandes progresos en los últimos tiempos, junto con la tan pedida formación profesional constante, para las centrales sindicales España dispone de una excelente mano de obra para los buques y —en su opinión— con este Segundo Registro se rebajan las condiciones de un estándar mínimo de seguridad.

En esta dirección, tanto ITF, organización mundial que une a más de 400 sindicatos de cien países, como las centrales sindicales UGT y Fetcomar-CC. OO., han expresado su deseo de que se cumpla la reciente comunicación de la Comisión de la Comunidad sobre política de seguridad marítima, que rechaza las trampas habituales en el sector, lo que conlleva a daños irreparables en vidas de trabajadores y en el entorno ecológico.

Conflicto en el Segundo Registro de Madeira

Especialistas en el sector temen que si se suben los costos a los armadores, obligándoles a dar de alta a los trabajadores en la Seguridad Social, aquéllos abandonen el Segundo Registro y se vayan a banderas de conveniencia donde no se exige este requisito. «Esto ya está ocurriendo en el Segundo Registro de Madeira (Portugal)», manifestó Coronado.

Algunas compañías portuguesas de petroleros han amenazado a su Gobierno con pasarse a otra bandera si el Estado insiste en obligar a los navieros del Segundo Registro, con base en Madeira, a pagar las contribuciones de la Seguridad Social de los miembros de sus tripulaciones. Sopotata —compañía con cinco buques en el Registro de Madeira— tiene ya tres buques registrados en banderas de conveniencia. Otras compañías han amenazado con seguir la misma política. A pesar de ello, el secretario de Estado para Asuntos Marítimos, Joao Bebiano, ha señalado que si los navieros no pagan las contribuciones indicadas, sus tripulantes carecerán de la Seguridad Social requerida por el Convenio 147 de la OIT (Convenio sobre la Marina Mercante —normas mínimas—, 1976, que entró en vigor el 28 de noviembre de 1981, en su artículo 2.º a): El Estado se obliga a cubrir a los trabajadores con un régimen de Seguridad Social aceptable. (Exactamente el artículo 2.º dice: «Todo miembro que ratifique el presente convenio se compromete: a) a promulgar una legislación que prevea para los buques matriculados en su territorio: ii) un régimen apropiado de Seguridad Social. ■

Inés OTERO

AME'93 EN MARCHA



EL «INVESTIGADOR» NAVEGA

DE NUEVO JUNTO A LA FLOTA BONITERA

EL objetivo primordial de esta campaña de asistencia es proporcionar un apoyo médico «in situ» a la flota atunera en su recorrido por el caladero comprendido entre el nordeste de las Islas Azores y la Bretaña francesa, y favorecer las condiciones de vida y trabajo de los, aproximadamente, 6.700 trabajadores de esta flota, al tiempo que potenciar los niveles sanitarios de asistencia y prevención.

Los servicios médicos proporcionados por el «INVESTIGADOR» serán consultas radiomédicas, hospitalizaciones en la enfermería del buque en la medida en que los enfermos

El pasado día 10 de junio partió del puerto de Vigo el buque español «INVESTIGADOR», fletado, por segundo año consecutivo, por el Instituto Social de la Marina, con el fin de asistir sanitaria y logísticamente a la flota bonitera del norte.

El apoyo sanitario, tanto asistencial como preventivo, se prestará, de forma gratuita, a todos los buques que faenan en la pesca del bonito y de la anchoa, desde el 10 de junio hasta el 10 de septiembre —fecha en que finaliza la campaña—, en la zona comprendida entre los meridianos 1 a 30 grados Oeste y los paralelos 40 a 50 grados Norte. Asimismo, se podrán beneficiar de esta prestación los buques en tránsito que naveguen por la zona señalada.

puedan ser trasladados al mismo, y la evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta sea necesaria.

Además de esta función sanitaria, el buque prestará ayuda logística a los barcos que la precisen, tales como reparaciones de emergencia en la obra viva de los pesqueros o zafar la hélice de posibles enganches de las artes de pesca, para lo cual cuenta con buzos profesionales integrados en la tripulación.

Un hospital en el mar

El «INVESTIGADOR», que



ha sido preparado en Vigo, dispone de una sala-enfermería equipada con el instrumental necesario para la atención y mantenimiento de enfermos graves, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para un total de 18 en caso de necesidad imperiosa, una embarcación neumática —modificada para poder transportar una camilla debidamente sujeta— para el transporte entre el barco y los pesqueros, y un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT, así como un ordenador que facilita el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta con los médicos del «INVESTIGADOR», permitiendo todo ello mejorar la calidad de la atención prestada a los trabajadores del mar en el caladero.

Como novedad, y entre las mejoras introducidas este año, el buque-hospital cuenta también con una instalación de comunicación vía satélite «SATURNO 3.90», con teléfono, télex y fax y un VHF direccional para la localización de un buque concreto en áreas muy pobladas.

Asimismo, recogiendo las recomendaciones de los médicos que atendieron la campaña de 1992, el ISM ha aumentado las dotaciones del material quirúrgico, farmacológico y ortopédico, introduciendo un equipo de laboratorio analítico.

El equipo humano, lo más importante

Pero con ser esenciales los

DATOS PARA REQUERIR ASISTENCIA AL «INVESTIGADOR»

- El indicativo de llamada del barco es E.A.J.O.
- La frecuencia prevista se situará en 3.370 KHz.
- Sus canales de VHF se posicionan en:
 - Uno en el canal 19 permanente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 137 MHz, 2.182 KHz.
 - El otro se sitúa en la zona frecuentada por la flota atunera.

Cuadro 1. RELACION GENERAL DE ASISTENCIAS

Mes	Enfer.	Accid.	Logíst.	Total
Junio	15	8	3	26
Julio	24	5	9	38
Agosto	7	4	4	15
Septiembre	8	5	4	17
TOTAL	54	22	20	96

Cuadro 2. TIPO DE PATOLOGIA/TIPO DE ASISTENCIA

Tipo	C.R.M.	Ambulatorio	Hospitalizado
Enfermedad	19	23	12
Accidente	4	10	8
TOTAL	23	33	20

Cuadro 3. TIPO DE PATOLOGIA/GRUPO DE EDAD

Tipo/Edad	—21	21-40	41-60	+61
Enfermedad	1	31	22	0
Accidente	2	11	9	0
TOTAL	3	42	31	0

equipos técnicos y sanitarios, nada de este programa sería posible sin el equipo humano. A bordo del «INVESTIGADOR» estarán constantemente, junto con la tripulación, dos médicos

del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, que se relevarán durante los tres meses que dura la costera del atún, prestando su ayuda para paliar, en la medida

de lo posible, las precarias condiciones asistenciales de estos hombres de la mar.

Dicha ayuda la llevarán a cabo en una zona donde las condiciones son las propias del resto de las actividades pesqueras: trabajo penoso, ritmos horarios irregulares, importante dependencia de las condiciones climático-ambientales y deficientes posibilidades higiénico-sanitarias.

Durante el período de embarque la asistencia sanitaria estará sometida a las dificultades que entraña el medio en el que desarrollan su trabajo los pescadores, alejados bastantes millas del puerto más cercano (pueden estar a tres o cuatro días de la costa).

Como ya se ha dicho, los equipos médicos se relevarán mensualmente aprovechando las escalas que el «INVESTIGADOR» hará en el puerto-base de Santander para repostar y avituallarse. Los doctores han accedido a esta campaña por petición voluntaria y posterior sorteo, ya que las solicitudes excedían ampliamente las plazas y plazos existentes. En cada una de las mareas, al menos uno de ellos cuenta con reconocida y amplia experiencia en la asistencia médica embarcada.

Para la campaña del presente año, y por el siguiente orden, éste es el equipo sanitario: José Manuel González Valdecillo, Teresa Cifuentes, José Toscano, José M. Moryllón, José Luis González Valdecillo y Carlos Rivera de Angulo.



DATOS TECNICOS DEL «INVESTIGADOR»

Eslora total: 42,37 m.
Manga: 7,35 m.
Puntal: 3,93 m.
Registro bruto: 346 TRB.
Velocidad: 13 nudos.
Autonomía: 30 días.



La costera del bonito

El colectivo pesquero al que atenderá el equipo médico del «INVESTIGADOR» es la flota bonitera, que procede en su mayor parte de las Comunidades Autónomas del País Vasco, Asturias, Cantabria y Galicia. Está compuesta por unas 500 embarcaciones y la integran casi 7.000 hombres, aunque el máximo de barcos que se estima que faene simultáneamente es de unos 350 a 400, si bien el total de licencias autorizadas es de 999.

Las embarcaciones tienen una alta variabilidad en las características de su estructura, tamaño y autonomía, contando con tripulaciones que oscilan

entre cuatro y 18 hombres y permaneciendo en el mar períodos regulares de tiempo, generalmente quincenas.

Las condiciones generales de trabajo de esta costera son difíciles, tal y como ya se ha comentado anteriormente. A ellas se unen los insuficientes equipos con que están dotados los barcos, lo que dificulta las comunicaciones, el envejecimiento de la población embarcada y el estado, normalmente malo, de la mar en este caladero.

De cara a mejorar progresivamente algunas de estas deficiencias, los facultativos del ISM responsables de la AME (Asistencia Médica Embarcada) aprovechan estas campañas para intensificar las actuaciones

preventivas a bordo de los buques, distribuyendo guías sanitarias, carteles y pegatinas para realizar una correcta consulta radiomédica, y botiquines, estos últimos importantes porque la efectividad del consejo médico por radio depende, en gran medida, de la dotación de medicamentos y material de cura con que cuente el barco desde el que se solicita la atención sanitaria.

Para la campaña de este año, además de haberse doblado la distribución de estos botiquines, se va a continuar facilitando por radio el boletín sobre el estado de la mar, en colaboración con el Instituto de Meteorología, pero con una novedad, y es que a continuación del mis-

mo se introducirán cuñas de tres a cuatro minutos de duración sobre educación sanitaria, higiene, prevención de riesgos y accidentes, enfermedades, etcétera.

Otra novedad para este año es que el ISM hará un estudio para conocer detalladamente la composición de los integrantes de la flota bonitera y su procedencia.

Un balance positivo

AME se enmarca en el Programa de Sanidad Marítima del ISM y se lleva realizando desde hace tres años, si bien hasta 1992 se había hecho en colaboración con el Comité Interprofesional du Thon Blanc Gernon a bordo de un atunero francés, llevando embarcados un médico de cada país.

Aunque estas experiencias fueron satisfactorias, el ISM consideró que eran mejorables y el pasado año fletó el buque «INVESTIGADOR», que este año repite campaña, con un coste aproximado de 45 millones de pesetas, previa convocatoria del correspondiente concurso público y la aprobación de las sustanciales mejoras técnicas que se han realizado en el barco por parte de la compañía propietaria a lo largo del período en que ha estado libre.

De la necesidad de continuar este año con esta prestación, dada la precariedad asistencial de este colectivo, da idea el echar un vistazo al balance de la campaña anterior. El total de asistencias efectuadas en la campaña fue de 96, de las cuales 79 fueron sanitarias y 20 logísticas. La mayoría de ellas se realizaron en los meses de junio y julio, debido a las malas condiciones climáticas (ver cuadros 1, 2 y 3).

Por último, cabe destacar que en el marco de la Comunidad Europea, en el que se están potenciando este tipo de programas de Sanidad marítima, el AME está excepcionalmente valorado, debido a que es el único servicio público gratuito de asistencia médica embarcada de toda la Comunidad. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO
Fotos: MAGAN

PRIMERA FASE EN LAS PALMAS Y TENERIFE PARA LAS COMUNICACIONES BARCO-TIERRA

Telefónica automatiza el Servicio de radiotelefonía Marítima

EL Servicio Móvil Marítimo de Telefónica, a pesar de la recesión que existe en el sector a nivel mundial, provocado, entre otras causas, por la fuerte crisis económica, sigue apostando por la actualización técnica de sus sistemas.

El pasado mes de mayo esta compañía comenzó la primera fase de automatización del servicio móvil marítimo en Las Palmas y Tenerife, centrándose en el sistema móvil marítimo VHF que, aproximadamente, llega hasta unos 50 kilómetros de la costa, y en Onda Media, que alcanza unos 500 kilómetros. Junto a estos dos sistemas que están en marcha en estas islas, también tienen en desarrollo el sistema de Onda Corta, que es mundial, y el de satélite «Inmarsat».

Mayor rapidez y economía

Este proyecto que Telefónica ha puesto en marcha en Canarias, en las modalidades de VHF y Onda Media, se basa en la «llamada selectiva digital» (LLSD), y amplía las facilidades de servicios de voz, al poder realizarse también comunicaciones de fax y datos.

Con la automatización se conseguirá una mayor rapidez, economía y calidad en las llamadas. A estas mejoras se incorporan otras facilidades, como la facturación separada, al disponer de 99 códigos personales de identificación.

«El Centro de Las Palmas, donde está el Centro de Comunicaciones Radiomárítimas, es

El Servicio Marítimo de Telefónica inauguró a primeros de mayo, en los Centros de Comunicaciones radiomárítimas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, un sistema de radiotelefonía marítima automática que permitirá la marcación directa y reducir el tiempo de espera del usuario. Este nuevo servicio incorpora al equipo de radio del barco un aparato, denominado Autolink, internacionalmente adoptado, por el cual se podrá realizar la comunicación telefónica con cualquier abonado de tierra, nacional o internacional, sin pedir la conexión al operador del centro y sin perjudicar a los usuarios que accedan por vía manual.



Onda Media, y el de Tenerife es el de VHF», dice el jefe de Servicio de redes para móviles, Francisco Ruiz. «Las estaciones costeras de VHF —continúa Ruiz— están enganchadas al Centro de Tenerife, y esto es lo que se ha automatizado. El de Onda Media tiene unas costeras en Las Palmas y otra en Tenerife que también han sido automatizadas. Digamos que están entrelazadas.»

En total se han automatizado tres canales de Onda Media en las tres costeras de Arrecife, Las Palmas y Tenerife, y, en VHF, diez canales.

En opinión de Francisco Ruiz, jefe del Servicio de Redes para Móviles, la razón por la que se inició este proceso en el archipiélago canario es que es un ente de comunicaciones aislado. «Podíamos haber elegido Baleares, pero Canarias tenía más entidad desde el punto de vista radiomárítimo para Telefónica y para acometer la automatización.»

En este archipiélago se puede practicar simultáneamente VHF y OM, y el tráfico que existe en esta zona es —según los responsables— muy interesante para acometer la automatización.

En 1994 se automatizará todo

Tras este primer proceso, Telefónica tiene planeada su extensión en el Centro de La Coruña para antes del verano, proseguir por Málaga, y el próximo año completar todo el territorio español.

En este proyecto automático las comunicaciones se estable-



usuario es bastante menor», afirma Francisco Ruíz.

La operación es muy sencilla, ya que es como un teclado de un teléfono; no tiene ninguna complicación. El usuario observa que el canal está en condiciones de aceptar la llamada, inserta su código de usuario y a continuación el número al que desea llamar. La pantalla va informando de toda esta operación, incluso cuando se utiliza la facilidad de seccrafonía. Al finalizar la comunicación, la pantalla de cristal líquido muestra la duración de la llamada y el sistema queda libre y en disposición de generar otra llamada. Además ofrece otra variante muy importante: previa modificación se puede adaptar para casos de socorro y de salvaguarda marítima.

Sistemas internacionales

Estas comunicaciones están pensadas para todo tipo de barcos. El equipo Autolink goza de una amplia implantación a nivel europeo. Actualmente lo utilizan los servicios radiomárítimos de Italia, Reino Unido, Portugal, Gibraltar, Malasia y la costa occidental de Estados Unidos. Próximamente se unirán España, Bélgica, Francia y Grecia. «Es una ventaja primordial haber utilizado este sistema», señala el jefe de Servicio de Redes para Móviles.

Esta implantación va a permitir que todos estos países lleguen a una compatibilidad técnico-comercial, incluso a nivel regional. De esta forma, cuando los barcos españoles viajen a costas extranjeras, o, al revés, sean los extranjeros los que se encuentren en territorio español, puedan utilizarlo. «Nos vamos a beneficiar de la internacionalización de la automatización de los sistemas; por ello hemos elegido esta tecnología.»

A nivel europeo, Telefónica dispone de un grupo de trabajo en el cual todos los operadores que usan este sistema Autolink discuten las posibles mejoras, e incluso los problemas que se producen para superar el rendimiento del sistema hacia el usuario.



cen directamente en los canales de trabajo, y se ha tenido en consideración que estos canales pudieran ser compartidos con el tráfico manual. «Al ser automáticas se reduce el tiempo de establecimiento, porque el operador tiene que buscar y marcar el teléfono que le están solicitando. De esta forma se agiliza la utilización y, por tanto, el tiempo de espera por parte del

Este nuevo sistema, denominado Autolink, permite unas comunicaciones más rápidas, directas, económicas y de calidad, garantizando una mayor privacidad de las conversaciones.

RED DE ESTACIONES COSTERAS



Otra de las razones de la selección, tal y como dice Francisco Ruiz, es porque permite una mayor posibilidad de equipos para barcos. «De esta manera los usuarios tienen un mayor abanico de oportunidades donde elegir.»

Por otra parte, en caso de accidente marítimo con la intervención de helicópteros de salvamento, también puede establecerse contacto barco-helicóptero automáticamente siempre que este último disponga del dispositivo Auto-



Dos versiones diferentes

En el barco el equipo sólo precisa tener conexión de la unidad Autolink a la toma del micrófono del terminal a utilizar para operar cualquier aparato de radio mediante el correspondiente conmutador y con una sola unidad del sistema. Al mismo tiempo, y sin operación adicional, el método automático permite la utilización manual de la radio siempre que se quiera.

El equipo se ofrece en dos versiones: la más sencilla tiene un costo aproximado de 68.000 pesetas y dispone de una pantalla de cristal líquido que proporciona información sobre el número de teléfono al que se está llamando, además de la duración de la comunicación en minutos y segundos.

La versión más sofisticada incluye la facilidad de activar el servicio de secrfonía, que opera a modo de clave de seguridad, garantizando el secreto de las comunicaciones que se mantengan, y tiene un precio aproximado a las 105.000 pesetas.

Tasas costeras

La conexión de este sistema es muy simple y se realiza, aproximadamente, en tres días. La cuota de conexión es de 2.500 pesetas. Tras estos pasos, al mes no hay que pagar nada más que las llamadas que se realicen.

	TARIFAS			
	Nacional		Internacional	
	a	b	a	b
OM	100	80	115	95
VHF	75	60	92	74

Período: Estos precios son para cada treinta segundos.

La opción a y b depende del horario con que se lleven a cabo las comunicaciones:

- 08:00-18:00 horas locales (es lo que técnicamente llaman hora punta).
- 18:00-08:00 horas locales (es lo que técnicamente denominan hora valle).

Internacional	TASA LINEA	
	a	b
España	0	0
CE	60	46
Resto de Europa	72	53
América	107	76
Resto del mundo	205	134

1 franco oro = 52,62 pesetas.

Telefónica ya dispone en España de un distribuidor de equipos de este tipo, Comercial Euroinsta, situado en la calle Mani-pa, 14, de Madrid. Teléfono (91) 368 02 36. Fax (91) 368 04 84.

link. «En esta clase de incidentes —subraya Francisco Ruiz— lo usual es usar los canales de socorro, que es el dieciséis, y en un momento determinado se podría manejar, como canal de tráfico durante las operaciones de socorro, automáticamente este sistema cuando el helicóptero estuviera dotado con el Autolink.»

Red de estaciones costeras

En la actualidad hay 35 costeras de VHF y 13 de Onda Media distribuidas por toda la costa española. De Onda Corta existen dos, situadas en Madrid. La transmisora está ubicada en Pozuelo del Rey y la receptora en Griñón. Además, todo el sistema transmisor de Onda Corta se ha terminado de cambiar el año pasado, para el que se utilizó la tecnología más moderna.

En Onda Corta Telefónica no tiene soporte de socorro; es competencia de la Armada española. «Pretendemos que el



Tras su implantación en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, se instalarán en el centro de La Coruña, después en Málaga, hasta cubrir todo el territorio nacional en 1994.

año que viene haya unos canales automatizados en Onda Corta, lo que permitirá un fluido mayor en las comunicaciones, que de hecho ya lo son.»

La diferencia entre VHF, OM y OC es muy simple. VHF es la utilización de la banda VHF, de 150 megahercios, y tiene un determinado tipo de propagación radioeléctrica.

Onda Media es la banda de 2 megahercios, 1,5 y 500 kilohercios (aquí es donde se encuentra el socorro, justo en 500). La diferencia es el tipo de propagación radioeléctrica; la longitud de onda es diferente en los dos y, por tanto, el tipo

de propagación radioeléctrica en el espacio es diferente.

La VHF, que es una frecuencia muy alta, llega muy poco en el espacio, y las más bajas en megahercios llegan más lejos. En cuanto a la Onda Corta, el tipo de propagación es diferente.

«Siempre que se esté cerca de la costa se utiliza la banda de frecuencia más alta, porque es la que tiene mayor calidad. Cuando el barco se aleja de la costa entre cincuenta y cien kilómetros se usa Onda Media, y si ya se aleja mucho se maneja Onda Corta.» ■

Inés OTERO

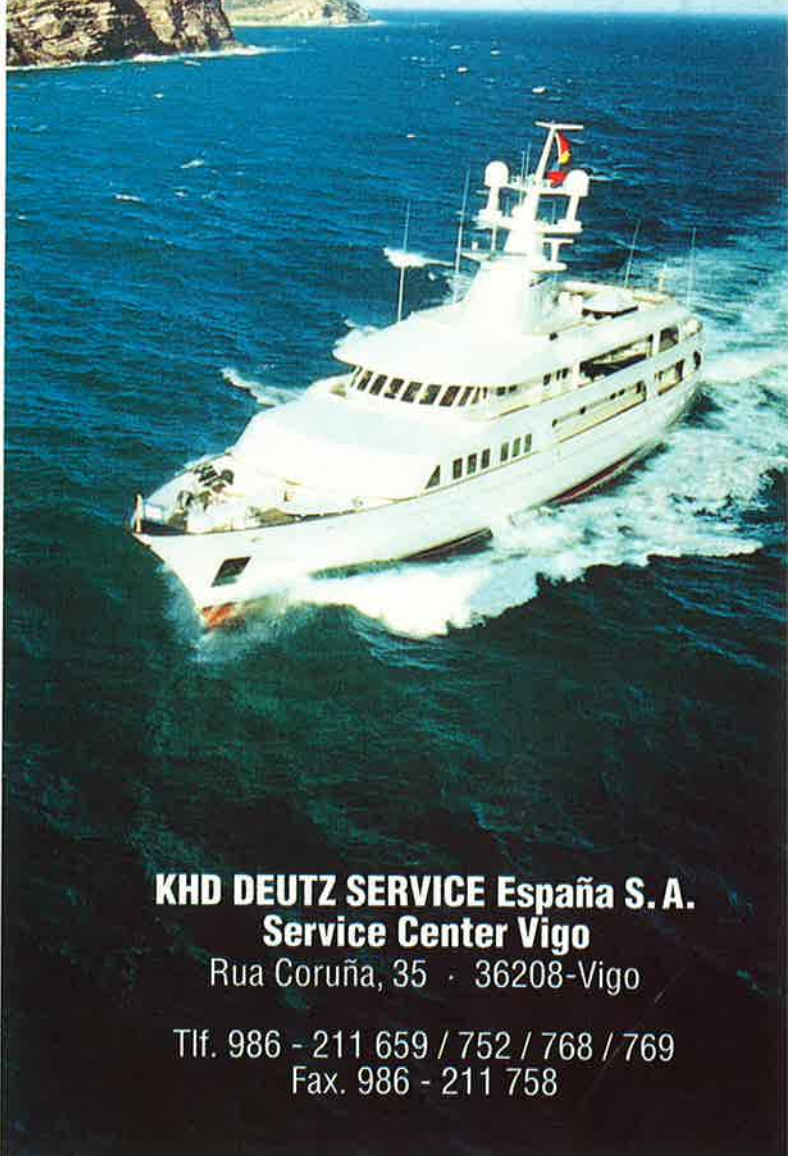
Líderes en motores y logística

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



AUX-NAVAL, S.A.

AUXILIAR NAVAL DEL PRINCIPADO, S.A.

Avda. del Pardo, s/n
33710 NAVIA (Asturias)
Teléf: 563 18 69 - 563 18 70
Fax: 563 17 01



EMPRESA DEDICADA A LA CONSTRUCCION DE:
EMBARCACIONES ESPECIALES, LINEAS DE EJES,
Y MAQUINARIA DE CUBIERTA

AUX-NAVAL, S.A. FORMA PARTE DEL GRUPO:

astilleros
ARMON
Sociedad Anónima



ASTILLEROS Y VARADEROS

Francisco Cardama, S.A.

REPARACIONES EN GENERAL
CARPINTERIA NAVAL
CONSTRUCCIONES NAVALES

Avda. Orillamar, 189 - Tel. Oficinas: (986) 23 16 62. Astillero: 23 30 54
Télex: 83447 CRMA-E
Fax: (986) 20 09 59 Bouzas - VIGO 36208

LA OMI

Nuevas
enmiendas
en vigor
desde el
6 de julio

Y LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS



La existencia del problema de la contaminación por hidrocarburos se admitió en los años veinte, pero no es hasta la década de los cincuenta cuando comienzan a tomarse medidas. La Organización Marítima Internacional (OMI) se suma a esta lucha desde el mismo momento de la entrada en vigor de su Convenio constitutivo, en 1958. Desde entonces

no cesaron las medidas para reducir este «cáncer» de nuestros mares, la última de las cuales entrará en vigor el próximo 6 de julio. Se ha mejorado la seguridad en el transporte, pero todavía queda mucho por hacer respecto a los vertidos voluntarios procedentes de las refinerías y del lavado de tanques.

La principal causa de contaminación del mar proviene del vertido de hidrocarburos, especialmente los de carácter voluntario, procedentes de las refinerías y del lavado de los tanques del buque. Se han logrado importantes avances, como lo atestigua la reducción desde el millón y medio de toneladas vertidas en operaciones de transporte en 1981 a las 569.000 toneladas registradas en 1989.

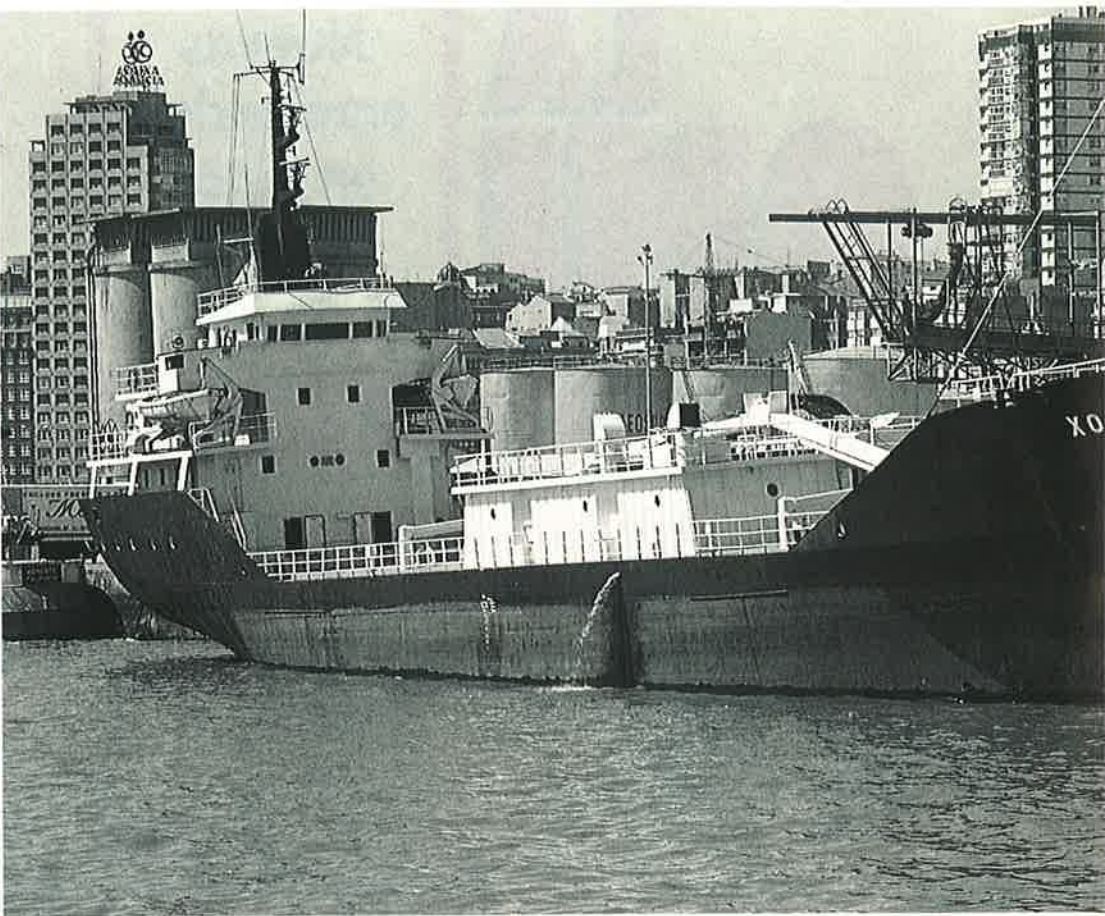
Sin embargo, estas cifras aún dejan bastante que desear, ya que se refieren a los vertidos por accidentes de petroleros, y que representan el 8 por 100 del total de toneladas que llegan anualmente al mar. Por mares, el más afectado es el Mediterráneo, cuyas aguas reciben la tercera parte del petróleo que se vierte en todo el mundo.

Contaminación marítima

El problema de la contaminación marítima por hidrocarburos empezó a tomar cuerpo antes de la primera guerra mundial. Ya entonces se empezó a considerar la posibilidad de adoptar medidas internacionales contra este problema, pero la situación mundial pospuso cualquier actuación.

La contaminación fue en aumento, convirtiéndose en muy preocupante a comienzos de la década de los cincuenta, lo que motivó la celebración de una Conferencia sobre el Mar en 1954, auspiciada por el Reino Unido. Allí se adoptó un Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas por hidrocarburos. Al entrar en vigor el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1958, ésta tomó las riendas del asunto.

Este primer Convenio tenía como principal objetivo enfrentarse a la contaminación resultante de las operaciones ordinarias de los buques-tan-



ques y de la descarga de los desechos oleosos de los espacios de máquinas, que eran los causantes principales de la contaminación por los buques.

A partir de ese momento, y en sucesivas etapas, la OMI introdujo una serie de enmiendas para controlar mejor estas situaciones y los efectos causados.

Sin embargo, el enorme desarrollo experimentado por el transporte marítimo de hidrocarburos y las dimensiones cada vez mayores de los buques, así como el aumento del transporte de productos químicos, pusieron de relieve que, pese a estas enmiendas, el Convenio de 1954 había quedado obsoleto.

Convenio MARPOL

A esta situación vino a sumarse el desastre originado por el naufragio del «Torrey Canyon», lo que vino a acelerar aún más el proceso para adoptar un nuevo Convenio.

La mayoría de los buques-tanque tienen una antigüedad de entre quince y veinte años, por lo que se cree que muchos serán desguazados durante los próximos años.

La Conferencia tuvo lugar en Londres en 1973 y en ella se aprobó el Convenio más ambicioso de los tratados internacionales jamás adoptados en cuanto a contaminación del mar. Dicho Convenio se ocupa no sólo de los hidrocarburos, sino de cualquier tipo de contaminación marina, excepto de los vertidos de origen terrestre.

Entre otras actuaciones, el Convenio MARPOL-1973 establece la ampliación de la definición de «hidrocarburos», para que comprenda al petróleo en todas sus formas, incluidos los crudos, el fuel, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (que no sean productos petroquímicos). También se prohíbe la descarga de hidrocarburos en zonas especiales (es decir, las que por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, se hace necesario estipular controles más rigurosos). En estas zonas especiales se incluyen los ma-



Las enmiendas que entran en vigor el día 6 de julio están consideradas como las modificaciones más importantes efectuadas desde la adopción del Protocolo de 1978.



res Mediterráneo, Báltico, Negro y la zona del Golfo.

El proceso de ratificación del Convenio MARPOL fue muy lento, debido en gran medida a dificultades de orden técnico. Esta situación, unida con una serie de accidentes que afectaron a buques petroleros, provocó una renovada preocupación por la seguridad y la contaminación en el mar. Se pidió a la OMI que convocara una conferencia para estudiar medidas adicionales, incluidos cambios en el MARPOL y en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS).

El Protocolo de 1978

Cuando se celebró la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques, tanque y prevención de la contaminación, a principios de 1978, ninguno de los dos convenios anteriormente citados había entrado en vigor, por lo que no podían ser enmendados. Para

agilizar su tramitación, el Convenio MARPOL-1973 y el Protocolo 1978 se consideraron como un solo instrumento, conocido normalmente como MARPOL 73/78.

Una de las principales innovaciones hace referencia al lavado de los tanques con crudo. Hasta entonces esta operación se hacía con agua. El lavado con su propia carga, además de resultar más eficaz, acaba con las mezclas de hidrocarburos y agua que ocasionaban tanta contaminación operacional. El Protocolo vino a establecer reglas más rigurosas para el reconocimiento y la expedición de certificados a los buques.

La actualización de los distintos anexos al Convenio comenzaron a realizarse a través de enmiendas. La última en entrar en vigor —el 18 de fe-

brero de 1991— es la que confiere al mar del Norte el carácter de «zona especial».

Así llegamos a las enmiendas adoptadas en marzo del pasado año y que, si nada lo impide, tendrán vigencia a partir del próximo día 6 de julio. Dichas enmiendas están consideradas como las modificaciones más importantes que se han efectuado en el Convenio desde la adopción del Protocolo de 1978.

Al igual que ha ocurrido con las numerosas enmiendas adoptadas desde 1978, algunas de las que ahora entran en vigor están orientadas a reducir al mínimo la contaminación operacional. Sin embargo, ahora se pone el acento en la contaminación resultante de accidentes, y son aplicables tanto a buques-tanque ya existentes como a los nuevos.

Doble casco

Así el próximo 6 de julio, los buques-tanque de peso muer-

LA OMI Y LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

to igual o superior a las 5.000 toneladas deberán ir provistos de doble fondo, así como de tanques laterales que se extiendan a lo largo del costado del buque.

A excepción de los que ya estén provistos de doble casco, deberán cumplir esta prescripción los buques-tanque en servicio antes de que transcurran treinta años desde su fecha de entrega. Los construidos antes del Convenio MARPOL, y no más tarde de veinticinco años de su fecha de entrega, deberán ser dotados de la protección en los costados o en el fondo en, al menos, el 30 por 100 de la zona de tanques de carga.

Otra de las reglas que ahora entra en vigor prevé, igualmente, la futura aceptación de otras disposiciones estructurales u operacionales como, por ejemplo, el equilibrio hidrostático.

La entrada en vigor de estas enmiendas, unido a la antigüedad de la flota (la mayoría de los buques tienen una antigüedad de quince o veinte años), hace prever el desguace de numerosos buques-tanque. Por ello, se recomienda a los Estados miembro que adopten iniciativas de colaboración con los sectores de la construcción

naval y transporte marítimo con el fin de establecer instalaciones de desguace, así como promover programas de investigación y desarrollo y proporcionar asistencia técnica a los países en vías de desarrollo para que puedan disponer de sus propios medios de desguace.

Vertidos voluntarios

El 6 de julio entrarán en vigor las enmiendas referidas a las descargas de desechos oleosos resultantes de las operaciones de limpieza de tanques, así como de las sentinas de los espacios de máquinas de buques no petroleros de registro bruto igual o superior a 400 toneladas.

La actual reglamentación permite a los buques-tanque arrojar residuos oleosos (fuera de las zonas especiales) a un régimen de 60 litros por milla marina. Ahora se reducirá esta cantidad a la mitad, sin que exista período de gracia para los buques-tanque ya existentes.

Aunque la existencia de instalaciones receptoras de desechos es obligatoria, en la práctica resultan inadecuadas, cuando no inexistentes.

LA OMI Y LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS



La efectividad de las medidas adoptadas por MARPOL puede calificarse como satisfactoria. Así, del millón y medio de toneladas arrojadas al mar en operaciones de transporte en 1981, se pasó a menos de seiscientos mil toneladas en 1989.

Otro de los grandes pasos es el control de las instalaciones receptoras de desechos. Lo que se persigue es que los buques puedan conservar estos desechos a bordo hasta llegar a puerto. Desgraciadamente, y aunque este tipo de instalaciones es obligatoria, en la práctica resultan inadecuadas, cuando no inexistentes.

Tal y como señala un informe de la OMI, son numerosos los países exportadores de hidrocarburos que aún no han ratificado el MARPOL 73/78, principalmente porque estarían obligados a proporcionar instalaciones para la recepción de desechos oleosos. Ello contribuye a complicar la situación de los propietarios de buques, ya que el MARPOL limita la descarga de desechos al mar. La propia OMI señala que, en esta tesitura, se puede caer en la tentación, si en los puertos no se instalan los medios de recepción adecuados, de evacuar ilegalmente estos residuos en alta mar con la esperanza que nadie se entere.

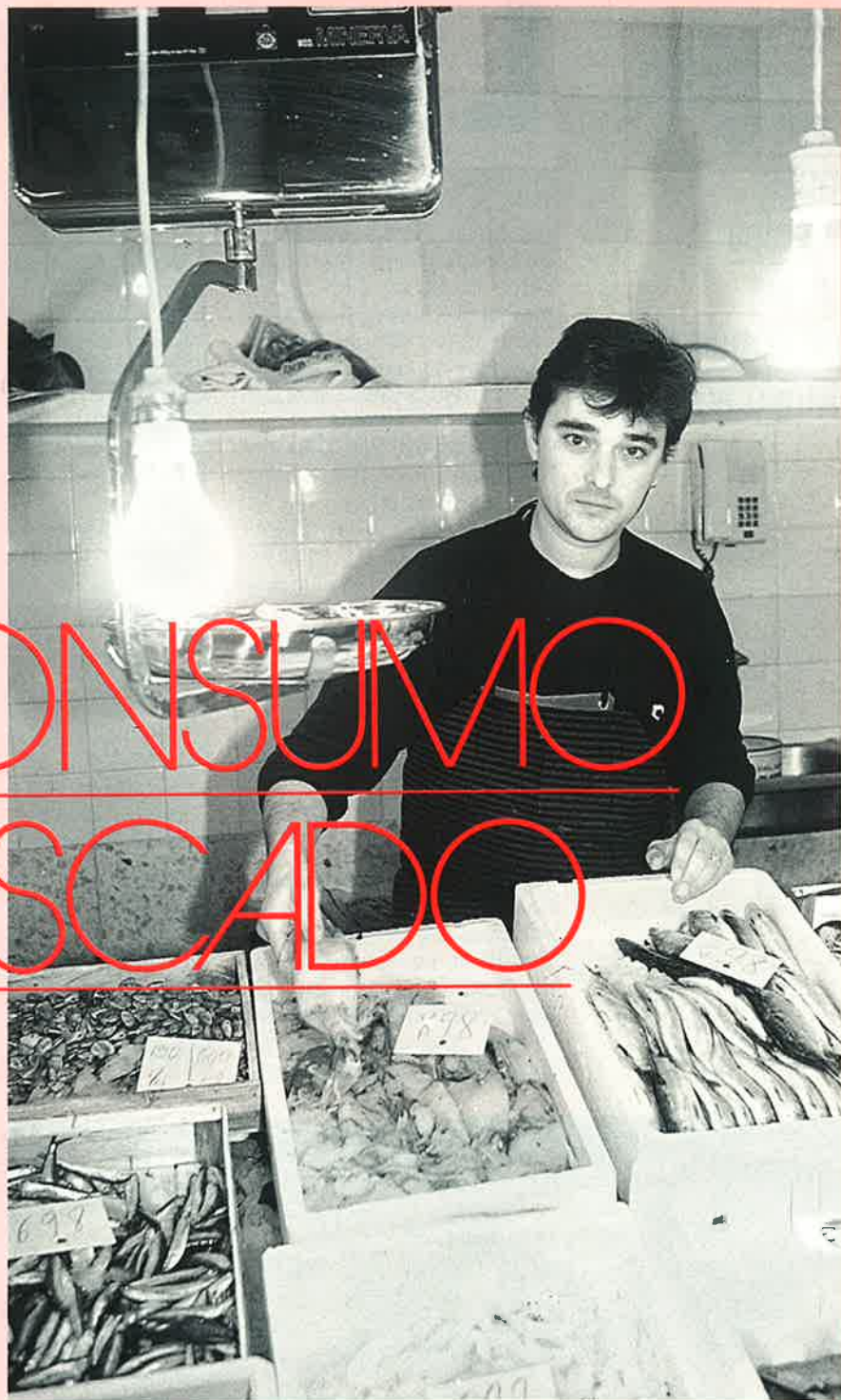
A pesar de ello, la Organización Marítima Internacional se muestra optimista en cuanto a la reducción de estos vertidos, ya que el citado Convenio constituye una excelente base jurídica para lograr tal objetivo. A este optimismo se suma el que la nueva generación de buques, que entrarán en servicio de aquí a fin de siglo, estarán mejor protegidos contra los accidentes y contra la contaminación operacional.

Sin embargo, concluye el informe de la OMI, por muy buenos que sean los buques, se seguirá dependiendo, en buena medida, de la gestión de los mismos y de la competencia de sus tripulaciones. ■

Raúl GUTIERREZ

Paneles de
consumo del
Ministerio de
Agricultura,
Pesca y
Alimentación

SUBE EL CONSUMO DE PESCADO



Frente a una
demanda estable
o a la baja del
conjunto de los
productos
alimenticios, la
pesca mantiene
una línea de
ascenso.

Durante el último año, según el panel de consumo que elabora desde hace seis años el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la demanda de pescado y productos de la pesca ha mantenido una moderada línea de crecimiento, hasta situarse en 1992 en 31,2 kilos netos por persona y año. Este comportamiento de la pesca contrasta, sin embargo, con el estancamiento o la recesión que se ha observado en otros productos alimentarios, así como en la caída global de la demanda tanto en cuanto a volumen como en el gasto.

Los productos de la pesca se siguen vendiendo masivamente en tiendas tradicionales y no en las grandes superficies o hipermercados.

LOS productos de la pesca constituyen también en este caso otra excepción. Mientras en 1987 suponían solamente el 8,7 por 100 de los gastos del hogar en alimentación, en 1992 ya han supuesto el 12,6 por 100 en línea de crecimiento. De la relación entre ambos datos, evolución moderada al alza en el volumen de pescado consumido y subidas más importantes en cuanto a los gastos que representan estos productos en el porcentaje total de los recursos destinados por los hogares a la alimentación, se pone de manifiesto que los productos de la pesca adquiridos han tenido una sensible subida de precios en el mismo período.

En total, según los datos recogidos por la Administración, el gasto del país en productos alimentarios se ha situado en 7,5 billones de pesetas, frente a los 7,44 billones del año anterior. De acuerdo con esta cifra, se ha registrado solamente un crecimiento del 1 por 100 en gasto en alimentación, lo que si se tiene en cuenta la inflación, en realidad se ha producido un retroceso. Los españoles se gastaron en 1992 unos 76.000 millones de pesetas más que en 1991 en alimentación, crecimiento que

Cuadro 1

CANTIDAD COMPRADA PER CAPITA Kilos/litros/idades (huevos)					
Productos	1987	1991	1992	92/91	92/87
	Kg. per cápita	Kg. per cápita	Kg. per cápita	%	%
Huevos	299,9	235,3	224,9	-4,4	-5,0
Carnes y trans.	66,9	68,9	69,3	0,5	0,2
Prod. pesca	30,5	30,9	31,2	1,1	0,4
Leche líquida	124,6	110,6	111,8	1,1	-2,1
Deriv. lácteos	18,4	21,4	22,2	3,4	4,1
Pan	65,1	55,6	55,0	-1,0	-3,1
Gall., boll., past.	12,5	15,2	14,6	-4,4	3,3
Choc., cac. y suc. ...	2,7	2,8	2,8	-0,1	1,2
Café suced. infu. ...	3,3	3,1	3,1	-0,6	-1,4
Arroz	8,8	5,7	5,6	-0,8	-7,1
Pastas aliment.	4,8	3,9	4,0	0,5	-3,6
Azúcar	13,6	9,9	9,8	-1,0	-5,6
Miel	0,8	0,6	0,7	7,6	-2,9
Legumbres secas ...	8,8	5,7	5,7	0,5	-7,1
Aceites	26,6	21,8	22,2	2,1	-3,3
Margarina	2,0	1,6	1,6	0,4	-3,8
Patatas	61,0	56,4	54,2	-4,0	-2,2
Hortalizas frescas ...	66,5	65,6	64,6	-1,5	-0,6
Frutas frescas	108,9	104,7	102,5	-2,1	-1,2
Aceitunas	3,8	3,3	3,2	-4,1	-3,5
Frutos secos	2,2	2,3	2,3	-0,4	0,8
Fru. y hor. trans. ...	10,5	14,0	14,0	-0,1	6,7
Platos preparados ...	2,6	4,2	4,3	2,1	12,2
Vinos	46,6	34,3	32,5	-5,3	-6,1
Cervezas	64,4	70,7	71,5	1,1	2,2
Otras beb. alcoh. ...	6,5	9,1	8,5	-5,9	6,1
Zumos	6,7	14,5	16,0	10,2	27,6
Aguas minerales ...	23,0	39,7	42,7	7,5	17,1
Gaseosa y refrescos	57,6	63,9	63,6	-0,4	2,1
Total	867,8	854,1	835,9	-2,1	-0,7



ha correspondido fundamentalmente a los hogares, mientras ha caído la demanda en la hostelería y la restauración, frente al crecimiento registrado en los años precedentes.

Entre 1987 y 1992 los gastos en alimentación en España tuvieron un crecimiento sostenido en torno al 7 por 100. Esta línea de aumento se quebró en el último año, sobre todo consecuencia de la reducción en los gastos de la hostelería y la restauración. Mientras el consumo en hogares pasó de 5,5 a 5,64 billones de pesetas, con un crecimiento del 2,7 por 100, los gastos en hostelería y restauración cayeron un 4 por 100, para situarse en 1,71 billones de pesetas, frente a los 1,78 billones del año anterior. Por pri-

LUGARES DE COMPRA

Hostelería							Hogares						
Datos X	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Datos X	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Tienda tradic.	25,51	25,66	25,23	21,44	16,93	14,11	Tienda tradic.	53,28	51,47	49,24	48,87	47,73	46,13
Súper	3,82	4,65	4,39	3,55	3,73	3,96	Súper.	29,94	30,08	31,40	32,76	34,16	35,04
Híper	1,01	1,15	1,55	0,98	1,33	0,83	Híper	3,46	4,52	5,78	7,27	7,78	8,93
Cooperativa	1,61	0,74	1,26	1,12	0,65	1,05	Cooperativa	2,03	2,09	1,93	1,41	1,22	1,17
Ambulante	0,08	0,02	0,10	0,06	0,33	0	Ambulante	2,18	2,09	2,13	2,30	2,13	2,14
Domicilio	0,41	0,04	0,24	0,04	0,01	0	Domicilio	0,67	0,68	0,82	0,50	0,35	0,37
Auto-cons.	0,08	0,19	0	0	0,18	0,03	Auto-cons.	2,97	3,95	3,86	3,75	3,73	3,53
Directa	1,46	1,46	1,01	0,32	0,50	0,09	Directa	1,32	1,42	1,44	1,51	1,43	1,29
Mayorista	64,89	63,74	65,43	72,48	76,63	80,29	Mayorista	—	—	—	—	—	—
Otros	1,12	2,34	0,79	0,01	0	0	Otros	4,15	3,69	3,41	1,61	1,48	1,40

mera vez desde 1987 se ha producido este descenso. En porcentaje, los gastos en hogares suponen el 75,1 por 100, mientras la hostelería y la restauración cede algunos puntos para situarse en el 22,8 por 100, frente al 24 por 100 de 1991.

En cuanto a las cantidades adquiridas, en el último año también se produjo una reducción, según los datos del mismo estudio. En la alimentación, a medida que se produce un desarrollo económico la tendencia es reducir el volumen de unidades o kilos adquiridos, sobre todo en determinados productos, generalmente de los más baratos, para ir a una demanda menor en volumen pero más elaborada y a precios más altos. Esta situación se ha producido especialmente en el último año, aunque por razones diferentes, ya

se trate de los gastos en hogares o en la restauración y en la hostelería. En el caso de los hogares, la caída en cuanto a cantidades compradas ha sido muy pequeña, solamente el 0,3 por 100. Por el contrario, en restauración y hostelería ese descenso ha sido del 8,4 por 100, a pesar de que las comidas fuera del hogar por razones especialmente laborales se mantienen.

Los españoles se gastaron en el último año una media de 144.863 pesetas por persona, lo que supone un aumento de 3.266 pesetas más que el año anterior. Durante el período de 1987 a 1991 la variación media anual fue del 3,8 por 100, frente al 2,3 por 100 de 1992.

Más y menos

Por alimentos, según los da-

tos del panel de consumo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se podría hablar de tres grandes grupos.

Existen una serie de productos (Cuadro 1) que mantienen una línea de clara reducción durante los últimos años y que siguió en 1992. Entre éstos destacan algunos como los huevos, el pan, el arroz, las patatas, las hortalizas o el vino.

Un segundo grupo está formado por productos que crecieron en los últimos años pero que redujeron esa tendencia en 1992. En este capítulo se hallan algunos como las pastas, bollería, gaseosas, refrescos y frutas y hortalizas transformadas.

Un tercer grupo son los productos que mantienen su línea de aumento en la demanda,

entre los que destacan platos preparados, carnes y transformados, cervezas, zumos, aguas minerales y los productos de la pesca.

Finalmente, en cuarto lugar se pueden citar algunos productos como la leche, legumbres o el aceite que, aunque en los años precedentes tuvieron una línea de caída, en el último año han frenado esa tendencia e incluso remontado en sus ventas.

Los datos elaborados por la Administración ponen de manifiesto también otros factores de interés relacionados con el consumo. De cada 100 pesetas que se gastaban en un hogar en productos de la alimentación en 1981, 10,6 correspondían a los productos de la pesca. En 1992 los gastos en los mismos productos suponen ya el 12,6 por 100, cuando la demanda en kilos se ha mantenido prácticamente estable con ligeras subidas. En el conjunto del consumo es destacable en los últimos años la caída en el gasto en pan, pastas y cereales y una mayor significación de las hortalizas frescas (Cuadro 2).

Finalmente, en cuanto a los lugares de compra, destaca el aumento en el peso que tienen las grandes superficies y los hipermercados frente a la tienda tradicional e incluso la especializada. De este cambio de lugar en la compra cabe hacer referencia al pescado, que se mantiene mayoritariamente en las tiendas tradicionales. ■

V. M.

Cuadro 2

EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA DEL CONSUMO ALIMENTARIO

Porcentaje del gasto en alimentación de los hogares

	1958	1964	1968	1975	1981	1987	1991	1992
Pan, pastas, cereales	18,5	15,0	12,7	7,9	10,8	7,5	7,5	8,1
Patatas, hortalizas frescas	13,1	12,0	11,9	9,9	8,6	8,4	9,9	9,4
Frutas frescas	5,3	5,7	6,3	7,1	8,6	9,8	10,3	10,2
Carnes	17,6	22,6	26,2	29,6	28,7	27,9	27,7	27,9
Pescados	8,3	8,2	7,8	8,8	10,6	10,9	12,2	12,6
Huevos	6,8	6,2	5,4	4,1	2,9	2,9	2,0	1,9
Leche, queso y mantequilla	8,7	8,5	9,8	10,4	11,8	13,0	11,5	11,3
Aceites y grasas comestibles ...	8,5	9,3	7,6	6,7	4,9	4,8	3,2	3,1
Azúcar y dulces	4,2	4,9	4,4	3,7	3,2	5,6	6,2	6,4
Café, malta y otros	2,1	2,1	1,9	2,3	2,6	1,6	1,0	1,0
Vinos, cervezas y licores	4,4	4,0	4,2	5,7	4,6	3,6	3,6	3,5
Bebidas no alcohólicas	0,3	0,7	0,9	1,4	1,5	1,5	1,9	2,1
Otros	2,2	0,7	0,9	2,5	1,2	5,1	3,0	2,7

Haría falta la colaboración de la Administración central y autonómica, el sector privado y la Comunidad Europea

El proyecto de un Plan sectorial de Pesca

prevé una inversión de 500.000 millones

El conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, presentó en el Parlamento gallego un proyecto para la realización del Plan sectorial de Pesca para el que se prevé una inversión cercana a los 500.000 millones de pesetas y una duración de seis años (1994-1999). El Plan supone la adaptación a las exigencias de la Comunidad Europea del Plan de Ordenación de Recursos Pesqueros y Marisqueros para acceder a los fondos de cohesión comunitarios.

El Plan de Pesca necesitaría de 467.000 millones de pesetas para su realización, de los cuales la CE aportaría 205.000 millones, el Estado, 58.000; el sector privado, 105.000, y la Xunta de Galicia, 83.000, según las cifras estimativas presentadas por el conselleiro López Veiga.

Esta cantidad fue puesta en entredicho por los miembros de la oposición parlamentaria, y Santos Gujo, de Coalición Galega (CG), aseguró que de ser ciertas supondrían más del 20 por 100 de la inversión destinada al departamento de Pesca en este año.

Por su parte, Francisco Trigo, del Bloque Nacionalista Gallego (BNG), también negó la posibilidad de materializar las previsiones inversoras. Aún

más lejos llegó el portavoz socialista, Ventoso Mariño, quien se refirió a los datos de inversión aportados por López Veiga como una «fantasía publicitaria».

No faltaron tampoco las críticas de la oposición al contenido concreto del proyecto, que resume los objetivos de la Consellería de Pesca, ni hacia el mismo conselleiro, al que acusaron de utilizar el Plan para su lucimiento personal. Mientras, Enrique López Veiga matizaba en la misma sesión parlamentaria que las cifras ofrecidas no son sólo de su departamento, sino también de los de Industria, Economía y sobre todo de Obras Públicas.

También admitió que las cantidades que deben ser apor-



tadas por el Ministerio de Agricultura y Pesca y la Comunidad Europea todavía tienen que ser negociadas y no hay nada concretado. Además, subrayó, «los datos expuestos son solamente una evaluación de lo que hace falta».

Enrique López Veiga resaltó que su departamento desea invertir una cantidad mayor de recursos al apoyo de la industria de transformación, con un total de 221.000 millones de pesetas, y en la renovación y modernización de la flota pesquera, para lo que se destinarían 120.000 millones.

El nuevo Plan se divide en cuatro apartados. Un análisis de la situación pesquera en Galicia, una exposición de los objetivos concretos de la política de la Xunta en ese ámbito, las medidas propuestas para cada uno de los objetivos (incluyendo los programas diseñados por las flotas congeladora y del Gran Sol) y, finalmente, la cuantificación de la partida de gastos.

Política de la CE

Una comisión no permanente del Parlamento gallego ha comenzado ya a trabajar en la búsqueda de soluciones y propuestas sobre la revisión de la política pesquera de la Comunidad Europea. Ante la comisión expondrán sus críticas representantes de los sindicatos, organizaciones de productores, cofradías, armadores, conserveras, astilleros, investigadores, industrias de transformación y organizaciones de consumidores.

La primera de las exposiciones correspondió al conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, quien pidió revisar el tratado de Adhesión de España a la CE y propuso la utilización de todos los medios posibles para conseguir una revisión amplia y profunda del mismo en materia de pesca, aspecto que consideró gravemente discriminatorio.

También afirmó que España debe impedir el ingreso en la Comunidad de Noruega mientras que su propia situación no sea revisada e igualada a la de los demás miembros, incluyen-

do compensaciones por las pérdidas ocasionadas durante los últimos siete años por Galicia, «ya que sufrió una penalización intolerable de su economía».

Por su parte, Fernando González Laxe, del Partido Socialista, habló de defender las posibilidades que ofrece la revisión de la política común. Fernández Rosende, del PP, aseguró haber conocido la situación discriminatoria de la pesca gallega

en la CE a través de los sectores afectados.

Centro de Control coruñés

En junio comenzará a funcionar, durante las veinticuatro horas, el Centro de Control de Tráfico Marítimo de La Coruña, que provisionalmente estará ubicado en la Junta de Obras del Puerto, según anunció en



esta ciudad el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

La sede definitiva del centro, calificada por Rafael Lobeto como la «Torre de Hércules del 2000», se instalará en el dique de abrigo, constará de 13 plantas y dispondrá de una amplia visibilidad por toda la bahía. No se ha dado un plazo fijo para la terminación de la obra civil, pero podría entrar en funcionamiento en 1994. El mismo edificio servirá como sede de la Capitanía Marítima.

El presupuesto para la construcción de la torre de control se eleva a 500 millones, a los que se suma una cantidad igual para dotación de diversa infraestructura informática y medios avanzados. Este centro complementará al ya instalado en Fisterra el pasado año y que hasta el pasado 31 de diciembre controló 525 buques, de los que 68 eran buques-tanque.

La torre servirá como base para realizar labores de vigilancia y prevención de accidentes marítimos, búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación y emisión de radio-avisos, en previsión de accidentes como los ocurridos en las costas próximas a la ciudad, como fue el del buque «Urquiola» hace dieciséis años, y uno mucho más reciente, el embarrancamiento del «Mar Egeo», ocurrido en diciembre del pasado año. ■

Elena CEBRIAN

Salvamento en playas

La Secretaría General para Protección Civil dedicará este año un presupuesto de 37 millones de pesetas para la implantación del Plan SAPRAGA (Plan de Salvamento en las Playas de Galicia) en 24 Ayuntamientos, según se establece en el convenio que firmaron el conselleiro de la Presidencia, Dositeo Rodríguez, y el secretario general para la Protección Civil, José Luis Aboal, con los representantes de las poblaciones, costeras y del interior, que se verán beneficiadas.

En esta misma inversión se incluye la ampliación del acuerdo con seis Ayuntamientos para la cesión en uso de material de salvamento y comunicación. Con la implantación del Plan en estos Ayuntamientos serán ya 49 los que dispondrán del material necesario para realizar los objetivos generales, que se centran en las labores de prevención y actuación.

Según se afirmó desde la Secretaría General para la Protección Civil, el Plan SAPRAGA dará cobertura total a los Ayuntamientos costeros de la comunidad gallega a partir del próximo año. En la provincia coruñesa se pondrá en marcha en los municipios de Ares, Camariñas, Cariño, Corcubión, Dumbria, Laracha, Laxe, Malpica, Mañón, Miño, Muros, Oleiros, Ortigueira, Outes, Ponteceso y Pontedeume, y se amplía el convenio a la ciudad de La Coruña.

El Lugo serán los Ayuntamientos de Barreiros y Xove los que amplíen el convenio. En Orense: Allariz y en las mancomunidades del Ribeiro y de Valdeorras. En Pontevedra: Bueu, Moaña, Poio, Tui y Vilanova de Arousa. En Vigo: Sanxenxo y Cangas amplían el acuerdo. ■

E. C.



La Comunidad Europea ha aprobado los tres proyectos de arrecifes artificiales presentados por la Consellería de Agricultura y Pesca de la Generalitat Valenciana. Estos han sido los tres únicos planes aprobados por la Comisión de la CE de los siete que presentó el Estado español en la segunda convocatoria de 1992.

El Estado español presentó siete planes en 1992

LOS TRES ARRECIFES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA HAN SIDO LOS UNICOS PROYECTOS APROBADOS POR LA CE

SE trata de la instalación de tres arrecifes artificiales ubicados en aguas de Cabanes, Burriana y Gandía, que han obtenido una subvención comunitaria de 60 millones de pesetas. Esta cantidad supone una ayuda de un 50 por 100 del coste de la construcción e instalación de los arrecifes.

En 1991 la Consellería de Agricultura obtuvo otra subvención de más de 14 millones de pesetas para el arrecife de la localidad alicantina de Torrevieja.

Continuando con esta política, la Consellería ha elaborado un nuevo plan, dentro del marco pesquero de la CE, que incluye otros proyectos a poner en marcha.

Para este año la Comunidad Valenciana presentará cuatro planes de arrecifes, en Villajoyosa, Altea, Benidorm y Sagunto, que supondrán una inversión de unos 130 millones de pesetas.

La Consellería de Agricultura y Pesca llevó a cabo un plan plurianual de instalación de arrecifes artificiales para el período 1987-1991, que fue presentado por el Gobierno central a la CE, obteniéndose por parte de la Comisión Europea y del Estado la financiación parcial de alguno de estos proyectos.

Estos planes constituyen una inversión pública en el medio marino y la Consellería cubre los aspectos de redacción de los proyectos, estudios científicos iniciales, ejecución de las obras y seguimiento de su evolución.

Hasta el momento han sido instalados arrecifes en las costas de Vinaroz, Benidorm, Santa Pola, Tabarca, Torrevieja-Guardamar, Calpe, Gandía y Burriana, con una inversión que se acerca a los 200 millones de pesetas.

Ciudades para peces

Los arrecifes artificiales son pequeñas ciudades sumergidas donde los peces y otros organismos pueden fijarse, crecer y desarrollarse, encontrando en ellas las condiciones de abrigo necesarias para sobrevivir y refugiarse de los predadores.

Estas instalaciones marinas favorecen el agrupamiento de los peces, los cuales encuentran dentro de sus estructuras un alimento asegurado y el lugar idóneo para realizar sus puestas. En los módulos que componen los arrecifes, los alevines están a salvo de los predadores y se consigue su supervivencia.

Al mismo tiempo, se produce un efecto disuasorio sobre la pesca de fondo, que engancha sus redes en las estructuras, impidiendo con ello la destrucción de las praderas submarinas y la captura indiscriminada de alevines.

Para que el funcionamiento de un arrecife sea óptimo es muy importante la elección del lugar de fondeo del mismo. La finalidad de los módulos que se sumergen en el fondo del mar es atraer a los peces migratorios, regenerar la flora y fauna degradada, crear reservas de pesca y evitar que los barcos pesqueros de arrastre naveguen por estos lugares.

Instalación de un arrecife artificial

La realización práctica de los arrecifes artificiales cuenta, en primer lugar, con la construcción de los elementos y, en una segunda fase, con el transporte e instalación de los mismos en el fondo marino.

La construcción de los módulos se suele realizar en lugares próximos al punto de embarque, con el objeto de reducir el coste que supone su traslado. El arrecife se coloca en el fondo del mar mediante la utilización de grúas, aunque los colocados en el litoral valenciano se han instalado con un sistema de transporte por flotación con globos hinchables por su rentabilidad.

Una vez colocado el arrecife en el lugar de fondeo, la instalación se completa con el balizamiento de la zona con boyas de plástico que indican su situación. Este sistema de señalización es fundamental para la vigilancia del arrecife, ya que se evita la pesca y se facilita su localización para realizar el seguimiento científico. ■

C. O.

LA CONSELLERÍA IMPORTANTES

La Consellería de Agricultura y Pesca está llevando a cabo una campaña de captación de pectínidos a gran escala en los caladeros conocidos, con el fin de repoblar los bancos naturales sobreexplotados de la Comunidad Valenciana. Con estas acciones, previstas a desarrollar en el período 1993-94 a través de un convenio firmado con el CSIC, se podrá obtener una producción aproximada de 100.000 unidades en la mencionada etapa.

Los pectínidos son moluscos bivalvos interesantes económicamente para el sector pesquero por su calidad y elevado valor comercial. En el Mediterráneo

Alicante: Obras en el puerto con polémica

Una oposición feroz del PP y de EU, que denunciaron la nueva barrera que se creará entre la ciudad y el mar, ha recibido en el Ayuntamiento el primer proyecto del plan especial del puerto que la Junta ha sacado ya a concurso de obras. Consiste en la construcción de un viario de cuatro carriles entre el parque de Canalejas y la dársena, ocupando el viejo trazado ferroviario, que está destinado a sustituir el tramo que discurre junto al mar, entre el Club de Regatas y la sala de exposiciones de la Lonja de Pescado, que se reduce a una vía de servicio del puerto.

EL proyecto ha salido ya a concurso para su adjudicación, por lo que las obras comenzarán en cuestión de semanas. Su presupuesto es de 82 millones de pesetas y el plazo de ejecución de las obras es inferior a los seis meses. La iniciativa corre a cargo de la Junta del Puerto, al tratarse de una obra incluida en el plan especial, por lo que al Ayuntamiento tan sólo le corresponde emitir un informe sobre el proyecto, que en ningún caso es vinculante, por lo que no puede paralizar las obras.

Uno de los objetivos de este proyecto es suprimir el peligroso giro que se obliga a dar actualmente a los vehículos para

sortear el edificio de Sanidad. El meandro circulatorio que ahora se realiza para sortear el citado edificio es consecuencia de la imposibilidad de su demolición, al estar calificado como edificio protegible.

Por lo que respecta al nuevo viario, arrancará desde unos metros antes de la rotonda del edificio de Sanidad y bordeando con el parque de Canalejas,

siguiendo el viejo trazado del ferrocarril portuario, conectará con Conde de Vallengano en la plaza de Canalejas.

La oposición responde

Pocas veces un proyecto ha sido recibido con tanto desdén por la oposición, especialmente por el PP y EU, que votaron en contra de la Comisión de Urbanismo y harán lo propio en el Pleno, aunque no tenga efectividad ninguna al carecer el Ayuntamiento de competencia en este asunto para paralizar el proyecto.

Luis Concepción, del PP, señaló que su grupo dijo que sí al Plan Especial, aunque con dos reparos fundamentales referidos a las barreras que se creaban entre la ciudad y el mar y la presencia de los depósitos de Campsa.

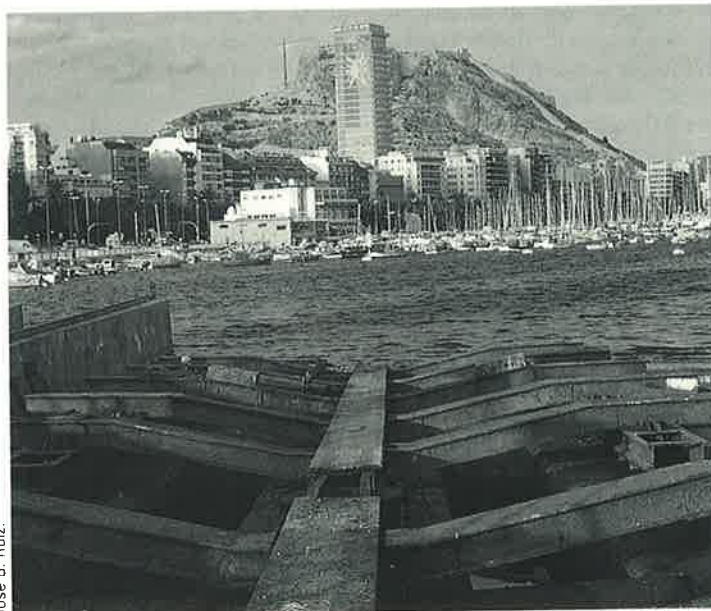
El concejal del PP dijo que entre la ciudad y el Puerto habrá ahora un nuevo viario entre el parque de Canalejas y la dársena de cuatro carriles, un pequeño espacio y dos carriles más, con el paseo final.

El concejal de Esquerra Unida, Antonio Botella, calificó el proyecto como un «disparate», y precisó que el voto de Esquerra Unida favorable al Plan Especial que incluía este proyecto fue global, «puesto que no iban a negar todo el proyecto con la discrepancia en algunos puntos».

Antonio Botella planteó como alternativa que el trazado se construya subterráneo o en trinchera, pero se opuso radicalmente a la solución propuesta.

Por su parte, los técnicos municipales oponen algunos reparos que la Junta del Puerto se ha comprometido a modificar, incluyendo la construcción de una rotonda que incluya el monumento de Canalejas, siempre que facilite el giro para el tráfico rodado del puerto. El PSOE anunció su voto a favor de este informe. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



Jose B. Ruiz

A DE AGRICULTURA Y PESCA LOCALIZA UNOS BANCOS DE VIEIRAS EN AGUAS DE CASTELLON

neo la especie más cotizada es la concha de peregrino/vano (*Pecten jacobaeus*), muy similar en la biología a la conocida vieira gallega (*Pecten maximus*).

En la Comunidad Valenciana, y siguiendo las orientaciones del Plan Nacional de Pectínidos, se vienen desarrollando estudios y trabajos sobre el tema desde 1989. Estos últimos han permitido conocer la localización de bancos naturales de pectínidos y su potencial en zonas de Oropesa y Benicarló; el ciclo biológico de dos especies de gran interés comercial: la concha de peregrino/vano y la volandeira (*Aequipecten opercularis*). Asimismo, ha sido po-

sible descubrir el sistema más eficaz de captación de semillas de estos pectínidos mediante colectores, los parámetros físico-químicos que regulan la puesta, el crecimiento experimentado en diversos sistemas de engorde, así como el momento más oportuno para su inmersión.

El sector pesquero ha colaborado en la realización del trabajo de campo y ya ha apuntado la posibilidad de una dedicación parcial a este tipo de cultivo una vez que se haya transferido toda la información sobre su procedimiento y la viabilidad económica. Esto supondría una diversificación de

la actividad pesquera, además de una disminución del esfuerzo de la flota de arrastre sobre los caladeros tradicionales.

La época más aconsejable para efectuar la repoblación con pectínidos adultos se sitúa entre la primavera y el otoño, dependiendo de las especies. Las larvas liberadas al mar por estos reproductores, que durante aproximadamente un mes se desplazan con las corrientes porque forman parte del plancton, se pueden esparcir por nuestras aguas, contribuyendo a la recuperación de este recurso. ■

C. O.



Los armadores gaditanos están dispuestos a abandonar el muelle pesquero de Cádiz si no se encuentra una solución para abaratar los costes de las descargas, que según afirma la Sociedad Cooperativa de Armadores de Cádiz (Arcomar), llegan a ser tres o cuatro veces superiores a los de otros puertos. Para intentar evitar que la ciudad pierda un negocio que mueve unos 8.000 millones de pesetas anuales, Autoridad Portuaria, Organización de Trabajadores Portuarios (OTP) y Arcomar han constituido una mesa tripartita para la reforma de las descargas de pescado en el muelle gaditano. Así, a través de reuniones continuas están intentando negociar una salida que convenga a todas las partes implicadas.

Los armadores amenazan con abandonar el puerto de Cádiz

EL sector pesquero gaditano está viviendo una etapa crítica que ha llevado a los armadores a plantearse la posibilidad de abandonar el muelle de Cádiz si no se adapta alguna medida para abaratar los costes de las descargas, un concepto que se ha situado en el segundo de mayor cuantía dentro de la cuenta de explotación de los buques y que marca la diferencia con el resto de los armadores de otros puertos.

Por el contrario, las capturas se estabilizan, pese a la disminución de la flota y porque las épocas y capacidad de los caladeros se mantienen, mientras que estos gastos suponen entre el 15 y el 20 por 100 del producto final, de manera que en ocasiones se ha llegado a pagar a los trabajadores portuarios por seis horas más que a toda la tripulación por un mes en la mar, según destacan los armadores.

Para la Sociedad Cooperativa de Armadores (Arcomar), esta situación los pone en desventaja frente a otros puertos, moti-

vo que les ha hecho mantener la posibilidad de abandonar Cádiz y comercializar sus ventas en otros puertos más rentables, con la consiguiente pérdida de los 8.000 millones de pesetas que se mueven anualmente en la ciudad por la pesca, entre venta de pescado, aprovisionamiento, descargas, etcétera.

José Manuel Moreno del Cuvillo, director gerente de Arcomar, ha destacado que la situación es «del todo negativa», y precisa que «ni siquiera el valor de pesca vendida ha crecido en un porcentaje igual a la tasa de inflación».

Uno de los aspectos que destacan los armadores como principal causa que les impide ser competitivos es el elevado coste de las operaciones de descarga, cuantías que aseguran que son «tres o cuatro veces más altas que en el resto de España», lo que supone a un barco un coste adicional de 18 millones de pesetas al año que si operara en otro puerto.

Como ejemplo, Moreno del Cuvillo indica que si bien el

coste de la descarga de un barco de fresco, que generalmente desestiba 60 toneladas, asciende a 500.000 pesetas en cualquier puerto, en el de Cádiz se pagan de dos a tres millones de pesetas, «aparte de los 10 kilos de pescado que tenemos que regalar a cada uno de los 73 hombres que intervienen en la operación de descarga», añade el gerente de Arcomar.

Para este portavoz de los armadores que operan en Cádiz, un gran número con barcos con sede oficial en otro puerto, los niveles de venta en lonja son muy similares a los de los años 80-82 y, por tanto, el rendimiento de los buques es mucho menor debido a que los costes de explotación han subido considerablemente.

Moreno del Cuvillo denuncia la limitación que tienen por la gestión pública gaditana y destaca que en la actualidad la mayor parte de los armadores de pescado fresco están en quiebra y se sostienen gracias a la estructura de la cooperativa.



Este portavoz precisa que su intención no es que desaparezcan los trabajadores portuarios de Cádiz, pero sí que los costes se normalicen. Simultáneamente, Arcomar ha enviado un SOS a la Administración española, concretamente al Ente Público Puertos del Estado, ya que, entre otros argumentos, consideran que *«hemos invertido y creado una buena infraestructura para poder hacer de Cádiz un importante centro de comercialización de pescado fresco y congelado»*.

Concretamente en lo que respecta al congelado, en los últimos cuatro años se ha conseguido mantener un crecimiento del 34 por 100 y alcanzado el 40 por 100 de las ventas. El sistema de comercialización del pescado congelado es en la actualidad único en España y en las subastas que se celebran semanalmente para las ventas concentra en el muelle gaditano a unos cien compradores de diversos puntos del país, consiguiendo que las ofertas se concentren y se obtenga el mejor precio de mercado. Además, este procedimiento, según explica Moreno del Cuvillo, hará que las transacciones comerciales sean transparentes y rápidas, con la consiguiente garantía para el armador de que el pago es seguro.

La crítica situación por la que pasan los armadores gaditanos ha obligado a los buques congeladores a desviarse al puerto de Barbate. Según explicaba un armador, los gastos portuarios en Cádiz son tan elevados que incluso les sale más barato descargar en Las Palmas y traer el pescado congelado hasta Cádiz por camión a bordo de un barco de la línea con Canarias que descarga en el muelle gaditano. Otros comercializan en el frigorífico de Arcomar, pero traen el pescado por carretera desde puertos cercanos.

Según Moreno del Cuvillo, si bien en Barbate se descargaron 300 toneladas de pescado en ocho horas, en Cádiz 150 toneladas necesitan hasta tres días de trabajo.



Según datos facilitados por la Sección de Pesca de la Delegación del MAPA en Cádiz, en la actualidad 52 buques componen la flota de altura gaditana, 14 menos que en 1990, de los cuales 49 barcos se dedican a la captura del pescado fresco en los caladeros de Mauritania, Senegal y Marruecos. El 15 por 100 de éstos no tienen base oficial en Cádiz pero operan habitualmente en el muelle gaditano. Otros tres buques son congeladores que faenan por el golfo de Guinea, Angola y Namibia hasta la costa suramericana, aparte de un congelador que trabaja con el palangre de superficie por aguas libres.

Por su parte, en la lonja de esta ciudad se vendieron el pasado año algo más de 3.200 millones de pesetas, según datos de la autoridad portuaria, 500 menos que en 1991 y 1.114 menos que en 1990. Entre las especies manipuladas destaca la pescadilla negra, dado que desde hace ocho años se ha ido perdiendo la pesca variada. Ante este panorama, las 67 empresas mayoristas de pescado ven un futuro negro por falta de materia prima en lo que

a pescado fresco se refiere, mientras que para el congelado se auguran mejores perspectivas.

A la hora de analizar la situación también hay que destacar las cifras de paro que se manejan en el sector pesquero gaditano, donde datos del Instituto Social de la Marina (ISM) indican que en diciembre de 1992 había registrados en Cádiz 1.781 trabajadores del mar, mientras que en 1982 se contabilizaron 2.474, lo que hace que el índice de paro se sitúe en el 16,62 por 100 frente al 8,3 por 100 registrado hace diez años, consecuencia lógica de la disminución de barcos. Aparte de estos datos, hay que tener en cuenta los seis empleos indirectos que se generan de un empleo en el mar.

Voluntad negociadora por parte de la OTP

Frente a la versión de Arcomar, la Organización de Trabajadores Portuarios de Cádiz (OTP), a la que pertenecen 367 hombres, ha mostrado su preocupación por la situación de

crisis que vive el sector pesquero gaditano, expresando en todo momento su voluntad para negociar.

No obstante, la OTP no acepta que toda la culpa de la crisis se deba a los costes de descarga, y precisa que éstos, *«junto con otras condiciones laborales, han sido pactados previamente entre las partes —Arcomar y estibadores— y reflejadas en un convenio colectivo»*, según señala el presidente del comité de empresa y el representante del sector Pesca de la citada organización, José Domínguez y José Manuel Acuña, respectivamente.

A juicio de los portuarios, es muy difícil comparar el puerto gaditano con otros españoles, a excepción de los gallegos, dado que no existe ninguno con circunstancias parecidas al de Cádiz. Tampoco se olvidan de destacar el elevado coste de las tarifas portuarias, *«las más altas del margen que permite la legislación nacional»*, apuntan.

Sobre estas tarifas, los estibadores aseguran que además de las de atraque y muellaje, los armadores están obligados a pagar el 3 por 100 del pescado puesto en lonja, y hacen referencia a lo que se encarece la descarga cuando ésta se desarrolla por la noche, con el 50 por 100 de incremento.

Sobre los diez kilos de pescado que hay que regalar a cada trabajador, según Arcomar, la OTP precisa que tan sólo son siete kilos y que ello está pactado por convenio, *«a cambio de un rendimiento que oscila entre el 20 y el 30 por 100 por encima del estipulado e, incluso, mucho más. Es lo que denominamos el trabajo a destajo»*.

Asimismo, aclaran los portuarios que en los costes totales por descarga del buque no sólo se incluye la desestiba, sino también la limpieza de las bodegas y la estiba del hielo.

Este colectivo rechaza el desvío de determinados barcos congeladores a Barbate, donde contratan a personal ajeno a la OTP para la descarga a bordo, calificando a sus empresas de *«piratas, porque si bien dicen*

En su opinión, los costes por descargas son tres y cuatro veces superiores a los de otros muelles.



que van a dar trabajo a esa localidad, en realidad van por su propia conveniencia, traicionando a las empresas del país y eludiendo costes patronales».

Los portuarios denuncian que en Barbate sólo se contrata entre 15 y 20 trabajadores y además la jornada de trabajo pasa de seis a diez, doce o trece horas diarias, con lo que se incumple con lo regulado por la OIT.

Según el presidente del comité de empresa de la OTP, las autoridades reconocen que no están respetando a los portua-

rios de esta organización en Barbate, donde existen 34 hombres con más de dieciséis años de trabajo a sus espaldas y a quienes les corresponden estos trabajos por ley. Sin embargo, se permite contratar por fuera a personas que ni siquiera son dadas de alta en la Seguridad Social, e incluso algunas están cobrando el paro.

No obstante, el colectivo se queja de que *«cuando vamos a reivindicar lo que por derecho nos pertenece, resulta que nos están esperando 300 ó 400 guardias civiles con material anti-disturbios».*

Barbate o Puerto Real, dos ofertas en firme

Arcomar ya cuenta con dos ofertas en firme de los alcaldes de las localidades gaditanas de Barbate y Puerto Real para instalarse en unos terrenos donde se construirían dependencias destinadas a la comercialización de pescado fresco y congelado.

Así, el alcalde barbateño, Francisco Tamayo, asegura que los armadores podrían contar con 39.000 metros cuadrados de terreno en un nuevo polígono industrial que se creará a la salida del pueblo y conectado con la carretera N-340. El suelo sería cedido a los armadores por una amortización anual en base a un porcentaje de ventas.

Esta inversión, que se aproximaría a los 400 millones de pesetas, podría estar amortizada en dos años, *«si contamos con los 170 millones que pagamos anualmente a la Autoridad Portuaria por tarifas de puerto al uti-*

lizar la lonja», dijo José Manuel Moreno del Cuvillo.

La segunda oferta viene del alcalde puertorrealeño, José Antonio Barroso, quien también dispone en su municipio de una parcela de 30.000 metros cuadrados de suelo edificable en un polígono industrial, con un precio simbólico. A estos terrenos se trasladaría toda la comercialización de pescado y los almacenes congeladores que en la actualidad tiene Arcomar en Cádiz.

Ante tales expectativas, los armadores gaditanos no dudan en marcharse de Cádiz en el caso de que no se lleve a cabo una reforma de las operaciones de descarga. *«El puerto es excesivamente caro y encima no recibimos ninguna contrapartida en prestación de servicios públicos por las elevadas tarifas que pagamos»*, precisa Moreno del Cuvillo. ■

M. B.

Llamada al entendimiento

La Autoridad Portuaria también ha llegado a reconocer la gravedad de la crisis que afecta al sector pesquero de la capital, aunque asegura que el problema no se limita al coste de las descargas, *«sino que pasa por el entendimiento entre las partes».*

Por ello, este organismo se ha mostrado voluntario para mediar en el conflicto y está dispuesto a modificar sus tarifas pesqueras.

De la misma manera, explica que en la actualidad Administración, empresarios y sindicatos están negociando en Madrid la reforma de la estiba y muestra su esperanza de que los acuerdos que se tomen *«puedan marcar la pauta a seguir para la constitución de la futura sociedad de estiba en Cádiz».*

Igualmente destaca la Autoridad Portuaria la puesta en marcha de la normativa comunitaria, lo que posibilitará la modernización del muelle pesquero y la construcción de una nueva lonja.

En reuniones tripartitas que se han venido celebrando para intentar reformar la descarga del pescado en la lonja gaditana, la OTP llegó a presentar una oferta con la que se podría conseguir la reducción del 37 por 100 del coste total de la destiba, mientras que la Autoridad Portuaria se prestó a rebajar la tarifa de la lonja otro tanto o hasta equipararla con la de puertos cercanos.

No obstante, Arcomar no ha llegado a aceptar ninguna de las dos propuestas, ya que entiende que *«se encuentran muy lejos de otras ofertas y de nuestra idea de competitividad».*

Ante este rechazo, de nuevo se volvieron a reunir las partes y acordaron estudiar la posibilidad de realizar una prueba real sobre rendimientos con descarga mecanizada y una vez llevada a cabo tomar una decisión definitiva y consensuada. ■

Montserrat BARREIRO



La Dirección Provincial del ISM inició contactos con todo el sector

CODO A CODO CON LA MAR

Elaborar la Guía de la Seguridad Laboral a Bordo y establecer una colaboración más estrecha de todo el colectivo de acción social marítima son los objetivos marcados para el corto plazo por Juan Zamora, director provincial del Instituto Social de la Marina en este sector desde el pasado mes de mayo.

EN una primera reunión, celebrada el 4 de junio, y en la que participaron representantes de la Inspección de Trabajo de Barcelona y Girona, de asistencia social, de médicos de Seguridad Marítima y miembros de la propia Dirección, se habló tanto del calendario de futuras citas como de medidas concretas para mejorar la situación del sector pesquero.

Al calor del programa Inspeccmar se ha propuesto un programa de acción a desarrollar hasta finales de 1994.

La Guía de Seguridad Laboral a Bordo estará dedicada a la pesca de bajura en el contexto de Cataluña, atendiendo a sus peculiaridades concretas. El redactado de la futura guía será breve y sencillo, con consejos y recomendaciones prácticas para hacer más seguro y saludable el trabajo a bordo, partiendo de las condiciones reales en las que actualmente se desarrolla el trabajo de esta flota.

En el litoral dependiente de la Dirección Provincial de Barcelona, y que comprende



Juan Zamora, director provincial del ISM.

Barcelona y Girona, hay censados unos 5.000 pescadores en activo y otros 5.000 pescadores pasivos. El colectivo laboral que les sigue es el de los

estibadores, concentrados en el puerto barcelonés y que tras las diferentes regulaciones gira sobre los 800. En cuanto a Marina Mercante, de hecho en Cataluña sólo consta un armador con un pequeño barco de cabotaje de poco más de 1.000 toneladas.

El objetivo principal para introducir mejoras en la asistencia sanitaria y en la situación laboral es —según comentaba Juan Zamora— «que no haya tantos accidentes en el mundo de la pesca, hacer el trabajo más seguro y que se pueda desarrollar en mejores condiciones».

Barcos seguros

Otro de los puntos propuestos es el de iniciar reuniones con los astilleros que se dedican a la construcción de buques de pesca en el litoral de Barcelona y Girona, «para que en la construcción y diseño de los barcos introduzcan criterios de seguridad laboral y no sólo criterios económicos, de espacio, o técnicas de estabilidad». A este calendario de reuniones se añade otro apartado, correspondiente a los contactos a mantener con patrones y cofradías de la zona, con la finalidad de discutir y detectar los problemas sociales y laborales más acuciantes.

Programa Inspeccmar

Desde 1989, año del inicio en la Dirección Provincial de Barcelona del ISM del Programa Inspeccmar, se han visitado 150 barcos con un total de 185 visitas de inspección. Además se han efectuado tres embarques en barcos de



arrastre de Barcelona y un embarque en Girona; en dos de los cuatro embarques realizados se han redactado sendos informes analizando las condiciones y organización del trabajo a bordo, la estructura, división y equipamiento general del buque, los horarios de los tripulantes y la jornada de pesca, proponiendo algunas medidas particulares o generales en relación con la práctica del programa Inspeccmar. Se han realizado también dos reuniones generales cofradía-patronos-equipo Inspeccmar en Arenys de Mar y Vilanova.

Con esta experiencia y combinando las iniciativas a cumplir a corto y medio plazo se hará efectivo el Programa de Acción discutido en la reunión del pasado día 4, que se completa con la introducción en todos los cursos de formación profesional ocupacional de un temario sobre seguridad laboral, a preparar en base a los resultados de la Guía de Seguridad, y realizar un análisis de los accidentes de trabajo en el sector por puertos y flotas que permita discernir los lugares o puestos de trabajo más arriesgados.

Por último, se piensa en, a través de las Direcciones Locales, recoger el máximo de información sobre la pesca en Cataluña, requiriendo para cada puerto: flotas, número de barcos, tonelaje, edad de los barcos; caladeros aproximados de cada flota o grupos de barcos por actividad; número de trabajadores, edad, procedencia; datos sobre los puertos, cofradías; datos históricos o biológicos, a fin de profundizar en el conocimiento del sector pesquero.

Impulsar entre Ministerio, Generalitat y Ayuntamientos la «cultura de la colaboración» que apunta Juan Zamora favorecerá «aspectos relacionados con la mejora humana, profesional, económica, social y laboral del sector pesquero». ■

Carlos CUESTA



II SEMANA DEL MAR DE GETXO

La segunda edición de la Semana que la localidad vizcaína de Getxo dedica al mar comenzó el 24 de abril y finalizó el 1 de mayo. Además de proyecciones filmicas, exposiciones y coloquios, la II Semana del Mar de Getxo contó en su programa con la VII Copa de España First-Class 8, la presentación del proyecto del puerto deportivo El Abra-Getxo y el homenaje a José Luis de Ugarte, navegante getxotarra que ha finalizado en sexto lugar la Vendée Globe 92/93 (regata de vuelta al mundo en solitario sin escalas), y a Patxi López, que durante 1991 y 1992 emuló la circunnavegación de la Tierra que Elcano hizo realidad por primera vez hace casi quinientos años.



Cartel anunciador de la VII Copa de España First-Class 8.

LA VII Copa de España First-Class 8 se celebró en aguas de Getxo durante los días 24 y 25 de abril, organizada por el Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club.

Los 26 barcos que participaron en esta Copa de España para veleros de la clase First-Class 8 disputaron sólo

tres de las cuatro mangas programadas, dos por cada día de competición. La segunda manga, prevista para el primer día, fue suspendida por las constantes roladas y la falta de viento.

Tras una primera manga tranquila, las dos que se celebraron el segundo día de competición resultaron muy disputadas. En la segunda manga de las tres disputadas en la regata, fueron descalificados en la salida los barcos «Lacre» y «Granuja» por realizar un fuera de línea. Con ello, el «Granuja», patroneado por Santiago Camino, que había vencido en la primera manga del campeonato, perdió la posibilidad de obtener una buena clasificación final. Otro velero, el «Aila», patroneado por José M. Torcida, tuvo que abandonar la prueba al romper el palo. En esta segunda manga, durante la que sopló viento norte-noroeste con fuerza 4-5, el primer clasificado fue el barco «Zenit», con José Martínez de patrón.

Un viento con fuerza 5-6 y un gran oleaje hicieron la prueba especialmente dura durante la última manga disputada. Esta dureza hizo retirarse a once barcos antes de



Participantes de la VII Copa de España First-Class 8.

tomar la salida de la tercera manga de competición. Entre los que sí la tomaron, el «Granuja», el «Prestissimo» y el «Sabanon Immobilier», mantuvieron una dura pugna. Al final de la manga, en la que la lucha se mantuvo hasta la última popa, el «Sabanon Immobilier» llegó el primero, el «Prestissimo» el segundo y el «Granuja» el tercero.

En la clasificación general, el barco francés «Prestissimo», patroneado por Christopher Autrend, finalizó la regata en primer lugar, proclamándose vencedor de la VII Copa de España First-Class 8. El valenciano «Zenit», con José Martínez de patrón, y el francés «Sabanon Immobilier», de Jean Jacques Frebaud, se clasificaron en segundo y tercer lugar, respectivamente.

Puerto deportivo El Abra-Getxo

El puerto deportivo El Abra-Getxo, primera gran apuesta que en este campo se

va a hacer en el País Vasco, se instalará en la dársena getxotarra de Arriluce. Las obras para su construcción comenzarán a finales de este año, con una inversión de 4.066 millones de pesetas.

El puerto deportivo El Abra-Getxo tendrá una capacidad para 703 embarcaciones. De este total de plazas, 463 serán para barcos de seis metros de eslora, 105 para atracar barcos de ocho metros, 60 para los de 10 metros y 75 para los de 12 metros.

El proyecto del puerto deportivo El Abra-Getxo, que se implantará sobre una plataforma terrestre de 64.900 metros cuadrados y sobre una lámina de agua de 54.650 metros cuadrados, contará además con edificio de capitanía, centro de acogida, rampas, muelles diversos, hangares, talleres, grúas, sistema de elevación mecánica de embarcaciones, pañoles, instalaciones para vela ligera y remo, locales comerciales diversos y aparcamientos.

Homenaje a José Luis de Ugarte y a Patxi López

La segunda edición de la Semana del Mar de Getxo rindió homenaje a dos navegantes, José Luis de Ugarte y Patxi López, que con su espíritu de aventura y fortaleza han llevado a buen puerto, recorriendo el mundo, los barcos que patroneaban.

José Luis de Ugarte, natural de Getxo, ha participado en casi todas las regatas oceánicas en solitario durante los últimos trece años. Ha completado cuatro veces la Plymouth-Newport. En 1980 tuvo la mala suerte de romper el «stay» de proa cuando iba segundo en su clase, lo que le obligó a desviarse y navegar mil millas más. En 1984 terminó tercero en su clase. En 1988 fue tercero en la clasificación general de monocascos, y en 1992 finalizó noveno. Dos veces ha acabado la Falmouth-Azores. En 1979 ganó la segunda etapa y quedó segundo en la general. En 1987 ganó la regata en todas las clases.

En 1990 logró concluir la BOC Challenge, regata de vuelta al mundo en solitario por etapas de 27.000 millas. Quedó noveno entre 25 contendientes. Su clasificación podría haber sido mejor si no se hubiera desviado para ayudar a otro participante.

Su último desafío ha sido enfrentarse, con sesenta y cuatro años, a la segunda edición de la Vendée Globe. La diferencia con su anterior vuelta al mundo, protagonizada en la BOC Challenge, es que la Vendée Globe es una regata sin escalas ni ayuda exterior. Tras varios temporales y encalmadas, un choque con una ballena y una vía de agua, Ugarte concluyó en sexto lugar, el 6 de abril, una regata tan dura que registró la muerte de dos de sus participantes.

Patxi López, pamplonica, de treinta y nueve años, lleva diecisiete años compitiendo en pruebas náuticas en todo el mundo. Pero su principal hazaña no la ha protagonizado en una competición. Durante 1991 y 1992, patroneando un velero de casi 14 metros de eslora y con una tripulación que pasó de seis personas a dos en la mayor parte del viaje, dio la vuelta al mundo siguiendo por primera vez la misma ruta que inició Magallanes en 1519 y finalizó Elcano en 1522, en dirección Este-Oeste y cruzando el estrecho de Magallanes. Con el objetivo principal de reivindicar la figura de Juan Sebastián Elcano y recuperarla definitivamente para la historia de la Humanidad, y tras un largo y penoso viaje de dos años y 38.000 millas recorridas, Patxi López realizó la misma travesía marina que sólo había conseguido completar antes el marino de Getaria, primer hombre que circunnavegó la Tierra. ■

**Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO**



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Siguiendo con la elección de representantes de los trabajadores, vamos a tratar unos puntos en este artículo que están íntimamente relacionados con el «marketing propagandístico» que estos días nos ha rodeado con motivo de las pasadas elecciones. Al igual que los candidatos a senadores y diputados libran campaña haciendo propaganda electoral para inclinar a los electores a que les voten, los candidatos a representantes de los trabajadores pueden también hacer propaganda electoral; derecho, por otra parte, recogido en la Ley de Libertad Sindical.

ELECCIONES (2)

PROPAGANDA ELECTORAL DE LOS CANDIDATOS

EL período durante el cual los candidatos pueden realizar propaganda electoral en pro de sus respectivas candidaturas será el que media entre la fecha de proclamación de los candidatos y la de la celebración de la votación o votaciones.

Este plazo difiere, como por otro lado ya es habitual, según que se trate de elecciones a delegados de personal, en cuyo caso será el razonable que haya podido fijar la Mesa Electoral, o a miembros del comité de empresa; en este supuesto, y de acuerdo con el artículo 74, punto final, del E.T., el plazo deberá ser, al menos, de cinco días.

Este lapso de tiempo indicado tiene como finalidad última el de facilitar el desarrollo de la propaganda electoral.

Esta propaganda puede realizarse desde dos instancias distintas:

1. **Propaganda institucional.** Es la realizada por la Administración de forma aséptica y objetiva, sin apoyo a candidaturas concretas, sólo con el objetivo de fomentar e incrementar la participación de los trabajadores en las elecciones de sus representantes.

2. **Propaganda de las propias candidaturas con sus diversas opciones electorales.** Es la que se hace en cada empresa o centro de trabajo. Tema éste que es tratado, no por el Estatuto de los Trabajadores, sino por el Real Decreto 1311/86 en su artículo 7.4, que dice: «... que los propios candidatos podrán efectuar desde el mismo día de tal proclamación, hasta las cero horas del día anterior al seña-

lado para la votación, la propaganda electoral que consideren oportuna, siempre y cuando no se altere la prestación normal del trabajo».

Establecido este derecho, las empresas y demás poderes públicos deben facilitar la propaganda electoral tanto a los promotores de las elecciones, a los presentadores de candidatos, como a los propios candidatos.

Los medios a través de los que se podrá materializar la propaganda serán tanto los orales como los medios escritos, para cuya regulación habrá que estar a lo que cada convenio tenga previsto para estos menesteres y lo que el Estatuto prevé en materia de asamblea de los trabajadores y la Ley Orgánica de Libertad Sindical sobre el derecho de reunión, cuando se trate, lógicamente, de medios orales: mítines, asambleas, etcétera.

En este sentido, cabe indicar que quienes ostenten cargos electivos de un sindicato representativo a nivel provincial o de la Comunidad Autónoma, tendrán derecho a la asistencia y al acceso a los centros de trabajo para participar en actividades propias de su sindicato, previa comunicación al empresario, y sin que el ejercicio de este derecho, como ya hemos indicado, pueda interrumpir el desarrollo normal del proceso productivo. De esta forma se expresa el artículo 9.1 de la Ley Orgánica de Libertad Sindical.

Votación

El día de la votación será el que fije la Mesa Electoral.

Esta fecha deberá ser comunicada a la empresa en el plazo de veinticuatro horas.

A partir de esta comunicación el empresario debe facilitar «los medios precisos para el normal desarrollo de la votación y de todo el proceso electoral». Estos medios alcanzan tanto a los locales para tal fin como a la provisión de papeletas, urnas, actas y demás medios que puedan utilizarse para este menester.

El incumplimiento de este deber de colaboración por parte del empresario se califica de infracción muy grave.



El lugar donde debe realizarse la votación es el propio centro de trabajo y durante la jornada laboral ordinaria. Este tiempo de votación es tiempo retribuido, como si de trabajo efectivo se tratase.

Una vez fijada la fecha y demás requisitos, sólo se puede suspender la votación por causas de fuerza mayor y bajo la responsabilidad de la Mesa Electoral o del colegio concreto de que se trate.

El voto será libre, personal, directo y secreto, y la condición de elector se acreditará mediante el documento de identidad y la inclusión en la lista de electores publicada por la Mesa.

Cuando se trate de elecciones a delegados de personal, «cada elector podrá dar su voto a un número máximo de aspirantes equivalente al de puestos a cubrir entre los candidatos proclamados».

Si se trata de elecciones a miembros del comité de empresa, cada elector podrá dar su voto a una sola de las listas presentadas y que correspondan a su colegio electoral.

Sustitución de los candidatos elegidos

De ello se ocupa el artículo 67.4 del E.T. y como siempre se distingue entre que las vacantes se produzcan en delegados de personal o miembros del comité.

— Si la vacante a cubrir se refiere a delegados de personal, ésta se cubrirá de forma automática por el trabajador que hubiera obtenido en la votación un número de votos inmediatamente inferior al último de los elegidos.

— Cuando la vacante a cubrir sea de un miembro del comité de empresa, será cubierta por el trabajador si-

guiente en la lista a la que pertenezca el sustituido.

Escrutinio y resultado de la votación

Escrutinio es el reconocimiento y realización del cómputo de los votos emitidos en las elecciones celebradas.

Este hecho viene, según el art. 75.3 del E.T., después de celebrar la votación. Recuento de votos que es público y se hace en voz alta por el presidente de la Mesa.

Al igual que en unas elecciones generales, y a los efectos de evitar posibles fraudes, cada candidato o candidatura podrá nombrar un interventor por Mesa que esté presente en el acto de la votación y en el escrutinio. De la misma forma, el empresario puede nombrar también un representante para que asista a estos actos de votación y escrutinio.

Terminada la votación y efectuado el escrutinio, se procede a la proclamación de los candidatos o candidaturas elegidos.

Si se trata de elecciones a delegados de personal, resulta elegido quien obtenga mayor número de votos. Caso de que exista empate, se resuelve en favor del trabajador de mayor antigüedad en la empresa.

De tratarse de elecciones para miembros del comité de empresa el caso se complica un poco más. Así, una vez que se ha terminado el número de votos que ha conseguido cada lista, se eliminan aquellas listas que no hayan obtenido, por lo menos, el 5 por 100 de los votos de cada colegio. Una vez determinadas las listas que tienen derecho a que se les atribuya algún representante, se fija el número de éstos que a cada lista corresponda, poniendo en práctica el sistema de representación proporcional en base al cociente que resulte de dividir el número de votos

válidos por el número de puestos a cubrir.

Después de finalizada esta operación, resultarán elegidos de cada lista aquellos que corresponda de acuerdo con su cociente, comenzando por el orden que figuren en la candidatura.

Actas del escrutinio

Terminado el recuento, se levanta acta de conclusión de las incidencias y reclamaciones habidas. Acta que deberá ir firmada por los componentes de la Mesa y por los interventores y el representante del empresario, si los hubiera.

En caso de que en la empresa o centro de trabajo existieran varias mesas electorales, celebrarán una reunión conjunta, incluyendo en el mismo acta las incidencias habidas, el resultado global de la votación y el de atribución de resultados.

El resultado que figura en el acta se hará público en los tablones de anuncios dentro de las veinticuatro horas siguientes a la terminación del recuento de votos. Además, se enviarán copias de este acta a:

- El empresario.
- Los interventores de las candidaturas-candidatos.
- Los representantes que hayan resultado elegidos.
- SMAC (Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación) u otro servicio que pueda sustituirle. Si no existiera, deberá enviarse copia del acta a la Comisión Provincial de Elecciones Sindicales. A estos servicios se remitirá, además del acta, las papeletas de votos nulos o impugnados por los interventores y el acta de constitución de la Mesa. Las papeletas se mantendrán en depósito hasta que se cumpla el plazo de impugnación judicial, cuya jurisdicción competente es la de lo Social. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN



el agua y las sales perdidas por culpa de la diarrea y los vómitos. Casi todos los enfermos de cólera pueden ser salvados por la rehidratación precoz. Se puede rehidratar rápida y simplemente a la mayor parte de los enfermos con una solución de sales de rehidratación oral (SRO), la cual encontrará en sobres en la mayor parte de las farmacias (1). Cuide de llevarlos con usted cuando parta de viaje y de seguir las instrucciones para preparar la solución. Esta debe ser bebida en gran cantidad, suficiente para reemplazar el líquido perdido por la diarrea y los vómitos. Puede ser necesario utilizar perfusiones de suero para los enfermos gravemente deshidratados. En los casos graves, un antibiótico eficaz puede, igualmente, ayudar a acortar la enfermedad. Los productos antidiarreicos como la loperamida (2) no están recomendados y no deben jamás ser administrados.

¿Dónde hay epidemia de cólera?

El cólera está hoy presente en numerosos países. Nuevas epidemias pueden aparecer esporádicamente en las zonas del mundo donde la higiene, el saneamiento, la seguridad de los productos alimentarios y los abastecimientos de agua dejan que desear. Son las superpoblaciones, con malas condiciones de saneamiento y abastecimiento de agua defectuosos, quienes son las más frecuentemente afectadas. Para saber si hay cólera en la región a donde usted quiere ir, diríjase a su médico o agente de salud, o a la oficina de salud pública local (3).

¿Es la vacunación eficaz?

No. La vacuna actualmente disponible no produce más que una protección parcial (no mayor del 50 por 100) durante un período que no pasa



Ilustración alusiva al cólera publicada en un periódico local al inicio de una epidemia («Diário de Mozambique», 4-VII-1990).

de los tres a seis meses. Además, la vacunación da una falsa impresión de seguridad a los que la han recibido, quienes se arriesgan entonces al no aplicar otras medidas más eficaces. Es por lo que el Reglamento Sanitario Internacional ha suprimido en 1973 la exigencia de un certificado de vacunación anticolérica. Ningún país pide ya oficialmente tal certificado a los viajeros. Ciertas vacunas nuevas parecen prometedoras, pero falta todavía afinarlas y ensayarlas (4).

¿Qué hacer para evitar el cólera?

Algunas precauciones fundamentales le permitirán evitar fácilmente durante su viaje tanto el cólera como muchas otras enfermedades transmitidas por el agua y por los alimentos. La regla esen-

cial es: «Cuando usted esté de viaje, preste siempre atención a la calidad de lo que beba y coma».

— No beba sino agua embotellada o desinfectada con cloro o yodo (5). Se encuentran, más o menos, en todas las farmacias productos para desinfectar el agua. Bebidas como el té o el café calientes, el vino, la cerveza, el agua gaseosa o las bebidas sin alcohol embotelladas, los jugos de fruta en lata, embotellados o en envase de cartón, pueden, generalmente, ser consumidos sin peligro.

— No utilice hielo a menos que tenga seguridad de que ha sido fabricado con agua saneada.

— No coma sino alimentos bien cocidos y servidos todavía calientes. Los platos cocinados, guardados varias horas a temperatura ambiente y servidos sin haber sido nuevamente calentados, pueden

constituir una importante fuente de infección.

— Evite consumir pescado o mariscos crudos, u otros alimentos crudos, salvo frutas o legumbres que usted haya pelado o desvainado. Recuerde: cocer, pelar y no tocar.

— Haga hervir la leche no pasteurizada antes de beberla.

— Los helados de origen dudoso están a menudo contaminados y pueden ser origen de enfermedades. Si hay la menor duda, no los tome.

— Si compra la comida a un vendedor callejero, cuide que los alimentos sean bien cocidos delante de usted y que no contengan ningún producto crudo.

Procure que sus eventuales compañeros de viaje — miembros de su familia u otros — apliquen ellos también estas precauciones. El riesgo de infección es escasa para los niños de menos de seis meses alimentados exclusivamente con leche materna (no recibiendo otros alimentos o bebidas).

Para más información, pregunte a su médico o a otro agente de salud. ■

Antonio SAEZ TOLMO
Médico de Sanidad Marítima
SS.CC.

NOTAS:

(1) En los botiquines reglamentarios de los barcos españoles se dispone de estos sobres en el cajón K del botiquín número 2, con el nombre comercial de Suero Oral Durbán (O.M. de 4-XII-1981).

(2) Este producto no va reglamentariamente en el botiquín citado, pero sí otros antidiarreicos, como el Estreptoenterol (cajón E) o similares.

(3) En España, los trabajadores del mar pueden dirigirse a los Centros de Vacunación Internacional de Sanidad Exterior o a los Centros de Sanidad Marítima del ISM; en el extranjero, pueden informarse en cualquiera de los siete centros asistenciales de los que dispone el ISM en la costa africana.

(4) Se refiere a la nueva vacuna oral contra el cólera, en dosis única y con una eficacia prometida del 92,6 por 100, que está previsto se comercialice en breve en ciertos países europeos.

(5) En general, se utiliza la lejía doméstica que no contenga detergentes (lea las indicaciones en el envase).



Universidad de Verano en Denia

Organizado por la Universidad de Verano de Denia, durante los días 27 y 28 de julio se celebrarán las VII Jornadas del Mar, con especial atención a la actual Ley de Puertos. El director de estas jornadas es Juan Ferrer y el coordinador, Pedro Perles.

Para información sobre este curso dirigirse a las oficinas de la Universidad en la plaza San Jaime, s/n., en Denia (Alicante).

Conferencia de la CE en Oporto Recursos costeros y desarrollo integral del litoral

Organizado por la Comisión de las Comunidades Europeas, durante los días 7 y 8 de octubre tendrá lugar en Oporto (Portugal) una Conferencia de expertos sobre los recursos costeros y el desarrollo integral del litoral. Esta Conferencia se prepara conjuntamente por las Direcciones Generales de Pesca y de Política Regional de la Comunidad Europea. La CE pretende unas jornadas de

reflexión y debate sobre el posible papel que puede y debe jugar la actividad de la pesca en el desarrollo de estas zonas.

Para cualquier información sobre esta Conferencia es preciso conectar con la persona de M. J. P. Scheins en la Comisión de las Comunidades Europeas, Oficina 4/4, Centro de Conferencias Albert-Borschette, en la calle rue Froissart, 36, B-1049 Bruselas.



Cursos bajo el agua

Organizados por el Instituto de Investigaciones Científicas y Ecológicas, y con el fin de atender a las demandas en aumento por parte de la juventud, durante el próximo verano se celebrarán diferentes cursos de Biología y Submarinismo en la provincia de La Coruña.

Durante la segunda quincena de agosto tendrá lugar un curso sobre Biología y Submarinismo con el fin de especializarse con las especies animales y vegetales que pueblan los ecosistemas litorales y profundos de las costas atlánticas. Este curso tendrá como punto de residencia el albergue de la Juventud de Gandario en La Coruña.

También durante la primera quincena de agosto se desarrollará otro curso sobre Itinerarios Submarinos de interés para buceadores deportivos. El lugar de residencia será el mismo que el curso anterior.

Finalmente, durante la segunda quincena de julio se desarrollará un curso de Buceador de Una Estrella en Ferrol.

La dirección del Instituto organizador es la calle Diego Pisador, s/n., o el apartado de Correos 82, en Salamanca.

Construido por el ISM

Homologado el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquero de Bermeo

Por una resolución de la Dirección General de la Marina Mercante ha sido homologado el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquero de Bermeo, del Instituto Social de la Marina, para impartir cursos de supervivencia en el mar primer nivel.

Al personal marítimo que supere dichos cursos les será extendido por la Dirección General de la Marina Mercante el oportuno certificado que le permitirá el enrolamiento

en cualquier clase de buque mercante o de pesca. Dicha certificación se expedirá a la vista del certificado emitido por el Centro de Formación en el que se haga constar que el interesado ha recibido formación teórico-práctica del nivel correspondiente. Sin perjuicio de ello, el Centro remitirá a la Dirección General de la Marina Mercante la relación de personal que haya superado cada uno de los cursos.

Este grafismo es el utilizado en las importantes campañas contra la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro que se vienen realizando en los últimos años.



Es, ante todo, una campaña de protección de los caladeros y recursos, cuyo éxito depende de que todas las Administraciones Públicas, las Organizaciones de Consumidores y los profesionales de la pesca colaboren decididamente para alcanzar estos objetivos.

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

**NO LOS PESQUES, NO LOS
PIDAS, NO LOS COMAS.
PROTEGELOS.**



SECRETARIA GENERAL
DE PESCA MARITIMA

FROM

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Con seguridad, hacia el futuro.

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