

# MAR

N.º 291 - ENERO 1992



Cuenta atrás para  
el Segundo Registro

LA CE  
NO RECORTÓ  
LAS CUOTAS  
PESQUERAS

SALIDAS PARA  
LA MARINA  
MERCANTE

# Revista **MOPT**

NUESTRO NUMERO DE JULIO-AGOSTO  
SERA EXTRAORDINARIO



## Guía de las plazas de España e Hispanoamérica



Más de 200  
páginas y 500  
fotografías para  
contarle sus  
monumentos, su  
historia, sus  
ferias y  
tradiciones, su  
arquitectura...

P.V.P.  
700 ptas.

**GRATIS**

un póster  
desplegable

## Revista **MOPT** TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE \_\_\_\_\_  
PROFESION/EMPRESA \_\_\_\_\_  
DOMICILIO \_\_\_\_\_  
CIUDAD \_\_\_\_\_ C. P. \_\_\_\_\_

MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.500 ptas.	3.500 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.
<input checked="" type="checkbox"/> Envíeme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.		
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 ptas.	1.000 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 2 extraordinarios juntos	1.100 ptas.	1.500 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 3 extraordinarios juntos	1.500 ptas.	2.000 ptas.

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

El siglo XVIII  Guía de Costas  Guía de Ríos  Guía de las plazas de España e Hispanoamérica

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto  Envío giro postal núm. \_\_\_\_\_  
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 200 ptas.)  
 Domiciliación bancaria

Enviar a: Revista MOPT. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 554 92 91

**GRATIS PARA LOS NUEVOS SUSCRITORES «LAS OBRAS PUBLICAS EN EL SIGLO XVIII»**

**P**ESCA y Marina Mercante han sido los dos polos sobre los que ha girado la actualidad del mar en las últimas semanas y, según todos los indicios, los seguirán siendo a lo largo de los próximos doce meses. Tanto en uno como en otro sector, bajo el signo de un clima de preocupación ante la necesidad de buscar salidas para la competitividad de la Marina Mercante y, en el caso de la pesca, por el obligado recorte de la flota comunitaria para adaptar su capacidad a las posibilidades de los caladeros.

En el sector pesquero el último año se cerró, si no con buenas noticias, sí al menos con unos resultados aceptables en lo que se refiere a cuotas pesqueras y a los precios. En cuotas, a pesar de las amenazas lanzadas reiteradamente por Bruselas en los últimos meses sobre la necesidad de reducir el esfuerzo pesquero en los caladeros de la CE, las cantidades asignadas para España están dominadas por la estabilidad, con ligeros aumentos en anchoa, merluza y cigala. Considerando los temores que se barajaban con anterioridad, se podría hablar de unos buenos resultados, al igual que ha sucedido con los precios, con la excepción del bonito y la caballa, donde el recorte ha sido estimable. Pero, en definitiva, se trata de unas cotizaciones de escasa incidencia en un mercado como el español, donde los precios reales están muy por encima y las retiradas son mínimas.

Dentro de la actividad pesquera, noticia ha sido también la aprobación por la CE del plan acuícola para los próximos cinco años, con unas inversiones previstas superiores a los 26.000 millones de pesetas, así como la luz

# COM M DIAS

verde que recibieron también otra veintena de proyectos para mejorar los procesos de comercialización e industrialización de los productos de la pesca. En la parte negativa caben destacar en este momento los interrogantes que se ciernen sobre la renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, aunque, como cada ocasión, habrá que esperar hasta el último momento. Finalmente, noticia para el sector de la pesca de bajura fue la nueva reelección de Clemente Jesús Muñoz Guardado como presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

En el sector de la Marina Mercante las últimas semanas fueron escenario de las primeras conversaciones entre Administración, patronal y sindicatos en relación con el

proyecto oficial para regular el Segundo Registro. Según las primeras impresiones y, sobre todo, considerando las reacciones de los sindicatos, se trata simplemente de un primer proyecto, al que habrán de hacerse importantes modificaciones con el fin de defender la competitividad de la flota pero también los puestos de trabajo de este colectivo, ya hoy con importantes problemas de salidas laborales. Durante los próximos meses se deberá producir un acuerdo sobre este punto, a partir del cual se conocerá con más exactitud la magnitud del problema del empleo en el sector al que deberán buscarse soluciones.

Tanto para la pesca como para la mercante no corren tiempos fáciles. En el sector pesquero la flota está sobredimensionada para las posibilidades de los caladeros actuales y se imponen salidas vía acuerdo con terceros países o con reducción de la flota comunitaria. En el caso de la Marina Mercante, el deterioro del empleo viene ya de atrás, consecuencia, entre otras razones, del aumento del peso de las banderas de conveniencia y la presencia de tripulaciones baratas de otros países.

Finalmente, nota destacada en medio de la problemática de estos dos sectores ha sido la aprobación del Anteproyecto de Ley de Puertos y de Marina Mercante, cuya aplicación deberá incidir favorablemente para mejorar la competitividad de la flota.

A primera vista, el nuevo año se presenta cargado de debates relacionados con la actividad en el mar, cuestiones de las que esperamos dar cumplida información en estas páginas. ■

Vidal MATE

## TIEMPOS DIFICILES



# SOLUCIONES

*Brillantes*

## EN LIMPIEZA DE TODO TIPO DE BUQUES

En el sector naval ofrecemos un servicio hasta ahora inexistente en Canarias: LA LIMPIEZA GENERAL DE BUQUES (mercantes, pesqueros, petroleros, frigoríficos, graneleros, de pasaje...). Realizamos las labores de: Limpieza general de: Bodegas, salas de máquinas, camarotes, baños, pasillos, cubiertas, salones, cristales, carpintería, alfombras y moquetas, encerados de pisos... en el menor tiempo posible.

La Empresa "Limpia Lux, S.A.", se funda en Madrid, el 2 de Noviembre de 1978 y como consecuencia de su expansión en la Península y Archipiélago Canario, se adquiere la Empresa "Limpiezas Astur, S.A.", y posteriormente se constituye "Lux Canarias, S.A.", con sede social en Las Palmas de Gran Canaria. En la actualidad el Grupo factura globalmente 4.000 millones de pesetas al año y cuenta con una plantilla de 3.000 empleados, constituyendo una de las Empresas más consolidadas del sector.

Disponemos de una amplia flota de vehículos (autobuses, microbuses, furgonetas). Así como de maquinaria de alta tecnología (fregadoras automáticas, abrillantadoras, limpia-moquetas, aspiradoras industriales, chupadoras-secadoras, barredoras automáticas ...) para la realización de cualquier trabajo de limpieza y mantenimiento con la mejor garantía. Además, ofrecemos un eficaz y rápido equipo móvil para resolver en el menor tiempo sus problemas de mantenimiento de limpieza (LIMPIEZA DE CHOQUE).



#### OFICINAS LAS PALMAS:

Perez Muñoz, 26-3º  
35009 Las Palmas de Gran Canaria.  
Teléfonos: (928) 46 32 45 / 46 32 80  
Fax.: (928) 46 33 14  
**DELEGACION MADRID:**  
Batalla del Salado, 37. 28045 Madrid  
Tfno.: (91) 467 11 16

## SEGURO A TODA MAR



### SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

#### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43

Apartado, 249 • 28004 MADRID



# 10

## SEGUNDO REGISTRO A LA VISTA

Administración, sindicatos y armadores discuten las condiciones para el Segundo Registro.



# 6

## LA CE NO RECORTO LAS CUOTAS PESQUERAS

La Comunidad Europea redujo los precios pero no las cuotas pesqueras.



# 17

## LA ACUICULTURA TIENE UN PLAN

En los próximos cinco años se invertirán unos 26.000 millones de pesetas.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

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

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

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (965) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** 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:** Carril 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. Sobleza, 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. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

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

**Imprime:** EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-90-002-6.

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.

# España mejoró sus cuotas de pesca

Se han logrado aumentos en algunos productos significativos, como la merluza, anchoa y cigala

No se confirmaron las previsiones iniciales ni los temores que se habían producido consecuencia de las amenazas lanzadas en los meses precedentes por los responsables en política de pesca de la Comunidad Europea cuando considera que se ha realizado sistemáticamente un sobreesfuerzo pesquero que puede acabar con algunos caladeros. La Comunidad Europea, dentro de su línea de dureza, se mostró flexible, especialmente en algunas especies que se podrían considerar como muy importantes para la actividad de algunas flotas españolas. Las cuotas de pesca aprobadas para este año, a efectos de los intereses de los armadores nacionales, suponen, a grandes rasgos, un mantenimiento de las cantidades que se dispusieron en la campaña anterior con mejoras sensibles en especies de interés como merluza, anchoa y cigala.



## CONTINGENTES AUTONOMOS

Producto	Ton. (derechos)-91	Ton. (derechos)-92
Bacalaos de los géneros <i>Gadus</i> y <i>Boreogadus</i> frescos, refrigerados o congelados para transformación	40.000 (3,7)	50.000 (3,7)
Carboneros frescos, refrigerados o congelados para transformación	15.000 (3,7)	20.000 (3,7)
Eglefinos frescos, refrigerados o congelados para transformación	8.000 (3,7)	6.000 (3,7)
Bacalaos salados o en salmuera pero sin secar o ahumar	55.000 (7)	60.000 (6)
Bacalaos secos sin salar ni ahumar	600 (10)	500 (8)
Filetes de bacalao salados o en salmuera	1.200 (11)	3.000 (9)
Filetes de carboneros para transformación	3.500 (0)	3.500 (10)
Camarones, langostinos, quisquillas y gambas de la especie <i>Pandalus borealis</i> sin pelar, frescos, refrigerados o congelados para transformación	5.000 (6)	5.000 (6)

Producto	Ton. (derechos)-91	Ton. (derechos)-92
Fletán negro fresco, refrigerado, congelado para transformación	5.000 (4)	6.000 (4)
* Período de validez: 1 de abril a 31 de diciembre de 1992		
Sardinias de la especie <i>Sardina pilchardus</i> congeladas para transformación	—	6.000 (10)
* Período de validez: 1 de enero a 31 de marzo de 1992		

## SUSPENSIONES DE DERECHOS

Producto	Derechos 91	Derechos 92
Filetes y demás carnes de merluza en placas industriales, congelados y destinados a la transformación	10	10
Filetes de abadejo de Alaska en placas industriales, congelados y destinados a la transformación	10	5
* Período de validez: 1 de abril a 31 de diciembre de 1992		

Como puede apreciarse la suspensión aprobada para los filetes de merluza es de idéntico nivel a la vigente en 1991, en tanto que para los filetes de abadejo de Alaska el derecho para 1992 ha sido reducido hasta el 5 por 100.



Especie	Zonal	TAC 1991	Cuota 1991	TAC 1992	Cuota 1992
Anchoa .....	VIII	30.000	27.000	30.000	27.000
Anchoa .....	IX	9.000	4.300	12.000	5.740
Abadejo .....	Vb, VI	1.100	10	1.100	20
Abadejo .....	VII	14.000	30	14.000	30
Abadejo .....	VIIIab	2.600	440	2.600	440
Abadejo .....	VIIIc	800	720	800	720
Abadejo .....	IX, X	450	430	450	430
Bacaladilla .....	Vb, VI, VII	340.000	20.000	310.000	20.000 (1)
Bacaladilla .....	VIIIabd	265.000	10.000	265.000	10.000 (1)
Bacaladilla .....	VIIIc, IX	50.000	40.000	55.000	44.000
Merlán .....	VIII	5.000	2.000	5.000	2.000
Merluza .....	Vb, VI, VII	37.590	11.080	38.750	11.420
Merluza .....	VIIIabde	25.060	7.710	25.830	7.950
Merluza .....	VIIIc, IX	18.000	11.520	16.000	10.240
Jurel .....	Vb, VI, VII	223.000	31.000	223.000	31.000
Jurel .....	VIIIabde	223.000	31.000	223.000	31.000
Jurel .....	VIIIc, IX	73.000	39.270	73.000	39.270
Caballa .....	VIIIb	363.170	20	423.170	20
Caballa .....	VIIIc, IX	36.570	30.140	36.570	30.140
Solla Europ. ....	VIII, IX	700	120	700	120
Lenguado .....	VIIIab	5.300	10	5.300	10
Lenguado .....	VIIIcde, IX	2.000	755	2.000	755
Gallo .....	Vb, VI	4.840	550	4.840	550
Gallo .....	VII	15.880	4.760	15.880	4.760
Gallo .....	VIIIabde	2.220	1.230	2.220	1.230
Gallo .....	VIIIc, IX	14.300	13.200	14.300	13.200
Rape .....	Vb, VI	8.600	330	8.600	330
Rape .....	VII	33.080	1.210	33.080	1.210
Rape .....	VIIIabde	9.910	1.510	9.910	1.510
Rape .....	VIIIc, IX	12.000	10.000	12.000	10.000
Cigala .....	Vb, VI	13.500	25	12.000	25
Cigala .....	VII	19.000	1.140	20.000	1.200
Cigala .....	VIIIab	6.500	390	6.800	410
Cigala .....	VIIIc	600	575	800	770
Cigala .....	IX	3.000	750	2.500	625
Bacalao Art. ....	SVALB. IIB	7.440	3.650	10.380	5.110
Bacalao .....	3M	6.465	1.855	6.465	1.855
Bacalao .....	3NO	5.016	4.155	5.016	4.155
Bacalao .....	2J3KL	27.000	7.255	26.300	7.067
Platija .....	3M	350		350	
Platija .....	3LNO	328		328	
Limanda .....	3LNO	140		140	
Mendo .....	3NO	1.000		1.000	
Gallineta .....	3M	7.750		6.665	
Gallineta .....	3LN	6.000		6.000	
Pota .....	3 + 4	15.000		15.000	

(1) De las cuales 5.000 toneladas pueden ser pescados, bien en Vb, VI, VII o en VIIIabd.

**S**EGUN fuentes del Ministerio de Agricultura, la respuesta de la Comunidad en las negociaciones para fijar las cuotas y los TACs para 1992 han resultado tal como se esperaba para una serie de especies. En los mismos medios se considera que las preocupaciones de las autoridades comunitarias y su interés para reducir capturas se han confirmado en aquellos caladeros donde se sabe que existen los problemas graves, como sería el caso de las pesquerías en el Mar del Norte. En esas zonas, donde los problemas son reales y hay peligro para algunas especies, como eglefino, bacalao o el fogonero, la CE se ha mantenido en una posición dura, al igual que se vie-

ne haciendo ya desde hace algunos años. Por el contrario, en otras especies, especialmente en aquéllas donde tienen más interés los armadores españoles, los resultados se califican como positivos.

Del conjunto de las especies para las que se fijan anualmente TACs y cuotas, cerca de 20, los resultados ofrecen una línea de estabilidad en las capturas. Para España es importante el aumento de cuota logrado para la captura de anchoa en la

zona IX, donde se pasa de 4.300 a 5.740 toneladas. Esta cuota es importante para la flota andaluza. En la misma línea, se puede destacar la cuota asignada para la merluza, que crece en las zonas Vb, VI y VII, al pasar de 11.080 a 11.420 toneladas, así como en la zona VIIIabde, donde pasa de 7.710 a 7.950 toneladas. Por el contrario, en la zona VIIIc y IX se ha producido un recorte de 11.520 a 10.240 toneladas. En el caso de la cigala se han logrado ligeros au-

mentos para las capturas en todas las zonas.

Como nota destacada cabría hablar fundamentalmente de cuotas estables en la mayor parte de los casos, lo cual es importante en un momento cuando la tónica general era la de aplicar los máximos recortes en los caladeros comunitarios.

Los cuadros reflejan el contenido exacto de las nuevas cuotas pesqueras, así como la política de contingentes en comercio exterior. ■

V. M.

# PRECIOS PESQUEROS

## A LA BAJA

La Comunidad Europea aprobó hace algunas semanas los precios para los productos de la pesca que estarán en vigor la campaña actual. Frente a las propuestas a la baja de la Comisión de la CE, durante las negociaciones desarrolladas en Bruselas los Estados miembro lograron una mejora respecto a las posiciones iniciales, aunque no fue posible evitar que productos como los atunes o el calamar hayan experimentado unas fuertes reducciones de cotizaciones.

**A** pesar del recorte experimentado en una buena parte de los precios de la pesca o las mínimas subidas en otros casos, es preciso partir, sin embargo, de que las cotizaciones fijadas anualmente por la Comunidad Europea a través de los precios de orientación, de intervención o retirada, o los precios de referencia a efectos de comercio exterior, tienen solamente un interés relativo para el conjunto del sector, en cuanto no dependen exactamente de esas cifras los niveles de ingresos del empresario pesquero.

España mantiene, en líneas generales, unos precios reales de mercado sensiblemente superiores a las cotizaciones marcadas anualmente por la Comunidad Europea, razón por la cual pierden interés estas cifras para la mayor parte de los productos, excepto para aquéllos donde en ocasiones es preciso acudir a las medidas de retirada por existir excedentes. Esta es una situación que se produjo en muy pocas ocasiones durante los últimos años, con las



**Para  
España  
afectan  
fundamen-  
talmente a  
los atunes y  
los calamares**





excepciones de productos como la caballa o la sardina, así como para la política de almacenamiento en los túnidos. En un mercado claramente deficitario como el español y donde es preciso acudir a masivas importaciones, especialmente desde terceros países, los precios a la baja no son, por lo general, el principal problema. Del conjunto de los produc-

tos de la pesca afectados por los precios fijados por la Comunidad Europea cabría hacer referencia especialmente a dos especies: el calamar y los túnidos, representados por el rabil de más de 10 kilos.

En el caso de los calamares, durante el último año el sector tuvo problemas de precios por un exceso de oferta, especialmente por la existencia de unas

altas importaciones que hundieron el mercado en primera venta, aunque, como suele suceder habitualmente, no sucedió lo mismo con los precios al consumo. La Comisión de la CE proponía inicialmente una reducción del precio de orientación de un 19 por 100. La propuesta española era la congelación de las cotizaciones, mientras, finalmente, se aprobó

un recorte del 9 por 100. En los atunes, la propuesta de la Comisión contemplaba una reducción inicial de los precios de orientación, un 16 por 100. España planteó, igualmente, la congelación, para llegar finalmente a un acuerdo de reducción de precios en un 7 por 100. ■

V. M.



## LOS PRECIOS DE ORIENTACION PARA LA PESCA

Especie	Orientación 91 Ecus (*)	Prop. definitiva orientación 92 (Ecus)	% Variación 91-92	Propuesta española	Propuesta Comisión (%)
<b>ANEXO I</b>					
Arenques 1.ª	264	256	-3	—	-5
Arenques 2.ª	241	217	-10	—	
Sardinas:					
Atlántico (menos España y Portugal)	476	476	0	0	-1
Atlántico (España y Portugal)	393	413	+5	0	+1
Mediterráneo	458	458	0	0	-1
Galludos	868	877	+1	—	+1
Puntarroja	765	757	-1	—	-1
Gallineta nórdica	905	923	+2	—	+2
Bacalao	1.265	1.316	+4	—	+3
Carbonero	653	666	+2	—	+2
Eglefino	920	966	+5	—	+4
Merlán	814	822	+1	—	+1
Maruca	936	955	+2	—	+2
Caballa	264	261	-1	-1	-1
Estornino	322	322	0	—	0
Boquerón	931	950	+2	—	+2
Solla 1.ª	773	796	+3	—	+2
Solla 2.ª	1.053	1.085	+3	—	+2
Merluza	3.013	3.075	+2	—	+2
Gallo	1.903	1.922	+1	—	+1
Japuta	1.557	1.557	0	—	0
Rape (entero)	2.138	2.159	+1	—	+1
Rape (descab.)	5.031	5.081	+1	—	+1
Quisquilla	1.636	1.685	+3	—	+5
Buey	1.497	1.482	-1	—	-1
Cigala (entera)	4.392	4.392	0	—	0
Cigala (cola)	8.595	7.736	-10	—	-10
<b>ANEXO II</b>					
Sardina	388	388	0	0	0
Espáridos	1.362	1.362	0	—	0
Calamar ( <i>Loligo patagonica</i> )	1.019	927	-9	0	-19
Calamar ( <i>O. sagittatus</i> )	806	806	0	—	0
Pota ( <i>Illex</i> )	808	808	0	+7	0
Sepia	1.639	1.639	0	—	0
Pulpo	1.321	1.427	+8	—	+4
<b>ANEXO III</b>					
Rabil (+ 10 kg.)	1.152	1.070	-7	0	-16

(\*) Ecu = 154,79 pesetas.



# Cuenta el Segur



En medios del sector de la Marina Mercante las aguas se encuentran muy turbulentas. El establecimiento de un Segundo Registro de buques en las islas Canarias, tan esperado por el sector, y cuyo objetivo es lograr que nuestras empresas navieras sean competitivas ante el Mercado Unico a partir de 1993, se encuentra más cerca que nunca. El pasado mes de noviembre se reunió el secretario general para los servicios de Transporte, Manuel Panadero, con la patronal de las empresas navieras (ANAVE) y los sindicatos UGT y CC.OO., para discutir el contenido del anteproyecto de Ley del Segundo Registro Marítimo español, que se establecerá en Canarias. La polémica no ha hecho más que empezar. Mientras ANAVE espera que se pueda llevar a la práctica en los términos debatidos, los sindicatos UGT-Marina Mercante y CC.OO.-SLMM han rechazado el contenido del documento. Además, UGT-Marina Mercante ha anunciado ya el comienzo de las actuaciones necesarias para evitar que se elabore el anteproyecto.



**D**URANTE los últimos años han proliferado las banderas de conveniencia, y frente a esta situación los países miembro de la Comunidad Económica Europea han estudiado las posibles soluciones para mantener una flota competitiva. En España, la Administración ha puesto manos a la obra y ha elaborado un anteproyecto de ley del Segundo Registro de Buques con base en Canarias, documento que ya ha sido presentado a las partes interesadas el pasado mes de noviembre. El objetivo no es otro que dotar a nuestras empresas navieras de un marco de competitividad que les permita afrontar la si-

# atrás para do Registro

tuación que existirá con el Mercado Único y la consiguiente liberalización de los tráficos internacionales a partir de 1993.

## Un proceso largo.

Las empresas navieras españolas esperan desde hace mucho tiempo el establecimiento de un Segundo Registro de buques en las islas Canarias. Menores cargas fiscales sobre empresarios y salarios y una normativa laboral flexible son, en principio, lo más positivo de los segundos registros. Con todas estas medidas lo que se pretende es dotar a nuestra flota de los niveles de competitividad imprescindibles para desempeñar un buen papel en un mercado internacional sin fronteras.

Desde 1986, los sucesivos ministros socialistas de Trans-

porte vienen estudiando esta cuestión. El primero en anunciar la necesidad de crear un Segundo Registro nacional de buques es las islas Canarias fue José Barrionuevo. El actual titular de la Cartera, José Borrell, también se ha pronunciado a este respecto y se ha mostrado muy esperanzado ante la firma del acuerdo de bases que desarrollará el futuro Segundo Registro.

En estos momentos, a tan sólo un año del Mercado Único, en 1993, el sector de la Marina Mercante ya cuenta con un anteproyecto de ley. El contenido de este documento viene a coincidir con el de registros similares puestos en marcha por otros países europeos de nuestro entorno con idénticos objetivos. Casi todos los países comunitarios con flotas significativas han creado segundos registros nacionales.

En principio, las ventajas ofrecidas por el Segundo Registro en Canarias se aplicará únicamente a los buques que realicen tráfico internacional. Por el momento, los tráficos de cabotaje seguirán reservados a barcos nacionales. Todo ello no implica que en un futuro se puedan incluir en el Segundo Registro buques de cabotaje.

## Un paso positivo para mejorar la flota

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha expresado su satisfacción ante la presentación del anteproyecto de ley del Segundo Registro. «Lo hemos estado esperando muchos años; es un avance muy importante», manifestaron desde ANAVE. La patronal de las empresas navieras se ha ofrecido a la Administración para mantener las conversaciones necesarias con los sindicatos con el fin de conseguir la mayor operatividad del Segundo Registro y evitar el grave y progresivo deterioro de la flota. La situación de la flota española podría llegar a ser dramática a partir de 1993, al tener que competir en condiciones muy

desfavorables con buques del resto del mundo, especialmente con los matriculados en registro de conveniencia. Ello podría dar lugar, en un corto de plazo de tiempo, a la práctica desaparición de la flota bajo pabellón español, ya que nuestros navieros abandonarían sus buques en pabellones de conveniencia como única alternativa a su desaparición.

De hecho, tal y como asegura el jefe del Gabinete de Estudios de ANAVE, Manuel Carlier, la flota española ha sufrido en los últimos años una reducción muy importante. «La flota española tiene la mitad de los barcos de los que disponía hace diez años. Todo ello implica, entre otras cosas, que se emplea a muchos menos trabajadores que antes», asegura Manuel Carlier. Actualmente la flota mercante española cuenta con 390 barcos, mientras que el 31 de diciembre de 1981 tenía 700. De las 7.150.000 TRB que había hace diez años, ahora no se llega a las 2.900.000 TRB. «Los sectores más afectados por esta considerable y grave reducción de la flota española son los petroleros y graneleros grandes. Ante la falta de competitividad, las empresas vendieron sus buques a terceros países.» Las cifras hablan por sí solas. En 1981 había en España 101 petroleros y ahora tan sólo contamos con 53. En cuanto a los graneleros, de los 77 que disponíamos en 1981 hemos pasado a tener 40. Por último, de los 273 buques de carga general que existían en 1981 ahora hay 92.

Esta fuerte reducción, que de continuar así llegaría a ser dramática, se debe a la actuación que vienen realizando una gran parte de los armadores, que cansados de esperar una solución que no acababa de llegar decidieron actuar ante un Mercado Único ya próximo. A este respecto, el objetivo de los empresarios ante 1993 es alcanzar los niveles de competitividad suficientes para navegar, en igualdad de condiciones, con el resto de las flotas comunitarias. Para lograr este objetivo los ar-



madores no han descartado ninguna estrategia empresarial.

«La falta de competitividad ha originado que algunas navieras deficitarias no encontraran otra solución que exportar parte de su flota a terceros países. Las empresas han tenido que vender sus buques, provocando una reducción de la flota del 60 por 100», asegura Manuel Carlier.

«La aprobación del Segundo Registro de buques en las islas Canarias —continúan desde ANAVE— es un paso positivo para solucionar este problema de reducción de la flota.» «El Segundo Registro es necesario para que las empresas vivan. A partir de ahí, con los fondos que se vayan generando podrán invertir en el sector. De esta forma se podrá ayudar a la mejora de la flota», afirman desde ANAVE.

Desde la patronal de las empresas navieras se espera que la puesta en vigor del Segundo Registro de buques en las islas Canarias sea lo antes posible y en términos que no se introduzcan modificaciones que desvirtúen el contenido. «Esperamos que el trámite parlamentario sea lo más rápido posible. Será necesario un real Decreto que desarrolle más el tema y tenemos la esperanza de que se apruebe lo más rápido posible», señaló Manuel Carlier desde ANAVE. En este sentido, el secretario general para los Servicios de Transporte, Manuel Panadero, se mostró muy esperanzado de que el Segundo Registro canario aparezca a primeros de 1992.

### Rotundo rechazo de los sindicatos

Mientras, la patronal de las empresas navieras (ANAVE) califica el anteproyecto de ley del Segundo Registro canario como un nivel intermedio entre los segundos registros europeos. «El contenido —asegura ANAVE— no es superior al de otros países comunitarios pero situará a la flota española en un promedio, por lo que es aceptable.» Mientras

sucede esto, los sindicatos han expresado su rechazo.

UGT-Marina Mercante se ha mostrado rotundo al respecto. «Rechazamos la puesta en funcionamiento de este anteproyecto de ley ya que lo consideramos reaccionario», afirma el secretario general, Manuel Domínguez. Según UGT-Marina Mercante, no se oponen a la puesta en marcha de un Segundo Registro canario, pero establecen unas pautas innegociables. «Exigimos dos premisas innegociables —señaló Manuel Domínguez—. Una de ellas es que los marinos sean españoles, y la segunda es que se rijan por la legislación española. El contenido del anteproyecto de ley —continúa Domínguez— no es negociable pues nos sentimos traicionados.»

En opinión de UGT-Marina Mercante el documento en su conjunto se contradice y es antisocial y regresivo, pero pone especial énfasis en algunos puntos. «En cuanto al capítulo cuarto, que hace referencia al tamaño de los buques, en el que se exigen 100 toneladas, es una contradicción. En el registro Euros se habla de 500 toneladas, que es lo lógico», afirmó Manuel Domínguez. «Se contradice —continúa— el Segundo Registro con lo que se dice en Europa.»

Pero UGT-Marina Mercante pone un particular énfasis en las medidas propugnadas en su capítulo 4.º, apartado d), ya que estas medidas suponen la desaparición total de los trabajadores españoles que desarrollan esta función, al permitirse que sus puestos de trabajo sean cubiertos por tripulantes del Tercer Mundo. «Este capítulo —dice UGT— da lugar a que entre tripulación no comunitaria al ciento por ciento y esto es una violación de la Carta Magna.»

Otra de las premisas que este sindicato considera innegociable, y que se contempla en el documento, es que nace con una legislación diferente a la española. Para Manuel Domínguez esta medida «viola los artículos 117 y 118 del Tratado de Roma.»



Lo que es evidente es que en los últimos años han proliferado mucho los segundos registros en todo el mundo. Dos de los más destacados son el de Noruega y el de Dinamarca —el DIS y el NIS—. Según Manuel Domínguez, Noruega y Dinamarca aprobaron sus segundos registros correspondientes para atraer la flota y buscar mano de obra de la que no disponían, pero las condi-

ciones son las mismas que para los nacionales. «Aquí en España tenemos flota y nos sobran marinos. Nuestra gran preocupación, entre otras, es que con este anteproyecto de ley los extranjeros, ingleses, suecos, etcétera, vengan aquí a hacer cabotaje», afirma UGT. «Es incongruente que si en tu país no puedes hacer cabotaje, vengas a otro país con él.» Para UGT-Marina Mercante es-



ra evitar esta situación fue la de reformar, en la medida precisa, la correspondiente legislación nacional, creando el marco adecuado de competitividad. Sin embargo, esto —además de complicado— requiere mucho tiempo y por ello se optó por la creación de registros especiales como instrumento legal y ágil para fijar las mejores condiciones en la explotación de los buques.

El primer Segundo Registro fue el noruego (NIS). Le siguieron rápidamente el de Alemania, Dinamarca, Ma-

## **El Segundo Registro constituye un medio para ofrecer a las empresas navieras españolas unas condiciones de competitividad necesarias para su explotación mediante la reducción de los costes de operación.**

alguna en materia de modernización o renovación de la flota.

Por su parte, CC.OO.-SLMM también ha rechazado el documento, al considerar que abre las puertas del paro a los marinos españoles. Este sindicato entiende que no se pueden abordar medidas de competitividad para la industria marítima basadas en la adopción y discriminación de los ciudadanos del Tercer Mundo.

deira (Portugal), Islas Kerguelen (Francia) e Isla de Man (Gran Bretaña).

Todos ellos abordan el problema desde sus particulares necesidades, protegiendo con medidas fiscales, laborales y de Seguridad Social la explotación de las empresas marítimas. Esto es lo que se pretende crear y regular con el anteproyecto de ley del Segundo Registro de Canarias.

Los registros danés y noruego (DIS y NIS), considerados como modelos del nuevo panorama abierto al transporte marítimo internacional, han mostrado que se pueden lograr unos costes de explotación de lo más competitivo, manteniendo la adecuada seguridad para buques y tripulantes.

El Segundo Registro noruego (NIS), en vigor desde julio de 1987, puede registrarlo cualquier empresa naviera sea cual sea su nacionalidad. Es un régimen abierto en el que la fiscalidad aplicable a las

ta medida supondría la total desaparición de la flota española.

Otro de los puntos que consideran un atentado para los trabajadores es la posibilidad de pactar trabajador y empresario según la norma de procedencia del trabajador y por la normativa emanada de la OIT. Este sueldo está en 365 dólares. «Esta medida es tercermundista», asegura UGT.

Por último, UGT también destaca una cuestión que no

se contempla en el Segundo Registro: «Al registrar el buque puedes eliminar tripulación, por lo que la mano de obra será menos cualificada y menor, lo que supondrá una gran siniestrabilidad», señaló Domínguez.

En resumen, para UGT-Marina Mercante este documento es un atentado para los trabajadores y, sin embargo, otorga a los empresarios todo tipo de ventajas fiscales sin exigencia de contraprestación

### **El origen de los registros especiales**

Desde 1980 los países europeos vienen sufriendo el abandono de su pabellón por gran número de sus buques que adquieren banderas de conveniencia para hacer más rentable su explotación. Aunque esta práctica se agudiza a partir de 1980, lo cierto es que ya viene de antiguo. La primera de las medidas analizadas pa-

empresas es la misma que para las compañías que operan bajo el registro nacional. Los tripulantes están sujetos a la fiscalidad del país. Los costes de Seguridad Social para el armador son del 20,40 por 100 del salario bruto para los tripulantes noruegos, 17,2 para los de otros países nórdicos y otros extranjeros pagarán una tasa única de 144 coronas mensuales.

Las condiciones laborales y salariales se rigen por los convenios colectivos específicos para el NIS, firmados con sindicatos nacionales o extranjeros.

En Dinamarca, el DIS está en vigor desde julio de 1988. Para inscribirse en este registro la empresa armadora deberá tener un 20 por 100 de capital bajo control danés. Los tripulantes están exentos del pago de impuestos personales. Las condiciones laborales y salariales se rigen por los convenios específicos para el DIS firmados con sindicatos nacionales o extranjeros.

Como puede verse, DIS y NIS son registros diferentes, ya que el noruego es abierto a los armadores de cualquier nacionalidad y el DIS es casi exclusivo para los armadores daneses. En este sentido, el anteproyecto de ley del Segundo Registro de Canarias contempla un registro abierto a nacionales y extranjeros. A este respecto, ANAVE ha manifestado que es una medida que no afecta para nada a los armadores españoles. «Es una decisión del Estado crear un Segundo Registro abierto», aseguran desde ANAVE. «Una empresa que quiere abanderar un barco en España puede hacerlo. Hoy por hoy no es rentable, pero si en el futuro lo es, tendremos muchos armadores extranjeros. Pero esto no es inconveniente ni beneficioso para los armadores españoles», afirma ANAVE.

### Anteproyecto de ley. Normativa

El anteproyecto de ley sobre creación de un Registro

Especial de Buques y de un Registro Especial de Empresas Navieras en la Comunidad Autónoma de Canarias consta de seis capítulos con un total de nueve artículos.

El capítulo primero tiene tres artículos y en ellos se dispone la creación del Registro especial de buques y del Registro especial de empresas navieras en la Comunidad Autónoma de Canarias. Se establece su naturaleza de regis-


tros públicos y de carácter administrativo, así como la existencia de dos oficinas con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife.

El capítulo segundo consta de un solo artículo, que trata de la matrícula, el abanderamiento y de la patente de navegación. En él se regula que todas las cuestiones de derecho público se regirán por las leyes españolas y que la paten-

te de navegación autoriza a los buques para navegar bajo pabellón español y legitima a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de los buques.

El capítulo tercero, con un solo artículo, trata de la inscripción de las empresas navieras, que habrán de tener en Canarias el establecimiento principal y el centro efectivo de control de la explotación, o teniéndolos en el res-





**El objetivo no es otro que el de crear el adecuado marco legal que permita afrontar el Mercado Unico y la consiguiente liberalización de los tráficos internacionales a partir de 1993.**

de control de las gestiones náutica y comercial.

*Nacionalidad, dimensión, cualificación y condiciones de la tripulación.*

*Nacionalidad:* Al menos un 50 por 100 de la tripulación deberá tener nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la CE.

Los buques inscritos en el Registro Especial podrán emplear tripulantes extranjeros de países no comunitarios en proporción superior a la expresada anteriormente cuando realicen navegación exterior o extranacional.

*Dimensión y cualificación:* El órgano gestor del Registro fijará, en el momento que se formalice la solicitud de matrícula del buque en el Registro, la tripulación mínima de seguridad de dicho buque en función del tipo de buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad de la navegación y los compromisos internacionales asumidos por España.

*Condiciones laborales:* Las condiciones laborales de los trabajadores extranjeros empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial se regularán por lo establecido en el convenio colectivo de la empresa que lo contrate o por las condiciones que se pacten entre la empresa y el trabajador, siempre que las mismas respeten los mínimos exigidos por la legislación del país de procedencia del trabajador y por la normativa emanada de la OIT.

La sección segunda, también con un artículo, regula los requisitos de los tráficos y en él se define la navegación exterior como aquella que se


efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas; y la navegación extranacional, como aquella que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

Por último, el precepto establece que a la vista del proceso de liberalización de cabotaje que se determine en el marco comunitario, el Gobierno podrá permitir, mediante real decreto, la inscripción en el Registro Especial de los buques que se destinen a tráficos de cabotaje, con la modulación de los requisitos aplicables que en su caso se determinen.

El capítulo quinto regula el régimen fiscal y consta de un artículo. Fija la tasa de inscripción en el Registro, la tasa de baja y una tasa anual de funcionamiento por importe, cada una, de 100 pesetas por TRB, con un tope máximo de un millón de pesetas. Exime las operaciones de los buques inscritos del Impuesto de Transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados. Además, establece para los tripulantes una deducción del 15 por 100 en el IRPF, sin que sea de aplicación el límite establecido en el artículo 28.2 de la Ley 18/91, de 6 de junio, y por último, dispone que las empresas navieras tributarán en el Impuesto sobre Sociedades el tipo de gravamen del 25 por 100 por la parte de la base imponible que proceda de la actividad de explotación naviera desarrollada en navegación exterior y extranacional por sus buques inscritos en el Registro Especial.

El capítulo sexto, con un artículo, regula las cotizaciones de la Seguridad Social de los tripulantes, para los que se establecen una bonificación del 50 por 100 de la cuota empresarial que alcanza a la relativa a horas extraordinarias. ■

Inés OTERO



to de España o extranjero, nombrarán un representante en Canarias.

El capítulo cuarto consta de dos secciones. La sección primera trata de los requisitos de los buques y su tripulación y consta de un artículo, en el que se determinan las condiciones o requisitos que han de reunir los buques para poder tener acceso al Segundo Registro, y que son las siguientes:

*Tipo de buque:* Buque mercante, construido o en cons-

trucción, utilizado o destinado a ser utilizado, en el transporte de mercancías o de pasajeros para los tráficos de navegación exterior y extranacional.

*Tamaño mínimo:* 100 toneladas de registro bruto.

*Título de posesión:* Las empresas navieras habrán de ser propietarias de los buques cuya inscripción soliciten o detentadoras de la posesión de dichos buques bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo o bajo otra forma legal



# LA ACUICULTURA TIENE UN PLAN A CINCO AÑOS

La acuicultura, tanto la que se lleva a cabo en aguas marinas como la que se realiza en aguas continentales, constituye una de las salidas que tiene el sector de la pesca especialmente en países como España, donde la demanda supera ampliamente las posibilidades de oferta que tienen los caladeros

propios y ante la existencia de problemas en aumento en caladeros exteriores. Cultivar el mar ha pasado a convertirse en una necesidad frente a una política anterior plagada de agresiones a los caladeros, donde el objetivo principal era sacar el máximo partido a los recursos marinos.





**L**OS problemas detectados en muchos de esos caladeros propios y la existencia de dificultades para llegar a otros en aguas lejanas ha hecho que, por parte de las autoridades comunitarias, además de proteger esos caladeros en aguas de la CE se preste especial interés a las posibilidades de aprovisionamiento que ofrece la acuicultura.

En algunos países de la Comunidad Europea, así como en otros desarrollados encuadrados en la EFTA o Japón, la acuicultura es un fenómeno ampliamente desarrollado que supone un alto porcentaje en las necesidades para el aprovisionamiento de la población. En España,

a pesar de las condiciones favorables que ofrece la costa y su climatología, la acuicultura no pasa de ser un proyecto que se intenta potenciar al máximo en los próximos años para recuperar el retraso actual sobre otros países. Sobre un consumo anual de, aproximadamente, 1,2 millones de toneladas de productos procedentes de la pesca, la acuicultura en España apenas si supone solamente el 1 por 100, especialmente en pescados, mientras en otras producciones, como mejillones, tienen una posición claramente dominante.

Las dificultades en aumento en caladeros exteriores ha hecho reducir la oferta en los últimos meses en

### PRODUCCION EN 1990 (Tm) Y VALOR TOTAL EN MILLONES DE PESETAS

Especies	Producción 1990	% sobre el total	Valor (Millones ptas.)	% sobre el total
<b>ACUICULTURA MARINA</b>				
<b>PECES</b>				
Rodaballo .....	640,3	28,9	1.015,7	39,3
Lubina .....	30,7	1,4	61,8	2,4
Dorada .....	564,6	25,5	859,2	33,3
Mugilidos .....	118,1	5,3	35,4	1,4
Seriola .....	20,8	0,9	26,5	1,0
Lenguado .....	7,1	0,3	10,0	0,4
Túridos .....	357,7	16,1	200,0	7,7
Anguila .....	124,8	5,6	127,0	4,9
Salmón .....	355,0	16,0	248,5	9,6
<b>TOTAL</b> .....	<b>2.219,1</b>	<b>100,0</b>	<b>2.584,1</b>	<b>100,0</b>
<b>CRUSTACEOS</b>				
Langostino .....	40,6	19,7	100,0	67,3
Camarón .....	160,0	77,5	48,0	32,3
Cangrejo rojo .....	5,9	2,8	0,6	0,4
<b>TOTAL</b> .....	<b>206,5</b>	<b>100,0</b>	<b>148,6</b>	<b>100,0</b>
<b>MOLUSCOS</b>				
Almejas .....	4.157,2	2,3	3.916,4	27,7
Ostras .....	2.857,4	1,5	1.301,6	9,2
Mejillón .....	173.300,0	96,0	8.812,0	62,3
Chirla .....	—	—	—	—
Coquina .....	—	—	—	—
Escupiña .....	10,0	0,0	10,0	0,1
Vieira .....	120,0	0,1	85,0	0,6
Tellerina .....	97,0	0,1	17,6	0,1
<b>TOTAL</b> .....	<b>180.541,6</b>	<b>100,0</b>	<b>14.142,6</b>	<b>100,0</b>
Sin mejillón .....	7.241,6		5.330,6	
<b>TOTAL MARINA</b> .....	<b>182.967,2</b>		<b>16.875,3</b>	
Sin mejillón .....	9.667,2		8.063,3	
<b>ACUICULTURA CONTINENTAL</b>				
Trucha .....	18.000	98,1	5.994	95,5
Tenca .....	350	1,9	280	4,5
<b>TOTAL CONTINENTAL</b> .....	<b>18.350</b>	<b>100,0</b>	<b>6.274</b>	<b>100,0</b>

**Contempla  
unas  
inversiones  
de 26.000  
millones  
de pesetas,  
con  
importantes  
ayudas  
de la CE**

determinadas especies y que, sobre todo, se haya producido un aumento en los precios. Esta circunstancia pone de manifiesto la posible existencia de dificultades en el futuro para sostener la oferta con productos tradicionales y la necesidad de buscar vías alternativas con nuevos productos posiblemente obtenidos en instalaciones de acuicultura.

En España, con los datos de los últimos años en la mano, la acuicultura no pasa de

ser una experiencia con altos porcentajes de incremento, pero sobre cantidades muy bajas, lo que no hace posible su consideración para el mercado. En el mejor de los casos, la acuicultura supone el 1 por 100 de la demanda nacional de pescado fresco o congelado, aunque ese porcentaje es mayoritario si hablamos de otros productos, como el mejillón. Se trata de un sector con amplias posibilidades de crecimiento en España, aunque sea un proceso

## La trucha tiene prácticamente estabilizada la demanda en torno a 22.000 toneladas

lento que requiere el funcionamiento paralelo de estructuras, especialmente en el aprovisionamiento de alevines.

La Comunidad Europea aprobó semanas pasadas el Programa de Orientación Plurianual para los próximos cinco años en materia de acuicultura, con un crecimiento sostenido que supone la inversión total de unos 26.000 millones de pesetas, de los que 7.800 millones serán aportación comunitaria junto a otros 3.900 millones de pesetas que aportará la Administración española.

Durante los últimos cinco años España ya ha desarrollado un proyecto para la potenciación de la acuicultura, que ha logrado avances, pero lejos de las posibilidades teóricas de incremento que existen en el país.

Según datos en poder de la Administración, la producción total de la acuicultura marina el 31 de diciembre de 1990 fue de 183.000 toneladas, de las que el 94,7 por 100 fueron de mejillón. Esta producción de 1990 se halla bastante por debajo de la media ante el recorte en la oferta que supusieron los problemas planteados en el sector mejillonero. Sin tener en cuenta el mejillón, la producción ha pasado en los cinco últimos años de 4.600 a 9.700 toneladas, lo que supone un aumento superior al 110 por 100. El mejillón sigue siendo protagonista, ya que de los 16.800 millones de pesetas que vale la producción en acuicultura, el 50 por 100 corresponden a este producto. Por lo que se refiere a la acuicultura continental, la producción se puede estimar en unas 18.400 toneladas, con un valor de 6.300 millones de pesetas. En conjunto, durante el último año la producción total de la acuicultura española fue de 201.000 toneladas, por un valor cercano a los 25.000 millones de pesetas.

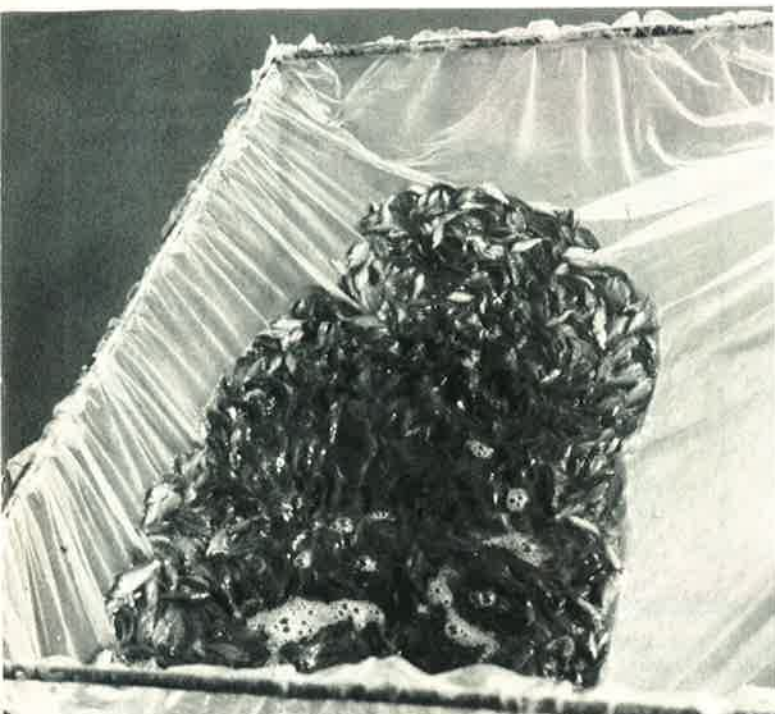
España tiene importantes posibilidades para el desarro-

### ESTADISTICA DE PRODUCCION EN ACUICULTURA MARINA (Tm)

Especie	1985	1986	1987	1988	1989	1990
<b>PECES</b>						
Rodaballo .....	40	40	50	97	271,1	640,3
Lubina .....	29	30,5	37,5	29	23,8	30,7
Dorada .....	127,2	123,8	109,2	160,2	343,7	564,6
Mugilidos .....	—	165	89,9	—	58,9	118,1
Seriola .....	13	9	20	13	17,4	20,8
Lenguado .....	—	10	5,8	—	8,4	7,1
Túridos .....	38	60	108,7	46,5	236,7	357,7
Anguila .....	20,2	25,8	29,4	31,2	61,4	124,8
Salmón .....	150	150	150	150	150	355,0
Policultivos (sin especificar) .....	—	—	—	8,8	89,8	—
<b>SUBTOTAL .....</b>	<b>417,4</b>	<b>614,1</b>	<b>600,5</b>	<b>535,7</b>	<b>1.261,2</b>	<b>2.219,1</b>
<b>CRUSTACEOS</b>						
Langostino .....	15,8	16	19,7	55	86,6	40,6
Camarón .....	40	—	40	—	—	160
Cangrejo rojo .....	—	—	—	—	—	5,9
<b>SUBTOTAL .....</b>	<b>55,8</b>	<b>16</b>	<b>59,7</b>	<b>55</b>	<b>86,6</b>	<b>206,5</b>
<b>MOLUSCOS</b>						
Almejas .....	706	689,3	423,1	3.541,4	3.884,7	4.157,2
Ostras .....	3.263,5	3.170	3.155,5	3.269,1	3.289,1	2.857,4
Mejillón .....	245.645	246.995	245.455	243.010	193.010	173.300,0
Escupiña .....	5,8	1,5	1,5	2	2	10,0
Vieira .....	150	150	150	150	150	120,0
Tellerina .....	—	—	—	60,5	60,5	97,0
<b>SUBTOTAL .....</b>	<b>249.770,3</b>	<b>251.005,8</b>	<b>249.185,1</b>	<b>250.033,0</b>	<b>200.396,3</b>	<b>180.541,6</b>
Sin mejillón .....	4.125,3	4.010,8	3.730,1	7.023	7.386,3	7.241,6
<b>TOTAL .....</b>	<b>250.243,5</b>	<b>251.635,9</b>	<b>249.845,3</b>	<b>250.623,7</b>	<b>201.744,1</b>	<b>182.967,2</b>
Sin mejillón .....	4.598,5	4.640,9	4.390,3	7.613,7	8.734,1	9.667,2

### DISTRIBUCION ANUAL DE INVERSIONES Y PARTICIPACION COMUNITARIA Y NACIONAL DE ACUICULTURA

	1992	1993	1994	1995	1996	Total	Porcentaje
Inversión .....	4.500	5.000	5.000	5.500	6.000	26.000	100
Participación CE .....	1.350	1.500	1.500	1.650	1.800	7.800	30
Participación nacional .....	675	750	750	825	900	3.900	15
Total ayudas .....	2.025	2.250	2.250	2.475	2.700	11.700	45
Participación sector .....	2.475	2.750	2.750	3.025	3.300	14.300	55



## El mejillón sigue siendo el producto estrella

llo de la acuicultura en todas sus regiones para diferentes productos. En cuestión de peces, las especies con más posibilidades son el rodaballo, dorada, lubina y salmónidos. En moluscos, las especies con mejor adaptación son el mejillón, las almejas y las ostras. Como especies de interés secundario se hallan otras, como la seriola, anguila, mugilidos, lenguado y túnidos. En crustáceos: langostinos, camarón y cangrejo rojo. En la acuicultura continental destacan la trucha arcoiris, la tenca y el cangrejo del Pacífico.

El programa para la acuicultura en España aprobado por la Comunidad Europea, que abarca desde el 1 de enero de 1992 al 31 de diciembre de 1996, afecta a todo el territorio del Estado, incluidos los archipiélagos de Baleares y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla. En lo que afecta a la acuicultura continental, el programa será aplicado en el País Vasco, Cataluña, Castilla y León,

Castilla-La Mancha, Aragón, Navarra y Extremadura.

Con carácter genérico, el actual programa mantiene los objetivos contenidos en el programa anterior, entre los que destacan los siguientes puntos: puesta en explotación de los recursos naturales disponibles, abastecimiento de un mercado de productos de la pesca fuertemente deficitario, diversificación de la oferta acuícola, absorción de parte de una mano de obra excedentaria en el sector extractivo, reconversión del marisqueo y ofrecer alternativas de desarrollo con actividades industriales de bajo impacto ambiental. En términos de producción se habla de un objetivo de 326.000 toneladas para 1996, lo que supondría un aumento del 62 por 100.

Según el programa remitido por España a Bruselas y aprobado por la Comunidad Europea, para los próximos cinco años se contempla un montante global de subvenciones para una inversión de

### PRODUCCION ACTUAL Y FUTURA (Tm) EN EL PROGRAMA 1992-1996

ACUICULTURA MARINA		
ESPECIES DE INTERES PRIORITARIO		
Especies	Producción 1990	Producción 1996
<b>PECES</b>		
Rodaballo .....	640,3	4.700
Dorada .....	564,6	7.500
Lubina .....	30,7	3.200
Salmónidos .....	355,0	7.500
<b>MOLUSCOS</b>		
Almejas .....	4.157,0	15.000
Ostras .....	2.857,4	12.000
Mejillón .....	173.300,0	250.000
ESPECIES DE INTERES SECUNDARIO		
Especies	Producción 1990	Producción 1996
<b>PECES</b>		
Seriola .....	20,8	60
Mugilidos .....	118,1	500
Lenguados .....	7,1	130
Túnidos .....	357,7	500
Anguila .....	125,0	750
<b>CRUSTACEOS</b>		
Langostino .....	40,6	1.200
Camarón .....	160,0	500
Cangrejo rojo .....	5,9	500
<b>MOLUSCOS</b>		
Pectínidos .....	120,0	3.000
Escupíña .....	10,0	10
ACUICULTURA CONTINENTAL		
Especies	Producción 1990	Producción 1996
Trucha .....	18.000	21.500
Tenca .....	350	700

### EVOLUCION DE LA PRODUCCION EN EL MARCO DEL PROGRAMA 1992-1996 POR GRUPOS DE ESPECIES

	1990	1996
<b>ACUICULTURA MARINA</b>		
Peces .....	2.219,1	21.690
Crustáceos .....	206,5	2.200
Moluscos .....	180.541,6	280.210
Sin mejillón .....	7.241,6	30.210
<b>TOTAL ACUICULTURA MARINA</b> .....	<b>182.967,2</b>	<b>304.100</b>
Sin mejillón .....	9.667,2	54.100
<b>ACUICULTURA CONTINENTAL</b> .....	<b>18.350</b>	<b>22.200</b>
<b>TOTAL GENERAL</b> .....	<b>201.317,2</b>	<b>326.300</b>
Sin mejillón .....	28.017,2	76.300

## AYUDAS NACIONALES Y COMUNITARIAS ASIGNADAS A LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS (1986-1991). SECTOR ACUICULTURA (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco .....	5	470,5	113,0	47,1 (*)	160,1
Cantabria .....	7	515,7	127,5	40,2	167,7
Asturias .....	9	497,7	117,7	50,6	168,3
Galicia (**)	708	10.891,0	3.346,9	1.712,3	5.058,5
Andalucía .....	63	5.380,4	2.058,9	493,7	2.552,6
Murcia .....	3	310,5	76,2	29,4	105,6
C. Valenciana .....	4	228,6	57,2	18,8	76,0
Baleares .....	4	689,9	171,6	58,5	230,1
Cataluña .....	36	2.095,2	483,9	229,9	713,8
Canarias .....	6	882,9	346,0	83,3	429,3
Ceuta .....	2	246,1	69,4	49,3	118,7
Castilla y León .....	6	185,0	72,3	18,4	90,7
Castilla-La Mancha .....	2	8,0	—	3,2	3,2
<b>TOTAL .....</b>	<b>855</b>	<b>22.401,5</b>	<b>7.040,6</b>	<b>2.834,7</b>	<b>9.874,6</b>

(\*) El 10 por 100 correspondiente a la subvención del Estado se realiza, en este caso, con cargo a los presupuestos del Gobierno Vasco.

(\*\*) El número total de proyectos es el resultado de una estimación de aprobación en segunda 1991 de 53 proyectos en el marco del Real Decreto 495/88.

## PROYECTOS DE ACUICULTURA SUBVENCIONADOS POR LA CE (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco .....	5	470,5	113,0	47,1	160,1
Cantabria .....	6	511,1	127,5	38,4	165,9
Asturias .....	5	479,1	117,7	43,1	160,8
Galicia .....	279	8.738,8	3.346,9	849,8	4.196,0
Andalucía .....	41	5.306,6	2.058,9	462,0	2.520,9
Murcia .....	3	310,5	76,2	29,4	105,6
C. Valenciana .....	4	228,6	57,2	18,8	76,0
Baleares .....	4	689,9	171,6	58,5	230,1
Cataluña .....	23	2.011,1	483,9	194,2	678,1
Canarias .....	6	882,9	346,0	83,3	429,3
Ceuta .....	2	246,1	69,4	49,3	118,7
Castilla y León .....	6	185,0	72,3	18,4	90,7
<b>TOTAL .....</b>	<b>384</b>	<b>20.060,2</b>	<b>7.040,6</b>	<b>1.892,3</b>	<b>8.932,2</b>

(\*) El 10 por 100 correspondiente a la subvención del Estado se realiza, en este caso, con cargo a los presupuestos del Gobierno Vasco.

unos 26.000 millones de pesetas. La CE aportaría 7.800 millones de pesetas, mientras el Estado ayudaría con otros 3.900 millones de pesetas. En esta partida no se incluyen las participaciones suplementarias de las Comunidades Autónomas.

Para la selección de los proyectos el programa contempla, entre otros, los siguientes criterios: disponibilidad de juveniles, grado de cobertura de los objetivos de producción, contribución al alcance de los objetivos socioeconómicos y equilibrio del desarrollo regional. El mejillón seguirá siendo la especie con una mayor producción, aunque con una progresiva diversificación por zonas, dando posibilidades para su aumento en la costa mediterránea. En segundo lugar en cuanto a su importancia por volumen está la trucha arcoiris, cuya producción se pretende estabilizar en unas 22.000 toneladas, ante el freno que ha tenido su venta, consecuencia del mayor peso logrado por los salmones. A grandes rasgos, se quiere que el mejillón no sea la simple y, sobre todo, la única estrella de acuicultura española.

A pesar de las evidentes posibilidades para el desarrollo de una acuicultura fuerte en España, la realidad es que se halla lejos de lo que han logrado ya otros países de la CE si se exceptúa el mejillón. Se trata, sin embargo, de un proceso lento que requiere desde una adecuada investigación para la obtención de alevines hasta el desarrollo de toda la estructura para el engorde. En España, a pesar de estas cifras de inversiones, seguimos hablando, con la excepción del mejillón, de cantidades insignificantes en el mercado, como lo prueba el hecho de que la previsión en la producción de peces para 1996 sea de unas 23.000 toneladas, frente a las 1.500 que se obtuvieron en 1990. Se trata de crecimientos espectaculares pero todavía lejos de ser algo significativo en el mercado. ■

Vidal MATE



Rafael Jaén.

## PROYECTOS DE ACUICULTURA APROBADOS EN EL PERIODO 1988-1991 (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Inversión total	Subvención Estado
Asturias .....	4	18,6	7,5
Cantabria .....	1	4,6	1,8
Galicia (*) .....	429	2.152,2	862,5
Andalucía .....	22	73,8	31,7
Cataluña .....	13	84,1	35,7
Castilla-La Mancha .....	2	8,0	3,2
<b>TOTAL .....</b>	<b>471</b>	<b>2.341,3</b>	<b>942,4</b>

(\*) El número total de proyectos es el resultado de una estimación de aprobación en segunda 1991 de 53 proyectos.



# Arrecifes para proteger la costa

La protección de las zonas costeras con el fin de mejorar las posibilidades de pesca constituye uno de los objetivos más importantes de la política de arrecifes, aplicada en España de acuerdo con las directrices comunitarias. España ha sido un país destacado en este tipo de actuaciones durante los últimos cinco años, y para el próximo quinquenio se pretende mantener un lugar protagonista a la hora de proteger la costa y poner en marcha otras medidas, como las reservas marinas para el mantenimiento de los recursos pesqueros.

**E**L programa para el acondicionamiento de la franja costera aprobado para la Comunidad Europea contempla fundamentalmente tres tipos de iniciativas, como son las reservas marinas, los arrecifes artificiales constituidos por cascos de madera de buques pesqueros desguazados y los arrecifes artificiales con unas estructuras ya específicas.

Durante los últimos años, desde 1987, de acuerdo con el programa anterior, se instalaron en España un total de 35 arrecifes artificiales, entre los que destacan los llevados a cabo en la costa levantina. La protección de las zonas costeras y la defensa de los caladeros propios se ha impuesto progresivamente en el sector. Fruto de esta filosofía es la mayor demanda que se ha

## El programa contempla instalar 78, con una inversión de 4.400 millones de pesetas



producido para el próximo programa de arrecifes artificiales y el interés manifestado también por las reservas marinas o espacios protegidos en Tabarca, Columbretes, La Cabrera o Islas Medes.

El Programa de Orientación Plurianual para el acondicionamiento de la franja costera prevé para los próximos cinco años, hasta 1996, unas inversiones de 4.373 millones de pesetas, de los que 2.141 millones son ayudas comunitarias y otros 796 millones de pesetas ayudas nacionales. Por su parte, las Comunidades Autónomas aportan otros 796 millones de pesetas.

Entre los objetivos generales de este Programa Plurianual destaca la protección de zonas de regeneración de recursos pesqueros, evitando la sobreexplotación especialmente en la pesca de arrastre, la creación de hábitats diversificados que permiten un aumento de producción biológica, la creación de zonas de repoblación, el fomento de la pesca artesanal en las áreas cercanas a los arrecifes artificiales y el desarrollo de los puntos de atracción para el turismo dirigido a las actividades subacuáticas.

Las líneas de desarrollo para lograr estos objetivos se centran en los arrecifes artificiales construidos específicamente para ese fin, los arrecifes realizados con cascós de madera de buques pesqueros y las reservas marinas.

Para los próximos cinco años, hasta diciembre de 1996, las previsiones de la Administración española contemplan la instalación de 78 arrecifes artificiales, entre los que destacan los 18 de Andalucía y los 16 de la Comunidad Valenciana. Cataluña tiene prevista la construcción de ocho arrecifes, otros ocho Baleares y seis Murcia. El Mediterráneo mantiene su protagonismo en este programa, como lo tuvo en los años precedentes. ■

V. M.

### PREVISIONES DE ARRECIFES ARTIFICIALES PARA EL PERIODO 1992-1996 (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número		Inversión		Subvención			Presupuesto CE
	AI	AE	AI	AE	Presup. CC.AA.	Presup. Estado		
						AI	AE	
País Vasco .....	2	1	100	75	35	—	26,25	87,5
Cantabria .....	2	1	90	75	90	—	26,25	37,5
Asturias .....	4	1	208	75	52	20,8	26,25	141,5
Galicia .....	5	—	300	—	75	30	—	150
Andalucía .....	16	2	800	150	200	80	52,5	475
Murcia .....	5	1	225	75	56,25	22,5	26,25	150
C. Valenciana .....	12	4	325	300	81,25	32,5	105	312,5
Baleares .....	5	3	375	225	93,75	37,5	78,75	300
Cataluña .....	4	4	225	300	56,25	22,5	105	262,5
Canarias .....	3	3	225	225	56,25	22,5	225	2.141,5
<b>TOTALES .....</b>	<b>58</b>	<b>20</b>	<b>2.873</b>	<b>1.500</b>	<b>795,75</b>	<b>268,3</b>	<b>525,00</b>	<b>2.141,5</b>

### CALENDARIO PREVISTO DE LAS INVERSIONES Y SUBVENCIONES EN ARRECIFES ARTIFICIALES (1992-1996) (En millones de pesetas)

	1992	1993	1994	1995	1996	Totales
Inversión total .....	655,9	655,9	874,6	1.093,2	1.093,2	4.373
Subvenciones:						
Comunidades Autónomas .....	119,4	119,4	159,1	198,9	198,9	795,7
Estado .....	119	119	158,7	198,3	198,3	793,3
CE .....	321,2	321,2	428,3	535,4	535,4	2.141,5
<b>TOTAL SUBVENCION .....</b>	<b>559,6</b>	<b>559,6</b>	<b>746,1</b>	<b>932,6</b>	<b>932,6</b>	<b>3.730,5</b>

**EN 1991 SE APROBARON 40 PROYECTOS POR UNA INVERSIÓN DE 5.339 MILLONES DE PESETAS**

## **MEJORAS A LA COMERCIALIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN PESQUERA**

Durante el último año la Comunidad Europea aprobó un total de 40 proyectos de inversiones para la comercialización y transformación de los productos de la pesca, de los que doce corresponden a Galicia y nueve a Cantabria. Estas inversiones afectan tanto a grandes empresas como a pequeñas

instalaciones, todas ellas encaminadas a lograr un sector más competitivo. La cuantía de los proyectos es de una media superior a los 100 millones de pesetas, aunque destacan algunos superiores a los 400 millones, mientras en otros casos se trata de inversiones que no superan los 50 millones de pesetas.

**E**NTRE las obras acometidas o que se van a realizar con estos proyectos destacan las referidas a la construcción y mejora de las lonjas, a la automatización e informatización de las subastas de pescado, la puesta en funcionamiento de fábricas de hielo especialmente a partir de las Cofradías de Pescadores para dar mejores servicios a los asociados, la instalación de cámaras frigoríficas, salas de elaboración y manipulación de productos del mar, construcción de cetáreas, instalaciones para la depuración de moluscos, cocederos de mejillones, industrias de transformación y envasado de pescado, preparación de productos precocinados, conservas y salazones y a la modernización de un Merca en Valencia.

De los proyectos aprobados, 19 lo fueron el pasado mes de octubre, con una inversión total de 2.339 millones de pesetas, lo que supone una ayuda de la Comunidad Europea de 470 millones, a los que se suman otros 400 millones de aportación española. De estos proyectos, seis corresponden a Galicia, con una ayuda de 213 millones de pesetas; uno al País Vasco, con una subvención comunitaria de 68 millones de pesetas; cinco a Cantabria, con una ayuda de la CE de 54 millones; uno a Extremadura, con una ayuda de 48 millones de pese-



tas; dos a Andalucía, con una subvención comunitaria de 44 millones de pesetas; tres a Cataluña, con ayuda de 24 millones de pesetas, y uno a Valencia, con aportación de la CE de 19 millones de pesetas.

El pasado mes de noviembre la Comunidad aprobó el segundo programa operativo referido a estas actuaciones en el sector de la pesca, donde España sacó adelante otros 21 proyectos, por una inversión de 3.000 millones de pesetas, que suponen una subvención comunitaria de 997 millones de pesetas y una aportación nacional de 165 millones. De estos proyectos, seis corresponden a Galicia, con una subvención comunitaria de 602 millones de pesetas; dos a Asturias, con 61 millones de pesetas de ayudas; dos a Valencia, con 41 millones de subvención; uno a Canarias, con una ayuda de 115 millones de pesetas; uno a Extremadura, con 26 millones de subvención; cuatro a Cataluña, con 39 millones de pesetas de ayuda; cuatro a Cantabria, con 90 millones de pesetas de subvención comunitaria, y uno a Navarra, con una ayuda de la CE de 23 millones de pesetas.

Con la aprobación de estos proyectos España ha cubierto la cuota de subvención asignada para España en 1991 y la Administración espera que se incremente esa ayuda en 1992. ■

V. M.

## La CE aprobó el Plan Zonal de Pesca Costera 1991-92



# AYUDAS PARA LOS BARCOS DE MENOS DE NUEVE METROS

**El Plan Zonal de Pesca Costera 1991-92, aprobado por la Comunidad Europea, contempla la concesión por parte de Bruselas de una ayuda de algo más de 42 millones de pesetas para la modernización de la flota de menos de nueve metros, así como otros 100 millones de pesetas para la paralización definitiva de estos barcos. En medios de la Administración se valora positivamente este acuerdo, aunque no suponga un elevado volumen de recursos, cantidades que se esperan incrementar en los próximos años.**

**L**A aplicación, hace cinco años, del Reglamento 4028 para la reforma de las estructuras pesqueras no contemplaba la aplicación de ayudas para las embarcaciones con menos de nueve metros de eslora, lo que suponía dejar fuera prácticamente a la mitad de la flota española de carácter artesanal. Las autoridades nacionales, prácticamente desde el ingreso de España en la Comunidad Europea, desarrollaron una amplia ofensiva con el fin de modificar algunos puntos de ese Reglamento entre los que se encontraba el referido a la concesión de ayudas para las pequeñas embarcaciones.

Los resultados de la Administración dieron resultado con la modificación de ese Reglamento en un momento cuando la Comunidad Europea, preocupada por la evolución del caladero en sus aguas, trata de eliminar al máximo el número de embarcaciones.

De acuerdo con estos planteamientos, en las últimas semanas la Comisión de las Comunidades Europeas aprobó una decisión relativa al Plan Zonal de Pesca Cos-

tera 1991-92 presentado por España y que afecta al sector de bajura.

Con carácter indicativo, la contribución comunitaria para este Plan se eleva a 285.000 ecus para los proyectos de modernización de este tipo de embarcaciones, que suponen unos 43 millones de pesetas. Para la paralización definitiva de los barcos con menos de nueve metros, la ayuda comunitaria será de 289.000 ecus, equivalentes a unos 100 millones de pesetas.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo mediante este Plan en ningún caso deben suponer un aumento de la capacidad pesquera de esta flota, tanto en toneladas de registro bruto como en KW.

El Reino de España se compromete a comunicar a la CE los datos sobre las actuaciones llevadas a cabo en este período antes del 31 de julio de 1993.

Para la Administración española se trata de un acuerdo positivo para la flota costera, que en los últimos años había estado excluida de este tipo de ayudas de Bruselas. ■

V. M.

**Las subvenciones comunitarias en este período se elevarán a unos 145 millones de pesetas**



S U M I N I S T R O A B U Q U E S



## A TODA MUSICA

Rapidez en el servicio, alta tecnología en los combustibles marinos, facilidad para el suministro especialmente en Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Ceuta y Gibraltar. Así son las escalas CEPSA para los profesionales del mar. En muelle o por gabarra, la asistencia de nuestro personal es una nota sostenida de profesionalidad. Y es que nada nos agrada más que satisfacer a nuestros clientes.

CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos, 16-D 28036 Madrid.  
Tel.:(91) 337 69 52/61 11 Télex 44601 SPAB E Telefax (91) 767 12 73.



# XXX EDICION DEL SALON NAUTICO DE BARCELONA



## PUERTAS ABIERTAS AL MAR



*Las embarcaciones  
expuestas superaban  
los 4.000 millones  
de pesetas*



El Salón Náutico Internacional de Barcelona ha abierto una vez más sus puertas a los profesionales y a todas aquellas personas interesadas en este sector. La XXX edición del Salón Náutico, último que se celebra con anterioridad a los Juegos Olímpicos de Barcelona 92, ha recogido en esta ocasión un total de 425 expositores nacionales y extranjeros. Esta edición se caracteriza por el aumento de su

internacionalidad, tanto en lo que se refiere al número de expositores como a la afluencia de visitantes profesionales. Nada menos que han participado 25 expositores extranjeros, procedentes, fundamentalmente, de Francia, Italia, Reino Unido y Estados Unidos. Esta muestra, consolidada desde hace años como una de las mejores del sector de la Náutica en Europa, contó con la tradicional visita de Su Majestad el Rey.

# XXX EDICION DEL SALON NAUTICO DE BARCELONA



**E**l Salón Náutico de Barcelona se ha consolidado ya como una de las muestras más importantes a nivel internacional del sector de la Náutica. Las cifras de expositores y el espacio contratado así lo demuestran. En esta XXX edición se han dado cita nada menos que 425 expositores nacionales y extranjeros, que disponen de una extensión aproximada de 45.000 metros cuadrados netos de superficie. En palabras de su presidente, Jordi Salvat, son treinta años de historia los que han permitido «ir alcanzando todas aquellas metas que han permitido consolidar plenamente el Salón, llegar a ser uno de los certámenes náuticos más importantes de Europa y obtener un prestigio y reconocimiento internacional».

Durante todo este tiempo no ha defraudado la afluencia del público, tanto español como extranjero, que cada vez muestra un mayor interés por el sector. En la presente edición se estima que, aproximadamente, unas 200.000 perso-

nas han visitado el certamen, cifra muy similar a la de otros años.

Este certamen, que se ha convertido en punto de referencia de la oferta náutica, ha reunido en una extensión de 45.000 metros cuadrados netos de superficie embarcaciones a vela y motor, velería, embarcaciones neumáticas, motores marinos, lanchas, motos acuáticas, tablas deslizadoras a vela, aparatos de precisión y navegación, electrónica náutica, accesorios y complementos, así como una remarcable oferta relacionada con las actividades subacuáticas. La oferta que se exhibe ante los visitantes supera las mil embarcaciones, que según estimaciones de los organizadores tienen un valor global de más de 4.000 millones de pesetas.

## Edición previa a los Juegos Olímpicos

El XXX Salón Náutico Internacional de Barcelona, que se celebró del 30 de noviembre al 8 de diciembre en el recinto de Fira de Barcelona, en

Montjuïc, centró su interés en todo lo referente a la celebración de los Juegos Olímpicos del 92, al ser ésta la última edición previa a la inauguración de los mismos. Con motivo del acontecimiento olímpico, Convención de Clubs Náuticos incluye en su temario de ponencias «Organización y pruebas de vela de los Juegos Olímpicos de Barcelona'92», a cargo de responsables del COOB'92, además del «Desafío Copa de América».

Además de poner un especial énfasis en todo lo relacionado con los Juegos Olímpicos del 92, el certamen ha organizado gran número de actividades complementarias. Entre los días 30 de noviembre al 8 de diciembre la Convención de Clubs Náuticos celebró unos cursos para la obtención de títulos náuticos, y además desarrollaron temas como «Desafío España Copa de América», a cargo del presidente de DECA, Eduardo Serra.

El Salón incluyó en su programa de actividades, como en anteriores ediciones, la Operación «Bautismo del Mar», en la que participaron unos mil



escolares catalanes que, acompañados por profesionales, embarcaron a bordo de dos corbetas de la Armada española para pasar una jornada de navegación en aguas del Puerto de Barcelona.

En cuanto a las competicio-



hazte a la mar» promoverá la construcción y comercialización de los kits, formará monitores para enseñar a montarlos y organizará en su dársena un servicio de asesoramiento para la preparación de las embarcaciones.

## El Rey también estuvo presente

Como es tradicional desde 1964, cuando Don Juan Carlos todavía era Príncipe de Asturias, Su Majestad el Rey visitó el pasado 3 de diciembre el Salón Náutico. Acompañado por el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall; el secretario general del Deporte de la Generalitat, Josep Luis Villaseca; el presidente de la Fira de Barcelona, Antoni Negre, y el presidente del comité organizador del Salón Náutico, Jorge Salvat, Don Juan Carlos realizó un recorrido por los distintos pabellones feriales. Después de visitar el stand de la Real Marina Española, el Rey se acercó a la exposición de una colección de pintura del artista Joan Martí, una de las novedades de esta edición. Se trataba de veinte cuadros de Su Majestad que evocan diversos aspectos de su afición a la náutica. El pintor le ofreció al Rey, de los cuadros, con imágenes que evocan su afición por la náutica.

Otra de las paradas de la comitiva real fue en la instalación de la Real Federación de Vela. Su Majestad, que fue recibido por el presidente de la Federación y por el capitán del equipo olímpico de vela, José Luis Doreste, firmó en el libro de honor y subió hasta el «Fortuna 12», embarcación oficial del equipo de vela.

Antes de concluir su visita el Rey se dirigió hasta la carpa de 650 metros cuadrados que el Quinto Centenario tiene instalada en la avenida María Cristina, para dar a conocer los distintos proyectos navales patrocinados por la sociedad estatal. Este año la carpa dedicaba la exposición e información de ocho programas del área náutico-deportiva del Quinto Centenario. Dichos programas



nes y trofeos, se aprovechó esta ocasión para presentar la XI Copa del Rey-Trofeo Agua Brava, XXIII Trofeo Princesa Sofía, la presentación de la Regata Costa Vasca, así como la presentación del «Christmas Race». Además, tuvo lugar la

entrega de premios a los campeones de la Federación Catalana de Motonáutica y trofeos de las regatas de vela que se celebraron con motivo del Salón Náutico.

En su programa de actos el Salón Náutico también reservó el día 5 de diciembre como «Día de la Pesca», tal y como viene siendo habitual. Durante esta jornada se reunieron las Cofradías de Pescadores de toda Cataluña para desarrollar una serie de actividades relacionadas con este sector.

Por último, destacar que dentro del marco de esta muestra, la Asociación «Barcelona, hazte a la mar» organizó un concurso de proyectos, abierto a profesionales y aficionados, con el objetivo de seleccionar un barco muy económico que pueda fabricarse en kit y que pueda montarse con facilidad. El objetivo del concurso es contribuir a la popularización de la vela. La embarcación diseñada deberá poderse montar sin conocimientos especiales, para que niños, jóvenes y adultos se familiaricen con la construcción amateur en barcos. «Barcelona,



son: «Gran Regata Colón 92» del Quinto Centenario, «Desafío Copa América», «Ruta del Descubrimiento Regata Colombina», «Consortio Mundo Vela», «Programa de Arqueología Naval», «Aventura 92», «Regata América 500» y «Naves del Descubrimiento», que incluía una amplia exposición fotográfica y de maquetas de las naves, incluida la «Nao Victoria».

Una vez concluida la visita, Don Juan Carlos firmó en el libro de honor del Salón Náutico y fue obsequiado por el comité organizador con una escultura de cristal que representa una ola en la que planea un windsurferista, así como una medalla de bronce conmemorativa de la XXX edición.

## Treinta años de historia

Coincidiendo con el XXX aniversario del Salón Náutico, Juan Antonio Samaranch, actual presidente del Comité Olímpico Internacional y del Primer Salón Náutico, que se celebró en Barcelona en 1963, será nombrado presidente fundador del Salón Náutico Internacional de Barcelona.

El largo recorrido que ha realizado este certamen, así como su calidad, han permitido que los objetivos que se perseguían en sus inicios se fueran realizando. El interés del público es cada vez mayor y la afición va creciendo gracias a la labor de esta muestra. Desde el principio los esfuerzos de los distintos comités organizadores han sido, según Jordi Salvat, presidente del Salón, «crear una gran lonja comercial donde los expositores pueden ofrecer a los aficionados todos los modelos, todas las novedades y todo lo que tenga relación con la práctica de la navegación y de los deportes náuticos». Paralelamente, y a través de una serie de actividades complementarias, el salón pretende interesar a un mayor número de personas en esta actividad tan maravillosa que es hacerse a la mar con una embarcación de vela, de motor o practicar un deporte náutico.

Entre los trabajos que se han realizado para conmemorar el XXX aniversario del Salón Náutico cabe destacar un libro, que ha editado el Comité del Salón, que com-

prende toda la historia del certamen y cuenta todos los hechos y acontecimientos que se han sucedido desde la primera edición en 1963. El volumen es obra de José M. Martínez-Hidalgo y Terán, ex director del Museo Marítimo de Barcelona y miembro del Comité Organizador del Salón Náutico desde su fundación.

«El Salón Náutico y sus Medallas», título del libro, permite realizar a lo largo de sus más de 250 páginas un recorrido por la historia de la náutica a través de la descripción y de una labor de investigación histórica de las 30 naves acuñadas en cada una de las medallas conmemorativas de cada edición. Desde la «Nao de Mataró», primera nave catalana mundialmente conocida, que se construyó en 1450, a las más insignes galeras, carabelas, fragatas, jabeques... que participaron en las más renombradas batallas, a las falúas o a los navíos, fragatas, corbetas..., hasta completar una iconografía del buque español que alcanza hasta 1915, fecha de construcción del acorazado «Alfonso XIII», navío

elegido para la medalla de la actual edición.

Además de la reproducción de naves y medallas, el libro contiene una ficha técnica de cada edición del certamen que permite observar la evolución histórica del Salón.

## Winston se lanza con el jet-ski

Coincidiendo con la celebración del XXX Salón Náutico en Barcelona, en el que también cuenta con un stand que muestra su nueva adquisición, Winston ha celebrado la presentación oficial del equipo Winston de jet-ski.

Desde hace varios años Winston apoya a diferentes deportes como el baloncesto y el tenis, entre otros. Ahora ha decidido lanzarse a una nueva aventura con un deporte muy joven en España: el jet-ski. Para ello ha adquirido doce motos acuáticas, cuyo valor oscila entre las 500.000 y 800.000 pesetas, con las que se presentará al campeonato de España y al de Europa.

El jet-ski es un deporte espectacular y bonito, con una



corta vida en España. En tan solo dos años el jet-ski se ha convertido en nuestro país en el deporte espectáculo por sus condiciones inigualables de belleza visual y dificultad deportiva.

Este deporte, con nombres tan peculiares como motos de agua, super jet, o marine jet, ha conseguido situarse en lugar prioritario entre las preferencias de la juventud, ya que permite vivir la aventura de la velocidad sobre el agua sin el riesgo conocido del asfalto.

En España hemos seguido el camino marcado por países que ya están experimentados en hacer este deporte espectacular, como es el caso de Estados Unidos. Aquí en Europa, franceses, belgas, italianos

e ingleses nos llevan la ventaja de la experiencia que permite augurar un buen futuro para la definitiva implantación del jet-ski en nuestro país. Las positivas experiencias vividas este año con la celebración del primer campeonato de España, con pruebas en todas las costas españolas, más el primer Open de Madrid, han servido a Winston para conocer las grandes posibilidades que tiene el jet-ski.

Al finalizar la temporada 1991 la empresa Winston estudió la posibilidad de contratar al mejor equipo de pilotos españoles para ofrecerles el patrocinio en exclusiva y conseguir que la próxima temporada este grupo de deportistas consiguiera el apoyo necesario

para ampliar su importante palmarés.

La negociación con el antiguo equipo Jet Performance, ahora denominando Team Winston Jet-Ski, fue rápida y fructífera. La profesionalidad e ilusión mostrada por todos sus componentes, así como el diseño de la estructura del equipo y el planteamiento deportivo de la próxima temporada, sirvieron para que el acuerdo se ultimara a mediados del pasado mes de noviembre.

El equipo está formado por ocho jóvenes de diferentes puntos de la geografía española y que cuentan con un historial realmente increíble. Los componentes del equipo son: Olaf Lladó, un joven de veinti-

siete años que tiene el título de subcampeón Campeonato España categoría 440 y subcampeón Campeonato Cataluña categoría 440; Antonio Ruiz, de treinta y un años, campeón Campeonato España categoría 550 STD y subcampeón Campeonato Cataluña 550 STD; Antonio Ramos, de treinta y un años, campeón Campeonato Cataluña categoría 550 PREP; Josep María Casafont, de veintiséis años, campeón Campeonato España categoría 650 STD y 650 PREP y campeón Cataluña categoría 650 PREP; Joan Autran, de veintiséis años, campeón de España categoría X2 y campeón de Cataluña categoría X2; Xavier Santaularia, de veintinueve años, subcampeón de España y Cataluña en la categoría X2; Alberto Pedraza, de veintinueve años, subcampeón de España y Cataluña categoría 650 PREP. ■

Inés OTERO

MAR 31

## Cantabria cuenta con una de las pocas escuelas de submarinistas profesionales de España

Sumergirse en las aguas y descubrir los secretos de las profundidades marinas es el sueño de muchos, pero sólo unos pocos consiguen alcanzarlo alguna vez. Algunos de ellos lograron su meta tras pasar por las aulas del Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander, una de las dos únicas escuelas públicas que imparten enseñanza subacuática en España. Algo más de 60 alumnos salen cada año de este centro formados como buceadores cualificados, pero sólo un 10 por 100 de ellos hará de esta dura actividad su forma de vida. Menos aún son los que, tras enfrentarse a un medio tremendamente bello pero hostil y peligroso, no abandonan una profesión cuya demanda está creciendo.



# Escuela de BUZZOS

Vista exterior del Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

**H**ABER cumplido los dieciocho años de edad y, eso sí, poseer una excelente forma física, son los dos únicos requisitos exigidos para seguir un curso de buceo en el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander, dependiente de la Diputación Regional de Cantabria.

Si usted es capaz de correr 1.500 metros en una marca de ocho minutos, saltar una altura de 1,15 metros o dos me-

tros de longitud con los pies juntos, y entre sus habilidades en el agua se cuentan una apnea de un minuto, nadar 400 metros braza y bucear 18 metros en longitud, puede convertirse en uno de los aspirantes a buzo que son admitidos cada año en esta escuela. Ya sólo tendrá que superar unas pruebas médicas y un test de cultura general.

Pero si no logra mantenerse bajo el agua por espacio de un minuto o si no resiste ser

introducido en una cámara hiperbárica a 40 metros de profundidad, ya puede olvidarse de explorar el fondo del mar, ya que estas dos pruebas son eliminatorias en el proceso de selección.

Los candidatos deben aportar también una serie de reconocimientos médicos (electroencefalograma, análisis de sangre, placas de senos) para obtener un certificado de aptitud física que les abra las puertas del buceo profesional.

Por razones de higiene se exige también que cada estudiante disponga de su propio traje de buceo, que se convertirá durante unas semanas en su segunda piel. Este es el único gasto que requiere este cursillo, porque al tratarse de un centro público la enseñanza es gratuita.

Más de 300 personas aguardan en lista de espera su turno para asistir a un cursillo de buceo cuya duración mínima es de siete semanas para la modalidad más elemental. «Ingenieros de Caminos que trabajan en la construcción de puentes o pantanos, el profesional que lleva diez años buceando sin titulación, mariscadores o pescadores a los que ahora se obliga a llevar un buzo en la embarcación cuando salen a faenar, pero, sobre todo, muchos aficionados al submari-





Dos monitores se preparan para la inmersión en el campo de trabajo, situado en el santanderino Muelle de San Martín. En la foto inferior, un buceador suelda metal bajo el agua.



Más de trescientas personas aguardan en lista de espera su turno para asistir a un curso de buceo en este centro.

nismo, son los alumnos que solicitan plaza para ser adiestrados como buceadores», señala Julio González, director del Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Grupos de profesionales como biólogos o el ejemplo curioso de los bomberos de Ciudad Real han solicitado cursos especiales, aunque no siempre es posible realizarlos por falta de capacidad. La mayoría de los aspirantes son hombres, pero desde la primera singladura han participado mujeres en los seminarios, que se han revelado como «mejores alumnas y mucho más voluntariosas», en palabras del director del centro.

Buceo profesional restringido de segunda clase es el nivel más elemental al que se puede aspirar. Los cursos para obtener esta titulación duran siete semanas (doscientas cuarenta y cinco horas lectivas) y el horario de clases es de ocho de la mañana a tres

de la tarde. Las tres primeras horas corresponden a clases teóricas y el resto del tiempo se practica bajo el agua.

«En este primer nivel se les enseña a desenvolverse en el agua ante cualquier circunstancia, mientras que en el restringido queremos hacerles buceadores; en el curso para buceadores de segunda aspiramos a convertirlos en buzos profesionales», señala Julio González.

Una vez titulado como buceador de segunda el alumno puede ampliar su formación especializándose en una de las cinco ramas que se imparten en Cantabria: corte y soldadura; obras hidráulicas, salvamento y puesta a flote; instalaciones y sistemas hiperbáricos, y explosivos y demoliciones submarinas. Para alcanzar este grado han de seguirse entre ciento cincuenta y trescientas horas lectivas, según la modalidad elegida.

En la escala de buceo el nivel más elevado corresponde a los buzos de primera, a quienes la legislación no reconoce límites bajo el agua y que exige entre setecientas y ochocientas horas lectivas.

## Medio hostil

«Los primeros pasos bajo el agua se dan en una piscina y sólo cuando los alumnos son capaces de hacer de todo salen a la mar», indica Julio González, para quien la hostilidad del medio es tal que no hay lugar para hacer concesiones. «Puedes tener un accidente mortal a sólo tres metros de profundidad», dice con seriedad. Por ello en las inmersiones cada monitor no tiene a su cargo más de cuatro o cinco alumnos para vigilar de cerca todos sus movimientos y poder actuar con mayor rapidez si se produce una emergencia.

Vaciar la máscara con agua, abandonar y recoger el equipo, práctica de respiración compartida, son las primeras habilidades que deben desarrollar los alumnos hasta dominarlas totalmente.

Al tiempo, y en las clases teóricas, reciben nociones de Física, Fisiología, Fisioterapia,



primaria, Primeros auxilios, Seguridad e Inglés. Las asignaturas de Tecnología Submarina y Teoría de la Descompresión completan el plan de estudios.

Tres monitores de buceo se encargan del adiestramiento de los futuros buzos, aunque todos los profesores del centro están involucrados en esta enseñanza y han practicado el buceo alguna vez por expreso deseo de su director, que ha querido evitar con ello el tradicional aislamiento de esta rama respecto a otras enseñanzas.

La escuela dispone de un campo de trabajo situado en el santanderino Muelle de San Martín, a sólo unos metros del edificio, donde se realizan las primeras prácticas. A 12 ó 15 metros de profundidad reposan restos dispuestos allí expresamente para los alumnos. Desde un turismo a un viejo remolcador donado al centro. Sobre estos objetos los aspirantes a buzos fondean, engrasan o sueldan. Más adelante serán llevados a los alrededores de la isla de Mouro, en la bocana del puerto de Santander, donde al sumergirse encontrarán un medio diferente,

*Uno de los monitores se dispone a realizar prácticas de soldadura en la piscina del centro. Va ataviado con una máscara AGA dotada de telefonía y suministro de aire.*

con mayor visibilidad y mayor dificultad también. En estas salidas, que realizan a bordo de embarcaciones del Servicio de Inspección Pesquera, siempre van acompañados por una zodiac de apoyo.

Sólo existe otro centro de carácter público donde puedan seguirse enseñanzas subacuáticas, el Instituto Politécnico de Alicante. Otras siete escuelas privadas repartidas por toda España ofrecen esta titulación. Sin embargo, la inferior calidad de algunas de estas instituciones y sus elevados precios convierten a los centros públicos en lugares más atractivos para los interesados en el buceo, en opinión del director del instituto cántabro.

«Hasta ahora el buceo ha estado muy olvidado», comenta González. «A los demás políticos no les ha interesado nunca esta rama porque es tremendamente cara.» La ten-

dencia se ha invertido recientemente y la mayor parte de las escuelas dependientes de la Administración, estatal o autonómica, tratan de recuperar el buceo como actividad académica, como ha sucedido ya en Cádiz o Cataluña.

El primer curso de buceo se impartió en Santander en 1987 y la enseñanza ha continuado ininterrumpidamente desde esa fecha. Cada año se organizan cuatro cursos entre los meses de octubre y junio, dos para obtener el título de buceador profesional de segunda restringido, un curso para buzos de segunda clase y el último para especializarse. Los grupos no superan los 14 ó 16 estudiantes.

La reforma general que afecta a la enseñanza española también introducirá cambios en la formación de los buceadores, cuyos nuevos planes de estudio serán publicados próximamente por el Ministerio de Educación y Ciencia. Los docentes de los centros de Santander y Alicante han sido los encargados de asesorar en la redacción de los programas mínimos que deben cubrir escuelas o centros



Los buceadores se colocan el clásico traje de neopreno (color azul) y el traje seco (color rojo), más moderno.



El médico de la escuela, Javier Cullia, posa junto a la cámara hiperbárica.

de enseñanza de buceo, hasta ahora dispersos y no reconocidos oficialmente. «Hemos pretendido conjugar la legislación actual española, la que existe en Europa y las normas del Comité Europeo de Tecnología Subacuática (European Diving Technology Committee—EDTC—), todo ello encuadrado dentro de la LOGSE y procurando que la reforma no sea muy traumática», explica Julio González.

Esta reforma redonda en la seriedad de la formación. Para el director santanderino, «se unifican criterios, se impide que los centros impartan cursos con una formación anecdótica con la única finalidad de obtener más ingresos».

A pesar del interés que despierta la enseñanza del buceo, muy pocos son quienes, una vez obtenida la titulación, se dedican profesionalmente a esta actividad. «Yo diría que

sólo un 10 por ciento de los buceadores que salen de nuestra escuela se plantean poder trabajar algún día como buzos. Otros empiezan a bucear para alguna empresa, pero descubren lo duro que es realmente y abandonan», asegura González.

«Después de permanecer bajo el agua hasta diez horas, enrasando sin visibilidad o sumergidos en áreas de desagües, se dan cuenta de que es peor de lo que pensaron al principio y

**P**uedes tener un accidente mortal a tan sólo tres metros de profundidad.

deciden dedicarse a otra profesión», asevera este cántabro, que dirige la escuela desde su creación en 1986.

Según estimaciones no oficiales, existe además un 90 por 100 de buceadores que son furtivos, que trabajan independientemente o a cargo de alguna empresa sin formación ninguna.

No obstante, la demanda de profesionales del buceo está creciendo rápidamente. «En el norte de España trabajan las tres cuartas partes de los buceadores nacionales, furtivos o no furtivos. Sólo en la industria de extracción de algas se genera gran cantidad de trabajo. En el Mediterráneo predomina, en cambio, el buceo turístico o actividades similares», reconoce el responsable de la escuela santanderina.

«Hay bastante demanda de buzos y va a haber más. Especialmente para reparaciones de barcos a flote, en todas las obras hidráulicas, en pantanos y presas, para instalar y mantener emisarios submarinos o emisarios de aguas residuales», dice con convencimiento Julio González. ■

Violeta GONZALEZ

LOS PALANGREROS ESPAÑOLES

COLABORAN CON GREENPEACE

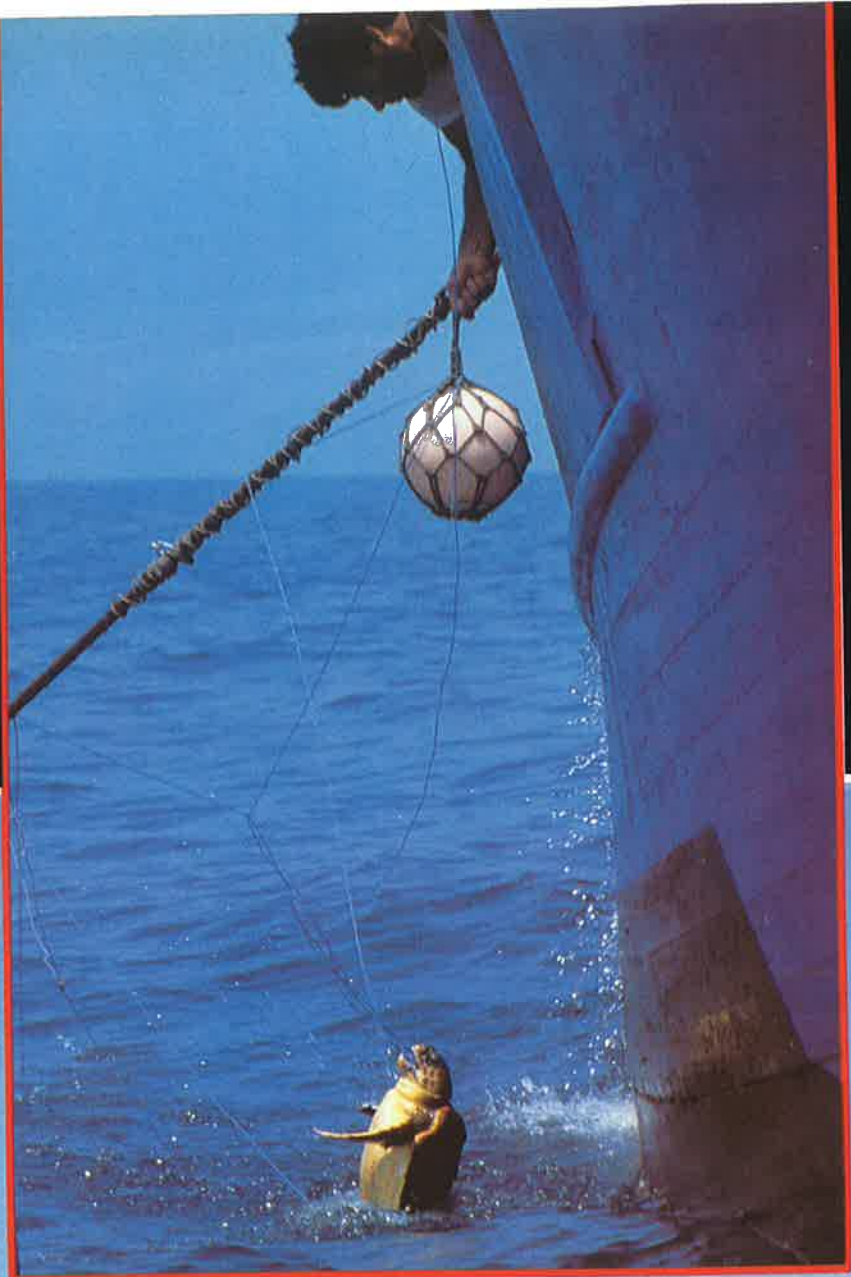
# PROTEGER LAS TORTUGAS DEL MEDITERRANEO

Más de 26.000 tortugas son atrapadas cada año, de forma accidental, por los anzuelos de la flota palangrera española que faena en el Mediterráneo. La magnitud del problema está empezando a ser constatada gracias a la campaña, iniciada en el verano de 1990, por la organización ecologista Greenpeace. Saber algo más sobre las costumbres migratorias de estos animales es otro de los objetivos de esta actuación, que finalizará en septiembre de 1992. Los pescadores de palangre se han volcado materialmente para el buen fin de esta campaña, ofreciendo incluso sus embarcaciones a los voluntarios de Greenpeace para que conozcan de cerca los problemas pesqueros de esta zona.

**E**NTRE los meses de julio y septiembre de 1990, Greenpeace puso en marcha una campaña —que se prolongará hasta 1992— de investigación sobre las poblaciones de tortugas marinas en el Mediterráneo. Según los datos obtenidos en la campaña del pasado año, se cree que más de 26.000 tortugas, la mayoría perteneciente a la especie *Caretta caretta*, caen accidentalmente cada año en las artes de pesca de los palangreros. Por ello, resulta de vital importancia la colaboración de los pescadores de palangre quienes, en respuesta a la solicitud de colaboración realizada por esta organización ecologista, han ofrecido sus embarcaciones para que se pueda efectuar un



# NEO



mejor seguimiento y estudio de este problema.

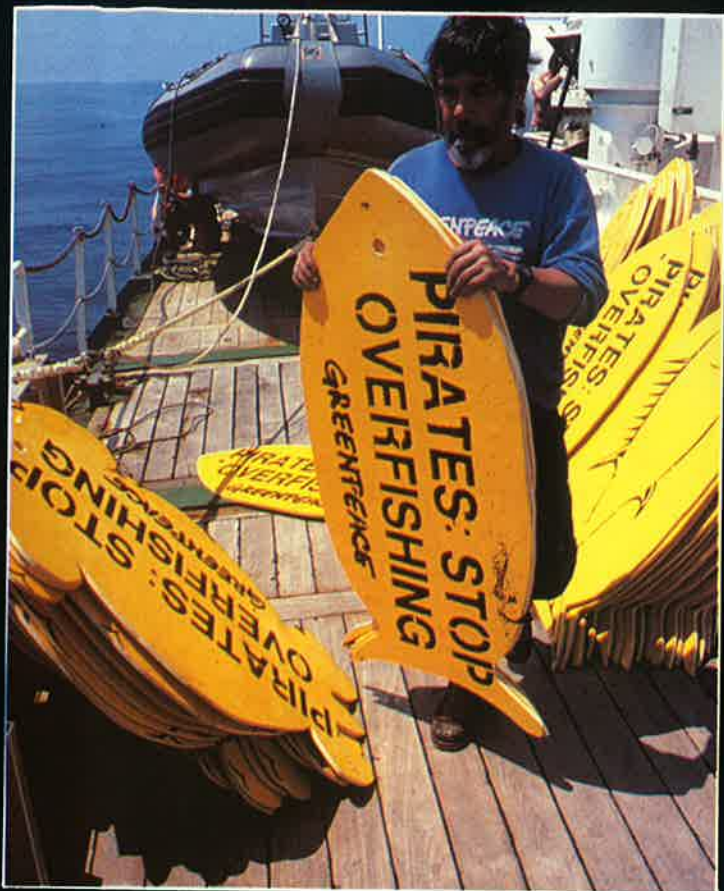
Prácticamente toda la flota palangrera del Mediterráneo colabora en estas tareas, aportando una importantísima información sobre el número de tortugas que aparecen enganchadas en los anzuelos, su tamaño, o si ya estaban marcadas. «La colaboración de los pescadores es fundamental para reducir el impacto de esta pesca sobre las tortugas marinas», ha declarado Ricardo Aguilar, responsable de la campaña de ecología marina de Greenpeace España. Entre las dos campañas ya efectuadas, los voluntarios de esta organización se han embarcado en una treintena de palangreros. El primer año estos barcos tenían su base en Aguilas y Carboneras, aunque para la segunda campaña se sumaron los de Algeciras, Motril, Cartagena y Baleares.

### Situación crítica

«Las playas de puesta en el Mediterráneo —nos comenta Ricardo Aguilar— están desapareciendo a medida que son ocupadas por la industria turística. Al mismo tiempo, la comercialización de productos de tortuga y las capturas que de ellas se hacen en distintos artes de pesca pueden llevar a estos animales, ya de por sí amenazados, a una situación crítica.»

Los ecologistas esperan que con esta campaña se contribuya a acabar con el comercio ilegal de caparazones y productos de tortuga que aún continúa en nuestro país, cuya existencia quedó patente tras la incautación el pasado mes de mayo, por parte de los Mossos d'Esquadra, de una red de contrabando de tortugas marinas en Barcelona. Y es que algunos pescadores sin escrúpulos venden a restaurantes y turistas la carne y los caparazones, respectivamente, violando la legislación española, que la considera como especie protegida.

Dado que gran parte de las capturas accidentales tienen lugar entre los palangreros, como ya se señaló, la colaboración de estos pescadores es



de suma importancia. Durante la pasada campaña, los palangreros en los que estaban embarcados miembros de Greenpeace capturaron accidentalmente 673 tortugas. De este total tan sólo a 50 pudieron extraérseles el anzuelo, el resto fue liberado con él en su interior.

El mayor peligro para la tortuga deriva del lugar donde se haya alojado el anzuelo. Cuando éste se encuentra en el esófago resulta prácticamente imposible proceder a su extracción. Sin embargo, la musculosa y fuerte estructura de esta parte en las tortugas permite que un gran número de ellas sobreviva sin grandes problemas. El efecto más traumático para estos animales es cuando son izadas al barco. El tirón que sufren desgarran órganos y músculos y es, muy posiblemente, la principal causa de mortandad de los animales capturados en anzuelos.

Además de salvar a los animales presos en los aparejos, la campaña tiene como objetivo el hacer un seguimiento de las tortugas, por lo que éstas son marcadas antes de ser

devueltas al mar. Esta actuación se lleva a cabo en colaboración con la Universidad de Florida (EE.UU.) y el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA). Con ello se pretende conocer sus costumbres migratorias y de este modo poder planificar programas de protección más complejos y efectivos.

Diversos científicos han apuntado la posibilidad de que muchas de las tortugas encontradas en el Mediterráneo y Atlántico Oriental puedan proceder de las playas de puesta de la zona occidental, y más concretamente del Caribe.

### Palangreros piratas

La zona donde se produjo un mayor número de capturas se concentra en el área comprendida entre Cabo de la Nao, Cabo de Palos y el sur de Ibiza. El marcaje de tortugas se lleva a cabo entre los meses de julio y septiembre, época en la que se produce la mayor concentración de tortugas marinas en la zona. Por tanto,



y según los cálculos efectuados por los investigadores, a partir del número de tortugas recogidas y la cantidad de barcos que faenan durante todo el año, se llega a la conclusión que el número de capturas durante esos tres meses sobrepasa las 26.000, lo que podría significar entre el 70 y el 80 por 100 de las capturas que se producen durante todo el año.

El cálculo del número de tortugas capturadas se ve dificultado por la llegada, durante los meses de mayo y junio, de una veintena de barcos con tripulación asiática para capturar el atún rojo. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) designó una época de veda para el atún rojo que cubre, precisamente, los meses en que estos barcos se dedican a faenar ilegalmente en el Mediterráneo. La forma de burlar la veda es sencilla: aunque son barcos con tripulación asiática, como se señalaba, todos ellos llevan banderas de conveniencia de países que no son miembros del ICCAT.

Las irregularidades de estos barcos en las aguas mediterrá-

neas son múltiples. Los pescadores españoles lo saben, y algunos se han especializado en «reparar» los palangres de los buques asiáticos para quitarles las capturas. De esta forma se ahorran tiempo y gastos en carnada. A parte de que no pueden protestar, pues están faenando ilegalmente, los pescadores asiáticos se muestran permisivos ante estas «requisas» pues tienen un salario fijo, independientemente del número de capturas.

Entre los palangres «reparados» por los pesqueros españoles sólo se encontró una tortuga, aunque este dato, según Greenpeace, no es significativo del número real de capturas. Es posible que al

calar los palangres a mayor profundidad esto suponga un menor número de capturas de tortugas, pero es posible que también se deba a que el aparejo sólo es levantado cuando se sabe a ciencia cierta que lo que van a recoger es un animal de gran peso (atunes de más de 200 kilos). Por tanto, si fuera una tortuga la apresada, su peso apenas hundiría la boya y ese tramo del palangre no sería revisado.

Según datos aportados por los propios pescadores españoles, en no pocas ocasiones los pescadores asiáticos han consentido el «robo» de sus capturas a cambio de tortugas marinas, a las que utilizan tanto para su consumo como pa-

ra vender y trabajar su piel y caparazón.

La experiencia de esta campaña está sirviendo, además, para recoger importante información respecto al estado de la pesquería del pez espada. Los datos apuntan a una tendencia a capturar cada año peces de menor tamaño, lo que viene a significar la sobrepesca a que se está viendo sometido el pez espada en el Mediterráneo.

## Concienciación

Para Ricardo Aguilar, «la concienciación de los pescadores es cada vez mayor, y ellos mismos están reclamando el que se establezca una veda para proteger el pez espada. Acciones similares se han adoptado en la zona de Tarragona, con vedas de cerco y arrastre convenidas por los propios pescadores con resultados muy satisfactorios. Otro ejemplo es el de las reservas marinas, antes rechazadas y ahora solicitadas por ellos al comprobar los resultados».

Recientemente hubo grandes problemas debido a la utilización de redes de deriva. Greenpeace apoyó entonces a los pescadores de palangre y se llevaron a cabo diversas acciones para impedir esta práctica. Ricardo Aguilar nos comenta que «los propios pescadores se dieron cuenta de los problemas causados por este tipo de captura. Parece que lo de establecer la veda del pez espada es algo en lo que casi todos están de acuerdo, aunque quedan por resolver muchos problemas, como la situación de los palangreros piratas o la época en que se aplicaría la veda».

Mientras, casi todos los pescadores de palangre de esta zona siguen volcados en ayudar a la organización Greenpeace en su campaña para el control de las tortugas del Mediterráneo. Y es que los pescadores son cada vez más conscientes que la destrucción del hábitat marino les afecta muy directamente. ■

R. GUTIERREZ

Fotos cedidas por Greenpeace

ESPAÑA PIERDE LA POSICION TRADICIONAL DE FUERZA QUE TUVO EN ESTE SECTOR



# CEFALÓPODOS

## UNA PESQUERIA

## EN LA ENCRUCIJADA

España está perdiendo la posición de fuerza que hasta ahora disfrutaba en el sector de los cefalópodos. Con un mercado interior cada vez más dominado por importaciones masivas a bajo precio y unas capturas en retroceso sostenido en los últimos años, nadie parece conforme con la situación actual. Las asociaciones pesqueras, porque ven hundirse los precios con las importaciones procedentes de países a quienes acusan de prácticas de *dumping*, sin que las medidas establecidas por la Administración sean capaces de salvaguardar los intereses españoles. Los exportadores, porque comprueban cómo se reduce año tras año el volumen de descargas en puertos españoles, mientras constatan el progresivo aumento de descargas en puertos marroquíes, país que aumentó su cuota de mercado en Italia o Japón en proporción semejante a la regresión que padece España en los mismos mercados.

**L**AS balanzas comerciales de cefalópodos arrojan saldos negativos en los últimos años. En 1990 las importaciones ascendieron a 120.370 toneladas, mientras las exportaciones se situaban en 51.413 toneladas. La producción nacional se cifró en 80.130 toneladas, lo que sitúa el consumo aparente en 149.087 toneladas. El valor de las importaciones se fijó en



23.870 millones de pesetas, mientras las exportaciones alcanzaban los 14.298 millones.

La flota española de cefalópodos está compuesta actualmente por doscientos buques, que operan principalmente en el banco canario-sahariano y el Atlántico sudoeste. España es uno de los primeros países productores de esta especie, junto con Japón y Estados Unidos, y uno de los primeros mercados mundiales. Japón es su principal cliente y entre sus proveedores figuran países como la URSS, India, Marruecos, Polonia, Francia, Argentina, Corea o Taiwán.

### Importaciones masivas

La queja más repetida entre las asociaciones pesqueras es que las importaciones indiscriminadas han destrozado el mercado español de cefalópodos. Importaciones, añaden, realizadas al amparo del reglamento de la CE que si es bueno para la comercialización de producto fresco, no responde a las características del comercio de congelados. Jacobo Fontán, portavoz de la Asociación de Sociedades Pesqueras Españolas (Grupo Gabrielitos, Mar, Molares, Pemsá, Pescanova y Rampeza), mantiene, pese a todo, el optimismo sobre el futuro de la flota, a la que considera «suficientemente competitiva a nivel mundial si la competencia se establece en régimen de igualdad y lealmente».

De acuerdo con los datos facilitados por ASPE, ésta reúne, aproximadamente, una cuarta parte de la flota congeladora de altura de gran distancia si se calculan únicamente los buques con pabellón español y la mitad de la pesca si se contabilizan las empresas conjuntas o mixtas. Desde esta posición, fundamenta su optimismo en la existencia de caladeros en los que todavía la flota española opera en condiciones claramente ventajosas, un alto nivel de competitividad y el mantenimiento de un mercado arrasado por las importaciones masivas pero to-



## Importaciones masivas y a bajos precios inciden negativamente en el mercado

avía con posibilidad de recuperación si se erradica el *dumping* que practican determinados países y las trampas de aquellos otros que comercializan distintas especies de las declaradas.

Jacobo Fontán se declara partidario de las importaciones siempre que los países que colocan aquí sus capturas abran sus mercados, ahora cerrados para los productos españoles. Más escéptico se muestra acerca de las posibilidades que pueda ofrecer el descubrimiento de un nuevo caladero en el Mar de Arabia. «No hay empresa española que se arriesgue a hacer experimentos en nuevos caladeros, con especies probablemente de inferior calidad, si a la vuelta puede encontrarse con un mercado hundido por las importaciones.»

El futuro, defiende Fontán, pasa por la reducción de la flota, la creación de empresas mixtas y el control elemental del mercado. Una reducción que se limitaría al 20 por 100 si las medidas comunitarias funcionaran fielmente, y un control, para el cual bastaría la cláusula de salvaguardia si ésta se tramitara ágilmente. «Ahora cualquier ayuda pierde su eficacia a causa de la larga tramitación. Para cuando se quiere poner en marcha ya no hay nada que salvar porque una importación masiva se ha adelantado a inutilizar su eficacia.»

### Inquietud en el sector exportador

La inquietud es la nota predominante en el sector expor-

## Marruecos y Mauritania ganan peso como exportadores en países como Japón e Italia

tador, donde se constata una evolución desfavorable para España en beneficio de los países africanos, singularmente Marruecos, pero también Mauritania.

La Asociación de Exportadores de Pescado y Cefalópodos (AEPYCC), integrada en ANACEF (Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos) admitía una reducción de las descargas de cefalópodos en los puertos canarios, mientras se aprecia un aumento de las que se realizan en el puerto de Agadir. Simultáneamente, Marruecos va incrementando su cuota de mercado en Italia y Japón en proporción semejante a la regresión que padece España.

En lo que se refiere al mercado nipón, sin duda el más importante y el que marca la evolución de los precios, AEPYCC confiaba en su recuperación después del estancamiento de ventas de meses anteriores. En su circular del pasado mes de noviembre la asociación de exportadores atribuye dicho estancamiento a un descenso del consumo interno, al que habría que añadir la aparición en aquel mercado de cerca de cinco mil toneladas de pulpo mauritano «a unos precios sensiblemente inferiores a los del pulpo de Marruecos y Canarias, y cuya calidad es bastante mejor de lo que se creía en un principio». En opinión de AEPYCC, la evolución de los precios dependerá de las perspectivas de la campaña a medio plazo, en cuyo desarrollo influirá el nuevo acuerdo que se está negociando con Marruecos, la estancia en puerto de unos cien pesqueros marroquíes por problemas de financiación y la gran cantidad de tamaños pequeños que

se están capturando en la actualidad.

AEPYCC exportó en 1991, entre los meses de enero a julio, 66.183 toneladas de cefalópodos, de las que 35.177 salieron de puertos peninsulares y 31.006 de las islas Canarias, resultando de tales operaciones un movimiento económico por encima de los 15.000 millones de pesetas. A los países de la CE se destinaron 37.856 toneladas, de las que sólo Italia acaparó más de 18.000 y Portugal cerca de 14.000 toneladas. Sin embargo, es Japón el principal mercado y el que de hecho marco los precios, habiéndose exportado 23.000 toneladas, de ellas casi 20.000 desde puertos canarios.

### Mercado interior estabilizado

Por lo que se refiere al consumo interior, se considera estabilizado tanto en lo que se refiere al abastecimiento, suficientemente garantizado dado la distinta procedencia de las capturas, como en la demanda y precios, mantenidos en los últimos años. Los avances en las salas de manipulación y la incorporación de nuevos productos semielaborados ha contribuido a recuperar aquellas cuotas de mercado que se perdían por el rechazo del ama de casa a unos productos que requerían mayor laboriosidad en su preparación. En lo que atañe a los precios, se afirma que el de la sepia se encuentra por debajo del que registraba en 1984 y sin apenas variación los de calamar y pulpo, especies que ofrecen una gran calidad al consumidor español.

De acuerdo con los datos del MAPA, el calamar absor-



bió el 32,6 por 100 del total de moluscos y crustáceos consumidos en el mercado español durante 1990, mientras el pulpo se llevaba el 7,9 por 100 de esta demanda. La incidencia era mucho mayor si se analiza la demanda de producto congelado, donde alcanza el 52,3 por 100 el calamar y el 5,2 por 100 el pulpo. La relación en el producto fresco es del 19,6 por 100 en calamar y 9,8 por 100 en pulpo, mientras que en cocido la incidencia es del 7,8 por 100 en calamar y del 12,6 por 100 en pulpo. Finalmente, en la gama de conservas el consumidor

demandó el 17,2 por 100 de calamar y el 8,4 por 100 de pulpo.

La demanda de producto fresco se surte de las pesquerías del Mediterráneo y Cantábrico, habiéndose detectado un aumento de las importaciones de producto procedente de Francia. El congelado procede de los caladeros de la costa africana en lo que se refiere a pulpo y sepia y del caladero patagónico en las variedades *Loligo vulgaris* e *Illex argentinus*, ambas consideradas de excelente calidad. ■

Mery VARONA

# CEFALÓPODOS

## SQUID 91

### SEGUNDO CONGRESO MUNDIAL DE CEFALOPODOS



**E**l Segundo Congreso Squid-91, organizado por FAO y desarrollado en Madrid en la primera semana de noviembre, brindó la ocasión de debatir cuestiones relacionadas con la producción, comercio y transformación de cefalópodos.

Ante 150 delegados, representantes de 42 países, José Loira Rúa, secretario general de Pesca Marítima, señaló la necesidad de mantener el equilibrio entre los intereses de la flota y los del sector transformador, al tiempo que reiteraba la defensa por parte del Ministerio de Agricultura,

Pesca y Alimentación de España del principio de acceso a mercados-acceso a recursos, insistiendo en la necesidad de evitar distorsiones que pongan en riesgo la rentabilidad y el futuro de la actividad extractiva. Loira Rúa reclamó del Congreso conclusiones que ayuden a clarificar el proceso que está viviendo el sector de los cefalópodos, protagonista de un crecimiento espectacular en los últimos años.

Tres estudiosos españoles, Angel Guerra, Julio Martínez Portela y Eduardo Balguerías, presentaron sendas ponencias profundizando en la vertiente

científica de Squid-91. Sin embargo, el interés de los asistentes parecía centrado antes en los aspectos económicos, tales como la protección y apertura de mercados o el aprovechamiento íntegro de la producción que en la vertiente científica. La valoración del encuentro difiere según el punto de vista de quien la formule. Para algunos armadores estos foros son siempre una ocasión excelente para entablar o cerrar contactos que pueden cuajar en acuerdos no necesariamente, relacionados con el Congreso pero siempre interesantes. Una impresión favorable captada

al vuelo fue la causada por un ponente coreano al descubrir la posibilidad de aprovechar, para la fabricación de harinas de pescado, determinadas partes del cefalópodo que ahora se desperdician.

Para Jacobo Fontán, de la Asociación de Sociedades Pesqueras Españolas (ASPE), Squid-91 no ha aportado novedades sobre lo ya sabido, limitándose los ponentes a contar sus propias experiencias, que ya eran conocidas. Fontán estima que el Congreso parte de un error de principio, como es el de unir en un mismo saco especies de características diferentes. A efectos

## CEFALÓPODOS SQUID 91

de mercado, el pulpo y la sepiá, que se capturan en aguas africanas, tienen poco que ver con el calamar de los caladeros del Sudoeste Atlántico.

### Mar de Arabia, un caladero por explotar

Angel Guerra, vicedirector y jefe de Recursos de Cefalópodos del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, expuso en el Congreso Mundial de Cefalópodos el hallazgo de nuevas áreas de pesca en el mar de Arabia, donde recientemente se ha descubierto un inmenso *stock* de pota cárdena. El ponente estimaba que los cefalópodos son todavía un recurso subutilizado con grandes posibilidades de explotación en zonas productivas todavía sin descubrir, al tiempo que resaltaba la necesidad de acomodarse a nuevas tecnologías extractoras por parte de los armadores.

La forma gigante de *Squid oualaniensis* descubierta alcanza una talla modal de 40-50 centímetros y un peso medio de dos-cuatro kilos y se encuentra en el mar Rojo, golfo de Adén y mar de Arabia. La biomasa total en el mar de Arabia se ha estimado en una cantidad entre ocho y once millones de toneladas, observándose que una parte importante del *stock* vive entre 200 y 450 metros de profundidad. Se trata de ejemplares con una tasa de crecimiento muy elevada, que pueden alcanzar 50 centímetros en doce meses. Un nadador rápido y poderoso, capaz de saltar hasta 50 metros y nadar a 10 nudos, evitando con facilidad las redes de arrastre pelágico de 4,5 metros de boca arrastradas a cuatro nudos. Su abundancia y el hecho de que su carne sea adecuada para el consumo humano hacen de esta especie un recurso de interés comercial. El problema reside en su localización y en utilizar un arte de pesca adecuado para su captura, tarea



en la que Japón ha tomado la iniciativa.

Angel Guerra reclamó la necesidad de disponer de datos estadísticos fiables de capturas y esfuerzos de pesca en la convicción de que «muchas pesquerías de cefalópodos que se sospecha sobreexplotadas, sobre todo del Mediterráneo y del Atlántico nororiental, carecen de la ordenación

adecuada, en parte debido a la escasez de buenos datos estadísticos.»

### Disminuye la presencia española en el banco sahariano

Eduardo Balguerías, investigador del Instituto Oceanográfico de Canarias, analizó la

situación del tramo del banco sahariano correspondiente al antiguo Sahara español, cuyos objetivos de pesca son las especies pulpo, choco o sepiá y la variedad de calamar *Loligo vulgaris*.

Balguerías centró su estudio en la evolución de las pesquerías desde 1978, año en el que las autoridades marroquíes limitan el acceso a aque-



llas aguas, reservándolas en la práctica a las flotas española y marroquí. De los datos disponibles se deduce una evolución desfavorable a la presencia de los barcos españoles y muy favorable a la flota de Marruecos, mientras la suma de ambas arroja un aumento de efectivos. Marruecos pasó de 11 a 260 barcos y España vio disminuir su flota desde 255 a 150 buques en el período comprendido entre 1978 a 1990, durante el cual la flota conjunta pasaba de 266 a 410 barcos. El volumen de capturas también ha evolucionado desfavorablemente para España, que de las 99.000 toneladas desembarcadas en 1978 ha pasado a 44.600 el último año. Proceso inverso al registrado por Marruecos, que ha pasado de 3.700 toneladas a 81.000 en el mismo plazo.

Advertiendo sobre la precariedad de las conclusiones obtenidas a partir de datos que se adentran en terrenos filosó-

ficos y especulativos, Balguerías indicaba que la sobreexplotación en los individuos más pequeños de la población que pudiera haberse dado en el pasado parece haber mejorado desde el establecimiento del mes de paro biológico al año. Como solución más operativa, fácil y barata se apuntó el incremento de zonas de veda fuera de las 12 millas, añadiendo a la actual una segunda época de veda en primavera. La aportación de Balguerías fue seguida con un interés añadido por lo que puede aportar a las negociaciones para un nuevo acuerdo de pesca con Marruecos, actualmente en curso.

### El reto de la investigación

Julio Martínez Portela, miembro del programa de Pesquerías Lejanas del Centro Costero de Cabo Estasi, del Instituto Español de Oceanografía, expuso ante los

asistentes a Squid 91 el resultado de las investigaciones realizadas en el stock de cefalópodos en torno a las islas Malvinas y las aguas internacionales de la Plataforma Patagónica, reclamando colaboración internacional y la creación de algún tipo de organismo en donde se presenten datos aportados por todos los países con intereses en el área para que se pueda llegar a un mejor conocimiento de la biología de estas especies.

España mantiene una presencia asidua en aquellas aguas desde 1983, coincidiendo con un incremento de la actividad pesquera de buques de muy diversos países en una zona que hasta hace relativamente poco tiempo era frecuentada casi exclusivamente por buques de Argentina y Uruguay, y a partir de 1978 por las flotas de altura de Japón y Polonia.

De las seis especies de cefalópodos observadas en la Plataforma, *Illex argentinus* y

*Loligo gahi* son las que tienen interés comercial. Dado el creciente interés de estas pesquerías y el auge de su explotación, el Instituto Español de Oceanografía desarrolla desde 1987 un estudio a cargo de observadores científicos para la recogida de datos mediante embarques en buques de la flota española.

De acuerdo con los datos de FAO, las capturas se han incrementado constantemente desde que se inició la explotación en 1978, partiendo de 31.000 toneladas en 1980 a 350.000 en 1986, 740.000 en 1987 y 690.000 en 1988. Aunque algunas medidas de ordenación implantadas en determinadas zonas ayudaron a mantener el esfuerzo de pesca en niveles razonables, en las zonas fuera de control el esfuerzo continuó en aumento y es de suponer que se habrá incrementado con el cierre de los caladeros de Namibia. ■

Mery VARONA



# VELA<sup>OLÍMPICA</sup> OLÍMPICA

**El deporte de la vela es uno de los más desconocidos del público en general y, sin embargo, es también uno de los que han dado más triunfos a España durante los últimos años. En Barcelona 92 se presenta, una vez más, como una de las posibilidades para conseguir medallas, toda vez que a la calidad de los deportistas españoles se va a sumar el hecho de que, indudablemente, van a contar al competir con el apoyo de los aficionados. En las cuatro últimas ediciones de los Juegos Olímpicos (Montreal, Moscú, Los Angeles y Seúl) nuestros deportistas han subido al podio, y en tres de las cuatro ocasiones, al escalón más alto. Además, se han obtenido innumerables campeonatos mundiales y europeos, completando un palmarés inigualable en cualquier otro deporte de los practicados en España.**

## España cuenta con grandes posibilidades para obtener medallas en los próximos Juegos

**L**OS Juegos Olímpicos de Barcelona marcan, desde todo punto de vista, un cambio importante en la composición de la vela olímpica, con el agregado de las modalidades Lechner y Europa Femenino. Ello obedece a la intención de la IYRU (Internacional Yachting Racing Union) de popularizar la vela a través de una mayor apertura a la competición femenina. Así, en Seúl se obtuvo el primer resultado positivo con la participación de la clase 470 femenino. Por ello los observadores de la IYRU decidieron una segunda ampliación de clases, y en la reunión del mes de noviembre del pasado año, celebrada en Londres, la International Yachting Racing Union propuso nominar como olímpicas a otras dos clases para navegación en solitario. Finalmente, las autoridades del ente rector de la vela mundial se decantaron por la clase Europa y la tabla Lechner. En definitiva, una nueva clase de orza (Europa) y otra de casco plano (Lechner).

### Expectativas notables

En 1992 se producirá la mayor concentración de flota de clases olímpicas que haya tenido lugar jamás en España o en cualquier otra edición anterior de los Juegos.

Se reunirán en la base náutica de Nova Icaria, en Barcelona, aproximadamente 450 embarcaciones de las diez clases participantes. Será, además, la primera vez que la flota olímpica cuente con una importante representación femenina en unos Juegos Olímpicos.

España está preparando su actuación en estos Juegos Olímpicos con todo detalle. La vela es una de las grandes bazas del equipo español para la obtención de medallas y, probablemente, como sucedió en las últimas ediciones, la modalidad que en mayor porcentaje contribuirá a engrosar el medallero de nuestro país. De hecho, en la regata preolímpica celebrada en Barcelo-



na los representantes españoles lograron situarse entre los cinco primeros puestos en seis en las clases disputadas.

No es osado aventurar que existen posibilidades reales de conseguir medalla en al menos dos clases: Flying Dutchman y 470.

Pero en el resto de las clases olímpicas también se puede aspirar a medalla. Desde las eminentemente juveniles, tales como Lechner o Europa Femenino, como en las más tácticas, por ejemplo, Star, Tornado o Soling, en las que nuestras tripulaciones preolímpicas cuentan en su mayoría con figuras ya consagradas y con altísimo nivel competitivo y de experiencia.

Las expectativas para Barcelona 92 no pueden ser mayores. La seriedad con que se está realizando el entrenamiento y la selección final es total. Cada semana, desde hace años, los atletas realizan preparación física semanal, táctica y navegación continua, amén de estar sometidos a un riguroso control médico.

Los criterios de selección se basan en una clasificación establecida tras la disputa de una serie de pruebas (Campeonato de España, Trofeo Carnaval, Regata Christmas, etcétera). Asimismo, existe un comité de selección formado por cinco personas y, finalmente, se aplican una serie de juicios subjetivos con el fin de

que nos representen los mejores.

Por segunda vez consecutiva España participará en los Juegos Olímpicos en la totalidad de las clases de vela inscritas. Pero a diferencia de anteriores ediciones, en 1992 nuestros atletas competirán en un terreno conocido, las aguas de Barcelona, y, por otra parte, estarán totalmente adaptados al medio, ya que todas las instalaciones del preolímpico han sido trasladadas al lugar de los Juegos.

### Equipo preolímpico

El personal directivo lo componen cuatro miembros:



— **Arturo Delgado de Almeida.** Es el presidente de la Real Federación Española de Vela. Madrileño, nacido en Lisboa, licenciado en Derecho y, curiosamente, regatista en activo —caso atípico en un directivo—. Fue secretario nacional y europeo de clase Snipe y presidente del Real Club Náutico de Madrid.

— **Jesús Turró Omedes.** Nacido en 1952, es presidente del Comité de Preparación Olímpica. Dedicó quince horas semanales a la práctica de la vela. Ha ganado dos campeonatos de España de Finn y consiguió la novena plaza en los JJ.OO. de Montreal en la clase Tempest. Combina sus funciones federativas con la competición en la clase Soling. Asegura que España «es capaz de conseguir diez medallas en vela en los Juegos de Barcelona».

— **Gerardo Pombo.** Es director técnico de la Real Federación Española de Vela. Nacido en Santander en 1954, ocupa el cargo desde 1984. Navegante en activo, considera que «nuestros objetivos son conseguir dos medallas por lo menos. Participar en las diez clases olímpicas ha supuesto un gran esfuerzo».

— **Joan Sarquella Ventura.**

Nació en 1960 y es el coordinador del equipo olímpico español. Posee la licenciatura en Ciencias Biológicas y en el terreno deportivo es monitor regional de Vela, medidor nacional, jurado y juez regional. Opina que «existe un gran nivel deportivo y una gran mentalización de todos los integrantes y esto forzosamente tiene que repercutir en los próximos Juegos Olímpicos. Para mí es un nuevo reto en el mundo de la vela».

### Clases y características técnicas. Tripulaciones

Clase Soling. Dentro de las

clases olímpicas, el Soling es el que más se asemeja a los cruceros. Es un barco de quilla fija que participó por primera vez en los JJ.OO. de Múnich. Es una de las clases más técnicas entre las olímpicas. Con la entrada de S.A.R. el Príncipe Felipe (siguiendo los pasos de su padre) ha experimentado un gran avance, con un notable aumento de la flota y varias tripulaciones dispuestas a ganarse el puesto que nos represente en Barcelona.

Conviene señalar que tras la reunión de la IYRU de 1988 se modificaron los reglamentos para esta clase de tres tri-

pulantes. Dado el auge que ha tomado en los últimos tiempos el sistema de competición barco contra barco, la clase Soling definirá las medallas en Barcelona a través de regatas de *match-race*. Tras las seis regatas de flota, los mejores clasificados pasarán a disputar una fase inicial de barco contra barco, para en un segundo día completar las pruebas con semifinales y finales, de las que saldrán los ganadores de las medallas. El entrenador del equipo preolímpico de Soling es el belga Paul Maes, que insiste en «mantener y mejorar el nivel cada vez más». A falta de las últimas pruebas de

### MEDALLAS OBTENIDAS EN LAS OLIMPIADAS

1932	Juegos Olímpicos de Los Angeles Santiago Amat (Clase Dinghi)	Estados Unidos Medalla de bronce
1976	Juegos Olímpicos de Montreal Gorostegui-Millet	Canadá Medalla de plata
1980	Juegos Olímpicos de Moscú Abascal-Noguer (Clase F. D.)	Unión Soviética Medalla de oro
1984	Juegos Olímpicos de Los Angeles Doreste (L)-Molina (Clase 470)	Estados Unidos Medalla de oro
1988	Juegos Olímpicos de Seúl Doreste (J. L.) (Clase Finn)	Corea del Sur Medalla de oro



## CALENDARIO OLIMPICO

El programa para la Regata Olímpica de 1992 ha sido ya establecido, tomándose especial consideración en evitar cualquier coincidencia en tiempo con las pruebas finales de otros deportes. Así, se espera un gran seguimiento de los medios el día de la última regata de flota y el de la regata de *match-race* de la clase Soling.

Las finales de *match-racing*, en las que se decidirán las medallas, comenzarán el día en que se dispute la última prueba de la serie de regatas de flota. La medalla de oro para la clase Soling se decidirá al día siguiente y la ceremonia de entrega de medallas para todas las clases tendrá lugar tras completarse la final de Soling.

### PROGRAMA OLIMPICO

- 11 de julio: Apertura de la Villa Olímpica y el Puerto Olímpico.
- 12 de julio: Comienzo de medición de 470. Sorteo de los cascos para las clases Europa y Finn (en las clases Europa, Finn y Lechner los barcos son cedidos por la organización y sorteados entre los participantes).
- 14 de julio: Comienzo de mediciones para las clases Soling, Star, Tornado y Flying Dutchman.
- 17 de julio: Comienzo de mediciones de velas, palo y botavara para las clases de Finn y Europa (los aparejos y cascos de la clase Lechner serán medidos en forma previa a la apertura del Puerto Olímpico).
- 21 de julio: Finalización de mediciones.
- 22 de julio: Remediones, entrenamiento de regata no oficial y sorteo de las tablas Lechner entre los participantes.
- 23 de julio: Remediones y entrenamiento no oficial.
- 24 de julio: Entrenamientos no oficiales. Congreso Olímpico de 17 a 19 horas.
- 25 de julio: Apertura oficial de los Juegos Olímpicos.
- 26 de julio: Regata de entrenamiento oficial.
- 27 de julio: Primera manga todas las clases (Lechner 3 y 4).
- 28 de julio: Segunda manga todas las clases (Lechner 3 y 4).
- 29 de julio: Tercera manga todas las clases (Lechner 5 y 6).
- 30 de julio: Cuarta manga todas las clases (Lechner 7 y 8).
- 31 de julio: Día de reserva todas las clases excepto Soling (manga 5).
- 1 de agosto: Quinta manga todas las clases, sexta para Soling, novena para Lechner.
- 2 de agosto: Sexta manga para todas las clases, día de reserva para Soling, décima manga para Lechner.
- 3 de agosto: Séptima manga para todas las clases. *Macht-race*, Round Robin, Soling.
- 4 de agosto: Semifinales y finales de *match-race* de Soling. Día de reserva para todas las clases. Entrega de medallas.
- 5 de agosto: Día de reserva todas las clases.
- 6 de agosto: Día de reserva todas las clases.



clasificación, la tripulación titular es la formada por Fernando León Boissier, S.A.R. Don Felipe de Borbón, Javier Vallejo y Alfredo Vázquez.

**Star.** El Star, la segunda clase de quilla dentro de las olímpicas, es un barco para dos tripulantes. Es la más antigua de las que existen (aunque en 1976 fue sustituida por la Tempest). Antonio Gorostegui obtuvo dos campeonatos del mundo y uno de Europa, con José Luis Doreste como proa.

El Star es, en cierto modo, la catapulta de la vela olímpica. Todos los grandes campeones han competido en esta especialidad en algún momento de su carrera: Conner, Blackaller, Allsop, Cayard, Mankin, Griese, etcétera.

España tiene tradición y solera en el Star. La mayor flota del mundo, antes de la guerra civil, fue la española, y el primer campeonato europeo que se disputó, en 1932, lo ganó el español Aizpurúa. José Luis Doreste y Alejandro Abascal, ambos medallistas olímpicos, encabezan la participación española.

Las tripulaciones titulares son las siguientes:

— José Luis Doreste-José Luis Castells.

— Alejandro Abascal-Javier Hermida.

— Fernando Rita-Jaime Piris.

**Flying Dutchman.** El F. D., como se le denomina habitualmente, comenzó a utilizarse en los JJ.OO. de Roma en 1960. El «holandés volador», que fue diseñado en 1951, es otra de las clases olímpicas que requiere una notable táctica de navegación y una inmejorable puesta a punto y trimado de la embarcación. La historia deportiva más reciente regala a nuestro país con una medalla de oro en esta clase, obtenida por la pareja Abascal-Noguer en aguas de Tallín (JJ.OO. de Moscú).

El entrenador del equipo preolímpico es Manuel Pazos y las tripulaciones titulares son las formadas por Luis Doreste, Domingo Manrique, Manuel Doreste y Edo Van Elderen.

**Tornado.** Este catamarán ha supuesto, en la historia de las clases olímpicas, la mayor ruptura con la tradición conservadora de la IYRU. Fue incluido por primera vez en 1976, en los Juegos de Montreal.

En España no ha existido gran experiencia en esta clase. El precursor fue el santanderino «Chiqui» García de Soto, que participó en Seúl junto Luis López Alonso. Los resultados fueron evidentemente mediocres, en un tipo de embarcación radicalmente diferente a las que estaban acostumbrados a navegar los españoles. Como tripulación titular se confirma la compuesta por Carlos Santacreu y José Luis Ballester. El entrenador es el australiano Scott Anderson, hombre de dilatada experiencia en Tornado.

**Finn.** España ha comenzado a competir en Juegos Olímpicos en la clase Finn a partir de 1968. La clase es olímpica desde 1952, tan sólo tres años después de haber sido creada por el sueco Darby.

En nuestro país hay una flo-

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Clase	Diseñador	Año	Eslora	Manga	Superficie vélica	Tripulación	Desplazamiento
Soling	Jan Linge (Noruega)	1967	8,15 m.	1,90 m.	21,70 m. <sup>2</sup>	3	1.000 kg.
Star	William Gardner (EE.UU.)	1906	6,92 m.	1,73 m.	26 m. <sup>2</sup>	2	660 kg.
F. D.	U. Van Essen (Holanda)	1951	6,05 m.	1,70 m.	16 m. <sup>2</sup>	2	160 kg.
Tornado	Rod March (Inglaterra)	1967	6,10 m.	3,05 m.	21,80 m. <sup>2</sup>	2	140 kg.
Finn	Richard Sarby (Suecia)	1949	4,50 m.	1,51 m.	10 m. <sup>2</sup>	1	145 kg.
470	André Cornú (Francia)	1962	4,70 m.	1,68 m.	13,28 m. <sup>2</sup>	2	115 kg.
Lechner	H. Schweitzer (EE.UU.)	1962	3,90 m.	0,63 m.	6,70 m. <sup>2</sup>	1	18 kg.
Europa	A. Roland	1962	3,35 m.	1,44 m.	7 m. <sup>2</sup>	1	60 kg.

ta importante de esta clase, en la que José Luis Doreste obtuvo la medalla de oro en los pasados Juegos de Seúl.

Entrena el equipo preolímpico José María Vander Ploeg y uno de los tripulantes titulares es Francisco Villalonga.

**470-470 Femenino.** Es otra clase para dos tripulantes en la que España ha jugado un papel importante en el panorama internacional. Es categoría olímpica desde 1976, donde en los Juegos de Montreal, Gorostegui y Millet obtuvieron la medalla de plata.

La RFEV ha preseleccionado a tres tripulaciones titulares y a dos suplentes, dada la

tremenda competencia que existe entre éstas. Igualmente, en la clase 470 Femenino hay preseleccionadas cinco tripulaciones.

El entrenador para las dos categorías, femenina y masculina, es Antonio Ripoll. Las tripulaciones masculinas titulares confirmadas son: Jorge Calafat-Francisco Sánchez Luna e Ignacio Campos-Diego Campos. Las femeninas son: Theresa Zabel-Patricia Guerra y Nuria Bover-Irene Martín.

**Lechner-Lechner Femenino.** La tabla deslizadora a vela Lechner sustituyó en Seúl a la Windglider, ante las quejas

de los participantes sobre las prestaciones de esta última. El primer representante olímpico español fue Eduardo Bellini, en Los Angeles, donde obtuvo la duodécima plaza en la clasificación general.

El entrenador de esta clase es el catalán Paul Depoorter. En la tripulación titular masculina contamos con Asier Fernández y Lea Sitja, y en la femenina, con Mireia Casas y Elena Roig.

**Europa Femenino.** Junto con la anterior, es una de las clases olímpicas «benjamins» en los Juegos de Barcelona. La tripulación titular, formada por Margarita Alonso y la

también barcelonesa Natalia Vía, está entrenada por Antonio Navarro, quien opina que «este barco es excelente para las chicas. No es extremo y no hace falta mucho peso o condición física para dominarlo. El nivel internacional de la clase crece constantemente y los JJ.OO. de Barcelona estarán muy competidos».

### Becas

La ayuda que la RFEV presta a los deportistas en forma de becas asciende a un total de 53.295.000 pesetas.

Estas becas son financiadas por tres partes:

1. Becas «Fortuna», que comprenden la mayor parte de la ayuda económica.
2. Consejo Superior de Deportes.
3. Fondos Propios de la RFEV.

El número de regatistas beneficiados por las becas asciende a 43, desglosado de la siguiente manera:

- Dos en tablas masculino.
- Dos en tablas femenino.
- Dos en la clase Europa.
- Seis en 470 masculino.
- Ocho en 470 femenino.
- Tres en la clase Finn.
- Seis en Tornado.
- Dos en F. D.
- Seis en Star.
- Seis en Soling. ■

Jose Manuel MARTIN

Fotos: José Luis de la Viña



*Algunos de nuestros ríos  
serán navegables  
a corto plazo*

# **AGUAS INTERIORES QUE DAN AL MAR**

La presencia del elemento líquido ha favorecido desde tiempos remotos el incremento de ciudades en las riberas fluviales. A pesar de la importancia de nuestra hidrografía, los ríos españoles tan sólo son utilizados para el regadío

de zonas fértiles y la obtención de energía eléctrica; sin embargo, algunos proyectos existentes pueden garantizar a largo plazo un nuevo uso de halagüeñas perspectivas económicas: la navegación interna.



*El Ebro será navegable en la zona del delta y Castilla tendrá una salida al océano Atlántico si prospera el proyecto del muelle de Vega de Terrón.*

«Revista MOPT».

**A**diferencia de otras naciones europeas, España no puede presumir de poseer grandes canales fluviales. El río Manzanares, que baña Madrid, se queda pequeño —casi un charco de agua— si lo comparamos con aquellos que riegan las grandes capitales del continente, en cuyo cauce se han desarrollado importantes estructuras comerciales y de navegación. Tan sólo algunos proyectos ideados por el Viejo Profesor, el alcalde Tierno, han servido para hacer de él un lugar donde patos y peces retozan sin inmuntarse del tráfico y la contaminación de la gran ciudad. Los planes de crear en el

Manzanares interesantes actividades deportivas se han quedado en el aire, a pesar del apoyo que a esta iniciativa han demostrado numerosos grupos políticos municipales.

Algo parecido sucede con el resto de ríos que bañan nuestras ciudades. Es durante las fiestas patronales cuando muchas localidades asentadas junto a los ríos confieren a éstos un protagonismo especial, utilizando sus aguas para competiciones deportivas de pesca, descenso en piraguas o carreras de motonáutica. El resto del año la población vive ajena a la presencia del río, interesándose en él cuando las condiciones meteorológicas hacen temer un desbordamiento de su cauce.

No se puede afirmar, sin embargo, que nuestros ríos estén mal aprovechados. Fuera de los asentamientos urbanos y especialmente en la parte alta de montaña, desde donde el agua mana y corre ladera abajo con velocidad, la instalación de centrales hidroeléctricas es fundamental para transformar la fuerza de los saltos en energía eléctrica. En las partes medias, la creación de embalses y presas no sólo sirve para canalizar el agua hacia zonas de regadío, sino también para abastecer de agua potable a las poblaciones.

Sin necesidad de obras de ingeniería, la pesca deportiva es, asimismo, otro de los usos más frecuentes de nuestros ríos.

### El puerto de la EXPO

De entre todas las ciudades fluviales de nuestro territorio, sólo es la capital andaluza la que dispone de un verdadero puerto interior.

Cuando la tendencia nacional apunta a un pequeño retroceso global del movimiento portuario de mercancías, el tráfico movido en los muelles del puerto sevillano se incrementó durante el ejercicio del pasado año un 15,2 por 100 respecto al que tuvo lugar en 1989. Asimismo, se ha producido el mayor volumen de carga seca conocido en la historia del puerto.

Con estos datos a la vista, se confirma la tendencia alcista que desde 1987 viene demostrando el puerto his-



«Revista MOPT».

palense. Este crecimiento se produce como clara respuesta a la producción en su zona de influencia y a las interesantes perspectivas de futuro abiertas a consecuencia del proceso de transformación que se están llevando a cabo. A finales de año el puerto de Sevilla poseerá unos accesos directos y de corto recorrido con las redes de carretera y ferrocarril, lo que facilitará su eslabón de enlace en la cadena del transporte de mercancías hacia el interior. En este sentido, desde la Junta del Puerto se espera un aumento de los tráficos en los próximos años. «En el pasado ejercicio se ha iniciado un incipiente tráfico turístico con grandes posibilidades de desarrollo. Asimismo, la pre-

sencia de nuevos tráficos inducidos por la EXPO'92 augura incrementos que, lógicamente, se irán apreciando a medida que se acerque la fecha de inauguración de la muestra internacional», informaron desde la Junta del Puerto.

A lo largo de la historia el puerto del Guadalquivir ha conseguido situarse entre los más importantes de nuestro país, confiriendo a su ciudad preponderancia durante los «años de oro». Así, en los siglos XVI y XVII el puerto hispalense se caracterizó como puerta de entrada y salida del comercio con el Nuevo Mundo —del que Sevilla y su Casa de Contratación tenían casi el monopolio—, al tiempo que fue el origen de importantes ex-

pediciones participantes en el descubrimiento de América.

Desde entonces las condiciones de navegabilidad del río han cambiado, al hacerlo también los tipos de embarcaciones que por él circulan. Para acceder al puerto desde el mar hay que utilizar el servicio de dos prácticos: el que pasa la Barra o Broa de Sanlúcar, desde el fondeadero de «El Perro», frente a Chipiona, hasta la Bonanza, y el que atraviesa la Ría del Guadalquivir, desde la Bonanza a Sevilla.

Para facilitar el acceso de barcos a la ría es conveniente que el buque esté en Bonanza antes de la pleamar. En la salida, es necesario que la marea en la esclusa de Sevilla esté en medio cre-

ciente y, por tanto, alta en Bonanza, lo que garantiza la navegación por el Guadalquivir.

### Puerta al Mediterráneo

El futuro del Ebro pasa por la puesta en marcha de un ambicioso proyecto de navegabilidad del río desde el pantano de Riba-Roja hasta el mar, atravesando las comarcas tarraconenses en un centenar de kilómetros.

El deseo de que embarcaciones turísticas y deportivas puedan navegar sin dificultad por el Ebro viene ya de antiguo, si bien nunca hasta entonces había existido tanto ánimo y posibilidades de llevarlo a efecto, más cuando los viajes alrededor del delta



«Revista MOPT».

y a lo largo de un corto tramo del Ebro fueron una de las mayores atracciones de la pasada temporada veraniega. Durante sesenta minutos de trayecto se mostraba a los turistas las viejas artes de pesca, los cultivos y las especies de plantas y animales oriundas de la región.

La navegabilidad del río Ebro sólo será posible para embarcaciones de pequeño tamaño y no para buques mercantes. De este modo, el protagonismo del río será diferente al que tuvo en el siglo pasado, cuando era el medio de transporte más rápido para las mercaderías de la zona.

A finales del próximo mes de mayo quedará definitivamente aprobado el proyecto de navegación del río en los

70 kilómetros que separan Tortosa y Riba-Roja. El plan analiza en una primera fase la navegabilidad del río a través de un canal de 40 kilómetros de longitud y 1,30 metros de calado, estimándose su coste en unos 800 millones de pesetas, que serán sufragados por la Diputación Provincial de Tarragona.

Además de la promoción turística de la zona, se ha tenido en cuenta la clausura de todos los vertederos de residuos situados en la región, así como el impacto del proyecto en el entorno ecológico del Ebro, especialmente en el área del delta.

En una segunda fase de la obra se ejecutará el proyecto de navegabilidad y dragado del tramo comprendido

entre Tortosa y la desembocadura en el mar. Treinta kilómetros de recorrido cuya financiación correrá a cargo de la Dirección General de Puertos y Costas de la Generalitat.

El proyecto, respaldado por las comarcas afectadas (el Montsó, el Baix Ebro y Terra Alta), tiene las bendiciones de la Dirección Provincial de Tarragona, si bien existe un gran interés por implicar a los aragoneses en el mismo. «Si Aragón estuviera interesado en el proyecto y decidiera actuar en la presa de Mequinensa, podríamos pasar de los cien kilómetros navegables hasta los trescientos sin ninguna dificultad», afirma Santiago Ramos, presidente del Consell comarcal de la Ribera del Ebro.

## Vistas al mar castellanas

Poco podría imaginar Machado que sus campos castellanos, inmensos, llanos y áridos, tendrían una salida al mar. Protegida por los grandes sistemas montañosos peninsulares, Castilla arruinó su poderío comercial, considerado el más importante de los reinos de España, al quedar cerrada la salida de sus productos al mar por la frontera portuguesa. De este modo no sólo comenzó el definitivo declive industrial castellano, sino que, además, Castilla involucionó hacia modos de vida agrícola y pastoriles, iniciándose una creciente despoblación de la meseta septentrional, cuyas gentes huían hacia la periferia, donde se habían asenta-



**El puerto de Sevilla tendrá un protagonismo especial durante la celebración de la EXPO.**



### TRAFICOS DEL PUERTO DE SEVILLA

	1989 (toneladas)	1990 (toneladas)	Incremento en %
Graneles líquidos (1) .....	131.194	167.000	27,4
Graneles sólidos (2) .....	1.879.250	2.161.090	15,0
Mercancía general .....	625.651	707.816	13,1
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.636.651</b>	<b>3.035.976</b>	<b>15,2</b>

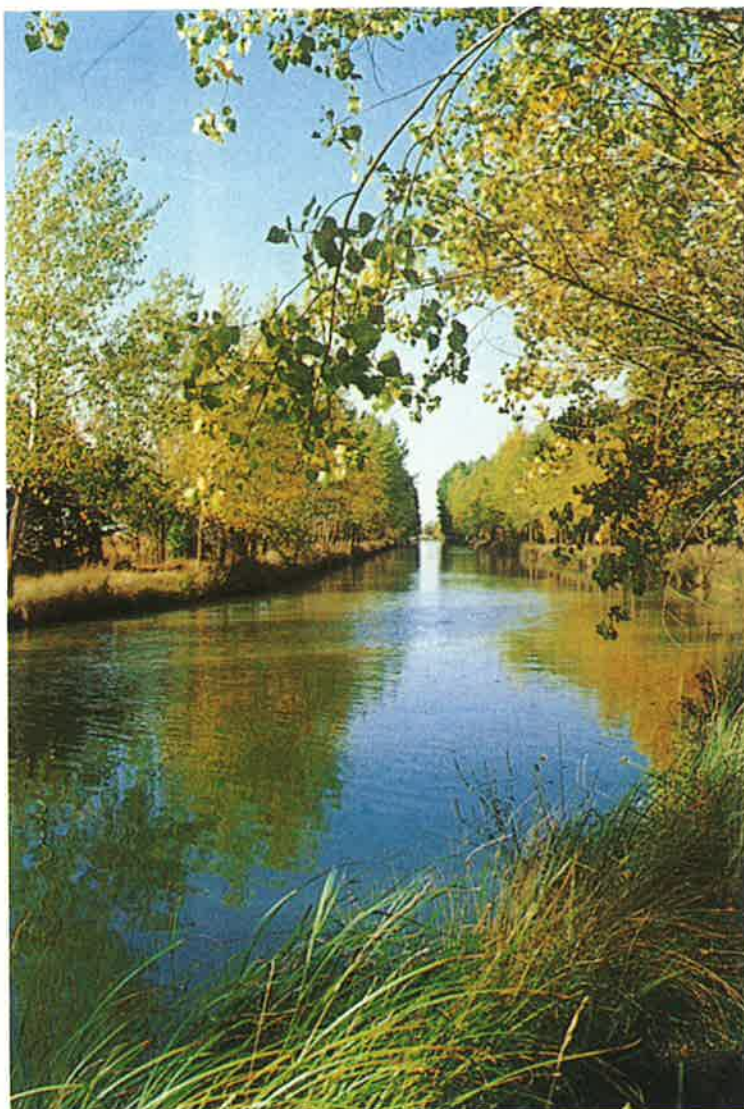
- (1) El aumento de graneles líquidos ha supuesto un notable incremento en las exportaciones de aceite, de 50.156 a 106.915 toneladas.
- (2) Destaca el aumento en casi todas las partidas usuales, como son los cereales (5,6%), haba y harina de soja (26,2%), concentrados en las Minas de Aznalcóllar (3%), piritas (63,5%) y abonos naturales y artificiales (6,6%).

Es muy considerable el aumento del cemento a granel, 50,5 por 100 respecto al año 1989, debido, fundamentalmente, al gran auge de la construcción en todo el país y especialmente en Sevilla. Sin embargo, han descendido notablemente

dos tráficos tradicionales en el puerto hispalense: la chatarra (19,3 por 100), por causas meramente coyunturales, y los fosfatos y potasas (31,2 por 100), por un exceso de estocaje en las fábricas de la zona.

do los centros de gravedad económicos. La idea de encontrar una salida al mar castellana está siendo retomada con interés. Si hace años las autoridades españolas apenas se mostraban interesadas en los proyectos que el Gobierno portugués desarrollaba para facilitar la navegabilidad del Duero, desde su frontera con España hasta su desembocadura en Oporto, hoy la idea de navegar por el Duero hasta el océano Atlántico no es nada descabellada.

Posibilitar el atraque de barcazas para el transporte de mercancías hacia el mar es el objetivo que mueve la construcción del muelle fluvial en Vega de Terrón (Salamanca), donde el Duero forma frontera con Portugal.



A este objetivo primordial, que convierte al muelle de Vega de Terrón en la salida natural de Castilla y León al mar, se unen otras importantes posibilidades de desarrollo, entre las que destacan las turísticas, deportivas y recreativas.

Conscientes de la importancia del tema, representantes de la Diputación Provincial de Salamanca, de la Cámara de Comercio hispano-lusa y de entidades financieras de ambos países se reunieron en Oporto el pasado mes de febrero para estudiar las posibilidades de establecer rutas marítimas rentables en el Duero, desde el muelle de Vega de Terrón hasta el océano Atlántico. En dicho encuentro se dieron a conocer las infraestructuras exis-

tentes en ambos países y los proyectos de navegabilidad mediante el uso de barcazas de pequeño calado que permitan el transporte de mercancías y la rotación de buques de recreo. Las rutas marítimas se establecerían entre el puerto del muelle en Salamanca y la localidad portuguesa de Leixoes. De este modo se permitiría el transporte marítimo de productos salmantinos, que en la actualidad sólo pueden ser transportados por carretera o ferrocarril.

Tras varios períodos de paralizaciones, las obras del muelle de Vega de Terrón están en sí acabadas. Desde abril de 1986 la Diputación Provincial de Salamanca trabaja en la construcción del muelle, un ambicioso proyec-

to en el que la institución invertirá casi 400 millones de pesetas. Prácticamente están finalizadas las dos primeras fases del proyecto, por el que se ha dotado el muelle de todas las instalaciones y servicios necesarios para su puesta en funcionamiento. La tercera y última de las fases de construcción será adjudicada antes de fin de año y comprende la instalación de un puerto deportivo y de líneas telefónicas y alumbrado público hasta el muelle.

La Junta de Castilla y León, por su parte, se ha ocupado de mejorar las obras de acondicionamiento y ensanche de la carretera que desde el municipio de La Fregeneda conduce hasta el mismo muelle, situado en el mismo lugar donde, a me-

diados del pasado siglo, el ingeniero Juan Subercase construyera otro con el mismo nombre.

Aún no se sabe cuándo este proyecto puede ser realidad. Sí se sabe, en cambio, las dimensiones máximas de las barcazas que en él operarán. Dadas las medidas de las esclusas existentes, el tamaño máximo de las barcazas será de 83 metros de eslora y 12,10 metros de manga.

La infraestructura está dispuesta. La inversión, realizada. Lo único que queda es el impulso de la iniciativa privada para que estos proyectos se hagan realidad. Las grandes posibilidades económicas que ofrecen bien valen dicho apoyo. ■

A. D.





PUERTO DE BARCELONA

# MIRANDO AL FUTURO

El puerto de Barcelona se prepara para el futuro. No se trata de una simple frase, son hechos. Al inicio de las obras de remodelación del muelle de Barcelona, cuyo acto fue presidido por el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, se une la aprobación, en Consejo de Ministros, de una sociedad estatal de gestión y promoción de un Centro Intermodal de Logística. Su objetivo es el consolidar y potenciar la posición del Puerto Autónomo como centro internacional de distribución del sur de Europa.

**E**N la actualidad el Puerto Autónomo de Barcelona es el primero del litoral español en cuanto a número de atraques, amplitud y diversidad de instalaciones y equipos disponibles para atender a toda clase de tráfico. Con la implantación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) se pondrá en cabeza de los puertos del Mediterráneo en lo que respecta al

tratamiento logístico de la carga por vía marítima.

Dada la creciente especialización en el tráfico de mercancías en contenedores, los responsables del Puerto Autónomo de Barcelona consideran indispensable situarse adecuadamente en este nuevo marco, para así consolidar y potenciar su papel como plataforma de distribución de mercancías que dé servicio a todo el territorio nacional, al



área sur del Mercado Único europeo y a los países del Magreb.

### Ubicación estratégica

El puerto de Barcelona ocupa un lugar estratégico en el Mediterráneo y en Europa, especialmente respecto a los países del Extremo Oriente. Las previsiones para el tráfico de contenedores indican que, a mediados de la presente década, Extremo Oriente moverá casi un tercio del tráfico mundial. Si Rotterdam era, hasta hace poco, el primer puerto del mundo en este tipo de tráfico, hoy ya es superado por los de Hong-Kong y Singapur.

Por la ruta del Pacífico, entre Oriente y América, circularán cerca de 4,5 millones de contenedores, cifra comparable a la que se producirá a través del Canal de Suez en el tránsito entre Europa y Asia.

Otro dato a señalar es que, en el movimiento entre Euro-

pa y el continente asiático, se llegará hasta los siete millones de contenedores. Por tanto, y a tenor de estos datos, se puede afirmar que el nuevo centro comercial mundial, en un futuro no muy lejano, será el enlace entre los continentes europeo y asiático.

Para entender mejor la situación habrá que atender también a los cambios que se están produciendo en las estrategias comerciales. La globalización de la economía está dando lugar a nuevos métodos de gestión empresarial. El mercado impone cambios en los sistemas de distribución, en los métodos de fabricación y en las formas de aprovisionamiento. En este marco la logística adquiere una importancia decisiva, dado que resulta imprescindible para hacer frente a la nueva y creciente complejidad industrial.

En este intrincado panorama los puertos ya no pueden ser meros puntos de carga y descarga de mercancías, sino

que se convierten en un eslabón más de la cadena de transportes.

Para potenciar su posición en el marco internacional, y a tenor de lo referido anteriormente, el Puerto Autónomo de Barcelona se marcó tres grandes ejes de actuación:

— Incrementar su infraestructura portuaria y de distribución en terminales especializadas, para así dar respuesta a las necesidades de los distintos tipos de tráfico.

— Desarrollar un proyecto de telematización integral que contempla la implantación de un sistema propio de telecomunicación en todo el ámbito portuario y la comunicación telemática de las principales organizaciones que intervienen en el tráfico marítimo (aduanas, puerto, consignatarios...).

— Puesta en marcha de la nueva Zona de Actividades Logísticas (ZAL).

Gracias a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) se

aprovecha el intercambio modal, en el momento de la ruptura de la cadena de transporte, para realizar una serie de operaciones que aumenten el valor añadido de las mercancías. En este centro de distribución, además de las operaciones habituales de intercambio modal (marítimo-terrestre-aéreo) se prestarán otras relacionadas principalmente con la gestión del producto almacenado y su distribución (control telemático de lo almacenado, control de calidad, procesos administrativos como la facturación, estadística y cobros, etcétera).

### Tratamiento logístico

La ZAL se desarrollará en dos fases. La primera, ya en proceso de urbanización, ocupa 68 hectáreas de terreno del puerto situadas junto al actual cauce del río Llobregat. La segunda fase, que se realizará después de desviado el cauce de dicho río, ocupará más de



136 hectáreas. En total se edificarán 817.750 metros cuadrados, de los que casi 600.000 corresponderán a almacenes.

Debido a su excepcional ubicación respecto a las principales áreas de consumo y producción de ámbito metropolitano, se obtendrá una importante reducción de los costes de transporte al suprimirse los trayectos intermedios entre el puerto y el almacén. No menos importante, siguiendo con su ubicación, será su situación respecto a las infraestructuras y vías de comunicación: conexiones marítimas con acceso directo a las instalaciones portuarias, conexiones con la red ferroviaria, con el sistema de ancho peninsular y con la futura línea de ancho europeo, distante tan sólo dos kilómetros del aeropuerto del Prat y comunicada con la red nacional e internacional de autopistas.

Las Zona de Actividades Logísticas tendrá un régimen aduanero independiente del



portuario, con lo que se agilizará al máximo el tránsito de las mercancías.

## Obras del puerto

Todo ello nos da una idea de la importancia de la ZAL para el futuro inmediato del puerto de Barcelona. Un futuro que pasa, como se señalaba al comienzo de esta información, por las obras de remodelación del muelle, donde se levantará el futuro centro de negocios de la ciudad.

Esta obra, presupuestada en unos 28.000 millones de pesetas, se enmarca dentro del Plan Especial del «Port Vell» y se la puede considerar como emblemática para el puerto de Barcelona, ya que en ese espacio se alojará el edificio de negocios Trade Center, que actuará como una auténtica puerta marítima de la ciudad.

Asimismo, la remodelación del muelle incluye las estaciones marítimas, tanto nacionales como internacionales. Por lo que a estas últimas se refiere, decir que prestarán servicio a las naves de crucero con escala en Barcelona y quedarán integradas al Trade Center por medio de puentes y pasarelas a lo largo de 5.500 metros cuadrados.

La terminal nacional se destinará a las operaciones vinculadas al tráfico de pasajeros con las islas Baleares. Además, será el nexo entre la ciudad y la zona portuaria, con la gran plaza acuática del final del muelle y su enlace con el paseo Carner.

Estas obras de remodelación supondrán la transformación global del frente marítimo de la ciudad, unida a las múltiples actuaciones ya en marcha, como la urbanización del paseo Nacional, el aparcamiento de la Barceloneta, la reforma de los Almacenes Generales de Comercio y la Marina Deportiva, además de otras obras de futura ejecución, como el Muelle de España. ■

R. GUTIERREZ

L U B R I C A N T E S   M A R I N O S



## MUSICA A BORDO

CEPSA dispone de una fuerte  
Red Comercial y de Asistencia Técnica.  
Una asistencia técnica que funciona  
viento en popa.  
Ofreciendo programas de Seguimiento  
y Estudios de Lubricación.  
Una Red Comercial que suministra  
lubricantes a buques en 490 puertos  
de todo el mundo. Un servicio inmediato.  
Así es CEPSA.

CEPSA LUBRICANTES MARINOS. Avda. Burgos 16, 7ª  
Tel: (91) 337 60 98/99 Fax: (91) 337 71 23 Telex: 27678 CEPSA E



Organizadas por  
el COMME

# I JORNADAS MARITIMAS CELEBRADAS EN MADRID

Organizadas por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME), se desarrollaron en Madrid, del 7 al 9 de diciembre pasado, las I Jornadas Marítimas, en las que participaron representantes de la Administración, de empresas y sindicatos.



**M**ANUEL Panadero, secretario general para los Servicios de Transporte, habló sobre la necesidad de conseguir una Marina Mercante competitiva en precio y calidad como única forma de lograr su supervivencia, aludiendo, asimismo, al Anteproyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, próximo a entrar en el Parlamento.

Sobre la Ley de Puertos disertó también el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, en su conferencia titulada «Regulación de la Marina Mercante».

Fernando Palao, director general de Puertos, presentó una ponencia sobre «Los puertos del Estado en la nueva ley», y Fernando Casas, director general de ANAVE, habló sobre la política de ayudas de la CE y el Segundo Registro de Buques. Los representantes sindicales Andoni Lecertúa, de CC. OO.-SLMM; Carlos Bonet, de UGT-Marina Mercante, y Jesús Álvarez, presidente del SEOMM, aportaron su visión sobre la repercusión laboral de las distintas propuestas presentadas.

El secretario general de Pesca Marítima, José Loira, disertó sobre la política pesquera española, y, finalmente, el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela, habló sobre los programas específicos de este Organismo tendentes a la mejora de las condiciones de vida de los trabajadores del mar.

Por otra parte, se organizó dentro de las Jornadas una mesa redonda en la que se expusieron distintas opiniones sobre las futuras titulaciones de Marina civil, con participación del ex inspector general de Enseñanzas Superiores Náuticas, Luis Rodríguez Domínguez; el vicepresidente primero del COMME, Germán de Mello Rodríguez, y el profesor titular de la Universidad de Cádiz, Daniel García Gómez de Barreda.

## Conclusiones de las I Jornadas Marítimas

De acuerdo con la información facilitada por el COMME a la revista MAR, el texto literal de las conclusiones formuladas al término de las I Jornadas Marítimas fue el siguiente:

**1** La corrección de las diferencias entre los países del norte, con políticas marítimas al-

tamente competitivas, y los países mediterráneos, con tradición proteccionista, así como la necesidad de un más alto nivel de formación técnico-científica de las tripulaciones, son los factores que van a determinar el futuro de la Marina Mercante.

**2** El Anteproyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante supone una profunda modernización del modelo autoritario e intervencionista de nuestra actual legislación marítima. Con ello se delimitan definitivamente las competencias

marítimas del Estado, se armoniza nuestra legislación con las del resto de los países comunitarios y se reorganiza y moderniza la Administración marítima desvinculándola definitivamente de la Administración militar.

**3** El modelo decidido para los puertos españoles con la nueva ley pasa por la creación del ente público Puertos del Estado y la dotación de autonomía en la gestión a las autoridades portuarias como órganos rectores de la actividad económica de nuestros puertos.

**4** El mantenimiento de las titulaciones de las carreras de Náutica, Máquinas Navales y Radioelectrónica Naval, con las nuevas denominaciones propuestas al Consejo de Universidades y en los niveles actuales (diplomado, licenciado y director), ha de considerarse pilar básico para el sostenimiento del desarrollo marítimo del país, que debe contar necesariamente con profesionales de la Marina civil.

Asimismo, la dilatada extensión de la duración de las prácticas profesionales hace preciso que los responsables de la Administración marítima replanteen las mismas para facilitar con ello un acceso más rápido al mercado de trabajo.

**5** Ante el nuevo marco competitivo las empresas navieras españolas deben abordar la adaptación de sus recursos pasando por la profesionalización de esta actividad y desarrollando estrategias competitivas que permitan dicha adaptación ante los profundos cambios que se avecinan.

**6** La atención a los recursos humanos, los acuerdos con otros países y la adaptación de las estructuras pesqueras, ajustando la flota a los recursos marinos, son las bases de la política que desarrollará nuestro país en esta materia durante los próximos años.

**7** El Anteproyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante puede llegar a constituir el definitivo comienzo de la tan esperada y necesaria reforma de la Administración marítima.

La competitividad de nuestra flota con la creación del Registro Especial de Canarias debe pasar por el planteamiento de soluciones para los excedentes laborales y profundos cambios en la redacción del actual borrador de dicho anteproyecto.

Para ello los sindicatos han manifestado su decisión de actuar con las medidas más contundentes que sean precisas, incluida la huelga general.

**8** Las áreas de acción sobre el empleo, sanidad marítima, formación profesional y acción formativa conforman el marco político social a desarrollar por el Instituto Social de la Marina, pretendiendo como objetivo último elevar la calidad de vida de los profesionales de la mar y reducir los índices inaceptables de siniestralidad. ■

Inés OTERO

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, ICCAT, ha dedicado su reunión anual de 1991 fundamentalmente a elaborar las directrices para proteger y ordenar eficazmente la especie atún rojo con el objetivo de preservarla del peligro de sobreexplotación.

**ICCAT dedicó su reunión anual a estudiar medidas para proteger los túnidos del Atlántico**

# **ATUN ROJO, una especie amenazada**

**L**A sesión de la Comisión tenía lugar después de que Suecia hubiera presentado una propuesta ante el CITES (Convenio sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de la Flora y la Fauna) para la declaración del atún rojo como especie en peligro de extinción. Intervención que ha provocado la reacción de ICCAT, que se ha aprestado a elaborar un documento refutando las tesis suecas, a la vez que reclamaba para la Comisión las competencias en la materia, al considerarse el único foro idóneo para debatir esta cuestión, el único en disponer de documentación completa y de contar, asimismo, con especialistas y expertos para estudiar, analizar y formular recomendaciones basadas en conclusiones científicas. ICCAT «no quiere que le arrebaten el balón porque considera que es el único jugador que tiene títulos para hacerlo», declaraba un portavoz de la organización. «La Comisión —añadía— está revitalizando su papel y, al tiempo que rechaza influencias ajenas a la misma, exige que las decisiones sobre los túnidos del Atlántico pasen por ella.»

Las reuniones de la Comisión se prolongan habitualmente durante tres semanas al llegar el mes de noviembre, dos de ellas dedicadas a abordar temas científicos y la tercera a cuestiones de índole administrativa. En esta oportunidad el saneamiento financiero de ICCAT era precisa-



mente uno de los puntos de mayor trascendencia del orden del día, a la vista de los problemas económicos que vive la organización, derivados en buena medida de la actual fórmula de financiación. Es el caso que su presupuesto se elabora en dólares, pero los gastos se realizan en pesetas, peculiaridad que se ha visto negativamente afectada por la fluctuación del cambio dólar-peseta, ocasionando pérdidas de hasta el 25 por 100 de las disponibilidades presupuestarias. Si a ello se unen las demoras en el pago de las contribuciones, especialmente por parte de aquellos países con mayores dificultades económicas, se entienden los serios problemas por los que atraviesa ICCAT. En consecuencia, la Comisión ha acordado que en adelante la aportación de los países miembros se hará en pesetas, cargando las contribuciones en los países ricos y aliviando del pago a los países modestos, a los que se reclamará una aportación testimonial.

Finalmente, la Comisión renovó su cúpula directiva. La presidencia ha pasado de Angola a Portugal, país que ostentaba la vicepresidencia primera. Esta ha sido asumida por Japón, mientras Ga-

bón ocupaba la segunda vicepresidencia. Francia asumía la presidencia del Comité de Finanzas y España presidirá el Comité Científico. La Secretaría Ejecutiva seguirá también en manos españolas.



Olegario Rodríguez, que ha venido ostentando el cargo desde el origen de ICCAT en 1970, anunció ya en 1990 su decisión de entregar el relevo, habiendo sido designado para sucederle Antonio Fernández González, doctor ingeniero agrónomo, que ha ocupado cargos importantes en la Administración española, entre otros, delegado en la OCDE y en FAO. Actualmente es consejero de Pesca en el Ministerio de Asuntos Exteriores.

### Explotación de recursos atuneros

Los orígenes de ICCAT se remontan al Convenio de Río de Janeiro del año 1966, por el que se establecían las bases para una explotación racional de los recursos atuneros del Atlántico, aunque no sería hasta 1970 cuando la Comisión se pusiera en marcha.

Forman parte de ella Angola, Benin, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Costa de Marfil, Cuba, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Japón, Corea, Marruecos, Portugal, Santo Tomé, Príncipe, África del Sur, Estados Unidos de América, Uruguay, URSS y Venezuela, además de España. Están adscritos a la misma altos dignatarios de las Administraciones de los países miembro, asesores, industriales, etcétera. ICCAT aborda temas monográficos en sus reuniones anuales. Así sucedió en años anteriores, cuando dedicó su atención a las especies tropicales: listado, rabil y patudo, localizados en aguas atlánticas situadas entre Canarias y África del Sur. En 1990 la atención de los expertos se centró en el pez espada, que, pese a no tratarse de un túnido, está incluido en los objetivos de ICCAT, por identificarse frecuentemente su hábitat con el del atún. El atún rojo ha sido el eje de la reunión de 1991. ■

Mery VARONA

## Vedette de los mares

El atún rojo va camino de convertirse en una verdadera vedette de los mares, si se considera que el mismísimo *New York Times* le dedicó recientemente dos páginas, en las que aparecía como una especie sumamente solicitada, hasta el punto de estar siendo objeto de una fuerte explotación, que debe ser supervisada con mucha atención.

Ello viene a unirse a las protestas que vienen realizando con gran contundencia sobre la Administración estadounidense grupos azules, ecologistas, asociaciones de pescadores deportivos, denunciando la sobreexplotación que se está realizando en el Atlántico Oeste y que, según tales denuncias, estaría situando el atún rojo al límite del riesgo de extinción. Sin olvidar las protestas que ha suscitado recientemente, lideradas por Greenpeace, la presencia en el Mediterráneo de grandes buques atuneros, por lo general de países no miembros de ICCAT que navegan bajo pabellones de conveniencia, y que están castigando duramente el «stock» de túnidos de estas aguas. Un enclave a proteger de ma-

nera especial, ya que, junto con las del golfo de Méjico, son las elegidas como zona de puesta del atún rojo.

La opinión de ICCAT es menos alarmista, aunque no menos contundente. Se trata de una especie fuertemente explotada, pero no en grave peligro por el momento. De todas formas, aparte de las medidas recomendadas por ICCAT, ya en vigor, para la protección de esa especie, la Comisión ha acordado iniciar un programa monográfico de estudio para profundizar en el conocimiento del atún rojo y a partir de los resultados del mismo se adoptarán las medidas adecuadas. Todo hace suponer, no obstante, que la normativa futura contemple la adopción de medidas restrictivas más duras con el fin de reducir los actuales niveles de mortalidad por pesca y de esta forma preservar los rendimientos futuros.

El atún rojo, al igual que el blanco, es una especie que se localiza en las aguas templadas del Atlántico entre Canarias y la costa francesa.

M. V.

## IV ASAMBLEA NACIONAL DE COFRADIAS DE PESCADORES

Clemente Jesús Muñiz Guardado fue reelegido como presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores durante la celebración de la IV Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, celebrada en Madrid durante los días 9, 10 y 11 de diciembre pasados. Esta IV Asamblea contó con la presencia del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación,

Pedro Solbes, así como del secretario general de Pesca, José Loira. Con la Asamblea se cerraba un proceso electoral en las Cofradías que se inició en el primer semestre del pasado año con las votaciones para elegir los representantes del sector por un período de cuatro años y que culminó con la elección de los órganos de representatividad nacional.

**Y**O quiero agradecer, en primer lugar, que me hayáis reelegido por tercera o cuarta vez, no sé las veces, son muchas ya, y haré lo humanamente posible para duplicar el esfuerzo de trabajo que venimos haciendo...»

Con estas palabras iniciaba Clemente Jesús Muñiz Guardado su intervención ante los representantes de las Cofradías en la IV Asamblea, una vez celebradas las votaciones para elegir la representación nacional.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores hizo en su intervención ante la Asamblea una fuerte defensa de estas corporaciones de derecho público y que, en su opinión, han demostrado su eficacia para el hombre del mar durante varios siglos. Muñiz Guardado expuso a los representantes de las Cofradías las nuevas exigencias de la Comunidad Europea en materia de representatividad y estructuras pesqueras donde funcionan las Organizaciones de Productores (OPES). Para Clemente Jesús Muñiz Guardado habría que luchar para lograr un modelo de organización que supusiera entroncar a las Cofradías con la actividad de las OPES, abogando por una vía intermedia. El responsable de las Cofradías indicó ante la Asamblea que las organizaciones de productores no habían funcionado en España.

En su intervención, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes, destacó la importancia y

## Muñiz Guardado, reelegido presidente



la significación de las Cofradías de Pescadores para toda la pesca de bajura, que representa más del 50 por 100 del sector pesquero. Pedro Solbes defendió el proceso de las negociaciones para el ingreso de España en la CE y destacó las cuestiones positivas que ello estaba representando para la reestructuración de la flota. En contra de lo que había indicado el presidente de las Cofradías, el ministro señaló que las Organizaciones de Productores no habían fracasado, e insistió en la necesidad de llevar una política de complementariedad entre Cofradías y Organizaciones de Productores y no de enfrentamiento.

«Debemos apostar por la coexistencia y no por la confrontación. De no ser así las Cofradías quedarían fuera de una serie de elementos interesantes que la CE articula a través de estas organizaciones... El hecho de que defendamos a las Organizaciones de Productores no debe impedirnos en ningún caso que las Cofradías sigan ejerciendo sus funciones y tengan objetivos propios como órganos de consulta y colaboración con la Administración.»

La IV Asamblea Nacional contó, finalmente, con la presencia del secretario general de Pesca, José Loira, que hizo una amplia exposición de la política de pesca en el marco comunitario y de su aplicación en España. Entre otros puntos, destacó los logros conseguidos por la Administración española para conceder ayudas para los barcos por debajo de los nueve metros de eslora. ■





El acuerdo con Marruecos preocupa a las Cofradías

## LA FLOTA DE BAJURA, DISPUESTA A AMARRAR PARA APOYAR LAS NEGOCIACIONES

**Las Cofradías de Pescadores están dispuestas a amarrar la flota en las próximas semanas si con ello se logra un mayor apoyo a las negociaciones de la Comunidad de cara a conseguir un mejor acuerdo con Marruecos.**

**E**STA fue una de las conclusiones aprobadas el pasado mes de diciembre por la IV Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores en relación con la problemática del caladero en este país africano. Los representantes de las Cofradías señalaron también que, según pone de manifiesto la experiencia de los últimos años, serían necesarias también medidas de presión de apoyo que serían coordinadas por la Federación Nacional. Estas actuaciones se llevarían a cabo conjuntamente con otras organizaciones pesqueras «para evitar desgracias como las acontecidas en los últimos cuatro años».

En relación con el convenio de pesca entre la Comunidad Europea y Marruecos, las Cofradías consideran que se debería crear una pequeña comisión que actuase como órgano de consulta con la Administración pesquera española y con los representantes comunitarios. Las Cofradías estiman que se deberían producir más contactos en esta dirección y no limitarse los mismos a simples consultas por escrito. De cara al nuevo convenio, las Co-

fradías estiman que, de no lograrse uno nuevo en los términos que pretende la Comunidad Europea, sería preferible la prórroga del actual.

Para los representantes de la flota de bajura es importante

que en las nuevas negociaciones se atiendan bien todos los posibles flecos para evitar situaciones como las habidas en los últimos años y que dieron lugar a diferentes conflictos. Las Cofradías pretenden que el nuevo convenio garantice la actividad para la totalidad de la flota que no tiene caladeros alternativos y para la que unas paradas definitivas acarrearían

graves problemas de carácter social. Finalmente, entre otros muchos puntos, las Cofradías entienden que la Administración marroquí impone las paradas biológicas más bien como paradas políticas.

En relación con el conjunto de la pesca de bajura y su problemática actual, la Asamblea de Cofradías adoptó, entre  
(Pasa a la página siguiente.)

### NUEVO COMITE EJECUTIVO

*Presidente:* Clemente Jesús Muñiz Guardado.  
*Vicepresidente 1.º:* José Manuel Carpente Castro.  
*Vicepresidente 2.º:* Joaquín Fontdecabra Vidal.  
*Vicepresidente 3.º:* José Santiago Santana Ortega.  
*Vicepresidente 4.º:* Juan Cervantes Flores.

#### ZONAS:

##### SANTANDER-ASTURIAS

- D. José Antonio Povedano Incera (armador).
- D. Fernando Menéndez Braña (trabajador).

##### LUGO-CORUÑA-PONTEVEDRA

- D. Genaro Amigo Chouciño (armador).
- D. Bertín Rodríguez Rodríguez (trabajador).

##### HUELVA-CADIZ

(Rechazado el representante armador propuesto al no haber cumplido la Cofradía a la que pertenece los acuerdos adoptados por los Organos de Gobierno de la Federación Nacional.)

(Suplente armador: se ha solicitado una aclaración en relación al mismo.)

- D. Joaquín Bellido Vélez (trabajador).

##### MALAGA-GRANADA-ALMERIA

- D. Manuel Haro Haro (armador)
- D. José Fuentes Gallardo (trabajador).

##### MURCIA-ALICANTE-VALENCIA-CASTELLON

- D. Manuel Albiol Lloréns (armador).
- D. José Esteve Torrent (trabajador).

##### TARRAGONA-GERONA-BARCELONA

- D. Vicente Balagué Cartes (armador).
- D. José Gómez Muñoz (trabajador).

##### BALEARES

- D. Rafael Marqués Salor (armador).
- D. Vicente Mari Mari (trabajador).

##### CANARIAS

- D. Salvador Toledo González (armador).
- D. Agustín García García (trabajador).

## IV ASAMBLEA NACIONAL DE COFRADIAS DE PESCADORES

(Viene de la página anterior.)

otras, las siguientes conclusiones: aceleración del traspaso de competencias previsto en los Estatutos de Autonomía, aplicación de medidas que aseguren en un futuro la flota de bajura, apoyo a las paralizaciones temporales negociadas con compensaciones económicas más dignas, regulación de artes para evitar pesca de inmaduros, regulación de los descansos laborales, una acción pública más firme para evitar la contaminación por vertidos y apoyo al mantenimiento del salario a la parte.

En materia de Seguridad Social, las conclusiones fueron las siguientes:

Que se regule nuevamente la cotización por bases tarifadas de salarios medios pactados entre la Administración y el sector de pesca, para garantizar prestaciones dignas para todos los pescadores tanto en activo como jubilados, ya que el actual sistema en modo alguno se viene aplicando con la rigurosidad que determina la normativa, debido a los problemas de insolidaridad y patente discriminación que ello crea entre el personal de una misma embarcación y modalidad.

Que desaparezca la condición de autónomos en el Grupo III a aquellos armadores que prestan sus servicios en la propia embarcación, considerándoles a todos los efectos como trabajadores por cuenta ajena.

Asimismo, y a la hora de solicitar las prestaciones, se aplique el mismo coeficiente reductor a los tres grupos de cotización.

La Asamblea Nacional manifestó su descontento y preocupación por la política de acuerdos internacionales y la permisividad en la importación irregular de pescado desde terceros países, en competencia desleal con el sector español. ■

V. M.

# AETINAPE pide al Gobierno una mayor defensa del sector pesquero

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) celebró el pasado 21 de diciembre en La Coruña una asamblea general en la que solicitó al secretario general de Pesca «una actitud beligerante en la defensa de los intereses del colectivo pesquero, sobre todo ante la reciente aprobación del Anteproyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante». A la asamblea general, que contó con la presencia de unas doscientas personas, acudieron, además del presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, el secretario general de Pesca, José Loira, y el conselleiro, Enrique López Veiga, quien insistió en la necesidad de dignificar el sector pesquero.



José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE.

**E**L presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, recordó durante su intervención en la asamblea general la inseguridad que continúan padeciendo los profesionales del sector. En este sentido, hizo un llamamiento a los técnicos de alto nivel que se sientan en las instituciones marítimas responsables en esta materia, con la finalidad de organizar los planes preventivos y de emergencia necesarios para acabar con tanto muerto flotante.

José Manuel Muñiz también indicó que «el proceso de traspaso, no de reforma, de la administración periférica del Estado en

competencia en los asuntos marítimos corre peligro de convertirse en un simple cambio de titularidad, acompañado de un traspaso imprescindible: el de la incompetencia y la desconexión de estas instituciones con el mundo real del mar».

A este respecto, expresó su deseo de que la Secretaría General de Pesca adopte una actitud beligerante en la defensa de los intereses del colectivo pesquero, sobre todo ante la reciente aprobación del Proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante.

El presidente de AETINAPE solicitó una regulación homogénea de la formación «sin saltos inútiles, abandonando ese sistema de reproducción de castas y niveles». Manifestó su preocupación ante la fuerte crisis que afecta al sector, augurando, con la apertura de fronteras, uno de los más espectaculares descalabros de la actividad pesquera. «La desafortunada actividad extractiva que se llevó a cabo, la venta de los productos en fresco y sin transformación alguna, la falta de adecuación de la producción al mercado y la nula política de producto, investigación de mercados, etcétera, no pueden ofrecernos un panorama más desalentador», aseguró Muñiz.

Por último, incluyó su intervención afirmando «la necesidad de negociar con Europa unas homologaciones profesionales adecuadas a nuestra dignidad» y pidió una urgente reforma de programas, actualización de las atribuciones y las competencias de cada una de las titulaciones existentes. ■

Inés OTERO



## La flota vasca, contra las cuotas pesqueras

El reciente reparto de las cuotas de capturas de pesca para el actual año 1992 ha sido acogido con descontento por todos los sectores vascos, que coinciden en asegurar que la distribución no se corresponde con los intereses pesqueros de la flota de la comunidad vasca. El viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco ha afirmado que Euskadi continúa soportando las condiciones del tratado de adhesión a la Comunidad Económica Europea. El Tope Admisible de Capturas (TAC), aprobado el pasado mes de diciembre por el Consejo de Ministros de la Comunidad, ha sido criticado duramente por la totalidad de los sectores implicados con la pesca en el País Vasco.

**S**I bien el reparto propicia un ligero incremento de especies como la merluza y el bacalao, el TAC no presenta novedades considerables en relación con las cantidades establecidas para el año recién concluido.

«Seguimos igual. La flota pesquera vasca continúa sin recibir lo que merece partiendo de un error básico: la negociación del Tratado de Adhesión de España a la Comu-



nidad Económica Europea», ha declarado José Ignacio Espel, responsable del Departamento de Pesca vasco. El presidente de la asociación bacaladera Arbac, Miguel Iriondo, por su parte, ha señalado que «no son solamente Noruega y Canadá los países que ponen trabas a la actividad de la flota vasca, sino que es la propia Comisión de Pesca la que recorta las actividades».

«Tenemos datos de que el recurso pesquero se encuentra en buen estado y no comprendemos, por tanto, estas limitaciones», ha declarado. La flota bacaladera vasca, tras la aprobación del TAC, mantiene sus cuotas en tres caladeros de NAFO, aunque desciende en 700 toneladas, de 27.000 a 26.300, la cuota en la zona 3L del mismo área.

«La cuota de bacalao asignada a la flota vasca es totalmente insignificante. Necesita caladeros urgentemente, así como ampliar sus zonas de pesca. Si el convenio con la EFTA hubiera sido generoso, la situación sería mejor. Desgraciadamente se ha cambiado un mercado por ni tan siquiera un plato de lentejas», ha señalado el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco con motivo de la aprobación del TAC por la Comunidad Europea.

Por el acuerdo suscrito con la EFTA se entra en aguas noruegas, por lo que el primer año se repartirían 9.000 toneladas entre la flota, que irán ascendiendo, hasta el año 1998, a una cantidad aproximada de 16.000.

Esta cifra es desechada tanto por los responsables de la política pesquera vasca como por los arrantzales.

«Esas cifras son una miseria, ya que lo único que permiten es la posibilidad de entrar en las 200 millas noruegas, que ya han sido visitadas con anterioridad por la flota vasca. Se ha cambiado mucho por muy poco, porque ha sido cambiar una exigua cuota de bacalao para así poder abrir las puertas a los productos de



los países de la EFTA», considera el portavoz del Ejecutivo vasco. En esta distribución de cuotas por parte de la Comunidad, la llamada por los arrantzales vascos «batalla» de la anchoa parece persistir. Esta especie, de vital importancia para la flota de bajura de la comunidad vasca, no ha sido «gratificada» en el reparto. La Comunidad ha vuelto a conceder un TAC total de 27.000 toneladas para la flota española, cifra no alcanzable, según sectores de pesca vascos, ya que en los últimos años la flota del Cantábrico no ha rebasado las 230.000 toneladas de capturas totales.

«Las 3.000 toneladas asignadas a la flota vasca significan, una vez más, la gran influencia de Francia en las decisiones del Consejo de Ministros comunitario, ya que

mientras las flotas vasca y cantábrica exigen un descenso del TAC, el país vecino opina lo contrario con la intención de aumentar la cantidad que le corresponde. En 1991 las embarcaciones francesas multiplicaron por cuatro las 3.000 toneladas de anchoa que les correspondían. España y Francia deberían suscribir un acuerdo, que parece realmente difícil, para tratar de solucionar el conflicto existente entre las flotas de ambos países», han expresado fuentes del sector de bajura.

Por su parte, José Ignacio Espel señala que «todo acuerdo es posible; es cuestión de qué me das y lo que yo te doy. Puede haber fórmulas. Nuestra flota de bajura tiene muchas limitaciones. Hay un aspecto innegociable, que es la pesca de anchoa mediante re-



des de arrastre pelágico. El tema de la anchoa ha quedado en tablas».

Una de las novedades, en este caso en el sector de la altura, es la que hace referencia al aumento de las cuotas de merluza en el oeste de Escocia, así como el descenso de esta misma especie en el Cantábrico. El TAC para el año 1992 se cifra en 19.370 toneladas, 580 más que el pasado año. Este ascenso es calificado de ridículo por responsables del sector vasco. «Ha existido un cierto triunfalismo tras la concesión de las cuotas, y nada más lejos de la realidad. Poder pescar 580 toneladas más de merluza para toda nuestra flota es una minucia que hace que no participemos de la alegría institucional», señalan fuentes del sector.

El responsable vasco en el Ejecutivo vasco valora positivamente la subida, pero con matices. «Sabemos que el sistema de merluza es un recurso que no pasa por sus mejores momentos y entonces admitimos que tiene que existir un TAC. Pero lo que tenemos que valorar es que se ha incrementado un tanto la flota vas-

## El PNV pide que la CE controle más las capturas

El europarlamentario del Partido Nacionalista Vasco Jon Gangoití ha solicitado a la Comunidad Europea que controle directamente las capturas pesqueras. En pregunta parlamentaria reciente dirigida al comisario de pesca Manuel Marín, el nacionalista vasco pide que el control sobre las capturas de pesca sea ejercido por la propia Comunidad en lugar de por los Estados miembro.

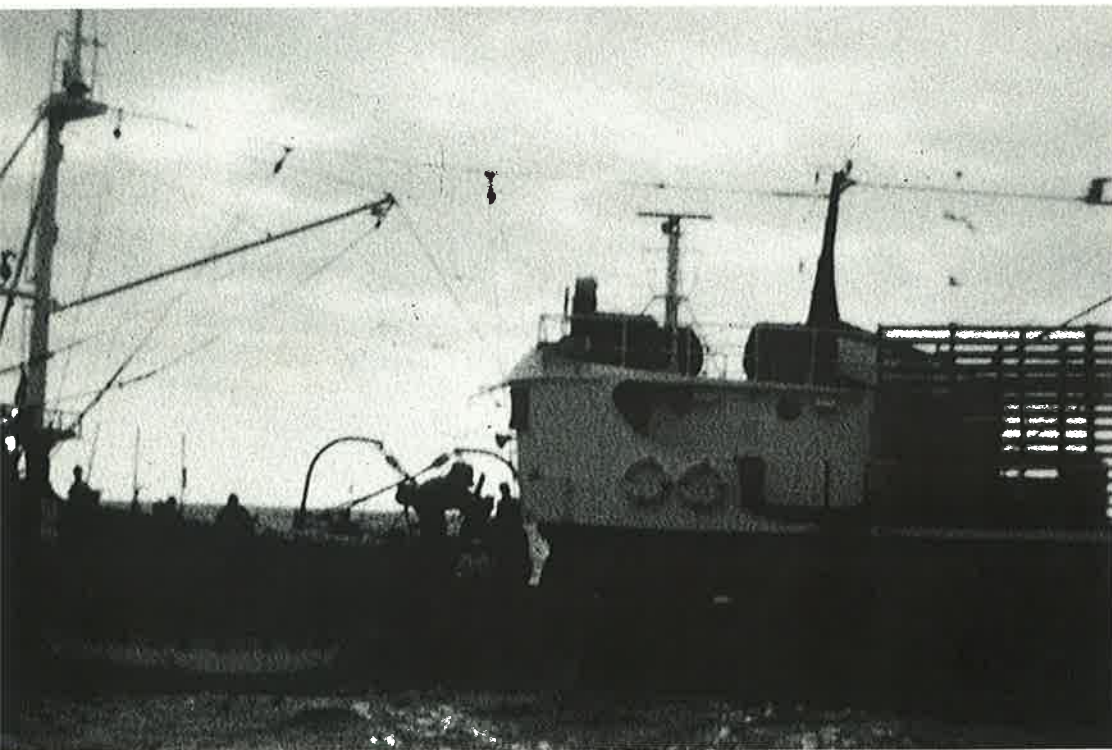
La propuesta del eurodiputado vasco se basa en las «constantes irregularidades y el incumplimiento de la normativa comunitaria en todo lo referente al control de capturas por parte de algunas autoridades estatales», de acuerdo con la demanda de Jon Gangoití.

En su iniciativa parlamentaria el europarlamentario vasco denuncia que la flota francesa, que ya había agotado su cupo de capturas de anchoa para primavera del año actual, ha continuado, sin embargo, ejerciendo dicha pesquería, sin que las autoridades de Francia, encargadas de hacer cumplir la reglamentación comunitaria, hayan hecho nada por impedirlo ni hayan denunciado a Bruselas los permanentes

excesos de sus buques, según el portavoz del PNV en Bruselas.

De acuerdo con el requerimiento de Jon Gangoití, todavía el pasado mes de noviembre se descargaban 75.000 kilogramos de anchoa en un puerto atlántico francés. De manera similar, Gangoití señala en el escrito dirigido a Manuel Marín que, «de acuerdo con los datos de una aduana española, tan sólo por ella han entrado, hasta finales del año pasado, tres veces más anchoa francesa que el total de la cuota anual de capturas de dicha especie autorizada a Francia por parte de la Comunidad Económica Europea». Ante estos hechos, el eurodiputado vasco ha solicitado de la Comunidad Europea la adopción de medidas urgentes con objeto de que la Comunidad pueda hacer cumplir su reglamento en la campaña del presente año, así como la abolición del control pesquero por parte de los Estados y la instauración de un nuevo sistema dependiente de la Comunidad Europea. ■

I. C.



ca, lo que indudablemente es importante. Lo que habrá que hacer es ordenar la flota al recurso que dispongamos. También dudamos de las evaluaciones que se hacen en cuanto al TAC si se atienen a la realidad, si los estudios son lo suficientemente profundos como para calibrar la situación del stock. Existe una duda razonable en todo el asunto. Nos corresponde un escaso porcentaje del TAC, eso está claro. En el trato de adhesión nos asignaron un 30 por 100 del TAC y nosotros pensamos entonces que por lo menos nos correspondía un 50 por 100. Partiendo de ese error de base hay que valorar positivamente el ascenso de la cuota que nos corresponde para este año 1992», concluye el máximo responsable de la política pesquera en Euskadi. ■



La crisis de los astilleros amenaza la continuidad del sector

## El Govern balear defenderá ante Industria el plan de viabilidad

Aunque hubo una mayoritaria desestimación parlamentaria a la moción socialista sobre la crisis de astilleros en Baleares, el presidente Cañellas y el conseller de Comercio e Industria, Cristófol Triay, anunciaron recientemente que apoyarán ante el Ministerio de Industria el nuevo plan de viabilidad de Astilleros de Mallorca, y que el Govern balear colaborará en temas de formación profesional y mejora de los sistemas productivos de la empresa con la compra de nueva maquinaria.

**A** primeros de noviembre último el grupo parlamentario socialista propuso la elaboración de un plan de viabilidad de Astilleros de Mallorca, en un entente entre el comité de empresa y la dirección, a fin de hacer posible la continui-

dad en la actividad de embarcaciones y reindustrializar el sector.

El grupo mayoritario parlamentario PP-UM rechazó en profundidad tal moción, pero, a pesar de ello, hace pocas fechas se llevó a cabo una reunión en el Consulado del Mar en la que estuvieron presentes el presidente de la CA, Gabriel Cañellas, y el conseller Triay. En representación de la empresa figuraban el consejero delegado, Rafael García, y seis miembros del comité de empresa.

Tras una presentación de la situación, tanto por parte del consejero delegado como por el comité de empresa se acordó que, de común acuerdo ambas partes, se reelabo-

rá el anterior plan de viabilidad, se acomodará a la situación presente y, posteriormente, se presentará al Ministerio de Industria a través de PIMAR, que es la asociación de Pequeños y Medianos Astilleros en Reconversión.

Tras esta reunión, el conseller Cristófol Triay calificó de «muy positiva y constructiva» la entrevista mantenida y el acuerdo reinante entre la dirección de la empresa, el comité y el propio Govern balear sobre la necesidad de buscar soluciones que garanticen el futuro de Astilleros de Mallorca. En este sentido, el presidente del Govern balear ha anunciado que realizarán gestiones ante la Administración central para el plan de

**El Govern balear apoyará a la dirección y al comité de empresa de Astilleros de Mallorca en sus negociaciones ante el Ministerio de Industria para sacar adelante el plan de viabilidad de la empresa, con el que se pretende posibilitar la continuidad en la actividad de embarcaciones y reindustrialización del sector.**



viabilidad y que acompañarán a la dirección y comité de empresa a su presentación ante el Ministerio.

Por su parte, el Govern balear se ha comprometido a apoyar a Astilleros de Mallorca con un programa de formación profesional para los nuevos cometidos de futuro. Asimismo, ha anunciado que pondrá a disposición de Astilleros los canales de ayuda a las pequeñas y medianas empresas destinados a innovación tecnológica y compra de nueva maquinaria mediante las oportunas subvenciones a los tipos de interés.

En esta línea de compromisos, el conseller de Comercio e Industria, Cristófol Triay, ha manifestado que mantendrá una nueva reunión con la dirección de la empresa y con su comité con el fin de estudiar el plan de viabilidad que se ha de presentar ante la Administración central y arbitrar las medidas de apoyo directo por parte del Govern balear. ■

Emilio MORANCHO



## La organización Greenpeace cumplió veinte años

### «La enfermedad del Mediterráneo es reversible»

**E**N estas fechas, cuando la organización ecologista Greenpeace cumple veinte años, ha salido a la luz «El Mediterráneo», versión castellana del libro publicado en inglés por Collins y Brown, y coordinado por Xavier Pastor, presidente de Greenpeace España. En él se recogen todo tipo de aberraciones que se cometen contra el Mare Nostrum, cuyos únicos responsables son las personas y Gobiernos establecidos en los países ribereños.

Ante tamañas atrocidades, Xavier Pastor asegura rotundamente que el estado de salud del Mediterráneo es francamente malo, aunque tampoco descarta que su situación sea reversible, siempre y cuando se tomen medidas oportunas.

En este estado de cosas, Pastor ofrece un rosario de medidas, utópicas, en principio, pero conseguibles si se aúnan voluntades, principalmente de decisión política. Quizá, el primero y más controvertible aspecto a tener en cuenta sea el cese de vertidos contaminados y contaminantes al Mediterráneo. No sólo no es suficiente depurar las aguas de vertido, sino que lo ideal sería no crearlos.

Otro aspecto que se contempla es la llegada de unos cien millones de turistas que cada año se asientan a orillas del Mediterráneo y parece ser que Xavier Pastor sugiere el desvío de estas gentes hacia otros lugares que poco tengan que ver con el Mediterráneo. Para Xavier Pastor el turismo de masas no tiene sentido.

Existe otro cariz de mayor envergadura y que a pesar de recientes buenas intenciones no se ve claro su final feliz. Se trata de la nuclearización. Como primera medida Greenpeace ve urgentemente necesario que se prohíban las armas nucleares: que ningún buque navegue con propulsión nuclear. La excepción es China, cuyos barcos nucleares no atraviesan el Mediterráneo.

«Claro está —dice Pastor—, que estar situadas en la ribera del Mediterráneo unas treinta centrales nucleares de fisión constituye un serio peligro.» Existen otros sistemas alternativos de comprobada eficacia que reducirían en un 40 por 100 el coste energético. En cuanto racionalización de los recursos naturales, se dan enfrentamientos posicionales entre la organización Greenpeace y la Dirección General de Pesca de Baleares. De una parte, la Consellería de Pesca y Alimentación recomienda a los ar-

madores que salgan a la mar a capturar pe-setas y no pescados. Esto se traduce en el esfuerzo de comercializar bien las capturas, que no a la sobreexplotación de los placeres de pesca, pero que, de alguna manera, van parejas.

De otra parte, Greenpeace denuncia el recomendar un esfuerzo pesquero a flotas sub-



vencionadas, pues es una forma más de exprimir el mar. Dejar de pescar durante un largo período de tiempo para que el Mediterráneo se recupere es, desde cualquier punto de vista, imposible; existen una serie de razones obvias.

No obstante, a pesar de la postura radical de Greenpeace, lo que pretende la Dirección General de Pesca de Baleares es disminuir el esfuerzo pesquero, pero también ampliar las capturas de determinadas especies, especialmente aquellas que son más rentables hacia el mercado detallista.

Como cauce inicial a esta política pesquera en Baleares, para el año 92 se mantendrán las líneas de financiación para la modernización de la flota artesanal, que es la mayoría en Baleares, y la construcción de nuevas embarcaciones cuya eslora esté comprendida entre seis y nueve metros. A esto ayudará la edición de nuevas cartas náuticas del archipiélago balear, con definición de caladeros, lo que hará posible diversificar los fondos y señales de capturas. ■

E. M.



## Gijón-Lorient: Crónica de una crisis anunciada

De COSTA a COSTA



CON muy escasas previsiones económicas y engañosas perspectivas comerciales, así como una total desinformación sobre el proyecto, se inauguró el 29 de abril de 1991 la línea marítima Gijón-Lorient. En la foto inaugural salieron todos los que tenían que figurar y algunos más, pero la «autopista del Atlántico», como señalaba la publicidad de última hora, se ponía en marcha mediante el «Atlántica 1», que llevaba en sus bodegas hacia la Bretaña francesa únicamente tres semirremolques con pizarra de Orense. Esas tres unidades serían la media que transportaría el buque en sus singladuras —tres a la semana—, cuando los técnicos afirmaban, una y otra vez, que para que la línea fuese rentable tendría que mover treinta semirremolques por lo menos.

En los primeros viajes del «Atlántica 1» entre Gijón y Lorient viajaron políticos y algunos periodistas para dar un poco de publicidad a la cosa. Pero ni con esas. La pizarra gallega y algunas partidas de leche salían para Lorient, mientras que a Gijón llegaban mer-

### La angula de La Arena no tuvo gran demanda en las Navidades

El pasado año la angula de San Juan de La Arena, único puerto asturiano en el que es subastada, juntamente con alguna pequeña partida en Ribadesella, alcanzó precios cercanos a las veinte mil pesetas en vísperas de las Navidades. En las últimas fiestas del 91 la demanda de la angula arenera estuvo a la baja y no sobrepasó las 16.059 pesetas. Hasta el 21 de diciembre se habían subastado 108 kilos. La Cofradía de Pescadores de San Juan de La Arena se sostiene, básicamente, del porcentaje que le queda por la subasta de la angula.

Por otra parte, el mal estado de la mar en la semana anterior a la Nochebuena ha resultado fatal, en lo económico, para el sector pesquero, ya que la flota ha tenido que perma-

necer amarrada en jornadas que eran clave desde el punto de vista comercial. El besugo llegó a las 5.000 pesetas el kilo y la lubina sobrepasó las 3.200. Puertos merluceros como el de Lastres solamente «rularon» 150 partidas de merluza.

Ante el aviso de temporal, la flota de bocarteros, integrada por medio centenar que esperaban en el puerto de Gijón para hacerse a la mar y con base en distintos puertos del norte, se fue para sus bases. En la lonja gijonesa manifestaron que la costera del bocarte empezó con mucho retraso, ya que lo normal es que se inicie en septiembre y no a finales de año». Este medio centenar de bocarteros venden a la rula de Gijón. ■

J. A.





cancias que eran tituladas con el nombre genérico de «recambios», aunque sin especificar si eran piezas de automóvil, de tractores o de frigoríficos. Ahora mismo las deudas contraídas por Atlántica de Navegación, empresa mixta de capital hispano-francés promotora de la línea y explotadora del «Atlántica 1», sobrepasan los 300 millones de pesetas. Se debe combustible, se deben salarios y se debe, incluso, a la Junta del Puerto de Gijón por conceptos de atraque y faena.

Desde el día 30 de noviembre el «Atlántica 1» está retenido en el puerto gijonés de El Musel por orden judicial. El Principado de Asturias decidió no acudir a una ampliación de capital de 200 millones de pesetas y el alcalde de Gijón, el socialista Areces, acaba de declarar que el Ayuntamiento puede hacer una aportación económica, pero el resto de los grupos políticos municipales no están por la labor y los votos del grupo socialista andan tan justos que si no cuenta con los de Izquierda Unida no hay nada que hacer. Y los días van pasando con el «Atlántica I» al paio y todos los indicios de-

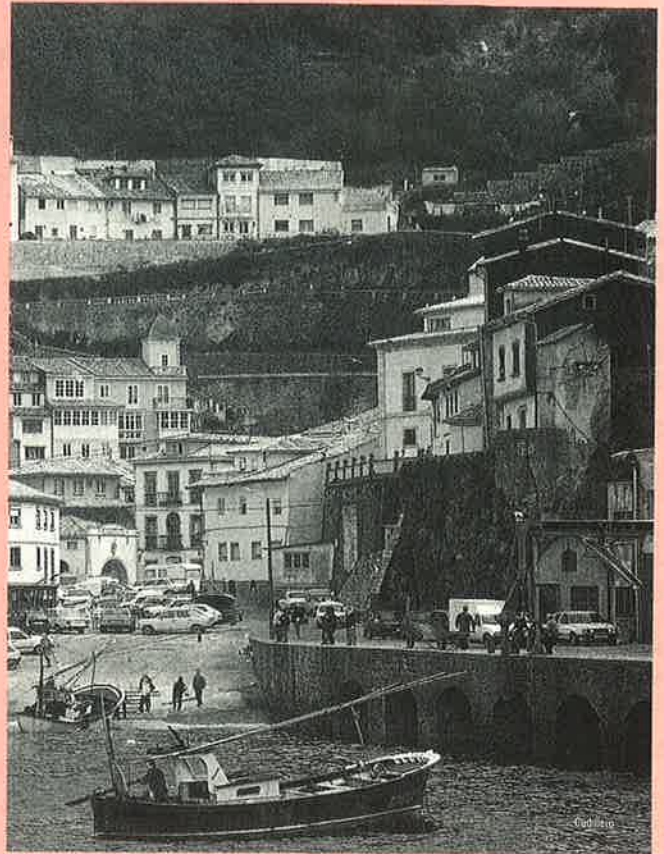
muestran que la línea Gijón-Lorient ha muerto después de ocho meses de vida y poco más que pizarra de Orense como balance de la mercancía transportada.

Por aquí se habla de replanteo de la línea, de darle otra orientación, de plataforma turística y de algunas otras cosas, pero lo cierto es que con deudas hasta el cuello Atlántica de Navegación, que inició la línea sin la promoción comercial adecuada, no está en condiciones de hacerse cargo del «Atlántica 1». Un detalle significativo de lo mal que se lanzó esta línea entre Gijón y la Bretaña francesa lo indica el hecho de que cuando los informadores especializados en temas marítimos nos acercábamos a la oficina de la empresa explotadora veinticuatro horas antes de la inauguración de dicha línea para recabar datos, se nos daba con la puerta en las narices sin facilitarnos ni el más mínimo detalle. Gijón-Lorient funcionó durante ocho meses, pero en crisis permanente y con su muerte anunciada.

El Principado de Asturias financió lo que estimó oportuno con dinero de los asturianos hasta que los grupos políticos dijeron «basta». El Ayuntamiento de Gijón, por boca de su alcalde, pretendió ser el salvador, pero también aquí han dicho los de la oposición que no están dispuestos a que la línea se reflote en base a dineros de los gijoneses porque hay otras necesidades más urgentes que atender y también más «populares».

Ahora solamente queda sobre el papel una auténtica guerra de declaraciones entre representantes del Ayuntamiento gijonés con conspicuos del Principado, pero al final lo que salvaría la línea son las pesetas y éstas no aparecen por ninguna parte. Mientras tanto, el «Atlántica 1» sigue anclado en El Musel a la espera de que se paguen las deudas para ser autorizado a zarpar. Tres remolques, también con pizarra de Orense, esperan en los muelles. ■

J. de ARANGO



## Se desbloquea la construcción de la nueva lonja de Cudillero

La incorporación de Fernando Braña a la presidencia de la Organización de Productores de Pesca de Asturias ha conseguido desbloquear la construcción de la nueva lonja de pescadores de Cudillero, uno de los primeros puertos asturianos en desembarcos de merluza y de los pocos que quedan donde se faena aún al «pinchu». La Organización de Productores ha sido, durante varios meses, la administradora de la Cofradía de Pescadores de Cudillero, entidad que tiene una deuda acumulada que supera los cien millones de pesetas.

Hasta el momento varias subvenciones, incluidas las de la CE, para la construcción de las nuevas instalaciones estaban bloqueadas. La Cofradía de Cudillero ha reconocido sus deudas y se está desbloqueando el proceso para levantar la nueva lonja, que resulta de todo punto imprescindible para relanzar el puerto. La CE aporta 35 millones de pesetas. Hay 30 millones más que es la cantidad en la que está valorado un solar que es propiedad de la Cofradía, situado en el centro del pueblo. También hay una ayuda del Principado.

Ahora lo que se pide en Cudillero, una vez que las obras de la nueva lonja son inmediatas, es que todos los armadores vendan el pescado en su propio puerto. En los últimos tiempos las ventas mayoritarias se hacen en el puerto de Avilés debido a la falta de instalaciones adecuadas en Cudillero. El presupuesto de la nueva lonja va a ser rebajado, ya que el inicial se estimaba en 90 millones de pesetas pero no se disponía del dinero necesario para llegar a ese objetivo, y se irá a una obra más modesta. ■

J. de A.





## El Parlamento Europeo reduce la longitud máxima de las redes de deriva

# Los pescadores del Cantábrico ganan a los franceses otra batalla en la lucha por la desaparición de las volantas

Los pescadores del Cantábrico acaban de ganar otra batalla dentro del conflicto que mantienen desde hace tres años con los franceses por el uso de las artes de enmalle a la deriva o *volantas*, al que se oponen los españoles. El Parlamento Europeo (PE) ha aprobado un paquete de medidas relativas a la conservación de recursos pesqueros, entre las que figura la reducción de la longitud máxima de las redes de deriva a 2,5 kilómetros, frente a los más de 10 permitidos hasta ahora. La anchura de la malla deberá ser también de al menos 120 milímetros, a fin de evitar la captura de un número excesivo de alevines. Este no es sino un primer paso para que el PE prohíba totalmente el empleo de estas artes, depredadoras con la fauna y peligrosas para la navegación.

CON anterioridad, la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación se había mostrado partidaria de la misma medida. Según un informe de este organismo comunitario, «parece deseable apoyar la propuesta de la Comisión de limitar a 2,5 kilómetros la longitud de las redes de deriva». «Sin embargo —continúa el documento—, las consecuencias de tal reglamentación serían graves para las comunidades locales en donde se concentran actualmente sus usuarios», por lo que propone una medida transitoria permitiendo la cifra de cinco kilómetros para garantizar la viabilidad de las empresas afectadas.

Esta decisión del Parlamento Europeo, aunque no atiende totalmente las reivindicaciones de los pescadores cantábricos, partidarios de la prohibición total de las *volantas*, sí supone un duro golpe para la flota francesa, que venía utilizando redes de mayor longitud. Según denuncias del grupo ecologista Greenpeace, varias embarcaciones galas con base en los puertos de Concarneau, Ile de Yeu y Saint Guenolo utilizaban *volantas* de hasta 30 kilómetros.

Estas redes, compuestas generalmente de monofilamentos de materia plástica, forman un auténtico muro suspendido verticalmente bajo la superficie, que se cala para cortar la ruta de los peces migradores, como salmón, atún o pez espada, capturados al enredarse en las redes. En el océano Atlántico se utilizan desde los siglos XI y XII, al principio en Noruega para la pesca del arenque y luego en Dinamarca y Holanda.

Desde el punto de vista pesquero, son una excelente fuente de recursos, particularmente eficaces y fáciles de utilizar incluso en la pesca artesanal. Sin embargo, dada su longitud, pueden llegar a fragmentarse. Los segmentos perdidos derivan entonces sin ningún control y constituyen lo que se llama *redes fantasma*, que arrastran todo tipo de especies al fondo del mar, donde mueren.

Los estudios consultados por la Comunidad Europea, que considera a las *volantas* unas artes pesqueras «claramente nocivas», revelan que causan, además, un «importante impacto negativo en los recursos, en particular en las especies migratorias». Pueden llegar a agotar las exis-

tencias; no son en absoluto selectivas con respecto a las especies capturadas; arrastran indiscriminadamente ballenas, cachalotes y focas, y suponen un grave riesgo para la avifauna marina.

Una experiencia realizada en Yap (Micronesia) por una empresa de pesca japonesa, en febrero de 1989, descubrió que un solo barco, con una red de 15 kilómetros de longitud, capturó en veintidós noches de pesca 10 tortugas marinas, una ballena, 10 ballenas pequeñas y 97 delfines. Por cada 10 atunes capturados se dio muerte a un delfín.

«Las redes de deriva constituyen una trampa mortal para las aves marinas —señala el informe de la Comisión de Pesca—. En el Pacífico Sur las estimaciones relativas a estas aves indican que cada año se aprisionan 800.000 aves en las redes cuando bucean a la búsqueda de pescado», se argumenta en el documento. Otro aspecto, citado con menor frecuencia pero no menos importante, es el peligro que constituyen las *volantas* para la navegación.

El enfrentamiento entre los pescadores franceses y españoles por el uso de las redes de enmalle a la deriva surgió hace unos tres años. El primer roce lo provocó el empleo de redes semipelágicas, agravado más tarde al recurrir los franceses a las *volantas* para la pesca del bonito u atún en el Cantábrico. El conflicto desembocó entonces en varios incidentes entre ambas partes en la mar.

Los pescadores cantábricos denunciaron a los franceses por el incumplimiento de un acuerdo, firmado en 1974,

por el que se comprometían a utilizar sistemas tradicionales, como carrican, cacea o cepto vivo, en las campañas boniteras.

Otras de las medidas aprobadas por el Parlamento Europeo para preservar la conservación de los recursos marinos son la prohibición de las redes de arrastre de vara en la «zona 3» (Golfo de Vizcaya); la protección de determinadas zonas pesqueras en las que se encuentran juveniles de determinadas especies de gran valor comercial, en particular la merluza; así como el incremento limitado de las mallas mínimas para algunas especies, acompañado de la promoción del uso de redes de arrastre selectivas. ■

Violeta GONZALEZ



## Incidentes en Santoña por las abundantes capturas de chicharro

Pescadores, asentadores y comerciantes de la localidad cántabra de Santoña —puerto donde confluyen las flotas de Laredo, Colindres y de la propia villa santoñesa— mantuvieron un enfrentamiento a principios del mes de diciembre que llevó a los patronos a arrojar hasta 80.000 kilos de chicharro a la mar en señal de protesta por las dificultades para venderlo en la lonja. Los compradores, a su vez, y como respuesta a la venta de parte de esta mercancía en Avilés, procedieron a la compra masiva de chicharro para después regalarlo a las instituciones benéficas de la comarca. Este conflicto se produjo como consecuencia de las abundantes capturas de chicharro, que incidieron negativamente en el precio de subasta.

**L**AS copiosas descargas de chicharro en el puerto santoñés en los primeros días de diciembre tuvieron como consecuencia una saturación del mercado, con una demanda limitada de esta especie. Los puertos asturianos y vascos tampoco fueron ajenos a esta tendencia, hecho que agravó la situación. Las capturas alcanzaron su punto máximo el día 3 de diciembre, fecha en la que cerca de 200.000 kilos de chicharro inundaron los muelles de Santoña.

Las Cofradías de Pescadores

cántabras decidieron el establecimiento temporal de *bandera* o la prohibición de hacerse a la mar para aquellas embarcaciones destinadas a la pesca del chicharro. Asimismo, se redactó una nueva normativa para la venta de esta especie, en la que se fijó un cupo máximo para subasta de 4.000 kilos por barco y día en el caso del *chicharro blanco*, 2.700 kilos por barco y día para el *chicharro negro* y 10.000 kilos para el denominado *chicharro escopetero*. Esta regulación sólo afectaba a la flota cántabra, mientras que las

embarcaciones vascas y asturianas podían seguir faenando según las cifras establecidas al principio de la *costera de invierno*.

Pese a estas medidas, el problema se reprodujo días después, el 11 de diciembre, cuando 80.000 kilos de chicharro fueron arrojados a la mar en la bahía de Santoña, después de que fuera imposible venderlos en lonja incluso por debajo del precio mínimo 40 pesetas por kilo. Tripulaciones y patronos adoptaron esta drástica decisión en una asamblea celebrada una vez paralizada la subasta, tras varios intentos vanos de mejorar las cotizaciones. Ese mismo día se subastaron 60.000 kilos de caballa a precios igualmente muy por debajo de lo acostumbrado para esta época del año.

Los asentadores y *fresqueros*, nombre por el que son conocidos popularmente los comerciantes de pescado fresco, denunciaron días después que algunas embarcaciones habían

desoído la decisión aprobada en la asamblea y vendido unos 50.000 kilos de chicharro en Avilés en lugar de deshacerse de ellos en la mar. Las primeras informaciones apuntan a que al menos seis de los 50 pescadores implicados no siguieron a sus compañeros.

Como respuesta a esta actitud, los comerciantes regalaron a transeúntes e instituciones benéficas unos 3.000 kilos de chicharro descargados por tres embarcaciones de Santoña y una de Laredo, que previamente los habían comprado en subasta al precio de 50 pesetas por kilo.

El presidente de la Cofradía de Pescadores de Santoña, Manuel Vinatea, que asistía en Madrid a la IV Asamblea de la Federación de Cofradías de Pescadores cuando tuvieron lugar estos hechos, mostró su malestar por los incidentes ocurridos en Santoña, que él explica por el buen resultado de la campaña y por un exceso de flota. Vinatea ha anunciado que se tomarán las medidas disciplinarias oportunas que prevén sus normas estatutarias contra los pescadores que incumplieron el acuerdo asambleario.

Respecto a la actitud de los comerciantes, Vinatea señaló: «Me parece bien. Ya es hora de que sea el comprador quien pierda algo. No siempre va a ser el pescador». No obstante, el presidente de la cofradía santoñesa espera que el problema sea menor en el mes de enero, cuando parte de la flota pare obligatoriamente para dejar descansar los caladeros.

Los pescadores más veteranos sólo recuerdan un precedente para este conflicto. Durante la *costera* de anchoa en 1963, debido a la abundancia de capturas y la consecuente caída en los precios —en aquellos años por debajo de las tres pesetas por kilo—, parte de la flota arrojó unos 50.000 kilos de bocartes a la mar. ■



V. G.



El Rey presenció los ejercicios navales de la Armada española

## El destructor «Churruca», hundido en aguas canarias

En el transcurso de unos ejercicios que fueron presenciados por el Rey Juan Carlos, misiles navales y aéreos lanzados por buques y aviones de la Armada española hundieron el pasado 12 de diciembre el viejo destructor «Churruca».

La contundencia de los ataques iniciales hundió al destructor antes de que pudieran llegar los modernos aviones F-18 a la zona de ataque para lanzar sus bombas guiadas por láser, que hicieron impacto cuando el «Churruca» ya había desaparecido bajo las aguas.

Las maniobras fueron presenciadas por el Rey desde el puente del portaaviones «Príncipe de Asturias». El ejercicio SINKES-91 fue dirigido por el almirante de la flota Pedro Regalado Aznar.

**E**L destructor «Churruca» fue dado de baja por la Armada española en 1989 y fue hundido a 85 millas al suroeste de la isla de La Palma en los ejercicios aeronavales SINKES-91, desarrollados con la presencia del Rey Juan Carlos. El «Churruca» fue hundido tras las acciones atacantes de las fragatas «Reina Sofía», «Balears» y «Andalucía» y de los aviones Harrier del portaaviones «Príncipe de Asturias», unidades del grupo Alfa de la Armada.

Ocho aviones F-18 que se unieron a las maniobras desde Torrejón de Ardoz descargaron las dieciocho bombas láser cuando ya el blanco se había sumergido en una zona donde existen 4.500 metros de profundidad.

Los repetidos blancos en el «Churruca» de las fragatas y de los aviones Harrier hicieron que el buque no aguantara la llegada de los aviones F-18 y que fuera innecesaria la intervención final de remate del submarino «Narval».

El Rey siguió con atención desde el puente todas las acciones del ejercicio, dirigido por el almirante de la flota Pedro Regalado Aznar. El Rey Juan Carlos estuvo acompañado por los jefes de los Estados Mayores de la Armada y del Aire, almirante Carlos Vila Miranda y teniente general Ramón Fernández Sequeiros. La llegada del Rey fue saludada con una demostración aérea de los

aviones Harrier. El Rey Juan Carlos también tuvo ocasión de presenciar una demostración de un suministro de combustible en alta mar. Tras presenciar el ejercicio táctico el Rey regresó a Madrid.

### Ecologistas en contra de los ejercicios

Siete grupos ecologistas de las islas hicieron público un comunicado conjunto reflejando su protesta por las maniobras militares SINKES-91 y en especial con el hecho de que se utilizara fuego real, y por los efectos secundarios de la creación de un vertedero de chatarra, según señalan textualmente.

Frente a estas críticas, desde el Ministerio de Defensa se subrayó el hecho de que la zona elegida ofrece la garantía de una profundidad aproximada de 4.500 metros y la suficiente lejanía de las costas como para que afecte al sistema.

En opinión de los grupos ecologistas, «unos ejercicios de esta envergadura realizados con fuego real provocan irreparables daños en el medio marino y a las especies animales». El comunicado fue firmado por la Coordinadora Ecologista del Norte, la Asociación Veneguera, el Colectivo Phoenix, la Asociación Imidauen, el colectivo Azuaje, Vigaros y el colectivo Alcairón. ■

C. R.





Representantes de la Consellería de Pesca reafirman la necesidad de preservar las rías

## El sector de bajura de A Mariña protesta por no poder faenar en invierno con determinadas redes

Marineros del sector de bajura de A Mariña, y los patrones mayores de Celeiro, O Vicedo y O Barqueiro-Vares han protagonizado diversas protestas ante la Delegación de Pesca de Celeiro para dejar constancia de su oposición a la normativa recogida en el Decreto 262/91 (sobre conservación de recursos en aguas de la Comunidad Autónoma), y en concreto a los capítulos en los que se hace referencia a la prohibición de faenar con determinadas artes en el interior de las rías. A juicio de los marineros, faenar en los límites estipulados por la norma de la Consellería supone un grave riesgo para sus vidas, teniendo en cuenta que ya pasan varias semanas, debido al mal tiempo, sin salir al mar.

**P**OR su parte, el representante de Pesca en A Mariña, Alejandro Alonso, indicó que su misión consiste en hacer cumplir las normas del citado decreto, «que fue redactado e implantado para conservar los caladeros y propiciar la recuperación de los recursos».

El conflicto, que ya venía de lejos, se ha recrudecido tras haber rechazado la Consellería un informe de la Cofradía de Celeiro en la que se daban alternativas al Decreto 262/91. A juicio del patrón mayor de Celeiro, Jesús Basanta, los representantes institucionales promulgan leyes sin valorar ni su viabilidad ni sus consecuencias socio-económicas.

Desde esta localidad de A Mariña se afirma también que el rechazo del plan de trabajo presentado por los marineros artesanales «reducirá drásticamente el nivel de vida de los trabajadores de una población que vive del mar y no de la agricultura».

Las medidas de presión continuarán todos los lunes hasta que se solucione el conflicto. Mientras, Alejandro Alonso ha manifestado que las propuestas presentadas contravienen el decreto dictado por la Xunta, por lo que su aprobación sería ilegal.

Como solución, el representante de Pesca declaró que si dicha flota estuviera compuesta por barcos que reunieran determinadas condiciones tecnológicas el conflicto dejaría de existir, por lo que propone la promulgación de un orden que establezca una línea especial de financiación para la renovación de las embarcaciones de bajura de pequeño porte.

«De esta forma —asegura Alejandro Alonso— el sector de bajura de Celeiro podrá renovar sus unidades sin que les resulte demasiado costoso y podría faenar respetando lo legalmente establecido y explotando racionalmente los recursos.»

### Conflicto del arrastre y la Consellería de Pesca

Un informe del Instituto Español de Oceanografía (IEO) sobre la situación del caladero gallego ha sido también motivo de conflicto en Galicia. De nuevo armadores del arrastre y el titular del Departamento de Pesca se han enzarzado en una ardua discusión, que a juicio de los primeros terminará en quereña.

Según la Consellería de Pesca, en los últimos datos oficiales difundidos por el IEO se constata de «forma inequívoca» la tendencia a la esquilación de los recursos de merluza, cigala y bacaladilla. A juicio de Pesca, las capturas realizadas

por los arrastreros demuestra que el sector «no es, por sí mismo, capaz de tomar medidas mínimas para el mantenimiento de su propio medio de vida», proponiendo una reducción del esfuerzo pesquero y la ampliación de mallas para preservar con eficacia los recursos.

Los armadores, posteriormente, hicieron público su malestar por estas declaraciones y reiteraron su opinión de que la Xunta no posee competencias para regular esta flota. Además, indicaron que nunca se han opuesto a medidas racionales para la conservación de caladeros, como el paro biológico o el incremento de malla.

Los armadores han hecho también hincapié en que las medidas propuestas por Pesca estén dirigidas «única y exclusivamente a la flota de arrastre, sin tener en cuenta que el esfuerzo pesquero que se ejerce en la citada plataforma lo efectúan más de 3.500 embarcaciones de otras modalidades». ■

Elena CEBRIAN



### Vendido otro pesquero con base en La Coruña

El arrastrero «Concheiro», que tenía su base en La Coruña, fue vendido a la empresa Laurak, del País Vasco, propietaria de otras unidades que faenan en el área de la Nafo y la CE. Esta embarcación continuará en activo y en las mismas aguas del «Gran Sol» autorizadas en la lista de adhesión a la Comunidad. La venta de este pesquero se une a una larga nómina de barcos adquiridos por armadores vascos.

Quince pesqueros fueron adquiridos por empresas de Ondárroa y otros nueve por firmas de distintos puertos, todos ellos con base en el puerto de La Coruña.

Los armadores de la Asociación Provincial de Buques de Pesca han criticado un plan de la Dirección General de Pesca del Gobierno Vasco con la Asociación de Armadores de esta Comunidad, que a su juicio ha posibilitado estas transacciones, «lo que ha supuesto, no sólo un cambio de base de estas unidades, sino también la pérdida para Galicia de sus derechos de pesca en aguas comunitarias». ■

E. C.

**La participación de los trabajadores en la empresa es uno de los derechos básicos reconocidos en el Estatuto de los Trabajadores (ET), artículo 4.º. La forma en la que este derecho se ejercita dentro del ámbito empresarial la determinan los artículos 62 y siguientes del ET, al indicar que «los trabajadores tienen derecho a participar en la empresa a través de los órganos de representación...», que el Título II del ET regula.**

# LA PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES EN LA EMPRESA

## Organos de representación de los trabajadores

Según el ET, dos son los órganos básicos de representación de los trabajadores en la empresa o centro de trabajo:

- Delegados de personal.
- Comité de empresa.

**Delegados de personal.**— Los representantes de los trabajadores en empresas o centros de trabajo que tengan entre 10 y 50 trabajadores reciben el nombre de delegados de personal.

El número de delegados de personal depende del número de trabajadores que existan en la empresa. Así:

Hasta 30 trabajadores, un delegado.

De 31 a 50, tres delegados.

La representación en empresas o centros de trabajo que cuenten entre seis y diez trabajadores podrán tener un delegado de personal si así lo deciden por mayoría sus trabajadores. Representación, en este caso, que es facultativa. Las competencias de estos delegados de personal serán las establecidas para el comité de empresa, de las que hablaremos al tratar de éste.

**Comité de empresa.**— El comité de empresa es un órgano representativo y colegiado elegido para la defensa de los trabajadores de la empresa o centro de trabajo. Se constituye en la empresa o centro de trabajo cuyo censo sea de 50 o más trabajadores.

Si la empresa no llega a 50 trabajadores, pero dentro de la misma provincia o en múltiples municipios colindantes tiene otros centros, que en total sumen 50 o más, puede constituirse un comité de empresa conjunto entre todos

esos centros de la misma empresa.

O también se puede dar el caso que unos centros de la misma empresa tengan 50 o más trabajadores y otros de la misma provincia no lleguen. En este caso se constituirá un comité de empresa en los centros de 50 o más y otro común para los centros restantes que no lleguen a 50 pero en conjunto sí alcancen dicho número.

**Composición del comité de empresa.**— Al igual que los delegados de personal, el número de miembros del comité de empresa depende del número de trabajadores, de acuerdo con la siguiente escala que establece el artículo 66 del ET:

De 50 a 100 trabajadores: 5 miembros.

De 101 a 250 trabajadores: 9 miembros.

De 251 a 500 trabajadores: 13 miembros.

De 501 a 750 trabajadores: 17 miembros.

De 751 a 1.000 trabajadores: 21 miembros.

De 1.000 en adelante, dos más por cada mil o fracción, hasta un total de 75 miembros, que representa el tope máximo, donde ya los trabajadores que existan en la empresa es indiferente, de forma que la representación ya no aumenta una vez que el censo, de acuerdo a la escala señalada, proporcione 75 miembros.

Cuando una empresa tenga varios centros de trabajo en los que se haya elegido su comité de empresa respectivo, pueden pactar, exclusivamente por convenio colectivo, la constitución y funcionamiento del *comité intercentros*. Es esta figura, en otros términos, una especie de comité de comités. En este caso el comité intercentros tendrá un máxi-

mo de 13 miembros, designados por los componentes de los demás comités de los centros de trabajo de la empresa y cuyos representantes serán proporcionales a los representantes elegidos en los diversos comités que eligen a ese comité intercentros.

Las funciones de este comité intercentros serán las que se les conceda en los convenios colectivos que lo constituyeron.

**Elección y mandato.**— Las elecciones a delegados de personal y miembros del comité de empresa podrán ser promovidas por:

— Las organizaciones sindicales más representativas.

— Las organizaciones que cuenten con un mínimo del 10 por 100 de representantes en la empresa.

— Los trabajadores del centro de trabajo por acuerdo mayoritario.



Cualesquiera que sean los que promuevan las elecciones, deberán comunicar a:

— La representación de la empresa.

— Y al Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación, el SMAC, antes IMAC, la resolución de celebrar elecciones, así como la fecha de iniciación del proceso electoral, con un plazo de antelación mínima de diez días hábiles.

La forma de elección es paralela a la utilizada para diputados en las elecciones generales: mediante voto personal, libre, directo y secreto. Votos que también podrán enviarse por correo.

La duración del mandato de los delegados de personal y de los miembros del comité de empresa será de cuatro años. Mandato que se entiende prorrogado si al vencimiento de esos cuatro años no se hubieran promovido nuevas elecciones para representantes de los trabajadores.

Los delegados de personal y los miembros del comité de empresa sólo pueden ser re-

vocados durante su mandato por decisión de los trabajadores que los hayan elegido. Para ello deberán convocar una asamblea al efecto, a instancia de un tercio, como mínimo, de sus electores, y cuya decisión deberá ser tomada por mayoría absoluta, mitad más uno, de quienes les votaron y en la misma forma que la utilizada para la elección.

No obstante lo manifestado acerca de la revocación, ésta no puede efectuarse:

Ni durante la tramitación de un convenio colectivo ni antes de los seis meses de haberse producido la elección del miembro o miembros que se desean revocar.

**Cobertura de vacantes.**—Si se produjera alguna vacante en los miembros del comité de empresa por la causa que fuese, dicha vacante deberá cubrirse por el trabajador siguiente de la lista a la que pertenezca el representante que se vaya a sustituir.

Si la vacante fuese de delegado de personal, se cubrirá por el trabajador que hubiese obtenido el segundo mayor

número de votos cuando se efectuó la votación electoral.

En ambos casos la sustitución lo será por el tiempo que reste de mandato del plazo de los cuatro años.

Al igual que la resolución de celebrar elecciones, las sustituciones, dimisiones, revocaciones y extinciones de mandato deberá de comunicarse al SMAC y al empresario y, además, se publicará en el tablón de anuncios de la empresa o centro de trabajo.

**Competencias del comité de empresa y de los delegados de personal.**—Serán competencia de los Comités de Empresa y de los delegados de personal, entre otras, las siguientes:

● Recibir información sobre la evolución general del sector al que pertenece la empresa sobre la situación de la producción y ventas, sobre la evolución productiva y de empleo de la empresa. Información que le será facilitada trimestralmente por la empresa.

● Conocer el balance, la memoria y la cuenta de resultados. Y si la empresa adopta la forma de sociedad anónima o limitada, o cualquier otro tipo, deberá recibir los demás documentos que se den a conocer a los socios de dicha empresa.

● Debe emitir informe previo a la ejecución por parte del empresario de las decisiones adoptadas por éste sobre las siguientes materias:

— Reestructuraciones de plantilla y ceses totales o parciales, definitivos o temporales, de dicha plantilla.

— Reducciones de jornada y traslado total o parcial de las instalaciones del centro de trabajo.

— Planes de formación profesional de la empresa.

— Implantación o revisión de sistemas de organización y control horario o de trabajo.

— Sobre los sistemas de primas y otros incentivos, así

como sobre la valoración de los puestos de trabajo.

— Informará también en casos de fusión, absorción o modificación del estatus jurídico de la empresa que suponga incidencias que afecten al volumen de empleo.

— Conocer los modelos de contrato de trabajo escrito que se utilicen en la empresa, al igual que los documentos relativos a la terminación de la relación laboral.

— Deberán ser informados de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

— Conocer trimestralmente las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, los índices de siniestralidad...

● Deberán velar:

— Por el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene en el desarrollo del trabajo en la empresa.

— Por el cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, de seguridad social y empleo, formulando, en su caso, las acciones legales que correspondan ante el empresario u organismos administrativos o judiciales.

● Colaborar con la dirección de la empresa para conseguir establecer las medidas adecuadas para el mantenimiento e incremento de la productividad.

● También deberán informar a los trabajadores sobre las cuestiones que ellos conocen en razón del cargo de representantes y que tengan repercusión en las relaciones laborales.

Todas estas competencias se han visto reforzadas por la entrada en vigor de la Ley 2/91, de 7 de enero, sobre los derechos de información de los trabajadores en materia de contratación.

José Manuel MARTINEZ GALAN  
(Abogado)



# Sanidad a bordo

Las manifestaciones clínicas de la hepatitis, tanto si es por fármacos, por agentes tóxicos o por virus, pueden ser muy similares. Gracias al desarrollo de pruebas serológicas es posible identificar a un número creciente de virus específicos que causan hepatitis viral. Los más comunes son:

— **Virus de la hepatitis A:** Origina una enfermedad con un período de incubación corto, de quince a treinta días. Es la hepatitis infecciosa o epidémica.

— **Virus de la hepatitis B:** El período de incubación es más largo, de cuarenta a ciento sesenta días. Es la hepatitis de inoculación.

— **Virus de la hepatitis D:** El virus D, llamado agente delta, es un virus que se asocia a la infección por virus B, agravando su pronóstico.

— **Virus de la hepatitis «no-A no-B»:** El período de incubación es de seis a siete semanas y serían los responsables del 90 por 100 de las hepatitis postransfusión.

## LA HEPATITIS VIRAL

### Datos clínicos

El cuadro clínico puede variar desde una afección asintomática a una afección fulminante y muerte en pocos días, dependiendo, fundamentalmente, de la respuesta inmunológica del enfermo.

La clínica la podemos clasificar en fases:

I. **Fase preictérica o prodrómica:** Dura una semana y está marcada por fenómenos digestivos: vómitos, náuseas (asco a las grasas y al tabaco), sensación dolorosa en hipocondrio derecho y una elevación térmica como un estado seudogripal hasta 38°.

Puede aparecer una tríada característica: cefaleas, artralgias en articulaciones pequeñas y urticaria.

El examen pone de manifiesto un hígado sensible y aumentado de tamaño, siendo posible palpar el bazo.

La orina es oscura, con aumento de urobilinógeno y de bilirrubina.

De todas formas, y cualquiera que sea el cuadro clínico, éste está dominado por un estado de fatiga física y psíquica manifiestamente claro.

II. **Fase icterica:** Dura de dos a cuatro semanas, incluso hasta dos meses. Como es natural, el síntoma principal es la ictericia (color amarillo de mucosas y piel), siendo su intensidad variable en relación directa con la decoloración de las materias fecales y el prurito. El dolor abdominal disminuye y la sensación de fatiga aumenta.

III. **Fase de desaparición de la ictericia:** Se produce una crisis poliúrica a partir de la cual la ictericia desaparece progresivamente y se van coloreando las materias fecales.

Ojo en esta fase con las sobreinfecciones, favorecidas por la importante astenia del paciente.

IV. **Fase de convalecencia:** Varía de algunas semanas a algunos meses. Poco a poco desaparece la astenia, la anorexia y los trastornos digestivos, notando el paciente una sensación creciente de bienestar.

V. **Evolución y complicaciones:** Al final de la fase de convalecencia es importante confirmar la curación completa, que consiste, ni más ni menos, en una total recuperación clínica y resultados de laboratorio absolutamente normales, ya que la enfermedad puede degenerar y complicarse en una hepatitis crónica, en una o varias recaídas o en el síndrome poshepático, que consiste en la permanencia de las manifestaciones clínicas pero sin ninguna manifestación de laboratorio; este síndrome se cura con un tratamiento sintomático y psicoterapia por parte del médico.

### Datos de laboratorio

— **Numeración y fórmula:**

a) Existe una eritrocitosis inicial, seguida de anemia.

b) Leucopenia temprana con disminución también de granulocitos y linfocitos. En el 25 por 100 de las hepatitis virales es de señalar una eosinofilia.

c) Discreto aumento de la velocidad de sedimentación.

— **Funciones hepáticas:**

a) El aumento de las transaminasas es la clave del diagnóstico. Este aumento es más significativo para la SGPT, de diez a veinte veces los valores normales. Aparecerá al comienzo de la fase icterica y se mantendrá durante una o dos semanas. No tiene valor pronóstico.

b) Aumento de pigmentos y sales biliares en la orina

precediendo la aparición de la ictericia. En sangre está aumentada la bilirrubina, tanto conjugada como libre, pudiendo alcanzar valores de 100 mg. por litro de bilirrubinemia.

c) Positividad de las pruebas de floculación (Kunkel, Hanger, Mac Lagan, Gos), así como aumento de las gammaglobulinas.

d) Vigilar el tiempo de Quick, ya que una alteración de los factores de la coagulación implica la evolución hacia una forma grave.

— **Estudio inmunológico:**

a) En las «hepatitis A» consiste en un aumento de anticuerpos HAV en dos tomas consecutivas con quince días de intervalo.

b) En la «hepatitis B» es el antígeno Hbs, o antígeno Australia, el que se evalúa con más frecuencia; el resultado se da en positivo o negativo. La curación sólo será confirmada cuando desaparece el antígeno Hbs y aparecen los anticuerpos anti Hbs.

### Epidemiología

**Hepatitis A.** La única fuente de contagio es el hombre, que disemina los virus por medio de sus excrementos. Del 50 al 60 por 100 de la población son positivos a los anticuerpos anti Ha.

Los medios de transmisión pueden ser:

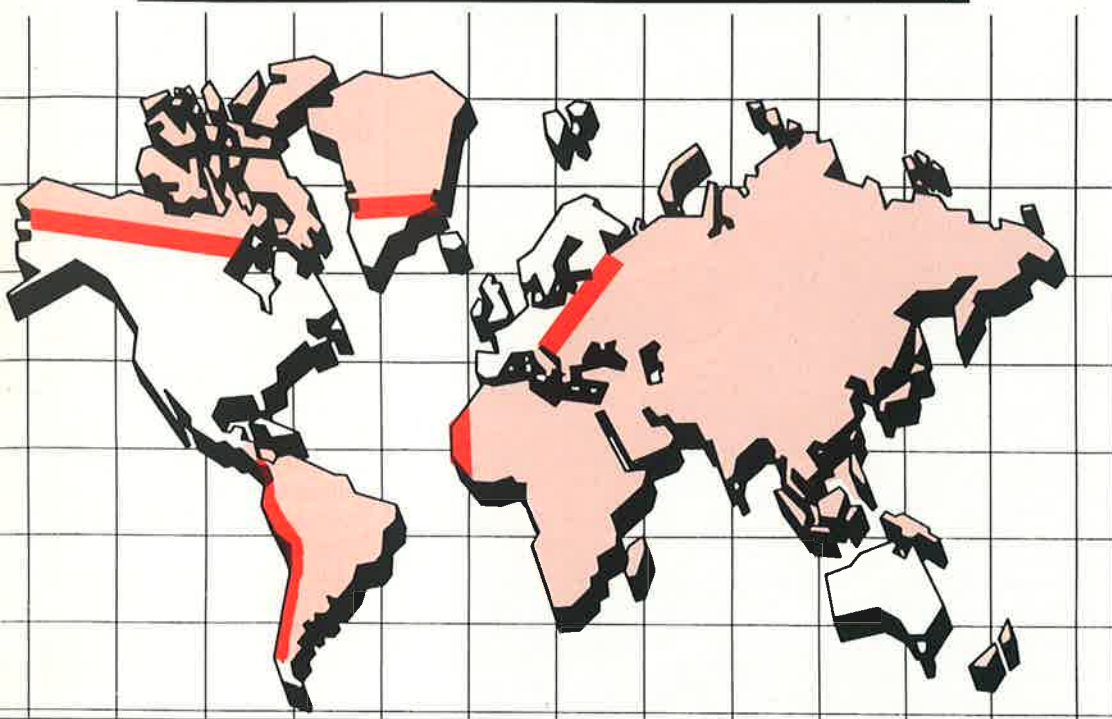
— Indirectos: Ingestión de productos contaminados (agua, leche, mariscos). No hay que desechar la transmisión parenteral.

— Directos: Interhumana, por contacto y orofecal.

**Hepatitis B.** Mientras que es poco frecuente en países industrializados, en África negra, Asia y América del Sur es muy importante.



## DISTRIBUCION DE LA HEPATITIS B. B. S. BLUMBERG (1989)



□ endemia baja ( $\leq 2\%$ )

■ endemia intermedia (2-7%)

■ endemia alta (7-20%)

La fuente de infección, aparte del chimpancé, es el hombre.

Los medios de transmisión pueden ser:

— Yatrogénicos: La sangre y todos sus derivados. Utensilios médicos; aquí podemos incluir el material que se utiliza para los tatuajes.

Los grupos de riesgo serán las transfusiones, pacientes con diálisis, personal médico y drogadictos.

— Sexuales: El virus se encuentra en todas las excreciones fisiológicas, como la saliva y el esperma.

Los grupos de riesgo serán los homosexuales, las prostitutas y la promiscuidad sexual en general. Hay que tener en cuenta que todos estos medios de transmisión se interrelacionan entre sí, es decir, que un residente en cualquiera de estos países de alto riesgo que además sea homosexual o que tenga prácticas sexuales de riesgo, drogadicto y al que se le está practicando una diálisis, tiene altas

probabilidades de adquirir una hepatitis B.

### Prevención

— *Hepatitis A*. La prevención colectiva es difícil ya que hasta la aparición de los síntomas es cuando los sujetos son más infectantes. La única medida a seguir es la higiene: desinfección de las materias fecales, esterilización de ropas y utensilios del paciente y lavarse las manos después de cada defecación. No es necesario un aislamiento estricto del paciente.

La prevención consiste en la inmunoterapia pasiva. Administración de gammaglobulina si se está en contacto con enfermos o se viaja a zonas endémicas, en dosis de 5 ml. con intervalos de seis meses.

— *Hepatitis B*. La prevención colectiva consiste en la higiene, tanto personal (cepillo de dientes) como colectiva (dentistas) y en evitar los medios de contagio: transfusiones sanguíneas, material mé-

dico desechable, utilización de condones, evitar colectivos de riesgo (homosexuales, drogadictos, prostitutas).

La prevención personal se consigue con una inmunoterapia, inyecciones regulares de gammaglobulina específica cada dos meses. Y por inmunoterapia activa, que consiste en la vacuna. Existe una, obtenida de plasma de portadores sanos, que se pone en tres dosis con un mes de intervalo, otra dosis al año y una dosis de recuerdo cada cinco años. Es totalmente eficaz y no tiene reacción local ni general. Su nombre comercial es Vaccin Hevac B-Pasteur y el precio es asequible.

También citaremos la existencia de otra vacuna, obtenida por ingeniería genética, cuyo calendario de dosis es el mismo y la eficacia también total. Está comercializada por Smith, Kline & French, S. A. Es cara.

Aunque la vacuna no es obligatoria, debe recomendarse al personal sanitario y a los viajeros a países endémi-

cos (África, Asia, América del Sur).

El esquema ideal sería la vacunación universal de todos los recién nacidos, con lo que se conseguiría erradicar la enfermedad en el año 2010 según la OMS. Lógicamente, aunque la relación costo-beneficio es aceptable, el alto precio que supondría para países del tercer mundo lo hace inviable.

### Tratamiento

Es importante saber que no hay tratamiento específico, limitándose a medidas higiénicas y dietéticas:

— Reposo en cama.  
— Régimen pobre en grasas y alcohol.

— Nunca medicamentos de metabolismo hepático. Actualmente la corticoterapia está desaconsejada, pudiendo dar: vitaminas, extractos hepáticos, colagogos y coleréticos.

— En caso de gravedad dar una reanimación polivalente; reanimación hídrica, antibioterapia en caso de infección, ventilación asistida, prevenir las hemorragias, barbitúricos en caso de crisis convulsivas.

Hay que vigilar a las personas que tengan contacto con el enfermo, tanto familiares como personal médico, y más aún si se confirma que tiene relaciones sexuales o se mueve en ambientes homosexuales o de drogadicción.

### Pronóstico

— *Hepatitis A*. Mortalidad del 0,2 por 100. Nunca se cronifica.

— *Hepatitis B*. Mortalidad del 0,1 al 15 por 100. Se cronifica un 10 por 100. La mortalidad total sería de menos de 1 por 100.

Ricardo MARTIN LOPEZ  
Médico de Sanidad Marítima  
Centro Asistencial de Dakar  
(Senegal)

Te interesa  
**SABER**

## Convenio de Cooperación entre la DGMM y la Universidad de La Coruña

Rafael Lobeto y José Luis Meilan Gil suscribieron el acuerdo entre la Dirección General de la Marina Mercante y la Universidad de La Coruña, en el que se establecen medidas de colaboración en el desarrollo de líneas de investigación en el campo de la navegación y el transporte marítimo, en la ciencia e ingeniería náuticas.

Entre las modalidades de colaboración que se contemplan en el convenio se incluye el establecimiento de normas de embarque de los estudiantes de la Escuela Superior de la Marina Civil de La Coruña, la participación del profesorado en la realización de pruebas de aptitud para la expedición de títulos profesionales, el desarrollo conjunto de cursos de especialización profesional y el intercambio de información y publicaciones en ámbitos de interés para ambas instituciones.

El convenio, suscrito por el director general de la Marina Mercante y el rector de la Universidad, tendrá una vigencia de tres años y tiene ya un precedente en el acuerdo firmado en su día con la Universidad Politécnica de Cataluña.



## Ayuda comunitaria para puertos pesqueros españoles

Cinco puertos pesqueros españoles se beneficiarán de ayudas comunitarias para otros tantos proyectos de mejora de equipamientos y nuevas infraestructuras. Llança y Port de la Selva, en Gerona; Mazarrón, en Murcia; Puerto de Santa María en Cádiz, y Marín, en Pontevedra, recibirán las ayudas previstas en el programa comunitario. La Comisión de las Comunidades Europeas ha concedido ayudas financieras por valor de 3,03 millones de ecus a 16 programas de equipamientos de puertos en distintos países europeos. Las subvenciones se destinarán a la construcción de sendos congeladores en los

puertos de Llança, Marín y Mazarrón, la instalación de un elevador en Port de la Selva y mejoras varias en el Puerto de Santa María.

## El Gobierno aprobó el anteproyecto de la Ley de Puertos y de Marina Mercante

El Consejo de Ministros aprobó el pasado mes de diciembre el anteproyecto de Ley de Puertos y de la Marina Mercante, que deberá ser objeto de debate en los próximos meses en el Parlamento. Con esta disposición se pretende dar una respuesta tanto a la flota como a la estructura portuaria española ante la próxima entrada en vigor del Mercado Unico.

En anteproyecto de Ley de Puertos y de Marina Mercante, antes de su aprobación por el Gobierno ha sido objeto de debate con los diferentes interlocutores sociales y agentes económicos que se van a ver afectados por su aplicación. Entre las numerosas novedades, contempla la constitución de un *holding* portuario.

Dada la importancia de esta disposición para el sector marítimo, MAR dará en los próximos números amplia información sobre el contenido y el desarrollo de los debates que se produzcan sobre este ya proyecto de Ley.

## Gaseoducto Magreb-Europa

La apuesta sobre el gas natural que el Plan Energético Nacional contempla ha puesto de relieve, una vez más, la necesidad del gaseoducto Magreb-Europa, que se espera entre en funcionamiento a lo largo de esta década.

Considerado como la segunda obra de ingeniería más importante de Europa, tras el Canal de la Mancha, la primera fase entrará en funcionamiento en 1995. A través de él se recibirán del orden de 10.000 millones de metros cúbicos anuales de gas natural procedente de Argel.

El gaseoducto cruzará tierras de Argelia y Marruecos antes de entrar en España por el estrecho de Gibraltar. Por otra parte, Gaz de France y Enagás trabajan en un proyecto para la construcción de un macro gaseoducto que atravesaría España y entraría en Francia por Perpignan, para conectar con la red de gaseoductos europeos. Este proyecto podría estar disponible entre los años 2000 y 2005.

# CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tif.: 91 / 262 57 00 - Télex: 22225 - 23823 - Fax: 91 / 261 67 87

## TRANSPORTE DE MERCANCIAS ENTRE LA PENINSULA Y LAS ISLAS CANARIAS EN CONTENEDORES



## AGENCIAS

**OVIEDO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Melquiades Alvarez, 20 - 4º A - 33002 Oviedo  
Tels.: 985/ 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365  
Fax: 985/ 22 96 06

**VIGO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Luis Taboada, 32 - 2º Dcha. - 36201 Vigo (Pontevedra)  
Tels.: 986/ 43 38 38 - 43 37 77 - Télex: 83114  
Fax: 986/ 43 26 56

**BILBAO.** CONTENEMAR BILBAO, S.A.  
C/. Berastegui, 5 - 2º D - 48001 Bilbao  
Tels.: 94/ 423 28 93-4-5-6 - Télex: 33192 - Fax: 94/ 424 12 47

**MADRID.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Ctra. de Andalucía, km. 11,300 - 28021 El Salobral (Madrid)  
Tels.: 91/ 796 26 62-66 - Télex: 42161

**BARCELONA.**  
CIA. BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Muelle Evaristo Fernández, s/n - 08004 Barcelona  
Tels.: 93/ 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583  
Fax: 93/ 422 69 66

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Presidente Alvear, 52 - 6º - 35007 Las Palmas de G.C.  
Tels.: 928/ 27 41 00-04-08 - Télex: 95228  
Fax: 928/ 22 16 51

**TENERIFE.**  
TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edificio J.O.P.  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
Tels.: 922/ 27 43 12-08 Télex: 92261 - Fax: 922/ 27 90 60

**ARRECIFE DE LANZAROTE.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Avda. General Franco, 4 - 2º  
35500 Arrecife de Lanzarote  
Tels.: 928/ 81 69 14-15 - Fax: 928/ 80 25 87

**SEVILLA.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Dársena del Centenario - Muelle del Batán - 41002 Sevilla  
Tels.: 954/ 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58  
Télex: 72834 - Fax: 954/ 45 38 08

**ALICANTE.** LA NAO - IBERBOX, S.A.  
Plaza de Galicia, 2 - 1º D - 03003 Alicante  
Tels.: 96 / 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 96 / 512 51 81

**VALENCIA.** MARCARGO, S.A.  
Dr. J. J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia.  
Tels.: 96 / 367 89 12-16 - Télex: 64700 -  
Fax: 96 / 323 05 13

**CADIZ.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos. 308  
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)  
Tels.: 956 / 86 40 89 - 86 29 47 - Télex: 76190

**PALMA DE MALLORCA.** ISCOMAR, S.A.  
Prolongación Muelle Adosado, s/n  
07012 Palma de Mallorca  
Tels.: 971 / 72 66 70 - Télex: 68683 - Fax: 971/ 71 22 79

**BURGOS.** TRANSPORTES EBRO, S.A.  
Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)  
Tels.: 947 / 32 04 16 - 31 16 40 - Télex: 39461  
Fax: 947 / 31 43 13

**MURCIA.** TRANSPORTES "EL MOSCA", S.A.

Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Cartagena, s/n  
30500 Molina de Segura (Murcia)  
Tels.: 968 / 61 09 41 - 61 01 02 - 61 23 -62 - 61 21 74  
Télex: 67121 - Fax: 968 / 61 61 15

**SANTANDER.** CANTABRICA DE SILOS, S.A.  
Agente Colaborador

C/. Antonio López, 24 - 1º - Apartado de Correos 215  
39009 - Santander  
Tels.: 942 / 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942  
Fax: 942 / 31 32 75

**ZARAGOZA.** TASMAR, S.A. - Agente Colaborador  
C/. Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza  
Tels.: 976 / 55 48 85 - Télex: 58179 - Fax: 976 / 55 67 66

**VALLADOLID.** NENUFAR, SHIPPING, S.A.  
Agente Colaborador  
Paseo de Zorrilla, 39 - 10º A - 47007 Valladolid  
Tels.: 983/ 23 93 14 - Télex: 26572  
Fax: 983/ 23 10 68

**SANTA CRUZ DE LA PALMA.** PEREZ Y CIA. IBERICA, S.A.  
Consignatario - C/. Real, 34  
38700 Santa Cruz de la Palma (Tenerife)  
Tels.: 922 / 41 35 48 -49 Télex: 92693  
Fax: 922 / 41 52 13

**PUERTO DEL ROSARIO.**  
PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA (Consignatario)  
Alfonso XIII, nº 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)  
Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928/ 85 13 04

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.



Con seguridad, hacia el futuro.

# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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