

N.º 293 - MARZO 1992

# MAR

Prorrogado  
el acuerdo  
por dos meses

**CALADERO  
MARROQUÍ:  
RESPIRO  
HASTA MAYO**

**BAMIO: LA GRAN ESCUELA  
DEL MAR**



# Una buena razón para elegir Volvo Penta.

**Volvo Penta le presenta su motor diesel marino  
más potente: EL TAMD 162.**

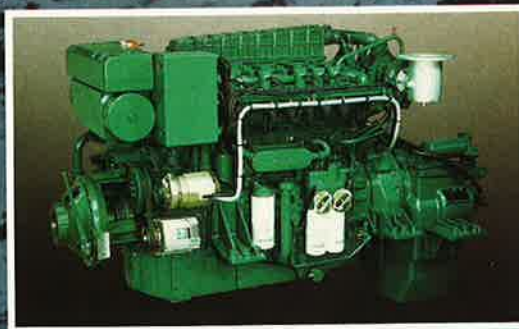
- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.
- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.
- Eficaz refrigeración de los pistones.
- Culatas separadas para cada cilindro, sin junta.
- Cuatro válvulas por cilindro.
- Filtro extra de aceite.
- Sistema de refrigeración con protección anticorrosiva.

- Robusta bomba de inyección.
- Turbo y enfriador de admisión adaptados entre sí.

Además, a través de una amplia gama de equipos adicionales, el TAMD 162 es adaptable a diversas instalaciones: generadores, varias tomas de fuerza, bombas de baldeo y achique, etc.

TAMD 162 de Volvo Penta. Creado para rendir en alta mar como sólo pueden hacerlo los mejores.

Elija fiabilidad. Elija tecnología de vanguardia. Por su seguridad, elija VOLVO PENTA.



**VOLVO  
PENTA**

**Respuesta segura.**

VOLVO PENTA ESPAÑA, S.A. Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 562 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursales

- Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.
- Zona Franca Sector A, c/ 60 Nº 22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 98 91 / 94 10. Fax (93) 336 72 63.



**L**AS autoridades de Marruecos aguardaron hasta el último minuto para comunicar oficialmente su decisión de prorrogar por dos meses el actual acuerdo de pesca de cuatro años con la Comunidad Europea, prácticamente cuando los barcos ya habían recibido instrucciones para regresar a sus puertos base, fundamentalmente en España y Portugal.

La táctica negociadora de esperar hasta el último instante para la firma o las prórrogas de los convenios de pesca, actualmente entre Marruecos y la CE y anteriormente con España, es ya algo habitual por parte de los responsables del país norteafricano en su afán por lograr las mayores contrapartidas, concededores de la presión que pueden realizar con más de 700 barcos en el mar. Para España, las aguas de Marruecos constituyen una salida importante para una buena parte de la flota de los puertos del sur y, en muchos casos, son la única alternativa, tanto por su cercanía como por el tipo de capturas y el tamaño de las embarcaciones que faenan en la zona. Por su parte, la Administración marroquí utiliza este caladero como un arma más en su estrategia para lograr de la Comunidad Europea el máximo de concesiones, no solamente en materia de pesca, sino en su ofensiva global para lograr una mayor integración de su economía en el conjunto de la CE.

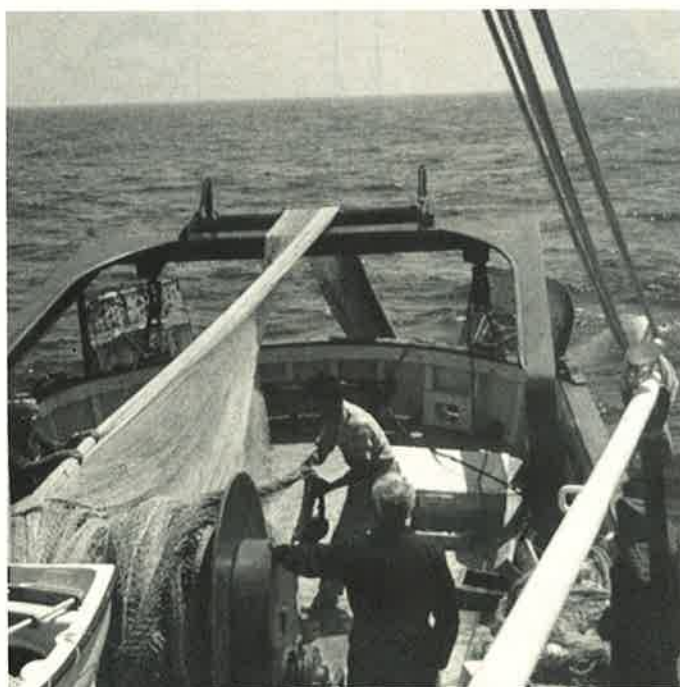
Las negociaciones para la renovación del acuerdo este año daban la impresión desde un primer momento que iban por buen camino. La Comunidad había iniciado hace ya muchos meses las conversaciones con Rabat y las autoridades españolas habían intensificado también sus contactos con los responsables de pesca de Marruecos. Estas buenas perspectivas se torcieron

# 30 DÍAS

bruscamente el pasado mes de enero, cuando el Parlamento Europeo rechazó un protocolo de cooperación del país norteafricano justamente en un momento cuando Marruecos pretende avanzar en su proceso para acelerar su acercamiento a la CE.

A partir de esa fecha, a pesar del buen rumbo que tenían las negociaciones pesqueras, parecía más que probable que Marruecos fuera a adoptar una actitud de protesta ante la decisión del Parlamento Europeo retrasando la renovación del acuerdo. Pero, por otro lado, Marruecos tampoco está en este momento como para crearse enemigos en la Comunidad Europea, o el rechazo por parte de España y Portugal, que iban a ser los principales países afectados. En este contexto, con la prórroga Rabat ha logrado sus dos objetivos: protestar ante la decisión del Parlamento Europeo y lograr el apoyo de los países del sur en su estrategia ante la Comunidad Europea.

## MAS QUE UN CALADERO



Junto a los interrogantes que hasta última hora planteó para una buena parte de la flota el caladero marroquí, en este número de MAR se ofrece una amplia información sobre el proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, actualmente ya a trámite parlamentario. Se trata de dos proyectos refundidos ahora en uno solo tras la reestructuración de los Departamentos de Obras Públicas y Transportes. La nueva disposición constituye una vieja necesidad para poner orden tanto en el sector de los puertos del Estado como en las actividades de la Marina Mercante. En el caso de los puertos, un total de 28 pasarán a integrarse en una especie de *holding*, que se denominará ente público «Puertos del Estado», a través del cual se pretende lograr la máxima eficacia en la gestión de estas instalaciones. En Marina Mercante se constituirá a su vez el ente público «Salvamento y Seguridad Marítima».

Dentro de la actualidad en el sector marítimo durante las últimas semanas, en las páginas siguientes se ofrece un primer avance sobre un proyecto ya prácticamente realidad que será noticia de interés para todo el colectivo marítimo. Se trata del Centro de Formación de Bamio, en Pontevedra, acometido por el Instituto Social de la Marina y que ha supuesto una inversión de 1.700 millones de pesetas, con una ayuda comunitaria de 679 millones. La construcción de Bamio está prácticamente finalizada; se trabaja ahora en la instalación de todos sus equipos para que, antes de fin de año, el centro constituya punto de referencia indispensable para la formación de los profesionales del mar, con la mirada puesta en la flota y las necesidades del futuro. ■

Vidal MATE

# 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

### INTRODUCING THE

# Flex-stick™

LURE

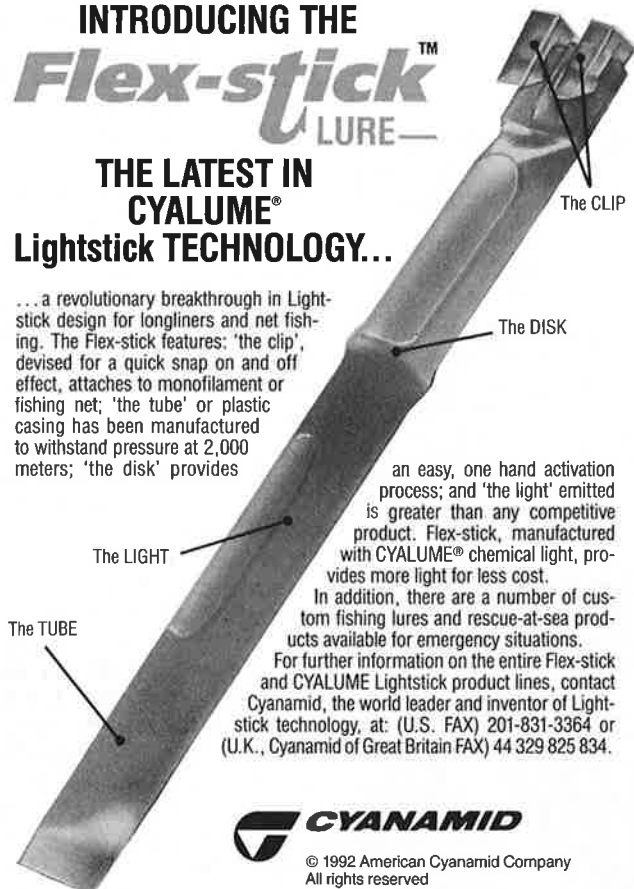
## THE LATEST IN CYALUME® Lightstick TECHNOLOGY...

... a revolutionary breakthrough in Lightstick design for longliners and net fishing. The Flex-stick features: 'the clip', devised for a quick snap on and off effect, attaches to monofilament or fishing net; 'the tube' or plastic casing has been manufactured to withstand pressure at 2,000 meters; 'the disk' provides

an easy, one hand activation process; and 'the light' emitted is greater than any competitive product. Flex-stick, manufactured with CYALUME® chemical light, provides more light for less cost.

In addition, there are a number of custom fishing lures and rescue-at-sea products available for emergency situations.

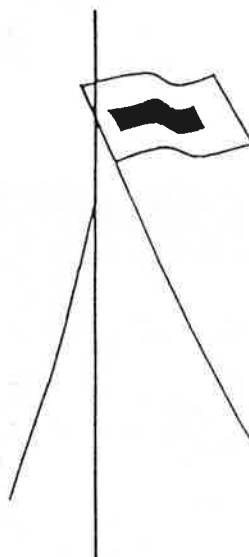
For further information on the entire Flex-stick and CYALUME Lightstick product lines, contact Cyanamid, the world leader and inventor of Lightstick technology, at: (U.S. FAX) 201-831-3364 or (U.K., Cyanamid of Great Britain FAX) 44 329 825 834.



© 1992 American Cyanamid Company  
All rights reserved

All products made with CYALUME® chemical light. CYALUME® is a registered trademark and Flex-stick™ is a trademark of American Cyanamid Company.

## MARITIMA DEL NORTE S.A.



Miño, 4 - 28002 MADRID  
Teléfono: 563 46 44  
Télex: 27718 y 27295  
Telefax: 561 89 62  
Telegramas: MARINORTE, MADRID

### FLOTA

#### TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

#### TRANSPORTES DE GAS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP  
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS





# 10

## LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

El Parlamento debate una nueva normativa para ordenar estos sectores.



# 6

## PRORROGADO EL ACUERDO CON MARRUECOS

El último día, la CE y Marruecos acordaron prorrogar el acuerdo de pesca.



# 61

## ANAVE CONFIA EN EL SEGUNDO REGISTRO

Los navieros esperan que con un segundo registro se frene la reducción de la flota en España.

**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. (985) 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:** Camil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 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.



A última hora, cuando la flota había recibido orden de regreso a sus puertos base

# Prorrogado por dos meses el acuerdo con Marruecos

La flota pesquera que opera en los caladeros marroquíes continuará faenando en esas aguas durante dos meses más. A última hora, el responsable de Pesca de la Comunidad Europea, Manuel Marín, y el ministro marroquí de Asuntos Exteriores, lograron un compromiso para la prórroga durante dos meses más del anterior acuerdo de pesca. Los barcos, españoles en su mayor parte, que ya habían recibido instrucciones para regresar a sus puertos base, continuarán en activo. La Administración española tenía ya dispuesto todo el mecanismo para conceder a los armadores y a las tripulaciones las ayudas previstas en los casos de inactividad, tanto por falta de acuerdo como por paradas biológicas. Al final no fueron necesarias esas medidas de ayuda. La prórroga supone un factor positivo para el sector de la pesca, así como para el conjunto de actividades económicas ligadas directamente al mar que se llevan a cabo en tierra. Y, como señalan los hombres de la pesca que operan en esas aguas, «los barcos están para pescar». El propio Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes, señalaba que amarrar la flota supondría unas pérdidas incalculables para el sector.



**L**AS negociaciones para la firma de los acuerdos pesqueros con Marruecos mantienen durante los últimos años una línea de dificultades en aumento ante las mayores exigencias de las autoridades de ese país norteafricano que, de alguna manera, están utilizando sus aguas para lograr mejores compromisos de todo tipo en Bruselas. Rabat conoce perfectamente la importancia del caladero marroquí para las embarcaciones comunitarias, casi en su totalidad barcos españoles, ya que se trata de un tipo de unidades para las que sería difícil operar en otros caladeros. Fruto de esta dependencia, los últimos compromisos con Marruecos han tenido una escalada de ayudas y concesiones, últimamente desde la CE y antes desde España, gracias a los cuales Marruecos está logrando mejorar su flota, au-







**El país  
norteafricano  
pretende  
de la CE  
un nuevo  
cuadro de  
relaciones  
comerciales.**



*Manuel Marín y José Loira, con el ministro de Pesca marroquí Bensaïem Smili en A Toxa el pasado mes de septiembre.*

mentar sus embarcaciones, perfeccionar la formación de sus tripulaciones y, en definitiva, lograr una flota con cierta potencia. Por otra parte, la experiencia de las últimas negociaciones con Marruecos ha puesto también de manifiesto que las autoridades de Rabat son partidarias de agotar siempre hasta el último minuto de cara a lograr las máximas concesiones de Bruselas.

En la negociación del acuerdo anterior se produjo también una «parada de reloj», gracias a la cual pudieron seguir faenando los barcos hasta el día 31 de diciembre del año 1987. Marruecos logró un aumento sustancial de sus ayudas, así como otra serie de compromisos en materia de formación y, sobre todo, el establecimiento de las llamadas paradas biológicas para la flota comunitaria, lo que no se cumple en muchos casos por

la flota nacional marroquí.

De unas ayudas concedidas por España en el acuerdo anterior de 28 millones de ecus por año, Marruecos logró de la Comunidad Europea para el acuerdo de 1988 una ayuda anual de 218,5 millones de ecus, lo que equivale anualmente a más de 10.000 millones de pesetas. A estas cantidades se suman también las que tienen que pagar los propios armadores en concepto de canon según el tipo de flota.

**Marruecos quiere más**

Las negociaciones para la renovación del acuerdo de pesca con Marruecos para los próximos cuatro años se iniciaron hace ya bastantes meses con el fin de poner sobre la mesa todas las cuestiones técnicas planteadas por los





**La Administración española ya había aprobado unos fondos de dos mil millones de pesetas para ayudas a la flota.**



**Manuel Marín considera que, tras este compromiso, la renovación definitiva del acuerdo por cuatro años no va a ser difícil.**



responsables de Rabat y, entre las que destacan también las limitaciones de faenar en determinadas aguas y épocas del año. Se trata de cuestiones en las que prácticamente no hay diferencias entre la Administración comunitaria y la marroquí. Pero las negociaciones pusieron también rápidamente de manifiesto que la pesca no es solamente un caladero donde faenan fundamentalmente barcos españoles, sino un instrumento de presión, una especie de moneda de cambio de Rabat frente a la CE para lograr compromisos extrapesqueros.

Para la renovación del acuerdo pesquero, las negociaciones entre la Comunidad Europea y Rabat quedaron virtualmente bloqueadas a

raíz de la decisión del Parlamento Europeo, a mediados de enero, de no aprobar un protocolo de ayuda financiera a Marruecos por una cuantía de 60.000 millones de pesetas en ayudas, así como líneas de préstamos a cinco años. A las autoridades de Marruecos no les sentó bien que mientras el Parlamento Europeo aprobaba ayudas para otros Estados, dejara fuera las previstas para el país norteafricano, argumentando razones referidas al respeto de los derechos humanos de la zona. A partir de ese momento se deterioraron las negociaciones para renovar el compromiso, aunque por encima de las pequeñas diferencias en materia de pesca se hallaban razones de política económica en general y el papel a

desempeñar por Marruecos en el contexto comunitario.

La decisión del Parlamento Europeo en contra de los intereses y las pretensiones de Marruecos se palió en parte en un Consejo de Ministros de Exteriores de la CE que se celebró posteriormente en Lisboa, donde se abrió una puerta de cara al establecimiento de una zona de libre cambio con los países norteafricanos. Por otra parte, la Administración española presentó en Bruselas informes referidos a la situación de esta zona, donde se abundaba en el convencimiento de que se trataba de una bomba de relojería que podría dar lugar a problemas si no se buscaban soluciones.

La Comunidad Europea es cada día más consciente de

que hay un problema en el norte de Africa al que se deben buscar soluciones. Esos problemas se centrarían en la grave crisis económica que atraviesa la zona, el gran movimiento migratorio hacia los Estados miembro de la CE y, finalmente, la amenaza del fundamentalismo islámico.

Las autoridades de Rabat, entre otras cosas, han condicionado la negociación del acuerdo pesquero con la Comunidad Europea a que Bruselas, con estos datos en la mano, apruebe un nuevo cuadro de relaciones comerciales desde la perspectiva de establecer una zona de libre cambio. Durante estos dos meses de prórroga del acuerdo se da prácticamente por hecho que la Comunidad Europea adop-





## Los peces del Estrecho

Al margen de la dependencia que tiene una buena parte de la flota de los puertos andaluces, canarios o levantinos de los caladeros marroquíes, España mantiene unas importantes relaciones comerciales en materia de pesca con el país norteafricano, desde donde las importaciones aumentan año tras año. Frente a una balanza comercial en productos de la pesca del 30 por 100, en el caso de Marruecos esa cobertura no supera el 1 por 100. España es un neto país importador de productos de la pesca que llegan desde puertos marroquíes, en unos casos a través de empresas de ese país y en otros por medio de otras sociedades donde ya existe la presencia de empresarios españoles. El desembarco de empresarios españoles en Marruecos ya es un hecho y cobrará más fuerza a medio plazo a medida que las autoridades de Rabat exijan también mayores contrapartidas a la hora de acceder a sus caladeros, como son los desembarcos, construcción de infraestructuras o exigencias para la transformación de la pesca.

Durante los últimos años el volumen global de importaciones de pescado de Marruecos se ha mantenido en unos niveles altos, aunque con cierta estabilidad, que se sitúan entre las 60.000 y las 80.000 toneladas. Entre los productos más significativos se hallan los pescados frescos y refrigerados, donde destacan los crustáceos y los moluscos. Una de las notas más significativas de la evolución de esta balanza comercial es que, aunque en los dos últimos años se produjo una reducción del volumen importado, su valor ha sido, sin embargo, muy superior a los años precedentes. Cada día se importan productos más caros. En 1990 el valor de las importaciones fue de 12.000 millones de pesetas, mientras en 1991 ascendió a 13.600 millones. Frente a estas cifras, las exportaciones españolas han sido prácticamente inexistentes.

Una hipotética retirada coyuntural de la flota española los caladeros marroquíes supondría la potenciación de las exportaciones del país magrebí. ■

V. M.

te una nueva decisión en materia de ayuda a Marruecos, así como en el campo comercial, cuestión que preocupa en especial a las autoridades de Rabat. Con esa nueva actitud de Bruselas en la cartera, según el comisario de Pesca, Manuel Marín, el nuevo acuerdo pesquero con Marruecos se podría resolver fácilmente.

### Caladero cautivo

El caladero marroquí supone la posibilidad de faenar para una flota generalmente de porte pequeño o mediano compuesta por más de 700 barcos, de los que 650 son españoles, 50 portugueses y una treintena de otros países. Para

España supone el trabajo en el mar de no menos de 7.000 personas, a las que se deberían sumar más de 20.000 personas trabajando en tierra. Se trata de un caladero donde faenan sobre todo barcos con base en los puertos andaluces, más de 300, así como canarios, aunque también hay una parte de la flota procedente de los puertos gallegos y valencianos.

Las aguas del caladero marroquí para la flota española tienen la ventaja de estar a corta distancia de los puertos base entre dos horas en los casos más favorables y cinco horas en las distancias más largas. Por otra parte, los barcos que operan en este caladero en su mayor parte no tendrían la posibilidad de faenar en otras aguas. Por esta razón,

además de ser un caladero interesante por su cercanía para España, se trata de un caladero cautivo para esta flota, compuesta por casi 700 unidades.

Las posibilidades de pesca en el caladero marroquí son muy amplias y afectan a una gran variedad de pescado, moluscos y crustáceos. Especialmente se podrían destacar las pesquerías de cefalópodos, cuyas capturas se dedican en su mayor parte a la exportación a través de empresas japonesas que recogen en Canarias el producto.

Durante los últimos años las capturas en el caladero marroquí pasaron de 160.000 toneladas en 1988 a 211.000 en 1990. Por su volumen, destacan las capturas de sardinas,

con casi 150.000 toneladas en 1990.

Ante la posibilidad de que no se hubiera prorrogado este acuerdo, tanto la Administración española como la comunitaria habían adoptado ya las medidas pertinentes con el fin de conceder ayudas a la flota afectada. La CE dispuso de 1.000 millones de pesetas para apoyar al sector durante un mes, mientras el Gobierno español aprobó una línea de ayudas de 2.000 millones de pesetas. Al final y, por el momento, no han sido necesarias las compensaciones. En medios del sector y de la Administración española se confía que para finales de abril ya se haya suscrito el nuevo acuerdo. ■

V. M.





EL PROYECTO DE LEY  
DE PUERTOS Y DE LA MARINA  
MERCANTE, A DEBATE EN  
EL PARLAMENTO

# UNA NORMATIVA PARA ORDENAR EL SECTOR



**L**a legislación vigente en los ámbitos de gestión portuaria y del tráfico marítimo resulta a todas luces insuficiente e inadecuada. El Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado en el Consejo de Ministros del pasado 20 de diciembre, no sólo responde a la necesidad de modificar un cuerpo legal que unánimemente ha sido calificado como obsoleto —su antigüedad en algunos casos se remonta al siglo XIX—, sino que pretende adaptarse a los profundos cambios experimentados tanto en el ámbito portuario como en el marítimo. El nuevo marco legal, cuya tramitación parlamentaria se inició el pasado mes de febrero, viene a regular de forma unificada las infraestructuras portuarias y la actividad de la Marina Mercante, lo que supone una ruptura con

los modelos precedentes. Coordinación que resulta fundamental a fin de evitar la duplicidad de inversiones, racionalizar la política de gastos y posibilitar en todo momento la actuación armónica de las autoridades portuarias y marítimas.

El Proyecto define los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad o ejerce sus competencias, al tiempo que clarifica el régimen jurídico de la ocupación de bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal. Tal actuación resulta imprescindible, toda vez que se procedió a la distribución competencial, establecida por la Constitución, a las diferentes Comunidades Autónomas y que éstas asumieron en sus respectivos Estatutos.

En el ámbito portuario destaca la creación del Ente Público «Puertos del Estado» que, tal como se





explicita en la memoria económica del citado Proyecto de Ley, tiene como finalidad *el control de la gestión y coordinación del desarrollo de la política portuaria, la mejora de las condiciones de eficacia, productividad y rentabilidad de la actividad portuaria y la coordinación general de los distintos modos de transporte que operan en los puertos dependientes de la Administración del Estado.*

Como novedades más reseñables, decir que el proyecto de ley contempla un único modelo de gestión portuaria, basado en las entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias. Es decir, ya no existirá la división entre Juntas de Puertos y Puertos Autónomos, sino que todos ellos estarán englobados en un mismo modelo de gestión. Las Autoridades Portuarias tendrán las competencias asignadas actualmente a los Puertos Autónomos y Juntas de Puertos, completadas ahora con las competencias relativas al buque que más afectan a la operatividad portuaria. Es decir, el practicaje, los remolques y las autorizaciones de amarre y fondeo. En el ámbito marítimo, y junto al mantenimiento de una Administración marítima de corte tradicional, aunque profundamente remodelada, se establece una nueva organización administrativa con la creación de órganos periféricos cuyas competencias van más allá del espacio físico portuario, extendiéndose a todas las aguas en las que España ejerce su soberanía (Capitanías Marítimas). También cabe destacar que las Capitanías Marítimas asumirán las funciones que antes venían ejerciendo, por delegación, las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina, así como la creación de una sociedad estatal denominada «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima». Estos son, a grandes rasgos, algunas de las novedades más notorias del Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. A continuación se abordan algunos de los aspectos contenidos en este texto, sobre todo los que resultan de mayor trascendencia o han levantado más polémica. Pero, como se decía anteriormente, y salvo puntuales discrepancias, todos parecen estar de acuerdo en la necesidad de esta nueva ley, que lo será en cuanto reciba la aprobación del Parlamento del Estado español. La prontitud o demora en su tramitación, según se manifestaron a esta revista diversos responsables del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, vendrá marcada por la urgencia de los proyectos de ley que aguardan pasar el trámite parlamentario. En todo caso, todos aseguran que tal acontecimiento no sobrepasará los límites de 1992. ■

R. GUTIERREZ





Rafael Lobeto, director general de la Marina Mercante



**MARINA MERCANTE**

Si de alguna forma hubiera que definir el fin último que se persigue con la futura ley, por lo que a la Marina Mercante se refiere, habría que decir que éste es el de la búsqueda de la eficacia. Es decir, que se actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento. La actual legislación reguladora de la Marina Mercante y del transporte marítimo data, en sus normas básicas, de 1956. Ahora se trata de que el nuevo ordenamiento legal se adapte a los constantes cambios que se van produciendo.

**L**A política de la Marina Mercante se inicia con la delimitación de las competencias marítimas del Estado y, por extensión, del espacio de actuación de las Comunidades Autónomas dentro de las líneas marcadas por la propia Constitución. Dentro de esta delimitación política, cabe hacer hincapié en la eliminación de una buena dosis de intervencionismo administrativo, existente en la antigua normativa reguladora del transporte marítimo internacional. Se aborda, por tanto, una progresiva liberalización de los servicios de transporte marítimo, con el fin de crear un marco de gestión más flexible y operativo para los operadores económicos del sector. A ello, sin embargo, van unidas las obligaciones contraídas por España en los distintos reglamentos comunitarios, atendiendo a la implantación del Mercado Unico europeo en 1993.

Dicho mandato comunitario estará presente, lógicamente, en muchos otros apartados de la futura ley, como es el caso de la navegación de cabotaje, en el que tanto el nacional como el europeo tendrán el mismo tratamiento. Por lo que a la navegación de cabotaje nacional se refiere, el ordenamiento legal tendrá en cuenta las competencias transferidas a las distintas Comunidades Autónomas, siem-

pre que éste transcurra entre puertos o puntos de dicha Comunidad.

### Desmilitarización

El salto cualitativo de mayor trascendencia que emana de este Proyecto de Ley, en cuanto a Marina Mercante se refiere, es el que atañe a la desmilitarización del sector. Hasta ahora, España es uno de los pocos países que tiene una administración periférica militarizada. Las competencias que vienen desempeñando las Comandancias y Ayudantías Militares pasarán a las Capitanías Marítimas, por lo que quedará definitivamente separada la gestión administrativa de la Marina civil de la militar.

Las Capitanías Marítimas, por tanto, constituirán las unidades periféricas de la Dirección General de la Marina Mercante y sus funciones serán, entre otras, las de despacho de buques, autorizaciones o prohibiciones de entrada y salida de los puertos... Las funciones de las Comandan-

cias y Ayudantías Militares se reducirán a las propias de las tareas de defensa.

Siguiendo con el aspecto reorganizativo y de modernización de la Administración de la Marina Mercante, hay que destacar la creación de un nuevo ente público auxiliar, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Dicho ente responde a la necesidad de dotar a determinadas actividades de prestación de servicios de una organización administrativa propia, con el fin de obtener una mayor libertad de gestión.

De esta manera se pretende lograr la mejor prestación posible en los servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, en la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, en el control del transporte de mercancías peligrosas, etcétera.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, de similar carácter a las que vienen funcionando en países como Francia, Noruega o Estados Unidos, contará con 49 unidades marítimas y una unidad

# Por un transporte marítimo eficaz







El Proyecto de Ley establece una serie de medidas con el fin de garantizar las operaciones que atienden a la seguridad marítima, el tráfico marítimo y la contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas. En este sentido, dichas medidas tratan de garantizar la actividad portuaria de navegación en lo que se refiere a hundimiento de buques, operaciones de desguace, protección de la navegación libre (si un buque impide la entrada de otro a puerto, la autoridad marítima puede ordenar las medidas que crea oportunas para la modificación de la trayectoria), protección de actividades ilícitas y tráficos prohibidos.

### Fuertes sanciones

También se establece un Reglamento de Policía y Servicio de Puertos del Estado y se enumeran una serie de infracciones que van de las leves a las muy graves, pasando por las calificadas como graves, junto con sus correspondientes sanciones. En este sentido, el aspecto novedoso es el de la cuantía de estas sanciones, que pueden llegar hasta los 500 millones de pesetas, en el caso de infracciones muy graves por contaminación del medio marino.

En cuanto al servicio de practica, la nueva normativa trata de reordenar una situación anterior que resultaba, cuando menos, confusa. El servicio de practica es un servicio de carácter público que viene siendo realizado por unos funcionarios muy «sui generis», que son los prácticos de puerto. Estos funcionarios son retribuidos por tasa o arancel que pagan los particulares (que son los que instan la prestación del servicio, fundamentalmente las empresas navieras). Esa retribución, a pesar de provenir de canales privados, está

## Las competencias que desempeñan las Comandancias Militares pasarán a las Capitanías Marítimas

aérea. La planificación estratégica de disponibilidad de medios seguirá dependiendo de la red de Centros de Control de Tráfico y Salvamento Marítimo, desplegados a lo largo de las costas españolas, y del Centro Nacional, ubicado en las dependencias de la Dirección General de la Marina Mercante.

A propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Gobierno del Estado español aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino. El citado Plan, una de las grandes novedades

que presenta el Proyecto de Ley, establecerá la coordinación de todos los medios disponibles, en el que se incluyen los de las distintas administraciones autonómicas. Para facilitar esta coordinación se crea la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, cuya composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

Dentro de la estructura periférica de la Administración marítima, se diseña una esfera consultiva y participativa que integra en la gestión pública a los operadores del sector. Este organismo se denominará Consejo de Navegación y Puerto y estará presidido por el capitán marítimo.





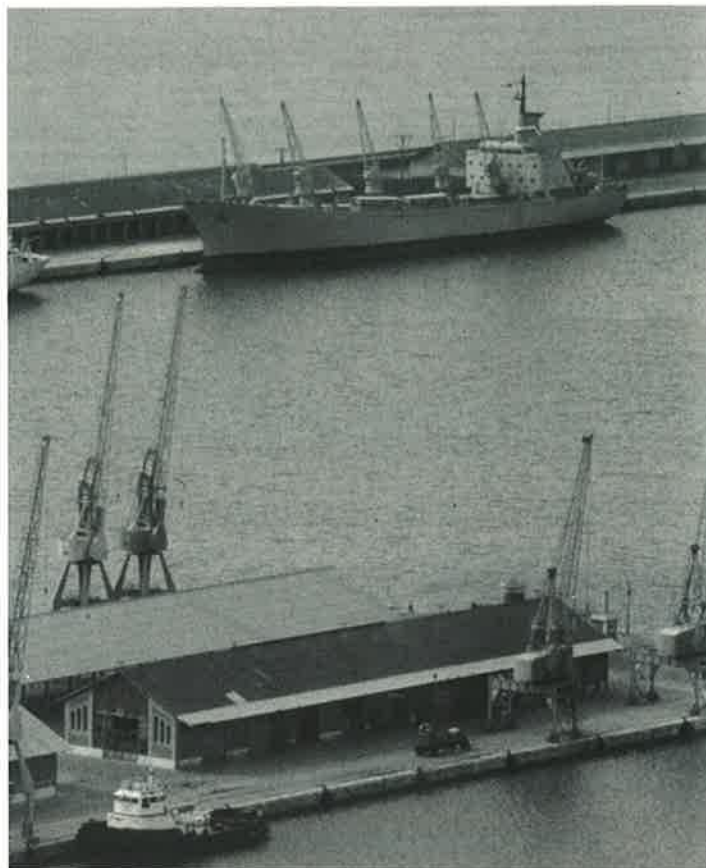
parcialmente intervenida por la Administración, pues es la que fija los parámetros en que se mueve el arancel o la tasa. Por otro lado, funcionalmente su tarea es pública, ya que prestan un servicio de asesoramiento para ayudar en las maniobras a los buques. Además, son funcionarios que no están sujetos a las leyes de la función pública, por lo que no se puede decir que sean funcionarios civiles del Estado.

Esta situación trata de ser reordenada de la siguiente forma: en los puertos de titularidad estatal, se les ofrece la posibilidad de integrarse como personal laboral o continuar con su carácter de profesión oficial y realizar su trabajo a través de unos contratos de prestación de servicios a las autoridades portuarias.

Esta regulación afecta solamente, como se señalaba anteriormente, a los puertos de titularidad estatal, ya que en los dependientes de las Comunidades Autónomas no queda regulada su situación de forma específica. Lo que sí determina la ley es la responsabilidad civil en la que pueden incurrir los prácticos de puerto o las autoridades portuarias en la prestación del servicio de practicaaje. Esta responsabilidad queda limitada a una cuantía de 2.000 pesetas por unidad de arqueo bruto del buque al que prestan servicio.

La Dirección General de la Marina Mercante se reserva la determinación de la obligatoriedad del servicio de practicaaje, así como de las condiciones técnicas idóneas para su prestación, la formación del personal y la definición de los títulos para la realización del servicio.

Por su parte, la figura del agente consignatario queda recogida de una forma muy indirecta. No se ha juzgado necesaria su regulación en la ley por tratarse de un representante del naviero.



## ***Se crea un ente público denominado Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima***

### **Capitanías Marítimas**

Tradicionalmente, en muchas normas se ha venido recogiendo la figura de los capitanes de puerto, cuando ésta no estaba regulada. Incluso en el Real Decreto de Estructuras Periféricas del Ministerio de Transporte, aparecía la figura de las Jefaturas Provinciales de la Marina Mercante

y de los capitanes de puerto. Dado que habrá un texto único para autoridades marítimas y portuarias, y a efectos de adaptarse a una terminología más adecuada, se ha optado por el cambio a la denominación de Capitanías Marítimas.

En cada uno de los puertos en que se desarrolle un determinado grado de actividades de navegación, o lo requieran

las condiciones de tráfico o seguridad, existirá una Capitanía Marítima. En los puertos donde no existan Consejos de Navegación y Puertos, podrán existir Consejos de Navegación presididos por el capitán marítimo como órgano de asistencia. En líneas generales, el cambio en este caso será más terminológico que de funciones.

En cuanto a los capitanes de buques, la ley contempla las funciones públicas de éstos, aunque no aparece en el texto legal referencia alguna a las funciones privadas, coaligadas al ejercicio laboral de su cargo.

El Proyecto de Ley establece que en situaciones de peligro los capitanes de buque podrán adoptar, con carácter extraordinario, las medidas policiales que estimen necesarias. Debido a estas funciones públicas, los capitanes de buque, así como los primeros oficiales, deberán tener la nacionalidad española.

### **Conferencias Marítimas**

Por último, dentro de este somero repaso a las principales novedades que presenta el Proyecto de Ley en el ámbito de la Marina Mercante, reseñar que por primera vez en nuestro derecho aparece la definición de Conferencias Marítimas. Se trata de la posibilidad de asociarse diferentes empresas navieras que operen en similar o análogo tráfico marítimo a los efectos de repartirse una serie de servicios comunes, y en la medida de que tales servicios no pudieran desarrollarse sin la colaboración entre las citadas empresas.

Por su parte, los usuarios de las líneas regulares que hayan establecido una Conferencia Marítima (asociadas) podrán constituir organizaciones denominadas Consejos de Usuarios, con objeto de defender sus intereses, especialmente en cuanto a las tarifas y la calidad y regularidad con que se prestan estos servicios. ■



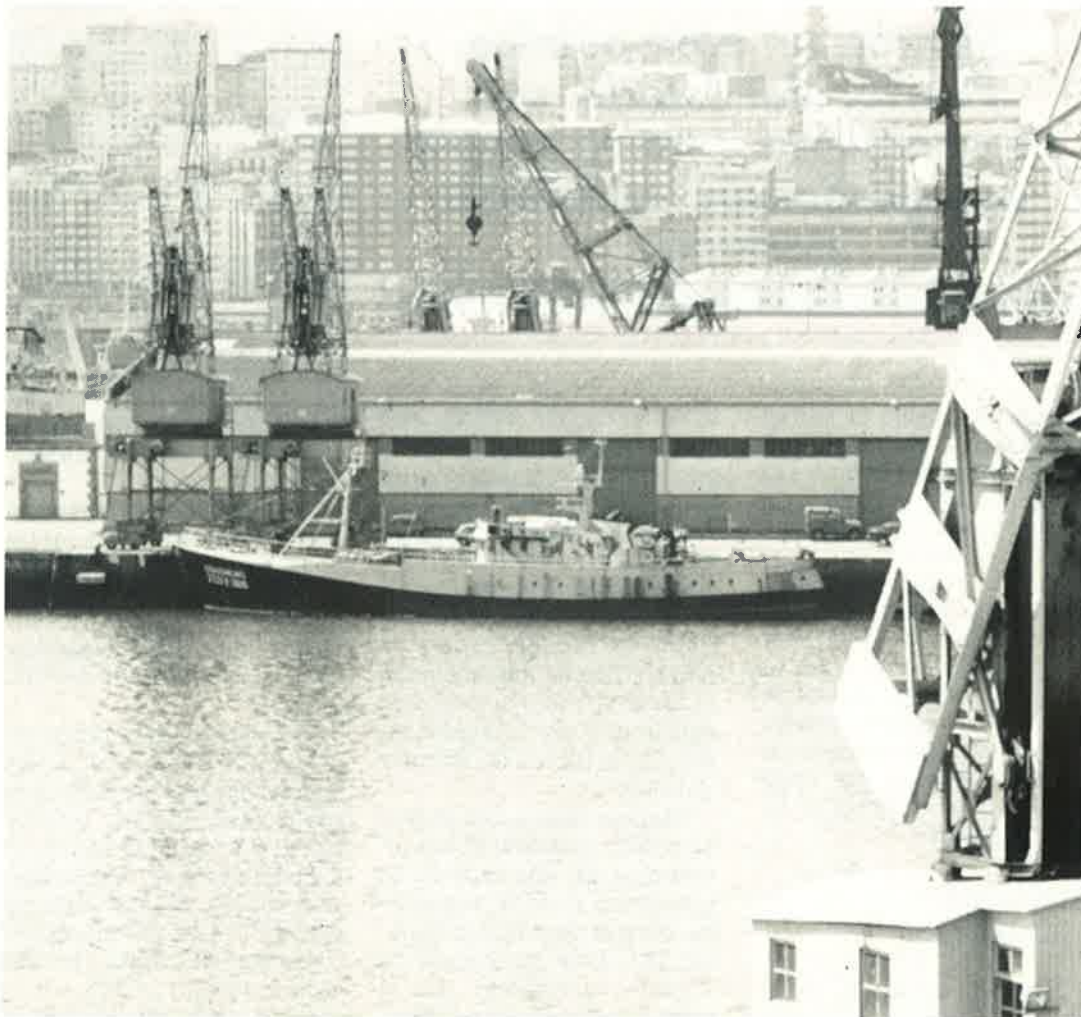
Además de una legislación obsoleta, en el caso del régimen portuario, en los últimos tiempos se ha incrementado la necesidad de un nuevo texto normativo que venga a remediar las deficiencias existentes. Un texto legal que armonice su contenido con el resto del ordenamiento jurídico y aclare el marco competencial estatal en esta materia, sobre todo a raíz de la aparición de nuevas leyes, como la de Costas. A ello se une, por si esto fuera poco, la exigencia de dotar a este sector, que facturó durante el pasado año más de 70.000 millones de pesetas, de mayor agilidad y eficacia. A esta situación es a la que pretende dar respuesta el actual Proyecto de Ley.



*Fernando Palau Taboada,  
director general de Puertos.*

## PUERTOS

# Agilizar la gestión



**E**L objeto primordial del actual Proyecto de Ley es el establecer un modelo de explotación y organización del sistema portuario.

Asimismo, se contempla un único modelo de gestión portuaria, basado en unas entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación internacional acuñada para los órganos de gestión de los puertos), con una autonomía de gestión semejante a la de los actuales puertos autónomos.

Las competencias de la Autoridad Portuaria son las mismas que tienen los puertos autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores. Estas competencias vienen siendo realizadas hasta la fecha por las Comandancias Militares de Marina.

Las Autoridades Portuarias concentrarán todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los puertos, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la zona marítima del puerto. Y es ésta precisamente una de las principales aportaciones del presente Proyecto de Ley, tanto desde el punto de vista del usuario como en el de la eficacia en la gestión de las operaciones.

### Operatividad portuaria

En la actualidad, el cantil o borde del muelle constituye la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina. De cara a una mayor eficacia y agilización de las tareas, quedarán integradas en las entidades portuarias las actividades relativas al buque que más afectan a la operatividad en los puertos (practicaje, remolques y autorizaciones de amarre y fondeo).

Otro de los aspectos de mayor trascendencia del ente pú-



blico denominado Puertos del Estado, que sustituirá a la Dirección General de Puertos, será la tarea de supervisar, controlar y coordinar la gestión de las distintas Autoridades Portuarias. Este ente tendrá personalidad jurídica propia y un patrimonio propio independiente del Estado, y su funcionamiento se aproximará al de un *holding* de empresas. El ente público Puertos del Estado será el encargado de gestionar el sistema portuario, de acuerdo con la política que emana del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Tanto la forma de gestión como la equiparación entre los puertos autónomos y las Juntas de Puerto han levantado las mayores críticas por parte de los sectores que se sienten afectados, y en especial de la patronal. Por tanto, antes de seguir adelante conviene aclarar convenientemente estos puntos.

Al hablar de puertos autónomos, según nos comentan desde la Dirección General de Puertos, se les está confundiendo con puertos autonómicos. Al especificar el Proyecto de Ley la competencia del Estado sobre dichos puertos, se aprovecha para crear una pequeña confusión «competencial», cuando este texto legal no entra en *delimitar* estas competencias, sino que quedan explicitadas en la Constitución.

El texto legal hace referencia a que el concepto de dominio público portuario tiene una tradición antiquísima en España, que se remonta prácticamente a los romanos. En todos los países las titularidades de los puertos están en consonancia con la tradición. La filosofía que se desprende del Proyecto de Ley es que el modelo de gestión más conveniente, en el marco competitivo en el que nos vamos a encontrar en 1993, es un modelo más desregularizado, más flexible. Dicho modelo sólo se



## **Se crea un ente público Puertos del Estado, con personalidad jurídica propia que gestionará el sistema portuario**

consigue mediante la titularidad estatal —los titulares de los puertos somos todos los españoles—, y gestionados con los mecanismos que nos da el derecho privado.

Dos son, pues, los principios que se consolidan en la futura ley: la titularidad de los puertos no se cuestiona; y que los puertos de interés general del Estado, por mandato constitucional, son competencia exclusiva del Estado y, por consiguiente, le corresponde al Estado su gestión.

### **Autónomo y autonómico**

El puerto autónomo no tiene nada que ver con el concep-

to de autonomía política, sino con la forma de gestionar el puerto. El primer puerto autónomo data de 1967 y fue el de Huelva. El origen de este tipo de puertos radica en unos fondos del Banco Mundial que sólo podían ser aplicados si el puerto en cuestión tuviera un cierto grado de autonomía en su gestión. A los pocos años le siguieron, y por la misma razón, los de Barcelona, Bilbao y Valencia.

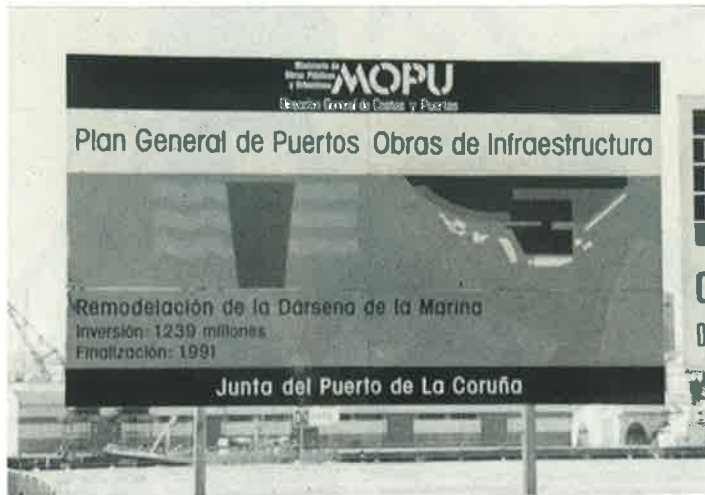
Durante más de diez años se ha podido comparar el funcionamiento de este modelo de gestión con el de las Juntas de Puerto (bastante más burocratizados). Esta experiencia ha venido a corroborar que la gestión de los puertos autóno-

mos es más ágil y eficaz, con unos ratios económicos más razonables, y que están en condiciones de competir con los distintos puertos comunitarios. Por tanto, dicho de forma coloquial, lo que ahora se viene a hacer es subir el rango de competencias de las Juntas del Puerto hasta el umbral alcanzado por los puertos autónomos. Estos siguen prácticamente como estaban, con pequeñas modificaciones, y las Juntas de Puerto alcanzan el rango de los puertos autónomos.

Por tanto, en vez de cuatro puertos autónomos y 23 Juntas de Puerto, a partir de la aprobación de este Proyecto de Ley surgirán 27 Autoridades Portuarias, que serán entidades públicas sometidas al derecho privado.

El origen de las críticas de pérdida de autonomía de los puertos hay que buscarla en la composición de los propios consejos de administración de los puertos. Y en este sentido se expresó el ministro de Obras Públicas y Transportes, Josep Borrell, en una reciente visita a Bilbao: *Las críticas y temores a la supuesta pérdida de*





autonomía de los puertos, con la nueva organización del «holding», vienen originadas por el miedo que tienen las Cámaras de Comercio de no estar representadas en los órganos de gestión de los puertos, como lo están ahora en los Consejos de Administración.

Respecto a la autonomía portuaria, Josep Borrell manifestó que, los clasificados como de interés general han de ser autónomos, pero no autonómicos.

## Puertos de interés general

Para que el Estado ejerza sus competencias exclusivas en los puertos, éstos tienen que cumplir alguna de las condiciones que a continuación se detallan: 1) que en ellos se lleven a cabo actividades comerciales de carácter internacional, y que su zona de influencia comercial afecte a más de una Comunidad Autónoma; 2) que desde ellos se sirvan a industrias de importancia estratégica para la economía nacional; 3) que estén conectados directamente con infraes-

tructuras estatales de ferrocarril o carretera, o que sean elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo por sus condiciones técnicas o geográficas.

Desde el punto de vista económico-financiero, el Proyecto de Ley presenta importantes variaciones con respecto a la situación existente hasta ahora.

La financiación del ente público Puertos del Estado partirá de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario. Se sustituye el control presupuestario de cada puerto por el de un presupuesto consolidado del conjunto del sistema portuario.

Por lo que respecta a las ta-

rifas por servicio en el sistema portuario, hace años que existe una tendencia a la autofinanciación.

Ahora estas tarifas tienen el concepto de precios públicos, pero a partir de la aprobación del presente texto legal se convierten en precios privados. La principal consecuencia de este cambio es que hasta el momento la única forma de cobrar estas tarifas es por la vía del apremio, y próximamente se puede llegar a la no prestación del servicio si alguien sistemáticamente no paga. Los cánones, por el contrario, se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

Dentro de las novedades más relevantes que presenta el actual Proyecto de Ley, hacer referencia a las competencias urbanísticas. El texto legal viene a clarificar los mecanismos para que las relaciones entre el puerto y la ciudad tengan lugar en un clima más conveniente para todos.

## Competencia urbanísticas

La mayoría de los puertos están en un núcleo urbano, por lo que hay que crear instrumentos que permitan compaginar, por un lado, las competencias urbanísticas que corresponden a los Ayuntamientos o a las Comunidades Autónomas con, por otro lado, las competencias de explotación de los puertos que, en ocasiones, pueden estar enfrentadas.

Se trata de compatibilizar la actividad estrictamente comercial, que tiene un efecto de riqueza en la ciudad, con las exigencias de los ciudadanos de que su fachada marítima tenga unas condiciones mínimas desde el punto de vista estético, medioambiental, etcétera. El proyecto determina que cada autoridad portuaria tendrá que formular el Plan Especial para el puerto o los puertos de su competencia. A continuación, la autoridad urbanística competente procederá a su aprobación.

Antes de la aprobación definitiva ésta trasladará a la autoridad portuaria el contenido definitivo del Plan, de manera que se pueda llegar a un acuerdo sobre el contenido del mismo.

Aunque las obras portuarias realizadas en dominio público no están sometidas al control preventivo que establece la Ley de Bases de Régimen Local, éstas deben adaptarse en todo momento al Plan Especial de Ordenación del Espacio Portuario, para cuya aprobación deben someterse al informe de la administración urbanística competente. ■





**II JORNADAS DE LOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTAS**

**GALLEGOS SOBRE LA PESCA**

**EL INGRESO EN LA  
COMUNIDAD EUROPEA  
HA SIDO POSITIVO**





«La CE puede asumir mejor los costes que conllevan los conciertos y ofrecer la tecnología y la formación que exigen los países del tercer mundo con caladeros.»

Las segundas jornadas parlamentarias sobre «Postura de los socialistas gallegos frente a la política pesquera comunitaria», celebradas en Santiago de Compostela, dejaron un poso de optimismo en el ambiente después de evaluar las consecuencias de nuestra estancia a lo largo de seis años en el seno de la Comunidad Europea, y a pesar de constatar la crisis existente en el sector de la pesca y en concreto en Galicia, donde las sucesivas regulaciones de empleo y las suspensiones de pagos son buena muestra del decaer pesquero.



**P**REVIAMENTE a las Jornadas, Vento-so Mariño, portavoz del Grupo Socialista en el Parlamento gallego, defendió el marco de la Comunidad como el único en el que será posible encontrar soluciones, y calificó como «frivolidad» cuestionar la pertenencia de Galicia y España a la CE. «En estos seis años se han conseguido un total de 48 acuerdos de pesca, 42 más de los que disponía España en solitario. La Comunidad puede asumir mejor los costes que conllevan los conciertos y ofrecer la tecnología y la formación que exigen los países del tercer mundo con soberanía sobre los caladeros.»

El secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, José Loira, quien inauguró las Jornadas, ratificó estas declaraciones y se refirió al período 1986-1991 haciendo una pregunta: ¿qué hubiera pasado si España no entra finalmente en la Comunidad Europea?, respondiéndose a continuación que es muy difícil contestar a esta cuestión, pero que son evidentes los beneficios obtenidos en estos años, como fueron las ayudas para la modernización de buques, la mejora de estructuras y la colaboración en múltiples áreas, que llevaron a la firma de numerosos acuerdos que España por sí

sola no habría podido llevar a cabo, «lo que hace evidente la necesidad de que nuestro país forme parte y participe en la elaboración de la política Azul comunitaria, ahora en fase de revisión».

A estas Jornadas, celebradas en la sede del Parlamento gallego y organizadas por el Grupo Socialista de la Cámara, asistieron unas 80 personas representantes del sector en Galicia, armadores, pescadores y profesionales del sector, junto con destacados militantes socialistas que ocupan altos cargos en la Administración central, como es el caso de José Loira, o el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela, quien disertó sobre la política asistencial en el mar desde la perspectiva comunitaria.

También se encontraban en este foro de debate el eurodiputado socialista Vázquez Fouz; Alberto González Garcés, de la oficina en Bruselas del comisario Europeo de Pesca; la presidenta de la Junta de Obras del Puerto, Elena Espinosa, y José Luis Paz, participantes, entre otros, en una mesa redonda sobre el futuro de la acuicultura.

Intervino en primer lugar el secretario general de Pesca Marítima del Ministerio, quien hizo un recorrido a través de los grandes logros alcanzados en el sector pesquero español a lo largo de estos seis años de vida comunitaria,





## El secretario general de Pesca Marítima, José Loira, y el director general del ISM, Jesús Muela, intervinieron en las Jornadas.

resaltando, además, la existencia de una crisis común por la escasez de caladeros y la dependencia de países terceros.

Según José Loira, «en seis años el nivel de inversión comunitaria en el sector pesquero español llegó hasta los 190.000 millones de pesetas, de los cuales casi la mitad se destinó a la construcción de nuevos buques, 27.000 para la modernización de los no operativos, 32.000 para la transformación de productos del mar y su comercialización y entre 20 y 22.000 millones para acuicultura y acondicionamiento de la franja litoral».

Sobre la actualidad pesquera, negó rotundamente que sea necesaria una reducción lineal del 40 por 100 de la flota comunitaria, matizando que la información es errónea, pues cada una de ellas tiene unos problemas determinados que hay que resolver por separado, aunque reconoció la sobredimensión de ésta y la necesidad de reducir sus efectivos.

Fue optimista, no obstante, respecto a la coyuntura internacional, puesto que será posible renovar caladeros en zonas donde hasta ahora la Comunidad no tenía acceso, como en los países del Este, donde se encuentran necesitados de tecnología y ayuda; «junto a éstos se espera llegar a acuerdos con otros Estados que cuentan con recursos, pero no con medios ni con hombres y mujeres preparados para su explotación». España, que cuenta con una gran vocación pesquera, tiene mercado y tecnología; además del elemento humano podría jugar un papel muy importante en este nuevo orden mundial que se puso de manifiesto en la cumbre mundial de La Taja, donde se constató la gran interdependencia mundial existente en el sector.

Abundó en las relaciones internacionales pesqueras al referirse al papel crucial de las «sociedades mixtas», una fórmula utilizada ya con éxito por España y que finalmente aceptó Bruselas con la aplica-

ción de una financiación especial, lo que facilitará la salida de la crisis de algunos sectores al poder operar en otros países sin incrementar la flota.

### Crisis congeladora y venta de barcos

Sobre los problemas concretos en Galicia, donde se vive una grave crisis expuesta por los asistentes a las Jornadas, hizo alusión principalmente a la flota congeladora y su posible reubicación tras haber perdido un caladero tan importante como Namibia, donde faenaban principalmente los barcos congeladores gallegos. Loira afirmó que están en marcha conversaciones con representantes de distintos países, como Perú, Venezuela o Argentina, para concretar acuerdos que pudieran significar la apertura de aquellos caladeros o bien la posibilidad de crear «empresas mixtas». «Además —matizó—, todavía no se en-

cuentra cerrada la opción de Namibia, pues continúan los esfuerzos para desbloquear las negociaciones».

Fuera ya de las Jornadas, Loira se refirió a un tema polémico y muy actual, como es la constante venta de barcos que faenan en el caladero del «Gran Sol», con base en el puerto de La Coruña, a armadores vascos que tienen su sede principalmente en el puerto de Ondárroa. A juicio de Loira, nos encontramos en una economía de libre mercado que permite estas transacciones. «Mi opinión —concretó— es que la compra-venta de estos barcos es perfectamente legal y lo que debemos hacer es tratar de llegar a los máximos acuerdos posibles entre las distintas Administraciones, y dentro de los marcos de competencias de cada uno, para que los hombres de la mar puedan tener todos las mismas posibilidades e igualdad de oportunidades.»







## Favorecer las condiciones de vida

Finalizada la disertación de José Loira, y tras un inciso para el almuerzo, continuó la sesión con la intervención del director general del Instituto Social de la Marina (ISM), Jesús Muela Megino, quien habló sobre el modelo de protección social español para las personas que integran el sector del mar y en general para todos los trabajadores, además de la política desarrollada por el Instituto Social de la Marina.

Aseguró que la principal misión del organismo que él dirige es la de favorecer las condiciones de vida y el trabajo de la gente del mar, que tienen que soportar situaciones sociales y laborales especialmente duras. «La mejora de éstas debe constituir la primera tarea de quienes asumen el diseño y la ejecución de la actuación social para el colectivo del mar. El objetivo último del ISM —dijo— es elevar la

*calidad de vida de los profesionales del mar y reducir los índices de accidentalidad. Sus áreas de acción se dirigen sobre el empleo, sanidad marítima, formación profesional y acción formativa.»*

Señaló que se han logrado grandes avances con el actual sistema de protección social para los trabajadores, aunque éste no es un modelo completamente cerrado y podrá variarse según cambien las circunstancias sociales y económicas para las que fue diseñado y propuesto.

Destacó en su exposición la nueva Ley de Prestaciones no Contributivas de la Seguridad Social, una norma que ha facilitado la extensión de ésta a todos los ciudadanos españoles y determinará que en el futuro no habrá en nuestro país ninguna persona mayor de sesenta y cinco años o incapacitada que, careciendo de recursos, no tenga acceso a la prestación, tanto si han cotizado como si no lo han hecho.

En cuanto a la situación en

la Comunidad Europea y los acuerdos con otros países, Jesús Muela informó que todos los organismos internacionales tratan de establecer mecanismos protectores que favorezcan las mejores condiciones de vida y trabajo para los profesionales del medio marino. Señaló que la OMI y OIT han dictado varias resoluciones sobre las condiciones técnicas de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar con el objetivo de elevar los índices de calidad de los mismos a través de la mejora socioeconómica y el incremento de la formación profesional especializada de las tripulaciones.

Finalmente, indicó que sólo la acción coordinada de todos los implicados en la vida marítima puede repercutir favorablemente en la mejora de las condiciones de vida y trabajo en el medio, explicando que desde la institución que él dirige se ha promovido la suscripción de convenios o acuerdos puntuales en cada tema concreto, con una línea

de actuación siempre abierta al desarrollo de nuevas fórmulas de cooperación.

Las Jornadas pesqueras finalizaron con una mesa redonda sobre el futuro de la acuicultura, en la que se puso de manifiesto la gran importancia de este sector, que se ha convertido en un factor básico para lograr un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda de productos pesqueros.

Ahora cultivar el mar se muestra como una necesidad frente a las agresiones a los caladeros, donde se trataba de lograr la obtención del máximo rendimiento en perjuicio de las especies existentes. La Comunidad Europea apuesta por esta actividad y ha dedicado importantes recursos para su desarrollo, que en España comienza a ser considerable, habiéndose elaborado un plan a cinco años en el que se contemplan unas inversiones de 26.000 millones de pesetas. ■

Elena CEBRIAN



# La Xunta inicia el Plan de renovación de las flotas gallegas

Las flotas gallegas viven actualmente unos momentos de absoluta renovación. La Xunta de Galicia acaba de poner en marcha, el pasado mes de enero, el Plan quinquenal de renovación y financiación de las flotas gallegas. Este Plan, de cinco años de

duración, pretende renovar la flota y adaptar las embarcaciones pequeñas sin aumentar la capacidad. Se espera una inversión que ronde los 75.000 millones de pesetas, que se financiarían por la Xunta, la Administración central y la CE.

*pero sin aumentar la capacidad.»*

Con estas medidas se espera una inversión cercana a los 75.000 millones de pesetas, que se financiaría en un 15 por 100 por la Xunta de Galicia, un 10 por 100 por la Administración central y un 35 por 100 por la CE. Como resultado de este Plan se espera la renovación, en cinco años, del 30 por 100 de la flota, es decir, alrededor de 2.300 unidades.

Las previsiones del Ejecutivo son que se construyan 475 nuevos pesqueros, y en cuanto a la flota mercante, otros 10 buques de cabotaje.

El primero de los decretos aprobados regula las medidas de apoyo a la construcción de buques pesqueros dedicados a litoral, Gran Sol y palangre en aguas libres que tengan más de nueve metros de eslora, de fibra o madera.

En cuanto al segundo decreto, se refiere a la concesión de subvenciones a los tipos de interés de los préstamos que soliciten los armadores que construyan o transformen buques mercantes de cabotaje o gran cabotaje en astilleros gallegos.

Con ambos decretos lo que se pretende es que el tipo de interés que paguen los armadores por los créditos solicitados no sea superior al 8 por 100 anual. La diferencia entre este tipo y el de mercado correrá a cargo de la Xunta.

El Plan de renovación y financiación de las flotas tiene como fin modernizar los pesqueros, ampliar la flota de cabotaje y gran cabotaje y potenciar los astilleros gallegos y toda la industria auxiliar naval radicada en la Comunidad Autónoma.

Por último, la Administración central ha presentado ante las autoridades comunitarias un plan complementario para la mejora de infraestructuras de los astilleros. ■

I. O.



Se espera una inversión de unos 75.000 millones de pesetas y la construcción de 475 pesqueros.

**E**L Plan quinquenal de renovación y financiación de las flotas gallegas ya está en marcha desde el pasado mes de enero. El Concejo de la Xunta aprobó dos decretos por los cuales se podrán subvencionar los tipos de interés de los créditos que soliciten los armadores para la construcción y transformación de buques de pesca y mercantes.

El objetivo de estos decretos no es otro que ayudar a los armadores gallegos a la construcción de barcos de pesca o mercantes. Según la propia Xunta, «este es el primer paso para la puesta en marcha del Plan a cinco años de renovación y financiación de las flotas gallegas».

Con este Plan se trata de renovar y adaptar las embarcaciones pequeñas sin aumentar la capacidad de la flota. El subdirector de Pesca de la Dirección General, Samuel Juárez, ha manifestado a MAR que «el problema que actualmente se vive en las flotas gallegas es que hay demasiadas unidades pequeñas que tan sólo pueden faenar en zonas más protegidas de crías marinas. No pueden ir mar adentro, ya que no disponen de las condiciones para salir».

«Estamos buscando —continúa Samuel Juárez— una vía para que tengan más porte y más seguridad. Pretendemos que la flota de pequeño porte se convierta en unidades mayores y con mejores condiciones y así construir barcos más grandes



**EL PROYECTO DE LEY  
SERA APROBADO  
POR EL PARLAMENTO  
PROXIMAMENTE**



# PREVENCION DE RIESGOS LABORALES

**L**AS patologías o las lesiones de carácter traumático sufridas con motivo u ocasión del trabajo, y las causadas o potenciadas por la acción intensa, repetida o continuada de energías, sustancias y organismos presentes en el ambiente del trabajo, serán consideradas daños para la salud del trabajador si se aprueba el Proyecto de Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

El citado proyecto prevé también que serán contemplados como daños las patologías causadas o potenciadas por los esfuerzos repetidos o continuados, físicos

**El Proyecto de Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que a principio del mes de marzo se hallaba esperando dictamen del Consejo de Estado, se ocupa de las medidas que deben tomarse en el ámbito laboral para proteger la salud de los trabajadores y prever los riesgos en el trabajo. El texto legal vincula a los empresarios, organizaciones empresariales representativas, trabajadores y sindicatos.**

o mentales, realizados en el ejercicio del trabajo, junto con las patologías de naturaleza psíquica que sean esencialmente imputables al trabajo desarrollado.

El objeto de la nueva ley (aún sin aprobar) es regular

las acciones que deben desarrollarse para promover la prevención de los riesgos y proteger la salud física de los trabajadores por medio de la mejora de las condiciones de trabajo. Además de las actuaciones desarro-

lladas por las Administraciones públicas, la norma regula la actuación de los empresarios, las organizaciones empresariales representativas, los trabajadores, cuya participación se promueve mediante órganos específicos, y los sindicatos representativos.

Los órganos, centros o entidades especializados en prevención colaborarán en el cumplimiento de los objetivos que fija la ley y en los términos establecidos por la misma.

La ley y sus normas de desarrollo serán de aplicación tanto en el ámbito de las relaciones laborales co-



**PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES**

mo en el de las relaciones de carácter administrativo o estatutario del personal civil al servicio de las Administraciones públicas. Se tendrán en cuenta, sin embargo, las peculiaridades, que en ese caso se contemplan en la norma o en su desarrollo, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones específicas que se establecen para fabricantes, importadores, suministradores y los derechos y obligaciones que puedan derivarse para los trabajadores autónomos.

### **Policía y empleados del hogar**

La ley no será aplicable, no obstante, en el ámbito de la función pública que concierne a la policía y cuerpos de seguridad y salvamento en los servicios de protección civil, ya que se considera que no es posible conciliar en general la regulación contenida en la misma con las condiciones y características que conllevan estos puestos de trabajo mencionados. Sin embargo, está previsto que el texto legal contemple en el futuro, a través de una normativa específica, las directrices para regular la protección de la salud de los trabajadores que prestan sus servicios en estas actividades.

Tampoco podrá aplicarse la futura ley a la relación laboral de «carácter especial», según define el texto del proyecto, del servicio del hogar familiar. No obstante, el titular del hogar familiar está obligado a cumplir las prescripciones relativas a la realización material de las tareas domésticas en condiciones de seguridad que sean aplicables en función de la naturaleza y características del



trabajo desarrollado por el empleado.

### **«Riesgo laboral»**

Según la norma, se entenderá como «riesgo laboral grave e inminente» aquel que resulte probable que se materialice en un futuro inmediato y pueda suponer un daño severo para la salud de los trabajadores.

En el caso de exposición a agentes susceptibles de causar daños graves a la salud de los trabajadores, se considerará que existe un riesgo

grave e inminente cuando sea inminente una exposición a dichos agentes de la que puedan derivarse daños graves para la salud, aun cuando éstos no se manifiesten de forma inmediata.

El proyecto de ley define también los productos potencialmente peligrosos como *«aquellos que, en ausencia de medidas preventivas específicas, originan riesgos para la salud de los trabajadores que los desarrollan o manejan»*.

El texto tiene en cuenta la definición de múltiples

conceptos relacionados con el ámbito laboral y su peligrosidad y riesgo para la salud. De este modo específica lo que la ley considera «condiciones de trabajo», cuándo un trabajador está «adecuadamente protegido», qué se entiende por «locales o lugares de trabajo» y por «equipo de protección individual», así como delimita lo que son «los equipos de trabajo» y la «normativa sobre prevención de riesgos laborales». ■

V. L.



# Aquí hay un náufrago.

## Pero en su chaleco salvavidas no lleva Reflectante Scotchlite Solas de 3M.

Alta mar. Noche cerrada. Los supervivientes de un naufragio flotan en el agua. Ante esta situación es fácil imaginar que las tareas de rescate no son precisamente sencillas. Por eso 3M ha creado las Láminas Reflectantes Scotchlite Solas



Grade. El marcaje pensado especialmente para facilitar las tareas de rescate de supervivientes en el mar. Solas Grade para chalecos y aros salvavidas, balsas y equipos de supervivencia. Una brillante idea que salva muchas vidas.

**Innovamos pensando en usted.**

**Departamento de Productos Reflectantes**  
3M España, S. A.  
Telémaco, 47-53. 28027 Madrid  
Tel. 321 60 00. Télex 27499. Fax 321 60 02

**3M** | 

Patrocinador Mundial Juegos Olímpicos 1992



# Rafael Jaén apuesta por el futuro de las reservas marinas



**Los pescadores de algunas zonas, reacios en un principio, son ahora sus mayores defensores.**

En opinión de Rafael Jaén, director general de Estructuras Pesqueras (antes de Ordenación Pesquera), se prevé en un futuro ampliar el número de zonas consideradas como reservas marinas. En principio ya están pensadas cuatro nuevas áreas. Una en el cabo de Gata, donde se hallan bastante avanzadas las negociaciones con los propios pescadores; otra en la isla Graciosa, en Canarias; la tercera en la isla de Benidorm y La Llosa (Alicante), y la cuarta zona marítima protegida en este orden de prioridades será la de la isla Cabrera (Baleares), donde actualmente se desarrolla un estudio para implantar la reserva en este entorno.



# La protección de las especies en peligro



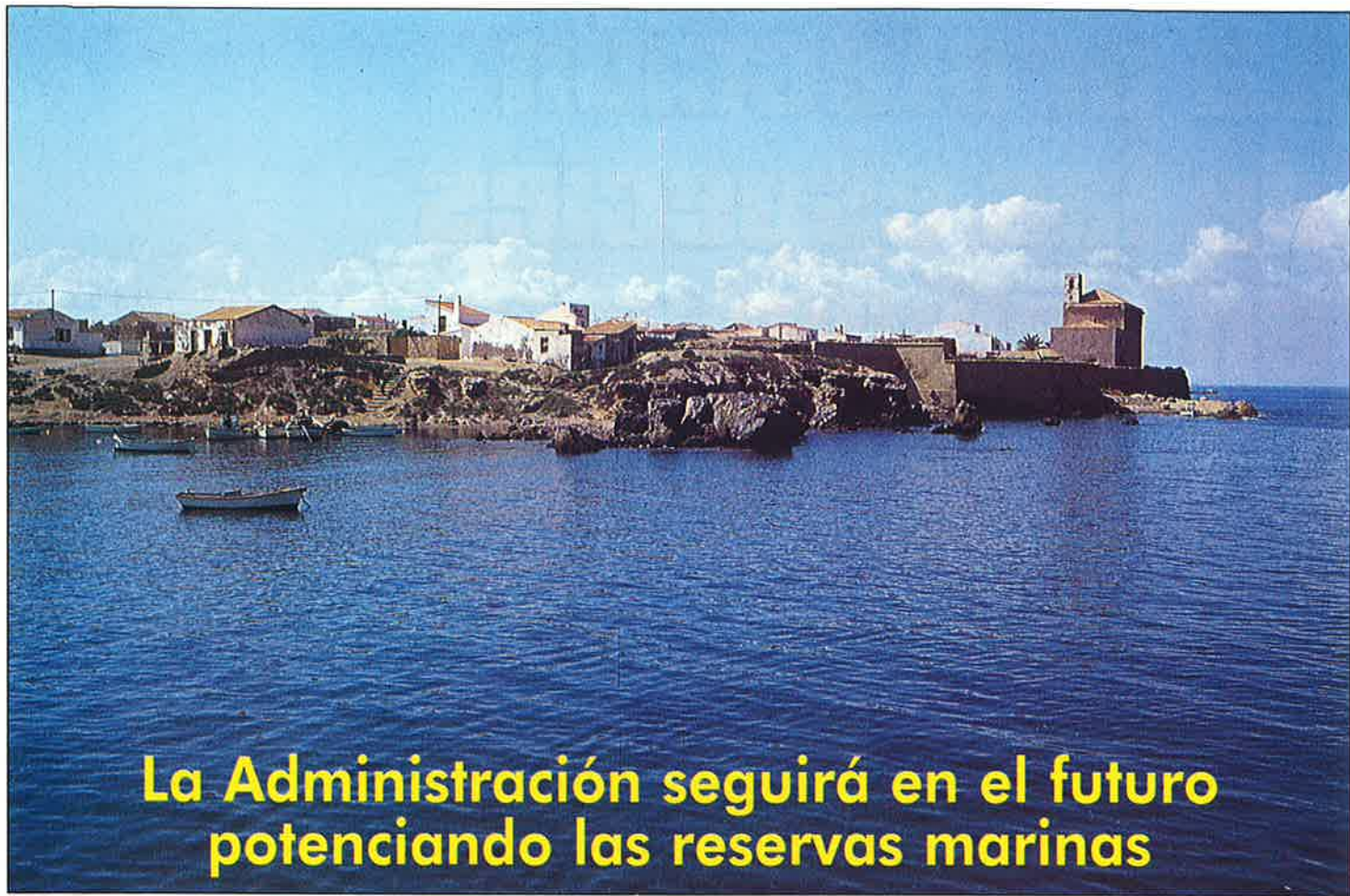
**A** las nombradas hay que añadir las dos reservas marinas ya existentes legalmente: la de Tabarca (Alicante), que fue creada en 1986-87, y la del archipiélago de las islas Columbretes (Castellón), en 1990. El fin básico es el de desvincular o desafectar una importante área marina para prohibir totalmente la pesca profesional y deportiva y, consecuentemente, hacer posible que se constituya un criadero donde se reproduzcan las especies pesqueras autóctonas de la zona.

De esta manera, y en opinión de Rafael Jaén, «se intenta regenerar el entorno marino de cada una de las islas y se propicia la difusión de las especies a través del mar». Con la creación de este tipo de reservas se trata esencialmente de proteger y conservar las especies, tanto de las aguas como de los fondos, por un doble interés: por un lado, existe la parcela científica de investigación realizada por biólogos y, por otro, está la vertiente de la explotación comercial obvia. En las zonas reser-

vadas se producen centollos, alevines de merluza y de salmonetes, que tienen una fuerte demanda en el mercado. Además, se trata de contribuir con las limitaciones estrictas que se imponen a la repoblación natural de todas estas especies para su posterior aprovechamiento pesquero.

Tampoco hay que olvidar una tercera vertiente, que incluye la observación recreativa de la fauna y flora submarinas, así como el disfrute de un ecosistema protegido de forma integral.





## La Administración seguirá en el futuro potenciando las reservas marinas

### Repoblación natural

«Una de las ventajas de estas reservas marinas —a juicio del director general de Estructuras Pesqueras—, es la de que estas islas-reservas privilegiadas permiten la repoblación natural y sin ningún artificio humano de determinadas especies, que sólo necesitan seguridad. Es como si fuese una forma natural de acuicultura, porque el resultado viene a ser el mismo.»

Cada una de estas reservas son gestionadas bajo el control de una Comisión de Seguimiento, en la que participan miembros de la Comunidad Autónoma correspondiente al área protegida, representantes de los trabajadores (Cofradías) y los representantes de la Administración central. Esta Comisión se reúne periódicamente una o dos veces por año para analizar la situación de la

zona protegida y comprobar si las medidas de protección y vigilancia que se han tomado son buenas y suficientes para el objetivo pretendido, efectuando a la vez una evaluación-valoración de los objetivos logrados hasta el momento.

A este respecto, ya es posible conocer algunos resultados positivos en las dos reservas marinas creadas. Según señala Rafael Jaén: «Los biólogos que se encuentran al frente de la gestión y el estudio científico han comprobado la aparición de nuevas especies antes inexistentes y una multiplicación de las que ya había en esas áreas marinas. Ambas zonas, a pesar de que llevan muy poco tiempo preservadas, ofrecen ya unos resultados muy favorables y anima a seguir en esta línea y a crear nuevas reservas marítimas en el litoral español.»

Para el control y el segui-

miento de las prohibiciones y de las sanciones correspondientes de las reservas se distribuyen las competencias. En este caso recaen en la Comunidad Valenciana y en la propia Dirección General de Estructuras Pesqueras. La colaboración se establece en la vigilancia efectiva de las patrulleras de la Armada y otras personas encargadas de esta labor, con el fin de evitar la entrada en el área protegida de buceadores deportivos o pescadores furtivos, sobre todo en verano, que es la época con mayor afluencia.

«Durante el pasado año ha habido varios casos de pesca furtiva y se han impuesto a los infractores, pescadores furtivos no profesionales, en su mayoría, las sanciones y multas pertinentes, que vienen legisladas en las respectivas órdenes ministeriales de cada zona», añade Rafael Jaén.

### Afán de permanencia

La Administración cree que con toda probabilidad la consideración de estas reservas marinas es de carácter permanente, ya que se trata de espacios naturales de unas características naturales. «*Tabarca y Columbretes, por nombrar a las existentes, son las únicas islas volcánicas que hay en el Mediterráneo de esta naturaleza. La flora y la fauna son excepcionales y éste es un motivo para que la protección continúe en el tiempo, además con la creación de las otras áreas ya previstas*», indica el director general de Estructuras Pesqueras del MAPA.

El grado de prohibición y preservación en las reservas creadas es variable. En primer lugar, se da una reserva integral alrededor de las islas, donde se prohíbe cualquier tipo de





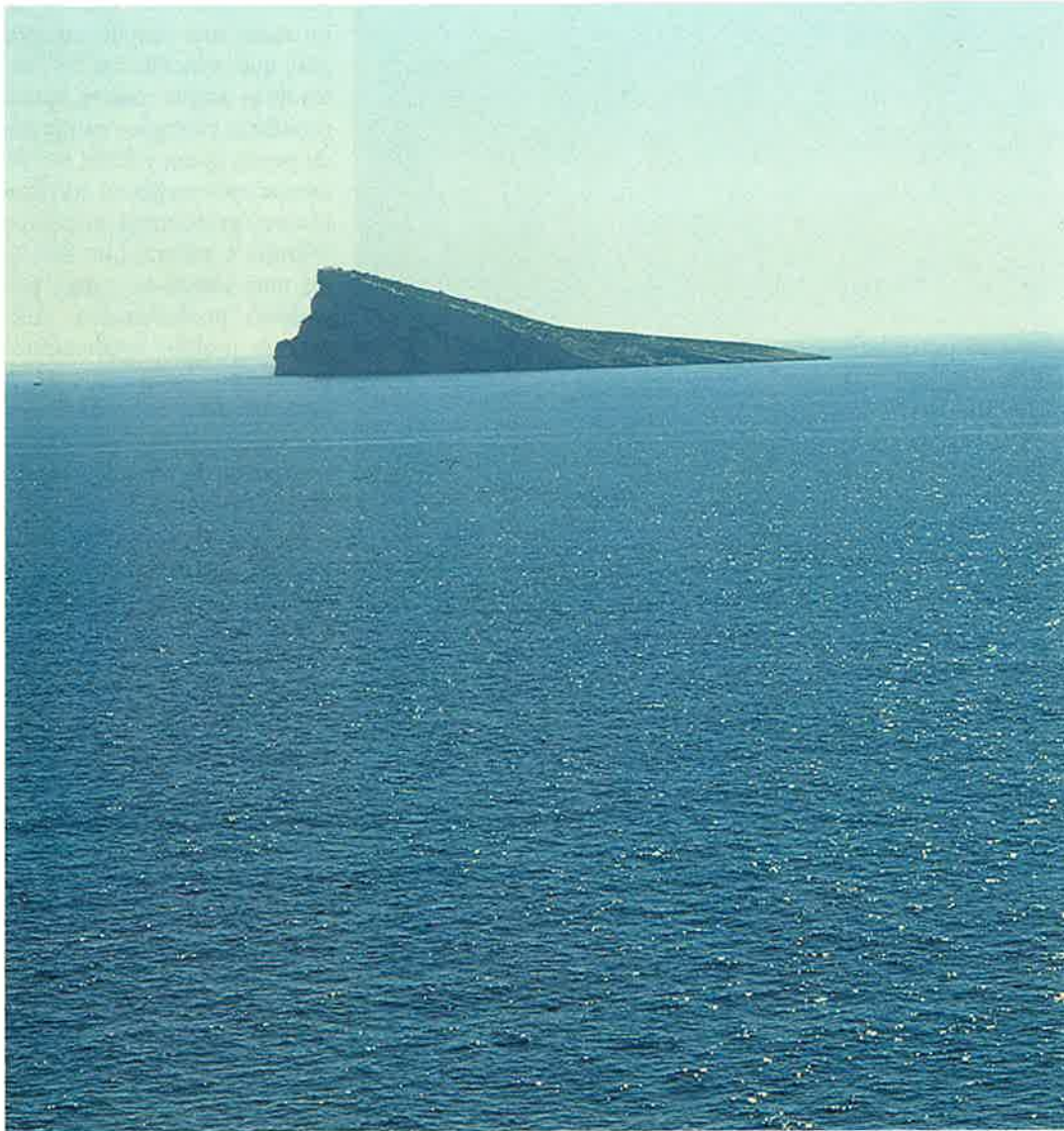
pesca o extracción marina. En un radio más amplio no integral, que coincide con los límites de la propia reserva, queda prohibida cualquier extracción de pesca, fauna y flora, con las excepciones en pesca: currican, el cerco profesional, la caña, el volantín y potera, que son artes muy selectivas y para pescadores profesionales. Además, se prohíbe totalmente el buceo con cualquier tipo de instrumento o útil para la pesca, aunque se autoriza el que tiene fines de observación mediante permiso especial.

La Administración prevé que las dos próximas nuevas reservas marinas del cabo de Gata y la de la isla Graciosa se aprueben este año. Las dos restantes, Benidorm e isla Cabrera, tendrán que esperar hasta el segundo semestre. Esta paulatina declaración legal es debido, según Rafael Jaén, «a que hay que realizar, en primer lugar, el proceso negociador imprescindible con las partes afectadas, es decir, los pescadores, puesto que se trata, en definitiva, de que en una determinada área no pesquen o lo hagan con limitaciones».

### Los resultados convencen

Vencer la resistencia de los propios trabajadores del mar en estas zonas no ha sido en este sentido tarea fácil. «Al principio costó un poco convencerlos —reconoce Rafael Jaén—, aunque, por fortuna y al cabo de tres años, se muestran convencidos de lo acertado de la decisión tomada, y a pesar que ellos tuvieron que restringir su zona de pesca.» El cambio de opinión ha venido de la mano de los resultados observados por esos mismos pescadores, ya que han visto que empiezan a aparecer de nuevo especies que se daban por desaparecidas o extinguidas totalmente. Esa es pre-





cisamente su compensación por el sacrificio realizado.

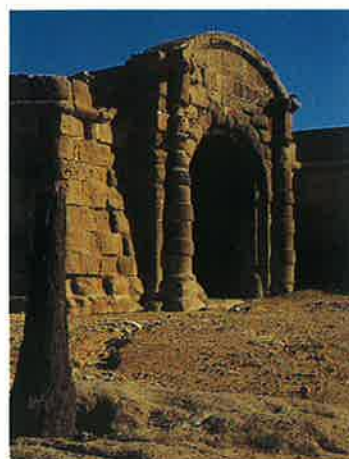
Y así lo afirma satisfecho el director general de Estructuras: «Saben que aunque no pueden pescar, la repoblación paulatina y natural de estas especies es constante y está asegurada en esta zona. Y suponen también que los peces criados no se quedan quietos y salen al resto de las aguas donde sí se puede pescar».

Existe la certeza de que la reserva marina actúa como un campo de abono donde es posible regenerar determinadas especies, y es esta idea la que convence a unos pescadores reacios en un principio. La preservación se produce, además, en unas zonas que han sido tra-

dicionalmente castigadas por el buceo deportivo, por pescadores no profesionales y otros factores que han contribuido, asimismo, a su progresiva degradación y empobrecimiento.

### Arrecifes artificiales cofinanciados

La Administración central ha previsto en los Presupuestos Generales de 1992 una partida de fondos nacionales de unos 50 millones de pesetas, que tiene pensado incrementar a medida que se vayan creando nuevas reservas marinas y consolidando las que existen en la actualidad. Este dinero se distribuye en dos vertientes: una,



para la dotación de barcas patrulleras, y otra, para la contratación de vigilantes jurados para que controlen el área protegida. Además de cubrir el gasto de los biólogos y de los observadores científicos que es-

tán haciendo los estudios de evaluación de cada reserva.

La CE aporta una cofinanciación para la creación de arrecifes artificiales, junto con los fondos disponibles de la Dirección General de Estructuras Pesqueras y de los respectivos organismos de las Comunidades Autónomas. Estos arrecifes —bloques de cemento— complementan la acción natural de las reservas marinas, porque colocados estratégicamente entorpecen la pesca de arrastre de manera drástica y constituyen, además, un criadero de peces.

«Nuestro país —afirma Rafael Jaén— ha sido, en la última remesa de ayudas comunitarias, el único de los Estados miembro que consiguió dinero de la CE para financiar seis arrecifes artificiales. En este sector la Comunidad está favoreciendo las iniciativas españolas. De momento, Tabarca ya tiene en su entorno un arrecife que demuestra las ventajas de su implantación.»

La Administración se muestra partidaria de seguir a medio y largo plazo con la política iniciada de creación de reservas marinas en torno a determinados islotes que necesitan la protección de su ecosistema. La aceptación de esta idea es tal que si hasta ahora la creación de una reserva se legisla mediante orden ministerial propia y particular, desde la Dirección General de Estructuras Pesqueras se cree conveniente elaborar un real decreto —norma de mayor rango que una orden ministerial— para que de una forma general se dé cobertura legal y se puedan articular desde el principio los fondos económicos necesarios. El futuro de estas zonas donde se hace vital la protección marina empieza a estar claramente señalado. ■

Mercedes MANJAVACAS  
Alfredo LOPEZ ALONSO



El centro de formación empezará a funcionar durante el segundo semestre del año

# BAMIO:



## LA GRAN ESCUELA DEL MAR

El futuro centro de formación aglutinador de las diferentes actividades formativas que pueda generar el sector marítimo pesquero se pondrá en marcha el segundo semestre del 92. El centro, emplazado en Bamio, en



Villagarcía de Arosa, es un proyecto del Instituto Social de la Marina en cuya financiación ha cooperado la Comunidad Europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.



# BAMIO:

**E**L centro de Bamio, en Villagarcía de Arosa, que el Instituto Social de la Marina adquirió en el 1989 con el fin de convertirlo en una instalación aglutinadora de las diversas actividades derivadas de la Formación Profesional Ocupacional Marítima, y de los estudios del mar, en un sentido más amplio, se pondrá en marcha en el mes de junio. Actualmente las obras de rehabilitación del edificio se han concluido en su totalidad y se está trabajando en el acondicionamiento de los accesos y en la habilitación interior de las diferentes dependencias del centro.

El edificio que ha resultado de todo este proceso de obras tiene poco que ver con lo que fue en sus orígenes: la pesadez y austeridad de la antigua edificación se ha transformado en ligereza y funcionalidad gracias al proyecto de modificación y rehabilitación del arquitecto Idefonso Estévez.

El Centro de Formación Profesional Ocupacional de Bamio nace con el objetivo de actuar como unidad integradora que posibilite dotar al sector marítimo-pesquero de una entidad que pueda servir, no sólo para cubrir la formación específica en determinadas técnicas (automatismos, equipos electrónicos, frío industrial, etcétera), sino también como centro impulsor del estudio y tratamiento de los diferentes aspectos socioeconómicos, laborales y de condiciones de vida y trabajo del sector.

El centro de Bamio nace con una vocación integradora que permita aunar todas las actividades formativas derivadas del sector.

## Cooperación interinstitucional

La Comunidad Europea ha acogido el proyecto muy positivamente: de hecho, la Comisión de la CE acordó cofinanciar los gastos de adquisición y reforma del edificio a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

La voluntad del Instituto Social de la Marina es la de cooperar con los organismos e instituciones que proceda para llevar a cabo un desarrollo de las actividades del centro que pueda beneficiarse de las iniciativas, aportaciones y colaboración de entidades diversas. Esta flexibilidad de planteamiento da cabida a la Administración central, autonómicas y comunitaria, así como a los interlocutores sociales, cofradías de pescadores, organismos internacionales competentes, organismos privados relacionados con el sector, universidades, etcétera.

La materialización de este planteamiento abarcará, consecuentemente, la realización de los programas específicos del Instituto Social de la Marina, el desarrollo conjunto de actividades con otras Administraciones, la organización de seminarios y congresos, etcétera. Se trata, según define la dirección del ISM, de «evitar la innecesaria duplicidad de esfuerzos en los campos formativos, de investigación, previsión de programas, etcétera, tanto a nivel interno del ISM (oficinas de empleo marítimo, centros de







sanidad marítima, escuelas de formación profesional) como externo al mismo (INEM, Comunidades Autónomas, centrales sindicales, asociaciones empresariales). No se persigue competir con estas instituciones, sino ofrecer los servicios específicos que demandan estas áreas de actuación mencionadas. Se trata de configurar un marco polivalente e integrador de acciones y servicios semejante al existente en otros países de la Comunidad Europea».

### Ventajas de su ubicación

La ubicación geográfica del centro se decidió después de valorar las experiencias de otros países. Un antiguo edificio, emplazado en la localidad de Bamio, en Villagarcía de Arosa, resultó ser el lugar elegido por considerarse el más apropiado para satisfacer las necesidades del proyecto del ISM.

Para la elección del lugar se tuvieron en cuenta varias condiciones que cumplía el edificio de Bamio. En primer lugar, está situado en una zona de acceso a dos aeropuertos, el de Vigo y el de Santiago de Compostela, así como en un lugar óptimo de comunicación vial y ferroviaria con otros puntos. El centro permitía, a su vez, después de las oportunas obras de adecuación, disponer de cómodas y amplias instalaciones, utilizables tanto para la formación en sí de diversas áreas como para residencia y zonas recreativas, así como biblioteca, salón de actos y otras dependencias que fomentan su polivalencia. Por otro lado, el centro está situado a 200 metros de la costa.

Las obras de modificación del antiguo edificio, construido en los años cincuenta, han tratado fundamentalmente de quitar peso a la estructura y aumentar los espacios disponibles. En este sentido, se han eliminado los depósitos de agua ubicados encima de la cubierta, se han modificado las buhardillas, dotadas en su origen de un mal trazado, y se han sustituido los 5.000 metros cuadrados de cubierta de teja por otra más ligera de cobre. Se ha hecho también una nueva distribución del espacio interior, ganando espacio a las plantas, de forma que se han ganado 2.000 metros cuadrados más utilizables. Asimismo, la instalación cuenta con una plataforma de maniobras con artes de pesca y un hangar con dos unidades móviles, base de las mismas.



El ISM quiere fomentar la cooperación de diferentes instituciones públicas y privadas a la hora de desarrollar las actividades del centro.

### Plan de formación

Las actividades previstas para el centro durante 1992 están divididas en varias etapas. Durante el período que media entre la inauguración del centro y finales de julio se preparará al personal destinado en el centro y a los

Diferentes fases de las obras del edificio actualmente terminado.



técnicos del ISM implicados en la Formación Profesional Ocupacional Marítima.

Durante el mes de julio está previsto impartir cursos que tengan una concepción de complementariedad a la formación denominada reglada, es decir, estarán dirigidos a la formación de formadores del ISM.

Los días 15, 16 y 17 del mes de septiembre se celebrará en el centro de Bamio el II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca.

Finalmente, durante el período comprendido entre octubre y diciembre el centro estará en condiciones de ofrecer una gama formativa variada que tocará múltiples aspectos relacionados con el sector marítimo-pesquero, tales como soldadura o gestión de empresas pesqueras. ■

Virginia LAVIN

## II COLOQUIO INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD A BORDO DE LOS BUQUES

El II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca, organizado por varios organismos, entre ellos el ISM y la Comisión de las Comunidades Europeas, se celebrará en septiembre en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, que abrirá sus puertas con este acto a los eventos internacionales.

EL Centro de Formación de Bamio será, a finales del verano, la sede del II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca, organizado por la Comisión de las Comunidades Europeas, el Instituto Social de la Marina, la Universidad de Bretaña Occidental (Francia) y la Universidad de Quebec en Ri-

mouski (Canadá). Concretamente, las jornadas se celebrarán los días 15, 16 y 17 del mes de septiembre.

Este coloquio, que coincide con el Año Mundial de la Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, será el primer acto de estas características que se celebre en el centro de Bamio, que para entonces estará casi recién inaugurado.



Ind INTERNATIONAL S



Coupon réponse / boleto  
Titolo COLLOQUE INTERNATIONALE  
DE TRAVAIL A BORD  
II COLOQUIO INTERNACIONAL  
DE TRABAJO A BORDO  
Ind INTERNATIONAL SYM-  
CONDITIONS ABC

Ja compte participer au colloque  
Tengo intención de participar en  
I plan to attend the symposium  
J'aimerais présenter une communication  
Me gustaría presentar una ponencia  
I would like to present a paper  
J'aimerais présenter une communication  
Me gustaría presentar un poster  
I would like to present a poster  
Thème / Tema / Adresssingthema:

Date limite pour la réception / c  
Fecha límite para la recepción  
ciones: posters  
Deadline for receiving abstracts:

10 Janvier / 10  
Ja désire recevoir de plus amp  
Deseo recibir información en  
Please send me further information

Logement en hôtel / Alojamiento  
Logement dans le même bâtiment  
Alojamiento en el mismo edificio  
Accommodation in the hotel /  
chambre double / habitación  
chambre simple / habitación  
NM / NOMBRE / NAME  
PROFESSION / PROFESION  
ADRESSE / DIRECCION /  
VILLE / CIUDAD / CITY  
CODE POSTAL et PAYS  
CÓDIGO POSTAL y PAIS  
POSTAL CODE and COUNTRY  
TELEX



# SAFETY AND WORKING CONDITIONS ABOARD FISHING VESSELS

## SECURITE ET CONDITIONS DE TRAVAIL A BORD DES NAVIRES DE PECHE

### SEGURIDAD Y CONDICIONES DE TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA

Organised by the :  
Organisé par :  
Organizado por :

- Commission of the European Communities  
La Commission des Communautés Européennes  
La Comisión de las Comunidades Europeas

- El Instituto Social de la Marina (ISM), Espagne/España/Spain

- L'Université de Bretagne Occidentale (Laboratoire de Sécurité et de Conditions de Travail  
à la Pêche Maritime de l'Institut Universitaire de Technologie à Lorient), France

- L'Université du Québec à Rimouski, (Technomar), Canada

15-16-17 September / Septembre / Septiembre 1992  
Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio  
(Villagarcía de Arosa - Galicia) España

#### Themes

1. Analysis of occupational accidents on fishing vessels.
2. New technologies, technology transfer and improvements to safety and on-board working conditions.
3. Fishing policies and payment systems: effects on fishermen's safety and working conditions.
4. Training schemes and awareness training for fishermen on safety matters.

#### Thèmes

1. Analyse des accidents du travail à bord des navires de pêche.
2. Nouvelles technologies, transferts de technologies et améliorations de la sécurité et des conditions de travail à bord des navires.
3. Politiques des pêches et systèmes de rémunération: incidences sur la sécurité et les conditions de travail des marins.
4. Formation et sensibilisation des marins pêcheurs en matière de sécurité du travail.

#### Temas

1. Análisis de los accidentes de trabajo a bordo de los buques de pesca.
2. Nuevas tecnologías, transferencia de tecnologías y mejoras en la seguridad y condiciones de trabajo a bordo.
3. Incidencias sobre la seguridad y las condiciones de trabajo derivadas de las políticas de pesca y de los sistemas de remuneración existentes.
4. La formación y sensibilización de los pescadores en materia de seguridad en el trabajo.

#### Information / Información :

SECRETARIAT SERVICES  
215, rue de Rollingergrund  
L-2441 LUXEMBOURG

Tel. : int ++352-45 80 95  
Fax : int ++352-45 91 58

Entre los objetivos que se plantea el coloquio están los de favorecer el intercambio de conocimientos científicos, así como la transferencia de tecnología. También se pretenden divulgar los resultados de la investigación y logros en materia de seguridad y condiciones de trabajo en la pesca marítima. Otros de los logros que persiguen obtener las jornadas son estimular la colaboración internacional, divulgar las informaciones y realizaciones en el ámbito de la formación y facilitar la participación de los profesionales en este coloquio.

#### Temas de debate

El análisis de los accidentes de trabajo a bordo de los buques de pesca, la recogida de datos, los métodos de encuesta y los criterios de evaluación aplicados a las mismas son varios de los diferentes aspectos que se tratarán en el II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca.

También se hablará sobre las nuevas tecnologías, la transferencia de éstas y las mejoras en las condiciones de trabajo a bordo de los buques, y sobre las incidencias que sobre la seguridad y sobre las condiciones de trabajo tienen las políticas de pesca y los sistemas de remuneración existentes. Asimismo, se tratará de analizar cuál es la situación actual en este sentido, así como el nivel de formación y de sensibilización que tienen los pescadores en materia de seguridad en el trabajo.

A pesar de que los temas de debate se han concretado en los mencionados anteriormente, el programa detallado de las actividades y las comunicaciones que cada autor desarrollará en el seno de las jornadas estará cerrado y disponible en el mes de abril. ■

V. L.





ES LA COMPETICION  
MAS ANTIGUA  
EN EL DEPORTE  
CONTEMPORANEO

# LA COPA AMERICA

**Nacida en 1851, es la competición más antigua en el deporte contemporáneo. Un duelo entre el país defensor —Estados Unidos, ganador de la anterior edición— y un desafiante, que será el vencedor de la Copa Louis Vuitton, que actualmente se celebra en aguas de San Diego (California). Sólo Australia ha logrado la proeza, en los ciento cuarenta y un años de existencia de la Copa América, de derrotar a los intratables norteamericanos. Eso fue en 1983. Ahora, ocho representantes de siete países aspiran a repetir la hazaña. Miles de millones, la más sofisticada tecnología industrial y el prestigio deportivo y marinerero se dan la mano para conseguir una jarra de plata sin fondo valorada en unas 100.000 pesetas al peso.**





## España participa con el Quinto Centenario

**L**A Copa América es uno de los trofeos más deseados en el mundo del deporte por su antigüedad y su prestigio. España es un país en el que las actividades marítimas de todo tipo tienen un peso importante y deportivamente han generado más medallas olímpicas que la suma del resto de los deportes. La industria náutica hispana posee una gran fuerza y el grupo de astilleros españoles es uno

de los más poderosos en el concierto mundial. Todo ello, ligado a un año mítico para nuestro país, ha supuesto el fulminante para poner en marcha un proyecto muy ambicioso, el Desafío España Copa América (DECA), que si bien en su comienzo en 1989 no pasaba de ser un sueño, hoy es una brillante realidad. Por ello, 1992 es la fecha idónea para exportar nuestra capacidad de organización, nuestro quehacer tecnológico y, finalmente, nuestro deporte.

## Así es la Copa América 1992

Ocho barcos representando a siete países desafiantes (Japón, Australia, Francia, Nueva Zelanda, España, Italia y Suecia) y dos defensores estadounidenses contienden desde enero por obtener el derecho a defender a su nación en la XXVIII edición de la Copa



**En 141 años solamente un país, Australia,  
ha logrado vencer a los norteamericanos**





**Miles de millones de pesetas se invierten en tecnología para conseguir la jarra de plata y, sobre todo, el prestigio de la competición**

América, sin duda uno de los acontecimientos más importantes del comienzo de la década en el aspecto deportivo. Se calcula que, gracias a la amplia cobertura televisiva desplazada a San Diego, entre 700 y 900 millones de personas estarán pendientes del desarrollo de la prueba. Esta cifra de audiencia sólo es superada en acontecimientos de la magnitud de unos juegos olímpicos o unos mundiales de fútbol.

La presente edición de la Copa ofrece innovaciones, sin duda, históricas. El diseño de las embarcaciones es nuevo y único, con el objetivo de con-

seguir la mayor igualdad posible en la contienda (y de paso evitar polémicas como la de 1988, en la que una resolución judicial atribuyó la victoria de un catamarán americano de 44 pies de eslora y nueve tripulantes frente a un monocasco neozelandés de 90 pies y 34 tripulantes).

El yate Clase Copa América Internacional (IACC) sustituye a la antigua Clase 12 metros. La colaboración entre un grupo internacional de expertos navales ha dado como fruto un diseño aceptado tanto por desafiantes como por defensores. Los nuevos Copa América, con una eslora en

flotación de 75 pies, son casi dos veces más rápidos que sus predecesores.

El recorrido también ha sido modificado. Consta de 22,6 millas náuticas y ocho rumbos, tres de los cuales forman una «Z» muy vistosa para el espectador. Las protestas no se presentarán en tierra, sino que las situaciones conflictivas tendrán un veredicto inmediato por parte de los jueces de regata, que seguirán la competición de cerca en lanchas neumáticas.

Por último, el sistema de competición directa match race (barco contra barco) supone un duelo «a muerte» entre

dos tripulaciones, en el que la táctica es factor fundamental y se exprimen al máximo las argucias legales permitidas con tal de aventajar al barco rival. Un fallo en la salida puede dejar a tripulación y nave fuera de competición. El segundo puesto no existe: o se gana o se pierde.

### Los desafiantes

Finalmente, se han caído de la lista las representaciones de Rusia y Croacia, debido a los problemas internos de ambos Estados. Aun así, el número de desafiantes es el mayor de la historia de la Copa Améri-





ca. Tras la victoria australiana de 1983, muchas naciones consideraron factible derrocar al coloso norteamericano, amén de disfrutar de un formidable escaparate publicitario.

- **AUSTRALIA:** Es el único país que ha saboreado las mieles del triunfo frente a los estadounidenses. Compite con dos sindicatos desafiantes y dos barcos, el «Spirit of Australia» y el «Challenge Australia». I. Murray, que perdió la Copa en 1987, intenta reconquistarla al frente del primero. Syd Fischer, en su tercer intento, cuenta como jefe del equipo de diseño con Peter van Oossenen, que ya realizó la famosa quilla con alas del «Australia II» de 1983.

- **JAPON:** Es la primera vez que los asiáticos participan en la competición. Tienen en sus filas a Chris Dickson, uno de los mejores patrones del mundo, que ha debido renunciar a su nacionalidad neozelandesa y adquirir la japonesa porque las leyes de la batalla obligan a que la tripulación del barco pertenezca al país desafiante. Su presupuesto ronda los 50 millones de dólares.

- **ITALIA:** Son los ganadores del Mundial del año pasado y principales adversarios de los norteamericanos. Su embarcación, «Il Moro di Venezia», ha nacido gracias al mecenazgo del gigantesco impe-

rio industrial Montedison, que no ha reparado en gastos. «Il Moro» está patroneado por Paul Cayard, nacionalizado italiano.

- **NUEVA ZELANDA:** El «New Zealand Challenge», diseñado por Bruce Farr, es, junto con el anterior, otro candidato importante. Los neozelandeses no poseen las posibilidades económicas de los italianos, pero disponen de una experimentadísima tripulación.

- **FRANCIA:** El sindicato francés tampoco ha escatimado medios económicos en la fabricación de su buque insignia, el «Ville de Paris». Marc Pajot ha sido designado patrón del barco una vez solucionados los problemas iniciales. Han sido los primeros en construir un prototipo de la nueva clase, lo que demuestra su interés por lograr el trofeo.

- **SUECIA:** *A priori* es uno de los participantes más débiles y su comportamiento hasta ahora así lo demuestra. Aunque están a tiempo de introducir mejoras, nadie apuesta por ellos para semifinales. El patrón del barco es Gunnar Krantz.

- **ESPAÑA:** Debuta en la Copa América, con desafío presentado por el Monte Real Club de Yates de Bayona. Tras la primera fase de eliminatorias entre los desafiantes, el «España 92-V Centenario», construido por el DECA, obtuvo un sexto puesto, probablemente acorde con las posibilidades reales de nuestro país. Aunque para el patrón de la embarcación hispana, Pedro Campos, el objetivo es alcanzar las semifinales, el hecho de acudir a San Diego «dignamente, no como invitados de piedra, y haber obtenido dos victorias frente a Suecia y al «Challenge Australia» supone un éxito que hubiéramos firmado antes del comienzo de la Copa», afirma Emilio de Villota, director de Comunicación y Marketing del DECA. «España, hasta ahora, ha dado la talla —continúa—. Ha sorprendido. Es muy difícil superar a sindicatos como el japonés o el francés, que tienen presupuestos muy altos y mayor experiencia.

### CARACTERISTICAS DEL «ESPAÑA 92-V CENTENARIO»

Eslora total .....	22,80 m.
Manga máxima .....	5,50 m.
Calado .....	4,00 m.
Altura palo .....	35 m.
Superficie mayor + génova .....	290 m <sup>2</sup>
Superficie spinnaker .....	455 m <sup>2</sup>
Desplazamiento .....	22,5 ton.
Tripulación .....	16 hombres

### ASI ES LA COMPETICION

#### Regatas de flota

Round Robin 1 (9 regatas) ...	25, 26, 28, 29 y 30 de enero y 1, 2, 4 y 5 de febrero (1 punto)
Round Robin 2 (9 regatas) ....	13, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23 y 25 de febrero (4 puntos)
Round Robin 3 (9 regatas) .....	8, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18 y 19 de marzo (8 puntos)

Sólo puntúa el vencedor de cada una de las nueve regatas en las tres fases o Round Robin. Un punto para el ganador en la primera fase, cuatro en la segunda y ocho en la tercera. Posteriormente los cuatro primeros clasificados pasan a semifinales, teniendo derecho el primero de ellos a elegir rival.

#### Match Race (Barco contra barco)

<b>Semifinales</b> (al mejor de 9 regatas) .....	29 y 31 de marzo y 1, 2, 4, 5, 7, 8 y 9 de abril
<b>Finales</b> (al mejor de 9 regatas) .....	19, 20, 22, 23, 25, 26, 28, 29 y 30 de abril
<b>Copa América</b> (al mejor de 7 regatas) .....	9, 10, 12, 14, 16, 17 y 19 de mayo

Los dos defensores estadounidenses, «Stars & Stripes» y «América III», regatean entre sí desde el 14 de enero al 1 de mayo.





No es realista pensar en poder ganarles, aunque, por supuesto, todo puede suceder.» En cuanto a la nueva normativa, opina que «nos ha beneficiado, porque supone que a partir de 1988 todos, sin excepción, hemos tenido que empezar con un tipo de barco totalmente distinto al anterior 12 metros. De haberse mantenido la reglamentación antigua, nuestra inexperiencia se hubiera acusado más».

## Los defensores

● **ESTADOS UNIDOS:** Al igual que los australianos, ha inscrito en la lucha a dos sindicatos: el encabezado por el multimillonario Bill Koch y el dirigido por el mítico Dennis Conner. Koch ha puesto de su bolsillo 2.000 millones para la construcción del «América III» realizada en la fábrica de Hércules Aerospace, que se dedica también, por ejemplo, a los misiles «Patriot» y «Trident». El empecinamiento del jefe por ponerse a la rueda del barco ha supuesto que varias de las figuras de su tripulación hayan abandonado la nave. En frente, el irascible, admirado y odiado Conner, actual poseedor de una Copa América que ya ha conquistado en cuatro ocasiones. Con un presupuesto de 3.000 millones, ha botado el «Stars & Stripes» («Barras y Estrellas»), con el que intentará mantener el trofeo en su poder.

## Presupuesto y financiación

El presupuesto del Desafío España Copa América asciende a 2.650 millones de pesetas, sin contemplar los gastos en especie, que no suponen una salida de dinero en efectivo. No obstante, estas aportaciones en especie, suministradas por entidades asociadas, incrementan en un porcentaje el valor global del proyecto.

Son ocho las grandes empresas que con su apoyo mo-

netario o material han hecho posible el desafío español. Las entidades asociadas son la Sociedad Estatal V Centenario, Astilleros Españoles (en cuya factoría gaditana de Puerto Real se construyó el «España 92»), Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA), Software AG, Radio Televisión Española y Turespaña. Con carácter de proveedor oficial colaboran La Casera y Puleva, mientras que Iberia lo hace

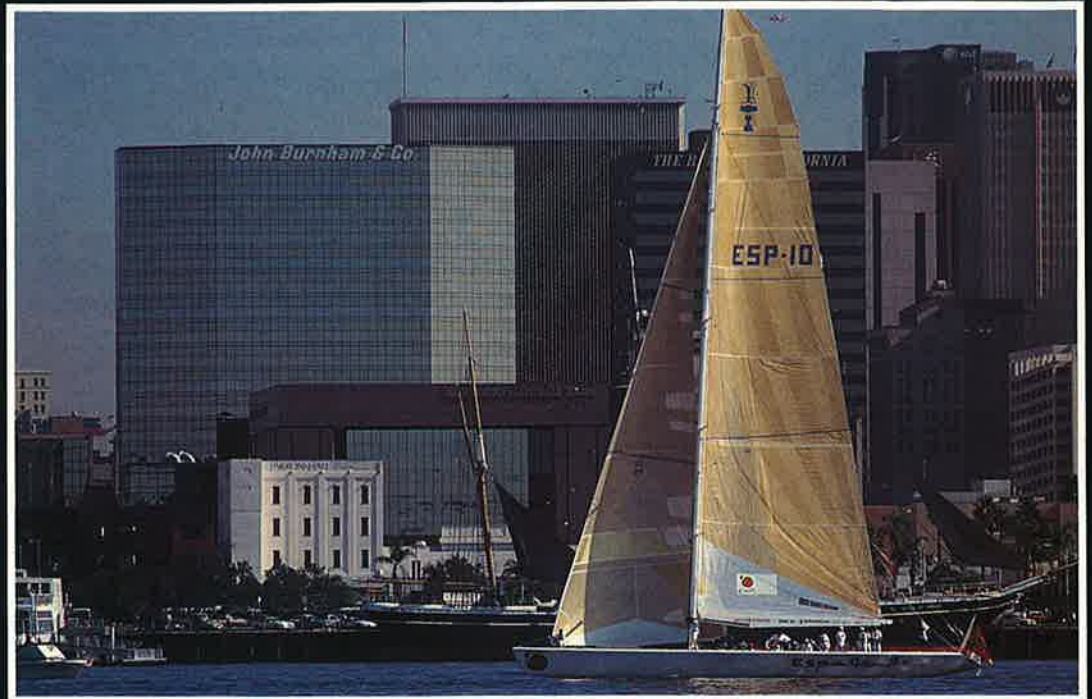
como transportista oficial del DECA. Finalmente, el Consejo Superior de Deportes ha apoyado económicamente en todos los planes de preparación y entrenamiento de la tripulación española.

## El equipo español, en San Diego

La base española en la impresionante bahía de San Die-

go cuenta con una superficie total de 3.600 metros cuadrados y se encuentra enclavada frente al Centro de Convenciones de la ciudad, lindando con la del sindicato defensor «Stars & Stripes».

En esta zona se han construido oficinas para el personal del gabinete técnico, la tripulación, personal administrativo y el Departamento de Prensa y Relaciones Públicas. Para la velería se ha estructu-



### OCHO FECHAS PARA LA HISTORIA

- 1851:** Punto de partida de la historia de la Copa América. La goleta «América» se impone a 15 barcos ingleses y da su nombre a la competición.
- 1876:** Por primera vez el desafiante no es Inglaterra, sino Canadá.
- 1893:** Nat Herreshoff obtiene el primero de sus seis triunfos consecutivos.
- 1930:** Nace la llamada Clase J, con barcos que miden entre 75 y 85 pies de eslora.
- 1958:** Comienza la era moderna. Por primera vez se regatean los 12 metros y Francia, Suecia y Canadá desafían a los Estados Unidos.
- 1983:** Dennis Conner pierde la Copa, que ganan los australianos a bordo del «Australia II». La única derrota norteamericana en la historia.
- 1987:** Conner recupera el trofeo tras la última competición con la Clase 12 metros.
- 1988:** Los tribunales han de decidir la victoria entre australianos y estadounidenses.

rado una superficie de 800 metros cuadrados cubiertos dispuesta para toda clase de reparaciones y ensamblaje de las velas necesarias para la competición, que han sido previamente cortadas por láser en España antes de su traslado a Estados Unidos. La instalación de la velería en el recinto de la base facilita de modo notable el trabajo de los encargados, al estar todo el material necesario a pie de barco.

Los integrantes de la tripulación base se alojan en una residencia en la isla de Coronado y el resto de componentes están instalados en apartamentos cercanos. La residencia de la tripulación oficial se utiliza también como sede de algunos actos oficiales del DECA en San Diego. ■

José Manuel MARTIN  
Fotos cedidas por el DECA



# expo ràpita

# 92

del 17 al 20 d'abril

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



Excm. Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Pesca Marítima



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Promoció Comercial



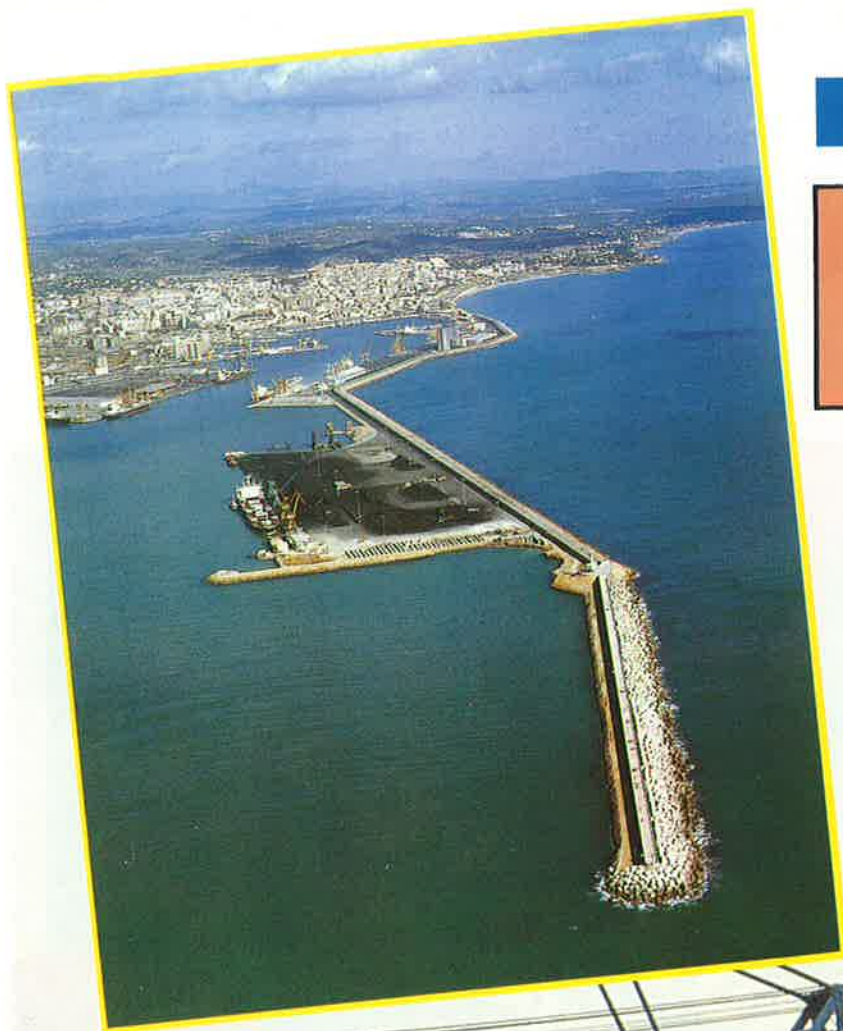
Caixa Tarragona





PUERTO DE TARRAGONA

# EL FUTUR



«El futuro está ya aquí y es el de una plena liberalización del movimiento de mercancías en la Comunidad Económica Europea, sin problema de fronteras ni de aduanas», afirma, a manera de declaración de principios, el presidente de la Junta del Puerto de Tarragona, Antoni Pujol. Y añade a renglón seguido que pocos puertos se han encontrado como el de Tarragona en 1992, con una economía saneada que en un año de contención del gasto público le ha permitido incrementar su presupuesto de inversión en un 40 por 100, con unas previsiones de progresión sostenida para los ejercicios siguientes. El objetivo: hacer de este puerto mediterráneo una oferta cada vez más competitiva y mejor para sus clientes.



# O YA ESTA AQUI



**D**E entrada, el puerto de Tarragona cuenta con una disponibilidad presupuestaria de 2.500 millones de pesetas en inversiones para 1992, frente a los 1.800 millones del ejercicio anterior. Las previsiones establecen unas inversiones de 13.500 millones de pesetas de fondos propios entre los años 1991-95 para potenciar la competitividad del puerto como centro de distribución internacional de mercancías.

Los dos últimos ejercicios, 1991 y el actual, suponen un salto de envergadura en la mejora de las instalaciones portuarias de Tarragona durante los cuales se han programado, y en algún caso ejecutado, las inversiones de mayor cuantía. Este esfuerzo ha permitido, por ejemplo, la adquisición por la Junta del Puerto de 38 hectáreas de terreno en primera línea de la zona de servicios, superficie que se une a las 20 hectáreas de nueva explanación al otro lado del río Francolí, obra emblemática para el puerto y para el mismo río, cuya desembocadura condicionaba la geografía portuaria a costa de torturar progresivamente su curso. Cerca de 1.000 millones de pesetas se habrán empleado en la mejora del muelle de inflamables, que incluye un nuevo atraque, nueva terminal de carga y descarga ferroviaria y aparcamiento de camiones. Durante 1992 se realizará el enlace viario para unir las nuevas explanadas, abriendo las comunicaciones del puerto moderno.

También a lo largo de este año se abordará la construcción de una terminal frigorífica, de la que hasta ahora se carecía. Ubicada al borde del muelle, permitirá trabajar con mejor rendimiento y mínimos costos el transporte de fruta. Una mercancía ausente durante muchos años de Tarragona, al haber copado su actividad en un elevado porcentaje el carbón con destino a las centrales térmicas de Andorra (Teruel) y Alcudia (Mallorca), carga ésta que parecía po-



co compatible con determinadas mercancías como la fruta. La puesta en marcha del muelle de Cataluña, adonde se trasladó el tráfico de carbón, ha permitido limpiar una serie de muelles y abrir el puerto a otros tráficos, hasta el punto de que en los dos últimos años Tarragona se ha convertido en el centro distribuidor de kiwis que llegan de Nueva Zelanda y se trasladan por toda la península, surtiendo al mercado nacional, a Portugal y el sur de Francia. La terminal frigorífica pretende, justamente, consolidar esos tráficos, a la vez que diversificar el tipo de mercancías que se mueve en el puerto.

Otra de las obras también adjudicadas este mismo año es la de acondicionamiento de una estación marítima en uno de los tinglados del muelle de costa, paso previo a la potenciación en el sector de pasajeros.

La última de las obras adjudicadas es para la construcción de un nuevo puerto deportivo. «Una iniciativa privada, pero en la que la Junta del Puerto colabora entusiasmada», afirma Antoni Pujol. Situado en el exterior de la zona comercial, el futuro puerto deportivo, auspiciado por el Club Náutico de Tarragona, el más antiguo de España, dispondrá de 1.000 amarres.

### Agrupación de interés económico

Pero no sólo es a través de las grandes inversiones como el presidente de la Junta del Puerto piensa potenciar las posibilidades de la ciudad. Especial satisfacción le ha producido la constitución de una Agrupación de Interés Económico, integrada por la Administración pública junto con empresas privadas y particulares incardinados en la vida de Tarragona.

En esta línea, la AIE acogerá, además de la propia Junta del Puerto y el resto de Administraciones, a la Cámara de Comercio de Tarragona, Asociación de Agentes Marítimos, entidades bancarias, agencias de seguros, compa-

nías de viajes, colegios profesionales, sector pesquero y asociaciones diversas. Todos los cuales participarán en la promoción del puerto en tareas sin ánimo de lucro y con una fiscalidad adecuada a la labor desarrollada.

«La actividad económica que genera el puerto respecto a Tarragona es muy superior a la que puedan tener puertos más importantes como Bilbao, Barcelona o Valencia», declara Antoni Pujol; «aquí no resulta exagerado decir que el 50 por 100 de la economía depende del puerto. Eso representa que si el puerto crece genera una dinámica positiva de la que se benefician por igual los concesionarios de ventas de coches que el sector hostelero. Redunda en un aumento de calidad de vida y en la generación de puestos de trabajo».

El propósito que anima la AIE es la promoción del puerto mediante la suma de esfuerzos.

### Puerto de graneles

El complejo petroquímico tarraconense, el más importante de España, deja su impronta en el puerto, un 70 por 100 de cuya actividad se corresponde con tráficos de productos químicos y petrolíferos, que hace de él un puerto de graneles, donde también los sólidos tienen una gran incidencia. Pujol explica que, no obstante, «a lo largo de los años se ha intentado diversificar las mercancías, entrando en la carga general».

En la actualidad el puerto de Tarragona está acertando a superar el hándicap que supone hallarse flanqueado, y a

una distancia relativamente pequeña, por dos de los puertos más importantes del país, Barcelona y Valencia, sirviendo de contrapeso a ambos, trabajando en determinadas áreas sin demasiados problemas, mientras profundiza en su condición de puerto complementario con el de Barcelona. A tal fin existe ya un convenio de cooperación entre ambos puertos para trabajar como una unidad de cara al exterior y abarcar un espectro más completo que el que podrían ofrecer por sí solos.

Esta fórmula, denominada «frente portuario catalán», va a ser puesta a prueba de manera especial con ocasión de las próximas olimpiadas de Barcelona. Con este motivo el tráfico de mercancías que hasta ahora se descarga en el puerto barcelonés se desviará al de Tarragona, excepto los





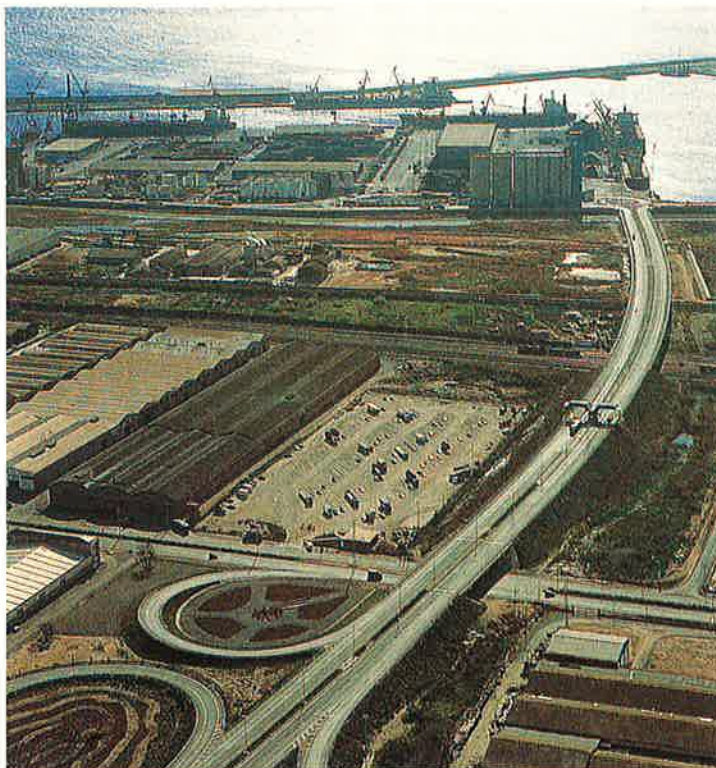
**Entre 1991 y 1995 se invertirán 13.500 millones de fondos propios para potenciar la competitividad del puerto como centro de distribución internacional de mercancías**



transportes de contenedores, a fin de hacer espacio en los muelles de aquél a los barcos que habrán de habilitarse como hoteles flotantes para acoger a los visitantes olímpicos. La esperanza de los responsables portuarios de Tarragona es que, pasada la convocatoria deportiva, algunas de las mercancías llegadas de forma coyuntural acaben recalando definitivamente en los muelles tarraconenses.

### **Ley de Puertos**

El puerto de Tarragona, al igual que otros 23 de interés general que no tienen estatuto de autonomía, es un organismo autónomo del Estado con una autonomía de tipo medio, pero dependiente en un alto grado en su funcionamiento de los Ministerios de

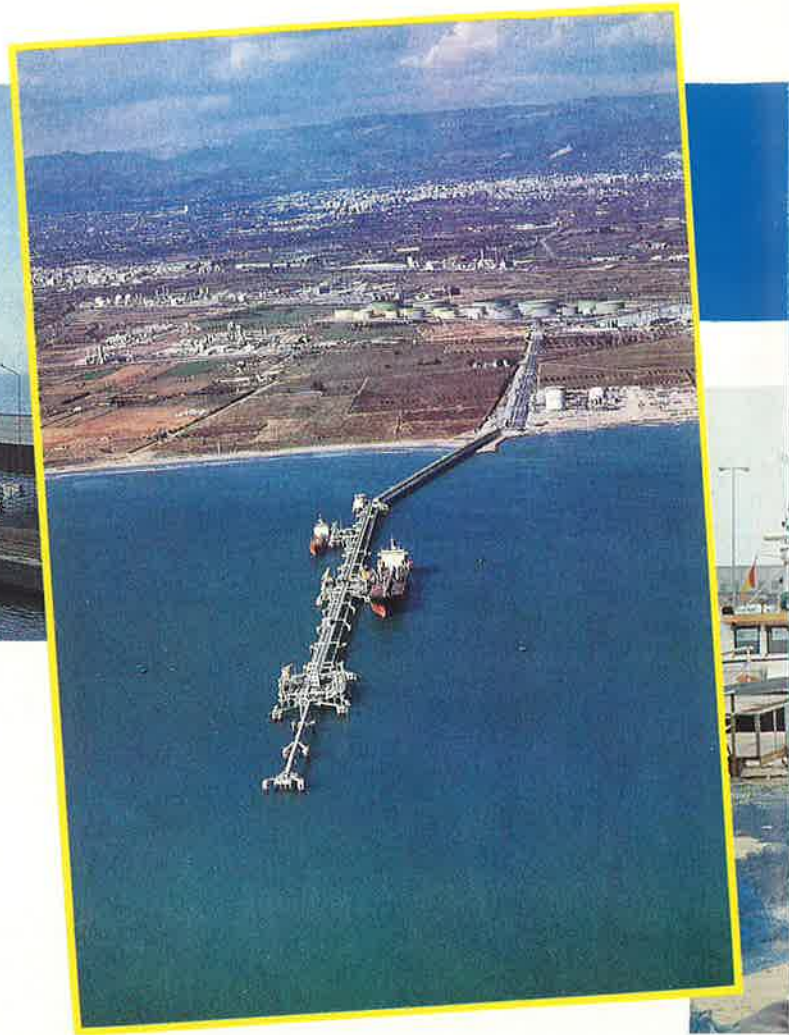


Hacienda y Obras Públicas, lo cual, considera Antoni Pujol, sin ser malo en sí mismo «puede significar un cierto entorpecimiento en su dinámica, una disminución de la velocidad a la que está requerido funcionar un puerto». La pretensión de la Ley de Puertos es potenciar el carácter comercial de los puertos antes que el administrativo. «En estos momentos el sistema portuario español está prácticamente equilibrado; con los gastos que genera se mantiene su personal, hace sus obras de reparación e incluso paga la inversión de renovación», explica el presidente de la Junta del Puerto de Tarragona, «pero el carácter comercial de los puertos requiere una agilidad, que no quiere decir saltarse controles o actuar con menos seriedad, sino que pueda funcionar por la vía de una auditoría anual de cada uno de los ejercicios, donde se comprueba que las operaciones han sido correctas. Actualmente rige un sistema excesivamente rígido, por ejemplo, en la contratación de personal».

La futura Ley de Puertos posibilitará igualmente una mayor conexión de éstos con la vida ciudadana, al permitir mayor flexibilidad en la composición de sus respectivas Juntas de forma que cada puerto pueda introducir la representación que convenga a la economía de la zona en que se encuentra. La integración del puerto en su entorno es, sin embargo, una aspiración suficientemente asumida por Antoni Pujol, arquitecto de profesión, que ha pasado por la Administración municipal y autonómica antes de recalcar en la presidencia de la Junta del Puerto de Tarragona. «La integración de los puertos en las ciudades no es un concepto nuevo, sino la consecuencia de un cambio de filosofía introducido a partir de 1982», explica Pujol, para quien «el cambio no comporta sólo que entre en el Gobierno un partido diferente, sino una manera distinta de afrontar las cuestiones».

Cambio que, en lo que hace a la administración portuaria, se apreció con la llegada





del PSOE al Gobierno central. «Una de las instrucciones que recibieron los presidentes de los puertos, nombrados a partir de entonces con funciones ejecutivas y plena dedicación, y no como figuras decorativas o para premiar determinados servicios, fue la de iniciar contacto con los Ayuntamientos para ir en esa línea de integración, eliminando la frontera, a veces cerrada, que había existido entre una Administración y otra.»

Una de las consecuencias de aquel primer acercamiento se apreció en la cesión en beneficio de la ciudad de aquellas zonas portuarias que habían quedado obsoletas. En algunas ciudades se empiezan a redactar planes especiales para reordenar estos espacios y abrirlos al público. «Es una idea que viene de lejos, puesto que tenemos diez años de experiencia en este campo», resume Pujol.

### Saneamiento del puerto

Otro de los ejemplos de integración y colaboración del puerto de Tarragona con la ciudad sería la postura de aquél en el proyecto de saneamiento del mismo. Punto éste particularmente delicado en una ciudad que soporta altos índices de contaminación no específicamente relacionados con la actividad portuaria. De hecho, Antoni Pujol rechaza cualquier responsabilidad del puerto en esta cuestión. «Po-

demos demostrar que es la ciudad la que está contaminando el puerto, y no al contrario, sólo con recordar que hasta hace unos años había siete colectores de aguas negras que sin depuración de ningún tipo estaban vertiendo dentro de la dársena interior del puerto.» Cinco de dichos colectores se alejaron de la costa, precisamente coincidiendo con su etapa de conce-

## LA JUNTA DEL PUERTO, PREMIO DE LAS ARTES PLÁSTICAS

**N**O es muy frecuente que una Junta de Puerto reciba un premio por su defensa de la cultura. Menos aún que una Administración se prodigue en elogios a la tarea que realiza otra, máxime si son de distinto signo político. Pero la labor que desarrolla la Junta del Puerto de Tarragona debe ser tan evidente y rotundamente rompedora que la Generalitat le concedió el Premio Nacional de las Artes Plásticas en su primera edición de 1990.

Bien es verdad que tampoco es usual la inquietud que viene demostrando el equipo directivo del puerto tarracense en potenciar las posibilidades culturales de aquellas instalaciones que van quedando obsoletas. Este es el caso de los tinglados del muelle de costa, abiertos desde 1986 a usos culturales y

deportivos de entidades de la ciudad. Llama la atención sobremanera la dedicación del tinglado número 2 a exposiciones de artistas plásticos vanguardistas aún no consagrados. «No hay otro espacio en Tarragona que ofrezca esas condiciones de superficie y altura», afirma el presidente Antoni Pujol, mientras recuerda que algunas de esas exposiciones han ido luego a otras ciudades. «De esa forma la cultura parte de Tarragona y se difunde a la gran ciudad, rompiendo la costumbre que suele ser en sentido contrario.» Acaso por esa razón recientemente le ha sido concedido un premio de la Asociación de Críticos de Arte de Cataluña por el empeño puesto en conseguir para la ciudad un espacio cultural alternativo. No es ésta, sin embargo, la única actuación de la Junta del Puerto en

pro de la cultura, si se tiene en cuenta que en 1990 abrió de nuevo al público el Archivo Histórico del Puerto, previa remodelación y modernización de sus instalaciones, dotadas de sofisticados sistemas de protección y custodia de documentos.

Más aún, aprovechando la «excusa» del bicentenario del puerto de Tarragona, doscientos años después de que se pusiera la primera piedra del dique artificial que convertía la ensenada natural utilizada ya por los romanos en un puerto con posibilidades comerciales, la Junta acometió la tarea de editar publicaciones de muy diversa temática, una guía-catálogo del archivo histórico, «Tarraco», un recorrido por la Tarragona romana a través de las piezas del Museo Arqueológico; «La parte alta del Centro Histórico de Tarragona», «El



**«La integración de los puertos en las ciudades no es un concepto nuevo, sino la consecuencia de un cambio de filosofía introducido a partir de 1982»**



## CAS DE CATALUÑA

puerto de Tarragona, su realidad y futuro», «La Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona, 1771», «Una fachada marítima para la ciudad», en la que se recoge el proyecto para la reforma del frente marítimo de Tarragona proyectado por la misma Junta del Puerto, además de un catálogo fotográfico del propio puerto. La mayor parte de estas publicaciones han contado con la colaboración de otras instituciones de la ciudad, desde el Ayuntamiento a La Caixa de Tarragona, pasando por la Cámara de Comercio, la de la Propiedad Urbana o el Colegio de Arquitectos. Hasta tal punto ha calado en la institución portuaria el espíritu de divulgación cultural que el Día del Libro la Junta del Puerto instala su propio stand. ■

M. V.



jal, pero aún subsisten dos. «Tarragona es una de las ciudades que carece de estación depuradora; todas las alcantarillas y colectores van directamente al mar o, en algún caso, mueren en el Francolí, un río que discurre lindando con el puerto y que está produciendo filtraciones y contaminación en una zona inmediata al mismo.»

Ayuntamiento y puerto han firmado recientemente un

convenio para la mejora del medio ambiente en el que se deja sentado que, no existiendo una afectación del puerto sobre la ciudad, se estaba en la línea de mejorar las condiciones ambientales. «El Ayuntamiento tiene un plan de saneamiento que contempla la construcción de una estación depuradora, con lo cual se resolverán esos problemas.»

Pese a este precedente, no puede decirse que las relacio-

nes entre ambas Administraciones sean todo lo fluidas que sería deseable. «Por nuestra parte hemos ofrecido colaboración y el deseo de trabajar en común, pero no siempre hemos recibido una respuesta favorable —afirma Pujol— lo cual ha generado roces. No puede ser que Ayuntamiento y puerto no vayan en la misma línea de colaboración y mejora, de pensar qué es lo mejor para uno, porque será lo mejor para otro».

## Segundo puerto mediterráneo

Tarragona es el primer puerto español del Mediterráneo y el segundo europeo, después de Marsella. La parada trianual de la refinería de Repsol ha repercutido en una reducción del tráfico de mercancías durante 1991, cuando se movieron 24.388.207 toneladas, el 1,9 por 100 menos que en 1990, año durante el cual el tráfico total registró un movimiento de 24.873.701 toneladas.

Durante 1991 sólo en petróleo se movieron 14.552.110 toneladas, a las que se unieron 1.470.220 toneladas de graneles líquidos no petrolíferos y 7.462.870 de graneles sólidos, capítulo que ha registrado el mayor incremento porcentual, con un 13,7 por 100 sobre el año anterior, mientras los graneles líquidos no petrolíferos descendían el 15,9 por 100 y el tráfico de petróleo disminuía un 7,1 por 100.

Incrementaron también su cuota porcentual en el tráfico portuario de Tarragona, durante el mismo período de tiempo, los movimientos de productos agroalimentarios, principalmente aquellos destinados a piensos compuestos, cementos, frutas y hortalizas.

En carga general el movimiento fue de 605.634 toneladas, 245.830 de avituallamiento y 7.294 toneladas de pesca. Otras 44.249 toneladas de mercancías se movieron en camiones TIR y 234.273 en 26.848 contenedores. ■

Mery VARONA



**Clasificado  
como zona  
húmeda  
de interés  
internacional  
con la  
categoría  
de prioridad  
urgente**

El Parque Natural del Delta del Ebro tiene una superficie de 7.736 hectáreas, repartidas equilibradamente entre el hemidelta izquierdo, con 3.757 hectáreas, y el derecho, con 3.979 hectáreas, extendiéndose a las lagunas de Les Olles, El Canal Vell, El Garxal, L'Alfacada, La Platjola, La Tancada y La Encañizada, las islas de Buda, San Antonio y Sapinya, las penínsulas de la Punta de Banya y El Fangar, los Ullals de Baltasar y los yermos de Casablanca.

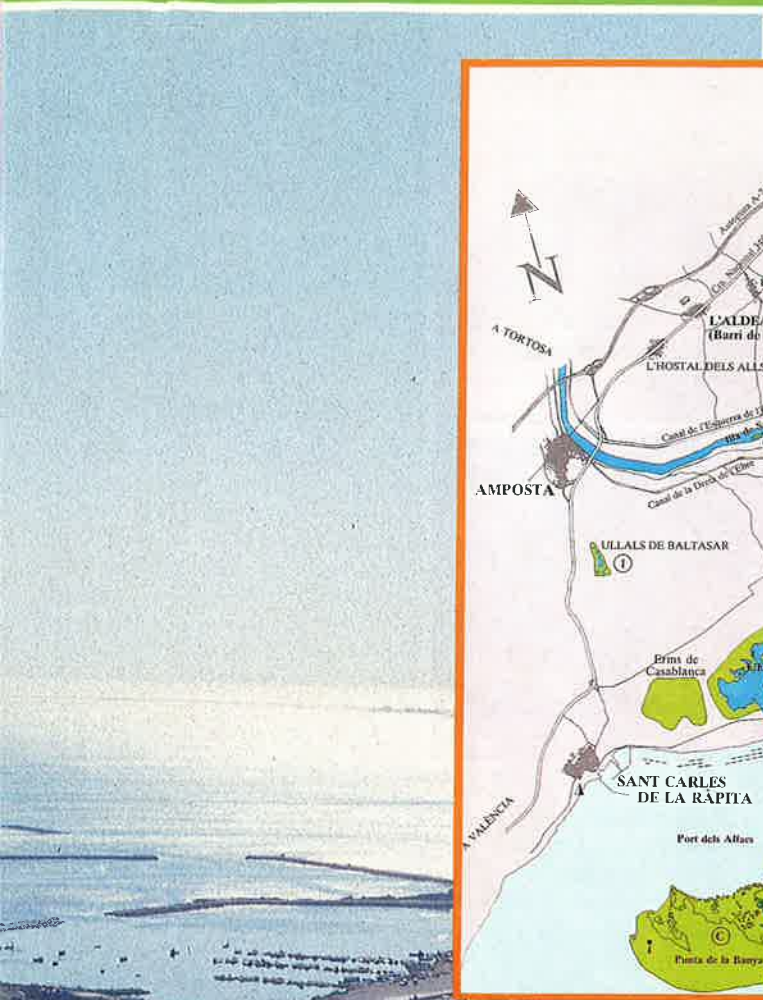
Incluido en 1962 por el Bureau MAR en la clasificación de zonas húmedas euroafricadas de interés internacional con la categoría de prioridad urgente, es a partir de 1983 cuando la Generalitat de Cataluña, a instancias del Ayuntamiento de Deltebre, se decide a crear el Parque Natural en un momento de expansión del cultivo del arroz y una presión social poco sensible aún al sentido proteccionista.

Aquel primer decreto comprendía 6.000 hectáreas del delta norte, incluyendo la desembocadura del Ebro y la isla de Buda.

# EL PARQUE NATURAL DEL DELTA DEL EBRO







**R**AFAEL Balada, miembro activo de los grupos ecologistas del delta y director del Parque Natural desde su creación, admite que la decisión del Gobierno catalán en aquel momento fue «una salida de emergencia a la vista de las dificultades para sacar un decreto de protección pactado. El problema era que se trataba de una zona muy humanizada, con grandes intereses agrícolas, marisqueros y pesqueros».

A las dificultades de aunar intereses y criterios había que añadir problemas de índole técnico a la hora de fijar los límites de propiedad y la titularidad de un terreno en permanente cambio. Esclarecer la titularidad ha sido, precisamente, una de las tareas más laboriosas a la hora de delimitar el Parque, cuando con frecuencia se presentaban tres o cuatro escrituras registradas correspondientes a un mismo terreno.

Todo ello sin contar que «la protección de la naturaleza es un concepto relativamente reciente en este país y el delta se había contemplado siempre como una zona de producción, no de conservación». De hecho, a partir de los años cincuenta se habían aprobado abundantes proyectos de desecación de terrenos, dados los requerimientos agrícolas de la época, e incluso la posibilidad de exportación del arroz, lo que, a su vez, procuraba la entrada de divisas, tan necesarias en aquellos momentos. En este estado de cosas se comprende que la reacción de los vecinos del delta fuera poco favorable a la declaración de Parque Natural, iniciándose de inmediato una cadena de recursos judiciales contra el decreto de la Generalitat. Los Ayuntamientos del Delta, los propietarios afectados, incluso la Dirección General de Costas, por estimar que se habían incluido en el Parque amplias extensiones de costa atribuibles

Foto: M. O'PT



# EL PARQUE NATURAL DEL DELTA DEL EBRO

al Estado, se apresuraron a presentar recurso.

## Pacto por convicción

El equipo defensor del Parque Natural se fijó entonces dos objetivos: salir adelante frente a la multitud de recursos judiciales e ir limando recelos entre quienes sostenían que aquél minaría la agricultura, impediría el acceso de los vehículos y anularía el turismo. En suma, llevaría al Delta a la ruina. En el primero de sus propósitos los resultados no pudieron ser más desalentadores. Todas las impugnaciones progresaron en la Audiencia Territorial de Barcelona.

Así pues, tras la primera derrota judicial entendieron que sólo quedaban dos caminos. O seguir el recurso hasta el Tribunal Supremo, donde se habían ganado algunas demandas similares, o iniciar la jugada más arriesgada de intentar convencer a los Ayuntamientos afectados de que el Parque no era perjudicial para sus intereses. Se comprobó que ésta era la vía acertada. «Por un lado, influyó el cambio de mentalidad hacia posturas más proteccionistas que se produjo entre 1983 y 1986», explica Rafael Balada, «y por otro, la constatación de que la declaración de parque natural comportaba una mayor afluencia turística y algunas ventajas económicas a través de las ayudas oficiales. Pensaron que no apuntarse al Parque significaba quedarse al margen del nuevo rumbo que estaba viviendo el Delta».

Finalmente, se consiguió un pacto con ayuntamientos, comunidades de regantes, cámaras arroceras, sindicatos agrícolas, cazadores, pescadores, por el cual se ampliaba la zona declarada de parque al he-



Foto: MDPPT

midelta derecho y en vez de recurrir al Supremo la Generalitat decidió sacar un nuevo decreto. Frente al primero, que centraba su actuación en los cultivos de arroz, ahora se ceñía estrictamente a las zonas naturales. «Lo que había

sido una derrota se convirtió de hecho en una victoria», resume Balada, convencido como está de que la declaración de parque natural «ha sido la garantía de conservación de estas zonas que, de otro modo, hubieran desaparecido en

beneficio de la presión agrícola».

La creación del parque, aunque no ha podido evitar los casos de furtivismo, sí ha contribuido a la regulación de actividades cinegéticas o pesqueras, algunas de las cuales estaban en situación de gran precariedad o al borde de la extinción. «En seis años la recuperación de especies animales ha sido espectacular», sostiene el director del Parque.

Uno de los ejemplos más rotundos sería el de la gavio-ta corsa, que se consideraba prácticamente desaparecida. Hoy más de la mitad de la población mundial se concentra en el Delta. Otras especies extinguidas, como la tortuga mediterránea, se están reproduciendo muy bien, añade Balada, quien recuerda que en el Parque hay también varias parejas de ostrero, un ave típicamente atlántica, y que aquí se localizan también colonias de especies consideradas como de las más importantes en Europa, caso de los charranes, amenazados en otros puntos y que en el Delta conoce un auge total.

## El hábitat acuático más importante del Mediterráneo

El Delta del Ebro se extiende en una superficie de 320 kilómetros cuadrados de formación reciente y variable, formada por los materiales de aluvión arrastrados por el río en su desembocadura, que han conformado a lo largo de los siglos el hábitat acuático más importante del Mediterráneo occidental, tras la Camarga francesa, y el segundo de España, tras el Parque de Doñana. Su suelo está formado principalmente por los limos depositados por el Ebro, aportación que hasta los años cuarenta se calculaba en 20 millones de toneladas al año, pero que en la actualidad ha disminuido radicalmente como consecuencia de su regulación hidráulica mediante pantanos, hasta los, aproximadamente, tres millones de toneladas/año. Aparecen también en el Delta amplias zonas de turberas, for-

madas a partir de lagunas sin drenaje, recubiertas posteriormente por detritos orgánicos. Finalmente, una capa de suelo arenoso bordea su límite marítimo y fluvial.

Documentos del siglo XII hablan ya de su existencia como una lengua de terreno que se adentra en el mar, si bien en su toponimia subsisten referencias romanas y árabes. En la Edad Media la zona se encuentra bajo el dominio de la Orden del Hospital, a través de la encomienda de Amposta. En el siglo XV el río vertía sus aguas al Mediterráneo a través de las llamadas «bocas» o «goles» del norte, levante y mediodía. Esta última, situada en lo que es ahora la Platjola, se prolongó en el siglo XVI en la Punta de La Banyà. Más tardía es la formación deltaica hacia el norte, en lo que se conoce como la

Punta del Fangar, tierras cuya consolidación data de los siglos XVII al XIX.

La actual desembocadura entre El Garzal y la isla de San Antonio se abre tras las riadas de 1937, abandonándose a partir de entonces la desembocadura anterior, más meridional.

La presencia humana en la zona también ha ido evolucionando desde la Edad Media, cuando la actividad de los habitantes del Delta se limitaba a la pesca, la caza, la extracción de sal, sosa y regaliz, además del comercio de sanguijuelas, de las que se llegaron a exportar centenares de miles al año, para pasar a los florecientes cultivos arroceros de las últimas décadas y, más recientemente, a los proyectos de acuicultura.

Los ataques piratas, por un lado, y las penosas condiciones





Foto: MOP



### Rico microcosmos

Porque el Delta es, por sobre otras muchas cosas, un riquísimo microcosmos en el que se reúnen interesantísimas especies tanto del mundo vegetal como animal. Unas

sanitarias del lugar han dificultado notablemente los asentamientos poblacionales hasta épocas muy recientes. Los ataques berberiscos, precisamente, fueron los causantes del abandono del convento de La Rápita en 1579 y, aunque los cistercienses de Benifassá abordaron en 1607 los primeros intentos de cultivo de arroz, la iniciativa no prosperó hasta un siglo después y de forma muy tímida. En 1719 se otorgaban los primeros permisos para la roturación de terrenos próximos al río, si bien sería a partir de 1860 cuando se extendieran los cultivos como consecuencia indirecta del proyecto de canalización del Ebro, iniciado en 1851, para intentar su navegabilidad hasta Zaragoza. Uno de los canales de alimentación del canal de navegación se transformó en canal de riego del hemidelta derecho, convirtiendo en fértiles tierras lo que hasta entonces no eran más que terrenos improductivos.



300 especies de avifauna, aproximadamente el 60 por 100 de las de Europa, y entre 50.000 a 100.000 individuos de anátidas, limícolas y aves marinas hacen escala en el Delta en su camino hacia climas más templados, convirtiendo el en-

En el hemidelta izquierdo, donde se asentaban los principales núcleos de población, el progreso llegó con las primeras décadas del siglo XX al construirse en 1912 el canal de la izquierda.

Resuelto el reto productivo, habrían de pasar aún años para que las condiciones de salubridad en el Delta propiciaran un aumento de la población estable. Con un censo que en 1857 se calculaba en 5.278 habitantes, el paludismo endémico en la zona había causado hasta 1918 más de 3.000 muertos. En la actualidad se cifra en unos 50.000 el número de habitantes, repartidos entre los cinco municipios del Delta: Deltebre, L'Aldea, San Jaime d'Enveja (con Els Muntells), Camarles y L'Ampolla (adscrita al municipio de El Perelló) pertenecientes a la comarca del Baix Ebre, y Amposta y San Carlos de la Rápita, que pertenecen a la comarca del Montsiá. ■

M. V.

torno en un lugar de máximo interés biológico. El pato cuchara, ánade silbón y real, tarro blanco, ánade friso, cerceta común, porrón, aguilucho lagunero, lechuza campestre, garcilla cangrejera y bueyera, garza imperial, flamenco, somormujo lavanco o las distintas variedades de gaviota atraen el interés de estudiosos y amantes de la naturaleza, interés que comparten con las especies de arácnidos, coleópteros, luciones, ranas o lagartijas. Sin mencionar la riqueza piscícola, evaluable en unas 50 toneladas anuales de anguilas y más de cinco de angulas a las que hay que añadir las especies marinas: doradas, corvinas o salmonetes y crustáceos, que dan justa fama al litoral limítrofe.

### Programas de investigación

El Parque Natural ha establecido sus propios programas de investigación ictiológica para la reintroducción de peces endémicos como la Valencia hispanica o *Afanius iberus*, que se hallaban al borde de la extinción. Realiza igualmente un control de peces que ha permitido conocer la aparición de especies nuevas. Este es el caso del siluro, un



# EL PARQUE NATURAL DEL DELTA DEL EBRO

pez de agua dulce de gran tamaño procedente del Danubio, traído por pescadores alemanes que suelen frecuentar la zona y alguno de cuyos ejemplares llegan a pesar hasta 50 kilos. Hecho que, a despecho de las alegrías cinegéticas, es biológicamente nefasto. Personal del Parque se dedica también cada año a trasladar toneladas de peces que quedan aprisionados en los bolsones de agua cuando se desecan los canales.

De cara al turismo se establecen planes anuales para determinar las épocas de visita, forma y puntos de recorrer las zonas. Por sistema, en época de nidificación se cierra el Parque, aprovechándose la estructura viaria del Delta para realizar recorridos periféricos, a la vez que se instalan miradores y observatorios en las zonas naturales sin acceder al interior. «Nos gustaría ir limitando restricciones e ir ampliando responsabilidades», señala el director, para quien «el daño que se hace a los sistemas naturales es más fruto de la ignorancia que de mala voluntad».

La filosofía de éste como de la mayoría de los parques naturales es evitar que se conviertan en un reclamo de promoción turística. Y aunque en el Delta perviven dos complejos turísticos, Riomar y Eucaliptos, declarados en su momento de interés nacional, Balada sostiene que hoy no hay motivos de alarma porque hasta los planes urbanísticos de los municipios del Delta se han teñido del espíritu proteccionista. «A veces las actuaciones no se han parado desde aquí, sino desde Bruselas, pero la situación en 1992 no tiene nada que ver con la de 1983.» Con la Comunidad Europea mantiene el Parque una relación evidente a través de una serie



de ayudas económicas, pero sobre todo mediante contactos de índole científica y de programación. Existe, de otro lado, una Federación Europea de Parques Nacionales Naturales a través de la cual se realizan intercambios. Desde el millón de pesetas presupuestadas en 1983, el Parque Natural del Delta ha pasado a disponer de más de 100 millones anuales, de los que el 10 por 100 se destina al capítulo de funcionamiento y el resto a inversión:

infraestructuras hidráulicas tendentes a la regeneración de ambientes, convenios con instituciones científicas que ofrezcan planes de recuperación ambiental, pactos con comunidades de regantes para abastecer de agua de calidad a las lagunas, regenerar las comunicaciones de éstas con el mar, construir canales, etcétera.

## Un millón de visitantes

Pese a la dificultad de controlar el número de visitantes, dada la permeabilidad de accesos, se constata que el número de personas que cada año solicitan información supera con creces los 100.000, lo que permite aventurar la cifra del millón de visitantes reales. Proceden en su mayoría de Francia y Alemania, por lo que se refiere a procedencia extra nacional, y de Madrid, con notable diferencia, Valencia y Aragón, además de los mismo catalanes, por lo que hace a nacionales.

Los visitantes disponen de un Centro de Información en Deltebre, anejo al cual se encuentra el Ecomuseo y un Centro de Educación Ambiental, un Centro de Documentación, una Estación Biológica para recuperación de especies protegidas y un refugio museo en la Casa de la Fusta, antiguo refugio de ca-

zadores traído de Canadá a principios de siglo. El Parque dispone de albergues de juventud y en verano organiza campamentos y campos de trabajo.

Por otra parte, en San Carlos de la Rápita funciona un campo de aprendizaje dependiente de la Consejería de Educación de la Generalitat y organizado por un equipo de pedagogos. Su actuación, dirigida tanto a escolares como a docentes, tiende a inculcar un auténtico espíritu ecologista basado en el conocimiento del terreno. Alumnos de muchos colegios de Cataluña permanecen durante varias jornadas recorriendo el Delta y familiarizándose con sus peculiaridades.

Para Rafael Balada, el balance de los seis primeros años de funcionamiento del Parque es totalmente positivo. Ello, a pesar de los innumerables y a veces un punto dramáticos episodios que rodearon su creación. «Teníamos la convicción de que valía la pena luchar porque no íbamos a perjudicar a nadie y podíamos ayudar a mucha gente. La satisfacción más importante es que se han cumplido los objetivos y, superada la etapa de fricciones, tenemos una buena relación con los habitantes del Delta». ■

Mery VARONA





# GUASCOR<sup>®</sup>

MOTORES  
Y  
SISTEMAS

## GUASCOR LE OFRECE LA MEJOR GARANTIA

### **POR SERVICIO :**

MAS DE **50** PUNTOS DE SERVICIO REPARTIDOS POR LAS COSTAS ESPAÑOLAS.

### **POR SEGURIDAD :**

GUASCOR LE ATIENDE CON RAPIDEZ Y EFICACIA.

### **POR ECONOMIA :**

BAJO COSTO DE MANTENIMIENTO.

### **POR SISTEMA :**

SISTEMAS DE PROPULSION O AUXILIARES.  
"DESDE EL MOTOR A LA HELICE".



PROPULSORES :

**115 A 1.350 CV**

AUXILIARES :

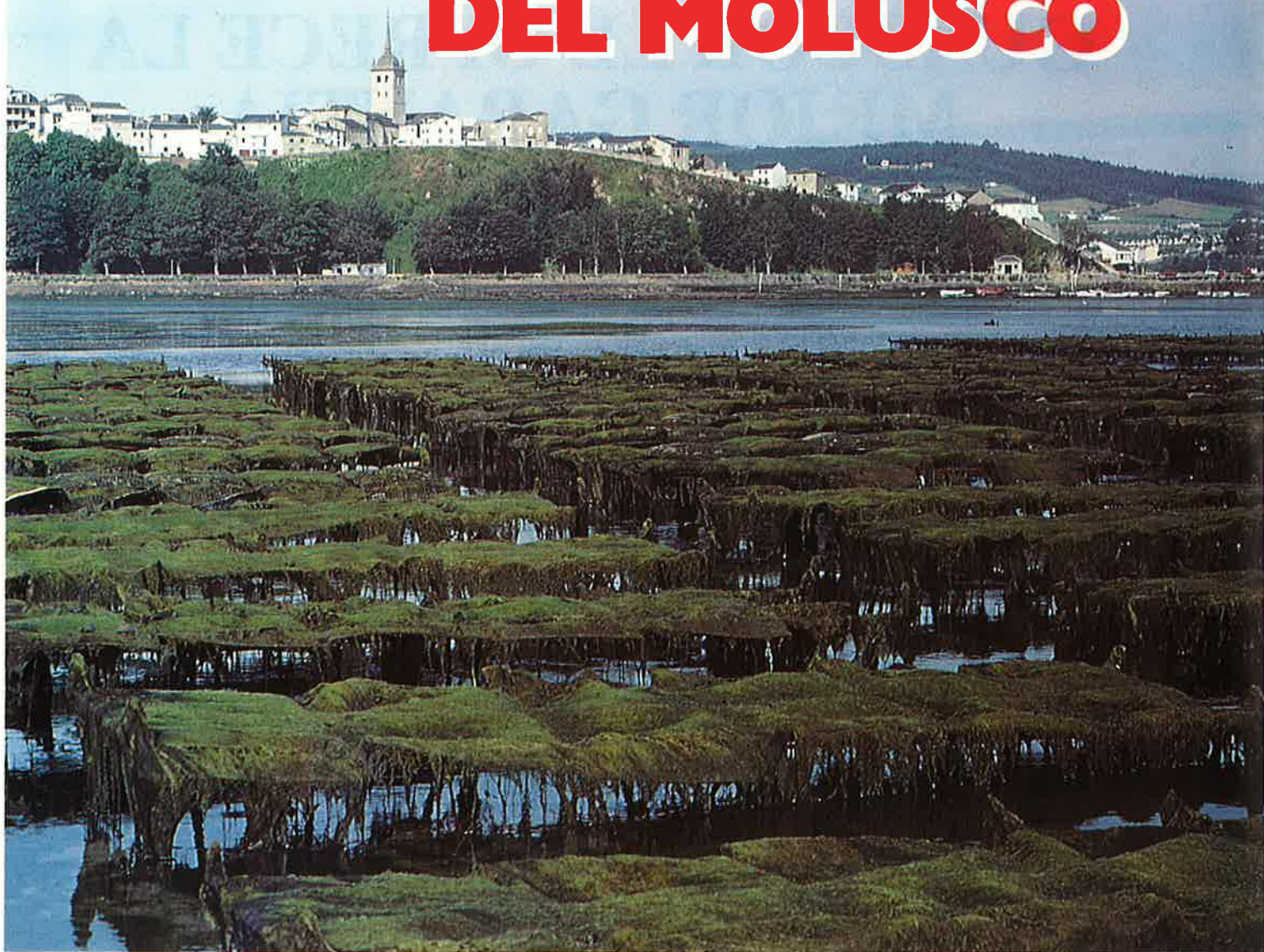
**80 A 1.350 CV**

GUASCOR  
EDIFICIO GUASCOR  
20750 / ZUMAIA / GIPUZKOA / SPAIN  
APARTADO 30  
TEL. 34 - 43 - 86 06 00  
FAX. 34 - 43 - 86 21 80 / TELEX. 38753 GUAZU-E



ACUICULTURA

# ASTURIAS, LA EXPANSION DEL MOLUSCO



Hasta hace muy pocos años  
la trucha era fundamentalmente  
el principal cultivo acuático

El auge que la acuicultura tiene en España, con un crecimiento progresivo durante la última década, ha alcanzado recientemente a Asturias, donde en los últimos años comienza a promoverse esta actividad: así, la cuantía de ayudas nacionales y comunitarias a esta región durante el período 1986-90 ascendió a 158 millones de pesetas de un total en España de 8.283 millones.

**E**L cultivo de animales acuáticos en Asturias estaba hasta hace muy pocos años centrado exclusivamente en el cultivo de truchas. Durante los últimos años se han ido desarrollando otro tipo de cultivos, que se centran en los moluscos, y más recientemente en el salmón y el rodaballo.

Los cultivos en agua dulce abarcan el cultivo de truchas, una actividad tradicional en esta región, y una incipiente industria de cría de juveniles de sal-

món (SAGAL), que posteriormente son engordados en el mar en aguas de Galicia (actualmente está en marcha un proyecto de engorde de salmón en jaulas flotantes en nuestra costa).

Los cultivos marinos, principalmente cría de moluscos, se desarrollan en la margen derecha de la ría del Eo (ensenada de la Linera), frontera astur-galaica, donde existen varias empresas que se dedican a dicha actividad.

Recientemente se ha puesto en marcha una planta de engorde de rodaballo (CULMASTUR) situada en la costa oriental asturiana.





Diversos proyectos se están elaborando actualmente, dentro de los que aparecen como más importantes: cultivo de almejas en la ría de Villaviciosa, cultivo de anguilas y rodaballo, aprovechando los afluentes de la central térmica de Aboño, planta de engorde de salmón en el río Bedón (zona oriental), etcétera.

### El cultivo de moluscos

Esta actividad comienza a desarrollarse en esta región a principios de los años setenta, siendo CULTIMAR la empresa pio-

nera, pero problemas de enfermedades que afectaron a toda Europa provocaron el abandono de estos cultivos. Posteriormente, a mediados de los años ochenta, es de nuevo CULTIMAR, S. A., la empresa que retoma esta actividad en la misma zona, apareciendo posteriormente otras empresas dedicadas al cultivo de ostras y almejas.

Actualmente existen en Asturias cuatro empresas dedicadas al cultivo de moluscos, pero tan sólo una de ellas (CULTIMAR, S. A.) alcanza un nivel elevado de producción, ya que el resto de ellas tienen una producción

muy limitada, dado su carácter familiar.

### Proceso de cultivo

El cultivo se realiza íntegramente en la zona intermareal, ya que en esta ría, gracias a las oscilaciones mareales, quedan descubiertas amplias superficies idóneas para el crecimiento de almejas, ostras, berberechos, etcétera, poblaciones explotadas por un reducido número de mariscadoras, que ahora trabajan en las empresas de la zona.

Así, en la ensenada de la Linaera quedan descubiertas con las mareas vivas unas 150 hectáreas, aunque sólo el 37 por 100 de dicha superficie está en explotación (0,5 hectáreas Arturo Linares, 0,5 hectáreas Leopoldo Martínez, 8,8 hectáreas Cooperativa Acuicultura de Eo y 40 hectáreas Cultivos Marinos, S. A.).

Las especies de moluscos cultivadas en la ría del Eo son principalmente almeja (*Ruditapes philippinarum*) y ostras japonesas (*Crassostrea gigas*) y también, en menor escala, almeja fina (*Tapes decussatus*) y ostra plana (*Ostrea edulis*).



El cultivo de dos especies alóctonas como son la almeja y la ostra japonesa, a pesar de la prohibición de cultivo que existe en algunas comunidades autónomas como Galicia, está dando rendimientos muy superiores a los de las especies locales, por lo que las empresas vuelcan sus esfuerzos hacia las especies foráneas, dada, además, la aceptación que estos productos están teniendo en el mercado nacional e internacional. Así, CULTIMAR, S. A., ha producido este año un millón de unidades de ostras y 33.000 kilogramos de almeja, y según el director técnico de la empresa, José M. Fernández, se espera alcanzar la cota de 10 millones de ostras y 100.000 kilogramos de almeja para el año 1994.

El proceso de cultivo se realiza partiendo de individuos de muy pequeño tamaño («semilla»), generalmente adquiridos a criaderos («hatcheries»), o bien son recogidos del medio natural.

En el caso de la ostra japonesa, al tratarse de una especie que no es propia de nuestras aguas, es necesario adquirir la semilla en criaderos. Esta semilla es entonces introducida en sacos o pochones hechos de malla plástica, cuyo diámetro varía según el tamaño de la semilla y entonces estos sacos son llevados a la zona intermareal, donde se colocan encima de sus estructuras metálicas («mesas»), siendo aquí donde permanecerán hasta que alcancen el tamaño comercial, que oscila en torno a los dieciocho meses. Durante este período, a medida que los individuos crecen, es necesario ir realizando «desdobles», es decir, a medida que las ostras van creciendo, es necesario disminuir la densidad de individuos por bolsa, para así permitir un buen crecimiento. Asimismo, es necesaria la realización de procesos de selección de tallas, limpieza de algas, mantenimiento, etcétera.

La almeja requiere un proceso distinto, ya que si bien, al igual que en el caso de la ostra, la semilla se trae de criaderos, su cultivo no se realiza en sacos, sino en el propio suelo de la ría, dado que vive enterrada en el suelo, el cual es necesario acondicionar previamente mediante roturado, eliminación de fangos y algas, etcétera. Este acondicionamiento se hace a través de una oruga anfibia y de un trac-



tor que posee dobles ruedas en ambos ejes, a los que se les acopla la maquinaria necesaria para cada tipo de operación a realizar (extracción de fangos, roturado, etcétera).

Una vez preparado el suelo, se procede a la introducción de la semilla de almeja («sembrado») en dicho sustrato, siendo ésta una fase crítica en el proceso de cultivo, ya que en estos momentos es fácil presa de diversos predadores como el cangrejo, que pueden llegar a causar pérdidas considerables. A partir de este momento la almeja alcanza la talla comercial a los dos años, siendo entonces recogida manualmente del suelo. A la vez también se cogen moluscos propios de la ría, como la almeja fina, almeja babosa, berberechos y navajas, que si bien no son cantidades importantes, sí suponen una fuente adicional de ingresos para las empresas.

Una vez que tanto las ostras como las almejas están listas para su venta, es necesario su paso previo por una depuradora, situada en la misma ría, donde son colocados varios días en grandes pilos con agua filtrada y esterilizada, para así garantizar la calidad sanitaria del producto. Además, son realizados controles sanitarios periódicos por parte del personal especializado de la Dirección Regional de Pesca.

Es importante reseñar la necesidad de investigación sobre aspectos tales como la reproducción, alimentación, etcétera, ya que se desconoce mucho sobre la biología de las especies en cultivo. Además, la dependencia casi absoluta del medio natural limita considerablemente las posibilidades de control sobre las poblaciones explotadas, de ahí que se estén realizando esfuerzos para introducir

nuevas técnicas que permitan un control más directo sobre los procesos de crecimiento para conseguir una mayor independencia del sistema natural que nos engloba.

## Impacto socioeconómico

En Asturias, a pesar de carecer de costas apropiadas para los cultivos marinos, esta actividad puede desempeñar una función económica importante. La crisis del sector pesquero confiere a la acuicultura gran importancia, en tanto se pueda constituir en una actividad complementaria de la actividad extractiva tradicional.

Así, por ejemplo, la mayor empresa de la zona, Cultivos Marinos, S. A. (CULTIMAR), ha creado ocho puestos fijos y hasta 40 ocasionales en las épocas de mayor actividad, siendo en su mayor parte personas que proceden del sector pesquero, principalmente mariscadoras, no sólo de la propia zona, sino de otras parroquias, sobre todo en épocas de veda.

Además, la acuicultura puede jugar un papel muy importante en la mejora del abastecimiento de los recursos pesqueros, en la reducción de los déficit comerciales de los productos de la pesca y resaltar el papel que desempeña en materia de protección del medio marino, dado que la preocupación por la salubridad de los productos en cultivo lleva consigo una estricta aplicación de las normas de calidad de aguas. ■

Juan CIGARRIA ALVAREZ





ASTILLEROS Y VARADEROS

**Francisco Cardama, S.A.**

REPARACIONES EN GENERAL  
 CARPINTERIA NAVAL  
 CONSTRUCCIONES NAVALES

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

## Soluciones ALLIBERT: Europa se organiza



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

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

**ALLIBERT**  
 MANUTENCION

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



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

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





Entre los días 17 y 20 de abril

# FERIA NAUTICO-PESQUERA DEL MEDITERRANEO

El Ayuntamiento de la localidad tarraconense de San Carlos de la Rápita va a celebrar, del 17 al 20 de abril, la cuarta edición de la «Expo-Rápita». Esta Feria Náutico-Pesquera se ha convertido en el salón especializado de la zona de Levante, donde se exponen todas las novedades de la pesca y la náutica.







«Expo-Rápita» se ha convertido en tan sólo tres años en el salón pesquero del Mediterráneo. En la pasada edición, que se celebró en 1991, se dieron cita en la Feria alrededor de 30 expositores profesionales, en su mayoría representantes y distribuidores locales de reconocidas marcas.

Los sectores que ocuparon mayor número de metros cuadrados de superficie han sido: motores marinos, electrónica naval, equipos de cubierta y astilleros especializados en pesqueros en fibra de poliéster.

Una de las características de esta Feria es la importancia que tiene el hecho de que se celebre durante las festividades de Semana Santa y Pascua. Esto permite a los pescadores y personas interesadas en el sector náutico-pesquero acudir desde todas partes. «Vienen desde el sur de Francia, Almería o incluso de las islas Baleares», señalaron en el Ayuntamiento.

Además, ante la posibilidad de que los profesionales del sector acudan con acompañantes, el Ayuntamiento de San Carlos de la Rápita ha reservado un pequeño apartado de multisectorial en el que se puede encontrar de todo. «Hay de todo —afirman los organizadores— para los acompañantes; así pueden romper la monotonía y no verse marginados.»

En la escasa historia con que cuenta esta Feria, lo que sí ha quedado patente es la creciente demanda de espacio y stands para exponer, así como la excelente acogida que han demostrado tener los armadores, pescadores y público en general. Para el certamen de este año se calcula que habrá del orden de 50 a 60 expositores. ■

**L**A Feria Náutico-Pesquera «Expo Rápita», que este año celebrará su cuarta edición, nació de la necesidad que había entre los pescadores de San Carlos de la Rápita. «El 50 por 100 de la población es pesquera y depende de la mar. Faltaban ferias pesqueras y la gente las reclamaba», aseguran en el Ayuntamiento. Desde hace ya varios años se detectó que el Levante español no tenía una feria en la que exponer el sector pesquero del Mediterráneo y donde reunir a fabricantes, distribuidores y armadores. «Ante este vacío, hace ahora diez años el Ayuntamiento tuvo una iniciativa que no prosperó. Tuvimos que esperar algún tiempo, hasta 1989, año en el que se celebró la primera edición de la Feria, para hacer realidad esta necesidad», afirman sus organizadores.

I. O.



# NAVE ESPACIAL



Esta es una nave que surca plácidamente la inmensidad del mar, que navega envuelta por la brisa nocturna, con las estrellas como techo, con la luna como faro. Una nave que corta dulcemente,

el primer aire de la mañana, que viaja con el cielo como único límite.

Es una nave de Trasmediterránea. Una nave espacial.



**TRASMEDITERRANEA**

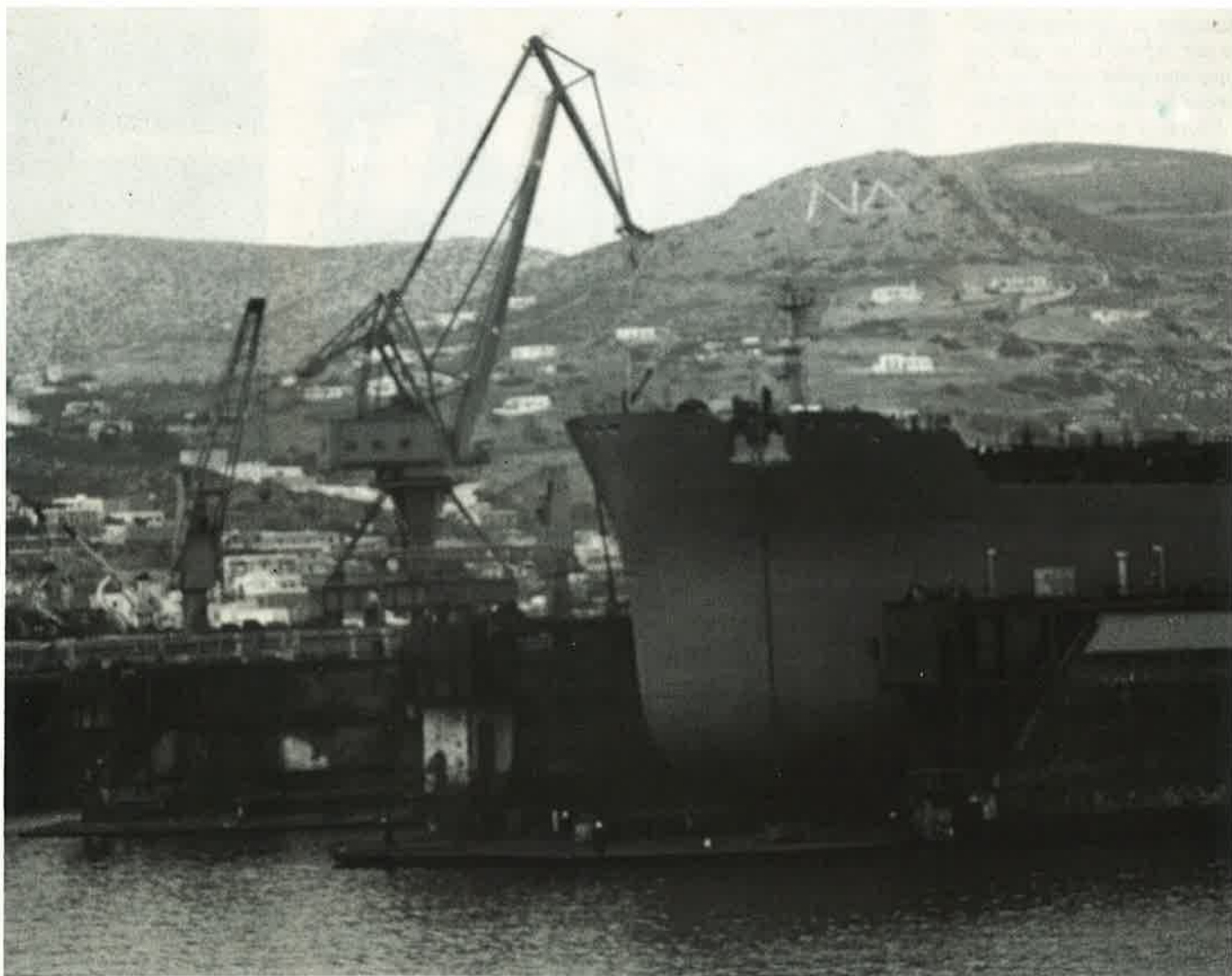
Viaje por el Espacio. Viaje en Barco.

Salidas diarias a Baleares. Infórmese en Trasmediterránea o en su Agencia de Viajes.



**SEGUN ANAVE,  
EL SEGUNDO REGISTRO  
DE LA MARINA MERCANTE**

# **LA UNICA SALIDA DE LA CRISIS**



La Marina Mercante española está viviendo una fuerte crisis desde hace ya algunos años. La flota mercante española perdió entre 1979 y 1992 nada menos que el 65 por 100 de su tonelaje. Durante este período desaparecieron numerosas empresas navieras y, con ellas, unos catorce mil puestos de trabajo. Esta crisis

también afectó, en mayor o menor medida, a los países de la CE, que para paliar la situación pusieron en marcha registros especiales. Según un informe elaborado por ANAVE, la patronal del sector, con este marco la única solución que se dibuja en el horizonte es la aprobación de un Segundo Registro en Canarias.



**E**STOS problemas de la Marina Mercante española no son un caso singular ni especial dentro de la CE. Por el contrario, todos los Estados miembro de la Comunidad Europea han experimentado, en mayor o menor medida, problemas similares. Claro ejemplo de ello son los casos de Noruega, que perdió entre 1980 y 1987 un 71 por 100 de su tonelaje; el Reino Unido, un 69 por 100; Alemania, un 49 por 100, y Francia, un 55 por 100.

Las causas de esos problemas, según un informe elaborado por ANAVE, es que los buques europeos están sujetos a cargas fiscales y de Seguridad Social, y a un rígido funcionamiento, que no existen en los buques que definen los niveles de fletes en el mercado internacional.

Todo ello hace que se produzca un importante diferencial de costes, especialmente en la partida de personal, que hace que los buques europeos no resulten competitivos, de tal forma que los niveles de fletes del mercado no cubren sus costes.

### Vías de solución

Ante esta situación, el informe elaborado por ANAVE contempla tres posibles vías de solución:

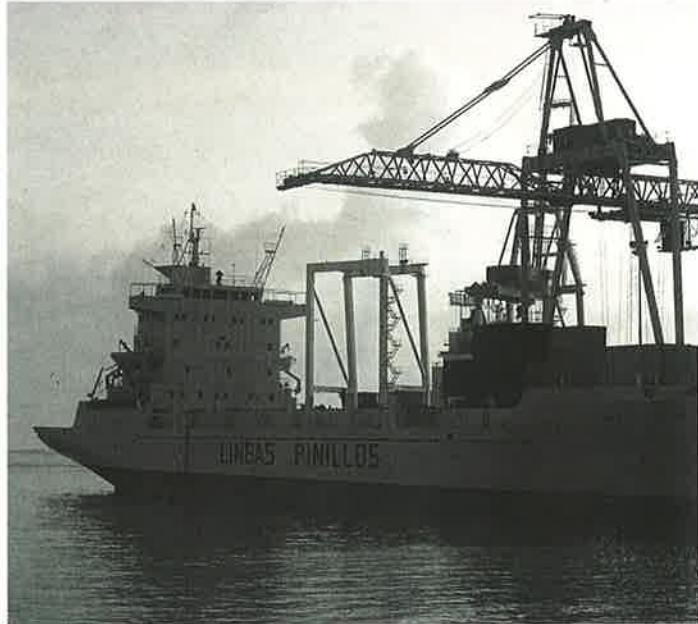
a) Proteccionismo, es decir, compensación del sobre coste, que puede llevarse a cabo de dos formas posibles:

— Mediante subvenciones directas a las empresas navieras, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

— Estableciendo reservas de cargas y tarifas oficiales de fletes, con lo cual son otros los sectores productivos nacionales que estarían subvencionando al sector naviero.

b) Flexibilización del marco jurídico, eliminando las restricciones que limitan la competitividad de las empresas navieras, haciendo posible que sus costes se alineen con los del mercado internacional.

**En caso de establecerse el Registro Especial, en 1999, según dicho informe, contaríamos con 300 buques y 4.500 empleos más**



c) Abanderamiento exterior. En caso de no aplicarse ninguna de las soluciones anteriores, las empresas navieras se ven obligadas para sobrevivir a transferir sus buques a otros registros internacionales en los que sus costes resulten más competitivos (Registros Abiertos, como Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas, etcétera).

Los países europeos han optado por establecer para su sector marítimo un marco flexible como única solución admitida por la Comunidad Europea, viable a largo plazo y compatible con el mantenimiento de una flota bajo sus pabellones nacionales.

### La situación en España

La política marítima española era fuertemente protec-

cionista e incluía subvenciones y reservas de cargas hasta la entrada en la CE. Pero estas protecciones, a pesar de gravar los Presupuestos del Estado y traducirse en mayores costes de fletes para otros sectores, no eran suficientes para paliar las dificultades del pabellón español. Como consecuencia, la operación de buques españoles no resultaba rentable. De hecho, la flota española perdió un 33 por 100 de su TRB entre 1979 y 1986.

En enero de 1986, con la entrada de España en la Comunidad, se producen dos efectos simultáneos:

— Por un lado, la progresiva apertura de las reservas del transporte marítimo de varias cargas (principalmente crudo, carbón, cereales, tabaco, algodón, café) en las que se basaba una parte muy importante de la

actividad y de los ingresos de la flota y que culminará el 1 de enero de 1993.

— Por otro, la necesidad de ir eliminando las subvenciones al sector, en aplicación del artículo 92 del Tratado de Roma.

Como consecuencia, el Gobierno español puso en marcha dos procesos paralelos: a) Los Planes de Viabilidad de las Empresas Navieras, esquema que se desarrolló entre 1989 y 1990, destinado principalmente a paliar las dificultades financieras de algunas empresas. b) Y también puso en marcha el diseño de un nuevo marco institucional competitivo para la operación de los buques.

### La crisis europea

La comisión de la CE quiso poner en vigor, desde diciem-





bre de 1986, medidas positivas a nivel comunitario con el objeto de paliar la crisis de las flotas de sus Estados miembro.

A pesar de ello, las políticas generales de los distintos Estados en los aspectos fiscal y de Seguridad Social no están armonizadas. Además, al no tener la Comunidad competencias en estas materias, sería muy difícil adoptar una normativa común en las mismas para un sector específico. Esto provoca la desconfianza de que la CE adopte medidas que resulten efectivas.

Sin embargo, la Comisión de la CE publicó unas directrices dando la oportunidad a los Estados miembro a que apliquen medidas a nivel nacional en favor del sector marítimo. Como consecuencia, debido a la urgencia, en los últimos cinco años la mayoría de los Estados de la

CE han adoptado medidas a nivel nacional para paliar los problemas de competitividad de sus buques. Casi todos se han instrumentado a través de la creación de Registros Especiales, que han contribuido de forma decisiva a cambiar la negativa tendencia que sus flotas experimentaban desde mediados de los ochenta.

### Objetivos europeos

Ante la situación que se vivía en el sector, los países europeos decidieron poner en marcha unas medidas de política marítima que cumplieren una serie de objetivos:

1. Mantenimiento de la existencia de las empresas navieras y, por tanto, de la actividad de su sector marítimo.
2. Hacer posible la existencia de una flota mercante

bajo sus pabellones nacionales capaz de ser competitiva, complementada con ciertos niveles de flota controlada por sus empresas navieras y explotada bajo terceros pabellones.

3. Contribuir al empleo de los profesionales nacionales con experiencia en el sector, tanto del personal a bordo como en tierra.

Pero estas medidas de política marítima no debían obviar los condicionantes internos y externos, contra los que no se puede luchar. Entre estos condicionantes están la existencia de los Registros Libres, que engloban casi el 50 por 100 de la flota mundial, en gran porcentaje bajo control de empresas norteamericanas, japonesas y europeas, que establecen el estándar de fletes del mercado marítimo. Y, en segundo lugar, la política general de

libertad de mercados, incompatible con un enfoque proteccionista basado en subvenciones o reservas de carga que siguen la CE y sus Estados miembro, que completará el 1-1-93 la liberalización de los tráficos internacionales y que tiene previsto avanzar a medio plazo en la liberalización del cabotaje.

### Los registros especiales

Entre 1985 y 1986 se crean los registros *off-shore* de la isla de Man, bajo pabellón británico, y de las islas Kerguelen, bajo bandera francesa. En ambos casos se trata de territorios de ultramar en los que, por no estar sujetos a la legislación ordinaria británica o francesa, es posible aplicar una legislación laboral diferente, más flexible. Estos registros permiten a los buques que se inscriban en ellos enrolar tripulantes extranjeros, que están exentos del pago de impuestos y Seguridad Social, y que son contratados en condiciones salariales similares a las vigentes en el mercado internacional.

En junio de 1987 se creó el Registro Internacional Noruego (NIS), que tiene como novedad el estar radicado en el propio territorio nacional. Se reconocen las peculiaridades del mercado marítimo, haciendo que las empresas navieras, para ser competitivas y poder sobrevivir, requieran la aplicación de un régimen fiscal y laboral especial, incluso cuando están radicadas en territorio noruego ordinario.

Al NIS le siguieron los registros especiales de Dinamarca (julio de 1988), Madeira (Portugal, marzo de 1989), Alemania (abril de 1989), Luxemburgo (julio de 1990).

Todos los registros especiales, salvo en casos particulares, tienen similar contenido. Todos ellos contemplan el mantenimiento de los derechos de los tripulantes nacionales, cuyas condiciones laborales y salariales se mantienen íntegramente. En segundo lugar, estimulan la



## Su puesta en vigor posibilitaría el relanzamiento de la inversión en el sector

contratación de tripulantes nacionales mediante la reducción de sus cargas fiscales y de Seguridad Social. Y, en tercer lugar, la posibilidad de operar los buques con tripulaciones mixtas, formadas por nacionales (contratados en condiciones nacionales, con bonificaciones en impuestos y Seguridad Social) y extranjeros (contratados en condiciones internacionales).

Según el informe elaborado por ANAVE, la patronal del sector, se consiguen los objetivos deseados a menor coste para los presupuestos del Estado que si se exigiera el ciento por ciento de nacionales y se compensara con mayores subvenciones.

Además, según dicho informe, la mayor competitividad de los buques permite el mantenimiento de mayores volúmenes de flota, lo que repercute a su vez en el empleo de un número total mayor de tripulantes nacionales que si se exigiera el ciento por ciento, ya que entonces la flota bajo pabellón nacional sería mucho menor. El estudio concluye asegurando que el esquema resulta «ventajoso para el Estado, las empresas y los trabajadores».

En cuanto a los efectos que han producido los registros especiales, el informe elaborado por ANAVE destaca, entre otros:

— Un aumento de la flota bajo pabellón nacional correspondiente.

— Mantenimiento o aumento del número total de marinos nacionales empleados en dicha flota.

Claros ejemplos de las ventajas que ha vivido el sector con la puesta en marcha de los registros especiales son Noruega, que tras la creación del NIS ha recuperado 17,2 millones de TRB en sólo cuatro años. El empleo de nacionales ha aumentado en un 25 por 100. Dinamarca, que desde la creación del DIS, en 1988, vio cómo su flota aumentó un 31 por 100 de tonelaje y el número de tripulantes daneses pasó de 6.071 en agosto de 1988 a 6.228 en agosto de 1990 (un aumento del 3 por 100).

Por su parte, Luxemburgo vio cómo en tan sólo un año el 84 por 100 de la flota belga fue transferida al nuevo registro especial luxemburgués. Y, por último, Alemania creó en abril de 1989 su registro especial, que supuso en sólo dos años un aumento en un 13,5 por 100 del tonelaje de la flota de pabellón alemán, frente al descenso del 49 por 100 registrado en los años precedentes.

### Un Registro Especial para España

España cuenta desde hace pocos meses con un Anteproyecto de Ley del Segundo Registro marítimo español, que se establecerá en Canarias, y que ha sido tan esperado por el sector de la Marina Mercante.

En este sentido, la polémica no ha hecho más que empezar, ya que mientras ANAVE espera que se pueda llevar a la práctica en breve, los sindicatos UGT y CC.OO.-SLM han rechazado el contenido del documento.

El informe elaborado por ANAVE contempla, en base al contenido del anteproyecto, la posible incidencia en la evolución de la flota de las compañías navieras españolas, el empleo de tripulantes nacionales y en los ingresos y gastos públicos derivados del sector, en comparación con hipótesis de mantener el marco actual del sector.

Según ANAVE, el Registro Especial haría posible, en caso de no modificar el marco actual, que en 1995 existiera

una flota superior en unos 160 buques y unos 2,2 millones de TRB. Y, en segundo lugar, supondría el empleo de unos tres mil trabajadores nacionales más.

Las previsiones para 1999, según dicho informe, son de 300 buques, 3,9 millones de TRB y 4.500 empleos más que en el caso de no establecer el Registro Especial.

El Registro Especial español persigue, según ANAVE, los mismos objetivos que buscan los registros especiales europeos tales como flexibilidad laboral y ventajas fiscales mediante disposiciones que cualitativamente son totalmente análogas a las de aquéllos.

En relación a los beneficios que contempla el anteproyecto, el informe deduce que el Registro Especial español, aunque no sería el más competitivo de los europeos, se situaría en una posición intermedia.

Como conclusión, el informe entiende que el anteproyecto constituye un instrumento útil y positivo para alinear el marco de explotación de las empresas navieras españolas a los actualmente vigentes en la CE. «Su puesta en vigor deberá —asegura ANAVE— traducirse en la conversación de un número considerablemente mayor de empresas navieras españolas, buques y empleos de tripulantes nacionales y posibilitaría el relanzamiento de la inversión en el sector.» ■

Inés OTERO

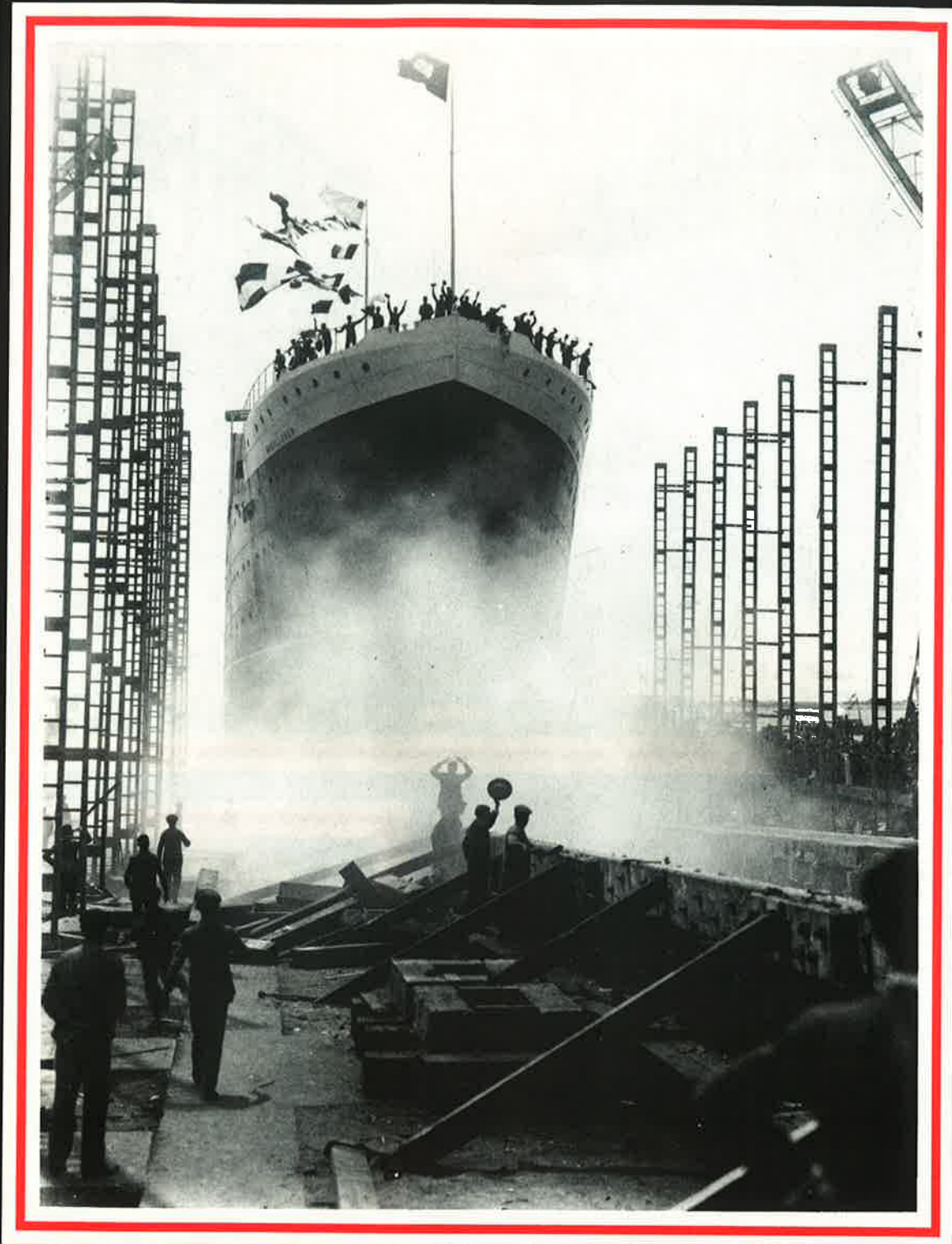




# «ASTILLEROS

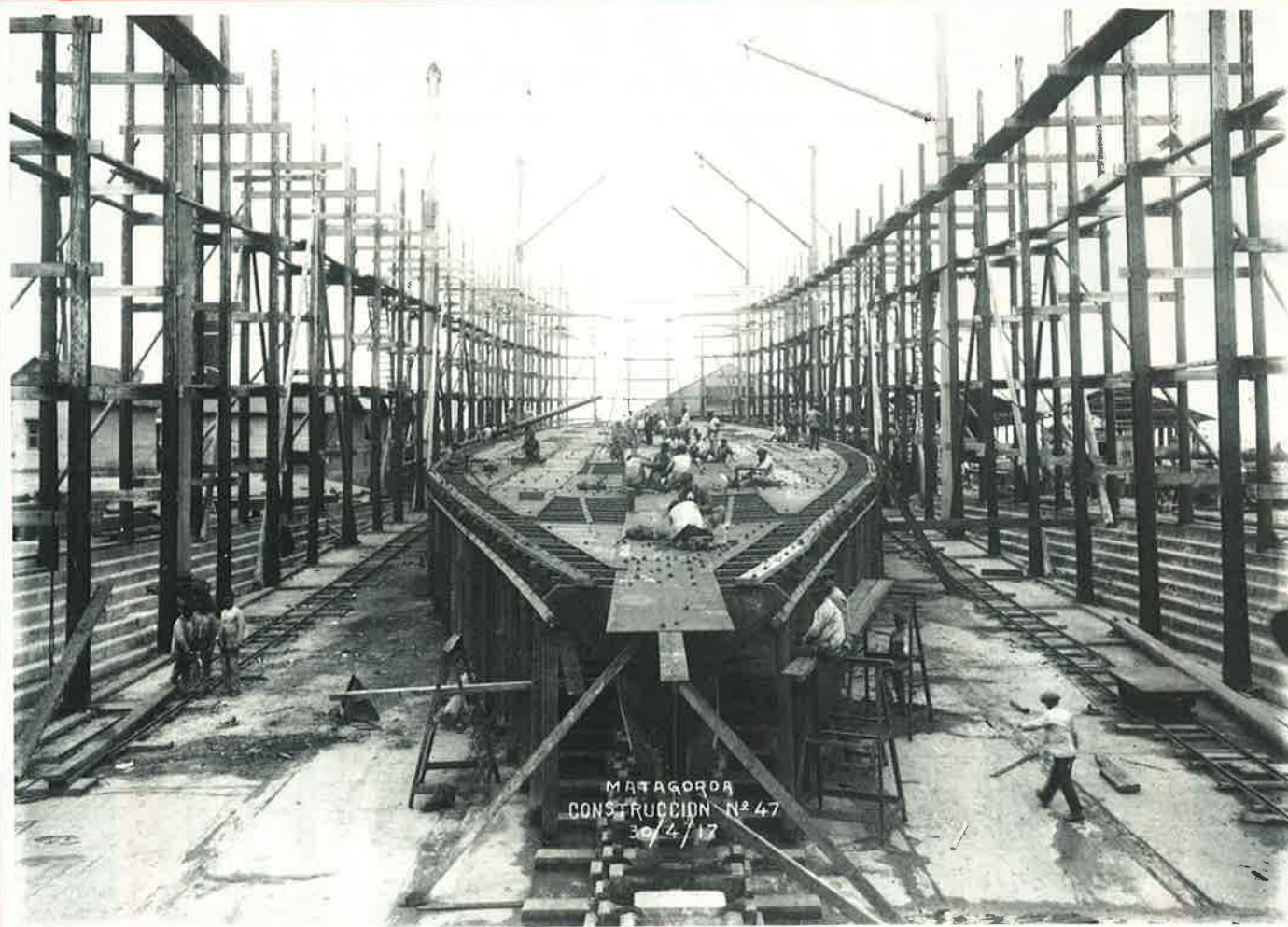
# DE AYER Y DE HOY»

EN EL MUSEO DE ARTE CONTEMPORANEO



Astilleros Españoles inauguró el pasado mes de enero una exposición fotográfica «Astilleros del ayer y del hoy» en el Museo Español de Arte Contemporáneo. La exposición, que se mantendrá abierta al público durante febrero y marzo, está referida a la actividad de la construcción naval desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo actual. La obra ha sido realizada por Francisco Fernández Trujillo, y, además, cuenta con siete de los más prestigiosos fotógrafos españoles, que aportan una visión subjetiva del momento actual de los astilleros más importantes del mundo: la factoría de Puerto Real.





**'ASTILLEROS**

**DE AYER Y DE HOY**

Esta exposición fotográfica ha sido considerada como una de las más insólitas y encomiables iniciativas culturales, absolutamente inédita en el panorama español. La incorporación del trabajo de los siete fotógrafos (Koldo Chamorro, Manel Esclusa, Joan Fontcuberta, Cristina García Rodero, Manolo Laguillo, Félix Lorrio y Ramón Masats) pretende impulsar el desarrollo de la fotografía industrial en nuestro país.

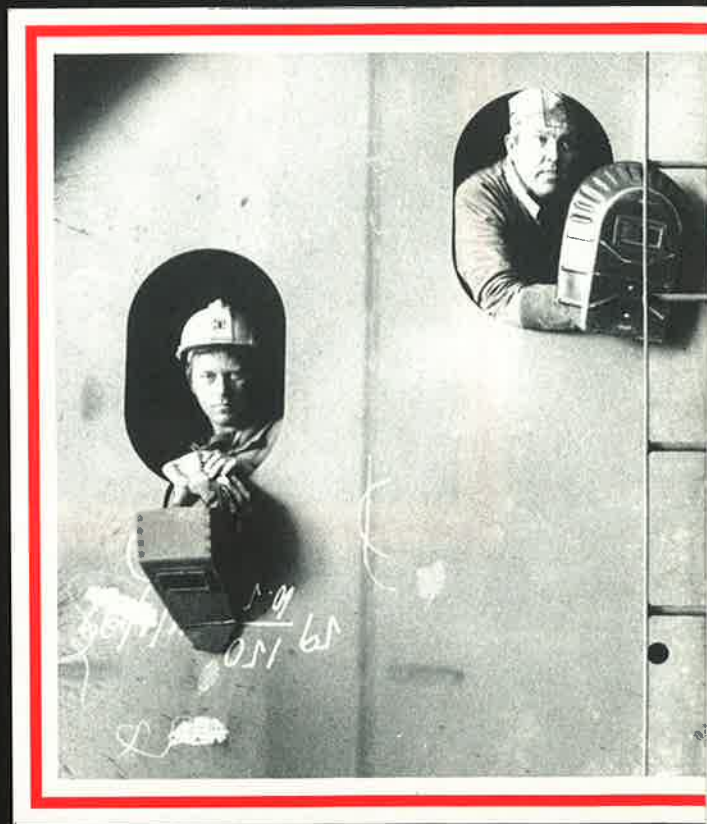
En esta exposición, la empresa pública Astilleros Españoles, no sólo recupera su memoria histórica con viejas fotografías seleccionadas por Publio López Mondéjar, uno de los más profícos fotohistoriadores de la empresa, sino que, además, nos muestra unas imágenes

para el futuro como son las obras de estos siete fotógrafos ya mencionados.

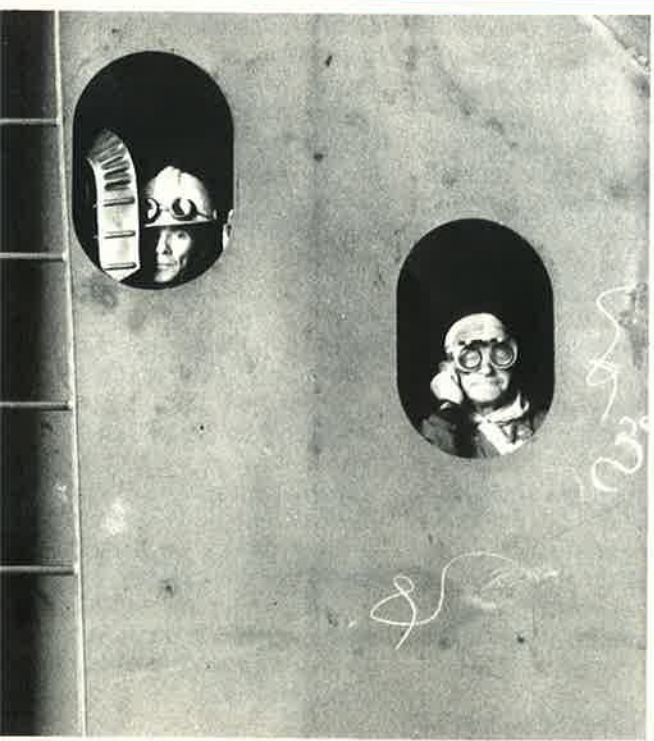
Cada uno en su campo — tan diversos en formatos, soportes, estilos y concepciones estéticas y conceptuales— nos permiten acercarnos a la sorprendente realidad física, industrial y laboral del más importante astillero civil.

**Astilleros del pasado**

En esta muestra, seleccionada por Astilleros Españoles, se recoge una crónica antigua, que corresponde a un material restaurado con motivo de la ejecución de un proyecto de recuperación del patrimonio histórico-cultural de este grupo industrial. Algunas de estas imágenes ya fueron expuestas hace un año en la bahía de Cádiz, y tres de ellas también fueron solicitadas hace algunos meses para exhibirlas en París. Ahora, el







pasado confluye con el presente y futuro, gracias a la nueva visión que aporta la otra muestra: la visión artística de siete relevantes fotógrafos en el momento presente.

Ambas colecciones, de gran valor histórico y estético, constituyen un punto de fusión entre una época pasada y una presente. Unen, igualmente, el arte y la industria.

La parte retrospectiva de la exposición es un antiguo retrato de familia. Son retazos en clave fotográfica de la infancia. Es una crónica de varias décadas que nos presenta la evolución que ha sufrido Astilleros Españoles desde el tiempo de estas imágenes.

Hoy, el grupo Astilleros Españoles ha entrado en un proceso de normalización industrial dentro del ámbito de una economía libre en un sector de negocio de dimen-

sión mundial. Atrás quedó una historia de gremialismo industrial y de paternalismo que ha sido sustituida por un profundo cambio en su sistema operativo.

Fruto de este cambio fue el ahondar en la historia de la empresa a través de las imágenes, para así recuperar el patrimonio histórico-cultural del grupo industrial.

La parte actual es un mosaico heterogéneo y, a la vez, coherente. Siete expresiones subjetivas que han plasmado el presente.

La factoría de Puerto Real (Cádiz) es el astillero más moderno de Astilleros Españoles, uno de los mejores del mundo, y donde ya se abren paso nuevos sistemas de producción que dan respuesta al reto que plantea el futuro en este sector industrial a nivel mundial. ■

Inés OTERO



## EL MOPT HA FIJADO UNA AMPLIA COBERTURA DE SERVICIOS MINIMOS

La Federación Estatal de Prácticos ha convocado huelgas intermitentes para los jueves y viernes de cada semana desde el 27 de febrero al 31 de marzo, y con carácter indefinido a partir del 1 de abril, para protestar por las consecuencias que se derivan de la futura Ley de Puertos.

**L**OS prácticos españoles consideran que tal como se perfila la ley, se encuentran amenazados por un cambio en su estatuto profesional y que la nueva regulación del servicio de practicaje afianza el concepto economicista del mismo, en detrimento de los criterios de seguridad en la navegación y de protección al medio ambiente.

Las acusaciones se dirigen principalmente al subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Manuel Panadero, por supuesto incumplimiento de los compromisos adquiridos con la Federación de Prácticos para modificar el enunciado del anteproyecto de ley, ajustándolo a las atribuciones profesionales de este sector. Las quejas se extienden a la filosofía misma del proyecto legal diseñado por el MOPT, a quien atribuyen la intención de desprenderse del practicaje.

El Ministerio, por su parte, ha fijado unos servicios mínimos que garanticen la libertad de circulación de mercancías y el abastecimiento de productos de primera necesidad. La orden ministerial destaca la importancia del servicio de practicaje en las importaciones y exportaciones por vía marítima y en las comunicaciones entre la Península con las islas y con Ceuta y Melilla, justificando



### **LA FEDERACION DE PRACTICOS CONVOCA HUELGAS EN PROTESTA POR LA LEY DE PUERTOS**

así el establecimiento de unos servicios mínimos superiores a los que se aplicarían en un sector menos estratégico.

En el mismo sentido, el MOPT estima que un sector minoritario como es el de prácticos, cuyo número no excede los dos centenares de personas, condicionaría la vida toda de los puertos, produciendo un efecto multiplicador que alcanzaría a miles de empleados y a procesos productivos y económicos que repercutirían en la vida económica nacional.

La Federación de Prácticos, por contra, considera que la orden ministerial supone un intento de vaciar de contenido el derecho de huelga, al tiempo que anuncian la presentación de denuncias ante las autoridades marítimas y ante el juzgado de aquellas operaciones que se realicen sin la asistencia técnica del servicio de practicaje.

Simultáneamente, una representación de los prácticos

se entrevistaba en el Congreso de los Diputados con parlamentarios de la oposición y del partido en el Gobierno a fin de transmitirles sus reivindicaciones, con la pretensión de que éstas puedan ser incorporadas en el curso del debate parlamentario. Asimismo, trasladaron sus consultas a la Comunidad Europea, al considerar que la Ley de Puertos podría no ajustarse en alguno de sus artículos al marco legal comunitario.

Pese a que tanto el MOPT como la Federación convocante de la huelga han reiterado la firmeza de sus respectivas posturas, unos y otros han abundado también en llamadas al diálogo y a la comunicación para resolver el contencioso, que de lo contrario podría complicar en gran medida el desenvolvimiento de la actividad portuaria, especialmente a partir de abril, cuando la huelga tendría carácter indefinido. ■

M. V.





GALICIA

La recuperación de especies como la sardina, clave para el sector

## Segunda parada biológica de la flota de cerco

**E**L descenso de la abundancia de la sardina y de otras especies pelágicas capturadas por la flota de cerco —solamente de la primera ha descendido en unas 200.000 toneladas desde mayo de 1988—, ha sido una razón poderosa para la toma de una serie de medidas que lleven a una recuperación de los recursos y ha obligado a la interrupción biológica a lo largo de algunos meses, una solución que se adoptó el pasado año y que de nuevo se ha puesto en marcha en 1992, desde el 29 de enero hasta el 31 de marzo. Además de la sardina, el paro se hace extensivo a las otras especies capturadas cerca de la superficie, fundamentalmente con el arte de cerco, como jurel, caballa y anchoa.

Los resultados de esta orden todavía no han podido ser evaluados y, a juicio de los expertos, aún han de pasar algunos años hasta que se pueda observar si realmente ha tenido éxito o no. Los que se muestran en contra de la medida adoptada por mayoría en el Consejo Galego de Pesca afirman que ésta fomenta el paro y el desorden y no contribuye a una recuperación de recursos. Por su parte, algunas cofradías han mostrado su satisfacción por este paro biológico, que permitirá equilibrar los recursos disponibles con la capacidad de pesca actual.

La flota de cerco tiene una

Por segundo año consecutivo el sector de cerco gallego, del que dependen dos mil trabajadores y cuenta con un censo de 220 embarcaciones, inició una parada biológica que se mantendrá hasta el mes de abril y que tiene como fin la recuperación de algunas especies, especialmente la sardina, clave para la flota que obtiene sus recursos cerca de la superficie en las costas gallegas.





gran importancia económica en Galicia. En la pasada campaña este sector obtuvo unos ingresos de 2.800 millones de pesetas, de los cuales casi la mitad los aporta la venta de un total de 20.800 toneladas de sardina, a pesar de la disminución de las capturas en los últimos años, con 1.509 millones de pesetas. Le sigue el jurel, con 11.000 toneladas y unos resultados de 1.000 millones de pesetas, lo que supone el 40 por 100 del volumen total.

Para acogerse a las ayudas e indemnizaciones previstas, que van desde las 8.000 pesetas diarias de paralización efectiva para los barcos de hasta 10 toneladas de registro bruto, hasta las 24.000 pesetas más 100 por cada TRB que pase de 50, es necesario depositar el rol de la embarcación desde el comienzo del paro en las Comandancias de Ayundatías de Marina de cada puerto.

## TRANSFERENCIA DE PUERTOS PESQUEROS

Después de esperar un año, finalmente el presidente del Parlamento Gallego, Victorino Núñez, ha decidido pedir explicaciones al Congreso de los Diputados sobre el estado actual en que se encuentra el trámite de la ley que reclama la transferencia de cinco puertos gallegos, una moción aprobada por el legislativo gallego en febrero de 1991 y que todavía no ha sido tramitada por la Cámara Baja. La iniciativa pretende acabar con el control competencial del Estado sobre los puertos gallegos calificados de interés general, como son Vilagarcía, Marín, La Coruña, Vigo y Ferrol.

La propuesta, que tiene forma de ley (el Estatuto de Autonomía faculta al Parlamento a elevar iniciativas al Congreso sobre materias que no sean de competencia), fue aprobada con los votos de conservadores y nacionalistas y sin el

apoyo del grupo socialista, alegando que no está justificado «por la función estratégica o económica que cumplen estas instalaciones».

En la ley enviada a Madrid se afirma que los límites geográficos de Galicia suponen una auténtica barrera para el tráfico portuario debido a las carencias en infraestructuras, y afirma que de los puertos depende una parte principal de la economía de las ciudades costeras gallegas, llegándose en el caso de La Coruña y Vigo al 30 por 100 de su base económica. Las principales ciudades, además de Ferrol, Marín y Vilagarcía, se explican en su desarrollo precisamente por las actividades marítimas y portuarias.

Por todo ello, en la ley se señala que «la transferencia a las instituciones autonómicas de los puertos de interés general facilita una planificación conjunta de todos los sectores económicos, sociales y territoriales afectados, y la creación de un sistema de transportes interno y externo que proyecte la economía gallega de cara a la Península y de cara a Europa.

Para la defensa en el Con-



## Seguridad a bordo

El alto índice de siniestralidad con el que cuenta la flota gallega hace que el tema de la seguridad a bordo sea de vital transcendencia para todo el sector. Por ello, en días pasados el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, y el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, se reunieron con representantes de las tres federaciones provinciales de cofradías de pescadores para analizar las normas de seguridad a bordo de los barcos, cuyo cumplimiento será revisado por una intensa campaña de inspección.

Además, Lobeto Lobo anunció que la Cruz Roja del Mar quedará definitivamente incluida dentro del Plan de Salvamento Marítimo puesto en práctica conjuntamente por la Dirección General de la Marina Mercante y por

la Xunta de Galicia, dotándola con una subvención para este año cercana a los 200 millones de pesetas.

En esta reunión se habló también sobre las ayudas actualmente establecidas por la Consellería de Pesca para que todas las embarcaciones se doten de las máximas medidas de seguridad a bordo, comprometiéndose las cofradías a informar sobre este asunto.

Por su parte, el director general de la Marina Mercante apeló a la sensibilidad de los empresarios y otras instituciones de carácter local y provincial para «invertir en seguridad», y mostró su confianza en que durante el presente año puedan ponerse a punto todas las embarcaciones del nivel A y parte de las del B.

E. C.



greso de la ley que reclama la transferencia de todas las instalaciones portuarias pesqueras, la Cámara designó a los diputados Camilo Nagueira (PSG-EG), Bautista Alvarez (BNG) y José Luis Torres Colomer (PP); este último deberá ser sustituido ya que perdió su condición de diputado al ser elegido alcalde de Ribeira después de los comicios locales de 1991.

## AMPLIACION DE AYUDAS

Las ayudas por paro temporal se ampliarán a todos los barcos pequeños, según el acuerdo al que se llegó en la Comisión de Pesca del Parlamento de Galicia, por el que se solicita a la Xunta que amplíe la orden publicada sobre dicho asunto el 8 de noviembre a todos los puertos del país y no sólo a los que se especificaban entonces. La ampliación de las ayudas fue solicitada por una proposición no de ley que presentó el diputado socialista José Antonio Ventoso.

A través de la mencionada orden se anunciaban ayudas para la paralización temporal de actividades de las embarcaciones de 5 TRB (toneladas de registro bruto) con base en los puertos de Ribadeo, Rinlo, Foz, Burela, San Cibrao, Ceiro, O Vicedo, O Barqueiro, Espasante, Cariño, Cedeira, Caión, Malpica, Corme, Laxe, Camelle, Camariñas, Muxía, Fisterra, Corcubión, O Pindo, Lira y A Guarda. Las ayudas consisten en una paga de 62.130 pesetas a cada tripulante por cesar totalmente la actividad y quedar en puerto durante un mes.

Ahora, de llevarse a cabo la modificación solicitada, tendrán también acceso a estas ayudas las embarcaciones pertenecientes a Cambados, Ribeira, Baiona, Muros, Illa de Arousa, Bueu, Rianxo, Porto Son y otros puertos donde existan barcos semejantes. ■

Elena CEBRIAN



Acuerdo pesquero con Marruecos

# La prórroga tranquilizó a la flota



El anuncio de la prórroga del acuerdo pesquero con Marruecos ha tranquilizado a la flota pesquera andaluza, máxima perjudicada por la falta de resultados positivos en esta negociación.

**T**RAS un tiempo de varias paradas biológicas en diversas zonas, y con el trasfondo de las discrepancias por la renovación de los cargos en las cofradías de pescadores, esta prórroga permite que sigan faenando los pesqueros andaluces que pescan en aguas marroquíes, más de 300 en todo el litoral de la Comunidad andaluza.

La decisión de prórroga fue saludada con bastante satisfacción por el patrón mayor de la interfederativa andaluza de cofradías, Rafael

Montoya, el más popular personaje del sector de la pesca en Andalucía, que parece haber constituido un gobierno pesquero paralelo y en la sombra, al defender su «clandestinidad» por no aceptar la legalidad de la Junta y su decreto Manaute.

Montoya se ha convertido en punto de referencia del sector, y no sólo para congratularse por la prórroga del acuerdo pesquero conseguido por Manuel Marín, sino también sobre la batalla de las cofradías en Andalucía.



En estos momentos la Junta considera que hay trece cofradías legales, esto es, las que han renovado sus cargos directivos por el conocido como «decreto Manaue», norma vigente en Andalucía, y sólo está dispuesta a negociar con ellas el nuevo reglamento de estas entidades.

El decreto Manaue, «bestia negra» de la interfederativa andaluza, contempla la conversión de las cofradías en unos órganos de asesoramiento y consulta, pero les niega una representación sectorial, que atribuye a sindicatos, organizaciones de armadores y asociaciones pesqueras.

Asimismo, a pesar del cambio de titular en la Consejería de Agricultura y Pesca y en la Dirección General del ramo, la Junta se mantiene firme en que la explotación del pescado en las lonjas no se contempla entre las actividades de las cofradías, según afirmó el director general, Francisco Alba.

La respuesta de la interfederativa a esta reunión no se hizo esperar. Se hablaba, incluso, de la designación a dedo de Alba (como si alguna vez los directores generales se eligieran en referéndum), pero se atinaba en una cuestión: estas mismas cofradías que en Andalucía no se las reconoce, las que defienden ignorar la norma de la Junta y renovar sus cargos por la legislación de Madrid, se han reunido en numerosas ocasiones con representantes del Ministerio de Agricultura y Pesca y en Atocha nunca se les ha negado el diálogo.

Por tanto, algo falla en las relaciones, el entendimiento, o al menos en la armonización de criterios entre Ministerio y Junta en materia de cofradías.

Como un paso más, la Consejería andaluza ha de-



cidido que llevará al Consejo de Gobierno de la Junta la creación de comisiones gestoras para convocar elecciones en aquellas cofradías donde no se hayan renovado los cargos según la norma autonómica o «decreto Manaue».

El pulso, por tanto, parece que no ha hecho más que empezar.

Sin embargo, también hay noticias menos tensas y conflictivas. Los marisqueros malagueños, una vez transcurridos los correspondientes cinco meses de parada biológica, han inaugurado una nueva etapa histórica marcada por la venta en lonjas de sus capturas. «Con todas las de la ley», según manifiesta el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores

de Málaga, Esteban Mena, y con la denominación de origen de «Marisco de Málaga» para las almejas, coquinas, gambas y conchas finas, entre otras variedades que se pescan en las aguas del litoral malagueño.

También en Málaga se han producido otros hechos para satisfacción del sector.

Salen a la legalidad los marisqueros, hasta ahora con el furto y la alegaldad como norma, y con la comercialización de sus capturas bajo denominación de origen, y comienzan una serie de negociaciones para reordenar la pesca de cerco, tendentes a regular las capturas de boquerón, sardina, jurel y caballa, con vedas y paradas biológicas de por lo menos dos meses.

El patrón mayor de la cofradía malagueña, envasado actualmente, como otras cofradías de pescadores andaluzas, en su particular batalla con la Junta de Andalucía, se siente satisfecho del logro alcanzado con el subsector del marisco con la legalidad en la lonja y su repercusión en el mercado.

«Se trata —dice Mena— de una gran noticia para el ama de casa y para el consumidor en general», refiriéndose a la novedosa implantación de la denominación de origen para el marisco local.

«Hasta ahora —agrega el patrón mayor— el marisco de Málaga sufría, además, la competencia del procedente de otras provincias, como el de Almería, y en el





Se inaugurará a finales  
de este año

## Nuevo faro para la costa cántabra

La costa de Cantabria dispondrá de un nuevo faro a finales de 1992, según el proyecto de la Dirección General de Puertos y Costas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), que prevé la construcción de un centro de señales marítimas en la localidad de Liencres, con un alcance de 22 millas náuticas. Actualmente nueve faros jalonan la costa de la Comunidad Autónoma cántabra.

**L**A construcción del nuevo faro se inscribe dentro del Plan Nacional de Señales Marítimas 1985-1989, que contemplaba la creación de medio centenar de faros distribuidos por todo el litoral español, y llega con un retraso de más de dos años. No obstante, según fuentes de la Demarcación de Costas en Cantabria, la obra se iniciará una vez concluya el período de información pública a que se encuentra sometido el proyecto, y si no surgen alegaciones en contra, el nuevo faro empezaría a funcionar a finales de 1992.

El objetivo de este nuevo faro es la eliminación de las áreas de *sombra* que afectan al tramo de costa comprendido entre el faro de Suances y el radiofaro de Cabo Mayor, en Santander. La insuficiente señalización de este espacio marítimo constituye un peligro para la navegación y hace más vulnerables a las embarcaciones deportivas y pesqueras, que habitualmente carecen de modernos sistemas de posicionamiento.

Con un presupuesto de 36 millones de pesetas para la obra civil, el faro tendrá forma de torre cilíndrica, con un diámetro de siete metros en su base y seis en la parte superior. La altura de la edificación, unos 20 metros, y su construcción sobre un acantilado de 55 metros, sitúan el plano focal del faro en 75 metros sobre el nivel del mar. El alcance de sus señales lumí-



mercado se comercializaba como de Málaga.» En Málaga creen que el consumidor considerará que la procedencia de Málaga garantizará al ama de casa calidad, frescura y ausencia de conservantes.

No obstante, en una nueva reunión de marisqueros con el patrón mayor se decidió denunciar ante la Junta y el Gobierno civil la persistencia de mariscadores furtivos, por lo que se insta a las autoridades a aplicar nuevas y mayores medidas de control y vigilancia.

Se pretende con las solicitudes de vigilancia afianzar el nuevo marco legal que a partir de ahora disponen los marisqueros, para que no se reproduzca el viejo problema de los bolicheros. ■

Lola FERRAND



nicas será de 22 millas náuticas.

El acceso a la linterna del faro estará resuelto mediante un ascensor hidráulico con capacidad para un peso máximo de 300 kilogramos. Aunque aún no está decidido qué modelo de equipo lumínico se instalará, el funcionamiento del faro estará totalmente automatizado y dispondrá de tres niveles de seguridad o tres sistemas de alimentación para garantizar la señalización ininterrumpidamente.

Cantabria dispone actualmente de nueve faros, situados en San Vicente de la Barquera, Suances, Cabo Mayor, Mouro y La Cerda, en Santander; Cabo de Ajo, El Pescador y El Caballo, en Santoña y Castro Urdiales, respectivamente.

## LAS COFRADÍAS RECURREN

Las cofradías de pescadores de Santander, Santoña y Laredo han anunciado que van a recurrir la sentencia del Tribunal Europeo de Defensa de la Competencia, que les inculpa de actuar con conducta monopolista en la venta de pescado al por mayor en las lonjas. La Asociación de Mayoristas de Pescado denunció ante las autoridades comunitarias al actual sistema de comercialización de pescado fresco, considerado por los asentadores como «monopolista».

Las cofradías de Santoña y Laredo son acusadas de práctica abusiva por la prohibición temporal a ciertos mayoristas de comprar en la lonja de pescado, mientras que la de Santander es recriminada por «abuso de posición dominante».

Representantes de las cofradías de Santoña y Laredo criticaron la sentencia, que, en su opinión, «cerceña la posibilidad sancionadora a quien vulnera nue-

tras normas y pone en entredicho la garantía del cobro del pescado subastado». De esta forma, se lamentan, es imposible luchar contra casos como el litigio que mantienen contra un comprador que debe más de 30 millones de pesetas.

Por su parte, el presidente de la cofradía santanderina, José Antonio Povedano, negó cualquier actitud monopolista y afirmó que la sentencia no ha sido recurrida.

Los mayoristas de pescado, promotores de la denuncia, han criticado reite-

radamente la legislación actual, que otorga a las cofradías el monopolio del mercado y permite situaciones de abuso. «Eso —afirman— es una infracción de la libre competencia.» ■

Violeta GONZALEZ

## Voladuras en la bahía

Una empresa inglesa especializada realizará voladuras en la bahía de Santander durante los próximos meses, contratada por la Junta del Puerto santanderina para la ampliación del calado en la entrada a las instalaciones portuarias.

El plan de dragado, que está realizando la empresa belga Jan de Nul, tenía que acabar el 31 de diciembre de 1991, una vez que la draga *Leonardo da Vinci* concluyera la limpieza de los fondos de toda la bahía santanderina. Un estudio técnico de esta sociedad planteó la necesidad de realizar una serie de voladuras en la bocana del puerto durante los siguientes seis meses, con un coste adicional de 400 millones de pesetas.

Para esta obra se ha instalado una plataforma flotante llamada *Sea Cow 73* y montada pieza a pieza con elementos

traídos de Inglaterra en el ferry de Brittany Ferries; es propiedad de la empresa Rock Fall Co. Ltd., especializada en voladuras submarinas controladas. La plataforma y los remolcadores que intervienen en la operación muestran marcas y luces para prevenir abordajes u otro tipo de accidentes.

La zona en que se ejecutarán las voladuras está comprendida entre la antigua Escuela de Náutica y la Escuela de Vela La Horadada. En este lugar existen fondos rocosos que dificultan el tráfico de buques de cierto tamaño. De un tiempo a esta parte la Junta del Puerto santanderino ha realizado importantes inversiones para aumentar el calado de sus instalaciones y facilitar la entrada de las embarcaciones. ■

V. G.







Los pescadores establecen una denominación de origen para sus capturas

## «Pescado fresco de San Sebastián»



Por vez primera en la cornisa cantábrica los pescadores vascos, en concreto los de San Sebastián, han establecido una denominación de origen para diferenciar sus capturas de las del resto: «Pescado fresco de San Sebastián».

**E**L término ha sido recién acuñado por la cofradía de arrantzales de la capital guipuzcoana y pretende no sólo distinguir su pescado, sino procurar que éste se conserve en las mejores condiciones. Para ello la cofradía de arrantzales ha adaptado un nuevo envase de un solo uso y reciclable.

La medida pionera se ha re-

gistrado bajo la denominación citada de «Pescado fresco de San Sebastián» y acoge a todas las capturas que realicen las embarcaciones de bajura del puerto donostiarra.

Los detalles de la innovación han sido dados a conocer por el secretario de la cofradía de la capital guipuzcoana, Iñaki Arbide. «Se pretende que el comprador identifique el nuevo

envase y su logotipo con pescado fresco de San Sebastián, eso es lo que nos ha llevado principalmente a tomar la determinación», explica Iñaki Arbide.

El secretario de la cofradía de San Sebastián está encantado con la innovadora medida. «Por lo que yo conozco, es la primera que se pone en marcha en el norte. Ya veremos cómo se desarrolla, porque al cliente las novedades a veces les desconciertan.»

Así ha sucedido en esta ocasión; la acogida por parte de los compradores ha sido variada. Algunos se han mostrado recelosos porque el envase di-

ferenciador se parece al que se utiliza en Francia, y ello les aboca a pensar que el pescado es un producto extranjero.

«Precisamente lo que pretendemos es que se identifique nuestro pescado, que no haya confusión, que se vea claramente que es capturado aquí y con sus correspondientes cualidades», explica el representante de la cofradía guipuzcoana.

Los envases del «Pescado fresco de San Sebastián» son similares a las clásicas cajas de fruta, de madera blanquecina, pero con la ventaja adicional de su mayor ligereza. También se diferencian de las cajas tradicionales en que, frente a los 25 kilos que son capaces de apilar aquéllas, las nuevas reducen su capacidad a únicamente 10 kilos.

Con el nuevo envase ligero y específico y la consiguiente denominación de origen, «Pescado fresco de San Sebastián», los arrantzales de San Sebastián han dado un primer paso. Un paso que podría ser secundado por sus «vecinos» del litoral vasco: Bermeo, Ondárroa... De momento, ellos, la cofradía de San Sebastián, han tomado la iniciativa.

«La idea creemos que es buena porque, además de propiciar que se diferencien nuestras capturas de bajura de las otras, con el nuevo recipiente se ofrece mejor producto al público. El pescado fresco se conserva en mejores condiciones, ya que, al apilarse en menor cantidad, menos kilos de producto, el daño en el pescado es también menor», argumenta el secretario de la cofradía guipuzcoana, Iñaki Arbide. ■



Jornada debate sobre la Ley de Puertos

## Polémica entre los Gobiernos central y autonómico

El director general de Puertos, Fernando Palau, aseguró durante su reciente visita a Bilbao que el Partido Nacionalista Vasco (PNV) está más interesado en controlar el Puerto de Bilbao que gestionarlo.

**E**L máximo responsable de los puertos en España participó el pasado mes de febrero en la capital vizcaína en una jornada de debate sobre la Ley de Puertos.

En el encuentro estuvieron, asimismo, presentes el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, y el presidente del puerto de Bilbao, Manuel Docampo.

El director general de Puertos, Fernando Palau, señaló que con la nueva ley los puertos españoles van a gozar de una de las mayores autonomías de Europa. «Siempre nos quieren comparar con Europa, en donde este régimen autónomo es escaso para el organismo que ostenta la titularidad y propiedad de cada puerto.»



Este criterio no es compartido por el PNV, que con anterioridad a la visita de Palau a Bilbao criticó el proyecto de Ley de Puertos, al tiempo que abogaba por una mayor descentralización.

«Si están tan interesados en la descentralización de la gestión de los puertos, que el Gobierno vasco dé ejemplo con los de su competencia, cediéndola a los ayuntamientos y a las cofradías», respondió, en Bilbao, Fernando Palau a los nacionalistas vascos.

En su opinión, la titularidad de esos organismos está «zanjado» por la Constitución y los estatutos que definen «claramente» las competencias que el Estado y las comunidades autónomas tienen sobre los puertos, argumentó Fernando Palau.

Asimismo, dijo que la clave se encuentra en discutir y encontrar el modelo de gestión. Al respecto, señaló que el proyecto de ley establece para los puertos españoles el modelo más autonomista de los existentes en Europa.

«En el proyecto de ley se da una cesión de competencias del Gobierno en el "hokding" de puerto, cuya finalidad es velar por su coordinación y no crear nuevos mecanismos de control sobre la gestión de puertos.»

Se mostró partidario de la privatización de los servicios portuarios, siempre y cuando, matizó, se haga como consecuencia de la realización de inversiones.

«Lo que no es admisible es que se nos pida que la Administración haga las inversiones y se deje a la iniciativa privada la gestión», insistió.

Fernando Palau expresó su interés en que los empresarios inviertan más en los puertos, ya que, en su criterio, el esfuerzo inversor privado no se ha correspondido con el realizado por el Estado. ■

J. C.





La cooperativa italiana busca embarcaciones hundidas del siglo XIV

## Aquarius prospeccionará la costa de Gran Canaria

La cooperativa italiana Aquarius realizará trabajos de prospección en la costa de Gran Canaria al objeto de localizar embarcaciones hundidas en esas aguas incluso en el siglo XIV.

Según los datos con los que trabaja esta cooperativa, podrían hallarse entre Las Palmas de Gran Canaria y la Punta de Maspalomas unos treinta barcos hundidos, pertenecientes, cronológicamente, a épocas incluidas entre los años 1382 y 1790.

El proyecto cuenta ya con el visto bueno del Gobierno canario y se incluye dentro de la filosofía del Ente Estatal V Centenario.

**E**L proyecto de prospección subacuática de la isla de Gran Canaria fue elaborado por el italiano Claudio Bonifacio y recibió la autorización de la Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias el 5 de marzo de 1991.

Según expuso en rueda informativa el autor del proyecto, el interés de Gran Canaria para este trabajo se centra en la importancia que tuvo dentro del ámbito de las rutas comerciales atlánticas con América del Sur y las relaciones de circunnavegación de África. De todo ello existen datos importantes en los archivos de Indias y en Simancas, donde Claudio Bonifacio realizó una investigación exhaustiva que le llevó a la redacción del proyecto.

Se trata del primer proyecto de este tipo dedicado y realizado en las islas Canarias. Con la realización del proyecto se hará una «Forma Maris» sin limitaciones cronológicas y que contenga todas las informaciones de archivo y las recientes, referentes a los naufragios ocurridos alrededor de la isla, e integrada por los hallazgos efectuados a través de investigaciones con aparatos sofisticados.

La cooperativa Aquarius

considera que bajo las aguas de Gran Canaria existe un verdadero patrimonio arqueológico, y entre él podría haber alguna carabela. Cuenta Aquarius, incluso, con datos relativos a la ubicación de esas embarcaciones hundidas. Concretamente, afirmaron sus responsables, junto a Claudio Bonifacio, en la rueda informativa, que saben en qué punto se puede encontrar uno de los barcos que Juan Rejón trajo al archipiélago cuando la conquista de las islas Canarias. Se sabe que Juan Rejón vino de España con dos barcos, perdiendo en el camino, llegando ya a Gran Canaria, uno de ellos, que era el que traía el pertrecho, las comidas los caballos.

Para la ejecución de este proyecto, que se iniciará en el verano próximo, Aquarius precisará de cinco días para la fase de investigación y estudio del territorio, con la finalidad de crear la red topográfica local. Después de esta fase precisará entre diez o quince días para la investigación geofísica, con previsión de hacer barridos con el sonar de barrido lateral de 100+100 metros hasta la profundidad de 50 metros. Esta batimétrica alcanza una distancia media de 1,5 kilómetros de la costa y la longitud del recorrido es de 60

kilómetros, con un total previsto de 600 kilómetros.

Por último, se necesitarán otros quince días para la interpretación y la elaboración de la cartografía sobre la base geofísica y definición de los «ecos» con posible interés histórico-arqueológico. En cuanto al presupuesto para la ejecución de este trabajo, se estima que Aquarius necesitará unos 100 millones de pesetas.

El proyecto prevé varios objetivos, entre los que se encuentran la impostación de la investigación, la recogida de los datos ya conocidos, tanto de orden histórico como de cartografías, para elaborarlos y hacerlos homogéneos con base informativa para elaborar un banco de datos.

También se hará un estudio del territorio para realizar una red topográfica relativa a un sistema de ubicación de base local ajustable al sistema geodésico topográfico nacional.

Habrà una fase operativa en el mar, de investigación en los fondos, para efectuar desde la superficie con aparatos de tipo geofísico, electroacústico y magnetométrico.

Se llevará a cabo un análisis y elaboración de las grabaciones obtenidas y definiciones y jerarquización de los puntos de probable interés histórico-arqueológico para verificarlos por medio de inspecciones visuales.

Finalmente, se llevará un control visual directo por parte de los operadores subacuáticos y por medio de vehículo subacuático dirigido por cable (ROV) de los puntos de interés obtenidos por el estudio de los sonogramas. ■

C. R.







INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**Toda elección conlleva su procedimiento específico. Al igual que, por ejemplo, en unas elecciones generales, las elecciones de representantes de los trabajadores deben observar unos presupuestos concretos si no se desea que estas elecciones se vean anuladas por no concurrir en las mismas unos requisitos determinados. La regulación de este procedimiento está prevista en el Estatuto de los Trabajadores (ET), cuyos artículos 69 al 76 se ocupan del mismo.**

# LA REPRESENTACION DE LOS TRABAJADORES

## ELECTORES Y ELEGIBLES

Pueden elegir representantes todos los trabajadores de la empresa o centro de trabajo:

- Mayores de dieciséis años.
- Que tengan una antigüedad mínima de un mes.

Puede ser elegido cualquier trabajador que:

- Tenga dieciocho años.
- Una antigüedad mínima de seis meses. Pudiendo pactarse por convenio colectivo una antigüedad de hasta tres meses como límite mínimo.

Estas normas a las que me acabo de referir son igualmente aplicables a los trabajadores extranjeros.

## CANDIDATOS A ELECCIONES

Los candidatos para delegados de personal o miembros del comité de empresa pueden ser presentados:

Por los sindicatos constituidos en la empresa sujeta a elección.

Por los propios trabajadores que vean avalada su candidatura con un número de firmas de electores de su mismo centro y colegio superior a tres veces el número de puestos a cubrir.

## LA MESA ELECTORAL

### 1. Composición

En cada empresa o centro de trabajo se constituirá una mesa por cada colegio de 250 trabajadores o fracción de este número.

La mesa electoral estará formada por el *presidente*, que

será el trabajador de mayor antigüedad en la empresa, y *dos vocales*, que serán los electores de mayor y de menor edad.

El de menor edad actuará de secretario.

Los suplentes que se designen seguirán el orden de antigüedad o edad ya indicado.

Les está prohibido a los componentes de la mesa ser candidatos, por lo que si lo fuese será sustituido por el suplente.

Cada candidato o candidatura podrá, si así lo desea, nombrar un interventor por mesa, al igual que el empresario, que podrá también nombrar un representante suyo para que esté presente en la votación y escrutinio.

### 2. Funciones de la mesa

Se constituirá, mediante acta otorgada al efecto, en el día siguiente hábil a aquel en que el empresario haya comunicado la resolución de celebrar elecciones a aquellos trabajadores que van a formar la mesa y cumplirá con las siguientes funciones:

— Debe hacer público el censo electoral entre los trabajadores, indicando quiénes son electores.

— Debe fijar el número de representantes.

— Debe indicar la fecha de votación.

— Recibe y proclama las candidaturas que se presentan.

— Debe resolver cualquier incidencia o reclamación respecto de inclusiones, exclusiones o correcciones que se presenten hasta veinticuatro horas después de haber finalizado el plazo de exposición de la lista de electores, fijado en sesenta y dos horas mínimo.

## VOTACION PARA DELEGADOS DE PERSONAL Y COMITE DE EMPRESA

### 1. Para delegados de personal

En esta elección cada elector podrá votar a tantos aspirantes o candidatos como número de puestos a cubrir, de





acuerdo con la relación dada en el número de enero y que fija el artículo 66 del Estatuto de los Trabajadores.

Resultará elegido o elegidos los candidatos que obtengan el mayor número de votos. Y en caso de empate entre candidatos, se proclamará el de mayor antigüedad en la empresa.

## 2. Para miembros del comité de empresa

Como ya dijimos, el comité de empresa se forma en empresas de más de 50 trabajadores. En estas empresas se formarán dos colegios electo-

rales, cada uno con un censo de electores y elegibles:

— Un colegio formado por los técnicos y administrativos.

— Otro por el resto de los trabajadores: no cualificados y especialistas.

En estas elecciones cada elector podrá dar su voto a la lista que corresponda a su colegio electoral, que contendrá un número de nombres mínimo equivalente al número de puestos a elegir o cubrir. Debiendo figurar en cada lista las siglas del sindicato o grupo de trabajadores que la presenten.

Las listas que no hayan ob-

tenido un mínimo del 5 por 100 de los votos de cada colegio electoral no podrá atribuirse ningún representante y, teniendo en cuenta que son listas bloqueadas, que no se puede alterar el orden de candidatos existentes en las mismas, saldrán elegidos los candidatos que correspondan al número de votos obtenidos en relación al orden en el que figuren en la candidatura o lista.

A los efectos de elegir representantes, los trabajadores fijos discontinuos y los trabajadores vinculados a la empresa por contrato temporal superior a un año se computan como trabajadores fijos y

estarán representados de forma conjunta con los trabajadores fijos de plantilla. Y los temporales inferiores al año tendrán un número de votos proporcional a cada doscientos días trabajados con anterioridad a la convocatoria, en la proporción de un voto por cada doscientos días trabajados o múltiplo de doscientos.

El voto será libre, secreto, directo y personal. Efectuándose la votación en el centro de trabajo y durante la jornada laboral.

Una vez celebrada la votación, la mesa procederá a hacer el recuento y del resultado del escrutinio se levantará acta, que será firmada por los componentes de la mesa, los interventores y el representante del empresario, y contendrá, además, todas las incidencias y protestas habidas.

El presidente de la mesa debe enviar al SMAC (Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación) en las cuarenta y ocho horas siguientes una copia del acta, junto con las papeletas de votos nulos o impugnados por los interventores y acta de constitución.

## REVISION JUDICIAL EN MATERIA ELECTORAL

Al igual que cualquier acto que tenga incidencia en la relación laboral, la jurisdicción social es la competente para conocer de los problemas que se susciten en relación con el proceso electoral de representantes de los trabajadores.

La reclamación se hará mediante demanda instada dentro de los tres días siguientes a aquel en que se produzca el hecho impugnado, y contra la sentencia dictada por el juzgado de lo social correspondiente no se dará recurso alguno. De ello se ocupa la actual Ley de Procedimiento Electoral en sus artículos 127 al 136. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN  
(Abogado)





Te interesa  
**SABER**

Uno de los problemas con los que el médico se encuentra con frecuencia al efectuar el reconocimiento previo al embarque es el aumento del colesterol en sangre; lo que, en términos técnicos, se denomina «hipercolesterolemia».

**Sanidad a bordo**



# EL COLESTEROL

EL colesterol es esencial para nuestra vida, interviniendo en la constitución de elementos imprescindibles de nuestro organismo, así como en la síntesis de sustancias vitales; por ello es imprescindible que exista siempre una cantidad del mismo circulando por nuestra sangre. El problema se plantea cuando esta cantidad aumenta; el exceso de colesterol se empieza a depositar en las paredes de las arterias, formando las llamadas «placas de aterosclerosis», e iniciando así la enfermedad que llamamos «arteriosclerosis». Esta enfermedad, en la que las paredes de las arterias se endurecen y estrechan, es la base de la casi totalidad de las enfermedades isquémicas del corazón, es decir, aquéllas en las que no llega suficiente sangre al mismo, como son la angina de pecho y el infarto de miocardio, y del cerebro, principalmente.

No obstante, hay que tener presente que además de la hipercolesterolemia, el tabaquismo y la presión (tensión) arterial alta son otros dos factores de riesgo muy importantes para el desarrollo de la arteriosclerosis, potenciando sus efectos negativos cuando los tres problemas (hipercolesterolemia, tabaquismo e hipertensión) están asociados.

Pero no todo el colesterol que circula por la sangre tiene el mismo efecto pernicioso cuando está elevado; así, es posible dividirlo en dos constituyentes: el LDL-colesterol y el HDL-colesterol. Es el colesterol-LDL el que se relaciona, cuando está elevado, con los riesgos antes mencionados, mientras que el HDL-colesterol (llamado por algunos «colesterol bueno») tiene una relación inversa con esos riesgos, es decir, cuanto más alto esté, menor riesgo. Los niveles de colesterol total y de LDL-colesterol están

TABLA I

Consumo diario	Kcal	Colesterol (mg.)	Grasas (g.)	% ácidos grasos		
				Satura.	Monoins.	Poliins.
Dieta actual .....	3.000	400	130	42,5	45,0	12,5
Dieta recomendada .....	2.500	300	80	33,3	33,3	33,3

TABLA II

Alimentos	Colesterol (mg.)	Grasas (g.)	% ácidos grasos		
			Poliin.	Monoins.	Satura.
<b>1. ACEITES Y GRASAS</b>					
Aceite de oliva .....	0	100	6	80	14
Aceite de girasol .....	0	100	62	25	13
Aceite de maíz .....	0	100	58	29	13
Manteca de cerdo .....	100	100	10	47	43
Mantequilla .....	250	81	4	29	67
Margarina .....	0	80	40	42	18
<b>2. AZUCARES, GALLETAS Y POSTRES</b>					
Chocolates .....	74	32	4	34	62
Chocolate con leche .....	74	29	4	34	62
Chocolate en polvo instantáneo .....	0	10	15	33	52
Mermelada .....	0	1	*	*	*
Miel .....	0	*	*	*	*
Galletas María .....	12	12	10	47	43
Galletas Dorada .....	12	17	8	42	50
Galletas con chocolate .....	16	24	7	40	53
Crossante .....	24	30	10	47	43
Bollería .....	8	10	10	47	43
Tartas con crema .....	28	30	8	42	50
Hojaldre .....	28	30	10	47	43
Helados .....	24	6	4	29	67



Alimentos	Colesterol (mg.)	Grasas (g.)	% ácidos grasos		
			Poliin.	Monoins.	Satura.
<b>3. LECHE, PRODUCTOS LACTEOS Y HUEVOS</b>					
Leche de vaca entera .....	11	3,2	4	29	67
Leche semidesnatada .....	6	1,8	4	29	67
Leche desnatada .....	1	0,3	4	29	67
Yogurt natural .....	1	1	4	29	67
Yogurt desnatado .....	1	0,3	4	29	67
Petit Suisse .....	26	9	4	29	67
Requesón .....	9	*	*	*	*
Queso manchego .....	95	23	4	29	67
Quesos cremosos .....	92	23	4	29	67
Nata líquida .....	120	35	4	29	67
Natillas .....	100	5	4	29	67
Huevos .....	500	10	15	49	36
Mahonesa .....	50	75	60	25	15
<b>4. PAN Y CEREALES</b>					
Biscotes .....	5	5	10	47	43
Pan de trigo blanco .....	0	1	*	*	*
Pan de trigo integral .....	0	1	*	*	*
Pan de molde .....	5	5	10	47	43
Harina de trigo .....	0	1	*	*	*
Cereales desayuno .....	0	1	*	*	*
Arroz cocido .....	0	*	*	*	*
Pasta .....	0	*	*	*	*
<b>5. CARNES</b>					
Buey .....	91	3	13	42	45
Caballo .....	78	2	22	50	28
Cerdo .....	89	26	14	49	37
Conejo .....	91	8	16	45	39
Cordero .....	78	15	4	39	57
Pavo .....	93	11	18	36	46
Pato .....	110	12	10	43	47
Pollo .....	91	6	20	46	34
Vaca, magro .....	100	2	13	40	47
Callos .....	150	2	20	45	35
Hígado .....	440	9	3	38	59
Riñones .....	700	5	20	36	44
Sesos .....	2.000	5	9	39	52
<b>6. CHARCUTERIA</b>					
Bacon .....	53	28	8	46	46
Foie-gras (paté) .....	380	47	1	39	40
Jamón cocido .....	89	19	13	50	37
Jamón ibérico .....	62	27	13	50	37
Mortadela .....	100	23	9	50	41
Salchichón .....	100	24	9	50	41
Salchichas de cerdo .....	100	28	11	50	39
Salchichas de Frankfurt .....	100	27	8	48	44
<b>7. PESCADOS Y MARISCOS</b>					
Pescados blancos (plancha) .....	50	1	*	*	*
Pescados azules .....	100	10	34	33	33
Anchoas en conserva .....	65	9	45	26	29
Atún en aceite .....	55	16	33	30	37
Gambas .....	150	1	*	*	*
Almejas .....	50	1	*	*	*
Mejillones .....	50	1	*	*	*
Ostras .....	50	2	*	*	*
<b>8. VEGETALES, LEGUMBRES, TUBERCULOS Y FRUTOS SECOS</b>					
Frutas, verduras, hortalizas .....	0	*	—	—	—
Legumbres cocidas .....	0	1	*	*	*
Patatas cocidas .....	0	*	—	—	—
Chips .....	0	38	15	42	43
Aguacate .....	0	14	20	53	27
Cacahuets fritos .....	0	46	30	50	20
Almendras .....	0	49	20	72	8
Nueces .....	0	49	72	16	12

El asterisco (\*) indica tan pequeños valores de grasa cuya contribución es insignificante en la dieta. Las grasas se expresan en gramos por 100 gramos de alimento y el colesterol en miligramos por 100 gramos de alimento.

influidos por los siguientes factores: dieta, obesidad, edad (aumentan con la misma), herencia y sexo (algo menos elevado en la mujer). El nivel de HDL-colesterol está influido por la dieta, la obesidad (lo disminuye), el sexo (algo más elevado en la mujer), hormonas sexuales y consumos de alcohol y cigarrillos (lo disminuye).

Hoy en día se sabe que los valores del colesterol total dependen fundamentalmente de un factor intrínseco (probablemente genético) y de la dieta, en relación con las grasas y más particularmente con su contenido en ácidos grasos saturados, insaturados (mono y poliinsaturados) y colesterol. Se ha podido observar que en aquellas comunidades en cuya dieta existe un importante porcentaje de grasas y, sobre todo, de ácidos grasos saturados, presentan niveles medios de colesterol en sangre total muy superiores a los de poblaciones con hábitos dietéticos que incluyen bajos niveles de grasas y, particularmente, de ácidos grasos saturados, con lo que el riesgo de arteriosclerosis es menor.

Está más o menos establecido que la dieta actual en nuestra área tiene un poder calórico diario de 3.000 kilocalorías, conteniendo 400 mg. de colesterol, 130 g. de grasa con un porcentaje en ácidos grasos en los que el 42,5 por 100 son saturados, el 45 por 100 monoinsaturados y un 12,5 por 100 poliinsaturados. Ello contrasta con las recomendaciones internacionales (tabla I), teniendo en cuenta que una relación entre ácidos grasos insaturados (monoinsaturados y poliinsaturados) y saturados mayor de dos ayuda a regular el nivel de colesterol y por debajo de dos contribuye a un crecimiento del colesterol en sangre.

Vamos, por considerarlo de interés, a definir los diferentes alimentos en base a su contenido en colesterol y grasas y a su porcentaje de ácidos grasos poliinsaturados, monoinsaturados y saturados, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores (tabla II).

En resumen, los problemas derivados del colesterol alto en sangre es posible prevenirlos en gran medida mejorando los hábitos alimenticios, evitando la obesidad y realizando ejercicio físico adecuado a las características de cada persona, sin olvidar, por supuesto, la importancia de evitar el tabaquismo y controlar la presión arterial. ■

Fernando MESTRE





## Asociación Europea de Puertos

El plenario del European Port Working Grupo, convocado para el pasado 25 de febrero, inició la tarea de conseguir una Asociación Europea de Puertos que pase a convertirse en interlocutor permanente de las autoridades portuarias de la Comunidad Europea.

La reunión, alentada por el director general de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Luis Fernando Palao, estuvo moderada por el director honorario del puerto de Amberes, F. Suykens, y en ella se pretendía replantear la estructura del Grupo de Trabajo que permita una mayor incidencia de las autoridades portuarias europeas en las líneas de actuación que se elaboran en la Comisión de las Comunidades Europeas. ■

## Más ayudas para la flota gallega

El Parlamento gallego acordó el pasado mes de febrero ampliar las ayudas para paralización temporal a todas las embarcaciones gallegas de arqueo inferior a cinco toneladas de registro bruto.

La ampliación de las ayudas fue solicitada por una proposición no de ley que presentó el diputado socialista José Antonio Ventoso. Dichas ayudas consistirán en una paga de 62.130 pesetas a cada tripulante por cesar la actividad y quedar en puerto durante un mes.

En este sentido se solicitará a la Xunta que amplíe la orden del 8 de noviembre a todos los puertos de Galicia y no sólo a los que se especificaban entonces. En un principio estaba previsto que estas ayudas tan sólo las recibieran los barcos con base en determinados puertos españoles.

Por su parte, la proposición del diputado socialista consideraba una «flagrante discriminación» que dichas ayudas no se extendieran a otros puertos. ■



## Ayudas económicas a emigrantes ancianos

El «BOE» de 13 de febrero publicaba una orden del Ministerio de Trabajo en la que se regula el programa de ayudas económicas individuales, de carácter asistencial y periódico, en favor de emigrantes ancianos o incapacitados para el trabajo.

Tales ayudas están destinadas a subvenir las necesidades básicas, alimentación, vestido, tratamiento médico, etcétera, de los emigrantes ancianos o incapacitados para el trabajo y carentes de recursos.

Para acceder a las mismas, los posibles beneficiarios deberán haber

cumplido sesenta y cinco años de edad, residir legalmente en el extranjero, carecer de recursos suficientes y de familiares obligados a atenderlos, o que, aun teniéndolos, no se hallen en disposición de hacerlo y no percibir ayuda de ninguna de las Administraciones públicas españolas.

En el caso de las incapacidades para el trabajo, se deberá acreditar dicha incapacidad y podrán acceder a las ayudas económicas las personas con edades comprendidas entre los dieciocho y sesenta y cinco años. ■

## Parque Nacional de Cabrera

Durante el mes de marzo permanecerá a información pública el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Archipiélago de Cabrera, redactado por el ICONA de acuerdo con la Ley de creación del Parque Nacional Marítimo Terrestre de aquel archipiélago.

El Plan de Ordenación ha sido ya informado favorablemente por el Patronato del Parque Nacional de Cabrera. En el período de información pública podrán presentarse las sugerencias y alegaciones que consideren pertinentes las personas, corporaciones y entidades que puedan verse afectadas por dicho Plan. ■



# 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.



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 Rios     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»**



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