

MAR

N.º 295 - MAYO 1992

“ESPERANZA
DEL MAR,”
10 años
de servicio

Con una duración de 4 años,
desde el uno de mayo

**ACUERDO
PESQUERO
CON MARRUECOS**

Programa de control de costos

¡Optimiza su instalación, mejora su cálculo de costos!

El resultado: tranquilidad durante la vida de su barco.

Desarrollado a través de más de 80 años de experiencia en el mar, el Programa de Control de Costos de VOLVO PENTA le ofrece un enfoque integrado hacia la fiabilidad, eficacia y economía en el mar.

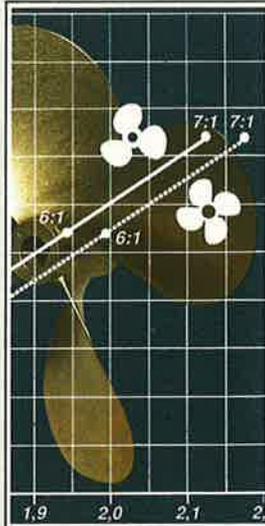
El programa reúne todos los elementos que afectan a sus prestaciones técnicas y comerciales, para hacer la máquina de su barco segura y eficiente y mejorar su rendimiento a largo plazo en costos de operación y mantenimiento.

Para más información llame ahora a su concesionario VOLVO PENTA!



Range	25	1825	3
Consumption	22	918	2
Performance			
parts	25	1841	3
labour	18	758	2
Conditioning			
parts	17	688	2
labour	6	237	0
TOTAL	1169	48718	146
incl fuel	112	4658	13

see CM Multiplan: TAMB122



Motores marinos específicos

- Motores de propulsión desde 168 kW (228 hp) hasta 405 kW (551 hp).
- Motores auxiliares desde 110 kW hasta 390 kW (=125 - 447 kVA).
- Diseñados para una facilidad en el servicio.
- Sistemas de combustión adaptados para operar barcos de trabajo.
- PTO'S facilitando el encaje de equipamiento extra.

Cálculo de costos por computadora

- VOLVO PENTA le ofrece conocer con detalle sus costos basados en condiciones reales de operación. Gastos anuales; costos de fuel y lubricantes, costos de mantenimiento y costos de reparaciones y reacondicionamiento. Simplemente cambie alguna de las variables básicas -tiempo de operación, carga, precio del carburante, etc.- y sabrá inmediatamente el impacto en el costo total.

Asistencia profesional a las instalaciones

- Cálculos de velocidad, empuje e impulso.
- Elección de equipos extras.
- Cálculos torsionales.
- Posibilidad de clasificación.
- Sistemas de transmisión perfectamente encajados, basados en un conocimiento profundo del mercado.

Contratos de servicios opcionales

- Garantía de hasta tres años válida en todos los países europeos sin límite de horas de uso. Test de comprobación de condiciones de funcionamiento dos veces al año.
- Plan de protección de piezas y componentes que cubre todas las piezas vitales.
- Contratos de servicio completos para un control exhaustivo del motor y de sus costos de mantenimiento.

Servicio continuado de suministro de piezas de recambio

- Red de concesionarios de suministro continuado de piezas de recambio, especialmente entrenados y equipados para darle un apoyo rápido y profesional.
- Stock de piezas de recambio adaptado y muy completo para cubrir la mayor parte de sus necesidades.
- Sistemas de apoyo 24 horas al día para suministro de piezas de recambio de emergencia.

Debido a condiciones locales, no todos los mercados son capaces de cubrir todas las actividades del Programa de Control de Costos. Compruébelo en su importador VOLVO PENTA.

**VOLVO
PENTA**

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.

EN el último minuto del último día de la prórroga, la Comunidad Europea y Marruecos cerraron el nuevo acuerdo de pesca, que tendrá una duración de cuatro años a partir del primero de mayo. Si la prórroga hubiera sido de unos meses más, es casi seguro que los negociadores de Rabat habrían aguardado también hasta el final para forzar el mejor compromiso para el país norteafricano. Se trata de una vieja historia que se ha repetido primeramente con la Administración española y ahora con la Comunidad Europea, donde la pesca y el caladero no dejan de ser un mero instrumento de las autoridades de Marruecos para lograr otros compromisos financieros o comerciales ante Bruselas.

Con una Comunidad Europea en plena expan-

**COM
MUNIDAD
DIAS**

sión de relaciones comerciales, Mercado Unico a partir del 1 de enero de 1993, Espacio Económico Europeo con los países Efta desde esa misma fecha y compromisos con los países del Este, Marruecos tiene entre sus principales objetivos intensificar las relaciones comerciales con la CE, pasando de la actual política de cooperación con acuerdos o compromisos puntuales a otra situación más de igualdad con el acuerdo de libre comercio en un horizonte más o menos cercano.

Desde esta perspectiva, conociendo como conocen muy bien las autoridades de Rabat sobre la necesidad de este acuerdo para la flota de un país comunitario como España, el caladero marroquí ha sido una vez más moneda de cambio de cara a arrancar de Bruselas, además de dinero, nuevos compromisos en

materia de cooperación. Marruecos, teniendo la Comunidad Europea como meta, no tenía argumentos para no firmar un nuevo compromiso, aunque dentro de su estrategia entra forzar al máximo el acuerdo.

Marruecos ha logrado sensibles mejoras financieras a costa de la Comunidad Europea, así como también de los propios armadores. Es un acuerdo caro pero, a la vez, dada la flota que tiene del mismo una dependencia más directa, seguirá siendo por esta razón un compromiso de un coste asumible por el sector si se tiene en cuenta la evolución de la balanza comercial de productos de la pesca abocada a las importaciones y el precio de los propios productos en una línea claramente alcista.

Junto al acuerdo con Marruecos, el sector de la pesca fue actualidad por dos cuestiones polémicas. Primero, por la sentencia del Tribunal Constitucional declarando que las competencias en materia de aguas exteriores correspondía a la Administración del Estado frente a una ley del Gobierno catalán. En segundo lugar, por el debate gallego sobre la normativa de la Xunta para el descanso semanal de la flota, medida a la que se oponían los armadores.

Entre otros asuntos de interés para las gentes del mar, en este número se ofrece un reportaje mitad información mitad reconocimiento a los diez años de servicio del barco «Esperanza del Mar», del Instituto Social de la Marina, en aguas del caladero sahariano-marroquí. ■

Vidal MATE

ACUERDO CON MARRUECOS



SOLUCIONES

Brillantes

EN LIMPIEZA DE TODO TIPO DE BUQUES

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



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

Disponemos de una amplia flota de vehículos (autobuses, microbuses, furgonetas). Así como de maquinaria de alta tecnología (fregadoras automáticas, abrillantadoras, limpia-moquetas, aspiradoras industriales, chupadoras-secadoras, barredoras automáticas ...) para la realización de cualquier trabajo de limpieza y mantenimiento con la mejor garantía.

Además, ofrecemos un eficaz y rápido equipo móvil para resolver en el menor tiempo sus problemas de mantenimiento de limpieza (LIMPIEZA DE CHOQUE).



OFICINAS LAS PALMAS:

Perez Muñoz, 26-3º
35009 Las Palmas de Gran Canaria.
Teléfonos: (928) 46 32 45 / 46 32 80
Fax.: (928) 46 33 14

DELEGACION MADRID:

Batalla del Salado, 37. 28045 Madrid
Tfno.: (91) 467 11 16

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID



6 ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

Tras largas negociaciones, Marruecos y la CE renovaron el acuerdo pesquero para cuatro años.



45 REGRESO DE LA ANTARTIDA

El buque oceanográfico español «Hespérides» regresó de su primera campaña en la Antártida.



26 EL BUQUE INSIGNIA DEL ISM

El «Esperanza del Mar» cumplió diez años de servicio en el caladero sahariano-marroquí.

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. Gulpúzcua: 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. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

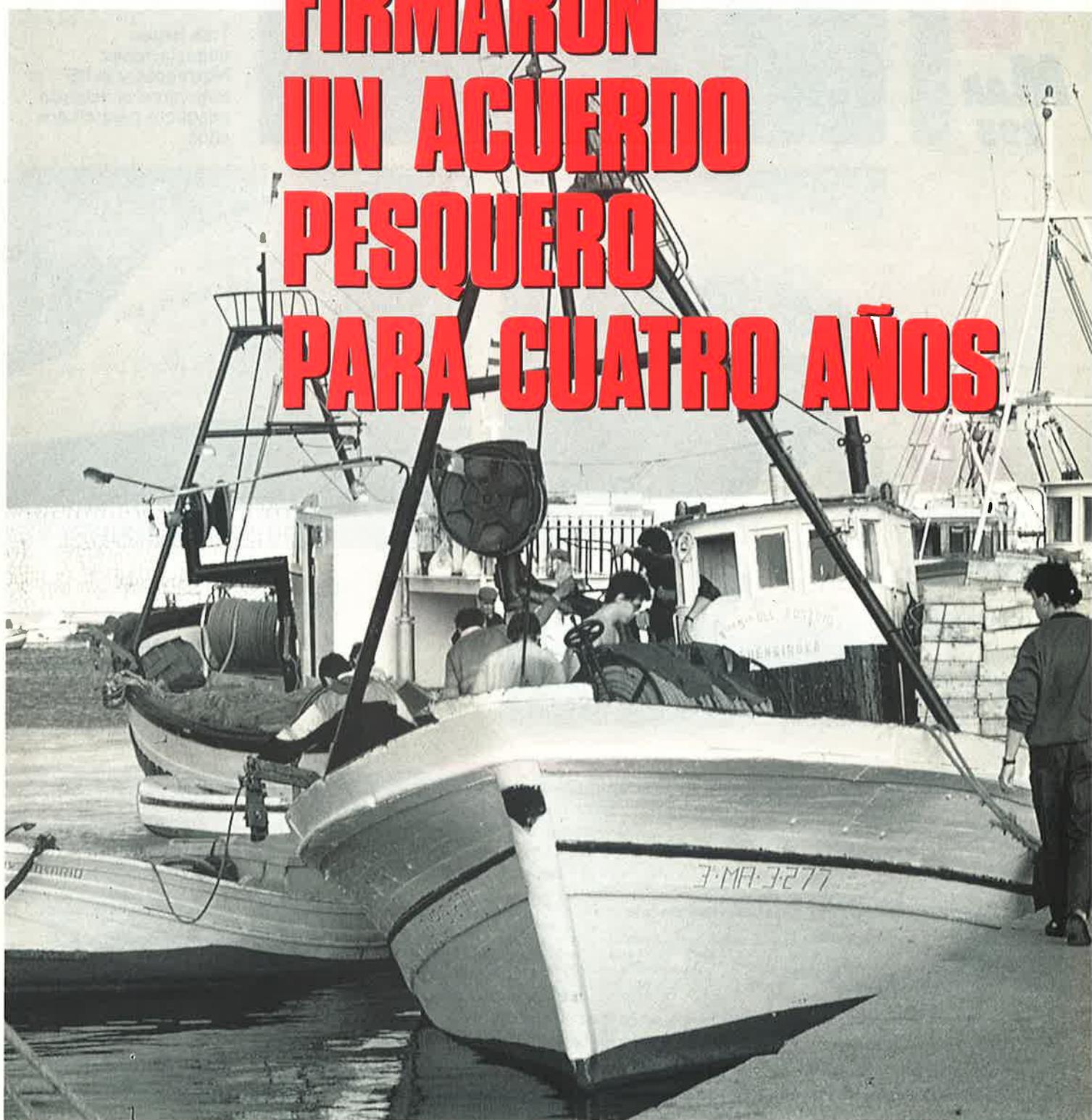
Publicidad: Vicente Barberá. Juan Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

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

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

ENTRO EN VIGOR EL PASADO 1 DE MAYO

MARRUECOS Y LA CE FIRMARON UN ACUERDO PESQUERO PARA CUATRO AÑOS



La Comunidad Europea y Marruecos alcanzaron un acuerdo el pasado 15 de mayo para la renovación del convenio de pesca que afecta fundamentalmente a la flota española. El nuevo compromiso, con efecto retroactivo desde el 1 de mayo, tendrá una duración de cuatro años. El coste del nuevo acuerdo para la Comunidad Europea ha pasado de 9.150 a 13.200 millones anuales, mientras los cánones a abonar por los armadores se incrementan, a su vez, de 1.937 a 2.347 millones de pesetas.



EN líneas generales, España, con 650 barcos faenando en esas aguas, mantiene tanto el número de embarcaciones como las posibilidades de captura. Marruecos, además de un aumento en las compensaciones económicas, ha logrado aumentar también los períodos de paradas biológicas o vedas, así como un mayor control sobre la actividad de las flotas. Rabat ha logrado, igualmente, un mejor trato para las exportaciones de sardinas a la Comunidad Europea. El resultado final del convenio supone un punto intermedio entre las reivindicaciones planteadas por las autoridades de Marruecos y las ofertas iniciales de la Comunidad Europea.

Las negociaciones para la renovación del acuerdo pesquero con Marruecos se iniciaron prácticamente hace un año. Sin embargo, como suele ser habitual en este tipo de conversaciones, los compromisos definitivos no se adoptan hasta última hora, en el intento de las autoridades del país norteafricano para lograr el máximo de compensaciones por un caladero cuya necesidad es importante para algunos países de la CE como España. El acuerdo, que finalizó el pasado 29 de febrero, tuvo una primera prórroga de dos meses. En ese período tampoco se logró un acuerdo, razón por la cual Comunidad Europea y Marruecos se dieron un

El país norteafricano logra
anualmente unas
compensaciones económicas
de 13.200 millones de
pesetas, frente a los 9.150
millones del acuerdo anterior

Cuadro 1

ARRASTRE DE MARISCO Y OTROS TIPOS DE ARRASTRE

ZONAS DE PESCA: ATLANTICO NORTE Y MEDITERRANEO

- a) Límite de la zona: al norte, 28° 44' N.
- b) Distancia de la costa: Mediterráneo, 3 millas; Atlántico, 12 millas.

TONELAJE AUTORIZADO: 17.500 TRB

- a) Reparto para cada tipo de pesca:
 - 1. Marisqueros: 11.000 TRB.
 - 2. Resto: 6.500 TRB.

(Un máximo de un 20% de este tonelaje puede ser transferido de una categoría a otra.)

- b) Reparto por zonas de pesca:
 - 1. Mediterráneo: 2.905 TRB (*).
 - 2. Atlántico: 14.595 TRB.

(*) Un máximo de 2.187 TRB pueden pasar al Atlántico Norte.

NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS A PESCAR: 213

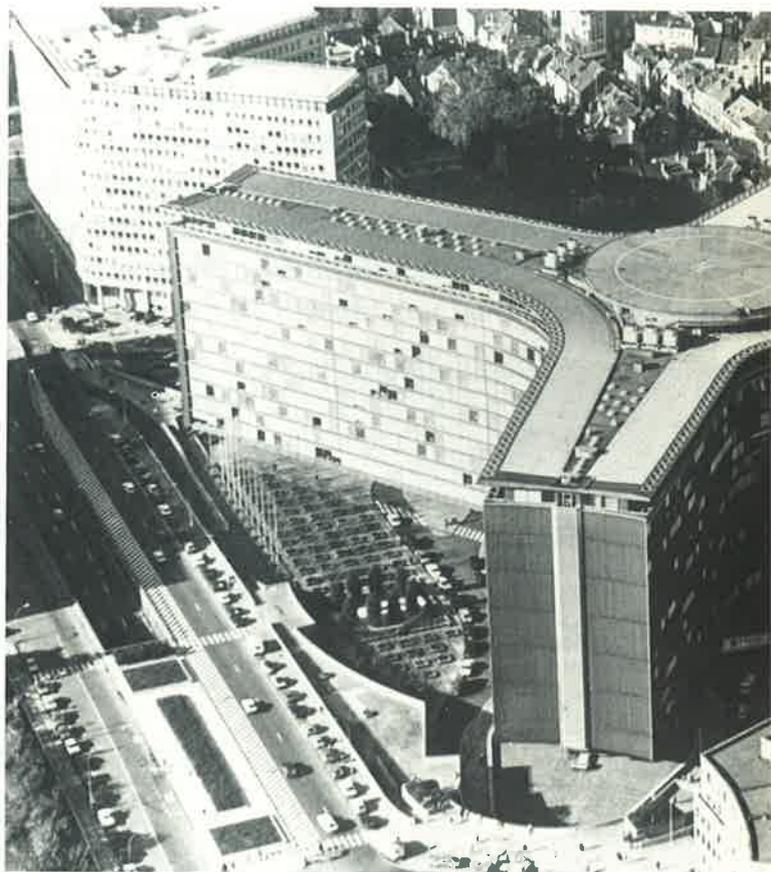
(Porcentaje de variación del número de barcos: 15%)

- 1. Mediterráneo: 49 (**).
- 2. Atlántico: 164.

(**) Un máximo de 36 barcos pueden pasar trimestralmente al Atlántico Norte sin que se rebase el número máximo autorizado.

MODALIDAD AUTORIZADA: ARRASTRE DE FONDO

OBSERVACIONES: Los arrastreros y los marisqueros de la zona norte no pueden renovar o modificar sus equipamientos de conservación a bordo mientras dure el acuerdo.



Cuadro 2

MARISQUEROS

ZONA DE PESCA: ATLANTICO NORTE Y MEDITERRANEO

Tonelaje autorizado: 11.000 TRB.

- a) Mediterráneo: 1.826 TRB (*).
- b) Atlántico: 9.174 TRB.

(*) Un máximo de 1.375 TRB pueden transferirse trimestralmente al Atlántico Norte.

NUMERO MAXIMO DE NAVES AUTORIZADAS A PESCAR (ver cuadro 1).

MODALIDAD AUTORIZADA: Arrastre de fondo.

MALLAJE MINIMO AUTORIZADO:

- a) Mediterráneo: 50 mm.
- b) Atlántico: 50 mm.

PARADA BIOLOGICA: Dos meses: enero y febrero.

CAPTURAS ACCESORIAS: Máximo, un 15% de merluza.

El marisco recogido a bordo debe suponer un mínimo del 30% de las capturas totales.

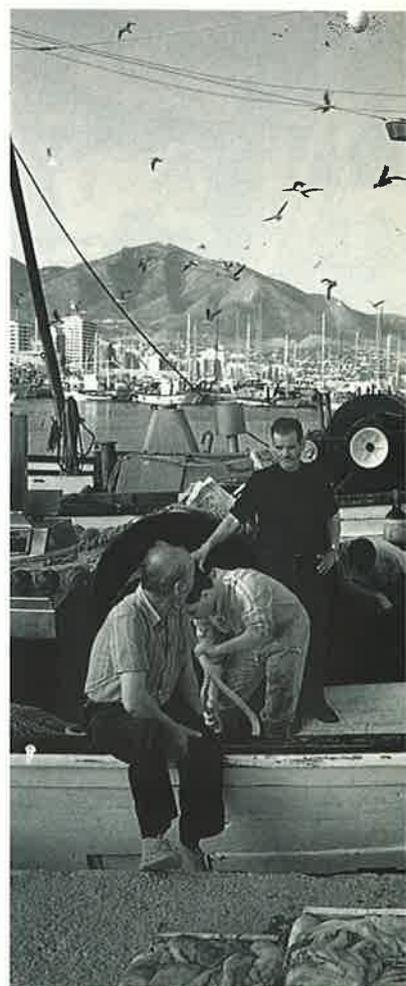
CANONES: En ecus por tonelaje y trimestre

PERIODO	Del 1/5/92 al 30/4/93	Del 1/5/93 al 30/4/94	Del 1/5/94 al 30/4/95	Del 1/5/95 al 30/4/96
Hasta 50 TRB	42	44	46	49
A partir de 100 TRB	90	95	99	104

plazo de quince días para redactar el acuerdo definitivo. Ambas delegaciones volvieron a utilizar también en esta ocasión todo el plazo. Aunque no hubo peligro de ruptura en las negociaciones, sí hubo momentos de tensión.

Según manifestaciones del secretario general de Pesca, José Loira, cada día son más difíciles las negociaciones para la firma o renovación de acuerdos pesqueros, ante el interés de cada uno de esos países para desarrollar sus propias pesquerías y utilizar directamente sus recursos. De acuerdo con esta situación, indica José Loira, la Comunidad Europea mantiene una política de diversificación de negociaciones y de acuerdos con el fin de ofrecer el máximo de alternativas a las flotas.

En las negociaciones con Marruecos la Comunidad Europea llevó a Rabat la filosofía defendida por la Administración española, entre cuyos principales objetivos figuraba lograr el mantenimiento de la actividad de la flota tal como





se había desarrollado en los últimos cuatro años. En consecuencia, se partía en las negociaciones de un planteamiento fijo, objetivo, en opinión de los medios oficiales, que se ha logrado para prácticamente la totalidad de las diferentes flotas que operan en esos caladeros.

Según manifestaciones de José Loira, con este nuevo acuerdo se ha logrado una mayor clarificación de algunas pesquerías, hasta este momento tan propensas a alguna confusión tanto por el tipo de artes utilizadas como, sobre todo, por las zonas donde debían faenar. Se han unificado algunas zonas y se considera que con esta medida se van a evitar también algunos riesgos de conflictos.

Las autoridades de Marruecos han hecho especial hincapié en las negociaciones en la mejora de las condiciones económicas del acuerdo. En un primer momento llegaron a plantear un incremento del 60 por 100. El compromiso final supone un aumento del 44,9 por 100 respecto a las cantidades abonadas en el acuerdo anterior. De 70 millones de ecus anuales se ha pasado a 102,1 millones de ecus. En pesetas, se pasa de 9.150 millones a 13.200 millones de pesetas, cantidad a la que se deben sumar los 2.347 millones de pesetas a pagar en concepto de canon por los armadores según los tipos de flota.

El acuerdo contempla un pago de 360 millones de ecus como parte central del compromiso, al que se suman otros 30,4 millones de ecus para la realización de programas específicos de investigación, análisis de stocks, formación profesional, etcétera, otros siete millones para pro-

Cuadro 3

ARRASTREROS (NO MARISQUEROS)

ZONA DE PESCA: Atlántico Norte y Mediterráneo (ver Cuadro 1).

TONELAJE AUTORIZADO: 6.500 TRB.

- a) Mediterráneo: 1.079 TRB (*).
- b) Atlántico Norte: 5.421 TRB.

(*). Un máximo de 812 TRB pueden transferirse trimestralmente al Atlántico.

NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS (ver Cuadro 1).

MODALIDADES AUTORIZADAS (ver Cuadro 1).

MALLAJE AUTORIZADO:

- a) Mediterráneo: 55 mm.
- b) Atlántico: 60 mm.

PARADA BIOLOGICA: Dos meses: enero y febrero.

CAPTURAS ACCESORIAS: Un máximo del 15% de marisco.

CANONES EN ECUS POR TRIMESTRE SEGUN TONELAJE (ver Cuadro 2).

Cuadro 4

CATEGORIA DE PESCA: CERCO

ZONA DE PESCA: Atlántico Norte y Mediterráneo.

(El límite de la zona en el Atlántico está situado a 35° 12' Norte)

DISTANCIA DE LA COSTA:

- a) Mediterráneo: 1 milla.
- b) Atlántico: 1 milla al norte de 35° 48'.
2 millas entre 35° 12' y 35° 48' N.

TONELAJE AUTORIZADO: 2.100 TRB.

- a) Mediterráneo: 1.012 TRB (*).
- b) Atlántico: 1.088 TRB.

(*). Un máximo de 374 TRB pueden ser transferidas trimestralmente al Atlántico Norte sin que se rebase el tonelaje autorizado.

NUMERO MAXIMO AUTORIZADO: 36 barcos.

Tasa de variación del número de barcos: 10%.

MODALIDAD AUTORIZADA: Cerco.

PARADA BIOLOGICA: Enero y febrero.

Cuadro 5

CATEGORIA DE PESCA: ESPONJAS

ZONA DE PESCA: Mediterráneo.

TONELAJE AUTORIZADO: 300 TRB.

MODALIDAD DE PESCA AUTORIZADA: Material necesario para la pesca de esponja.

España mantiene los mismos barcos y sus posibilidades de capturas, aunque se aumentan los períodos de reposo biológico

Cuadro 6

PALANGREROS

ZONA DE PESCA: Atlántico y Mediterráneo.
 Distancia de la costa: 3 millas en el Mediterráneo y 12 en el Atlántico.
TONELAJE AUTORIZADO: 1.400 TRB.
 356 en el Mediterráneo, de las que 132 se puede utilizar en el Atlántico.
 10.044 en el Atlántico.
NUMERO DE BARCOS AUTORIZADOS: 172, con una variación del 5%.
 Quedan prohibidas las redes de enmalle a la deriva.
PARADAS BIOLÓGICAS: Del 15 de marzo al 15 de mayo.
CANONES TRIMESTRALES: Período inicial de 45 ecus en 1993 para llegar a 52 ecus en 1996.

Cuadro 7

CERCO

ZONA DE PESCA: Zona sur.
 Límite de la zona: Atlántico al sur de 28° 44' N.
 Distancia de la costa: dos millas.
TONELAJE AUTORIZADO: 4.500 TRB.
NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS A PESCAR: 11, con una variación del 10%.
PERIODOS DE REPOSO BIOLÓGICO: Febrero y marzo.
CANONES TRIMESTRALES: De 48 a 58 ecus.

Cuadro 8

ARTESANALES

ZONA DE PESCA: Zona sur.
LÍMITE DE LA ZONA: Atlántico sur 30° 40' N.
 Distancia de la costa, de una a tres millas.
TONELAJE AUTORIZADO: 3.540 TRB.
NUMERO DE BARCOS AUTORIZADOS: 62, con una variación del 10%.
 No hay parada biológica.
 Los navíos con tonelaje igual a superior a 100 TRB no están autorizados a pescar en esta categoría.

Cuadro 9

CEFALOPODEROS

ZONA DE PESCA: Zona sur.
LÍMITE DE LA ZONA: Atlántico sur 28° 44' N.
 Distancia a la costa, 12 millas.
TONELAJE AUTORIZADO: 33.200 TRB. Aquí se incluye el tonelaje de fresco y de congelado.
NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS A PESCAR: 151.
REPOSO BIOLÓGICO: En 1992, septiembre y octubre. En 1993 se podría extender a tres meses, de acuerdo entre las partes.
CANONES TRIMESTRALES: De 75 ecus en 1992 a 87 ecus en 1996.

gramas técnicos y científicos y dos millones más para entregar al Instituto Científico de Pesquerías Marítimas de Marruecos.

Las autoridades de Marruecos pretendían, en un primer momento, un acuerdo con la posibilidad de una revisión cada dos años. La Comunidad ha logrado que sea por el período de cuatro años, lo que contribuye a dar una mayor estabilidad a la flota.

Comunidad Europea y Marruecos estuvieron de acuerdo en la necesidad de aplicar medidas de control en la actividad de la flota, en línea con lo que contempla la propia reforma de la Política Común de Pesca.

Los negociadores de Rabat llevan ya un tiempo planteando la necesidad de tener un



Cuadro 10

CATEGORIA DE PESCA: ARRASTREROS DE MERLUZA NEGRA

ZONA DE PESCA: Zona sur.
 a) Límite de la zona: Al sur del Atlántico 28° 44' N.
 b) Distancia de la costa: 12 millas.
TONELAJE AUTORIZADO: 5.950 TRB.
NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS A PESCAR: 25.
 Tasa de variación del número de barcos: 15%.
MODALIDAD AUTORIZADA: Arrastre de fondo.
MALLAJE MINIMO: 60 mm.
PARADA BIOLÓGICA: Julio y agosto.
CAPTURAS ACCESORIAS: Un máximo del 15% de cefalópodos y crustáceos y un 20% de otras especies.

Cuadro 11

CATEGORIA DE PESCA: ARRASTRE DEMERSALES

ZONA DE PESCA: Zona sur.
 a) Límite de la zona: En el Atlántico, al sur de 28° 44' N.
 b) Distancia de la costa: 12 millas.
TONELAJE AUTORIZADO: 3.500 TRB.
NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS: 15.
MALLAJE MINIMO AUTORIZADO: 60 mm.
PARADA BIOLÓGICA: Los meses de septiembre y octubre de 1992. El resto de los años siguientes la parada biológica se fijará coincidiendo con la parada estipulada para los cefalópodos.
CAPTURAS ACCESORIAS: Un 30% de gamba, bas y otros crustáceos.



boración, el acuerdo contempla la existencia de un observador por barco en el caso de las grandes embarcaciones de cefalópodos y de arrastre. Para la mayor parte de la flota, a partir de 80 TRB se invita a que exista un observador en el 20 por 100 de la misma. En el caso de los atuneros, se invita a que existan tres observadores en toda la flota. Finalmente, entre otras medidas de control, el nuevo acuerdo establece que se lleve a bordo un diario de capturas en barcos a partir de las 80 TRB, cuando antes se obligaba desde las 10 TRB. La Comunidad Europea es partidaria de que en el caladero de Marruecos se apliquen similares mecanismos de control que los establecidos en las aguas propias de la CE.

Nada más firmarse el acuerdo, la Secretaría General de Pesca celebró reuniones con todos los colectivos interesados en el caladero marroquí, con el fin de explicar el alcance del mismo. Según manifestaciones de José Loira, se trata de un acuerdo que ha satisfecho a la flota y que, en líneas generales, mantiene las mismas posibilidades de capturas que hace cuatro años, destacando además que no ha existido una reducción de embarcaciones. Para José Loira, es igualmente importante el que se hayan clarificado algunas pesquerías y que, como en el caso de los cefalopoderos, se hayan unificado en un solo bloque las TRB de fresco y congelado.

Con este compromiso se ha puesto fin a un período de interrogantes que se prolongó desde el 29 de febrero. Se espera que, dentro de cuatro años, si prosigue el proceso de acercamiento entre Marruecos y la CE, existe ya un nuevo clima para la negociación, «aunque —como señala José Loira— en este momento las relaciones entre Marruecos y España atraviesan por un buen momento». ■

V. M.

Cuadro 12

CATEGORIA DE PESCA: ARRASTRE PELAGICO

ZONA DE PESCA: Zona sur.

- a) Límite de la zona: Atlántico al Sur de 30° 40'.
- b) Distancia a la costa:
12 millas al sur de 28° 44' N.
20 millas entre 28° 44' N y 30° 40' N.

TONELAJE AUTORIZADO: 1.300 TRB.

BARCOS AUTORIZADOS: 3.

MALLAJE MINIMO: 40 mm.

PARADA BIOLOGICA: Septiembre y octubre en 1992, y en años posteriores se fijará la misma parada que para los biológicos.

CAPTURAS ACCESORIAS: Máximo del 15% de capturas no pelágicas.

Cuadro 13

ATUNEROS

ZONA DE PESCA: Atlántico y Mediterráneo.
Distancia de la costa: 2 millas.

NUMERO MAXIMO DE BARCOS AUTORIZADOS: 28.

No hay reposo biológico.

CANON: 20 ecus por tonelada de pesca.

mayor cuidado sobre los recursos del caladero para evitar problemas a medio o largo plazo. En esta línea, Rabat propuso y ha logrado que durante los próximos cuatro años se haya producido un aumento sustancial de los tiempos de parada biológica o de vedas. Con el nuevo acuerdo, para la casi totalidad de las pesquerías se ha fijado un período de veda de dos meses al año.

Para el Gobierno marroquí era importante lograr, igualmente, un aumento en el número de tripulantes de ese país embarcados en barcos pesqueros españoles. El nuevo acuerdo contempla un aumento sensible. Los barcos de cero a 80 TRB no llevarán ningún tripulante. De 80 a 100 TRB deberán embarcar una persona; de 100 a 150 TRB embarcarán tres personas, y cinco en los barcos a partir de 150 TRB. En materia de cola-

**Marruecos logra, igualmente, aumentar
el número de tripulantes
embarcados en barcos de la CE**

Los trabajadores o empresarios que incumplan
estos servicios serán sancionados

El proyecto de Ley de Huelga protege los servicios esenciales

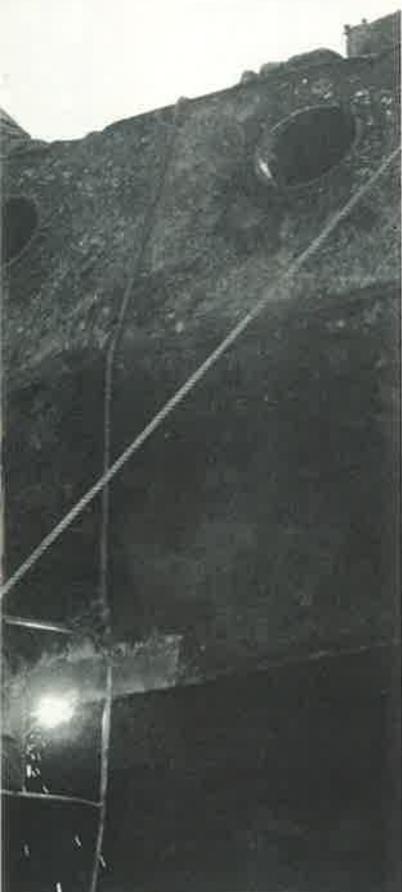
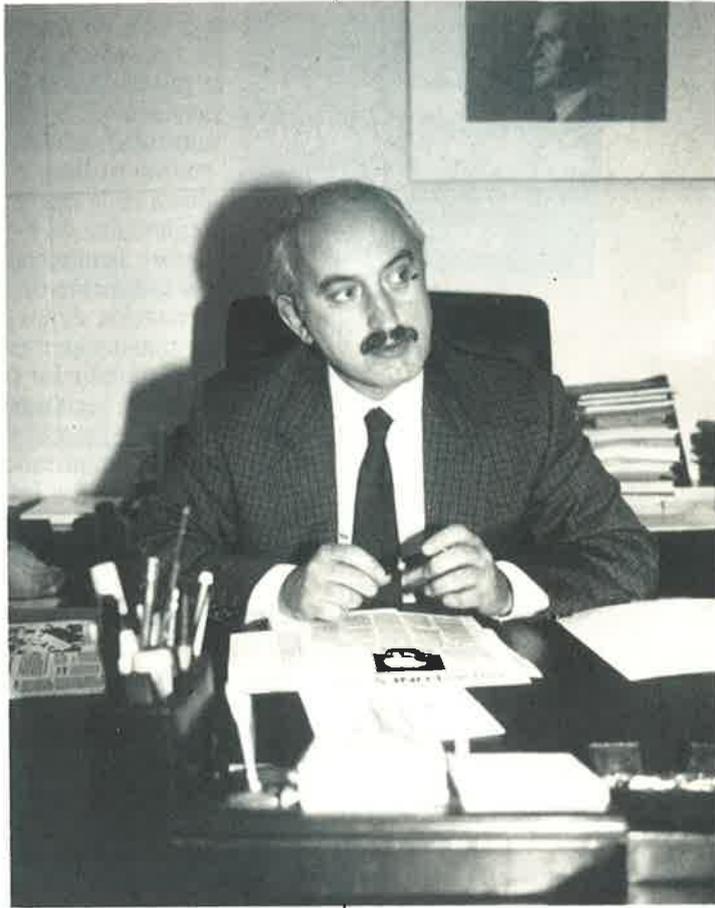
El pasado 1 de abril todos los partidos políticos, los sindicatos y la patronal recibieron el proyecto de Ley de Huelga que les entregó el Gobierno. Este texto concede amplias posibilidades a la autorregulación del derecho de huelga, a la vez que legisla tal derecho cuando se trata de servicios esenciales de la comunidad y otorga competencias al Gobierno para actuar sobre los hipotéticos abusos en los conflictos. Además, incorpora también la regulación del cierre patronal y los procedimientos negociados de solución de conflictos.

EL proyecto de ley considera servicios esenciales para la comunidad «aquéllos cuyo mantenimiento resulta necesario para garantizar el ejercicio y disfrute por parte de los ciudadanos de los derechos y bienes constitucionalmente protegidos, con independencia del régimen público o privado de su prestación». En este sentido especifica como servicios contemplados dentro de esta categoría la sanidad y la higiene pública; la defensa, la seguridad y la protección civil; la circulación de personas, la ordenación del tráfico, los transportes públicos y las comunicaciones; el suministro y la producción, en su caso, de energía eléctrica, agua, gas y combustible para usos domésticos y de locomoción; la producción, comercialización y distribución de productos alimenticios de primera necesidad; el transporte de pasajeros desde y hacia las islas españolas y el suministro de materias y productos imprescindibles para el abastecimiento de la población y el normal desarrollo de la actividad económica en dichas islas; la educación y la evaluación de conocimientos para la superación de cursos, niveles, ciclos o grados oficialmente reconocidos y, finalmente, el desarrollo por los poderes y las administraciones públicas de las funciones constitucionalmente atribuidas a las mismas.

Preaviso de quince días

En las empresas y sectores relacionados con estas actividades la convocatoria de huelga deberá comunicarse con una antelación mínima de quince días naturales a la fecha prevista para el inicio de la huelga. En el escrito de co-





municación deberán constar las medidas que se proponen para garantizar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad y sólo se podrá recurrir a modalidades que aseguren el mantenimiento de estas actividades o servicios.

La convocatoria de huelga deberá dar a la misma, antes de su inicio, la publicidad necesaria para que sea conocida por los usuarios del servicio y los ciudadanos potencialmente afectados. En cuanto a las medidas de garantía, deben haber sido negociadas con la empresa o patrón; si no hubiese acuerdo en ese ámbito, la ley admite códigos de autorregulación del ejercicio de la huelga con garantías solventes de cumplimientos de mínimos y con la indicación de qué trabajadores deben cumplirlos.

A partir del momento de comunicación de la huelga, comité y empresa disponen de cinco días para lograr un acuerdo en mínimos; si no se produce, en las veinticuatro horas siguientes tiene que haber un código de autorregulación cerrado. Entonces la autoridad gubernativa aceptará el acuerdo o código o lo rechazará y dispondrá los mínimos y quiénes deben cumplirlos. Tanto el Gobierno como los convocantes tendrán entonces la obligación de comunicar la huelga y sus términos a la comunidad, con hasta cuatro días de antelación si afecta a los transportes.

Huelga ilegal

Una huelga que no respete los servicios esenciales de la comunidad será declarada ilegal. En ese caso la ley prevé la

Una huelga que no respete los servicios esenciales de la comunidad será declarada ilegal.

Los trabajadores o empresarios que incumplan estos servicios serán sancionados

El proyecto de Ley de Huelga protege los servicios esenciales

El Gobierno central o los autonómicos podrán imponer laudos o arbitrajes obligatorios si hay incumplimiento de la ley en materia de mínimos.

exigencia de responsabilidades administrativas, civiles y penales para los trabajadores que participen en la misma. En el supuesto de incumplimiento de las prestaciones o servicios mínimos, el empresario o la autoridad administrativa responsable del servicio podrán sustituir a los huelguistas por otros trabajadores en la medida necesaria para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad. Igualmente, la autoridad gubernativa podrá disponer la utilización de otros medios sustitutorios para la efectiva prestación de los servicios correspondientes.

Quienes convoquen una huelga en estas actividades mencionadas sin cumplir los requisitos o formalidades exigidos para ello podrán ser sancionados con una multa que oscila entre las 100.000 pesetas y el medio millón. En cuanto a los sindicatos que fueran sancionados y no acrediten haber satisfecho el importe de las sanciones impuestas, no podrán percibir las subvenciones estatales o autonómicas que tengan reconocidas o puedan reconocerse.

Alteraciones graves

Los comportamientos que provoquen alteraciones graves en el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad podrán ser sancionados administrativamente. Se considera que provocan alteraciones graves la obstaculización o impedimento de la prestación de los servicios mínimos establecidos y el incumplimiento por parte de los empresarios de las obligaciones previstas en la ley para el mantenimiento de estos servicios esenciales, así como la determinación de los trabajadores que habrán de atender las actividades correspondientes. Estos podrán ser sancionados con una multa que varía entre 100.000 pesetas y un millón por cada día que duren las alteraciones del mantenimiento de los servicios esenciales.

El Gobierno o los Gobiernos autonómicos podrán imponer laudos o arbitrajes obligatorios si hay incumplimientos de la ley en materia de mínimos o cuando la huelga perjudique a los derechos constitucionales o de forma grave a la economía del país. Una vez decidido el arbitraje, la huelga debe cesar. El árbitro lo pueden pactar las partes y, si no

Servicios esenciales de la comunidad

- La sanidad y la higiene públicas.
- La defensa, la seguridad y la protección civil.
- La circulación de personas, el tráfico, los transportes públicos y las comunicaciones.
- El suministro y la producción de energía para usos domésticos y de locomoción.
- La producción, comercialización y distribución de alimentos de primera necesidad.
- El transporte de pasajeros desde y hacia las islas españolas.
- La educación y la evaluación de conocimientos.
- El desarrollo de la función pública.





hay acuerdo, lo dispondrá el Gobierno en un día y el árbitro dispondrá de tres días para dictar el laudo.

Las decisiones del Gobierno pueden ser recurridas, pero la admisión a trámite de ese recurso no paraliza su ejecución.

El borrador del anteproyecto de Ley de Huelga también considera nulo todo contrato con cláusulas que limiten el derecho a la huelga del trabajador.

Determina que son ilegales las huelgas que pretenden subvertir el orden constitucional, las que pretenden alterar un convenio colectivo, las que no cumplan la legislación y las huelgas abusivas, consideradas como tales aquellas que alteren gravemente el sistema productivo de la empresa. ■

Virginia LAVIN

Los huelguistas incumplidores de la ley podrán ser sustituidos por otros trabajadores.

Huelgas consideradas ilegales

- Las que pretendan subvertir el orden constitucional.
- Las que pretendan alterar el convenio colectivo.
- Las que no cumplan la legislación.
- Las huelgas abusivas que alteren gravemente el sistema productivo de la empresa.
- Las huelgas de celo.
- Las huelgas de reglamento.

Se fomenta la contratación indefinida de jóvenes, mujeres y mayores de 45 años

MEDIDAS URGENTES SOBRE FOMENTO DEL EMPLEO Y PROTECCION DEL DESEMPLEO



Por un real decreto del pasado 3 de abril, el Gobierno aprobó un amplio paquete de actuaciones sobre fomento del empleo y protección del desempleo.

Con estas medidas se pretende una reasignación del gasto público para potenciar políticas activas de empleo dirigidas a incentivar la contratación por tiempo indefinido de aquellos colectivos con más dificultades de inserción laboral, así como para proporcionar mayor formación a los parados. Por otra parte, se pretende una racionalización del gasto en protección por desempleo para asegurar un equilibrio financiero y proteger efectivamente a quien, estando en paro, busquen activamente trabajo.

CUADRO 1

DURACION Y CUANTIA DE LAS PRESTACIONES

Duración de la prestación	SISTEMA ANTERIOR					
	Prestación contributiva (% s/base reguladora)		Prestación asistencial (% SMI)		Subsidio especial >45 años (% SMI)	
Hasta 6 meses	80		75		75% (ampliable en función de la situación familiar)	
De 6 a 12 meses	70		75			
De 12 a 24 meses	60		75			
A partir de 24 meses	—		75			
	CUANTIA MAXIMA Y MINIMA EN FUNCION DE LA SITUACION FAMILIAR					
	% SMI	Ptas.	% SMI	Ptas.	% SMI	Ptas.
Mínimo	100	65.660	75	42.210	75	42.210
Máximo sin hijos	170	111.622	75	42.210	75	42.210
Máximo con 1 hijo	195	128.037	75	42.210	75 (1)	42.210
Máximo con 2 hijos	220	144.452	75	42.210	100 (2)	56.280
Máximo con 3 hijos	220	144.452	75	42.210	125 (3)	70.350

(1) Importe subsidio especial con un familiar a cargo. (2) Importe subsidio especial con dos familiares a cargo. (3) Importe subsidio especial con tres familiares a cargo.



Mientras que el subsidio de paro era hasta ahora de un 80 por 100 sobre la base regulada durante los seis primeros meses, a partir de la entrada en vigor de la norma será de un 70 por 100.



DESEMPLEO

NUEVO SISTEMA					
Prestación contributiva (% s/base reguladora)		Prestación asistencial (% SMI)		Subsidio especial >45 años (% SMI)	
70		75		75% (ampliable en función de la situación familiar)	
60		75			
60		75			
CUANTÍA MÁXIMA Y MÍNIMA EN FUNCIÓN DE LA SITUACIÓN FAMILIAR					
% SMI	Ptas.	% SMI	Ptas.	% SMI	Ptas.
100	65.660	75	42.210	75	42.210
170	111.622	75	42.210	75	42.210
195	128.037	75	42.210	75 (1)	42.210
220	144.452	75	42.210	75 (2)	42.210
220	144.452	75	42.210	75 (3)	42.210

Nota: Las cuantías de los topes máximos y mínimos están calculados para los mayores de dieciocho años.

EL período mínimo de cotización necesario para acceder al subsidio de paro se ha establecido en doce meses en lugar de los seis que se exigía hasta ahora. Tal medida está contemplada en el Real Decreto-Ley de Medidas Urgentes sobre Fomento de Empleo y Protección por Desempleo, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el pasado 7 de abril.

Otra de las modificaciones que introduce el citado real decreto es sobre la cuantía del subsidio de desempleo. Mientras que esta prestación contributiva era hasta la fecha de un 80 por 100 sobre la base regulada durante los seis primeros

meses, a partir de la entrada en vigor de la norma será de un 70 por 100; en los siguientes seis meses se ha reducido de un 70 a un 60 por 100, y a partir del año se mantiene en un 60 por 100, tal y como venía haciéndose hasta la fecha.

Asimismo, con objeto de evitar una utilización fraudulenta o insolidaria del subsidio de paro, éste se extinguirá cuando los beneficiarios rechacen participar en acciones de formación profesional, rehusando adquirir la capacidad necesaria para acceder a un puesto de trabajo.

Contratación estable

Dos modificaciones de fundamental importancia

Cada contrato indefinido a mayores de cuarenta y cinco años que lleven un año en paro será subvencionado con 500.000 pesetas y el 50 por 100 de las cuotas a la Seguridad Social durante toda su vigencia.

que contempla el nuevo real decreto son las dos principales medidas adoptadas respecto a la contratación laboral. En este sentido, se incentiva la contratación estable de los trabajadores que se encuentren en aquellos colectivos cuyas tasas de paro resulten más elevadas y sea mayor su tiempo de permanencia en situación de desempleo, es decir, los jóvenes, los trabajadores mayores de cuarenta y cinco años y las mujeres. Concretamente, el texto legal favorece la contratación de los jóvenes menores de veinticinco años

que lleven inscritos como desempleados al menos un año, o los jóvenes desempleados con edades comprendidas entre los veinticinco y veintinueve años que no hayan trabajado con anterioridad por tiempo superior a tres meses. Cada contrato indefinido de estas características será subvencionado por el Gobierno con 400.000 pesetas.

Otro de los colectivos favorecidos es el de mayores de cuarenta y cinco años que lleven inscritos como desempleados al menos un año. En estos casos la subvención será de medio millón de pese-



tas y una bonificación del 50 por 100 de las cuotas empresariales a la Seguridad Social por contingencias comunes durante toda la vigencia del contrato.

En cuanto al colectivo femenino, se favorecerá la contratación indefinida de aquellas mujeres que lleven inscritas como desempleadas al menos un año y que sean

CUADRO 2

PRESTACIONES POR DESEMPLEO: TRABAJADORES MENORES DE 45 AÑOS CON RESPONSABILIDADES FAMILIARES

SISTEMA VIGENTE				
Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máxima		Total
6 meses	3 meses	18 meses		21 meses
12 meses	6 meses	18 meses	6 meses	30 meses
18 meses	9 meses	18 meses	6 meses	33 meses
24 meses	12 meses	18 meses	6 meses	36 meses
30 meses	15 meses	18 meses	6 meses	39 meses
36 meses	18 meses	18 meses	6 meses	42 meses
42 meses	21 meses	18 meses	6 meses	45 meses
48 meses	24 meses	18 meses	6 meses	48 meses

NUEVO SISTEMA			
Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máx.	Total
6 meses	0 meses	21 meses	21 meses
12 meses	4 meses	24 meses	28 meses
18 meses	6 meses	24 meses	30 meses
24 meses	8 meses	24 meses	32 meses
30 meses	10 meses	24 meses	34 meses
36 meses	12 meses	24 meses	36 meses
42 meses	14 meses	24 meses	38 meses
48 meses	16 meses	24 meses	40 meses
54 meses	18 meses	24 meses	42 meses
60 meses	20 meses	24 meses	44 meses
66 meses	22 meses	24 meses	46 meses
72 meses	24 meses	24 meses	48 meses



CUADRO 3

PRESTACIONES POR DESEMPLEO: TRABAJADORES MENORES DE 45 AÑOS SIN RESPONSABILIDADES FAMILIARES

SISTEMA VIGENTE		NUEVO SISTEMA		
Cotización	Prestación contributiva	Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máx.
6 meses	3 meses	6 meses	0 meses	6 meses
12 meses	6 meses	12 meses	4 meses	
18 meses	9 meses	18 meses	6 meses	
24 meses	12 meses	24 meses	8 meses	
30 meses	15 meses	30 meses	10 meses	
36 meses	18 meses	36 meses	12 meses	
42 meses	21 meses	42 meses	14 meses	
48 meses	24 meses	48 meses	16 meses	
		54 meses	18 meses	
		60 meses	20 meses	
		66 meses	22 meses	
		72 meses	24 meses	

contratadas en profesiones u oficios que se determinen por el Ministerio de Trabajo, en los que la presencia de la mujer sea menor, así como la de las mujeres mayores de veinticinco años que, habiendo tenido un empleo anterior, deseen reintegrarse laboralmente después de una interrupción de su actividad de al menos cinco años.

La duración mínima del contrato temporal de fomento del empleo será de doce meses en lugar de seis. Con esta medida se pretende promover una mayor permanencia en el empleo y el correlativo descenso del índice de rotación en la contratación temporal. El resto de las modalidades contractuales de duración determinada se mantiene, «con objeto de evitar que se introduzcan rigideces en el mercado de trabajo», según la propia estimación que introduce en su texto este real decreto.

Este mismo texto considera que los objetivos que persigue el Real Decreto-Ley de



Medidas Urgentes sobre Fomento del Empleo y Protección por Desempleo es el promover la calidad de los empleos y equilibrar financieramente el sistema de protección por desempleo. La modificación del cuadro de prestaciones contributivas vigente hasta la fecha es una medida tomada en este sentido, además de la introducción de medidas de equilibrio «que tiendan a mantener un nivel adecuado de cobertura para todas las situaciones protegibles».

También, con objeto de equilibrar financieramente el sistema de protección por desempleo, se potencia el compromiso de los perceptores de prestación por desempleo con la búsqueda de colocación y con la mejora de su cualificación profesional, y se instrumentan medios de lucha contra el fraude.

Duración del subsidio

En cuanto a otras de las medidas adoptadas, se en-

CUADRO 4

PRESTACIONES POR DESEMPLEO: TRABAJADORES MAYORES DE 45 AÑOS CON RESPONSABILIDADES FAMILIARES

SISTEMA VIGENTE

Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máxima		Total
6 meses	3 meses	18 meses	6 meses	27 meses
12 meses	6 meses	18 meses	6 meses	36 meses
18 meses	9 meses	18 meses	6 meses	39 meses
24 meses	12 meses	18 meses	6 meses	42 meses
30 meses	15 meses	18 meses	6 meses	45 meses
36 meses	18 meses	18 meses	6 meses	48 meses
42 meses	21 meses	18 meses	6 meses	51 meses

Sub. esp.

48 m.	24 m.	6 m.	18 m.	6 m.	6 m.	60 m.
-------	-------	------	-------	------	------	-------

72 m.	Trabajadores > 52 años hasta jubilación				
-------	---	--	--	--	--

De 3 a 6 meses

De 3 a 6 meses

NUEVO SISTEMA

Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máxima		Total
6 meses	0 meses	21 meses		21 meses
12 meses	4 meses	30 meses		34 meses
18 meses	6 meses	30 meses		36 meses
24 meses	8 meses	30 meses		38 meses
30 meses	10 meses	30 meses		40 meses
36 meses	12 meses	30 meses		42 meses
42 meses	14 meses	30 meses		44 meses

Sub. esp.

48 meses	16 meses	30 meses	6 meses	52 meses
54 meses	18 meses	30 meses	6 meses	54 meses
60 meses	20 meses	30 meses	6 meses	56 meses
66 meses	22 meses	30 meses	6 meses	58 meses
72 meses	24 meses	30 meses	6 meses	60 meses

Trabajadores >52 años hasta jubilación

De 3 a 5 meses

De 3 a 5 meses

cuentra la modificación de la escala que relaciona los períodos cotizados con la duración de la prestación, «para reorientar su finalidad, en orden a proteger situaciones temporales e involuntarias de desempleo y a fomentar la búsqueda activa de empleo», según especifica el propio texto del real decreto. En este sentido, si la prestación contributiva por doce meses de cotización era hasta la fecha de seis meses, a partir de ahora será de cuatro; por dieciocho meses cotizados se cobrarán seis de paro, frente a los nueve que estaban estipulados hasta la fecha. Mientras que para llegar al tope de percepción de dos años de paro eran necesarios hasta ahora cuarenta y ocho meses de cotización, es decir, cuatro años, a partir de la entrada en vigor de este real decreto se exigirá haber cotizado durante setenta y dos meses (seis años). Como compensación a esta medida, se aumenta la duración de la prestación asistencial perci-



Jesús Arango.

bida a continuación de la prestación contributiva.

Los tipos que aplicados a la base reguladora determinan la cuantía de la prestación se modifican «para moderar las elevadas tasas de reposición de la prestación contributiva en relación con los salarios, en tanto la situación actual de tales tasas puede desincentivar la búsqueda de empleo y estimular de forma inadecuada carreras laborales en las que se alternan cortos y frecuentes períodos de empleo y percepciones de prestaciones por desempleo», explican desde el Ministerio de Trabajo.

Por primera vez se introduce la posibilidad de acce-

Se modifica la escala que relaciona los períodos cotizados con la duración de la prestación por desempleo.



CUADRO 5

PRESTACIONES POR DESEMPLEO: TRABAJADORES MAYORES DE 45 AÑOS SIN RESPONSABILIDADES FAMILIARES

SISTEMA VIGENTE				
Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máxima	Total	
6 meses	3 meses			
12 meses	6 meses			
18 meses	9 meses			
24 meses	12 meses	6 meses	18 meses	
30 meses	15 meses	6 meses	21 meses	
36 meses	18 meses	6 meses	24 meses	
42 meses	21 meses	6 meses	27 meses	
Sub. esp.				
48 meses	24 meses	6 meses	6 meses	36 meses
72 meses	Trabajadores > 52 años hasta jubilación			

NUEVO SISTEMA				
Cotización	Prestación contributiva	Prestación asistencial máxima	Total	
6 meses	0 meses	6 meses	6 meses	
12 meses	4 meses	0 meses	4 meses	
18 meses	6 meses	0 meses	6 meses	
24 meses	8 meses	6 meses	14 meses	
30 meses	10 meses	6 meses	16 meses	
36 meses	12 meses	6 meses	18 meses	
42 meses	14 meses	6 meses	20 meses	
Sub. esp.				
48 meses	16 meses	6 meses	6 meses	28 meses
54 meses	18 meses	6 meses	6 meses	30 meses
60 meses	20 meses	6 meses	6 meses	32 meses
66 meses	22 meses	6 meses	6 meses	34 meses
72 meses	24 meses	6 meses	6 meses	36 meses
Trabajadores > 52 años hasta jubilación				



der al subsidio de desempleo a quienes, careciendo de responsabilidades familiares se encuentren en situación legal de desempleo y no reúnan el período mínimo de cotización para la prestación de nivel contributivo. Quienes se hallen en tal situación y hayan cotizado como mínimo seis meses, tendrán derecho a seis meses de subsidio que se extenderá a veintiún meses cuando los beneficiarios tengan responsabilidades familiares.

El texto del real decreto contempla que la universalización de la asistencia sanitaria introducida por la Ley General de Sanidad hace innecesario que se mantenga esta prestación como parte integrante de la protección por desempleo en el nivel asistencial.

En cuanto a la modalidad de pago único de la prestación por desempleo, con el fin de potenciar la economía social se mantiene para quienes pretendan realizar una actividad como socios

trabajadores de una cooperativa de trabajo o sociedad anónima laboral y se suprime para el resto de los colectivos.

Percepción de becas

La nueva norma deja sin efecto la posibilidad de percepción por los desempleados de una beca o ayuda por su participación en cursos de formación ocupacional, «al haberse comprobado la existencia de distorsiones en la finalidad formativa de dichos cursos, lo que generaba una inadecuada asignación de los importantes recursos destinados a tal fin», tal y como contempla literalmente el texto del real decreto.

Estas becas o ayudas se mantienen para aquellos alumnos que participen en programas públicos de empleo-formación en escuelas taller y casas de oficios y para ciertos colectivos de trabajadores agrarios. ■

Virginia LAVIN

LA PESCA EN AGUAS EXTERIORES, COMPETENCIA DEL ESTADO

El Tribunal Constitucional ha estimado en parte el recurso de inconstitucionalidad planteado por el Gobierno del Estado contra algunos preceptos de la Ley sobre Pesca Marítima en Cataluña aprobada por el Parlamento catalán en febrero de 1986. La sentencia, de fecha 2 de abril, reitera anteriores resoluciones del Alto Tribunal, considerando competencia exclusiva del Estado la pesca marítima en aguas exteriores y competencia compartida la ordenación del sector pesquero.

LA competencia estatal exclusiva en la pesca marítima en aguas exteriores alcanza, de acuerdo con las distintas sentencias del Tribunal Constitucional, a «la normativa referida a los recursos y zonas donde puede pescarse (fondos, caladeros, distancias, cupos), a los períodos en que puede pescarse (vedas, horas) y a la forma y medios de realización de la actividad extractiva en el mar (artes, medios de pesca)». Igualmente se recuerda en la sentencia que debe considerarse competencia compartida, «mediante el empleo de la técnica consistente en la emanación de bases a cargo del Estado y el desarrollo legislativo y la ejecución por la Comunidad Autónoma de Cataluña, la ordenación del sector pesquero», interpretando ésta como «la regulación del sector económico o productivo de la pesca en todo lo que no sea actividad extractiva directa, sino organización del sector, incluyendo la determinación de quienes pueden ejercer directamente la pesca, las condiciones que

deben reunir tales sujetos integrantes del sector y su forma de organización». De donde deduce que se enmarcan en este capítulo las competencias referidas «a las condiciones profesionales de los pescadores y otros sujetos relacionados con el sector, construcción de buques, registros oficiales, cofradías de pescadores, lonjas de contratación y otras similares».

Al margen de este deslinde teórico, apunta luego la sentencia del TC, queda «la competencia autonómica exclusiva sobre pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura».

El pleno del TC, compuesto por Francisco Tomás y Valiente como presidente, y los magistrados Francisco Rubio Llorente, Fernando García Mon, Carlos de la Vega Benayas, Eugenio Díaz Eimil, Miguel Rodríguez-Piñero, Jesús Leguina Villa, Luis López Guerra, José Luis de los Mozos, Alvaro Rodríguez Bereijo, Vicente Gimeno Sendra y José Gabaldón López, parte del criterio de que «son títulos competenciales diferentes



a la pesca» en aguas marítimas exteriores, competencia exclusiva del Estado y la «ordenación del sector pesquero», que es materia compartida entre el Estado, al que le corresponde la competencia normativa básica y diversas Comunidades Autónomas, entre ellas la de Cataluña, a las que incumbe el desarrollo legislativo y la ejecución de esas bases.

Así, el fallo se remite al artículo 9.2 de la Ley recurrida que concede al Consejo Ejecutivo de la Generalidad la facultad de determinar «masas de agua» en las que no podrá autorizarse la instalación de artes, industrias o aprovechamientos piscícolas, habida

cuenta de la importancia de la riqueza piscícola o marisquea, regulación autonómica encaminada a preservar el recurso natural en ciertas zonas, frente a actividades industriales o extractivas que «se adentra en la competencia exclusiva del Estado para regular la cuestión en todo el caladero nacional, entre otras razones, dada la misma movilidad del recurso». La sentencia ahora conocida se remite a un fallo anterior del TC para afirmar que «sólo desde una ordenación unitaria del caladero nacional pueden fijarse criterios efectivos de protección de un recurso natural necesariamente móvil y por ello difícilmente separable entre Comu-



nidades Autónomas limítrofes», estimando que «la contención del esfuerzo pesquero y la explotación nacional de los recursos requiere de un conjunto de medidas que sólo unitariamente contempladas cobran sentido y garantizan eficacia». En el mismo sentido, la sentencia considera competencia estatal «todas las actividades que inciden en la extracción y producción de los recursos marinos renovables», precisando que caen igualmente en la competencia del Estado los términos o expresiones «recursos marinos renovables», «rendimiento sostenible máximo» o «esfuerzo pesquero máximo». Por contra, añade, y empleando la misma lógica, la Generalidad de Cataluña «puede matizar qué debe entenderse por otros conceptos que caen dentro de su competencia sobre pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, como son «depuradora de marisco», «granja marina» a efectos de acuicultura, «criadero», «sementería», «vivario», «vivero» o «parque na-

La competencia estatal alcanza a la normativa referida a los recursos y zonas donde puede pescarse, a los períodos en que puede pescarse y a la forma y medios de realización de la actividad extractiva en el mar.

tural de cultivos de mariscos».

Finalmente, la sentencia sostiene que no es inconstitucional lo dispuesto en el artículo 11.3 de la Ley objeto del recurso, que permite a la Consejería correspondiente «realizar los planes experimentales que considere más adecuados para el mejor desarrollo del sector», siempre y cuando se interprete en la forma que ha venido sosteniendo el TC; es decir, «deslindando entre pesca marítima y ordenación del sector pesquero».

Un matiz no menos interesante del fallo en cuestión es el que aborda las competencias en materia de «inspec-

ción de las actividades pesqueras», remitiéndose en este aspecto a una sentencia anterior del mismo TC (113/1983), donde se decía que «sin perjuicio de la competencia estatal para la vigilancia de costas a los fines propios de la defensa nacional y, en consecuencia, para el control del tráfico marítimo, incluido el de los buques de pesca, deben corresponder las facultades de inspección y sanción a quien tenga competencias en la materia». La asunción estatutaria por parte de la Generalidad de Cataluña de competencias sobre pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, de un

lado, y, de otro, sobre la ordenación del sector pesquero, así como la referencia genérica a «inspección de actividades pesqueras», acompañada de la referencia concreta «en el marco de sus competencias» sólo puede interpretarse, a la luz de esta y otras sentencias del TC, «como excluyendo la inspección de la pesca marítima en aguas exteriores, que es competencia exclusiva del Estado».

Oportunidad del fallo constitucional

La sentencia del Tribunal Constitucional, vinculante exclusivamente en lo que atañe a la Ley de Regulación de Pesca Marítima de Cataluña que motivó el recurso del presidente del Gobierno, viene a consolidar las posiciones negociadoras del Estado frente a las reclamaciones de las Comunidades Autónomas, singularmente a Cataluña, Galicia y País Vasco, que reclaman un mayor nivel competencial en temas pesqueros.

No obstante, el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, afirmaba la disposición «del Estado y de las Comunidades Autónomas» de llegar a «un mayor protagonismo de éstas en lo que se refiere a las competencias que venían ejerciendo», remitiendo para ello al pacto autonómico, «que tendrá ahora su desarrollo legislativo». En este proceso, declaraba Loira, «se definirá mediante ley orgánica lo que entendemos como ordenación del sector pesquero».

El secretario de Estado, que rehusó concretar ninguno de los posibles acuerdos, se remitió a «la Constitución, los Estatutos de Autonomía y las tres sentencias del Tribunal Constitucional» como base de las negociaciones posteriores. ■ M. V.



ASISTENCIA SANITARIA EN LA CAMPAÑA DEL BONITO

TRAS la experiencia de los años anteriores en las campañas de asistencia sanitaria a la flota bonitera del norte, y con el objetivo de favorecer las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, al tiempo que se potencian los niveles sanitarios de asistencia y prevención, el Instituto Social de la Marina, a través del Programa de Sanidad Marítima, ha fletado el buque español «Investigador», en el que viajan dos médicos, para atender cualquier emergencia que se presente durante el desarrollo de la temporada atunera.

La asistencia sanitaria será facilitada a todos los atuneros que participen en la campaña del bonito, que se desarrolla desde junio a septiembre en la zona comprendida entre los meridianos 40 y 50 grados Norte y los paralelos 1 a 30 grados Oeste, y donde faena una flota española de 500 a 600 barcos, con un total aproximado de 9.000 trabajadores (la mayor parte de los mismos procedentes de la cornisa cantábrica).

Los servicios médicos proporcionados por el «Investigador» a los barcos españoles serán consultas radiomédicas, hospitalizaciones en la enfermería del buque de asistencia, en la medida en que los enfermos puedan ser trasladados

al buque y evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea en los casos en que ésta sea necesaria.

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

El «Investigador», que ha sido preparado en Vigo, saldrá de este mismo puerto el día 1 de junio y entrará a finales de los meses de junio, julio, agosto y septiembre en el puerto de Santander.

El barco está dotado con:

- Equipo comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT.
- Enfermería a bordo, equipada con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves.

El ISM ha fletado un barco-hospital, el «Investigador», para atender a los trabajadores que faenan en esta flota.

El barco navegará en esos caladeros desde el 1 de junio al 30 de septiembre.

— Camarotes para alojar a seis pacientes.

— Capacidad para 18 pasajeros en casos de necesidad imperiosa.

— Embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros.

El buque contará con la presencia a bordo de dos médicos del Servicio de Sanidad Marítima que prestarán ayuda en una zona donde las condiciones son las propias del resto de actividades pesqueras: trabajo penoso, ritmos horarios irregulares, importante dependencia de las condiciones climático-ambientales y deficientes posibilidades higiénico sanitarias, pero a lo que se añaden problemas derivados de la dificultad en las comunicaciones mar-tierra (debido a los deficientes equipos que poseen este tipo de barcos) y del relativo envejecimiento de las poblaciones embarcadas.

Durante los períodos de embarque, la asistencia sanitaria entraña las dificultades que plantea el medio en el que desarrollan su trabajo. Alejados bastantes millas del puerto más cercano (pueden estar a tres-cuatro días de la costa), el único apoyo con el que hasta ahora contaban era la consulta médica por radio.

El eco obtenido entre la flota por la presencia de un médico español en los buques «Pêcheur Breton» y «Douric II», ha conducido al ISM a responsabilizarse de la preparación de esta campaña, con lo que se espera superar la experiencia de los años anteriores.

Datos del buque para requerir la asistencia

El indicativo de llamada del barco es HO-6765.

La frecuencia prevista se situará en 3.370 KHz.

Sus canales de VHF se posicionarán:

— Uno en el canal 16 permanente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 137 mt. 2.182 KHz.

— El otro se colocará en la zona frecuentada por la flota atunera. ■



CHUGOKU

PAINTS ESPAÑA S.A.

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



PROTECCION TOTAL PARA BUQUES DE PESCA

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

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

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



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

El «Esperanza del Mar»,
en 1982, a su salida
de Palma de Mallorca.



EL «ESPERANZA DEL MAR» CUMPLE DIEZ AÑOS COMO
BARCO HOSPITAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
EN EL CALADERO SAHARIANO-MARROQUI

BIENVENIDOS A BORDO



El «Esperanza del Mar» tiene ya diez años como único barco que opera permanentemente como hospital en aguas en las que faenan pesqueros de la Comunidad Europea. Este antiguo mercante, con una tripulación que no supera habitualmente los 30 hombres, presta, con Roberto González, su capitán al frente, una labor de asistencia sanitaria y logística reconocida por cuantas embarcaciones españolas, marroquíes y de otras nacionalidades operan en el banco sahariano. Una marea a bordo aporta una visión absolutamente viva de las condiciones en las que se desenvuelve el trabajo de las más de 7.000 personas que pescan en la zona.

SE REALIZA UNA LABOR HUMANITARIA CON TODOS LOS BARCOS QUE FAENAN EN LA ZONA, CUALQUIERA QUE SEA SU BANDERA

SI, doctora, mucho doloro. Mucho doloro.» Loreto González no consigue que su interlocutor le facilite más explicaciones a través de la radio. La doctora, no obstante, insiste: «Patrón, ¿dónde le duele al marinero?». Silencio, y vuelta a empezar: «Patrón, ¿puede decirme en qué parte del cuerpo le duele al enfermo? Loreto sabe que de la valoración que ella haga de la gravedad del caso dependerá el rumbo que tomará el «Esperanza del Mar», el barco hospital del Instituto Social de la Marina, que recorre las aguas del banco sahariano velando por la seguridad de los marineros de la flota pesquera en la zona. Si el capitán y Loreto, segundo médico a bordo, se ponen de acuerdo al analizar la conveniencia de acudir en auxilio del barco marroquí, irán en busca del enfermo para atenderlo en el «Esperanza» o trasladarlo a puerto si es preciso.

El «Esperanza del Mar» ha cumplido en abril sus primeros diez años de navegación como barco hospital. Y en este tiempo han sido miles las consultas atendidas por los médicos a bordo, valiéndose de la emisora de radio, y en su caso del completo instrumental con que cuentan para realizar operaciones quirúrgicas en el buque. Tan numerosas como las asistencias técnicas que han tenido que prestar sus mecánicos, electricistas, marineros y buceadores siempre que alguna embarcación frente a las costas del Sahara, Marruecos y hasta Mauritania les ha pedido ayuda. «No importa la nacionalidad. Realizamos una labor humanitaria para todos los barcos que faenan en estas aguas cualquiera que sea su bandera», afirma Ro-

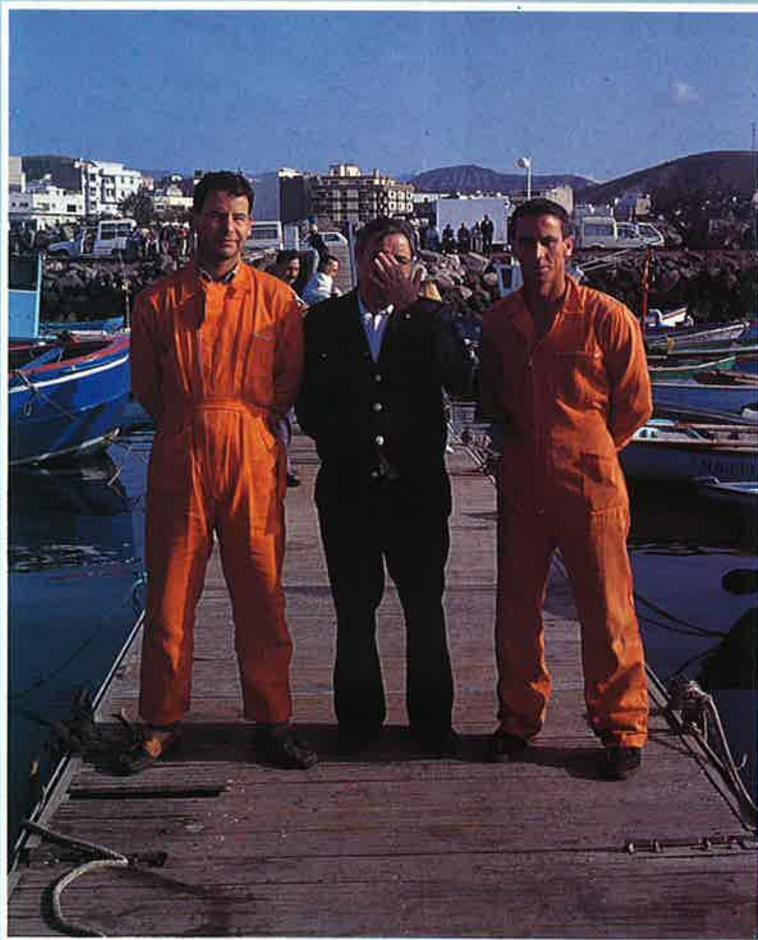
berto González, capitán del «Esperanza».

Las reparaciones en alta mar son otra cosa. Teóricamente, al menos; porque desprender el arrastre de las hélices o remolcar una embarcación averiada hasta el puerto más próximo cuando no existe peligro para la vida de las tripulaciones tiene su precio, y, sin embargo, pocos terminan pagando por esos servicios. «Nuestro trabajo tiene por esa razón una vertiente económica importante», aclara Roberto González, «porque, sin duda, es mucho el dinero que ahorran los armadores, evitan desplazamientos a tierra para dejar enfermos o heridos o realizar reparaciones en el barco».

«Esperanza del Mar». «Esperanza del Mar». Aquí «Vivian». Cambio.» Son poco más de las tres de la madrugada, y el «Esperanza» ha salido del puerto de Las Palmas pasadas las cinco de la tarde del día anterior. Ni tan siquiera se han cumplido doce horas de navegación y se produce la primera situación de emergencia. No es la primera llamada que se recibe en el puente del «Esperanza», pero la temblorosa voz del patrón del «Vivian» y lo desaconsejable de la hora para realizar una consulta médica si no revistiera gravedad, hacen temer lo peor.

«Adelante «Vivian», aquí «Esperanza del Mar». «Esperanza», aquí «Vivian». Tenemos una vía de agua.» El oficial al mando le pide entonces su posición y hace llamar al capitán. «Dígame «Vivian», ¿cuál es la situación?». «El agua cubre la sala de máquinas casi por completo y la bomba de achique casi no da para sacar tanta agua.» «Bien, vamos para allá.»

El «Esperanza» tardará en llegar al punto marcado unas





«Vivian» esté a la vista. Prioridad absoluta para el pesquero accidentado.

Ha habido suerte. Un pesquero ruso ha oído la llamada de auxilio del «Vivian» y acudirá en su ayuda. Cuando llegue el «Esperanza», un equipo de buceadores, un mecánico y el electricista se desplazarán en una lancha hasta el costado del buque ruso y tratarán de salvar al pequeño artesanal español con las bombas más potentes con que cuenta el «Esperanza». En otra lancha irán los médicos para recoger a los pescadores y trasladarlos al hospital.

Otra consulta. Una más. Una llamada recordando que el «Esperanza del Mar» lleva un paquete para uno de los barcos que faenan en la zona y llama interesándose por la posición del antiguo mercante, ahora convertido en el único barco hospital con que cuenta la CE operando permanentemente en alta mar.

El próximo destino es Arguineguín, allí se dejará a los

to Social de la Marina de acoger a los heridos y enfermos, y hacerlos llegar a la capital.

Pero una llamada cambia esta vez los planes del capitán. Un marinero del «Cotorredondo III» se ha cortado en un dedo y parece que reviste cierta gravedad. Hay otras complicaciones en el barco pesquero que el patrón no ha aclarado suficientemente. Habrá que ir en su busca. El primer médico, Alfredo Lago, Loreto y el capitán están de acuerdo.

La actividad de los 30 hombres y mujeres que trabajan en el «Esperanza» es continua. Día y noche; arriba en el puente y abajo en la sala de máquinas, en la cocina y en cubierta. Llegaremos al «Coto» a media tarde. Los pescadores del «Coto» llevan quince días faenando y les quedan al menos otros cincuenta antes de regresar. «La pérdida de estos dos chicos —porque al accidentado se le ha unido un enfermo de hepatitis— no obligará a trabajar más», dice uno de los miembros de la tripulación, que asegura no haber dormido más de cuatro o cinco horas diarias en el tiempo que lleva en la mar.

Preparándonos para abandonar el «Coto», un marinero portugués en el barco apostilla: «Los pescadores españoles son muy buenos, hay buenas artes y los barcos se están renovando. Sólo hace falta una buena desinfección».

Ya en el «Esperanza» la cena está lista. En realidad, el segundo turno de cena está servido a las siete de la tarde. El primero lo está a las seis. Tres platos, uno más que en el almuerzo. Para todos, oficiales, tripulación e ingresados en el hospital, el mismo menú, a no ser que para estos últimos los médicos hayan establecido algún plato especial. En cualquier caso, siempre abundantes; José Ferreiro, el cocinero, es gallego de Ponte Ceseures (Pontevedra) y ya se sabe...

Aún se recibirán más llamadas de auxilio después de la cena, y es extraña la noche en que el médico de turno no tiene que levantarse por alguno



ocho o nueve horas. Mientras tanto la tripulación del «Vivian», un pequeño pesquero artesanal de apenas 15 metros, tendrá que vérselas con la mar para salvar sus vidas, y si es posible la embarcación. En el «Esperanza» va a ser

complicado conciliar el sueño a partir de ese momento. Todos los oficiales están en el puente. Roberto ha cogido el mando y Miguel Iglesias, responsable de las comunicaciones del barco, no se va a separar de la radio hasta que el

náufragos como se hace habitualmente siempre que es necesario realizar evacuaciones antes de que termine cada una de las mareas del «Esperanza» (un mes de navegación). Al sur de la isla, Julia es la encargada por el Institu-

ADEMAS DEL SERVICIO MEDICO, EL «ESPERANZA DEL MAR» LLEVA A CABO TAMBIEN TRABAJOS DE REPARACIONES EN ALTA MAR Y OTROS TIPOS DE AYUDAS A EMBARCACIONES CON PROBLEMAS



de sus pacientes, ya sea en el hospital o en alguno de los barcos que han pedido ayuda por radio a lo largo del día. La jornada, en fin, termina tarde y empieza pronto.

Hoy, a las seis cuarenta y cinco de la mañana. El patrón del «Sofía» llama porque uno de los marineros se ha cortado las primeras falanges de los dedos anular e índice en la maquinilla del arrastre. Habrá que ir a socorrerlo, y una vez en el «Esperanza», operar. Todo el equipo médico se moviliza. Alfredo Lago, el primer médico a la cabeza; Loreto y Laura Petrini, la ATS. Si la intervención precisa de un equipo más sofisticado del que ya se dispone a bordo tendrá que ser trasladado a tierra, tendría que lanzarse una llamada de ayuda a los helicópteros del

SAR, y si el «Esperanza» se encuentra dentro de su radio de acción, entonces, serían ellos los encargados de realizar el traslado del herido. No ha sido así en esta ocasión, la operación ha terminado con éxito en el quirófano del «Esperanza».

«El «Esperanza» hace una buena labor. Es lo que siempre se dice, pero es cierto, aunque tenga algunas carencias porque no es lo mismo un barco construido específicamente como barco hospital que un mercante reformado», así se expresa Severiano Sotelo, patrón del «Sin Comentarios», haciéndose eco de la opinión generalizada entre los marineros que faenan en estas aguas.

Si no fuera por la inquietud que despierta entre los patrones y marineros el término de

los acuerdos de pesca con Marruecos, lo cierto es que la situación es hoy tranquila en estas aguas. Las patrulleras sólo salen para recordar de cuando en cuando quién administra estas aguas, y han quedado para el recuerdo algunos enfrentamientos que se produjeron en el pasado.

Muchos otros tristes acontecimientos han quedado en los anales del barco. El radiotelegrafista del barco, incluso, lleva su propio diario cuaderno de hundimientos de pesqueros a los que han acudido. «Más de cuarenta. Al menos esos son de los que hemos recibido llamadas de auxilio, porque otros desaparecen en estas aguas sin dejar rastro.»

En el puente, el vigía, imprescindible, pese al avanzado sistema de navegación por sa-

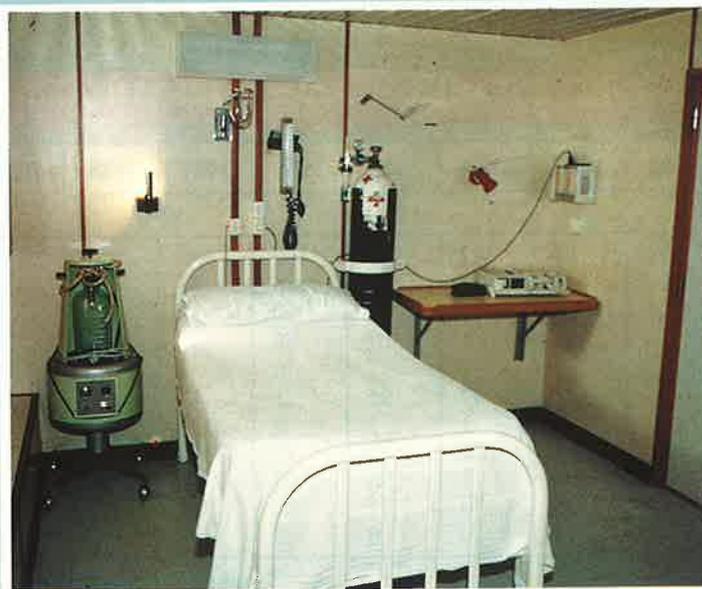
télite con que cuenta el «Esperanza», recuerda, mientras contemplamos un sinfín de puntos luminosos con los que los pesqueros rompen la oscuridad de las aguas en las que faenan, algunos hundimientos envueltos en cierto misterio. Y Demiz, uno de los buceadores, apostilla que «cuando uno va en la lancha acercándose a alguno de los barcos a los que auxiliamos, lo que más impresiona es la oscuridad y el silencio. Uno se siente muy poca cosa en medio del mar».

Tan ligero como el casco del «Montrove», que desapareció para siempre al poco tiempo de salir de puerto sin que jamás se haya sabido nada de las causas del hundimiento ni de la tripulación. «Yo lo vi escorado al salir de puerto», dice un marinero a



bordo del «Esperanza», *«estoy convencido de que lo arrolló uno de los mercantes que se quedan a la entrada del puerto»*, corrige otro de los que interviene en la conversación. En el recuerdo también están el «Martil», un pesquero marroquí que se hundió por culpa del sistema de desagüe y la charnela mal colocada o el «Majanova IV», que se fue al fondo en unos segundos por llevar mal colocados los aparejos: le falló el centro de gravedad. *«Todo es culpa de las prisas con las que se sale a pescar»*, señala Miguel, el oficial de radio. También están los mercantes, que muchas veces en la oscuridad se han llevado por delante a los arrastros, *«al "Vere III" lo partió un barco alemán al Sur de Dakar y, aunque el capitán lo vio todo, dejó allá los naufragos. Afortunadamente, unos barcos rusos que faenaban por allí le siguieron y lo rodearon hasta que tuvo que hacerse cargo de los accidentados»*, cuenta un testigo de aquello.

Hemos podido rememorar esas imágenes viendo la grabación en vídeo del hundimiento del «Vivian». Siempre es triste contemplar un barco que se va a pique, dejando tras de sí sólo una mancha de



aceite y algunos restos de la bodega. Pero la faena sigue para unos y otros. Mario, el patrón del «Vivian», ha podido hablar por teléfono con su familia y tranquilizar a su esposa; sin embargo, el más veterano de sus compañeros, con nueve hijos, no ha querido utilizar las comunicaciones del «Esperanza», *«ya se habrá enterado por otra de lo que ha pasado»*, dice. Mientras, el tiempo pasa en la biblioteca del barco hospital, donde Víctor, el propietario del «Vivian», lee tranquilo pensando en su barco.

Tal vez de cuantos hombres hay sentados a la mesa en el hospital del «Esperanza», los más intranquilos sean los dos mauritanos supervivientes del naufragio. Se han quedado sin trabajo y al llegar a Las Palmas habrán de vérselas con los responsables de inmigración. Para los otros extranjeros hospitalizados la situación es más sencilla porque los armadores o sus consignatarios ya han confirmado por radio que se harán cargo de ellos al llegar a puerto, *«cuando eso ocurra espero poderle explicar a mi novia lo que es el trabajo en la mar de verdad. Cada vez que habla de mí a sus padres, parece que cada salida que hago es un crucero»*, cuenta Alvaro en torno a una mesa.

Al fin, en Arguineguin, si el capitán del «Esperanza» lo autoriza una parte de la tripulación podrá acompañar a los evacuados en las lanchas y permanecer un par de horas en el puerto para comprar la prensa, enviar una postal o llamar por teléfono, que, aunque puede hacerse desde el mismo barco, siempre será más barato. Cada una de las travesías del «Esperanza» dura un mes, en períodos de tres meses de actividad para la tripulación. *«Lo habitual es que permanezcamos en Las Palmas cuatro o cinco días y volvamos a salir. Después de tres o cuatro mareas es cuando el personal toma el permiso y viaja a sus casas»*, explica Javier Perillán, segundo de a bordo. ■

Manuel DIAZ

«ESPERANZA DEL MAR» DIEZ AÑOS DE SERVICIO

MAS de 33.000 acciones de apoyo sanitario, 4.000 operaciones de apoyo logístico a las embarcaciones que operan en la zona y otras casi 400 acciones más complementarias constituyen la carta de presentación del buque hospital «Esperanza del Mar» cuando se cumplen los diez años de servicio en el caladero sahariano-marroquí. Lo que en principio era una embarcación destinada fundamentalmente a apoyar la actividad de la flota pesquera que opera en aquellas aguas, hoy

se ha convertido en el buque insignia del Instituto Social de la Marina, de cuyos servicios se están beneficiando no solamente personal y barcos españoles, sino a gentes y embarcaciones de las más diferentes nacionalidades, entre las que destacan especialmente la flota pesquera de Marruecos.

Durante sus diez años de trabajo en el caladero sahariano-marroquí el buque «Esperanza del Mar» ha llevado a cabo casi 15.000 consultas radiomédicas, cerca de 4.000 consultas ambulatorias, más de 1.000 desplazamientos a

bordo de buques, 2.400 hospitalizaciones, 1.340 intervenciones quirúrgicas y ha confeccionado casi 10.000 historias clínicas.

Además del servicio sanitario que realiza el «Esperanza del Mar», el barco ha prestado durante este tiempo un importante apoyo logístico, especialmente a la flota pesquera, cuyo valor económico para los armadores resulta muy elevado y de difícil cuantificación, al ahorrarse en muchos casos tener que suspender las faenas de pesca para volver a puerto. En este apartado, con casi

4.000 acciones en este tiempo, destacan 1.100 actuaciones de los buzos, reparaciones diversas, suministro de agua, evacuaciones, etcétera. Finalmente, entre su actividad en el caladero destacó también su participación en situaciones de incendios o abandono de buques.

Desde la perspectiva del servicio sanitario cabe destacar que mientras en un principio los beneficiarios del «Esperanza del Mar» eran casi todos españoles, en los últimos años, tanto por su presencia en barcos españoles como por

RESUMEN DE ACTIVIDADES - BUQUE «ESPERANZA DEL MAR»

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	TOTAL
APOYO LOGISTICO											
Buzos	30	81	122	136	140	160	97	112	101	121	1.100
Mecánicas	8	13	33	39	35	23	20	11	10	13	205
Eléctricas	3	12	18	29	29	34	15	7	16	10	173
Electrónicas	3	65	81	67	86	87	19	6	5	1	420
Remolques	2	2	2	1	6	2	0	1	2	4	22
Suministro de agua	3	27	47	31	25	45	27	11	14	11	241
Suministro de combustible	1	0	1	3	2	5	1	0	2	1	16
Evacuaciones H.H.C.C.	0	4	11	13	19	9	12	4	8	20	100
Evacuaciones pesqueros	3	94	71	94	93	71	41	27	2	0	496
Evacuaciones E.H.O.A.	2	35	70	71	105	88	111	169	260	229	1.140
Varios	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total apoyo logístico											3.914
APOYO SANITARIO											
C. radiomédicas	68	2.153	2.016	1.318	1.534	1.542	1.238	1.622	1.580	1.432	14.503
C. ambulatorias	15	386	400	428	447	587	358	386	324	333	3.664
Desplaz. médico a B/P	7	386	83	55	57	106	90	75	100	88	1.047
Hospitalizaciones	14	218	233	273	264	277	192	319	294	286	2.370
Interv. quirúrgicas	2	41	62	82	118	163	377	175	201	114	1.335
Reintegrados a B/P	9	148	207	171	196	190	106	124	60	54	1.265
Historias clínicas	59	1.146	1.057	872	1.289	1.279	1.004	799	981	693	9.179
Total apoyo sanitario											33.363
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS											
Ej. contraincendios	7	8	10	12	15	14	12	5	10	10	103
Ej. abandono de buque	5	7	8	14	11	14	13	13	8	7	100
Ej. hombre al agua	1	3	2	7	10	9	6	4	8	5	55
Colaboración Armada	6	4	8	14	12	9	5	0	1	0	59
Otras	0	0	0	0	0	0	5	8	20	4	37
Total actividades complementarias											354

ESTADISTICA SANITARIA - BUQUE «ESPERANZA DEL MAR»

Año 1988 530 PERSONAS: 369 ESPAÑOLES, 116 MARROQUIES, 45 OTRAS NACIONALIDADES

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	180	143	115	208
Marroquí	36	24	20	40
Otras	6	2	5	3
	222	169	140	251

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA MARROQUI

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	20	24	10	34
Marroquí	31	25	23	33
Otras	16	10	10	16
	67	59	43	83

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE OTRAS BANDERAS

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	2	0	1	1
Marroquí	0	0	0	0
Otras	7	4	3	8
	9	4	4	9

Año 1989 667 PERSONAS: 434 ESPAÑOLES, 160 MARROQUIES, 73 OTRAS NACIONALIDADES

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	223	156	182	197
Marroquí	28	28	21	35
Otras	4	2	4	2
	255	186	207	234

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA MARROQUI

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	31	23	26	28
Marroquí	62	41	45	58
Otras	40	15	27	28
	133	79	98	114

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE OTRAS BANDERAS

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	1	0	1	0
Marroquí	0	1	0	1
Otras	6	6	7	5
	7	7	8	6

Año 1990 611 PERSONAS: 343 ESPAÑOLES, 197 MARROQUIES, 71 OTRAS NACIONALIDADES

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	171	129	154	146
Marroquí	37	23	27	33
Otras	2	1	0	3
	210	153	181	182

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA MARROQUI

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	26	17	21	22
Marroquí	79	58	59	78
Otras	38	24	25	37
	143	99	105	137

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE OTRAS BANDERAS

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	0	0	0	0
Marroquí	0	0	0	0
Otras	4	2	5	1
	4	2	5	1

Año 1991 491 PERSONAS: 270 ESPAÑOLES, 168 MARROQUIES, 53 OTRAS NACIONALIDADES

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	136	105	112	129
Marroquí	28	26	18	36
Otras	6	3	6	3
	170	134	136	168

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA MARROQUI

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	13	14	12	15
Marroquí	51	63	45	69
Otras	8	23	19	12
	72	100	76	96

TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE OTRAS BANDERAS

Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	2	0	0	2
Marroquí	0	0	0	0
Otras	5	8	8	5
	7	8	8	7

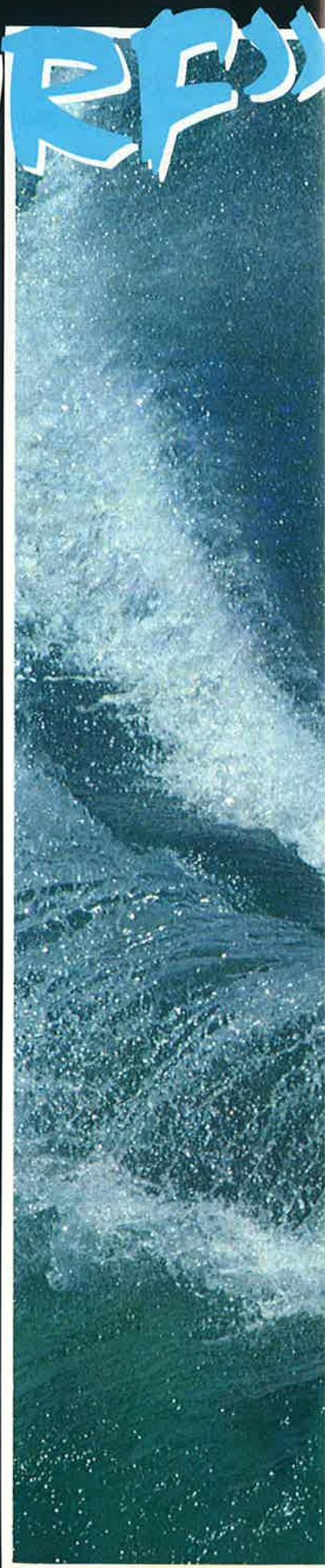
RESUMEN DE NAVEGACION

Año 1991	Millas nav.	Tiempo total	Velocidad media	Días de mar
Enero	4.200	560 h. 05'	9,55	26
Febrero	4.287	549 h. 10'	10,04	24
Marzo	4.409	611 h. 09'	9,63	27
Abril	3.966	586 h. 46'	9,12	26
Mayo	3.814	636 h. 26'	8,91	28
Junio	3.965	586 h. 02'	9,46	26
Julio	3.628	612 h. 28'	9,03	27
Agosto	4.029	617 h. 26'	9,19	27
Septiembre	3.246	565 h. 01'	9,74	24
Octubre		Paro biológico y obras a bordo		
Noviembre	4.618	674 h. 13'	9,82	29
Diciembre	3.677	591 h. 23'	9,57	26
Total anual 1991	43.839	6.600 h. 09'	9,46	290

estar embarcados en la flota marroquí, prácticamente una tercera parte de las personas que recibieron asistencia son de ese país norteafricano. Lejos de la problemática y los enfrentamientos que se han producido tradicionalmente en este caladero entre intereses españoles y marroquíes, el «Esperanza del Mar» durante diez años ha constituido un punto de encuentro, de entendimiento y, por parte de España, de servicio a la flota pesquera de ambos países. ■

V. M.

WINDSURFING



MAR Y AIRE

MAS DE 14 MILLONES DE
PERSONAS DE 45 PAISES
PRACTICAN ESTE DEPORTE



Deporte espectacular donde los haya, el windsurf es practicado por, aproximadamente, catorce millones de aficionados de más de 45 países del mundo en aguas de esas costas paradisíacas que, no sin sana envidia, contemplamos en televisión y revistas. Sensación de vivir,

dicho de moda, es lo que provoca la lucha del hombre contra el viento y la mar, con el solo asidero de una tabla de apenas tres metros de longitud y una vela de superficie similar a la del techo de un utilitario. Para los más osados quedan toda clase de piruetas y saltos a cual más llamativo.

«WINDSURF» MAR Y AIRE

PRUDENTE y práctica iniciativa fue la del norteamericano Hoyle Schweitzer, cuando en 1969 patentó un artilugio compuesto por una vela, con un mástil pivotante, adaptada a una tabla de surf. Y es que, tres años antes, otro estadounidense, Newman Darby, había construido una embarcación muy parecida. A pesar de que aún hoy en día no está clara la paternidad del invento, con el paso del tiempo se llegó a la conclusión de que la obra de Schweitzer era la solución ideal para la práctica de un nuevo deporte, el windsurf (cuyo nombre también patentó).

Hasta ahora los menudos veleros no han sufrido variaciones sustanciales sobre el diseño original. Las diferencias más importantes son la menor eslora del casco —tres metros escasos en la mayoría de los modelos— y la reducción sustancial del peso. De este modo los aficionados al joven deporte disponen de un barco pequeño, simple, de fácil manejo y transporte, que permite sentir una sensación única cabalgando sobre las olas y ejecutando toda suerte de cabriolas marineras.

Desarrollo y evolución

A partir de los años setenta y hasta los primeros ochenta el desarrollo del windsurf fue meteórico en todo el mundo. Las tablas, planchas o «boards» han evolucionado rápidamente. El windsurfer de Schweitzer era un «armatoste» cercano a los cuatro metros de longitud y un volumen de 200 litros, equipado con una vela de seis metros cuadrados de superficie y una botavara de madera. Era, además, bastante pesado y exigía un gran derro-



**AUNQUE
NO ESTA
CLARA LA
PATERNIDAD
DEL
INVENTO, EL
NOMBRE Y
EL APARATO
LO PATENTO
EL NORTE-
AMERICANO
HOYLE
SCHWEITZER
EN 1969**



che de fuerzas para gobernarlo. Ahora las tablas más ligeras apenas llegan a los siete u ocho kilos de peso y dos metros y medio de longitud. Son las utilizadas en la modalidad Fun, adecuadas para la navegación con vientos fuertes y realizar saltos arriesgados o intentar batir marcas de velocidad. Las planchas de regata tipo Raceboard o las polivalentes son mayores, rondan los tres metros y medio de eslora y pesan entre doce y quince kilos por lo general. Su manejo es apropiado para los principiantes y las disciplinas clásicas. La tabla actual, nacida de los cascos de regata tradicional, ha derivado en formas planas o más redondas que permiten una mejor navegación en ceñida o través, por ejemplo. Tiene una orza central y un pequeño aletín en popa. Carece de timón y todo el gobierno y orientación de la vela los realiza el tripulante basándose en su peso y su fuerza, que utiliza para cambiar la posición de la misma. El windsurfer es el velero que ha de con-

El Circuito Mundial de la PBA visita las costas de medio mundo



fesional de Windsurfistas), en la actualidad afiliada a la IYRU (Federación Internacional de Vela). La PBA se ha convertido de este modo en el principal organismo rector de la práctica del windsurf.

Ha creado un Circuito Mundial que puede ser comparado por su estructura y funcionamiento deportivos al Grand Prix de tenis o al «circo» de la Fórmula 1. El implacable «seleccionador» que es el mar ha elegido a sus hijos predilectos, y así, en el Circuito Mundial destacan con nombre propio los hermanos Dunkerbeck, Bjorn y Britt, ambos españoles de adopción. Otros apellidos ilustres son los Naish, Bringdal o McGain, en hom-

bres, y Müller, Crisp o Cochran, en mujeres, por citar algunos de los más relevantes en la actualidad.

El Circuito Mundial de este año recorre veintitrés países diferentes y abarca tres tipos de competiciones: las del Grand Slam, las del Grand Prix y las pruebas del Tour Events. Los canales deportivos especializados, vía satélite (Eurosport, Super Channel, etcétera), dedicarán más de quinientas horas a la cobertura de las pruebas. En España, algo más de tres horas, repartidas en diversos reportajes y resúmenes (TVE y TV3).

Las modalidades principales son Course, Slalom y Olas (Wave). La primera tiene su origen en el tradicional triángulo olímpico y su recorrido se asemeja a una M. En el Slalom, los participantes navegan trazando eses sobre las olas, a modo de esquí, pero más pronunciadas. En Olas, los saltos y piruetas espectaculares constituyen lo más atractivo. La velocidad mínima del viento para el desarrollo de las regatas ha de ser de once nudos en el primero de los casos y de doce en los otros dos. ■

J. M. M.

«WINDSURF» MAR Y AIRE

seguir la relación peso potencia más favorable.

El windsurf no es caro

Contrariamente a lo que pueda pensarse desde la barrera, al contemplar las naves de llamativos colores o los trajes de aspecto futurista de quienes las manejan, el windsurf no requiere una especial parafernalia. Es un deporte que puede ser tan caro como uno quiera, como un buen vino, pero la iniciación se puede considerar barata: una tabla de fibra de carbono de última generación y un mástil de calidad vienen a costar unas 200.000 pesetas. Existe además un amplio mercado de segunda mano en el que se puede conseguir material en buen estado y al que es fácil acceder a través de escuelas y revistas especializadas (*Surf a Vela*, por ejemplo).

Sin duda, los requisitos que debe reunir el principiante son agilidad, equilibrio... y no tener miedo a los inevitables chapuzones. O sea, es imprescindible saber nadar. Y aquellos que no tengan una playa a mano, siempre pueden comenzar su aprendizaje en el embalse más próximo donde se permita la práctica del windsurf. Otra cosa es la citada disciplina Fun, que sí requiere unas condiciones particulares en cuanto a viento y oleaje. Pero el Fun queda para los iniciados y los valientes.

Aunque depende de la constitución física, personal e intransferible, el windsurf se puede practicar desde los diez años... y hasta que el cuerpo aguante. Los aparejos ligeros y pequeños, equipados con un mástil corto y una superficie vélica de unos tres metros cuadrados, son ideales para los más jóvenes. Y para quienes ejercen una profesión sedentaria, la tabla a vela y el contacto con el viento y las olas cons-



CALENDARIO DE TORNEOS PBA 1992

GRAN SLAM			
Lugar	Fecha	Modalidades	Premios (en dólares)
Almanarre (Francia)	21-II al 1-III	Slalom/Course	150.000
Maui (Hawai)	2-IV al 12-IV	Slalom/Course/Olas	180.000
Omaezaki (Japón)	24-IV al 4-V	Slalom/Course/Olas	210.000
Tenerife (España)	8-VIII al 16-VIII	Slalom/Course/Olas	180.000
Maui (Hawai)	2-XI al 12-XI	Slalom/Course/Olas	180.000
GRAN PRIX			
Diamond Head (Hawai) ..	18-V al 24-V	Olas	100.000
Aruba (Caribe)	26-V al 31-V	Slalom/Larga distancia	110.000
Gran Canaria (España)	28-VI al 5-VII	Slalom/Olas	150.000
Sylt (Alemania)	26-IX al 4-X	Slalom/Olas	150.000
Scheveningen (Holanda) ..	10-X al 18-X	Slalom/Olas	150.000
La Torche (Francia)	20-X al 26-X	Olas/Slalom	150.000

tituyen un ejercicio saludable y, desde luego, una diversión de primer orden.

Cómo iniciarse y dónde practicar

Prácticamente, en cualquier playa o embalse cuyas condi-

ciones geográficas y atmosféricas no sean especialmente desfavorables. Y, por supuesto, autorizados por los organismos administrativos y marítimos al efecto.

En aguas interiores la práctica del windsurf no entraña peligro: en la mar ya es otra cosa: un fuerte cambio de

viento puede enviar al más intrépido navegante al quinto pino, es decir, a alta mar. Se han dado casos de accidentes graves por intentar el tripulante remontarse al viento, y en España, lamentablemente, el Servicio de Auxilio Marítimo no es como para lanzar cohetes. Por todo ello es conve-



España, paraíso natural del windsurfing

Las costas españolas, por su particular estructura geográfica y su clima, son ideales para practicar este deporte. De hecho, todos los años se celebran en nuestro territorio competiciones de nivel profesional (PBA) en aguas de Tarifa, Gran Canaria o Tenerife, por ejemplo.

Lo de Tarifa, en concreto, es todo un fenómeno sociológico y deportivo. La zona ha cambiado completamente su fisonomía de un tiempo a esta parte con una auténtica invasión de aficionados al windsurfing, la mayoría extranjeros, que durante todo el año acuden allí a navegar. El pueblo gaditano vive y vibra con el windsurf.

El estrecho de Gibraltar es un lugar especial, como un embudo entre dos continentes y con costas altas a ambos lados, lo que provoca siempre un flujo de viento, ya sea de levante o de poniente, muy grande, ideal para deslizarse sobre las olas. Es el lugar que da mayor índice de viento de Europa. Si a eso se le añade que la playa de Tarifa es larga y buena y que la temperatura es excelente, se comprende por qué es uno de los mejores escenarios del mundo para el ejercicio de la tabla a vela.

También las costas cantábricas del golfo de Vizcaya procuran magníficas condiciones, aunque las olas y el viento son más fuertes. ■

José Manuel MARTIN

Fotos cedidas por PBA INTERNATIONAL

REGATAS INTERNACIONALES EN ESPAÑA (1992)

Lugar	Fechas	Modalidad
Tarifa	18-III al 22-III	Slalom
Barcelona	26-III al 28-III	Indoor
Tarifa	25-VI al 01-VII	Slalom/Speed
Gran Canaria	28-VI al 05-VII	Slalom/Olas
Tenerife	8-VII al 16-VII	Slalom/Olas/Course
Fuerteventura	18-VII al 24-VII	Slalom/Speed



niente acudir a cualquiera de las muchas escuelas de vela existentes en nuestro país para el aprendizaje inicial. La asistencia a una escuela cuenta con las ventajas de la enseñanza y supervisión por parte de monitores especializados, que en poco tiempo muestran al neófito los trucos y habilidades

necesarios para el correcto manejo de la tabla. Además, el equipo de salvamento, en caso necesario, está asegurado. Quien esté interesado en aprender en una escuela, puede consultar con la Real Federación Española de Vela, con sede en Madrid (teléfono (91) 519 50 08).

Algunos consejos para el principiante

- Quien quiera iniciarse en este deporte debe olvidarse en principio de las planchas pequeñas, las denominadas Funboard y Sinkers, que exigen unos conocimientos de pilotaje muy elevados. Para empezar lo mejor es la tabla polivalente o Allroundfunboard, de una eslora aproximada de 3,50 a 3,90 metros y un peso de 10 a 20 kilos. Ideales en aguas tranquilas.

La vela idónea es la Pin-head, triangular y sin sales, y dotada de una botavara corta. Su superficie oscila entre los 4 y los 5,5 metros cuadrados.

- Aunque el windsurf no es un deporte peligroso, el constante contacto con el agua y el viento puede ocasionar enfriamientos indeseables, sobre todo en la zona lumbar. Existen trajes de material especial, en forma de fajas, riñoneras, shorts, bañadores, etcétera, que protegen del enfriamiento.

- Conviene acudir a una escuela de windsurfing. Inicialmente, los instructores enseñan sobre tierra. En poco tiempo cualquier aficionado medio es capaz de mecerse sobre el agua. En las escuelas facilitan material usado y todo tipo de información y ofrecen una instrucción técnica indispensable. ■

J. M. M.

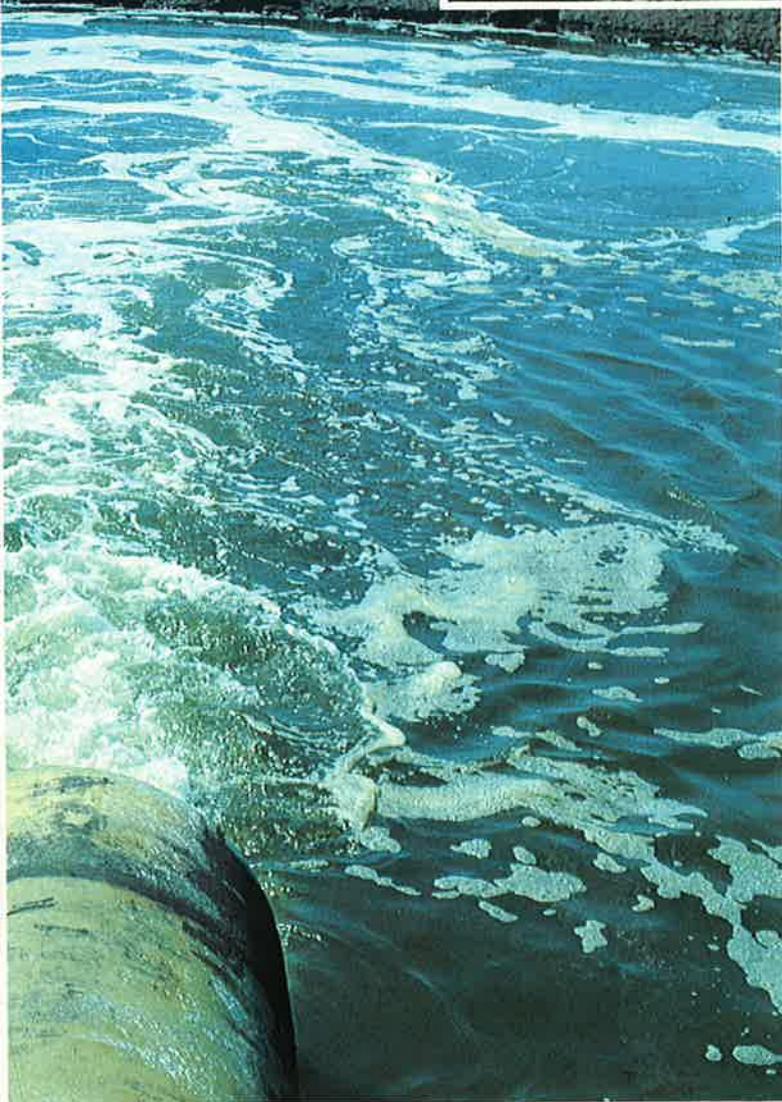
El
MOPT
invertirá
un billón
de
peseñas

DEPURACION DE AGUAS RESIDUALES





Construcción de un emisario submarino de aguas residuales en Pineda (Valencia).
(Foto Greenpeace.)



Los dos grandes problemas medioambientales de España son la calidad de las aguas y la desertización del suelo. Esta afirmación, efectuada por el responsable del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Josep Borrell, vino seguida del reconocimiento de que se desconoce el impacto de las aguas no reguladas en los recursos hídricos. Para subsanar esta situación, se ha iniciado la elaboración del llamado «Libro blanco de la contaminación del agua», con el fin de conocer con exactitud el problema de la depuración de aguas residuales en España. Esta actuación, que se ve impulsada por una Directiva de la CE sobre tratamiento de aguas residuales urbanas, comportará la inversión de más de un billón de pesetas. La urgencia de estas medidas, así como su importancia, es de lo que trata el presente artículo.

LOS países ribereños del Mediterráneo suman, a sus más de 132 millones de habitantes de las zonas costeras, otros 100 millones de turistas los meses de verano. Entre el 70 y el 85 por 100 de las aguas residuales originadas por esta población se vierten al mar sin depurar. Por si este dato no fuera lo suficientemente alarmante, hay que añadir los vertidos interiores que llegan a través de los ríos.

En España, la situación varía de unas Comunidades Au-

tónomas a otras. En líneas generales, tal situación sólo cabe calificarla como de precaria. Así, según datos ofrecidos por la Administración española, de los más de 200 municipios costeros de la cuenca mediterránea, en 1988 más de 100.000 habitantes carecían de una red de saneamiento para la recogida del agua residual, y más de dos millones de habitantes (el 37 por 100 de la población) disponía de una red de saneamiento deficiente.

Todos, Administración y grupos ecologistas, valoran positivamente los esfuerzos efectuados en la última década

da, aunque a pesar de ellos la situación resulta muy preocupante, especialmente en los pueblos de menos de 10.000 habitantes.

Situación actual

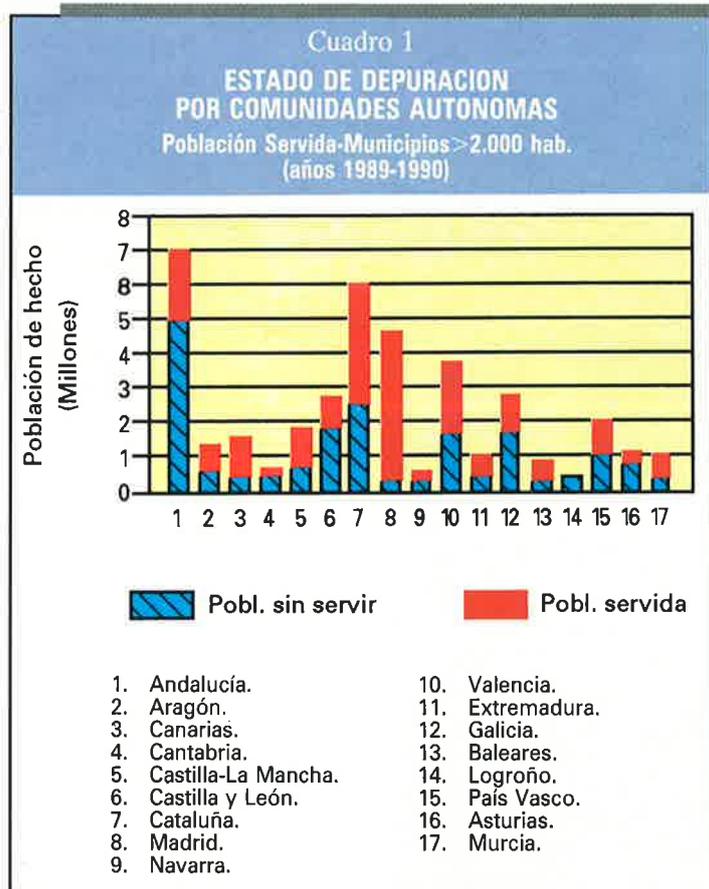
A finales de los años setenta, solamente una pequeña parte de las aguas residuales urbanas estaba sometida a tratamiento depurador, lo que viene a representar menos del 10 por 100. Una década después, y como consecuencia de la puesta en marcha de distintos planes de saneamiento, la población servida por sistemas de depuración alcanza al 40 por 100 (ver Cuadro 1).

En mayo del pasado año vio la luz la Directiva 91/271 de la CE, relativa al tratamiento de las aguas residuales urbanas que cada Estado miembro debe trasponer a su correspondiente legislación. A través de esta Directiva se obliga a los Estados miembro al cumplimiento de una serie de compromisos de los que deberán responder ante la Comisión, siendo uno de los más importantes y urgentes la presentación de un Programa Nacional de aplicación de la Directiva. Y es en la elaboración de este programa de control de aguas residuales en el que está trabajando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y que prevé unas inversiones totales de un billón de pesetas.

Una vez elaborado este Programa, y tras ser aceptado por la Comisión de las Comunidades Europeas, implicará la asunción de responsabilidades por todas las Administraciones competentes.

La Directiva obliga, además de poner en marcha un mayor número de depuradoras, aumentando así la población servida, a adoptar nuevas tecnologías para reducir y minimizar los efectos negativos. Según datos del MOPT, existe una gran irregularidad en cuanto a las actuaciones en materia de depuración, en función del tamaño de los municipios. Solamente un 7 por 100 de la población de las ciu-

Sólo el 7 por 100 de las poblaciones con menos de 10.000 habitantes cuenta con sistemas de depuración de aguas residuales



Fuente: MOPT.

dades con menos de 10.000 habitantes (el 25 por 100 del total) cuenta con sistemas de depuración. En las poblaciones con más de 500.000 habitantes existe un elevado grado de depuración, si bien todavía restan algunas instalaciones pendientes de construcción o modificación.

También se detectan carencias en la tipología del tratamiento, ya que algunos sistemas de depuración incluyen tecnologías que no permiten alcanzar los rendimientos exigidos, y en otros tan sólo se han ejecutado hasta ahora tratamientos primarios.

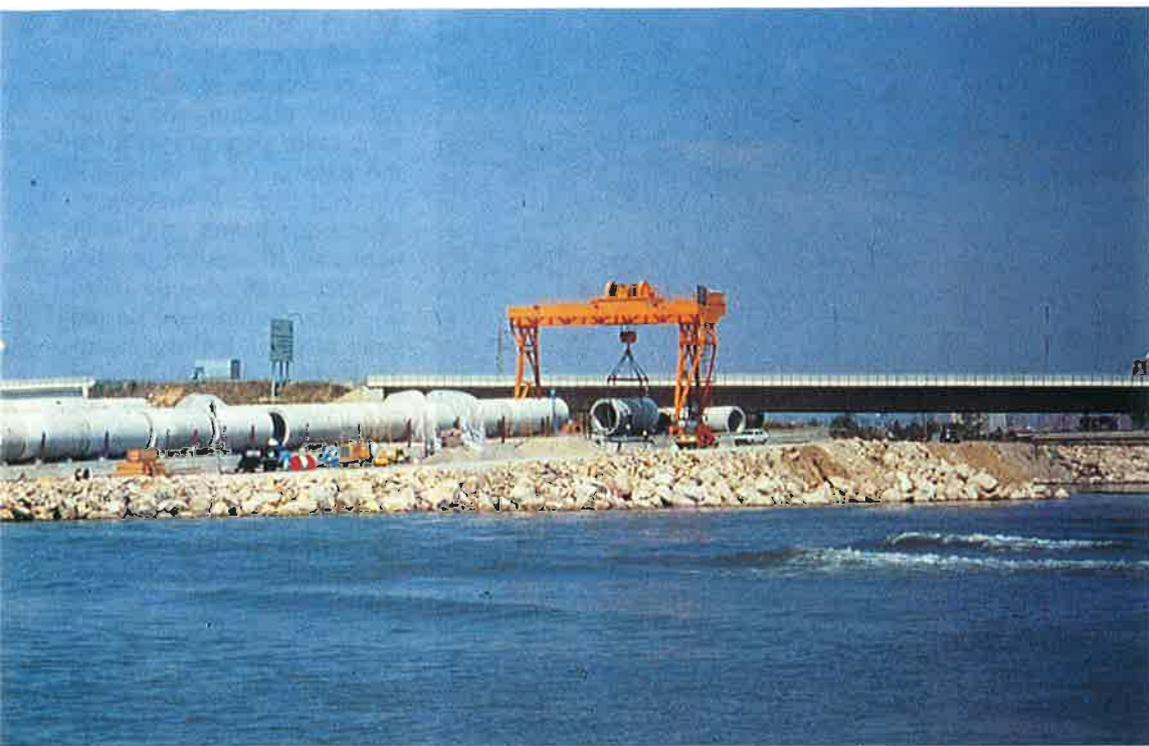
Grado de depuración

Naturalmente, no basta con la instalación de depuradoras, sino el grado de depuración de las aguas residuales que se desee obtener. En líneas generales, una depuradora consta de varias fases:

— Tratamiento primario o físico, en el que se efectúa la decantación de materiales sólidos.

— Tratamiento secundario o biológico, mediante el cual se descompone la materia orgánica por medio de microorganismos.





Vertidos urbanos sin depurar en Sierra Helada, Benidorm.

Los emisarios submarinos no solucionan el problema de las aguas residuales, simplemente lo alejan de las costas.



Tabla I
UTILIZACION DE FERTILIZANTES EN LAS COMUNIDADES MEDITERRANEAS (Año 1989)

	Nitrogenados (Tn.)	Fosfatados (Tn.)
Andalucía	248.725	103.896
Baleares	4.550	2.144
Cataluña	74.795	32.501
Comunidad Valenciana	123.885	31.551
Murcia	24.902	10.060
TOTAL	476.857	180.152

Según datos de la Dirección General del Medio Ambiente.

— Tratamiento terciario, que puede ser diferente según lo que se quiera remover del agua. Este es el tratamiento que logra una mayor depuración del agua, y es donde entrarían las actuaciones para eliminar los nitratos y los fosfatos.

Normalmente, las depuradoras sólo llegan hasta un nivel primario o secundario de tratamiento, lo que resuelve sólo parcialmente el problema de la contaminación generada por las aguas urbanas. Lo normal es que no se llegue al nivel terciario —según fuentes de la organización Greenpeace— porque es el más costoso de todos. Los problemas de la no eliminación de los nutrientes y fosfatos es de vital importancia para el medioambiente, como veremos más adelante.

Por tanto, evitar la llegada de productos tóxicos al alcantarillado es un paso imprescindible si queremos reutilizar el agua, facilitando así el aprovechamiento de un bien escaso.

Las consecuencias del desagüe de aguas residuales sin depurar a nuestros mares son absolutamente nefastas, y de ellas hay, por desgracia, abundantes ejemplos (ver recuadro). En el Mediterráneo, al tratarse de un mar con una escasa renovación de agua, los ejemplos son más patentes. Sin ir más lejos, el pasado año, durante el mes de julio, las playas de Valencia se vieron sorprendidas por una mancha de algas que se extendió hasta Castellón. Más de 60 kilómetros de costa se vieron afectados. No se trataba de un fenómeno nuevo. Verano tras verano las costas mediterráneas se ven afectadas por estas invasiones de algas.

El origen de este fenómeno está en el exceso de nutrientes —nitratos y fosfatos— que llegan al mar. Mientras que, en pequeñas cantidades, estos nutrientes que se hayan en el mar resultan imprescindibles para la vida, en cantidades masivas dan origen a auténticos desastres ecológicos. En su mayoría, estos nutrientes

llegan hasta el Mediterráneo provenientes de las aguas residuales urbanas, de la agricultura y ganadería intensivas (ver Tabla I), los vertidos industriales y la quema de combustibles fósiles. Al llegar el verano la radiación solar y las altas temperaturas provocan, junto al exceso de nutrientes, el rápido desarrollo de las algas. El proceso de eutrofización resulta cada vez más frecuente en la mayor parte del litoral mediterráneo. La situación más grave es la que se produce en el Adriático. En la laguna de Venecia, el desarrollo de algas ha alcanzado el millón de toneladas al año, con una producción que sobrepasa los 50 kilos por metro cuadrado.

Las costas españolas, como ya se ha señalado, no son ajenas a este problema. A la situación de Valencia y Castellón cabría añadir la que sufren las aguas de Barcelona,



Murcia y Mallorca, como puntos más preocupantes.

Las consecuencias de los vertidos urbanos son múltiples, tanto para el medio como para la salud pública. El alto contenido de materia orgánica que tienen estas aguas consume al descomponerse grandes cantidades de oxígeno. Esta disminución de oxígeno afecta a los organismos acuáticos y al ecosistema en su conjunto. Además, las aguas urbanas contienen productos tóxicos —de origen doméstico e industrial—, que vienen a incrementar la contaminación de los vertidos directos de las instalaciones industriales.

También es importante la contaminación microbiana, que, en muchas zonas costeras, implica un riesgo para la salud de los bañistas. Las afecciones más comunes incluyen problemas gastrointestinales, dermatitis y conjuntivitis.

La «respuesta» de la Naturaleza

Se cumplen ahora cuatro años de la aparición en las costas noruegas de un alga que trajo en jaque a los investigadores de ese país. Se trataba de la *Chrysochromulina poly-lepis*. La citada alga venenosa se convirtió en una seria amenaza para la acuicultura de Noruega. No se trata ahora de hablar de tal acontecimiento, como de las reflexiones que este hecho motivó entre los expertos que por aquellos días trabajaron en determinar las causas de su aparición.

En principio, y al margen del motivo último de esta proliferación de algas, los expertos parecían estar de acuerdo a la hora de culpar al gran vertido de abonos al mar. «La naturaleza ya no se encuentra en condiciones de renovarse», se dijo. Por aquellas fechas, Katherine Lam, investigadora de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de Hong-Kong, estableció una correlación entre el número de mareas rojas y la extensión de la contaminación costera, al estudiar las aguas del puerto de Tolo de esta ciudad. «Los aumentos de los niveles de nitrógeno y fósforo —prosigue la citada investigadora— van seguidos por un aumento de algas y brotes de marea roja.»

«La alfombra de algas es, probablemente, la consecuencia de la contaminación del medio marino», afirmó otro de los expertos. Todos se mostraron de acuerdo en sentenciar que

tal suceso debía de servir como aviso para impulsar una acreditada política para el medio ambiente en todos los sectores. Esta situación debe ir acompañada de una serie de medidas sancionadoras que impida a los grupos que vierten residuos al mar que obtengan beneficios de tal actividad.

Estas reflexiones, sobre todo si tenemos en cuenta la escasa renovación de agua que tiene el mar Mediterráneo, deben servir para calibrar, en toda su extensión, la importancia de la depuración de aguas residuales en España, labor que se apresta a potenciar el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Se trata de un gravísimo problema, sobre todo si tenemos en cuenta las carencias existentes en la actualidad.

La contaminación —en especial la producida por las aguas residuales e industriales que no se depuran— es muy importante. Y no sólo por motivos estéticos. De ello saben bastante nuestros pescadores. Los expertos noruegos se hacían una inquietante pregunta, en uno de los informes elaborados a raíz de la situación existente allí: «¿Desaparecerán los pescadores, como grupo, a lo largo de la costa sur de Noruega?». El interrogante podría muy bien plantearse en no pocos puntos de las costas españolas. ■

R. G.

Libro Blanco

La Comunidad Europea parece dispuesta a acabar con este grave problema, y en este sentido está trabajando la Administración española. De momento, la Secretaría de Estado para las Políticas del Agua y del Medio Ambiente está realizando un profundo estudio de la situación, actualizando un inventario de instalaciones de depuración a partir de datos ya existentes en centros propios del MOPT, así como de la información suministrada por Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. A partir de estos datos, como se señalaba al comienzo, se redactará el «Libro Blanco» sobre la depuración de aguas residuales en España. Con la información recogida se elaborará el Plan Nacional exigido por la Comisión. Entre el 70 y el 80 por 100 de la inversión prevista para la realización de las pertinentes obras deberá estar comprometida antes del año 2000. ■

R. GUTIERREZ

EL REGRESO DEL «HESPERIDES»



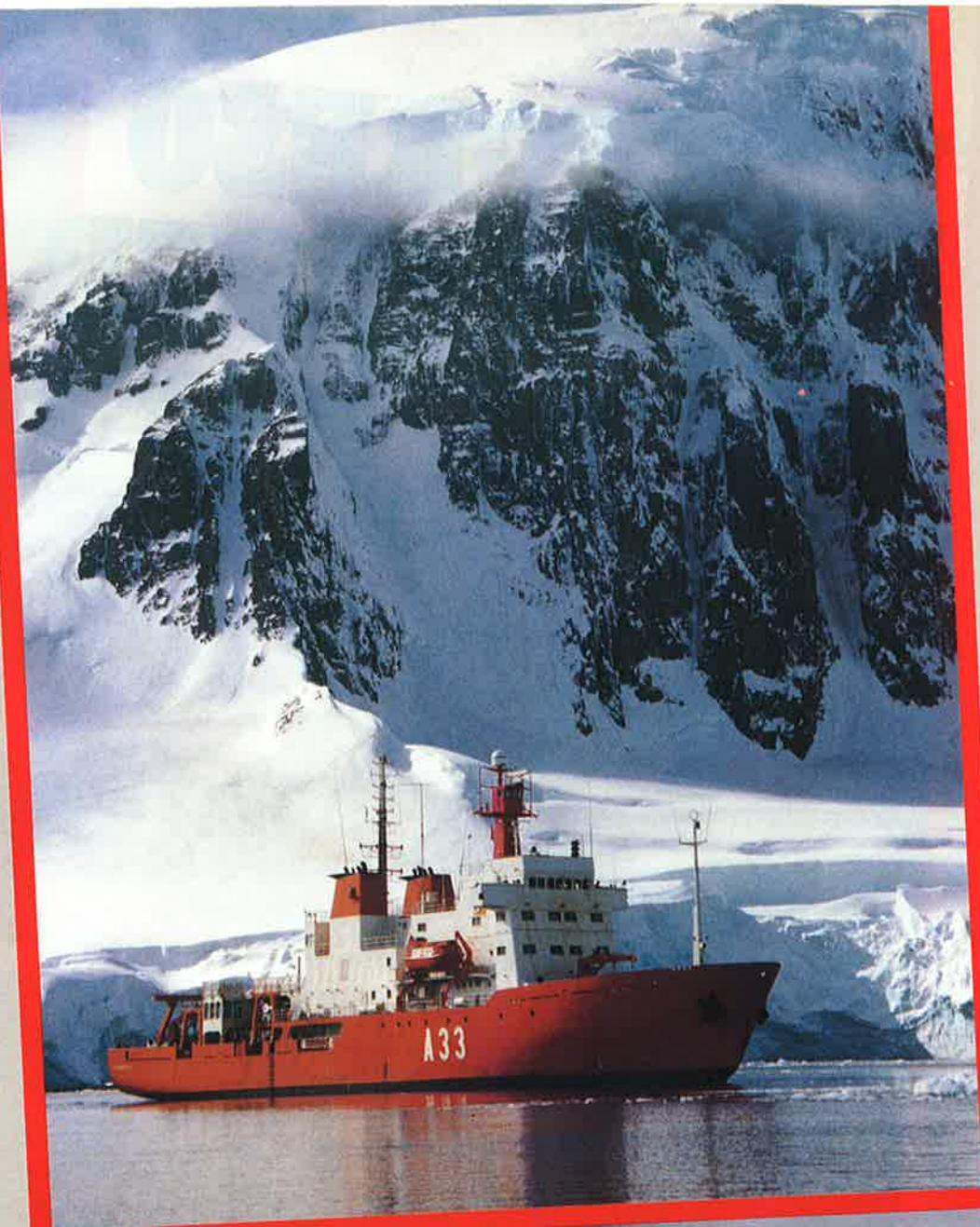
El buque oceanográfico español «Hespérides», de la Armada española, regresó a mediados del pasado mes de abril a puertos de la Península tras haber permanecido desde octubre en aguas de la Antártida para el desarrollo de tres programas de investigación llevados a cabo por otros tantos equipos.

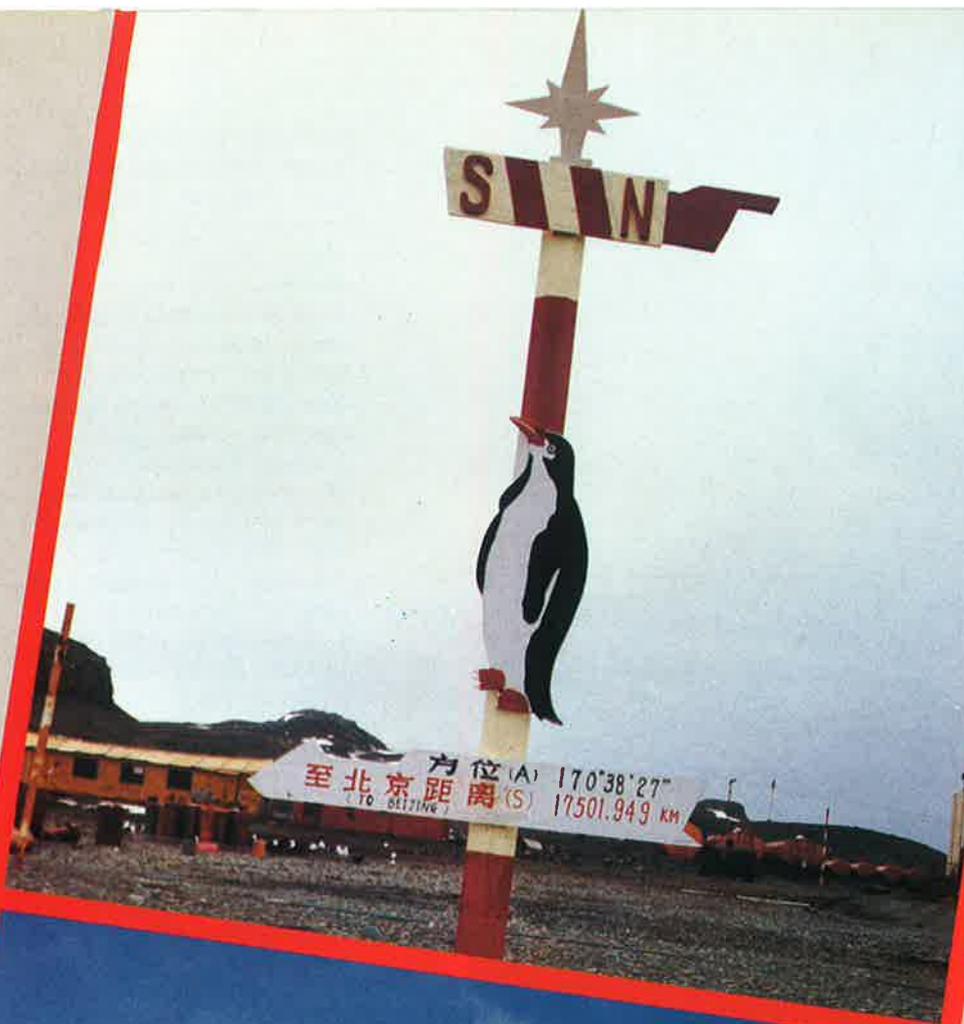
A

NDRES
Maldonado,
del Instituto
de Ciencias
del Mar de
Barcelona y

jefe del primer proyecto geológico desarrollado entre los meses de enero y febrero, ha calificado el trabajo como altamente satisfactorio desde todos los puntos de vista. La embarcación, en opinión del científico, ha respondido plenamente a todas las esperanzas que se tenían depositadas en la misma, al tratarse de un barco perfectamente equipado y una tripulación preparada. Se considera, igualmente, que la zona elegida para realizar los trabajos de investigación reunía las características más idóneas, aunque en algunas fechas fueron imposibles los trabajos por las duras condiciones del mar, con olas de más de diez metros y vientos con velocidades superiores a los cien kilómetros por hora.

El buque de investigación oceanográfica español ha desarrollado durante estos meses tres proyectos. El primero, oceanográfico, y los dos restantes, geológicos, y ha contado en conjunto con la presencia de 60 investigadores, entre los que se hallaban, además de los españoles otros procedentes del Reino Unido, Noruega y Bulgaria. Al igual que hacían con anterioridad los investigadores españoles cuando no se disponía de un buque propio para este tipo de trabajos, el «Hespérides» ha servido en este caso para el embarque de personal de otras nacionalidades. En la primera fase de la campaña, entre diciembre y enero, el «Hespérides» se centró en la investigación oceanográfica del estrecho de Bransfield, bajo la dirección científica de Beatriz Morales, del Instituto de Estudios Avanzados de las Islas Baleares. En este proyecto también han participado la Universidad Politécnica de Cataluña, la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas,





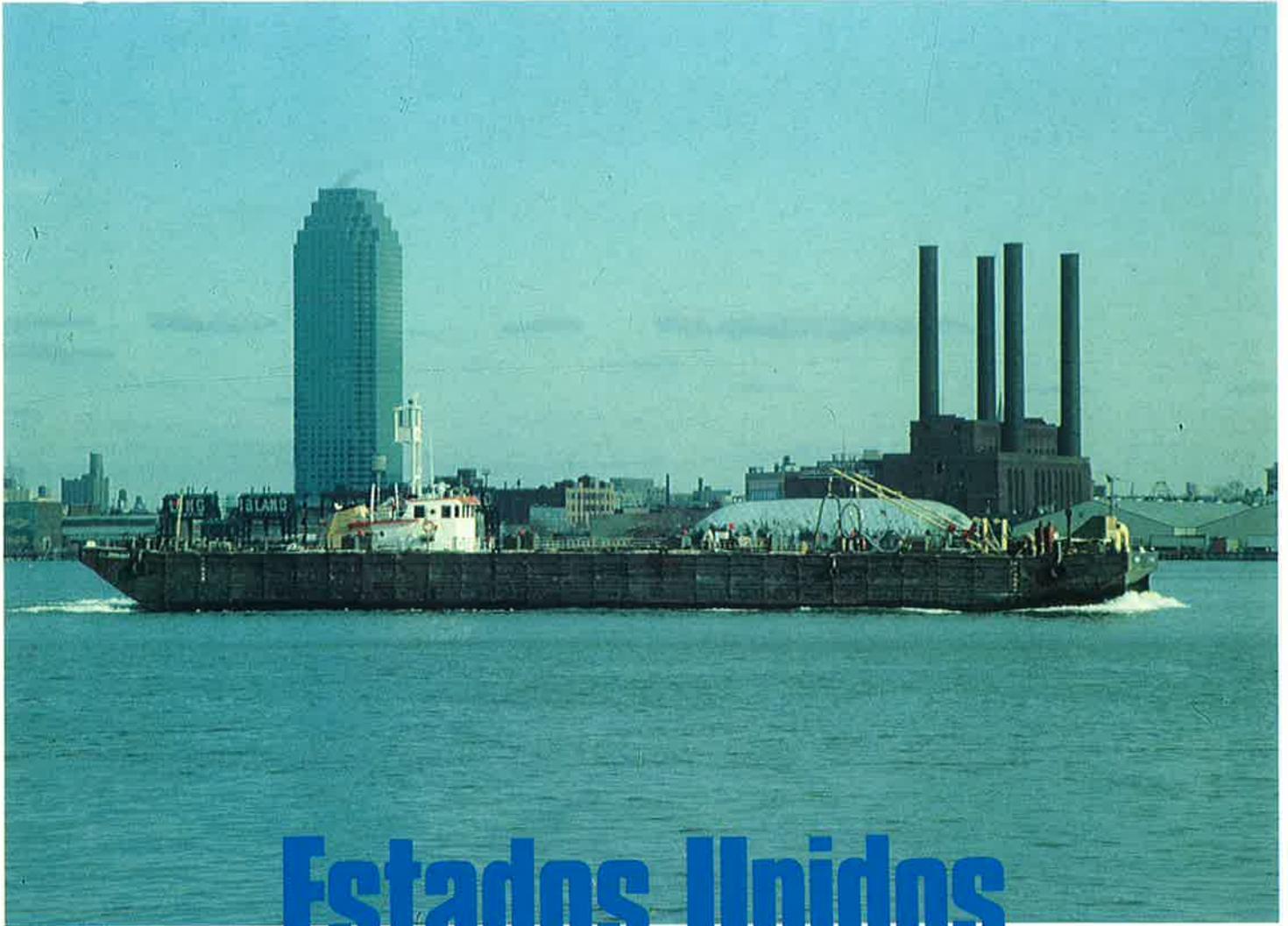
la Universidad de Baleares, el Instituto de Estudios Avanzados de Baleares y el Instituto Español de Oceanografía. Para la ejecución de este proyecto se han navegado cerca de mil millas dentro del estrecho de Bransfield, con estaciones en diferentes puntos para tomas de muestreo, algunas de las cuales tuvieron una duración superior a las treinta y seis horas. Además de este programa oceanográfico, simultáneamente se ha llevado a cabo el levantamiento de anomalías en la zona por parte del Real Conservatorio de la Armada, dentro del proyecto «Geodinámica de las Shetland del Sur, península Antártica, Tierra de Fuego, Técnicas Geodésicas y Geofísicas». Durante los meses de enero a marzo se han realizado dos proyectos geofísicos. El primero de éstos fue dirigido por Andrés Maldonado, del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona, y se realizó en el extremo oriental de las islas Shetland del Sur. En este proyecto colaboraron, además del Instituto Ciencias del Mar de Barcelona, la Facultad de Geología de la Universidad de Barcelona, el Instituto Andaluz de Geología Mediterránea, la Universidad de Granada, el Instituto de Geofísica de Sofía y el British Antarctic Surve de Cambridge, del Reino Unido. Para la ejecución del trabajo se navegó en todo el área comprendida entre islas Shetland del Sur y las islas Orcadas, realizando perfiles de continuo utilizando sondas

HA
**PERMANECIDO EN
LA ANTARTIDA, CON
60 INVESTIGADORES
A BORDO EN TRES
PROYECTOS, DESDE
EL MES DE OCTUBRE
HASTA ABRIL.**



multi-haz, la sonda paramétrica de sísmica de alta resolución, la sísmica convencional y la magneometría. Finalmente, el tercer proyecto, también geológico, afectó al área de Scotia, la dorsal sur del mar de Scotia. Este proyecto estuvo dirigido por Juan Acosta, del Instituto Español de Oceanografía, y contó con la participación de, además del IEO, la Universidad de Barcelona, Departamento de Geología Dinámica, la Universidad de Gales, el Instituto Francés del Mar y el Woods Hole Oceanographic Institution de Boston. Para su ejecución se navegó por aguas cercanas al proyecto anterior. Las tareas desarrolladas y las previstas a realizar por el barco de investigación oceanográfica «Hespérides» se integran dentro de las actividades de colaboración derivadas de la adhesión de España al Tratado Antártico, cuya investigación tiene como objetivo profundizar en el conocimiento de los ecosistemas de esa zona, en las áreas de meteorología, física de la atmósfera, geología, vulcanografía, glaciología, etcétera, con el objeto de impulsar el conocimiento de la ciencia básica utilizando como campo de experimentación esta base de operaciones. El «Hespérides», botado en marzo de 1990, durante su campaña en la Antártida, además de sus tres proyectos de investigación atendió las necesidades logísticas de la base «(Juan Carlos I», situada en la isla Livingston. En los próximos meses probablemente el barco español navegue por aguas del Caribe para participar en el programa internacional Experimento Mundial de Circulación de Océanos, cuyo objetivo es determinar la importancia de los mares en el calentamiento del planeta. ■

V. M.



Estados Unidos lucha contra la contaminación marina

La protección del medio ambiente en el entorno marítimo está desempeñando desde hace ya algunos años un papel fundamental tanto en la manera que los puertos dirigen su actividad como en los medios que deben llevar los buques para evitar la contaminación marina.

Esta creciente inquietud ecológica, especialmente protagonizada por Estados Unidos, ha hecho que el Gobierno de este país tomara

**Las leyes
norteamericanas
provocan la revisión
de los convenios
internacionales
sobre el tema**

recientemente medidas como respuesta directa a los desastres marinos. Todo esto ha provocado una revisión de los convenios internacionales en esta materia. Las decisiones adoptadas por el Comité de Protección del Entorno Marino de la OMI, que serán de obligado cumplimiento para los Estados miembro a partir de julio de 1993, fueron ofrecidos en primicia en la reciente mesa redonda organizada por Anave.



DESDE hace algunos años los Estados Unidos están trabajando en la lucha contra la contaminación marina. Pero fue a raíz del desastre ecológico que produjo el accidente sufrido por el petrolero «Exxon Valdez» en 1989 contra las costas de Alaska cuando se buscó una respuesta directa a la inquietud ecológica. Tras este siniestro, que produjo la mayor contaminación de la historia en el entorno marino, el presidente de los Estados Unidos firmó,

el 18 de agosto de 1990, una ley denominada Oil Pollution Act. Esta ley americana, conocida en el mundo marítimo como OPA/90, afecta no sólo a los petroleros sino a todo tipo de buques, incluidos los de carga seca y los de pasaje.

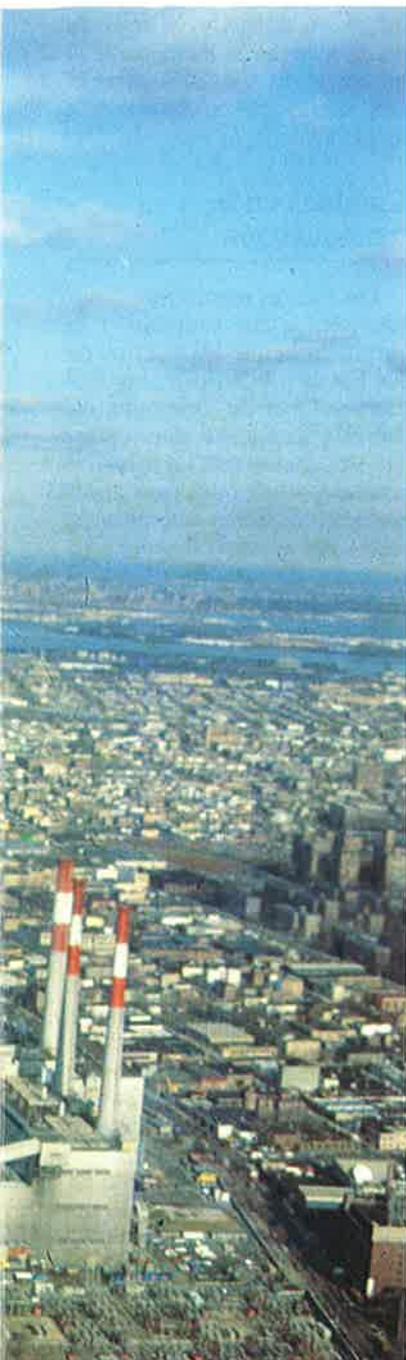
La Oil Pollution Act se trata de una ley sobre prevención de contaminación marítima con la que gradualmente se prohíbe la entrada en aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos a los buques-tanque que no estén dotados de doble casco en un período de veinticinco años.

Según Luis Ruiz, capitán de la Marina Mercante y uno de los asistentes a la mesa redonda organizada por Anave, hay varios puntos importantes que contempla la OPA/90. En primer lugar, la prohibición de entrar en aguas jurisdiccionales de Estados Unidos a los buques sin doble casco; en segundo lugar, limitación de responsabilidad en la contaminación, y en tercer lugar, los medios de emergencia que tiene que llevar el barco para combatir una prevención de contaminación.

«Estas normas —asegura Luis Ruiz desde Anave— toda-

vía no han entrado en vigor, sino que se desarrollarán con posterioridad, tal y como se contempla en la ley.» La Oil Pollution Act es estatal y en ella se contempla la posibilidad de que cada Estado federal pueda dictar sus propias normas de contaminación. «Esta libertad que da a los Estados federales ya está en vigor y es caótico. Hay que depender de alguien que conozca la ley de cada Estado. Lo ideal sería que sólo existiera una ley internacional», manifestó Luis Ruiz.

La reciente legislación de los Estados Unidos sobre preven-



Las nuevas normas de la OMI para prevenir la contaminación por los buques deberán cumplirse a partir de julio de 1993

ción de la contaminación marítima ha provocado toda una revisión de los convenios internacionales sobre materia de medio ambiente en el entorno marítimo. Las decisiones tomadas por el Comité de Protección del Entorno Marino de la OMI sobre las modificaciones al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques y las normas que deberán cumplir los nuevos petroleros que se construyan a partir de julio de 1993 se dieron en primicia en la mesa redonda celebrada por Anave el pasado mes de marzo.

Se contemplan nuevos requisitos de seguridad para los buques y la introducción de nuevos sistemas en sus diseños que prevengan el derrame de productos en el mar en caso de posible accidente. Las normas ahora aprobadas, además de definir las características de diseño del doble casco exigido por las autoridades americanas en la OPA/90, acepta como sistema equivalente la alternativa presentada por Japón del «middeck» o cubierta a media altura, solución menos costosa y tanto o más efectiva para los armadores que el doble casco.

Las decisiones de este Comité de la Organización Marítima Internacional fueron aprobadas por todos los países asistentes con la exclusión de la reserva de los Estados Unidos.

Los principales acuerdos a que ha llegado el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI y que afectan al Anexo I del MARPOL 73/78 han consistido en añadir al mismo las nuevas reglas 13F y 13G.

Períodos de adaptación

Estas nuevas normas deberán cumplirse por los nuevos

petroleros que se construyan a partir de julio de 1993, contemplándose períodos transitorios para la adaptación de las unidades actualmente operativas. Así, la Regla 13F se aplicará a los petroleros cuya construcción se contrate a partir de julio de 1993 y a aquellos cuya entrega se produzca a partir de julio de 1996. La norma define y aprueba las características de los nuevos proyectos de construcción de petroleros. Así, precisa las condiciones que deben tener los tanques o espacios laterales, los espacios de doble fondo, la capacidad total de los tanques de lastre y otras cuestiones, como disposición de los pozos de aspiración de los tanques de carga o de las tuberías de lastre y de carga. También se recoge la posibilidad de que puedan aceptarse otros métodos de proyecto y construcción de petroleros, siempre que tengan el mismo grado de protección contra la contaminación.

Por su parte, la Regla 13G contiene las medidas aplicables a los petroleros existentes y que serán de obligado cumplimiento a partir de julio de



1995. Los petroleros que se encuadren dentro de esta categoría serán objeto de un programa de inspecciones mejorado. Pero exige a los petroleros existentes que dentro de veinticinco años cumplan las prescripciones de la norma 13F.

Los puertos ante nuevos retos

Por otra parte, los puertos americanos también han tenido que ir adaptándose a nuevos retos. Han dejado de ser muelles en los que se amarraban los buques y por donde pasaban los cargamentos. Ya que los puertos continúan evolucionando, los americanos se han visto obligados a enfrentarse a los problemas ambientales.

Durante los próximos cinco años el puerto de Tacoma, situado en el Estado de Washington y que es uno de los principales puertos de la Costa

Las nuevas leyes ambientales de los Estados Unidos suponen un reto para los puertos de este país y está cambiando su forma de comerciar

Oeste de los Estados Unidos, invertirá más de 166 millones de dólares en proyectos de inversión de capital. De esta cantidad, 33 millones de dólares (es decir, el 20 por 100) se emplearán en asegurar que el desarrollo del puerto respete el medio ambiente.

«El reto al que actualmente nos enfrentamos en los puertos americanos es alcanzar un equilibrio entre las necesidades de las compañías navieras y otros clientes y, al mismo

tiempo, cubrir también las necesidades ambientales», manifestó a MAR John McCarthy, comisario del puerto de Tacoma.

«Esto significa —continúa John McCarthy— que en algunos casos los puertos deben desarrollar nuevas tecnologías para la manipulación de mercancías. En otros casos los puertos tienen que aumentar sus tarifas para reflejar el aumento en gastos por mejoras ambientales. Y en algunos otros casos los puer-

tos se ven obligados a dejar de manipular ciertas mercancías al no encontrar equilibrio entre la actividad empresarial y el medio ambiente.»

Cambios en la manipulación

Las nuevas regulaciones ambientales están cambiando la forma en la que los puertos de los Estados Unidos manipulan ciertos tipos de cargamentos. De esta forma, los puertos están trabajando con las agencias estatales y federales para abordar los problemas ambientales. «Un claro ejemplo de cómo los aspectos ambientales afectan a la manipulación de un tipo de mercancía a granel que el puerto de Tacoma ha manipulado durante más de setenta años es el concentrado de mineral negro», aseguró McCarthy.

El puerto decidió, debido a estas regulaciones ambientales, dejar de manipular este producto. «Decidimos interrumpir las actividades con mineral negro en julio de 1991 porque el precio de la solución ambiental era superior al valor comercial de la actividad que intentábamos salvar», señaló el comisario de puerto de Tacoma. Todo esto deja de manifiesto que las crecientes regulaciones ambientales están afectando a las actividades comerciales actuales de los puertos, así como las actividades comerciales del mañana, puesto que están continuamente trabajando para lograr este equilibrio entre una buena empresa y un buen medio ambiente.

Las nuevas leyes ambientales de los Estados Unidos suponen un reto para los puertos de este país y está cambiando su forma de comerciar. Por último, John McCarthy dijo que los numerosos retos ambientales a los que tienen que enfrentarse los puertos en estos momentos influyen en lo eficaz que resultarán los esfuerzos por un desarrollo económico, puesto que los aspectos ambientales afectan tanto a los costes del desarrollo futuro del puerto como a los numerosos costes generales de las actividades comerciales. ■

Inés OTERO

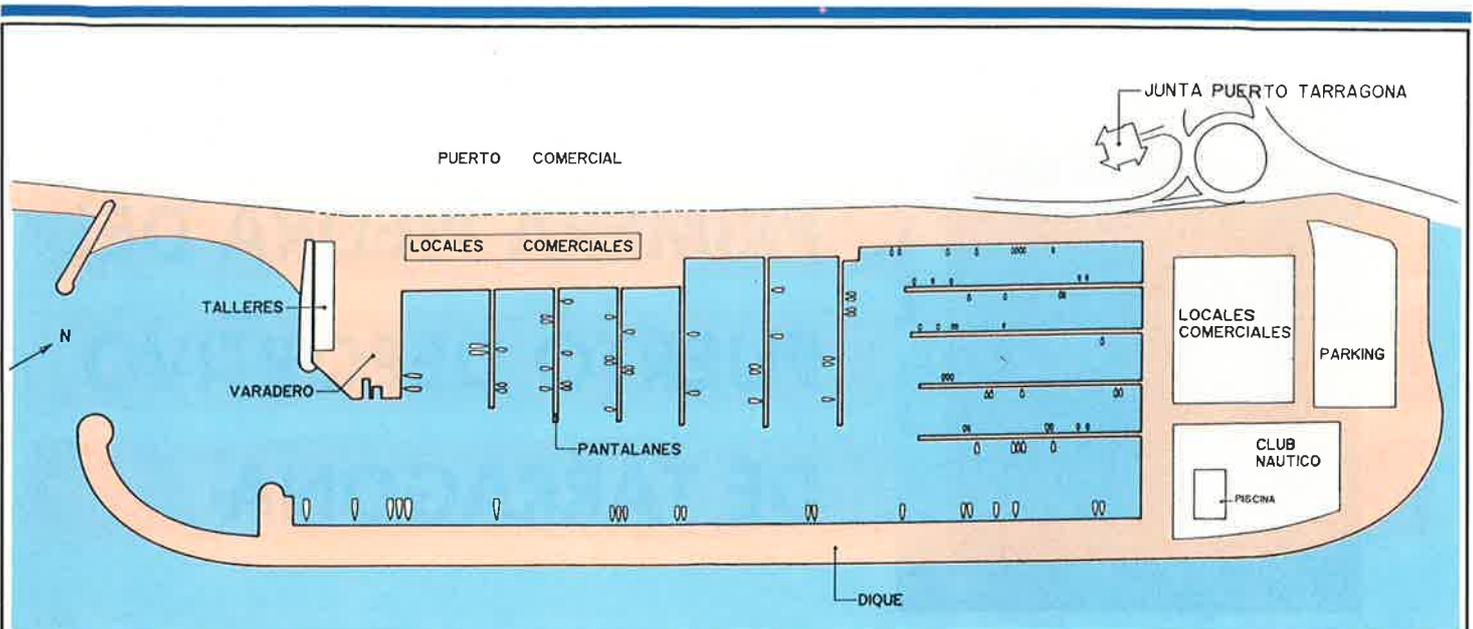
Las obras finalizarán
en la primavera de 1994

PRIMERA PIEDRA DEL PUERTO DEPORTIVO DE TARRAGONA



Tarragona contará a partir de 1994 con uno de los puertos deportivos mejor equipados de la costa mediterránea. Para entonces deberán estar concluidas las obras cuya primera piedra se ponía el 30 de marzo pasado. El futuro puerto deportivo ocupará 270.000 metros cuadrados, dispondrá de 960 amarres y estará dotado de una completa gama de equipamientos. Situado en un punto estratégico de la costa catalana, con una excelente comunicación interior, el proyecto ha sido promovido conjuntamente por el Club Náutico de Tarragona y por la empresa Fomento de Construcciones y Contratas, encargada de su construcción, con una inversión que excederá los 3.000 millones de pesetas.

AL acto simbólico del inicio de obra asistieron, además de las primeras autoridades provinciales, locales y portuarias de Tarragona, el secretario general de Transportes y el director general de Puertos del MOPT, Manuel Panadero y Fernando Palao, respectivamente, así como el presidente del Club Náutico —el más an-



El presidente del puerto de Tarragona, Antoni Pujol, y el secretario general de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Manuel Panadero, en el acto oficial de la primera piedra del futuro puerto deportivo de Tarragona.

tigo de España—, Félix Ferrer.

La construcción del puerto deportivo es uno de los proyectos emprendidos por el actual presidente del puerto de Tarragona, Antoni Pujol, en su programa de modernizar las instalaciones portuarias y adecuarlas a las necesidades de los próximos años. No obstante, su

realización responde a la colaboración del Club Náutico de Tarragona y la empresa Fomento de Construcciones y Contratas plasmada en Nautic Tarragona, S. A., que es quien acometerá las obras. La financiación de éstas se repartirá a razón del 60 por 100 por parte del Club Náutico y el 40% restante de Fomento de Construc-

ciones y Contratas. Nautic Tarragona, S. A., tiene una concesión de 270.000 metros cuadrados durante treinta años, que se espera sea renovada por el puerto de Tarragona al término de su vigencia.

Con la construcción del nuevo puerto deportivo el Club Náutico pasará a disponer de 960 amarres, frente a los 140 ac-

tuales, para embarcaciones de entre 7 a 29 metros de eslora. Cada punto de atraque dispondrá de agua y luz y, opcionalmente, televisión, radio y conexión a un sistema de seguridad que posibilita el control permanente de las embarcaciones.

Por otra parte, el puerto deportivo dispondrá de servicios de recogida de basuras, restaurante, bar, vestuarios, duchas, lavandería, gasolinera, talleres, grúa, botiquín, escuela de vela, servicio meteorológico, zona comercial, etcétera.

Los precios que se barajan de salida —en torno a las 130.000 pesetas metro cuadrado—, son notablemente más bajos que en Barcelona, aproximadamente en un 30-40 por 100, contemplándose, además, otros beneficios económicos para los socios del Club Náutico de Tarragona y para quienes al adquirir el amarre se hagan socios del mismo.

La iniciativa del popular Club Náutico tarraconense, que ha venido a coincidir con la concesión del título «Real» por parte de la Casa Real en atención a su veteranía en la promoción de los deportes náuticos, hará de este puerto deportivo el más importante de la costa sur catalana y uno de los mejor dotados del Mediterráneo.

Al acto de colocación de la primera piedra asistieron junto al presidente del puerto, Antoni Pujol, el gobernador civil de la provincia, Ramón Sánchez; el presidente de la Diputación, Joan María Pujals, y el alcalde de la ciudad, Joan Miquel Nadal. ■

M. V.

La siniestralidad en el mar



Ejercicio de adiestramiento y accidente del «Casón» en la costa gallega.

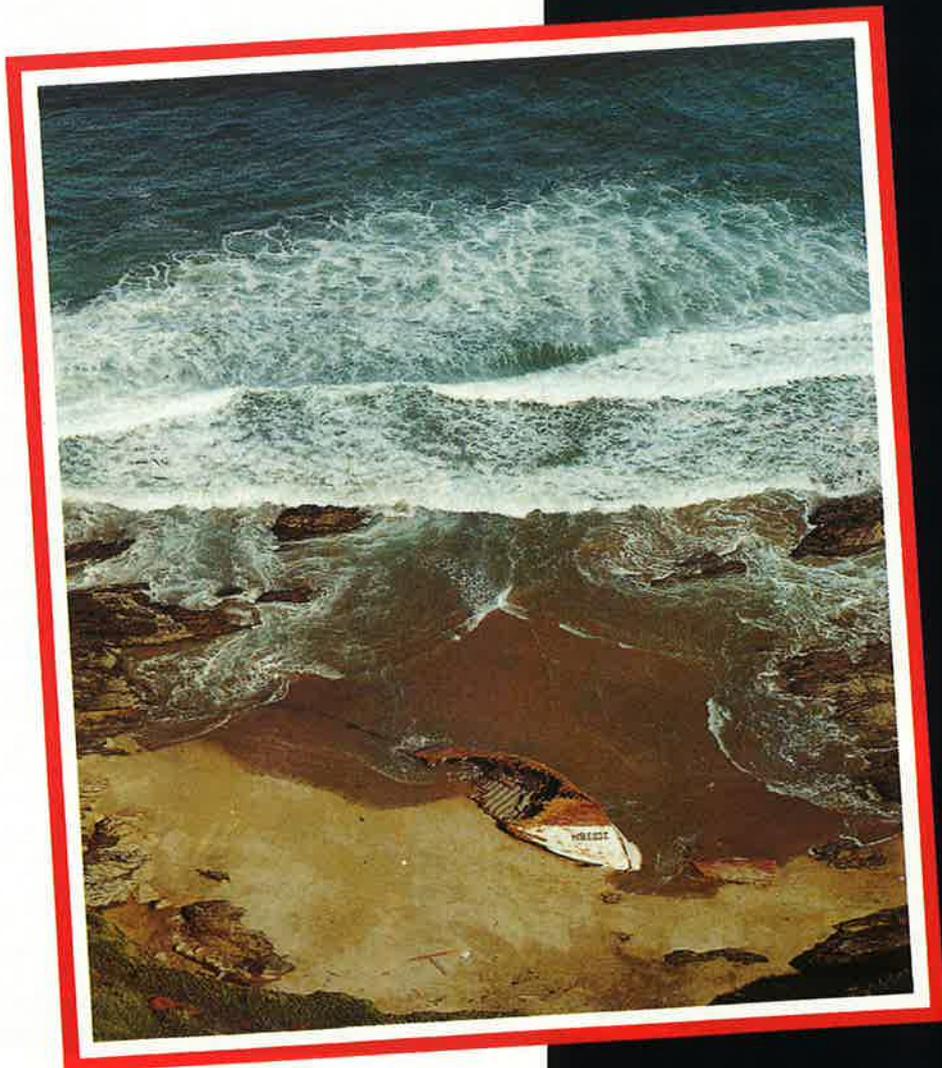


En la siempre cruenta guerra que desde el principio de los tiempos mantienen el hombre y el mar, el año 1991 arrojó un balance de 50 muertos, 98 desaparecidos y 86 heridos en los 421 accidentes ocasionados por buques españoles y extranjeros en aguas de responsabilidad española o en aguas extraterritoriales por buques con tripulación española. En el mismo período de tiempo, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, fueron rescatadas 1.627 personas, de ellas 1.541 ilesas. El 36 por 100 de los accidentes (152) se produjeron por fallos materiales, frente al 15 por 100 de fallos humanos (64). El mal tiempo ocasionó el 33 por 100 de los siniestros (139) cuyas causas se conocen, ya que el 16 por 100 restante (66) permanecen sin aclararse.

DE acuerdo con la estadística elaborada por la Dirección General de la Marina Mercante, a partir de la información facilitada por el Centro Nacional de Coordinación del Salvamento Marítimo (CNCS), el mayor porcentaje de accidentes lo padecieron los pesqueros, con un 43 por 100 del total —181 en números absolutos—, seguido de las embarcaciones de recreo, con 40 por 100 y 167, respectivamente. El 17 por 100 restante afectó a buques mercantes, que se vieron implicados en 73 accidentes. De los mercantes accidentados, 25 lo eran de carga general, nueve portacontenedores, ocho de pasaje, siete bulkcarrier, seis petroleros y otros tantos ro-ro, cuatro quimiqueros, dos remolcadores, un gasero y cinco de otro tipo. De los 421 buques implicados en otros tantos accidentes se perdieron 126 (30 por 100), lo que supuso un volumen de 37.174 toneladas, frente a las 844.140 de tonelaje total siniestrado.

Las del Atlántico se demostraron como las aguas de mayor riesgo si hay que atenerse a los 138 percances ocurridos en esta zona, el 33 por 100 del total, que causaron 29 muertos (58 por 100), 31 desaparecidos (32 por 100) y 10 heridos (12 por 100). Sólo las costas de Galicia fueron escenario de 102 accidentes, con 23 muertos —46 por 100 del total anual—, 29 desaparecidos —30 por 100—

y nueve heridos —10 por 100—. La zona del Estrecho señaló 93 accidentes, con 10 muertos (20 por 100), 15 desaparecidos (15 por 100) y 11 heridos (13 por 100), seguido de Canarias, con 69, y Baleares, con 32. En aguas del archipiélago canario se registraron cinco muertos (10 por 100), nueve desaparecidos (9 por 100) y 10 heridos (12 por 100), y en la zona balear cuatro muertos (8 por 100), siete desaparecidos (7 por 100) y 43 heridos (50 por 100). Los 30 accidentes restantes ocurrieron fuera de zona española, siendo la causa de dos muertes (4 por 100), 36 desaparecidos (37 por 100) y 12 heridos (14 por 100). Por tonelaje se sitúa en cabeza del número de accidentes la zona del Estrecho, con un total de 392.791 TRB, seguida de Canarias, con 246.481, y la zona atlántica, con 118.526 toneladas. Los barcos accidentados fuera de zona española sumaban 18.570 TRB.



El 30 por 100 de los 421 buques accidentados se perdieron totalmente.

Helicóptero de la Dirección General de la Marina Mercante y buques de salvamento con base en Canarias y Málaga. A la izquierda, restos del pesquero «Os Tonechos».

SALVAMENTO EN LA MAR



LA EVOLUCION DEL SALVAMENTO MARITIMO EN ESPAÑA

MOPT

Planificación de Gestión de Emergencias y Transportes
Servicio General de la Dirección de Transportes
Dirección General de la Marina Mercante



Los fallos materiales y el mal tiempo ocasionaron el 69 por 100 de los accidentes marítimos.

Cincuenta muertos, 98 desaparecidos y 1.627 personas rescatadas en el mar durante 1991.



Por la tipología del siniestro, el fallo mecánico es el más repetido, con un total de 102 casos. Le sigue el hundimiento, con 75; la varada, con 58; colisión o abordaje, en 53 ocasiones, y la escora, en 50. Por otra parte, en los doce meses de 1991 se detectaron 38 vías de agua, 29 incendios, 10 desapariciones de buques y cuatro fallos de estructura. Los dos casos restantes se debieron a otras causas diversas.

El promedio de antigüedad de los buques accidentados se sitúa en los quince años, si bien la media de los pesqueros se eleva a veintidós años. De los 181 buques de este tipo siniestrados, 135 superaban los quince años de existencia —el 75 por 100—, y de éstos, 63 excedían los veinticinco años (35 por 100).

No es éste, en cambio, el caso de los barcos de recreo. De los 167 accidentados, el 90 por 100 no había alcanzado los quince años de existencia (151) y el 32 por 100 ni siquiera los cinco años. La media total se sitúa en los siete años. En el apartado de mercantes la edad media oscila entre los diecisiete años de los petroleros y los doce de los ro-ro, pasando por los catorce de los remolcadores, los quince de gaseeros, bulkcarrier y carga general y los dieciséis de los portacontenedores, quimiqueros y de pasaje. El hundimiento y la colisión o abordaje fueron los tipos de accidentes más frecuentes en los buques de mayor antigüedad, más significativo en los de más de veinticinco años, mientras que los fallos mecánicos, y el hundimiento de nuevo, afectaron en mayor número a los barcos más jóvenes.

Pesqueros, los más peligrosos

Atendiendo al número de afectados, los pesqueros fueron los de mayor peligrosidad arrojando una relación de 27 muertos (54 por 100), 76 desaparecidos (77 por 100) y 17 heridos (20 por 100), frente a 721 personas rescatadas ilesas (44 por 100). En el apartado de recreo, el

cómputo fue de 14 muertos (28 por 100), 11 desaparecidos (11 por 100) y 20 heridos (23 por 100), con 501 rescatados ilesos (31 por 100). Los buques mercantes resultaron los de menor peligrosidad, con un total de nueve muertos —18 por 100—, 11 desaparecidos —11 por 100— y 49 heridos —57 por 100—. El número de personas rescatadas en accidentes sufridos por este tipo de buques fue de 405, el 25 por 100 del total. El mayor número de víctimas se produjo como consecuencia de hundimiento del buque, con 18 muertos, 37 desaparecidos y siete heridos, además de 475 rescatados ilesos, seguido del escoramiento, con 14 muertos, 23 desaparecidos, tres heridos y 44 rescatados. Tres muertos y 21 desaparecidos se produjeron como resultado de desaparición de buques y tres muertos y 11 desaparecidos, además de 51 heridos y 119 rescatados ilesos tras colisión o abordaje. El mal tiempo fue la causa del 44 por 100 de las muertes (22), del 65 por 100 de las desapariciones (64) y del 24 por 100 de las lesiones (21).

Agosto, con 61 accidentes, fue el mes más agitado, seguido de septiembre con 48, febrero con 43, octubre y noviembre con 41 y 40, respectivamente; julio con 35 y diciembre con 34. Enero registró 30 accidentes, marzo 26, mayo 23 y abril y junio igualaron a 20.

En cuanto a la distribución horaria, la noche resultó ser ligeramente más segura que el día. El 63 por 100 de los accidentes (266) sucedieron entre las ocho y las veinte horas, el 22 por 100 entre las ocho y las doce. En el otro extremo, entre las veinte y las ocho horas ocurrieron el 37 por 100 de los accidentes (155). La franja de mayor tranquilidad fue la comprendida entre las cero y las cuatro horas, con sólo el 9 por 100 de siniestros.

Otras actuaciones

El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento llevó a cabo actuaciones muy diversas para contrarrestar el efecto de los accidentes detec-

tados. Destacan las 200 operaciones de salvamento —107 en embarcaciones de recreo, 76 en pesqueros y 17 en mercantes—, las 55 de remolque, 41 de asistencia, 39 de búsqueda o 23 de seguimiento, junto a las 45 de información, cinco de evacuación o cuatro de alerta.

Para estas operaciones dispuso de un buque de salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante, que participó en 96 operaciones, una embarcación de salvamento de la DGMM utilizada en 58 oportunidades, una lancha de limpieza también de la DGMM empleada una vez, una lancha de Cruz Roja y un patrullero de la Armada, que prestaron servicio en 26 y 15 ocasiones, respectivamente. A estos efectivos hay que añadir un patrullero del SVA, tres servicios de salvamento, embarcaciones de las Comunidades Autónomas con seis acciones, un avión con cinco y un helicóptero con 23, además de los buques que se hallaban en las zonas donde ocurrieron los accidentes, que prestaron colaboración en 105 oportunidades.

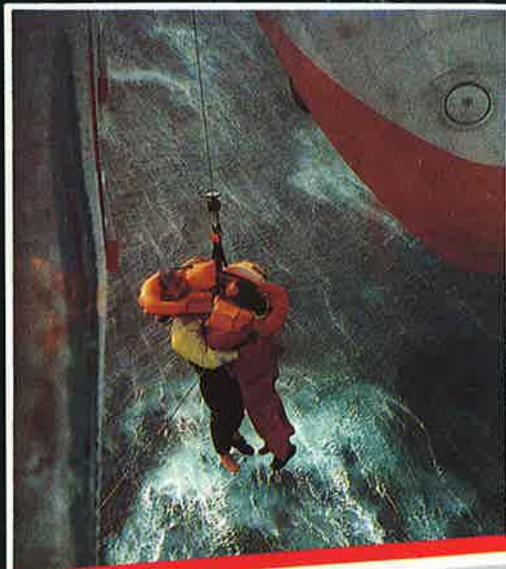
La Dirección General de la Marina Mercante ha dado a conocer también el número de accidentes laborales ocurridos en buques españoles y extranjeros de los que tuvo conocimiento el CNCS y que se elevaron a 65. Esta cifra se distribuye a razón de 42 en pesqueros, con tres muertos y 39 heridos, 21 en buques mercantes, con cinco muertos y 20 heridos, y dos accidentes en yates con resultados de dos heridos.

Simultáneamente, en 1991 se efectuaron 75 evacuaciones médicas con medios de salvamento aéreos y de superficie, tanto españoles como extranjeros, en colaboración con otros organismos, entre los que se destaca muy especialmente el Servicio Radiomédico del Instituto Social de la Marina. El CNCS registró, asimismo, un total de siete caídas de personas al mar, de forma fortuita, con resultado de tres muertos, dos desaparecidos y dos rescatados ilesos. También durante 1991 se realizaron 15 operaciones de rescate de naufragos y la recuperación de 29 cadáveres.

Durante el año pasado se contabilizaron 150 emisiones de radiobalizas marítimas en las áreas españolas de búsqueda y salvamento, de las cuales 144 se habían activado accidentalmente, cinco como consecuencia de un accidente marítimo y una más fue activada con ocasión de un ejercicio de salvamento marítimo.

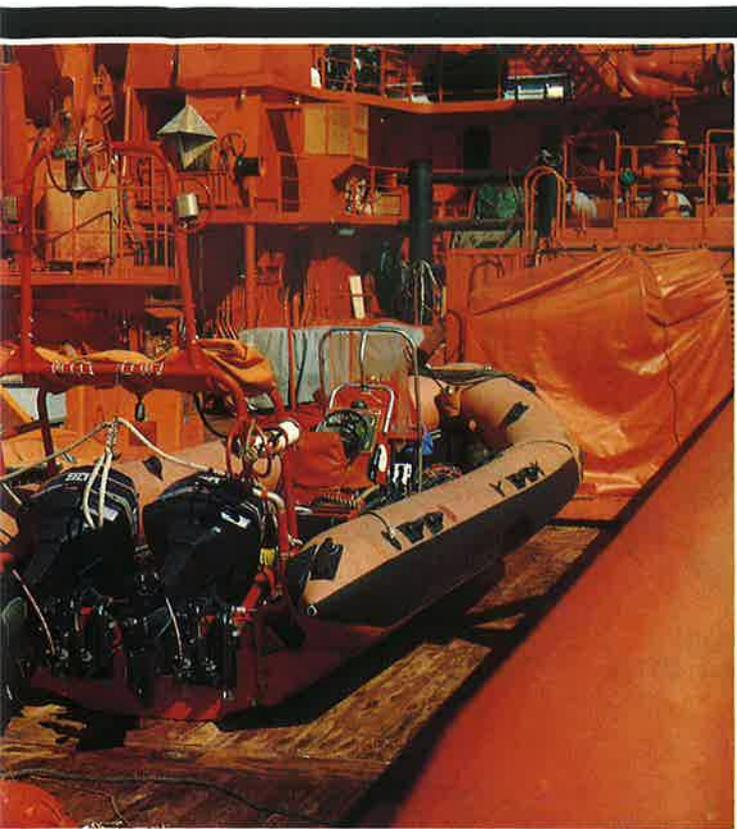
Con la publicación de la estadística de accidentes marítimos la Dirección General de la Marina Mercante recuerda que el CNCS ha intervenido en 1991 en numerosas emergencias marítimas coordinando las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación en aguas españolas y colaborando con los centros coordinadores de los países vecinos en aguas extranjeras, actuaciones que han permitido tener un conocimiento directo de las emergencias que, al no venir reflejadas en muchos casos en las estadísticas de accidentes, quedaban ocultas a la opinión pública, confirmando la necesidad de ampliar la información a todo tipo de accidentes a incidentes ocurridos en la mar, que, a su vez, faciliten un conocimiento de este aspecto de la actividad marítima. ■

Mery VARONA



Rescate de tripulantes y buque embarrancado en Las Quebrantas.





El 43 por 100 de los accidentes lo padecieron los pesqueros y el 40 por 100 las embarcaciones de recreo.

Ciento cuarenta y cuatro de las 150 emisiones de radiobalizas marítimas se activaron accidentalmente y sólo cinco respondieron a otros tantos accidentes.

Baleares y el Estrecho fueron las zonas más afectadas

703 toneladas de vertidos contaminaron 151 kilómetros cuadrados

Cerca de 703 toneladas de sustancias nocivas se vertieron al mar durante el pasado año, lo que supuso una superficie de agua contaminada de 151 kilómetros cuadrados. La zona más afectada por la contaminación fue la de Baleares, con un 49,7 por 100 del total, seguida por la zona del Estrecho, con el 35,2 por 100, y el Atlántico, con un 14,3. Canarias resultó la zona menos contaminada, con sólo el 0,8 por 100.

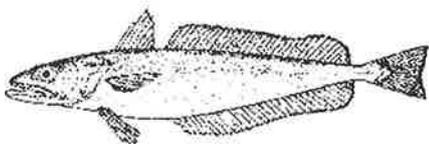
El fuel-oil resultó ser la sustancia más vertida, con un total de 368 toneladas, junto al alquitrán, con 277. Otras sustancias que ocasionaron contaminación fueron crudo de petróleo (31,2 toneladas), residuos orgánicos (11,1), gasóleo (6), minerales (4), aceite (3,9), nafta (1) y gasolina (0,7).

Las pérdidas sufridas en factorías ubicadas en la costa ocasionaron el 51,4 por 100 de la contaminación, en tanto que los vertidos al mar de hidrocarburos procedentes de los barcos fueron la causa del 43 por 100. El 5,6 por 100 restante tuvieron procedencias diversas. El mayor porcentaje de contaminación afectó a aguas interiores, cuyo origen fueron las factorías y terminales de carga y descarga de petróleo, así como el vertido al interior de los puertos de los desechos procedentes de alcantarillas y de los propios buques, vertidos que sumaron un total de 333 Tm. En la franja situada entre las tres y las 12 millas de la costa se contabilizaron 170,2 Tm y fuera de esas aguas 199,7 Tm.

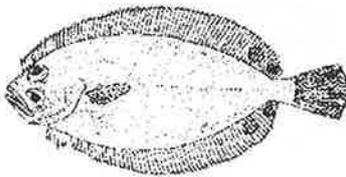
Los buques, factorías o terminales causantes de algún tipo de contaminación fueron sancionados con multa o aval, en aplicación de la legislación vigente, si bien, en la mayoría de los casos, se encuentra aún pendiente de resolución el expediente incoado en su momento. La cuantía total de las sanciones por aval ascendió a 153.010.000 pesetas, de los que 100 millones corresponden a la contaminación por fuel-oil ocasionada por el buque «Svangen» en el litoral andaluz del Estrecho el 10 de noviembre de 1991. Las 180 toneladas de producto contaminante vertidas en aquella ocasión se extendieron por 10 kilómetros cuadrados. El vertido de otras 50 toneladas de fuel-oil por parte del buque «Esso Albany» en aguas de la zona de Baleares el 14 de septiembre, se saldó con la ejecución de un aval por valor de 25 millones de pesetas. El importe total de las multas impuestas a los infractores se elevó a 395.000 pesetas, de ellas 300.000 corresponden a la sanción impuesta al «Hespérides» por vertido de media tonelada de fuel-oil en aguas interiores de un puerto canario. ■

M. V.

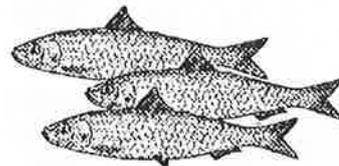
COS PEIXES TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



Pescada (Carioca)
Tamaño Mínimo Legal: 27 cm.



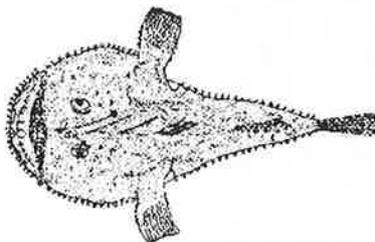
Rapante (Meiga)
Tamaño Mínimo Legal: 25 cm.



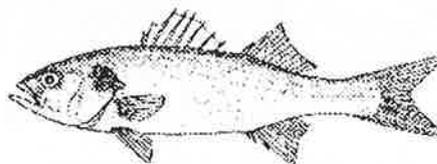
Sardiña (Xouba)
Tamaño Mínimo Legal: 11 cm.



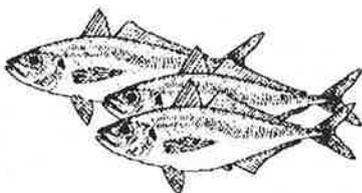
Lirio (Bacaladilla)
Tamaño Mínimo Legal: 20 cm.



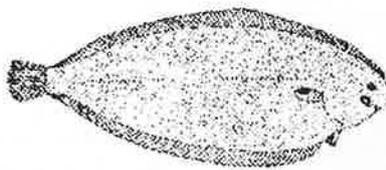
Rape (Peixe Sapo)
Tamaño Mínimo Legal: 30 cm.



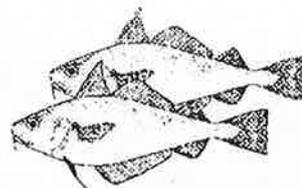
Robaliza (Lubina)
Tamaño Mínimo Legal: 36 cm.



Xurel (Chincho)
Tamaño Mínimo Legal: 15 cm.



Linguado
Tamaño Mínimo Legal: 24 cm.



Faneca
Tamaño Mínimo Legal: 15 cm.

- ¡Deixa que se reproduzan!
- Rexeita as crias que non acadan o tamaño regulamentario.
- ¡Non colabores co furtivismo!
- ¡Non contribúas a rematar coa nosa riqueza pesqueira!

Para non esgota-lo peixe en Galicia



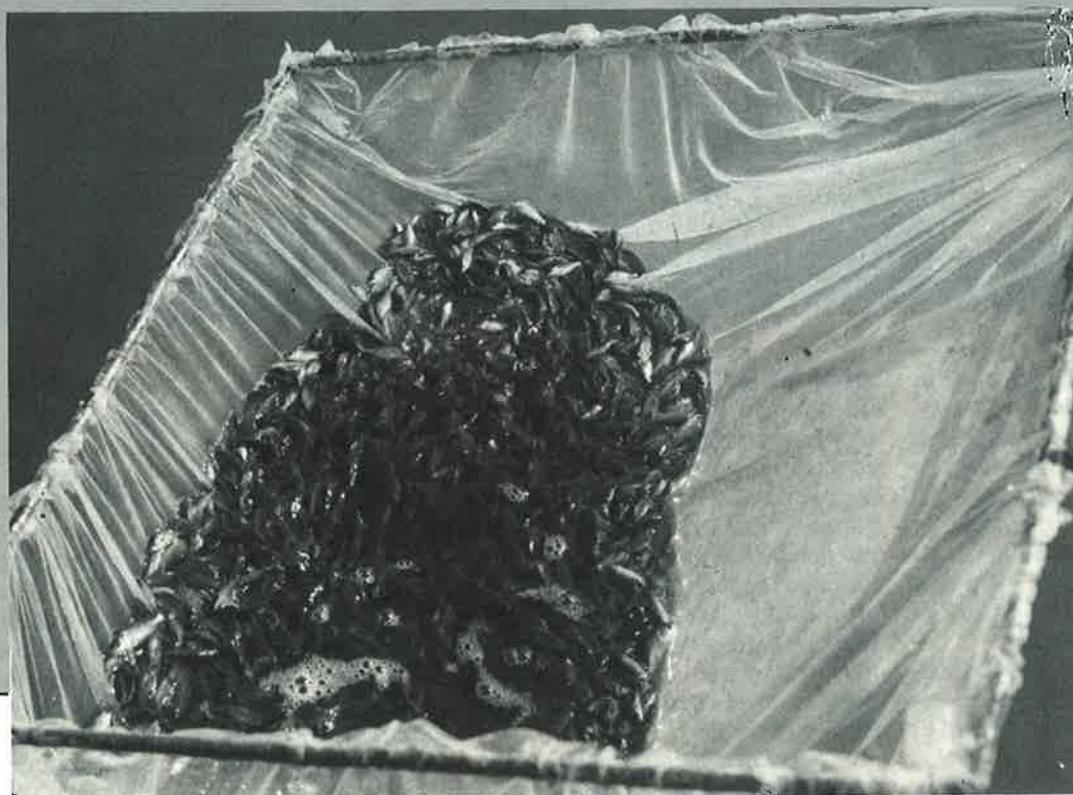
TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA

JACUMAR perfila las líneas de actuación para 1992 del Programa de Orientación Plurianual

LA ADMINISTRACION PRETENDE DIVERSIFICAR LOS CULTIVOS MARINOS



La Junta Asesora de Cultivos Marinos, JACUMAR, mantuvo en los últimos días de marzo una nueva reunión para perfilar las líneas concretas de actuación que desarrollen durante 1992 el Programa de Orientación Plurianual de Acuicultura aprobado por la Comunidad Económica Europea, con vigencia para los próximos cinco años. Aunque este programa es continuista respecto al anterior, la Administración, de acuerdo con las Comunidades Autónomas, pretende diversificar al máximo la actividad de las empresas acuícolas.

EN la reunión de JACUMAR se analizaron las posibilidades que ofrece el cultivo de algas y equinodermos, actualmente no contemplados en la «política azul» comunitaria, pero que podrían ser incluidos en un futuro próximo. En la misma sesión, que hacía el número 27, se estudió la incidencia de la Ley de Costas en la acuicultura y el cumplimiento de las normas de calidad de agua para la cría de moluscos. Otra cuestión abordada fue la necesidad de coordinar información, y en su caso actuaciones, entre la Administración central y las Comunidades Autónomas para el supuesto

de que apareciera en aguas españolas el alga tóxica *Caulerpa taxifolia*, localizada en aguas francesas. El Plan de Seguimiento y Control sobre dicha alga establece una estrecha colaboración con la Administración francesa. Los datos de que disponen las autoridades españolas de pesca señalan que el núcleo de alga tóxica más inmediato a la costa española ha sido totalmente extinguido.

Por lo que se refiere al Programa de Orientación Plurianual Acuícola, el presidente de JACUMAR, José Loira, secretario general de Pesca, declaraba que «está centrado en continuar la pro-



ducción en las especies que ya se venían actuando e ir consolidando las inversiones ya realizadas, toda vez que los proyectos en acuicultura requieren un largo período de maduración», insistiendo en que «el objetivo de 1996 está muy trabajado con las Comunidades Autónomas».

Precisamente para abordar la diversificación de especies, recordaba Loira, el Instituto Español de Oceanografía está estudiando la posibilidad de implantación de otras nuevas en zonas cálidas, como puedan ser el pargo, los dentones o algunos hispáridos, y el besugo en las aguas del norte. Este estudio científico sería el paso previo a la creación de un plan nacional acuícola específico para este tipo de especies, que contaría con el apoyo de la Administración.

El secretario general de Pesca recordaba que «si bien desde el punto de vista del mercado la acuicultura se contempla como un sector complementario, especialmente en peces y crustáceos de alto valor económico, desde el punto de vista social está resultando una importante

salida laboral, aunque todavía insuficiente». No obstante, el responsable de Pesca está convencido de que para atender a las cifras que se barajan para 1996, al término del actual Programa de Orientación, «se precisará de una importante mano de obra, referida no sólo a puestos directos, sino también inducidos en el circuito secundario y terciario».

«La política acuícola para los próximos años es netamente expansiva —sostiene Loira— tanto por parte española como comunitaria existe un gran interés en el desarrollo de la acuicultura a la vista de que la CE es muy deficitaria en productos pesqueros; un sector, por otra parte, con un amplio nivel de riesgo.» De acuerdo con los datos de la Secretaría General de Pesca, la producción acuícola española referida a peso vivo alcanza las 200-250.000 toneladas, frente a un total de capturas pesqueras de 1.500.000 toneladas, lo que equivale al 14-15 por 100 del total.

Si hubiera de hablarse de especies «estrella» en los cultivos marinos, Loira seleccionaría el rodaballo, por

proyección de producciones, en las aguas más frías y la dorada en las aguas cálidas. «España se ha convertido en un gran productor de alevines de dorada, hasta el punto de exportar a varios países comunitarios y no comunitarios después de haber cubierto el suministro nacional de crías y alevines», asegura. En cuanto al rodaballo, «alcanza la mitad de producción de crías que demanda el mercado y con los proyectos previstos se pretende alcanzar el autoabastecimiento de cría».

Para corroborar el interés de la Administración central en las cuestiones pesqueras, José Loira se refería a los trabajos de investigación marítima, pesquera, oceanográfica y acuícola actualmente en curso, tanto por parte del Instituto Español de Oceanografía como de la Universidad, cuyas conclusiones se presentarán en unas jornadas previstas para el próximo mes de junio en Alicante. A partir de estas conclusiones se elaborará un libro blanco que servirá de base de trabajo a los sectores implicados para alcanzar el máximo consenso sobre las actuaciones a

seguir en el futuro. Por lo que se refiere específicamente a la acuicultura, el secretario general de Pesca anuncia la próxima reunión sobre acuicultura continental, que se mantendrá en Salamanca del 15 al 18 de julio coincidiendo con la feria de aquella ciudad castellano-leonesa. Aunque la máxima atención está puesta ya en el Congreso Mundial de Acuicultura, que habrá de organizarse en 1993 en Torremolinos, cita en la que está trabajando conjuntamente la Administración con la Asociación Española de Cultivadores Marinos, APROMAR. Es la primera vez que un congreso de este tipo se da cita en España, y hace doce años que no se celebraba en Europa, desde que en 1981 se organizara en Venecia. Coincidiendo con el Congreso de Torremolinos se mantendrá una reunión con responsables de los países de la cuenca mediterránea, a iniciativa de la Administración española, para ver cuál es el estado de los cultivos marinos en este área y sus proyecciones. ■

M. VARONA

Durante 1992 Marina Mercante destinará 150 millones para mejorar el salvamento marítimo de Cruz Roja Española



El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, y la presidenta de Cruz Roja, Carmen Mestre, firmaron el pasado 22 de abril el Plan Anual de Acción Conjunta 1992 entre las dos entidades. Este documento supone el principio de una estrecha colaboración en materia de salvamento marítimo entre Marina Mercante y Cruz Roja. Durante este año la Dirección General de la Marina Mercante destinará una subvención de 150 millones de pesetas para la mejora del Servicio de Salvamento y Socorrismo Marítimo de Cruz Roja Española. Además, Marina Mercante ha asignado a Cruz Roja una nueva embarcación de salvamento: una ALUSAFE-1100 Rescue.



MARINA MERCANTE Y CRUZ ROJA SE UNEN EN SALVAMENTO MARITIMO

EN octubre de 1989 se firmó un Convenio de Cooperación entre el entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Cruz Roja Española para colaborar en la búsqueda y salvamento de las personas en peligro en el mar. El Real Decreto 264/1991, de 1 de marzo, sobre cooperación de la Cruz Roja Española y otras entidades públicas o privadas en materia de salvamento marítimo, autorizó al entonces Ministerio de Transportes para establecer los mecanismos de cooperación precisos para la búsqueda y el salvamento de las

personas en el mar. Este real decreto hizo necesario completar el Convenio de 1989 para adaptarlo a las exigencias y al marco reglamentario establecido en dicho decreto. Posteriormente, Obras Públicas, Transportes y Cruz Roja acordaron el Protocolo Adicional al Convenio de Cooperación.

Elaboración del Plan Anual 1992

Se creó una Comisión de Seguimiento, compuesta por dos representantes de cada una de las partes, para elaborar este

Plan anual, que es resultado de la inspección realizada a todos y cada una de las bases y puestos de salvamento de la Cruz Roja en todo el litoral.

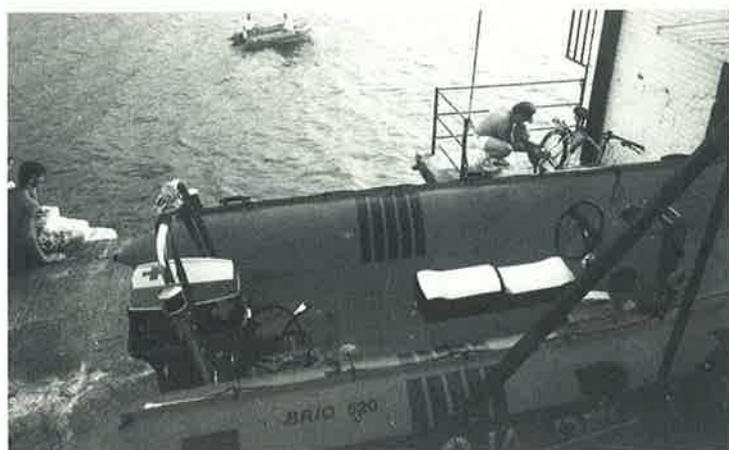
Durante 1992 Marina Mercante aportará una subvención de 150 millones de pesetas. «La partida económica —150 millones de pesetas— se destinará a mejorar el Servicio de Salvamento y Socorrismo Marítimo, y en particular a las reparaciones y equipamiento necesario de las embarcaciones, su mantenimiento y gastos de contratación de personal», manifestó la presidenta de Cruz Roja, Carmen Mestre.

Además de esta partida presupuestaria, Marina Mercante asignará al Servicio de Salvamento de Cruz Roja una nueva embarcación noruega de salvamento tipo ALUSAFE-1100 Rescue, a la que se irán sumando nuevas unidades. «La nueva embarcación —aseguró Carmen Mestre— estará entre Asturias y Galicia, ya que son las zonas donde se producen más accidentes.»

Actualmente Cruz Roja Española cuenta con 28 embarcaciones de salvamento de nivel A, 24 lanchas de nivel B —de acción todo tiempo dentro del límite de 12 millas de los puntos más salientes de la costa— y cerca de 570 de nivel C —encargadas del salvamento y socorrismo en playas.

Por su parte, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, subrayó que «esto es el principio de una estrecha colaboración en materia de salvamento marítimo entre Marina Mercante y Cruz Roja. El año que viene —continuó Lobeto— el salto será más importante».

El convenio firmado establece que la partida presupuestaria —150 millones de pesetas— se destinará a reparaciones y mantenimiento preventivo y correctivo de las embarcaciones de salvamento. Será la Comisión de Seguimiento, que se reunirá al menos una vez al mes y cuando las circunstancias lo aconsejen, quien fijará las prioridades a tener en cuenta para las reparaciones. Una vez establecidos los costos, el remanente económico hasta el total de 150 millones de pesetas se destinará, a



El Plan anual firmado es resultado de la inspección de todas las bases y puestos de salvamento de la Cruz Roja

criterio de la Comisión de Seguimiento, a la contratación de personal; a las reparaciones y mantenimiento de las embarcaciones actuales del nivel B; seguros y combustibles y, por último, a cursos de formación obligatorios para todo el personal, tanto profesional como voluntario, que pertenezca al Servicio de Salvamento y Socorrismo Marítimo de Cruz Roja.

Formación de los voluntarios

«Nos comprometemos —afirmó Carmen Mestre— a contra-

tar personas para que, por áreas geográficas, se mantengan las embarcaciones en buen estado. Además, contemplamos como algo muy importante la formación de los voluntarios. En el acuerdo firmado hoy hablamos de tres tipos de cursos:

1. Socorrismo marítimo.
2. Salvamento y seguridad marítimos.
3. Patrón de embarcación de salvamento marítimo.»

En este sentido, también el director general de la Marina Mercante destacó la importan-

cia de los cursos de formación de los voluntarios, ya que era uno de los principales huecos que había que cubrir.

Por último, para destacar la importancia de esta asociación durante 1991 la Cruz Roja Española realizó el rescate y asistencia a 87.431 personas que sufrieron accidentes de diverso tipo en el mar o en aguas interiores. En este período se prestó asistencia a 203 embarcaciones deportivas y a cuatro pesqueros. Asimismo se socorrió a 722 practicantes de windsurfing, 480 usuarios de balsas o colchones neumáticos y a 77 submarinistas. En todas estas actividades participaron más de 13.000 voluntarios de Cruz Roja.

La dedicación de Cruz Roja a tareas de socorro en el mar se inició en julio de 1971. La institución pionera en el salvamento marítimo fue la Sociedad Española en el Salvamento de Náufragos, nacida en 1880 e impulsada por la reina María Cristina. Su dedicación fue el salvamento en las costas de la Península, islas adyacentes y las por entonces provincias de Ultramar. A partir de 1940 las limitaciones presupuestarias fueron impidiendo la actualización de sus medios, integrándose en Cruz Roja en febrero de 1972. ■



LA FLOTA GALLEGA EN PIE DE GUERRA

La flota gallega se encuentra en pie de guerra desde el pasado día 3 de marzo. Administración central y autonómica, armadores, cofradías y sindicatos son las partes implicadas en un conflicto sin precedentes que ha llegado hasta el Tribunal Constitucional. La causa de esta guerra es la prohibición de faenar en fin de semana para toda la flota de arrastre gallega, por un decreto aprobado por la Xunta. Los contrincantes argumentan fines decisivos en la batalla: salvar a la flota o salvar al caladero. A la espera de la sentencia del Tribunal Constitucional, el decreto se incumple y los helicópteros de pesca levantan sanciones por más de cien millones de pesetas ante la firmeza de la Consellería.

El decreto de Pesca para el descanso semanal enfrenta a armadores, Administraciones, cofradías y sindicatos.

EL conflicto del arrastre comenzó en 1991. El 7 de julio la Consellería de Pesca decidió extender el descanso semanal obligatorio, que ya se imponía a la flota artesanal, a los buques arrastreros. El decreto de Pesca fue rápidamente recurrido por los armadores, que creen que el descanso del fin de semana «llevaría a la mitad de la flota a la quiebra, al limitar su capacidad extractiva», según el presidente de la Cooperativa de Armadores de A Coruña, Jesús Et-

chevers. Sin embargo, Pesca mantuvo el decreto y argumentó como fin «la recuperación progresiva del caladero litoral gallego».

Intervención del Gobierno central

El mes de septiembre de 1991 el decreto de la Xunta quedó suspendido por la intervención del Gobierno central, abriéndose un nuevo frente en el conflicto. Según la Administración central, el decreto de la Xunta sobrepasa sus competencias, al regular la pesca marítima en aguas exteriores, dependientes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Así, a finales del año pasado el Gobierno central presenta un recurso ante el Tribunal Constitucional, con lo que el decreto quedó suspendido.

El pasado 3 de marzo, cinco meses después de la presentación del recurso, el Tribunal Constitucional decide restituir la vigencia del decreto, que vuelve a tener vigor tras la publicación en el «BOE» de un Auto del Tribunal Constitucional hasta que éste se manifieste definitivamente.

«Al ser el Gobierno central quien ha recurrido, por el artículo 161 de la Constitución la norma se suspende, tal y como ha ocurrido con este decreto. Después el Tribunal Constitucional dispone de cinco meses para levantarlo o dejarlo suspendido hasta la sentencia. En este caso ha levantado la suspensión cautelar sobre el artículo 84 del Decreto 262/91, de 12 de julio. Lo lógico es que cuando el Tribunal dicte sentencia no se contradiga y se desestime el recurso del Gobierno central», aseguraron a MAR desde la Xunta de Galicia.

Por su parte, la Administración central se encuentra a la espera de la sentencia que dicte el Tribunal Constitucional.



La Xunta abre expedientes a más de la mitad de los arrastreros por faenar sábados y domingos

Pesca abre expedientes

Con este telón de fondo, y mientras se está a la espera de que el Tribunal Constitucional dicte sentencia, la Consellería de Pesca reinicia su estrategia y anuncia a los armadores la restitución del descanso semanal. El conselleiro López Veiga adopta una postura firme, amenazando al sector con medidas que pueden ir desde multas millonarias a patrullas constantes de los helicópteros de salvamento y vigilancia de la Consellería.

Tras la restitución del decreto, los armadores del arrastre manifestaron su intención de incumplirlo y así lo han llevado a la práctica. «Entre un 30 y un 40 por 100 de la flota de arrastre viene incumpliendo

el decreto. El hecho es relevante, ya que es una desobediencia voluntaria. Es un artículo en vigor y de obligado cumplimiento», manifestaron fuentes de la Xunta de Galicia. «Aquellos arrastreros que faenen en sábado y domingo se les levantará un acta de infracción», continuaron desde la Xunta.

En tan sólo una jornada, el domingo 22 de marzo, los helicópteros de la Consellería «Pesca Uno» y «Pesca Dos» levantaron 70 actas de infracción contra arrastreros, lo que supone sancionar a casi la mitad de la flota, compuesta en toda Galicia por 176 unidades. El sábado siguiente, el 28 de marzo, se levantan actas sancionadoras contra 53 buques.

Según la Consellería, los arrastreros es la única flota que no respeta el descanso de



Por su parte, Jesús Etchevers, presidente de la Cooperativa de Armadores, considera que el decreto de Pesca está mediatizado por las cofradías de pescadores. Los armadores se basan, para hacer tal afirmación, en que el descanso semanal obligatorio para los arrastreros es «una vieja aspiración de las cofradías por un problema de ilegalidad». Según Etchevers, la flota artesanal deja los fines de semana sus aparejos y



fin de semana, pues los más de siete mil barcos incluidos en las restantes artes sí lo cumplen.

La infracción cometida por estos barcos es considerada, de acuerdo con la normativa de la Xunta, como «falta grave» y puede ser multada con una cantidad que oscila entre 25.000 pesetas y un millón. Pero en el caso de que estos mismos barcos incumplieran de nuevo la ley, la falta sería «muy grave» y podrían ser sancionados con multas de entre uno y diez millones de pesetas.

En este sentido, el pasado 30 de marzo el conselleiro de Pesca, López Veiga, manifestó que «todas las multas deberán hacerse efectivas a partir del mes de mayo, lo que supondrá el embargo de cerca de un ter-

cio de la flota, al no poder afrontar los armadores tal desembolso».

«Esto es una chulería»

«Esto es una chulería barata —aseguró Jesús Etchevers, presidente de la Cooperativa de Armadores—, es una bravata, una matonería impropia de un conselleiro que nos condena a desaparecer.» Los armadores amenazan con que si las multas prosperan presentarán una querrela por prevaricación contra el titular de Pesca, «por gobernar mal a sabiendas y querer destruir el sector».

Los armadores se consideran en esta batalla víctimas de la política de presión, del chantaje y de meter miedo. «Lo único que pedimos es respeto por

parte de las autoridades administrativas de Pesca.» Además, indicaron que tienen «un tratamiento serio con nuestros trabajadores. Hicimos un referéndum entre los marineros y prefieren el descanso continuado, unos cuantos días a final de mes, que es algo que está contemplado en el Estatuto de los Trabajadores», explicó José Freire, presidente de ARPESCO (Asociación de Armadores de Pesca de La Coruña).

También indicó que la Consellería de Pesca se contradecía en «su demagógica defensa de los trabajadores porque los inspectores de la Xunta tampoco descansan los fines de semana». José Freire aseguró que nadie desafía a la Xunta de Galicia. «Mi pretensión es que exista la máxima colaboración.»

artes en el mar, pese al descanso obligatorio que pesa sobre ellos, «y temen que los arrastreros les roben los aparejos».

Por otra parte, José Freire, presidente de la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña, advirtió que si se mantiene la actual prohibición de faenar al arrastre durante los fines de semana, «en muy poco tiempo se quedarán sin empleo gran parte de los 3.000 tripulantes del sector».

Freire negó que los armadores del arrastre estén desafiando a la Xunta, sino que «estamos defendiendo el derecho a faenar los sábados y domingos, lo que significa proteger más intereses, ya que la medida puede tener consecuencias económicas muy graves en la flota española».



Por último, Freire insistió en que las aguas en las que faenan los arrastreros gallegos son competencia de la Administración central.

Los sindicatos apoyan a la Xunta

Los tres sindicatos gallegos más representativos del sector pesquero han dado su respaldo a la actitud del conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, en el sentido de exigir el cumplimiento del Reglamento de artes y aparejos. CC. MM., CIG y UGT culparon a la patronal coruñesa ARPESCO de defender los postulados más recalcitrantes e intransigentes. La portavoz de CC. MM., Begoña Palacio, atribuyó gran parte de las penurias del sector del arrastre de litoral a la *«intransigencia de ARPESCO para humanizar y dignificar un sector donde todavía priman actitudes esclavistas»*.

El secretario del SGTM-CIG, Carlos Búa, mostró su apoyo a la firmeza del conselleiro de Pesca para que se cumpla el descanso del fin de semana. Además, calificó a las



Las multas pueden llegar a alcanzar los diez millones de pesetas

asociaciones de armadores que niegan el descanso semanal de *«trogloditas y explotadores»*.

Finalmente, Rafael Mesura, responsable de la sección de Pesca de UGT, negó la afirmación de los armadores de que los marineros disponen de ocho días de descanso, y expresó su respaldo a la puesta en funcionamiento del decreto dictado por la Xunta *«para humanizar un sector sometido a jornadas agotadoras y para recuperar los caladeros»*.

Por último, los tres sindicatos gallegos manifestaron que presentarán denuncias ante la Inspección de Trabajo contra los barcos que incumplan el descanso semanal estipulado por la Xunta.

Las cofradías, el otro frente

Representantes de las cofradías de pescadores de La Coruña y Pontevedra aseguraron que los armadores del sector del arrastre se oponen a la normativa de la Xunta de no faenar los fines de semana por razones políticas. Ambas cofradías expresaron su apoyo a la medida adoptada por la Consellería de Pesca y calificaron de *«nulos»* y *«carentes de sentido»* los argumentos dados por los armadores.

Según los representantes de las cofradías, este conflicto esconde motivaciones contra la política pesquera de la Xunta. Además, rebatieron las razones esgrimidas por armadores del arrastre para oponerse al descanso semanal. Según el presidente de la Cofradía de Portonovo, los arrastreros gallegos practican desde hace años el descanso semanal impuesto en otras comunidades, *«sin que ello suponga ninguna clase de perjuicios ni protestas por parte del sector»*. También se manifestaron en contra de los armadores que incumplen el decreto, calificándoles de *«armadores de moqueta y salón, insensibles a las necesidades de los trabajadores y a la recuperación de unos caladeros que ellos mismos destruyeron»*.

La situación es crítica y nadie da el brazo a torcer. Las acusaciones se disparan; mientras, Etchevers, presidente de la Cooperativa de Armadores, dice que *«si la flota está en pie de guerra, el único responsable es la Consellería»*. López Veiga responde calificando a los armadores de *«irresponsables e irracionales»*. ■

Inés OTERO



PAIS VASCO

El Gobierno vasco invertirá 5.000 millones de pesetas

MEJORA DE LOS PUERTOS VASCOS

El Gobierno vasco invertirá este año 2.500 millones de pesetas en obras de infraestructura en los puertos de su competencia, como son los casos de Fuenterrabía y Guetaria, en Guipúzcoa, y Ondárroa y Bermeo en Vizcaya.

Los proyectos previstos para realizar en estas instalaciones suponen un total de 5.000 millones que el Ejecutivo autonómico tiene estudiado completar de ejecutar en varios años.

EL puerto guipuzcoano de Fuenterrabía recibirá una inversión de 1.145 millones de pesetas: 339 irán dirigidos a la construcción de 130 metros de dique vertical con espaldón y 270 millones se destinarán a la construcción de una nueva lonja de 3.000 metros cuadrados, según se recoge en un estudio del Gobierno vasco.

Además, habría que añadir los 220 millones de pesetas previstos para levantar 200 metros de pantalán en claraboya. Para la construcción de 200 metros de muro de contención en varadero se destinarán 120 millones de pesetas más.

De acuerdo con el proyecto de inversión, además, se dedicarán 50 millones para almacén de armadores, 40 para pavimentos y 25 para realizar rellenos.

Con respecto al también puerto guipuzcoano de Guetaria, el Gobierno que preside Jo-

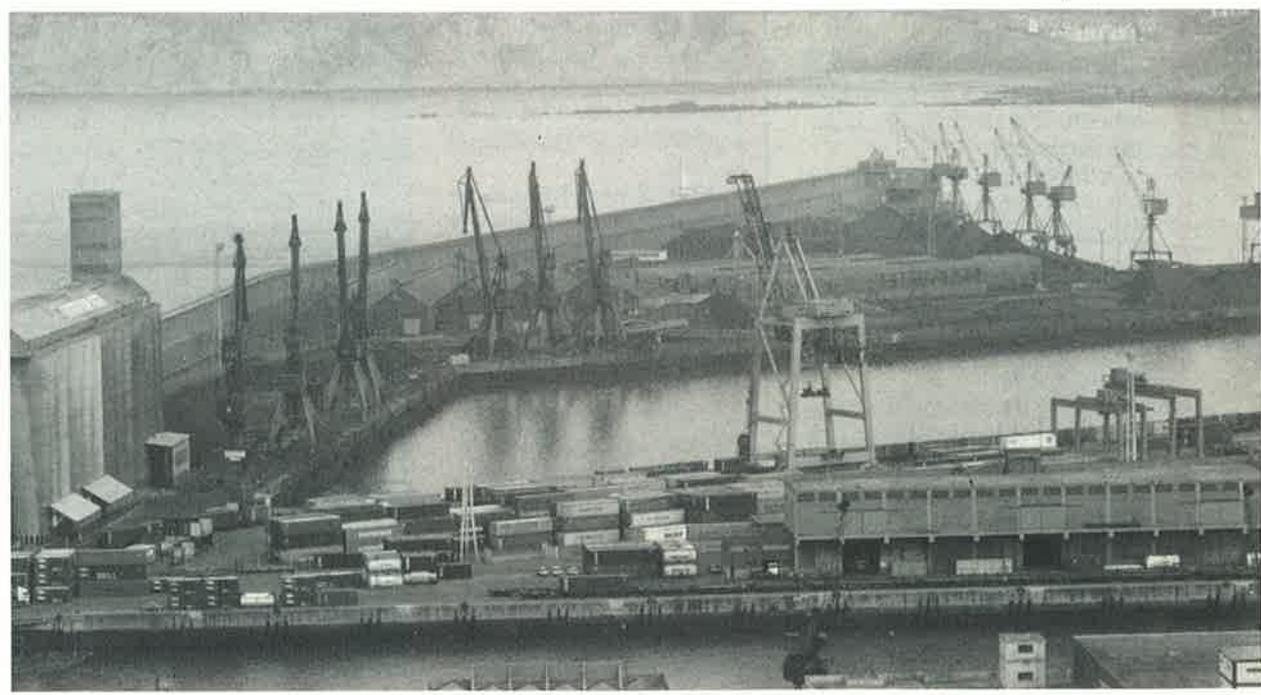
sé Antonio Ardanza tiene proyectado gastar 1.038 millones de pesetas. De ellos, 547 serán para el levantamiento de 365 metros de muelles de atraque con sus correspondientes defensas.

A la cifra se sumarán 180 millones de pesetas para rellenos de muelles de descarga y 113 millones para un edificio de lonja de 1.260 metros cuadrados.

Otros 100 millones se invertirán en la construcción de 20.000 metros cuadrados de pavimentos en muelles, y el resto, servirá para instalar una rampa de varada, un muro de contención en el área de reparaciones y en obras de relleno y pavimentación.

El puerto vizcaíno de Ondárroa gozará del presupuesto más alto invertido por el Gobierno de Euskadi para obras de infraestructura.

La Administración vasca empleará 1.584 millones para realizar varias operaciones, y para



las que se han presentado dos soluciones. Una de ellas, la denominada solución «A», tiene un presupuesto de 487 millones que se destinarán a la construcción de 325 metros de muelle de atraque y otros 450 millones de pesetas para levantar un dique de encauzamiento de 300 metros.

Esta solución, según el citado informe del Ejecutivo vasco, tiene previsto levantar un edificio para lonja de 472 millones de pesetas.

En cuanto a la otra solución, la «B», se estima la utilización de 504 millones de pesetas para la edificación de una lonja de 5.600 metros cuadrados y la construcción de un dique similar al referido en el plan anterior, el «A», en este caso, por un valor de 540 millones de pesetas.

El trabajo recoge, en ambas posibilidades, realizar diversas obras de relleno, pavimentos y demolición hasta completar el total de inversión fijado.

Finalmente, para el puerto de Bermeo se ha presupuestado 1.358 millones de pesetas, que se utilizarían en varios ejercicios, al igual que en anteriores proyectos.

Destaca aquí el levantamiento de 420 metros de muelles de atraque con cinco metros de calado, por un importe de 630 millones de pesetas.

Para la construcción de 550 metros de muro de contención está previsto destinar 358 millones de pesetas.

A todo este conjunto de inversiones habría que añadir los 210 millones de pesetas destinados a la edificación de un pabellón de 3.000 metros cuadrados y 70 millones más para dedicarlos a las obras de relleno del muelle del sur.

El resto de obras, que se realizarán en el puerto vizcaíno de Bermeo, serán la pavimentación de 13.000 metros cuadrados en Portu Zaharra por 65 millones de pesetas y la demolición de 100 metros de espigón por un presupuesto de 25 millones de pesetas. ■

I. C.

Enfrentamiento entre los arrantzales vascos y los pescadores franceses

«LA GUERRA DE LA ANCHOA»

La flota de bajura vasca mantuvo el pasado mes de abril un férreo bloqueo de los puertos en protesta por lo que los arrantzales consideran exceso de capturas de la flota francesa.

La «guerra de la anchoa» que en los últimos años vienen manteniendo los pescadores vascos con los del país fronterizo alcanzó, a mediados del pasado mes de marzo, uno de sus momentos de mayor tensión.

EL 13 de abril más de cien embarcaciones impidieron la entrada a los puertos de Bilbao y Pasajes. En las proximidades, otros cincuenta barcos hacían lo propio en Avilés y Santander.

La amenaza de los arrantzales vascos fue contundente. Mantendrían la medida hasta que la flota francesa no cesara definitivamente en sus capturas de anchoa, ya que, en marzo, ya habían agotado su cuota de 3.000 toneladas otorgada a la flota gala para el presente año.

La postura de los pescadores suscitó las críticas del Gobierno vasco y la Cámara de Comercio de Bilbao, que a pesar de respaldar las demandas de los huelguistas rechazaban el método.

El conflicto alcanzó a la Subcomisión de Pesca del Parlamento europeo, que ordenó a Francia el cese de sus capturas de anchoa. Sin embargo, rechazó su responsabilidad y aseguró que «corresponde a las Administraciones nacionales interesadas supervisar el nivel que alcanzan los intercambios de un determinado producto entre dos Estados miembros».

El 15 de abril los arrantzales concluían el desbloqueo de los puertos, tras prometer la Administra-

ción central controlar las importaciones de anchoa.

«Los responsables de las Administraciones nos han garantizado que van a poner los medios necesarios para que no vuelva a entrar anchoa francesa. Por ello hemos considerado que podía levantarse el bloqueo», señaló entonces Antón Garay, presidente de las cofradías vizcaínas.

Apenas unos días después, el 22 de abril, la Ertzaintza se incautó de 12 toneladas de anchoa francesa

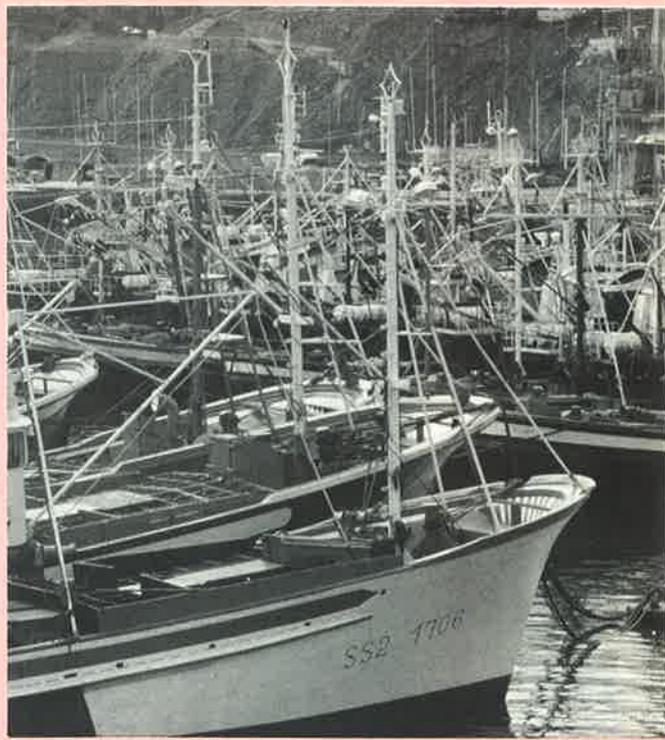
importada ilegalmente en dos camiones galos y vendidas a una empresa de Oyartzun (Guipúzcoa). Uno de los camiones logró huir.

Con anterioridad a este hecho los arrantzales habían hecho saber que si no se cumplían las promesas volverían a la carga. Y esta vez sería peor.

«Nos fiamos, pero no vamos a bajar la guardia. Si vuelven a reproducirse las capturas por parte francesa y si, además, esa anchoa entra aquí, no sabemos qué es lo que haremos la próxima vez», anunció Antón Garay.

El reinicio de la captura obtuvo un resultado calificado de «bueno» por las cofradías. Más de medio millón de kilos de anchoas entraron tras el desbloqueo en los puertos vascos.

Las anchoas alcanzaron en la subasta en lonja un





Los armadores amenazan con amarrar la flota si se ejecutan las sanciones

MULTAS POR EL INCUMPLIMIENTO DEL DESCANSO SEMANAL



El artículo 84 del decreto que prohíbe faenar los fines de semana a la flota de arrastre en el litoral gallego continúa provocando incidentes entre la Consellería de Pesca y los armadores del arrastre que realizan su actividad en los puertos de La Coruña, Celeiro, Burela, Marín y Muros; estos últimos han amenazado con amarrar la flota si la Xunta mantiene su intención de ejecutar las sanciones que, por valor de mil millones, se habían impuesto a finales del mes de abril, afectando a unos cien barcos.

EL conflicto se ha agudizado en los últimos días, y mientras el responsable de pesca del Gobierno gallego, Enrique López Veiga, ha manifestado su más firme decisión de hacer cumplir el descanso semanal de la flota del sector del arrastre por considerar que la medida es vital para la conservación de los recursos pesqueros, los propietarios de los barcos afectados prosiguen sin cumplir la normativa dictada por la Xunta en el verano de 1991 que re-

gula las artes y aparejos permisibles en Galicia, enfrentándose al Gobierno gallego y reiterando que el decreto excede las competencias asignadas por el Estatuto de Autonomía, ya que las aguas donde ellos faenan son competencia exclusiva del Estado.

El polémico artículo se mantuvo en suspenso tras interponer recurso la Administración central ante el Tribunal Constitucional, quien posteriormente levantaría cautelarmente la suspensión hasta que no se produzca

una sentencia definitiva. Esto volvió a renovar las posturas enfrentadas entre la Consellería y los armadores del arrastre de La Coruña, Celeiro, Muros, Marín y Burela, quienes buscaron apoyo en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para reafirmar sus tesis, entrevistándose con el titular de este departamento, Pedro Solbes, el pasado día 23 de abril, acompañados por el presidente de la CEOE, José María Cuevas.

«Tenemos la razón»

Según el presidente de la Asociación de Marín, Senén Touza Ferrer, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación dejó claro en la mencionada reunión que «tanto técnica como jurídicamente tenemos la razón». Por su parte, el presidente de los arma-

precio que osciló entre las 300 y las 400 pesetas el kilogramo, según el tamaño de las capturas.

El puerto vizcaíno de Ondárroa fue el que más anchoa recibió, cerca de 200.000 kilogramos, que se cotizaron entre las 275 y las 400 pesetas el kilo.

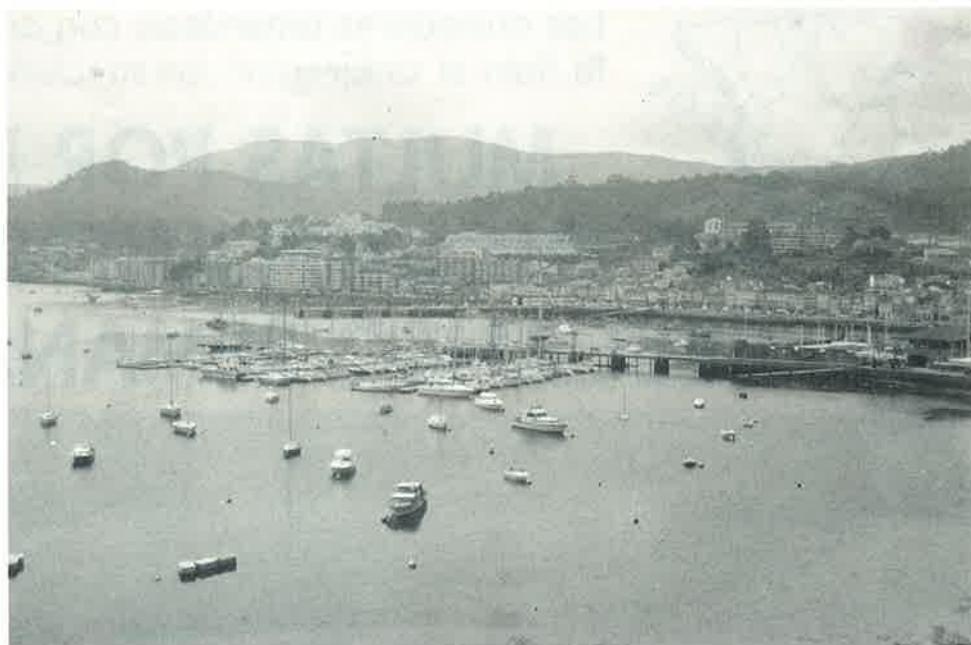
En Guetaria (Guipúzcoa) entraron 150.000 kilos, que se vendieron a un precio de 340 pesetas de media. En el puerto de Fuenterrabía los barcos arribaron cargados con 100.000 kilos, que se cotizaron entre 280 y 350 pesetas, que fueron compradas en su totalidad para su comercialización en fresco.

En Motrico entraron más de 40.000 kilos, y 16.000 en el de Pasajes, que se vendieron a precios similares a los del resto de puertos guipuzcoanos.

Estas capturas de finales de abril fueron las primeras importantes tras el comienzo de la campaña de la anchoa en marzo. La protesta ya aludida de los arrantzales, con la consiguiente huelga, y la Semana Santa, propició este retraso en las capturas. ■

I. C.





dores de La Coruña, José Freire, declaró que «esta guerra la pueden ganar, pero los muertos se van a contar». Insistieron, asimismo, en que ellos cumplían siempre las directivas de la Administración central que regulan la pesquería de arrastre en el noroeste y que prohíbe pescar ciento un días al año, aunque no especifica cuándo.

Mientras, confradías y sindicatos continúan dando su apoyo a la Consellería de Pesca. Las centrales sindicales CC.OO, UGT y CIG han criticado la actitud de la patronal de no respetar el descanso semanal, calificándola de cerril. Además, indicaron que no es cierto que los barcos de arrastre de litoral estén descansando los días reglamentarios, «lo normal es que la mayoría de los que ahora están incumpliendo el decreto de la Xunta den a los trabajadores cuatro días de descanso, cuando deberían ser seis».

Finalmente, alegan a favor de tan conflictiva norma el hecho de que hay armadores de arrastre de litoral que sí están descansando sábados y domingos, «sin que hasta el momento se hayan arruinado por ello».

Diálogo, sí, pero sin decreto

De momento las posturas siguen enfrentadas, a pesar de las manifestaciones a favor de encontrar una vía de diálogo por

20.000 millones de la CE

La Xunta de Galicia espera recibir de la Comunidad Europea 20.000 millones de pesetas procedentes de los fondos estructurales, y que se destinarán a la reforma del sector pesquero, según anunció el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, tras la reunión mantenida por el Arco Atlántico en la localidad portuguesa de Viana do Castelo, a la que también acudió el presidente gallego, Manuel Fraga.

López Veiga manifestó que estas ayudas se destinarán a jubilaciones anticipadas, industrias alternativas y paralización temporal de la flota. Estos fondos llegarán a la Comunidad Autónoma gallega si, finalmente, se llega a aprobar el Documento Delors II, a través del cual se pide la regionalización de la política pesquera y la integración del sector en la reforma de los fondos estructurales de la Comunidad Europea, con el fin de evitar el estancamiento de las zonas costeras.

El destino de estas ayudas suponen una reconversión encubierta del sector al dirigirse principalmente a las jubilaciones anticipadas o al apoyo de proyectos alternativos. Ante la imposibilidad de conseguir nuevos caladeros y darle mayor impulso a la pesca, el responsable de este sector en Galicia indicó que serán bienvenidas todas las colaboraciones, ya que el caso gallego es prioritario por constituir una de las comunidades más representativas de Europa en el sector pesquero. ■

E. C.



ambas partes, ya que como condición previa los armadores exigen la retirada del decreto del Gobierno gallego, mientras que la Consellería de Pesca insiste en que la solución pasa por cumplir la normativa que regula el descanso del fin de semana y, en todo caso, insistió Enrique López Veiga, con independencia de las opiniones que pueda suscitar la medida, corresponde al Tribunal Constitucional dictar sentencia sobre el conflicto que planteó la Administración central.

Estas declaraciones las realizó el titular de la Consellería de Pesca en una conferencia pronunciada en La Coruña a la que asistieron representantes de los armadores del arrastre del puerto coruñés, quienes manifestaron su protesta saliendo de la sala antes de que López Veiga terminara su exposición.

La situación se recrudeció en el último fin de semana del mes de abril, ya que en esta ocasión el número de actas de infracción contra arrastreros que no respetaron el descanso semanal aumentó en más del doble con relación al anterior. Mientras que entre los días 18 y 19 resultaron expedientados un total de 25 barcos, la cifra subió hasta alcanzar a 59 pesqueros, que según la Consellería de Pesca han sido objeto de la apertura de expediente sancionador y en su mayoría son reincidentes.

El incumplimiento de la normativa constituye una falta grave en su máximo grado y está penalizada con multas que van desde 500.000 hasta 750.000 pesetas, y en el supuesto de concurrir otras agravantes, como la reincidencia, la falta puede llegar a ser muy grave, en cuyo caso la sanción sería de uno a diez millones. ■

Elena CEBRIAN



En estos términos se expresó el presidente del Gobierno canario, Jerónimo Saavedra, en el acto inaugural de las Jornadas de Puertos Autonómicos, que se celebraron en la isla de Fuerteventura en el mes de marzo.

En las Jornadas participaron representantes de todas las Comunidades Autónomas con puertos, que elaboraron unas conclusiones al objeto de elevarlas a las Cortes para que las tuviera en cuenta. En el pliego de conclusiones se pedía mayores cotas de autonomía a los puertos españoles, aceptando las enmiendas que los diferentes grupos con representación en el Parlamento presentasen al respecto.

La nueva Ley de Puertos

BATALLA POLITICA ENTRE CANARIAS Y MADRID

EL presidente del Gobierno canario abordó el tema en la última reunión que mantuvo con el presidente de la nación, Felipe González, y le mostró su preocupación por la merma que la nueva Ley de Puertos puede suponer respecto a la autonomía de los puertos del Estado en las islas, y el ámbito competencial en los puertos autonómicos.

En opinión del jefe del Ejecutivo regional, la nueva Ley de Puertos debe recoger el hecho insular en su redacción, y de no ser así no es una buena ley para Canarias. Saavedra, además, ha remitido una carta al ministro de Obras Públicas y Transportes,

José Borrell, mostrándole su inquietud a este respecto. Según Jerónimo Saavedra, no se puede mermar el ámbito competencial en materia de puertos a una Comunidad Autónoma.

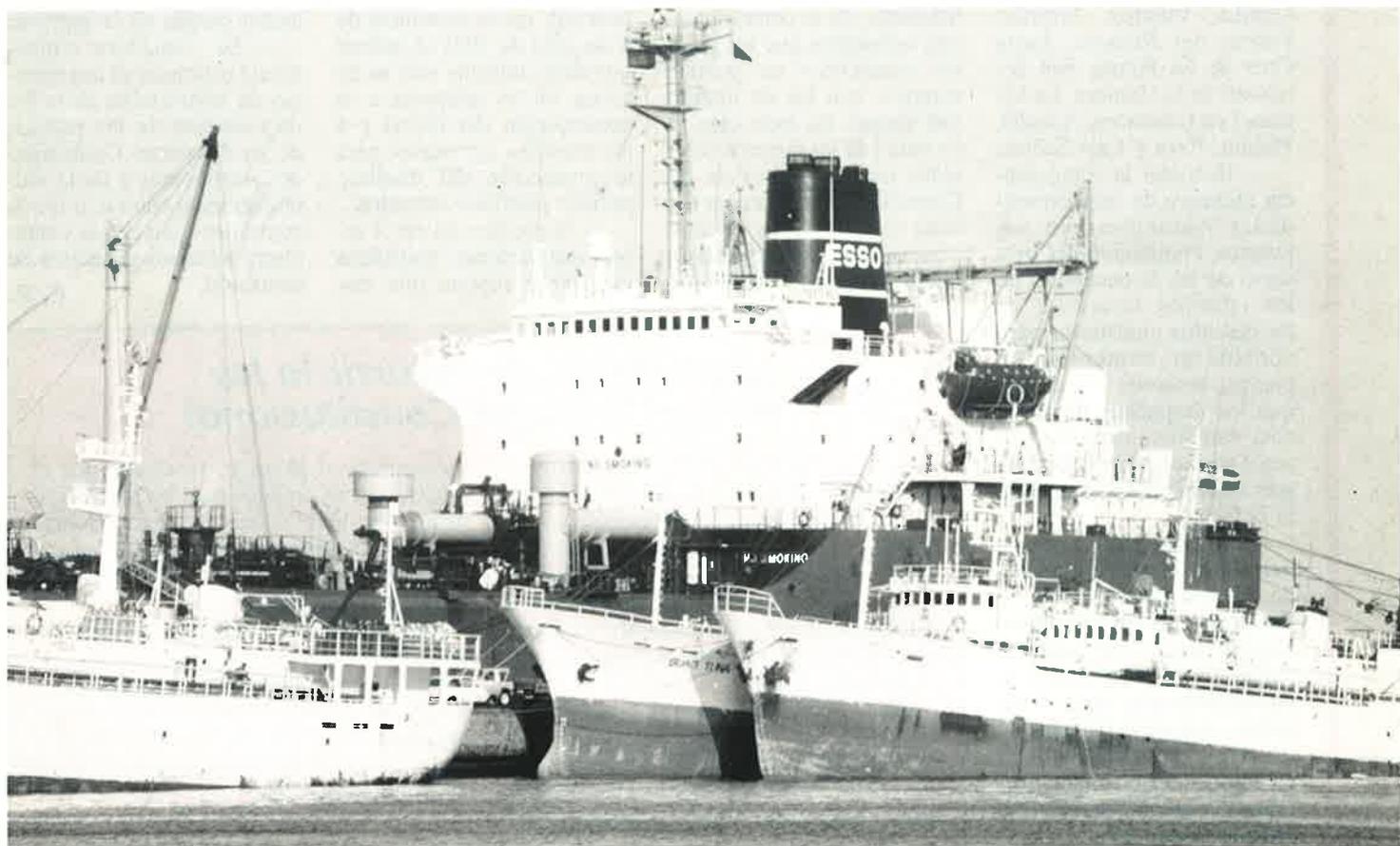
Conclusiones de las Jornadas

Los firmantes del pliego de conclusiones de estas Jornadas fueron los representantes de las Comunidades Autónomas de Euskadi, Cataluña, Galicia, Baleares, Valencia, Murcia y Canarias, y acordaron lo siguiente:

— Proponer que, siguiendo la moderna tendencia

mundial descentralizadora y autonomista, se aumente el grado de autonomía de los cuatro puertos españoles autónomos: Huelva, Barcelona, Valencia y Bilbao, y dotar de la misma autonomía a los puertos de Tarragona, Algeciras, Vigo, La Coruña, Gijón-Avilés, Palma de Mallorca, Tenerife y el de La Luz y de Las Palmas.

— Adaptar la definición de Puerto de Interés General del proyecto de Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante al espíritu de la Constitución, dándole el sentido de que se consideren como tales aquéllos cuyo *hinterland* se extiende a más de una Comunidad Autónoma. Con este cri-





terio no deberán clasificarse de interés general y pueden, en consecuencia, ser asumidos por las Comunidades Autónomas respectivas, los siguientes puertos: Villagarcía, Marín, Motril, Torrevieja, Gandía, Vinaroz, Arrecife, Puerto del Rosario, Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de la Gomera, La Estaca, Los Cristianos, Alcedia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina.

— Respetar la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas en sus puertos, eliminando del proyecto de ley la necesidad de los informes favorables de los distintos ministerios para considerar comercial un puerto, teniendo en cuenta que los despachos de aduanas, sanidad, etcétera, son actos reglados que deben seguir tramitándose como hasta la fecha.

— Se estima que la nueva definición de puerto contenida en el proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante altera el significado constitucional de dicho concepto y, en consecuencia, altera el régimen competencial sobre la materia y la legislación, que en base al mismo han promulgado las distintas Comunidades Autónomas.

— A efectos de cumplir la recomendación A-2-215/88 del Parlamento Europeo sobre la libre competencia entre puertos, se propone suprimir el artículo 14-4 del proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, de lo contrario cabría considerar que los puertos transferidos no podrían competir con los de titularidad estatal. En todo caso, la totalidad de los ingresos obtenidos en los puertos de las Comunidades Autónomas debería revertir en las mismas.

— Adecuar el proyecto de Ley de Puertos a las limita-

ciones que, sobre el informe a emitir por el Estado en relación a los usos previstos en los espacios que se incorporen a los puertos de las Comunidades Autónomas, ha señalado el Tribunal Constitucional, en su sentencia de 4 de julio de 1991 al indicar que dicho informe sólo ha de versar en lo referente a la preservación del litoral y a las medidas necesarias para la protección del dominio público marítimo terrestre.

— Supresión del art. 4 sobre instalaciones marítimas en cuanto supone una res-

tricción al ámbito competencial autonómico vigente.

— Mantener la normativa vigente sobre puertos deportivos hasta tanto no se apruebe por las respectivas Comunidades Autónomas la legislación propia en la materia.

— Se considera conveniente estimular el intercambio de información entre los responsables de los puertos de las diferentes Comunidades Autónomas y de la Administración central, a fin de coordinar actuaciones y establecer criterios generales de actuación.

C. R.

Posibilidad de recurrir la ley ante el Tribunal Constitucional

En la clausura de las Jornadas, y tras la presentación de estas conclusiones, el consejero de Obras Públicas del Gobierno canario, Ildefonso Chacón, dejó entrever la posibilidad de que las Comunidades Autónomas recurran esta ley ante el Alto Tribunal si no se modifican algunos aspectos a través de las enmiendas que los diferentes grupos presenten en la Cámara Baja.

Indicó Ildefonso Chacón que sucedería lo mismo que con la Ley de Costas, que fue recurrida después de haber sido aprobada, dando el Alto Tribunal la razón a las Comunidades Autónomas. Calificó Chacón de ter-

cermundista al proyecto, señalando que el modelo que se propone para los puertos españoles no tiene reflejo en ningún modelo europeo, sino que hay que buscarlos en Suramérica, estando incluso en esta zona planteándose su modificación.

Añadió también el consejero de Obras Públicas que ya es hora de que en Madrid se enteren que las Comunidades Autónomas tienen capacidad de gestión y personas preparadas para ello, y dijo que el culpable del proyecto tiene un nombre que, según señaló, es Fernando Palau. ■

C. R.



Pabellón de la Navegación

EL MAR EN LOS DESCUBRIMIENTOS

El edificio del Pabellón de la Navegación se asemeja a la enorme quilla invertida de un barco, un buque varado en la isla de la Cartuja que ha sido construido para albergar uno de los cuatro pabellones de la organización de la Expo 92 (además del Pabellón de los Descubrimientos, que ardió hace unos meses).

EL de la Navegación es un pabellón temático que ya inició su actividad seis meses antes de la inauguración de la Expo, justamente con la salida de las reproducciones de las carabelas colombinas para repetir el viaje a América, embarcaciones que ya han retornado al Guadalquivir.

El Pabellón de la Navegación ha sido construido por el arquitecto sevillano Guillermo Vázquez Consuegra. Está situado al extremo sur del recinto de la Exposición e intenta mostrar la evolución de las técnicas de navegación y su importancia primordial en los descubrimientos geográficos y el avance general de la humanidad.

La construcción consta de dos estructuras distintas comunicadas en calle interior. La estructura mayor se vuelca sobre el río Guadalquivir y será para acoger las piezas de la Exposición. El pabellón ofrecerá a los visitantes la sensación de caminar sobre las aguas del mar y ver unos fondos marinos repletos de pecios o restos arqueológicos sumergidos.

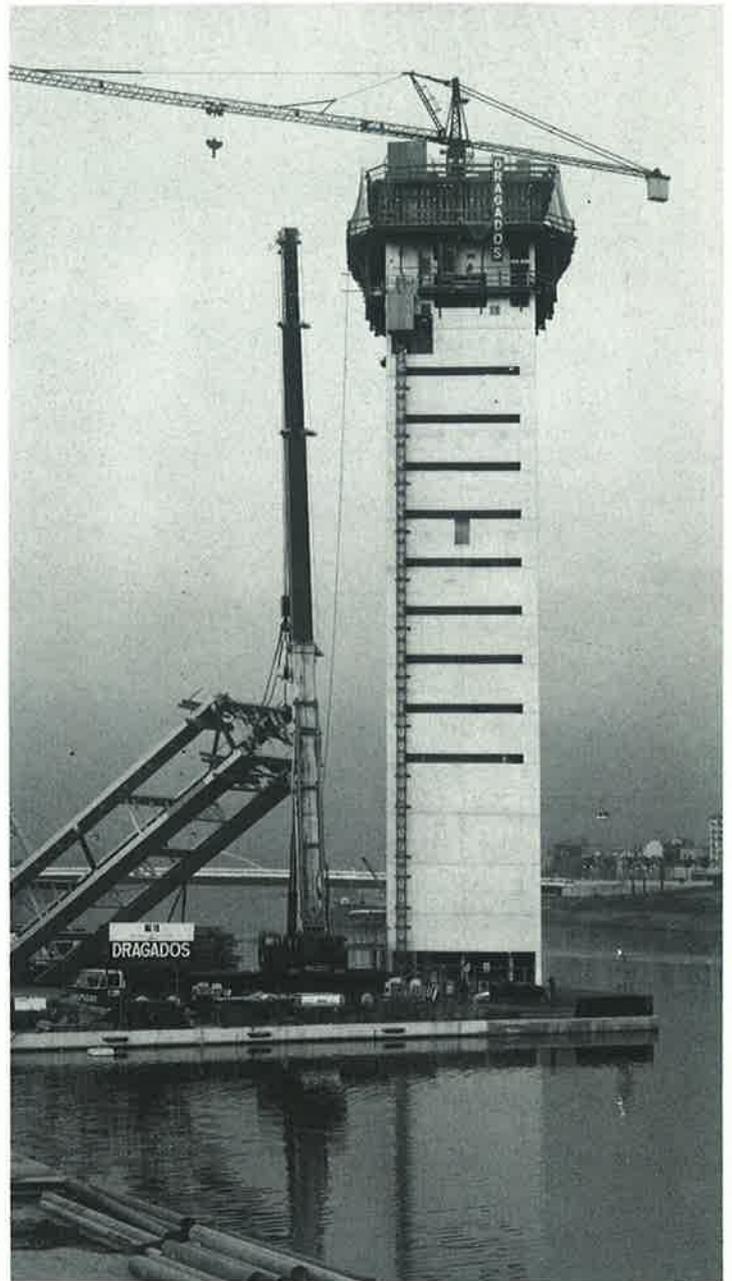
Los visitantes podrán caminar y desplazarse a su gusto sobre una superficie transparente de 600 metros cuadrados.

Entre los restos de los galeones, grupos de ánforas, herrumbrosos cañones, un juego de luces proporcionarán al visitante la ilusión de movimiento y de las corrientes marinas. El recurso del suelo transparente ha sido utilizado en otros pabellones, como el de la Naturaleza o el de Murcia.

El contenido de este pabellón intenta plantear el gran reto que la inmensidad del mar ha supuesto siempre para el hombre y su función en la configuración de un mundo moderno.

La cubierta, las obras y los contenidos del Pabellón de la Navegación fueron adjudicados en 4.000 millones de pesetas a la empresa Laing y la Industria BEC.

El pabellón hace especial hincapié en las técnicas de la navegación entre el siglo XVI y el XVIII, momento en el que culmina la plena comunicación del planeta. Otro de los aspectos que más asombrará a los visitantes y que intenta transmitir la grandiosidad y la trascendencia histórica será, sin duda, la reproducción en el Guadalquivir del centro portuario más importante del siglo XVI, el puerto de Sevilla y su muelle de Indias. Allí recalarán las réplicas de las tres carabelas.



También se encuentra en ese muelle la réplica de la nao «Victoria», que comenzó su lamentable botadura en el litoral onubense y que comenzó a marcar un hito en las desgracias que se cederían a la Expo. En este puerto se hallará, además, una goleta británica que hará las veces de restaurante, o las réplicas de naves vikingas que podrán ser libremente visitadas por quien se acerque a la Expo.

Habrà una representación de la navegación moderna en la que el visitante del Pabellón de la Navegación se encontrará

con una maqueta gigante de lo que es un puerto de finales del siglo XX, reflejando así el giro que ha dado la navegación.

Sin embargo, el mar aún recoge un reducto que el hombre no ha sido capaz de dominar: el mundo submarino, por lo que el futuro está representado en este pabellón por muestras de la investigación submarina. Jacques Cousteau también exhibirá parte de su sabiduría sobre el mundo submarino en el Pabellón de Mónaco, otro paseo por el fondo del mar. ■

Lola FERRAND

ALLIBERT EN EL PROYECTO HALIOS

En el contexto del programa EUREKA que auna los esfuerzos de entidades públicas y privadas de 20 países europeos, en busca del desarrollo tecnológico y la competitividad en el mercado mundial, se inserta en el PROYECTO HALIOS que contempla la creación y ejecución del barco pesquero del futuro.

El PROYECTO HALIOS pretende multiplicar la eficiencia de la pesca en Europa, a través de la innovación y el desarrollo de los métodos, sistemas y equipos utilizados en la industria pesquera. Dicho proyecto se halla dividido en 2 fases básicas: la creación de equipos y sistemas, y el diseño y la construcción del prototipo idóneo de barco pesquero.

ALLIBERT MANUTENCION, presente en toda Europa y en la práctica totalidad del mundo, es sobradamente conocida por su dilatada labor en el sector pesquero, concibiendo y desarrollando constantemente todo tipo de cajas, cajones y contenedores plásticos destinados a la manipulación, al almacenaje y transporte de pescado.

Es precisamente en función de esa presencia y labor, así como de la demostrada capacidad de investigación y desarrollo de nuevos productos, que la Comisión Europea del PROYECTO HALIOS ha dado participación en el mismo a ALLIBERT, para la creación de los recipientes idóneos, capaces de responder a los requerimientos técnicos y funcionales del Proyecto.

Mejora en la calidad final del pescado, reducción de las mermas y de los costes de descarga en puerto, aumento de la productividad a bordo, reducción de los plazos de inmovilización, son algunas de las premisas a cuya consecución debe colaborar ALLIBERT a través de sus nuevos desarrollos en el sector: recipientes plásticos fiables, duraderos, capaces de integrarse en sistemas automáticos, en lleno o en vacío, tanto en la estiba como en todos los circuitos de tránsito.

Estos nuevos contenedores responderán también a la necesidad de proporcionar inmediata y fiable información sobre su contenido, fecha de captura o llenado, especie, talla y otros criterios de calidad.

Con su participación en este gran proyecto, ALLIBERT muestra, una vez más, su interés y dedicación a un sector que, como el nuestro, ofrece unas extraordinarias perspectivas de futuro, basadas –fundamentalmente– en el avance, desarrollo e implantación de nuevas y perfectas tecnologías.

Tanto ALLIBERT como todos los participantes no tienen ninguna duda sobre el éxito de este proyecto, puesto que los armadores y los constructores navales podrán disponer de componentes relativamente económicos y altamente fiables que les permitirán:

- manipular horizontal y verticalmente los contenedores;*
- almacenarlos de manera automática en la bodega de los barcos;*
- seleccionar, marcar, etiquetar de manera automática su contenido.*

El proyecto tendrá repercusiones interesantes sobre todo en lo concerniente a la manutención de cajas en barcos congeladores.

ESTAMOS INTERESADOS EN ENTRAR EN CONTACTO CON ARMADORES DE IDEAS AVANZADAS QUE PRETENDAN:

- Una carga en bodega automatizada de 5 a 10 toneladas de captura por hora.
- La descarga del barco en 4 horas como máximo con tres personas (dos conductores de carretillas y un gruista).

Están a su disposición en:

ALLIBERT MANUTENCION - Camino Real, 8 -Plgno. Ind. Riera de Caldas
08184 PALAU DE PLEGAMANS (Barcelona)
Sr. J. A. GONZALEZ CASTRO y Sr. JOSÉ NABAU Tel. (93) 864 84 96

LAS EMPRESAS EN EL PROYECTO

La firma que presenta esta propuesta está implantada en España desde el año 1980. Es filial al 100% de la firma francesa ALLIBERT, S.A., integrada a su vez dentro del grupo industrial SOMMER-ALLIBERT.

La nueva unidad de fabricación se encuentra desde hace poco tiempo en Palau de Plegamans (Barcelona). Esta factoría tiene una capacidad de transformación de hasta 4 millones de kg/año de materias plásticas diversas, que representan unos 3,5 millones de unidades de cajas y otros contenedores.

ALLIBERT, S.A. es la primera empresa española en volumen de negocios en su especialidad, siendo su catálogo de productos el más amplio.

SOLICITE GRATUITAMENTE LA ULTIMA EDICION DEL CATALOGO GENERAL ALLIBERT 1991/92

ALLIBERT, S.A. destina más de un 5% de su cifra de negocios a gastos relacionados con investigaciones y desarrollo de nuevos productos, sin contar con las inversiones en fabricación de los utillajes necesarios que, junto al porcentaje anterior, vienen representando desde hace 4 años de un 15 a un 18% de la cifra anual de negocios.

COLABORACION CON OTRAS EMPRESAS

Esta propuesta se realiza en asociación con las empresas extranjeras siguientes:

- 1.- **SERETE**
86, rue Régnaul
75640 PARIS CEDEX 13 (FRANCIA)

Empresa de ingeniería, de primer rango en Francia, que se ocupa del desarrollo del sistema de automatización y del software correspondiente.

- 2.- **QUALITY FISH HANDLING GROUP**

Grupo de empresas de nacionalidad islandesa que se ocupan de un desarrollo paralelo al propuesto por ALLIBERT, adaptado a los requerimientos del mercado en el norte de Europa e Islandia.



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Desde que el día 7 de abril de 1992 salió publicado en el «BOE» el R. D.-L. 1/92, de 3 de abril, de Medidas Urgentes sobre Fomento del Empleo y Protección por Desempleo, y que ha entrado en vigor el día 8 del mismo mes, mucha tinta ha corrido en la prensa que en el mismo se establecen y está siendo causa de futuros planes en contra de un decreto que ha gustado a pocos y entre los cuales se encuentra el grupo destinatario más afectado: los trabajadores.

CAMBIOS EN LA CONTRATACION LABORAL Y EN LAS PRESTACIONES POR DESEMPLEO

LA intención del presente artículo no es otra que la de dar a conocer los campos que se ven afectados por este decreto y en qué medida, para que cada cual juzgue por sí mismo sin dejarse llevar por las manifestaciones que desde uno o otro ámbito se hagan, que al provenir de distinta procedencia las versiones serán diferentes, porque diferentes son los intereses de cada interlocutor en cada momento.

Para su mayor comprensión lo vamos a dividir en cuatro apartados, que engloben los campos afectados por este real decreto en relación con la legislación vigente hasta ahora: modificaciones, medidas de fomento al empleo, derogaciones y período transitorio.

1. MODIFICACIONES

Varias son las áreas modificadas por este real decreto, así:

1.1. En la contratación temporal

El Real Decreto 1989/84, que la regula, ve modificado su artículo 3.1 en el sentido de ampliar hasta un año la duración del contrato temporal, plazo que hasta ahora estaba fijado en seis meses.

1.2. Cotizaciones

En concordancia con la ampliación del plazo mínimo del contrato temporal se establece igualmente en doce meses el período mínimo de cotización para acceder a prestación contributiva por desempleo. Plazo que antes estaba en seis meses.

Esta ampliación del período mínimo modifica, consecuentemente, la escala existente y la relación entre períodos cotizados y duración de la pres-

tación. Escalas que comparativamente son las siguientes:

1.3.1. En las prestaciones contributivas

Como ya se ha apuntado, se ha ampliado el período mínimo de cotización y el tope máximo ha sufrido igualmente modificación al alza, de forma que podrán acceder a percibir las prestaciones contributivas quienes tengan cubierto el período mínimo de un año dentro de los seis anteriores a la situación legal de desempleo, prestación que antes percibía quien tenía cubierto un período de seis meses dentro de los cuatro años anteriores a la situación legal de desempleo.

La cuantía de la prestación resulta de aplicar a la base reguladora los tipos del 70 y del 60 por 100 durante los seis primeros meses y los dieciocho

meses siguientes, respectivamente. Anteriormente dichos tipos eran del 80, 70 y 60 por 100 para los seis primeros meses, los seis siguientes y el año restante, respectivamente.

1.3.2. En las prestaciones no contributivas o subsidio

De las prestaciones que reciben los que estando en situación legal de desempleo no han cubierto el período mínimo de cotización y que pueden acceder a la prestación contributiva.

La cuantía consiste en el 75 por 100 del salario mínimo interprofesional.

Una reforma positiva se introduce al dar la posibilidad de acceder al subsidio a trabajadores que sin responsabilidades familiares se hallen en situación legal de desempleo y no hayan cotizado el período

CUADRO DE PRESTACIONES

ANTES		
Período de cotización en meses	Período de prestación en meses	Tipo aplicable a la base reguladora
De 6-12	3	80%
De 12-18	6	80%
De 18-24	9	70%
De 24-30	12	70%
De 30-36	15	60%
De 36-42	18	60%
De 42-48	21	60%
De 49 en adelante	24	60%
AHORA		
Período de cotización en días	Período de prestaciones en días	Tipo aplicable a la base reguladora
360-539	120	70%
540-719	180	70%
720-899	240	60%
900-1.079	300	60%
1.080-1.259	360	60%
1.260-1.439	420	60%
1.440-1.619	480	60%
1.620-1.799	540	60%
1.800-1.979	600	60%
1.980-2.159	720	60%
De 2.160 en adelante ...		



de un año para acceder a la prestación del nivel contributivo, si bien por un período máximo de seis meses y habiendo cotizado seis meses, tiempo de prestación que se alarga hasta veintiún meses para los trabajadores que con los mismos días de cotización tengan responsabilidades familiares.

Norma común en ambas prestaciones son las de que la misma se extinguirá cuando los beneficiarios rechacen participar en acciones de formación profesional.

2. MEDIDAS DE FOMENTO AL EMPLEO

Las medidas consisten en incentivos a las contrataciones indefinidas de personas que

pertenecen a colectivos en los que las tasas de desempleo son más altas: jóvenes, mayores de cuarenta y cinco años y mujeres, y conversión de contratos.

2.1. Jóvenes

Se subvenciona con 400.000 pesetas la contratación por tiempo indefinido y a jornada completa de jóvenes menores de veinticinco años e inscritos como desempleados un año al menos, o de jóvenes desempleados entre veinticinco y veintinueve años que no hubieran trabajado por más de tres meses.

2.2. Mayores de cuarenta y cinco años

Subvención de 500.000 pe-

setas por contrato y bonificación del 50 por 100 de la cuota empresarial a la Seguridad Social.

Debiendo llevar inscritos un año, al menos, con anterioridad a la contratación.

2.3. Mujeres

Se subvenciona cada contrato con 550.000 pesetas siempre que cumpla los siguientes requisitos:

— Que lleven inscritas un año como desempleadas anterior a la contratación.

— Contratarlas para profesiones que el Ministerio de Trabajo dirá.

— Mujeres mayores de veinticinco años que habiendo tenido un empleo anterior, están desempleadas durante más de cinco años y la incorporación a la vida laboral no se deba a causas legales, excedencia, etcétera.

La conversión en indefinidos de los contratos en prácticas y para la formación y a jornada completa se subvencionará con 550.000 pesetas.

Ayudas de las que podrán beneficiarse exclusivamente las empresas.

3. DEROGACIONES O SUSPENSIONES MAS IMPORTANTES

Quedan derogadas por este real decreto todas las disposiciones que de alguna forma incentivaban la contratación laboral.

— Así, se deroga el R. D. 1992/84, que regula los contratos en prácticas y para la formación, en el sentido de que desaparecen las reducciones, en un caso, y exenciones, en otras, en las cuotas a la S. S., subvencionando, por contra, como ya hemos visto, con 550.000 pesetas la transformación de dichos contratos en indefinidos.

— La Ley 31/84, de protección por desempleo, en el sentido ya señalado, al establecer una nueva relación entre tiempo de cotización y período de prestación.

— Se suprime la desgravación fiscal por creación de empleo establecida en la Ley de Presupuestos para 1992 y en concordancia con las subvenciones otorgadas a las que ya hemos hecho mención.

— Desaparece la modalidad de pago único en la prestación por desempleo, excepto para quienes pretendan realizar una actividad como socios trabajadores de una cooperativa o sociedad anónima laboral.

— Se suprimen con carácter general las becas o ayudas que percibían quienes estando en desempleo participaban en cursos de formación-empleo en escuelas taller y casas de oficios, y asimismo se mantienen también para el colectivo de trabajadores agrarios.

4. PERIODO TRANSITORIO

Los contratos de trabajo que pudieran ser afectados por este real decreto y perfeccionados con anterioridad al 8 de abril de 1992, y las situaciones legales de desempleo que se hayan producido antes de dicha fecha, se regirán por la normativa anterior. ■

J. M. MARTINEZ GALAN
Abogado

CUADRO DE SUBSIDIO

ANTES

Período cotizado en meses	Duración prestaciones en meses
3	3
4	4
5	5

AHORA

Período cotizado en meses	Duración prestación en meses	Tipo
3	3	75%
4	4	S. M. I.
5	5	S. M. I.
6 o más meses cotizados	21	S. M. I.



El humo del tabaco es hoy en día un contaminante extraordinariamente difundido tanto a nivel personal como ambiental, y su efecto nocivo para la salud está claramente demostrado. Se estima que el riesgo de muerte por todas las causas es 1,7 veces superior y el específico por cáncer de pulmón más de diez veces mayor en los fumadores que en los no fumadores. Es una causa importante de muerte prematura y la más importante de mortalidad prevenible.

Sanidad a bordo

EL TABACO (y II)

ACTUALMENTE está demostrada la influencia del tabaco en la aparición y desarrollo de diversas patologías, de entre las cuales destacan las enfermedades cardiovasculares, el cáncer de pulmón y la bronquitis crónica.

Enfermedades cardiovasculares y cáncer de pulmón

Numerosos estudios han demostrado claramente que el consumo de cigarrillos aumenta el riesgo de angina de pecho, infarto de miocardio y muerte súbita. El riesgo guarda relación con el número de cigarrillos, la precocidad del hábito y el tipo de tabaco, y es inferior en los fumadores de pipa o de cigarrillos puros.

Cuando se abandona el hábito tabáquico, el riesgo de enfermedad cardiovascular decrece en un 50 por 100 durante el primer año y se aproxima al de los no fumadores entre dos y diez años después.

La asociación entre consumo de tabaco y presentación de tumores es una realidad completamente aceptada por todos los

investigadores y médicos, y especialmente para el cáncer de pulmón. El riesgo, no obstante, es menor en fumadores de cigarrillos con el filtro y en los de pipa o cigarrillos puros.

El tabaco y el cáncer de pulmón muestran una relación cuantitativa de causa a efecto bien demostrada (mayor riesgo a mayor número de cigarrillos consumidos al día).

Así, según diversos estudios, el riesgo relativo de padecer cáncer de pulmón en no fumadores es, aproximadamente, del 3,4 por 100, en fumadores de 20 cigarrillos/día, del 59,3 por 100, y en grandes fumadores de 40 cigarrillos/día o más, del 217,3 por 100.

Se sabe que en Estados Unidos mueren actualmente unas 80.000 personas cada año de cáncer de pulmón (222/día).

Pues bien, una medida tan simple como dejar de fumar podría prevenir hasta el 80 por 100 de las muertes por cáncer de pulmón.

Al abandonar el tabaquismo el riesgo disminuye progresivamente y a los quince años es similar al de los no fumadores.

Los fumadores (tanto de cigarrillos, como de puros o pipa) presentan, además, un riesgo de cáncer de cavidad bucal, laringe y esófago cinco veces superior al de los no fumadores, y la ingesta de alcohol lo elevaría todavía más. El riesgo de cáncer de vejiga urinaria es también superior.

Tabaco y bronquitis crónica

Entre los factores que predisponen al padecimiento de la bronquitis crónica el tabaco ocupa el primer lugar. Diversos estudios estadísticos han demostrado la mayor incidencia de esta enfermedad en fumadores, así como la mayor proporción de mortalidad por bronquitis crónica en fumadores respecto a los no fumadores.

Debe señalarse que, al igual que en los casos anteriormente mencionados, estos estudios se refieren a fumadores de cigarrillos, y que

el fumador de pipa o de cigarro puro presenta una incidencia mucho menor.

Conviene destacar, además, el concepto de «fumadores pasivos», entendiéndose por tales a aquellas personas que conviven en un ambiente laboral o familiar donde hay humo de tabaco. Se ha podido demostrar que en estos casos las molestias ocasionadas pueden llegar a situaciones parecidas a las de los fumadores ligeros.



Por último, es importante señalar que se ha observado mejoría de los síntomas respiratorios al dejar de fumar.

Además de intervenir en el desarrollo de las importantes enfermedades estudiadas hasta aquí, el tabaco puede dar lugar a multitud de alteraciones en diversas partes del organismo humano:

— En la boca se producen alteraciones de la lengua (coloración marrón o negra), ulceraciones en el paladar, coloración negruzca de dientes y encías.

— Tos que en ocasiones se acompaña de esputos.

— Alteraciones en la voz, con la aparición de la denominada «ronquera del fumador».

— Trastornos del olfato.
— Frecuente obstrucción nasal.
— Dificultad respiratoria.
— Trastornos del aparato digestivo, tales como gastritis y úlcera gastroduodenal.

— Fatiga.
— Dolor de cabeza.
— Elevación de la tensión arterial.

En el caso específico de las fumadoras embarazadas, el peso al nacer de los hijos de estas madres es inferior al de

los hijos de las no fumadoras. Además, se ha comprobado una mayor probabilidad de complicaciones durante el embarazo y de mortalidad del hijo durante el parto en el caso de las madres fumadoras.

De todo lo expuesto anteriormente podemos sacar algunas conclusiones:

— La mortalidad en los fumadores de cigarrillos es de un 30 a un 80 por 100 más elevada que en los no fumadores.

— El índice de mortalidad aumenta con el consumo de tabaco en forma de cigarrillos y en función de dos factores:

años de hábito y número de cigarrillos diarios.

— Por edades, la mortalidad más elevada entre fumadores está en el intervalo cuarenta y cinco-cincuenta y cuatro años.

— El índice de mortalidad se eleva cuando el fumador comenzó el hábito tabáquico en la edad juvenil.

— La mortalidad es más elevada entre fumadores de cigarrillos que tragan el humo con respecto a los que no lo tragan o fuman puros o en pipa.

— El índice de mortalidad disminuye cuando se abandona el hábito tabáquico.

— Se demuestra de manera global cómo el efecto del tabaco es altamente negativo para la salud.

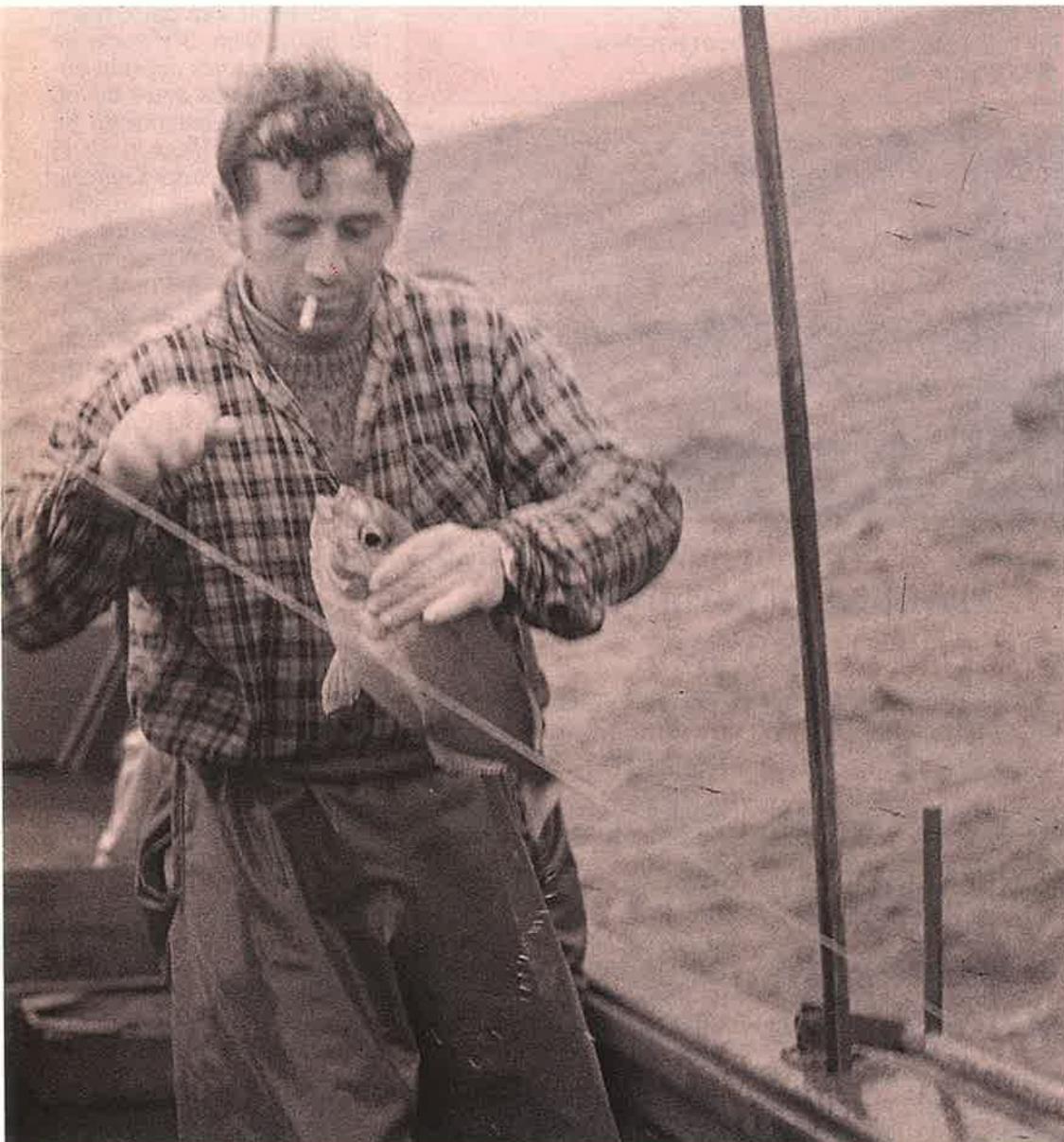
Aun a pesar de que las estadísticas son suficientemente expresivas de la clara influencia negativa del tabaco sobre la salud, extraña que ni el propio fumador ni los Gobiernos de los países pongan las medidas necesarias para paliar tal situación.

Así, la Organización Mundial de la Salud lucha infructuosamente instando a que se ponga remedio al consumo de los tóxicos sociales, se establezcan edades prohibitivas y se enseñe a la población en general qué riesgos corre cuando consume tabaco, alcohol y drogas.

Las campañas antitabáquicas que han existido hasta el momento no han conseguido efecto alguno y, presumiblemente, seguirán siendo ineficaces.

La sociedad debe de ser partícipe y colaborar en la tarea de que el tabaco, así como el alcohol y las drogas, se restrinjan en su consumo y que las nuevas generaciones no se incorporen al hábito tabáquico. La sociedad en sí misma será a lo largo del tiempo la más beneficiada en su salud y en su expectativa de vida. ■

Carmen ROMERO





París, del 6 al 9 de julio, VI Conferencia del IIFET

París será sede de la VI Conferencia del International Institute of Fisheries Economics and Trade (IIFET), que habrá de celebrarse del 6 al 9 de julio, para abordar las cuestiones relacionadas con la conservación de los caladeros y mercados de los productos del mar ante la perspectiva de la Europa Azul y el Mercado Unico.

Fundado en 1982, el IIFET reúne a 320 miembros representantes de organismos gubernamentales, universitarios y profesionales de los sectores públicos y privados de 50 países. Su objetivo es la promoción y el desarrollo de intercambios internacionales en materia de encuentro y colaboración en el mundo del comercio de los productos del mar y la política pesquera. La organización de la VI Conferencia, que coincide con el X aniversario del IIFET, ha sido encomendada al Instituto Francés de Recursos para la Explotación del Mar, IFREMER.

El programa de las jornadas comprende ponencias sobre política pesquera, regulación de stocks, intercambios internacionales y acuicultura, entre otros, y se completa con diversas visitas turísticas. ■

VI Conferencia Mundial sobre Investigación del Transporte

Las cuestiones relacionadas con el transporte tendrán su sexta cita mundial en Lyon del 29 de junio al 3 de julio próximos.

La VI Conferencia Mundial sobre Investigación del Transporte, WCTR, pretende ser un fórum de intercambio de ideas en el terreno de los transportes, a la vez multimodal, multisectorial y pluridisciplinar. La emergencia del Mercado Unico en Europa, en un contexto general de mundialización del comercio y la industria, están repercutiendo ya de manera considerable en distintos campos y singularmente en el del transporte. De ahí el interés que la Conferencia presenta como contribución al mundo científico y económico, al convertir Lyon durante unas jornadas en capital mundial del transporte. Los congresistas dispondrán, además, de la posibilidad de realizar diversas visitas técnicas y de consultar una muy variable biblioteca científica que la organización pondrá a su disposición. ■



Curso de Verano sobre Seguridad Marítima en la Universidad de Vigo

La Universidad de Vigo organizará durante los días 1, 2 y 3 de julio próximos un Curso de Verano sobre Seguridad Marítima, que ha sido patrocinado por la Dirección General de la Marina Mercante y el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME).

La realidad y alcance de los siniestros marítimos en España, los riesgos de la navegación, las condiciones de trabajo y su influencia en la siniestralidad, la prevención de riesgos a bordo, preparativos y ejecución de las operaciones de salvamento, conse-

cuencias jurídicas del siniestro marítimo y sus consecuencias sociales, económicas y ecológicas, los marinos y los accidentes en la mar y el Plan Nacional de Seguridad Marítima son algunas de las cuestiones que se abordarán en este curso que habrá de celebrarse en el auditorio de la Caja de Ahorros Provincial de Pontevedra.

La cuota de inscripción es de 3.000 pesetas, cuantía que se reduce a la mitad en el caso de los congresistas parados y los colegiados del COMME. ■

Convocatorias literarias del Ayuntamiento de Carreño (Asturias)

El Ayuntamiento de Carreño (Asturias) ha convocado el XII Concurso de Cuentos y XI Concurso de Relatos de la Mar.

Al certamen de cuentos podrán concurrir autores mayores de dieciséis años con trabajos escritos en castellano o en bable, de tema libre e inédito. Se presentarán por triplicado, mecanografiados por una sola cara a dos espacios, y su extensión será entre seis y 10 folios. Bajo el sistema de plica, los autores deberán enviar sus cuentos antes del 30 de junio al Ayuntamiento de Carreño, especificando en el sobre XII Concurso Literario Ayuntamiento de Carreño. Los premios establecidos son de 150.000 y 35.000 pesetas y un premio especial de 15.000 pesetas para el autor con residencia u origen en Carreño, cuando así lo acredite la calidad de la obra.

En cuanto al XI Concurso de Relatos de la Mar, podrán ser en prosa o verso y castellano o bable. Eventualmente, podría valorarse la redacción del trabajo en bable o la temática referida a Asturias y, en concreto, a Candás y su concejo. La extensión de los trabajos no excederá los 10 folios para prosa ni los 100 versos para poesía. Las aportaciones de tradición no quedan sujetas a limitaciones. Los trabajos se enviarán también por triplicado a la Oficina de Registro del Ayuntamiento de Carreño antes del 31 de julio de 1992 bajo el sistema de plica. Se adjudicará un primer premio dotado con 150.000 pesetas y un accésit de 25.000. En caso de trabajos que recojan tradiciones marineras inéditas en prosa o verso, conservadas en la transmisión oral, podría ser otorgado otro premio de hasta 150.000 pesetas. ■

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

(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.

"Para salvar la Humanidad no hay más camino que educarla, y el primer paso debe ser la formación que conduzca a la comprensión de la Naturaleza."

KONRAD Z. LORENZ



HISTORIA NATURAL
Presentada por el Premio Nobel
Konrad Z. Lorenz

Colección de 12 volúmenes.
Encuadernación en guaflex
color marrón, con estampaciones
en oro fino y blanco.
Más de 2.000 ilustraciones,
mapas, esquemas explicativos
y cuadros sinópticos.

CUADERNOS DE CAMPO
Serie dirigida por el
Dr. Félix Rodríguez de la Fuente

Colección de 66 cuadernos con más de 9.000 ilustraciones tomadas del natural,
anotaciones sobre la vida y costumbres del animal (esta edición incluye 6
cuadernos en blanco donde puedes recoger tus propios trabajos de campo).

AHORA TAMBIEN PUEDE HACER SU PEDIDO POR ☎ : (98) 523 37 12

Sí, deseo adquirir la colección Historia Natural y recibir gratis la bicicleta Mountain Bike como regalo, con la seguridad de disponer de quince días para revisar la obra, y si no quedo plenamente satisfecho Artel me devolverá mi dinero.

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos Dirección
Población C.P. Provincia
Teléfono D.N.I. Año de nacimiento

FORMA DE PAGO

AL CONTADO POR SOLO 94.500 Ptas. (IVA INCLUIDO) A PLAZOS POR SOLO 5.000 Ptas. al mes en 20 cuotas
 Contra reembolso Mediante domiciliación bancaria (rellenar datos)

DATOS BANCARIOS

Titular de la cuenta c/c o l/a nº
Banco o Caja Agencia nº
Domicilio C. P.
Población Provincia
a. de de 19.....

Firma (indispensable)

Envíe este cupón debidamente cumplimentado a ARTEL, C/ Comandante Vallespín, 59 - 33013 OVIEDO



- Bicicleta «FAUSTO COPPI»**
- Talla 51.
 - Cambio SHIMANO 100, 21 velocidades.
 - Manetas y frenos SHIMANO 100.
 - Blocaje rápido de silla y de ruedas anterior y posterior.
 - Llantas en aluminio endurecido, negras, con radios especiales plateados.

GRATIS