

MAR

N.º 296 - JUNIO 1992



**TRAS
LA RUTA
DE COLON**

«INVESTIGADOR»

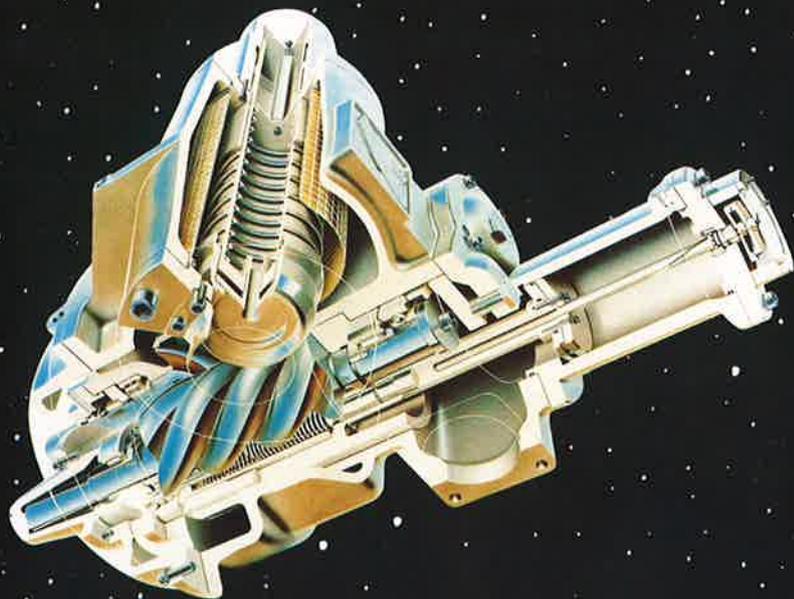
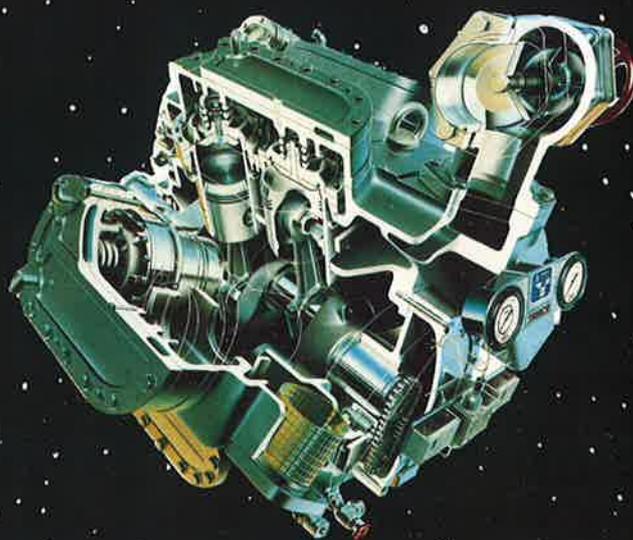
Barco hospital
del ISM en la
costera del bonito

El camino al futuro !



Estamos atentos a la demanda del mercado, investigando, perfeccionando nuestra tecnología y fabricando nuevos productos, sin perder nunca una oportunidad de aprender de la experiencia.

Esto, nos permite estar a la cabeza en el campo de la Refrigeración Industrial y Naval, marcando el camino al futuro.



SABROE DE ESPAÑA, S. A.

Dirección Postal: Apartado n.º 30269
08080 - Barcelona - España
Télex: 54381 SDES-E
Telefax: (93) 640 66 66



Domicilio Social:
C/. Dr. Josep Castells, 5 - Polígono Salas
08830 - Sant Boi (Barcelona)
Tels. (93) 640 62 04 - 640 60 04

Delegaciones y servicio en Madrid, las Palmas, Valencia, Vigo

SUSCRITO el acuerdo con Marruecos, una buena parte del sector de la pesca en España ha pasado el primer susto en un año en el que la actividad pesquera va a ser objeto de debates y profundas reformas. Tal como era previsible, el compromiso con el país norteafricano, considerado como el mejor de los posibles por la Administración, ha despertado también críticas por algunos colectivos, especialmente desde la flota de bajura andaluza.

El acuerdo firmado con Marruecos, además de ubicarse en el contexto de un país que trata de mantener sus caladeros y lograr a la vez el máximo de ayudas de la Comunidad Europea, se debe enmarcar en el conjunto de la propia política común de pesca de la CE. Desde esta perspectiva, dentro de las condiciones fijadas por ese nuevo convenio que no han sido recibidas favorablemente por una parte del sector español, caben destacar las referidas especialmente a las llamadas paradas biológicas o períodos de veda que, en definitiva, suponen una menor actividad para la flota. Sin embargo, se trata de unas condiciones actualmente propuestas también por la propia Comisión de la Comunidad Europea para sus propios caladeros y que, posiblemente, ya estén en marcha en el plazo de unos pocos meses con el mismo objetivo de proteger los recursos. En consecuencia, pues, el acuerdo con Marruecos en cuestiones como ésta ha sido simplemente una avanzadilla de lo que va a ser también la propia política común de pesca, que no puede coger a nadie por sorpresa.

Sin salirnos de la pesca, las últimas semanas ha sido

COMIDAS

TIEMPO DE TRANSITO

escenario de la sentencia del Tribunal Constitucional dando la razón a la Xunta de Galicia en su regulación del descanso semanal de la flota que opera en aquellas aguas, sin detrimento de que sea el Estado quien tenga la competencia sobre las aguas marítimas. Con esta decisión se ha zanjado una polémica que en los últimos meses había sido motivo de enfrentamientos y polémicas tanto entre Administraciones como entre los propios armadores y la Xunta de Galicia.

La pesca fue, o al menos intentó ser, noticia en las negociaciones entre la CE y los países del área Efta, donde España planteaba importantes reivindicaciones en materia de acceso a los caladeros noruegos, especialmente para el bacalao. Se trata de una actividad calificada por ese país como especialmente sensible y los negociadores comunitarios apenas si lograron algunas concesiones que no resuelven el problema de los bacaladeros españoles.

En materia de pesca, los armadores andan ya tras la

reforma de la política común de pesca, de la que esperan que se dé a España un trato igual al resto de las flotas comunitarias para los 300 barcos que hoy faenan en aguas de la CE. Posiblemente ante esta reforma, pero simplemente ante la necesidad de tener estructuras más fuertes de cara a la propia CE, la mayor parte del sector decidió fechas pasadas la constitución de una gran organización que agrupa a los diferentes sectores de la pesca. Un paso positivo para unir fuerzas y esfuerzos.

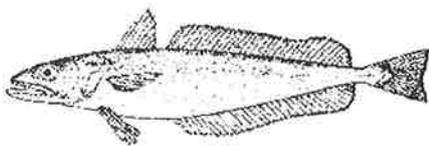
La gran Regata del Descubrimiento y los vikingos en el Mediterráneo han marcado la actividad festiva en estas semanas en el mar, de la que se ofrece información en este número.

Finalmente, en cuanto a la marina mercante, se mantienen todos los interrogantes sobre la liberalización del cabotaje y las condiciones del segundo registro, mientras en la naviera Amura, con la huelga de sus trabajadores por la situación de la empresa, afloraban los viejos problemas del sector. ■

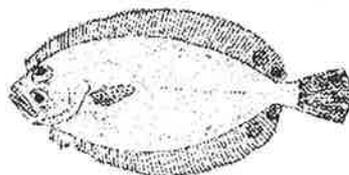
Vidal MATE



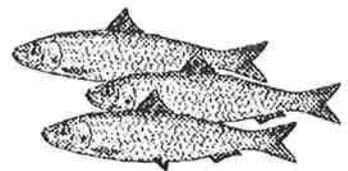
COS PEIXES TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



Pescada (Carioca)
Tamaño Mínimo Legal: 27 cm.



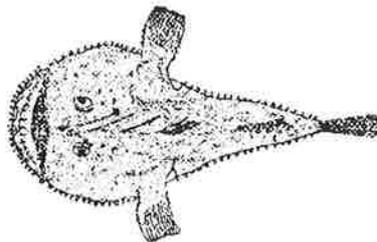
Rapante (Meiga)
Tamaño Mínimo Legal: 25 cm.



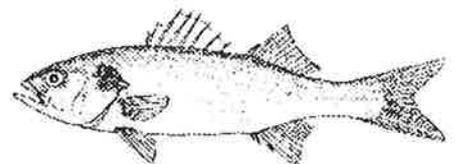
Sardiña (Xouba)
Tamaño Mínimo Legal: 11 cm.



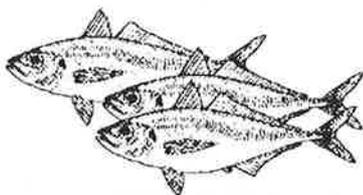
Lirio (Bacaladilla)
Tamaño Mínimo Legal: 20 cm.



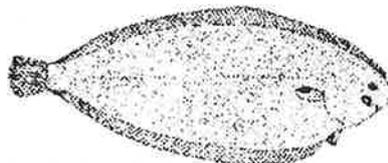
Rape (Peixe Sapo)
Tamaño Mínimo Legal: 30 cm.



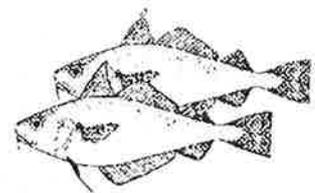
Robaliza (Lubina)
Tamaño Mínimo Legal: 36 cm.



Xurel (Chincho)
Tamaño Mínimo Legal: 15 cm.



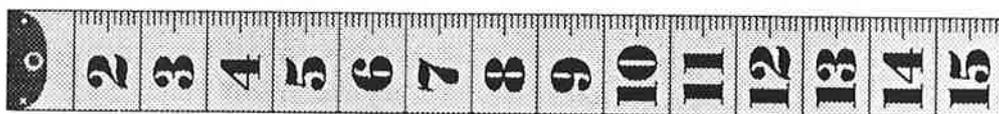
Linguado
Tamaño Mínimo Legal: 24 cm.



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



26

**POR LA
RUTA
DE COLON**

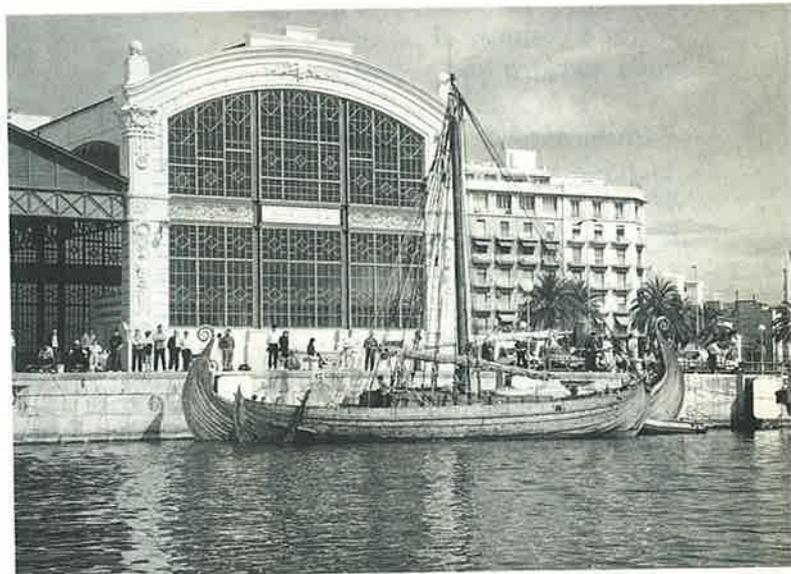
Más de
200 naves
participan en la
Regata del
Descubrimiento.



6

**DESCANSO
SEMANAL**

El Tribunal
Constitucional
dio la razón a
la Xunta.



48 **VIKINGOS EN
EL MEDITERRANEO**

Dos naves vikingas naufragaron en el
Mediterráneo cuando viajaban a la Expo.

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. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carnil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 60 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-92-002-5.

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.

El Tribunal Constitucional falla a favor de la Xunta

El Tribunal Constitucional ha fallado a favor de la Xunta de Galicia en el conflictivo asunto del descanso semanal de la flota de arrastre. La sentencia, que se dio a conocer el pasado 4 de mayo, declara que «corresponde a la Xunta de Galicia la titularidad de la competencia ejercida por medio del artículo 84 del Decreto 262/1991, de 12 de julio. De esta forma, la flota de arrastre deberá descansar desde las cero horas del sábado a las veinticuatro horas del domingo. Por su parte, los armadores manifestaron, tras conocer el fallo, que acatan la sentencia, pero responsabilizan a la Xunta de la crisis que se produzca en el sector.



LA aprobación por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia del Decreto 262/1991, de 12 de julio, a través del cual se extendía la obligación del descanso semanal, que ya se imponía a la flota artesanal, a la flota de arrastre, ocasionó una de las disputas más duras de los últimos años.

El conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga inscribió en su momento la iniciativa dentro de un capítulo para recuperar los caladeros gallegos, que se encuentran en alarmante deterioro, en buena medida por la situación de sobrepesca. Además, López Veiga, también preconizaba con esta medida la humanización del sector pesquero gallego en la lí-

nea establecida en el resto de las comunidades autónomas.

Recurso ante el Constitucional

La adopción de esta medida provocó la oposición frontal de los armadores de arrastre, que consideraban que el descanso de fin de semana «llevará a la mitad de la flota a la quiebra, al limitar su capacidad extractiva».

Pero el asunto se recrudeció cuando intervino en el conflicto la Administración central, al considerar que la Xunta sobrepasaba sus competencias con este decreto. Así, el Gobierno central presentó el 30 de septiembre de 1991 un recurso ante el Tribunal Constitucional,

quedando el decreto suspendido.

El objeto de la lucha era el artículo 84 del Decreto 262/1991, de 12 de julio, de la Junta de Galicia, por el que se aprueba el Reglamento de la actividad pesquera, que dispone:

«Las embarcaciones que estén incluidas en el censo gallego de buques de pesca o que tengan como puerto base algún puerto de la Comunidad Autónoma de Galicia, y que realicen el arrastre costero o litoral en las aguas del ámbito territorial de Galicia, deberán cesar en su actividad y permanecer en su base como mínimo desde las cero horas del sábado hasta las veinticuatro horas del domingo.»

El Gobierno central planteó conflicto de competencias en

relación con este artículo invocando tres diferentes competencias estatales. En primer lugar, entendía que el título competencial en base al que se dictaba el decreto era el referido a «materia de pesca marítima», competencia exclusiva del Estado. Y, por otra parte, que el citado precepto había invadido las competencias del Estado, dada la finalidad laboral de la medida, siendo competencia exclusiva la legislación laboral.

Argumentaciones de la Xunta

La interpretación del Gobierno no concuerda, en absoluto, con el «modus operandi» de la Xunta de Galicia. En pri-



**La Xunta
no ha
invadido
competencias
del Estado
al regular
el descanso
semanal
de la flota
de arrastre,
según la
sentencia
del Alto
Tribunal.**

mer lugar, la redacción del artículo 84, al igual que el resto del decreto, se realizó, según la Xunta de Galicia, en base a las competencias que la Constitución atribuye a las comunidades autónomas en «la ordenación del sector pesquero, y al precepto contemplado en el artículo 28.5 del Estatuto de Autonomía de Galicia, que faculta a la Comunidad Autónoma para el desarrollo legislativo y la ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del sector pesquero.

En segundo lugar, la fijación de descansos semanales en la actividad pesquera no puede entenderse como condición de tipo laboral.

El problema planteado ante el Tribunal Constitucional se reduce a determinar quién tie-

ne facultades para establecer el descanso semanal obligatorio a la flota de arrastre que opera en aguas del ámbito territorial de Galicia. Su resolución dependía de encuadrar dicha facultad en «Pesca Marítima», por lo que sería competencia del Estado; o en «Ordenación del Sector Pesquero», en la que Galicia tiene plenas competencias de desarrollo legislativo y ejecución dentro de la normativa básica del Estado.

A favor de la Xunta

El Alto Tribunal en su fallo considera que el precepto (artículo 84 del decreto) objeto de conflicto ha de ser encuadrado dentro de la materia de

«Ordenación del Sector Pesquero», dando la razón a la Xunta de Galicia en esta alegación.

Según el Tribunal Constitucional, la norma de la Xunta no es legislación laboral, «tanto por su objeto como por su contenido, pues ni concede directamente un derecho al descanso a los trabajadores del sector, ni circunscribe su ámbito al trabajo por cuenta ajena, ni excluye o sustituye la aplicación de la legislación laboral en materia de descansos para los trabajadores».

Se trata, según la sentencia, de un asunto de «ordenación del sector pesquero» que es competencia compartida entre el Estado, «al que le corresponde la normación básica», y la autonomía, «a la que incumbe

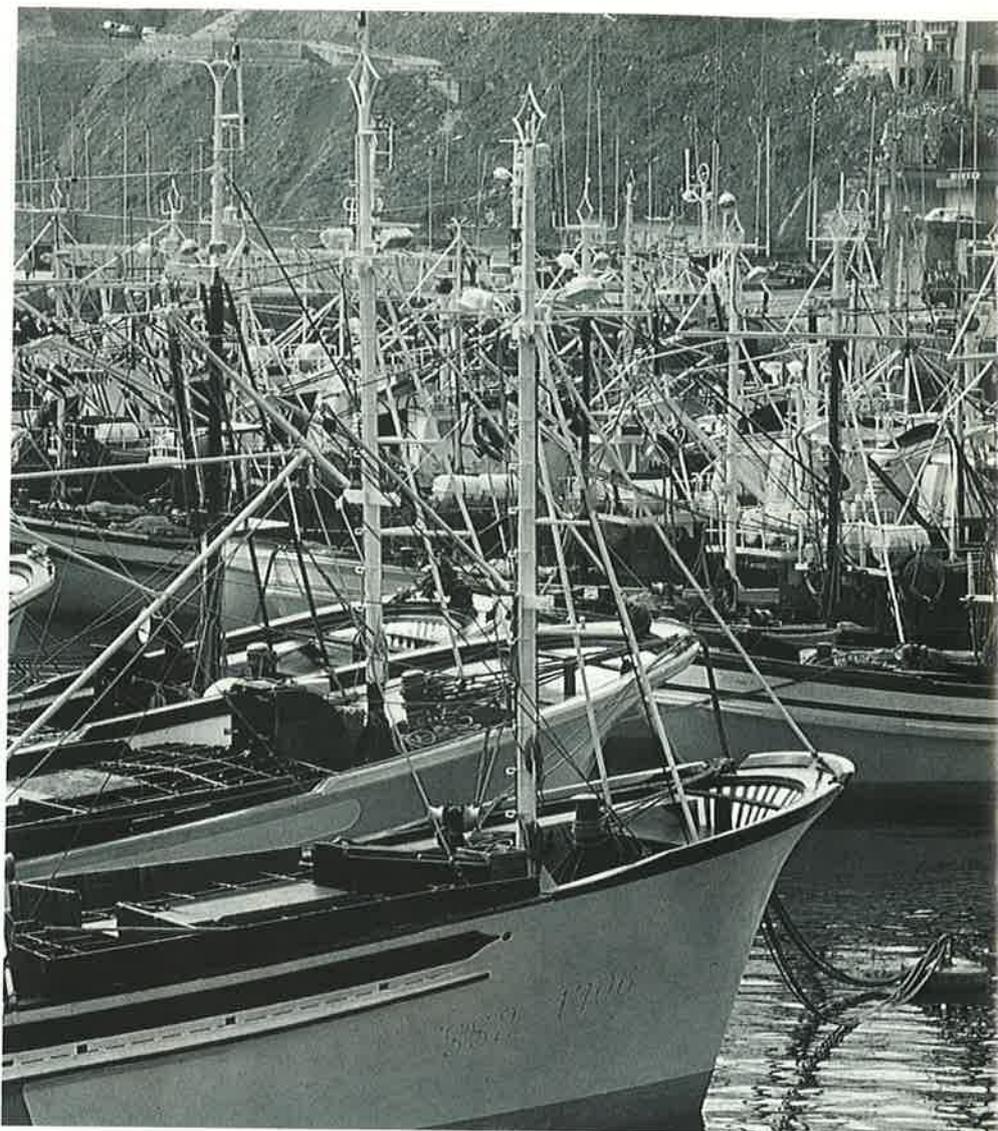
el desarrollo legislativo y ejecución».

Para el Constitucional la ordenación del sector pesquero consiste en «la regulación del sector económico y productivo de la pesca en todo lo que no sea actividad extractiva directa, sino organización del sector, y dentro de ella, por no afectar directamente al recurso natural pesquero, sino antes bien a la organización del sector, ha de incluirse la fijación de los períodos obligatorios de descansos».

Además, el Alto Tribunal recuerda su sentencia 147/1991, en la que sólo la fijación de la extensión de un descanso obligatorio puede considerarse norma básica, correspondiendo por tanto la localización concreta de dicho descanso a la competencia autónoma de desarrollo

CONFLICTO DE LOS ARRASTREROS

Enrique López Veiga,
conselleiro de Pesca
de la Xunta.



normativo de la regulación básica estatal.

No contradice al Estado

En la sentencia se añade que la cuestión se reducía a resolver si el artículo 84 del Decreto 262/1991 de la Xunta contradice lo establecido en el artículo 12 de la OM de 30 de julio de 1983 sobre ordenación de pesca de arrastre de fondo en el Cantábrico y Noroeste.

En este sentido, el Tribunal recuerda el reglamento estatal que prescribe que ninguna embarcación de arrastre de fondo podrá ejercer su actividad «más de veintidós días como promedio al mes, dentro del cómputo anual de días traba-

jados». En el fallo del Constitucional consta que la Xunta de Galicia acepta el carácter básico de esa disposición estatal, aunque considera que «la competencia del Estado se reduce a determinar la extensión del descanso obligatorio, pero no a la mera localización de ese descanso, que es lo que realiza el citado artículo 84, precepto que no desconoce sino que desarrolla la normativa estatal básica».

Por último, la sentencia señala que la medida de la Consellería «está en el seno de la competencia autonómica de desarrollo normativo y ejecución. En consecuencia, es patente que el controvertido artículo 84 no introduce una norma básica al localizar el descanso obligatorio,

sino que desarrolla la ya prevista, ni traspasa o desborda los límites de días trabajados fijados en la normativa estatal indicada, según se deduce de unas sencillas operaciones aritméticas».

Crisis abierta

La decisión del Tribunal Constitucional causó una enorme satisfacción en el seno del Gobierno gallego, pero no parece que haya finalizado el conflicto.

En primer lugar, la Consellería de Pesca rechaza de plano la posibilidad de conceder una especie de «amnistía» a los arrastreros que han incumplido la normativa de descanso semanal obligatorio.

Según fuentes de la Consellería, «una amnistía significaría una injusticia para quienes han cumplido las disposiciones vigentes». «Habrà la máxima comprensión —continúa la misma fuente—, y se tendrán en cuenta todas las circunstancias a la hora de resolver la posibilidad de sanciones.»

En este sentido, hay que señalar que el número de expedientes abiertos en la nueva época son casi cuatrocientos, y la mayor parte afecta a sesenta barcos.

En cuanto a la reacción de los armadores, no se hizo esperar. Representantes de la Federación de Armadores de Buques de Pesca de los puertos del Cantábrico y Noroeste manifestaron al término de la



Los armadores responsabilizan a la Consellería de Pesca de la crisis que se produzca en el sector.

López Veiga confía en que se abra un diálogo con la Administración central para definir las competencias de Galicia.



reunión que mantuvieron en Madrid el pasado 5 de mayo, que «acatamos la sentencia, pero ello no quiere decir que la compartamos», y buena prueba de ello son las «adhesiones recibidas de los armadores de la Cornisa Cantábrica».

Según los representantes de los armadores, «esta sentencia, que ratifica el decreto de la Xunta, lesiona los intereses de los armadores, por lo que la Xunta —en su opinión— deberá arbitrar las medidas precisas para garantizar la viabilidad de la flota, ya que de no ser así, quizá tampoco pesquemos los restantes días de la semana».

Según el presidente de la Asociación de Armadores de Marín, Senén Touza, la medida afecta a 176 barcos, de los

que 50 podrán mantener el nivel de ingresos, pero el resto «sufrirá una pérdida del 25 por 100 que no está cubierta por los beneficios que generan actualmente, por lo que no habrá más remedio que cerrar o reconvertir el sector, y es la Xunta la que tiene que decir si quiere o no mantener esta actividad».

En este sentido, fuentes de la Xunta aseguraron a la revista MAR que «en los puertos de Ribeira y Muros respetaron el descanso y no fueron a la ruina». «Tras dos días de descanso —continúa la misma fuente— es lógico que se produzcan cambios en el mercado y que la pesca sea menor, pero con un poco de rodaje el mercado se estabiliza y se regula el caladero. En principio hay merma de in-

gresos, pero superado el período, el mercado se estabiliza, los precios suben y, además, ahorras el gas oil.»

En cuanto a las medidas de presión que se llevarán a cabo, los armadores no descartan ninguna posibilidad, que comprenden desde el bloqueo de puertos, el censar los buques en otra comunidad autónoma o recurrir al Tribunal de La Haya como última instancia comunitaria.

Reforzar las tesis de Pesca

El conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, se mostró muy satisfecho de la resolución del Tribunal Constitucio-

nal, ya que entiende que ha respaldado las tesis defendidas desde el primer momento por la Xunta de Galicia. «El fallo —dijo— demuestra que la Xunta no andaba descaminada cuando defendía las competencias pesqueras de Galicia.»

Según López Veiga, la sentencia refuerza los planteamientos de la Consellería en un nuevo diálogo que confía en abrir con el Gobierno central. El conselleiro de Pesca entiende que habrá que negociar sobre la ordenación pesquera a fin de delimitar claramente lo que compete a Galicia y lo que administrativamente depende de Madrid. ■

Inés OTERO

**LAS TRIPULACIONES DE LOS
PETROLEROS «CERRO COLORADO»
Y «CORTA ATALAYA», EN HUELGA
DESDE ENERO**

Naviera Amura pretendía inscribir ambos barcos bajo pabellón de conveniencia

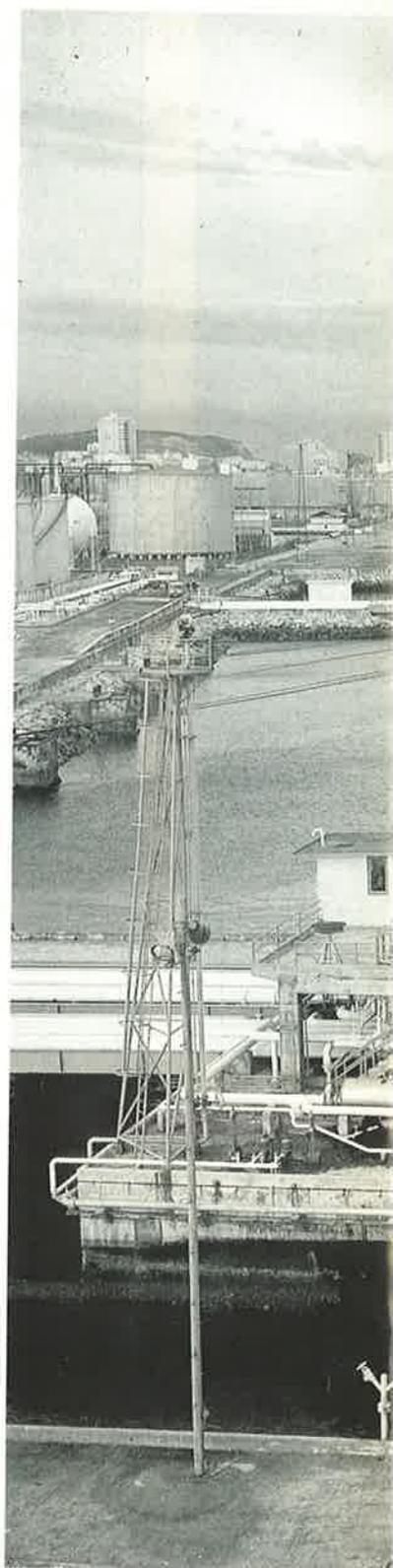
Las tripulaciones de los barcos «Cerro Colorado» y «Corta Atalaya» mantienen un pulso con la empresa propietaria de los buques, Naviera Amura, en el que, además de la situación laboral de la plantilla, se está dilucidando la necesidad de adecuar, mediante convenio internacional, la regulación del comercio de buques que ponga freno a los abusos que en este aspecto puede suponer el registro bajo pabellón de conveniencia.

LOS sindicatos con representación en el comité de empresa de Naviera Amura, Sindicato Libre de Marina Mercante (SLMM), Unión General de Trabajadores (UGT), y el Sindicato de Oficiales de Marina Mercante (SOMM), presentaron demanda ante Magistratura de Trabajo contra la empresa por deuda salarial, con la pretensión de que se proceda al embargo de los barcos y se facilite el acceso a las prestaciones por desempleo. La empresa propietaria, por

contra, les había hecho saber su intención de colocar ambos petroleros bajo pabellón de conveniencia, manteniendo el empleo de las tripulaciones pero con una modificación sustancial de sus condiciones.

Aquella propuesta había movido a la representación sindical a la convocatoria de huelga, efectiva desde el 20 de enero pasado, en defensa de un plan de viabilidad de la empresa y en oposición a la exportación de los barcos. La sentencia vendrá a poner un decepcionante punto fi-

nal a un proceso que se inició con perspectivas mucho más alentadoras. Ambos petroleros, de 64.313 toneladas de registro bruto y 132.285 toneladas de peso muerto, respectivamente, fueron adquiridos por el armador Fernández Tapias cuando éste era titular de Naviera Amura y, posteriormente, pasaron a propiedad de la empresa sueca Bear Shipping al adquirir ésta la naviera en 1989. Por entonces se aseguraba que los suecos se disponían a poner en marcha distintos proyectos que conso-





Algunas de las cláusulas contempladas en los registros de conveniencia se convierten en «mecanismos claramente fraudulentos», vulnerando los derechos a terceros.

lidarían a Amura como una gran empresa. Se iniciaron contactos para la adquisición de otros barcos, pero las negociaciones no llegaron a cuajar. La demora en el lanzamiento y el pago de las hipotecas que pesaban sobre los dos buques parecen estar en el origen de la descapitalización de Naviera Amura, que en la actualidad se encuentra prácticamente en manos del DEN Norske Bank, banco noruego que se ha subrogado las hipotecas.

La primera advertencia sería de que los problemas eran de gran calado la tuvieron los trabajadores en el mes de diciembre, al percibir sus nóminas con notable retraso. Esa sería, finalmente, la última nómina que cobraron. El contrato de fletamento que el «Cerro Colorado» mantenía con Cepsa finalizó a finales de año y en febrero concluía el que «Corta Atalaya» mantenía con Ertoil. En el momento de convocarse la huelga el «Cerro Colorado» (inscrito en el registro de buques en 1978) se encontraba fondeado en la bahía Torbay, en el Canal de la Mancha. El banco acreedor solicitó de la Justicia británica el reconocimiento de sus derechos y, a pesar de las gestiones realizadas por la Dirección General de la Marina Mercante española, el juez dictó sentencia por la que se admite la posibilidad de una venta judicial del buque siempre que se asegure el pago de los salarios devengados por los trabajadores, no así las indemnizaciones que se les reconoce en la legislación española.

La DGMM ha venido realizando una intensa labor mediante notas verbales y diplomáticas a través del embajador y el cónsul en Gran Bretaña y del delegado en la Organización Marítima Internacional, hasta el momento infructuosa. Marina Mercante sostiene que el barco se encuentra bajo la jurisdicción española al tra-

El ISM ha estado proporcionando víveres a la tripulación del «Corta Atalaya», a la vez que gestionaba la concesión de prestaciones económicas a la plantilla de Naviera Amura.

tarse de un buque con pabellón de esta nacionalidad, y que con la aplicación única de la norma inglesa, y no de la española, se vulnerarían los derechos de las tripulaciones garantizados en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores. De otro lado, las acciones de la Administración española se han encaminado a garantizar los derechos de los trabajadores afectados y los devengados por cualquier otra persona o entidad: Hacienda, Seguridad Social, etcétera.

Así las cosas, y aunque la entidad que reclama la propiedad del «Cerro Colorado» pueda hacer valer los efectos de la sentencia inglesa, cuya legislación le resulta claramente ventajosa, se estima que tendría que asumir también las cargas que pesan sobre el buque, singularmente los créditos que afectan a la parte social.

Proceso por contaminación

La situación del «Cerro Colorado» es sumamente compleja, después de haber atravesado por una serie de peripecias jurídico-administrativas. En efecto, el mismo día 17 de enero la Dirección General de Marina Mercante fijaba las tripulaciones mínimas de seguridad en el buque en tanto duraba la huelga. El 18 de febrero, una resolución del secretario de Estado británico de Transporte Marítimo ordenaba la descarga del buque por razones de seguridad. Con la misma fecha la DGMM dictaba una resolución ratificando la decisión de las autoridades británicas. A pesar de que los sindicatos reclamaban de la Administración española el envío de inspectores propios, Marina Mercante optó por el principio de no interferencia en la jurisdicción de ambos países, apoyando en el mismo su reivindicación de competencia sobre el bu-

que. Sin embargo, el 14 de abril un juez inglés hacía pública su resolución ordenando el desalojo de la tripulación y reconociendo al banco noruego sus derechos sobre el barco. Finalmente, el 23 de abril el *Marshall* británico (autoridad administrativa en el ámbito marítimo) enviaba órdenes individuales de desalojo a cada tripulante, fijando el vencimiento del plazo el 25 del mismo mes.

Desalojado, efectivamente, el petrolero, quedaba pendiente de resolver una penúltima cuestión. El capitán y la empresa aparecen incurso en un procedimiento judicial por contaminación por vertidos. Durante el mes de mayo se habían celebrado dos vistas preliminares para acotar responsabilidades, fijándose la vista del juicio para los primeros días del mes de junio. La DGMM consiguió, no obstante, evitar la retención del capitán, que pudo volver a España con el compromiso de presentarse al juicio.

Desde la bahía de Torbay el buque fue trasladado al puerto de Southampton para ser sometido a operaciones de desgasificación.

Inmovilización por embargo

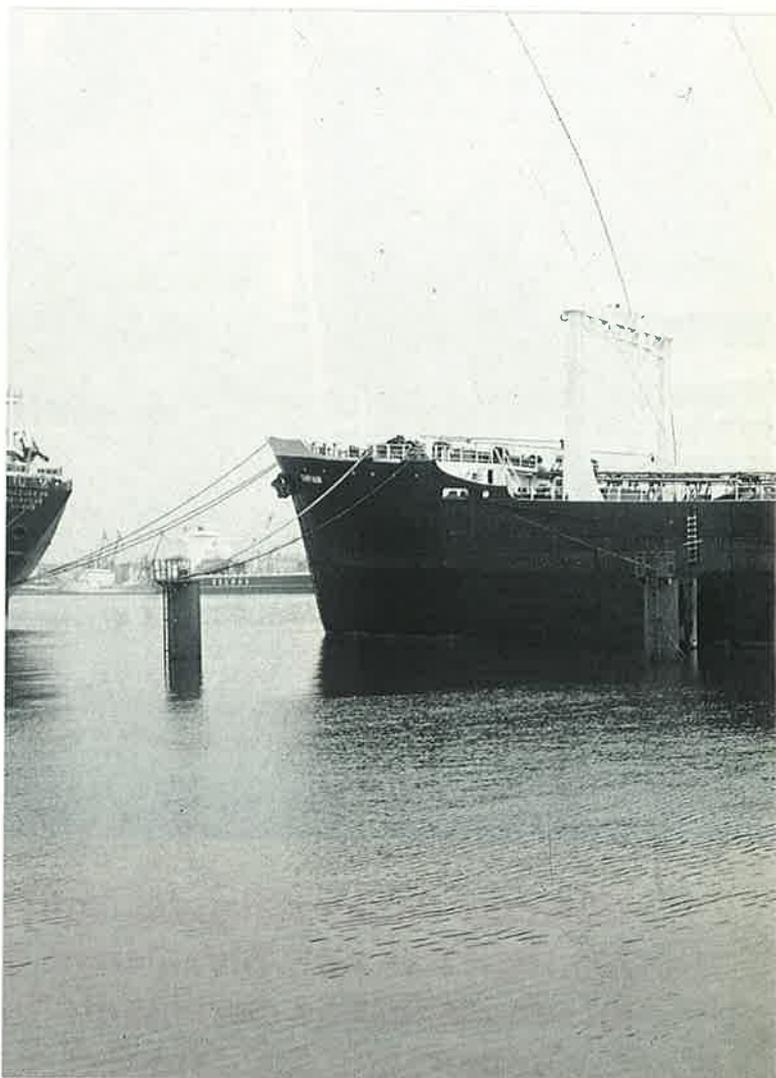
Distinta ha sido la evolución en el «Corta Atalaya» (inscrito en 1977). La convocatoria de huelga le sorprendió en el puerto de Huelva y, como en el caso del «Cerro Colorado», la DGMM estableció la plantilla mínima de seguridad el

17 de enero. Con fecha 30 de marzo se giraba inspección en el buque para comprobar la situación del mismo y el grado de seguridad que ofrecía. El 3 de abril, una resolución de Marina Mercante ordenaba la descarga del buque por haberse detectado diversas irregularidades en el tanque. El 20 de abril, tras una reunión entre los sindicatos convo-

cantes de la huelga, Marina Mercante y Ertoil, propietaria de la carga, se llega al acuerdo de que ésta adelantará 20 millones de pesetas a los tripulantes, subrogándose en la posición de los trabajadores ante la deuda empresarial.

Finalmente, el 4 de mayo se recibe la negativa del comandante militar de Huelva a conceder el despacho del buque al pender sobre él una resolución de embargo preventivo dictada por el Juzgado número 2 de Moguer.

En el interior del barco permanecen una treintena de tripulantes, que subsisten con la única asistencia del Instituto Social de la Marina, que les prevé periódicamente de víveres.



Mecanismos fraudulentos

Naviera Amura desapareció de las negociaciones prácticamente desde el inicio de la huelga. Su sede social en Madrid fue precintada por orden judicial. Previamente había hecho saber a los trabajadores su intención de colocar ambos petroleros bajo pabellón de conveniencia o inscribirlos en alguno de los segundos registros existentes. Técnicamente ello es posible, puesto que la inscripción en segundo registro tampoco exige la baja en el registro de origen. Este comportamiento de la empresa ha sido calificado de «notoriamente irregular» por todas las fuentes consultadas, estimando que algunas de las



cláusulas contempladas en los registros de conveniencia se convierten en «mecanismos claramente fraudulentos», vulnerando los derechos a terceros. De ahí la necesidad de llegar a un acuerdo internacional que regule convenientemente el comercio transnacional de buques, evitando los abusos que propician los pabellones de conveniencia.

Por lo que se refiere a los trabajadores, los sindicatos consideran inaceptable la oferta inicial de Naviera Amura de mantener el contrato de las tripulaciones modificando las condiciones laborales. Pretenden, por contra, que se negocie un acuerdo con los trabajadores, cuya media de antigüedad en la empresa está entre los doce y los quince años.

A la vista del desacuerdo entre las partes, y hasta tanto se haga público el fallo de Magistratura, los trabajadores han contado con la única ayuda que les ha proporcionado el Instituto Social de la Marina, tanto en víveres a la tripulación del «Corta Atalaya», que permanece en Huelva, como en ayudas económicas de subsistencia a la totalidad de la plantilla, estimada en unos 130 trabajadores. Un número similar de solicitudes ha tramitado hasta el momento el ISM para otras tantas «prestaciones graciables por grave necesidad». La cuantía de estas ayudas se establece en función de las necesidades familiares de los trabajadores hasta un importe máximo de 90.000 pesetas. Es el único paliativo a una situación especialmente difícil para los trabajadores, que ni perciben las nóminas de la empresa a la que continúan vinculados laboralmente, ni pueden recurrir a las prestaciones por desempleo al tener contrato vigente. La sentencia favorable a su demanda les permitiría, cuando menos, acceder a las prestaciones por desempleo. ■

M. V.



EFTA, caladeros difíciles

Representantes de la Comunidad Europea y de los países de la Asociación Europea de Libre Cambio (EFTA), compuesta por Austria, Suiza, Suecia, Noruega, Finlandia, Islandia y Liechtenstein, suscribieron el pasado 2 de mayo en Oporto un acuerdo por el que ambas partes constituirán a partir del 1 de enero de 1993 el denominado Espacio Económico Europeo. La entrada en vigor de esta zona de comercio coincide, además, con el despegue del Mercado Único europeo.

LAS negociaciones entre la CE y los países EFTA se iniciaron hace tres años y culminaron prácticamente el pasado mes de octubre. La creación del Espacio Económico Europeo constituye una nueva etapa entre las relaciones de ambos bloques y se enmarcarán en el contexto de la construcción de una nueva Europa. Parte de los países de EFTA ya han solicitado su ingreso en la Comunidad Europea y es previsible que en los próximos años lo hagan el resto, con lo que el Espacio Económico Europeo constituiría únicamente una fase intermedia entre la situación actual y la que se producirá previsiblemente antes del año 2000.

La creación del Espacio Económico Europeo significa la constitución de una zona que supondrá el 47 por 100 del comercio mundial y un mercado que pasa a 350 a casi 400 millones de personas. Gracias a este acuerdo se permite organizar en el seno de esta zona la libre circulación de bienes, personas, servicios y capitales sobre la

base de la legislación vigente en la actual Comunidad Europea, cuatro principios a los que se aplican solamente algunas excepciones o períodos transitorios.

Al amparo de las negociaciones globales para la constitución de este Espacio Económico Europeo, la Comunidad Europea y cada uno de los países EFTA han negociado acuerdos bilaterales tanto en materia de pesca como de agricultura, al ser estos dos sectores especialmente sensibles en la CE y en la otra parte. El objetivo de los responsables de la Comunidad Europea y de los países EFTA es avanzar progresivamente en los próximos años, revisando los actuales acuerdos bilaterales hasta lograr un Espacio Económico Europeo totalmente abierto a los intercambios.

La pesca es una de las actividades más significativas en algunos países EFTA, como son los casos de Noruega, Suecia o Islandia, Estados donde existe, además, una sensibilidad especial tanto en lo que se refiere al acceso a sus caladeros como en la política de mercados.





El acuerdo entre la Comunidad Europea y los países EFTA no ha supuesto grandes mejoras para la flota pesquera española.

Mantener la explotación de esta riqueza ha sido uno de los objetivos pretendidos y logrados por las respectivas Administraciones de esos países en los últimos años, mientras la Comunidad Europea solamente ha logrado arrancar compromisos parciales y cantidades limitadas de esos recursos.

Para la Administración española la pesca era una de

las cuestiones importantes que podían discutirse al amparo del acuerdo entre la Comunidad Europea y los países EFTA, especialmente en un intento más para acceder a unas aguas donde existen ricos caladeros y que la flota ha ido perdiendo en los últimos años. De acuerdo con esos objetivos, España planteó en Bruselas una petición ambiciosa que contemplaba

como principal objetivo capturar en aguas de esos países un total de 30.000 toneladas de bacalao, así como otras diferentes especies que sumadas a las anteriores supusieran una cantidad global cercana a las 90.000 toneladas.

Las negociaciones en materia de pesca y mercados pesqueros han sido duras, especialmente con Noruega, y sus resultados no han sido todo lo satisfactorios que se querían para la flota española. En las conversaciones CE-Noruega, el país EFTA accedió a aumentar el TAC de la Comunidad Europea en aquellas aguas del 2,14 al 2,9 por 100, lo que significa un crecimiento mínimo. Se trata de un aumento en el que, además, no participa España, ya que son cuotas o cantidades a repartir entre otros países de la CE. Para el caso de la flota española, la principal nota destacada es la concesión de una cuota para 1993 de 6.500 toneladas de bacalao, cantidad que experimentará un crecimiento progresivo en los años siguientes hasta llegar a 11.000 toneladas en 1997. A partir de 1997 el compromiso prevé el cálculo de la media de las capturas realizadas durante esos cinco años y el porcentaje que signifique respecto al total de las capturas hechas en esas aguas. En 1998 y los años siguientes España dispondría de un porcentaje similar en función de los TAC que se fijen.

Esta cuota de bacalao no será solamente para España. Aunque se espera lograr la parte más importante, en el reparto entrará también Portugal, y no hay seguridad de que otros países pretendan también una parte de esa cifra, como sería el caso de Irlanda.

En consecuencia, en materia de acceso a recursos el acuerdo bilateral entre la CE y Noruega ha dejado un mal sabor de boca al no haberse



logrado nada más que una parte mínima de las aspiraciones planteadas por el sector. Los países nórdicos están muy sensibilizados con sus recursos pesqueros y la Comunidad ha tenido que luchar ante las respectivas Administraciones, que no pueden hacer concesiones fácilmente en una cuestión muy popular.

Junto a estas inicialmente 6.500 toneladas de bacalao a repartir entre varios países, el acuerdo con Islandia contempla unas capturas de 3.000 toneladas de gallineta, cantidad que también será distribuida entre varios Estados miembro de la CE, España incluida.

Frente a los intereses de la Comunidad Europea para lograr un mayor acceso a los caladeros EFTA, los países de ese bloque centraron sus peticiones en lograr una mayor libertad para acceso a los mercados. Los negociadores de la Comunidad Europea partieron del planteamiento ya conocido de «acceso a recursos, acceso a mercados». No hacer concesiones en materia de liberalización de

Se ha logrado entrar en el reparto, junto con Portugal, de 6.500 toneladas de bacalao en Noruega, mientras España aumenta el desmantelamiento de aranceles para sus exportaciones de productos de la pesca.

importaciones si como contrapartida no se lograban mayores cuotas en esos caladeros.

El resultado final de las negociaciones bilaterales ha puesto de manifiesto que no se ha logrado imponer esa filosofía ni sus objetivos.

Es el caso de España, país altamente deficitario en productos de la pesca y con un alto nivel de importaciones procedentes del área EFTA. Para estas importaciones, en teoría, España aplica un

arancel medio en torno al 7 por 100, pero que oscila entre el 2 y el 14 por 100. Los compromisos alcanzados entre la CE y los países EFTA suponen un desmantelamiento progresivo de esos aranceles a las importaciones. Hay un grupo de productos para el que el desmantelamiento ha sido total. Otro donde la reducción ha sido del 70 por 100 y, finalmente, productos como arenques, caballa, salmón, gambas, langosta y pasta de

aceite de pescado, donde se mantienen teóricamente los aranceles. En la práctica, para algunos de esos productos existen determinadas cantidades que entran con arancel cero o con reducciones en los mismos según la política adoptada por las autoridades del país en su estrategia para facilitar la oferta de productos a precios más bajos.

En materia de pesca o productos derivados, el acuerdo entre la CE y EFTA contempla, finalmente, compromisos en inversiones. En líneas generales se habla de una liberalización de las mismas. Las excepciones corresponden a Islandia, donde no se aceptan las mismas en ningún porcentaje, y a Noruega, donde se ponen ciertas limitaciones.

En resumen, llegarán más productos de la pesca y a precios algo más bajos y se ha logrado una mínima apertura de los caladeros en los países EFTA. Por el momento, las salidas a los problemas de la flota habrán de buscarse en otras aguas. ■

Vidal MATE

BAJO EL NOMBRE DE ORGANIZACIÓN DE ASOCIACIONES PESQUERAS DE ESPAÑA

EN MARCHA

LA GRAN PATRONAL

DE LA PESCA

RESPONSABLES de ocho entidades de carácter nacional que representan a la mayor parte del sector de la pesca, con excepción de las Cofradías de Pescadores, decidieron en las últimas semanas acometer la constitución de lo que se denominará la Organización de Asociaciones Pesqueras de España. Tras el acuerdo adoptado el pasado mes de mayo, en junio está prevista la constitución definitiva de la misma con la celebración de una asamblea. El objetivo de la nueva organización será la promoción y defensa de los intereses generales del sector de la pesca en España en cuanto afecten a una o a todas las asociaciones integradas en este proyecto. Con este sistema se pretende no duplicar trabajos, esfuerzos y dinero frente a lo que se está haciendo en la actualidad. Tras la constitución de esta nueva organización, las asociaciones actuales no se disuelven sino que continúan desarrollando su actividad. Sin embargo, habrá sensibles diferencias, sobre todo en lo que afecta a la defensa de los intereses de cada sector o del sector de forma global, especialmente ante la Administración central y la comunitaria. A partir de esta nueva estructura será una voz la que defienda las posiciones de todas las organizaciones, lo cual es el



primer aspecto positivo de racionalización de la gestión y, en definitiva, de eficacia. El acuerdo para la constitución de esta nueva organización se adoptó en la sede de la Federación de Armadores de Buques de Pesca en Madrid. La nueva organización estará integrada por los armadores de los grandes congeladores atuneros, por los dedicados a la captura

del bacalao y sus especies afines y asociadas, por los grandes arrastreros congeladores, por los dedicados a la captura del marisco, por los dedicados a la captura de la merluza y especies varias al fresco y por los buques dedicados a los cefalópodos congelados. Por el momento, fuera de esta nueva organización se hallan empresas o grupos importantes, como Aspe,

Pescanova, Gabrielitos y Oya. El acuerdo para la constitución de esta nueva organización en estos medios se considera positivo, aunque no se ve muy claro que en una misma estructura estén representados armadores individualmente y organizaciones u asociaciones de armadores. ■

V. M.

El pasado año el sector de la pesca continuó su trayectoria descendente a pesar de los esfuerzos empresariales y sectoriales para frenar el avance de la crisis; 1992 debería marcar el inicio de nuevas salidas, el punto de inflexión de esa crisis, según el informe realizado por la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo. Para lograr esos resultados, señala el mismo informe, es indispensable aunar esfuerzos entre las distintas Administraciones y tratar de conseguir una mayor sensibilización ante estos problemas por parte de las autoridades comunitarias.

POR modalidades de pesca, el informe de la Cooperativa destaca, entre otros, los siguientes puntos:

■ **Bajura.** De cerco y sardina. Se trata de un sector infravalorado por debajo de su importancia socioeconómica y laboral con un gran número de especies que suministran productos a las empresas conserveras. Es importante lograr una mayor coordinación entre las políticas autonómicas y nacionales. En opinión de la asociación Arco, es preciso el mantenimiento de un período de veda que paralice temporalmente toda la actividad de flota de cerco, la fijación de topes de capturas y la aplicación de la reglamentación comunitaria en materia de comercialización en primera venta.

■ **Palangre de superficie.** La flota palangrera de fresco afiliada a Arpoan ha demandado la normalización del pez espada por parte de la CE, así como que sus buques puedan operar en aguas comunitarias hoy cerradas para la pesquería del pez espada y marrajo. En el último año se han solicitado medidas para el fomento del consumo, renovación de la flota, actualización de censo, así como para el control de los buques panameños o malteses que comercializan sus capturas en los puertos españoles sin ningún control. Arpoan espera que esos problemas sean resueltos en 1992.

■ **Flota del litoral.** Los armadores asociados a Arposur que operan en los caladeros gallegos y del norte de Portugal son favorables a las medidas de regulación que propicien la recuperación de los recursos demersales como cuestión necesaria para preservar el futuro de la flota. Por parte de esta organización se

considera que la ordenación de la pesquería de arrastre en la plataforma gallega se debería hacer de forma consensuada. En todo caso esas medidas pasarían por la aplicación a todo el arrastre de fondo de una malla de 65 mm., con la consideración temporal de 50 mm. para la modalidad de «parejas» para la bacaladilla o el lirio.

■ **Gran Sol.** En primer lugar, para esta flota se considera indispensable erradicar la actividad de pesca de los barcos no autorizados que en 1991 siguieron

INFORME DE LA COOP
DE VIGO SOBRE EL

TIEMPOS Y ESPE

Oposición a reducir la flota de los «300» en aguas comunitarias si España no logra operar en las mismas condiciones que otros Estados.



ERATIVA DE ARMADORES
SECTOR PESQUERO

DE CRISIS RANZA

Se pide un mayor control para las actividades de barcos con banderas de conveniencia, como panameños y malteses.

faenando sin problemas. Se pretende la aplicación de medidas disuasorias que atajen la amplia gama de casos de intrusismo. Mientras el resto de los países miembros de la CE aumentan sus flotas en esas aguas, España debería lograr, al menos, el mantenimiento de los 300 para los que se plantea una reducción. El sector plantea que no se debe producir ningún recorte en esta flota, que ya en su día hubo de adaptar su capacidad. En materia de pesquerías, se pretende que se hagan mejores estudios técnicos, con la seguridad de que ello va a permitir un aumento de las capturas para todos. Arposol demanda que el control se haga asignando a cada barco unas jornadas de pesca en lugar del sistema de cupos.

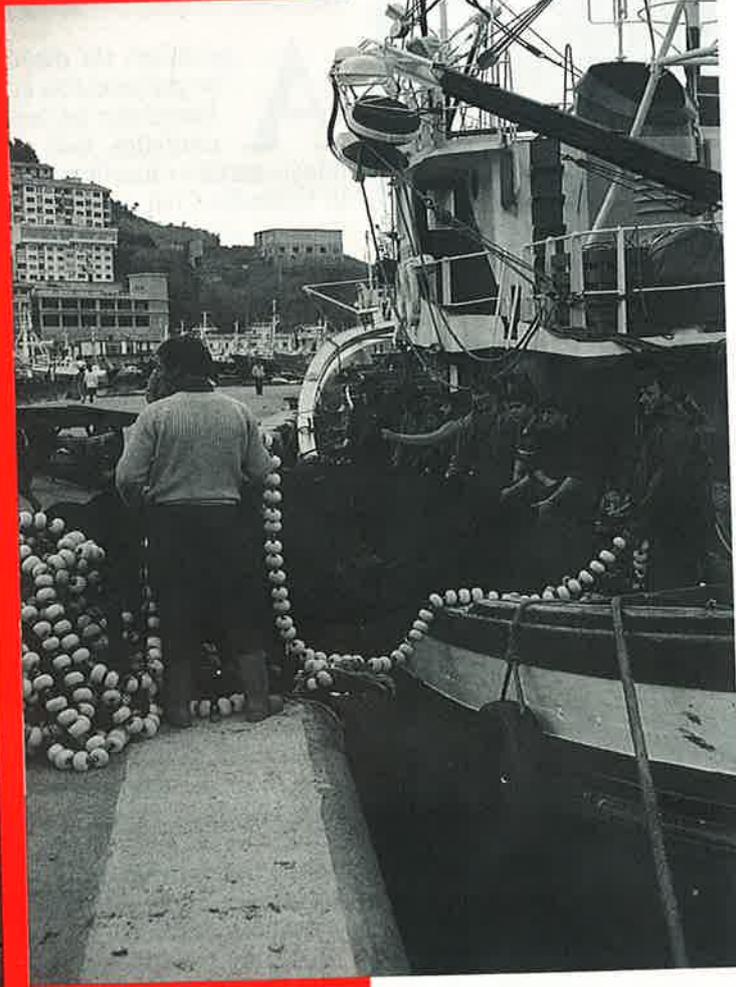
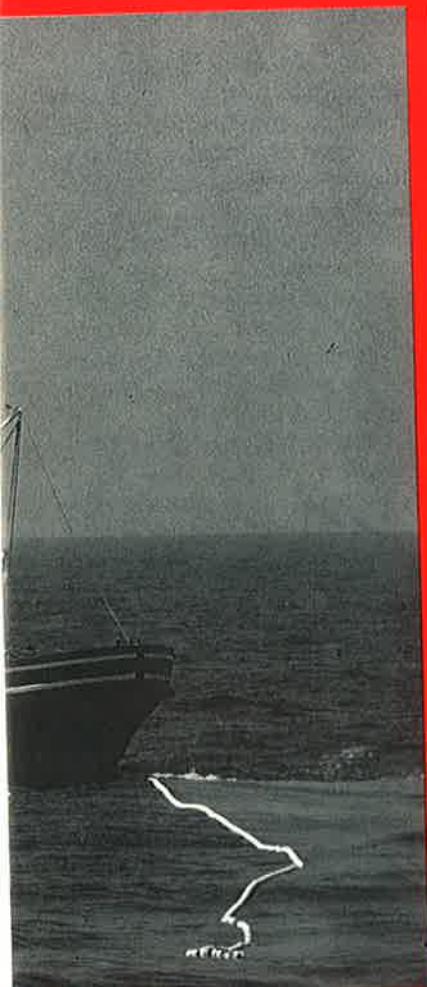
Ante la entrada en vigor del Mercado Único a partir de 1993, Arposol ha solicitado la modificación de las condiciones fijadas en el Tratado de Adhesión para que se establezca el principio de igualdad en las condiciones de acceso a los recursos para todos

los Estados miembro. En el paquete de medidas concretas se reivindica la entrada en el «box» irlandés, así como la supresión de otros criterios, como las listas o los planes de pesca. Solamente si se aplican estas medidas Arposol apoyaría una reestructuración de esta flota.

■ **Bacaladeros.** La política de los últimos años ha supuesto un descenso espectacular de este tipo de flota en Galicia, donde solamente quedan tres parejas, pertenecientes a la asociación Agarba. La política de Canadá se mantiene dura para las flotas bacaladeras española o portuguesa, mientras España no ha logrado tampoco romper las dificultades para acceder al caladero de Svalbard. Los bacaladeros esperan que se abran las posibilidades de pesca en Noruega, aunque el reciente compromiso entre la CE y la Efta ha puesto de manifiesto que las concesiones noruegas son también muy escasas.

■ **Congeladores del pez espada.** La flota de palangre de superficie al congelado con base en Vigo, formada por 100 unidades, opera en las zonas templadas del Atlántico y Pacífico y se orienta fundamentalmente al pez espada. La asociación Anapa pretende que se elabore un censo claro de este tipo de flota para determinar si se están produciendo nuevos aumentos de este tipo de barcos. Los armadores nacionales se lamentan de que la Administración española no ponga mayores trabas a la entrada de producto chileno, ante la decisión de ese país de poner limitaciones a esta flota.

■ **Gran flota de arrastre congeladora.** El año pasado fue malo para este tipo de flota, que engloba a 183 buques de 125 empresas y unos 5.000 trabajadores directos. Esta flota ha sufrido la falta de caladeros, especialmente por los problemas de Namibia. Ello ha provocado una crisis estructural que se ha traducido en un goteo de suspensiones de pagos y ceses de actividad. El sector espera que a partir de este año se produzca una recuperación de un sector para el que se trata de poner en marcha un plan de viabilidad entre Anamer, Anavar y la propia Administración. ■



V. M.

La Guardia Civil del Mar vigilará los Juegos Olímpicos

La Guardia Civil del Mar de la provincia de Barcelona, que se puso en funcionamiento el verano pasado, cuenta desde primeros de mayo con tres nuevas unidades para la vigilancia marítima del litoral. La primera misión de estas embarcaciones será velar por la seguridad marítima en el desarrollo de los Juegos Olímpicos de Barcelona, en los que participarán personajes internacionales de relevancia.

Tres nuevas unidades destinadas en Barcelona velarán por la seguridad durante las pruebas olímpicas de vela.



A primeros de mayo se presentaron en Barcelona las tres unidades que el nuevo servicio marítimo de la Guardia Civil, puesto en marcha el verano pasado para la vigilancia marítima del litoral español, ha incorporado a la provincia de Barcelona.

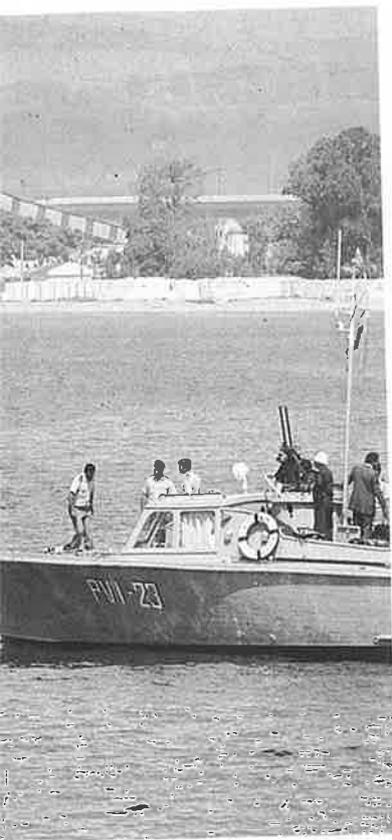
La primera gran misión de este servicio, que es operativo desde hace menos de un mes, será la de velar por la seguridad marítima en el desarrollo de los Juegos Olímpicos de Barcelona. Esta tarea atribuida al nuevo servicio no es casual, ya que en la rada barcelonesa se disputarán las pruebas olímpicas de vela. En dichas pruebas participarán personajes internacionales de relevancia en la vida pública; incluso SAR el Príncipe de Asturias es uno de los regatistas que se batirán en Barcelona para conseguir alguna medalla olímpica.

Las embarcaciones designadas para este objetivo son capaces de alcanzar los 45

nudos de velocidad punta, detenerse y frenar en cuestión de metros, de poder navegar en banda, por babor o estribor, con capacidad de arrancada como si de un aeroplano se tratase. Estas unidades poseen dos motores hidrojet de 600 CV que permiten estas versatilidades y, además, también cuentan con un casco hidrodinámico excelente.

Durante, aproximadamente, el mes que lleva operando este servicio sus componentes han probado estas unidades navales, sofisticadas patrulleras, versátiles y polivalentes, idóneas para cubrir las misiones que por ley han sido encomendadas a este Cuerpo.

Una vez transcurridos los Juegos Olímpicos estas embarcaciones se incorporarán a los servicios encomendados de vigilancia y control marítimo. También regularán el tráfico, inspeccionarán barcos, controlarán la pesca, perseguirán a los delincuentes. Todas estas tareas, a pesar de su



principal misión actual, la de velar por la seguridad marítima de los Juegos, no quedarán olvidadas durante este período preolímpico.

Hasta el momento son cuatro las provincias que cuentan, desde el pasado verano, con el servicio marítimo de la Guardia Civil. La Coruña, Cantabria, Barcelona y Murcia han sido las zonas seleccionadas para el primer despliegue de este servicio, que tardará cuatro años en extenderse a la mayor parte del litoral español.

De momento son, aproximadamente, 200 las personas que han iniciado las tareas de patrulla en la costa, pero cuando el programa se haya completado se espera que formen este servicio unos dos mil agentes.

El presupuesto disponible durante estos cuatro años será de 12.000 millones de pesetas. De ellos, 1.000 millones se habrán aplicado al término del primer ejercicio en la adquisición de las primeras embarcaciones. ■

Inés OTERO



E

ntre los participantes de gran relevancia se encontrará el Príncipe de Asturias.



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.

EL MAPA MEJORARA LA ADMINISTRACION PESQUERA

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) mejorará la información sobre los expedientes pesqueros, según un proyecto elaborado por este Departamento dentro del Plan de Modernización de la Administración del Estado aprobado por el Gobierno el pasado mes de noviembre.

A nivel de todo el Estado se han presentado un total de 204 proyectos para la modernización de la Administración. De ese número, 17 proyectos corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de los cuales se pretende mejorar la gestión actual en beneficio de los ciudadanos relacionados con este Departamento.

Los proyectos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se agrupan en tres bloques.

Una parte están concebidos para mejorar la información y la comunicación en base a una normalización de documentos e infraestructuras, implantación de un sistema de información integral, potenciación de la normativa comunitaria y racionalización de los procedimientos para tramitación de expedientes para reducir los períodos actuales entre un 30 y un 50 por 100. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación va a llevar a cabo una experiencia piloto en esta línea en relación directa con el sector de la pesca. Uno de los proyectos en marcha afecta a la mejora de la información sobre los expedientes de concesión y pago de ayudas estructurales pesqueras: se pretende la mecanización informatizada integral de la gestión con el fin de poder facilitar a los beneficiarios la situación de sus expedientes, con datos como la documentación y trámites pendientes, plazos hábiles, etcétera. Los beneficiarios potenciales directa o indirectamente de este proyecto son unas cien mil personas y los expedientes tramitados anualmente unos mil.

Un segundo bloque de proyectos tienen



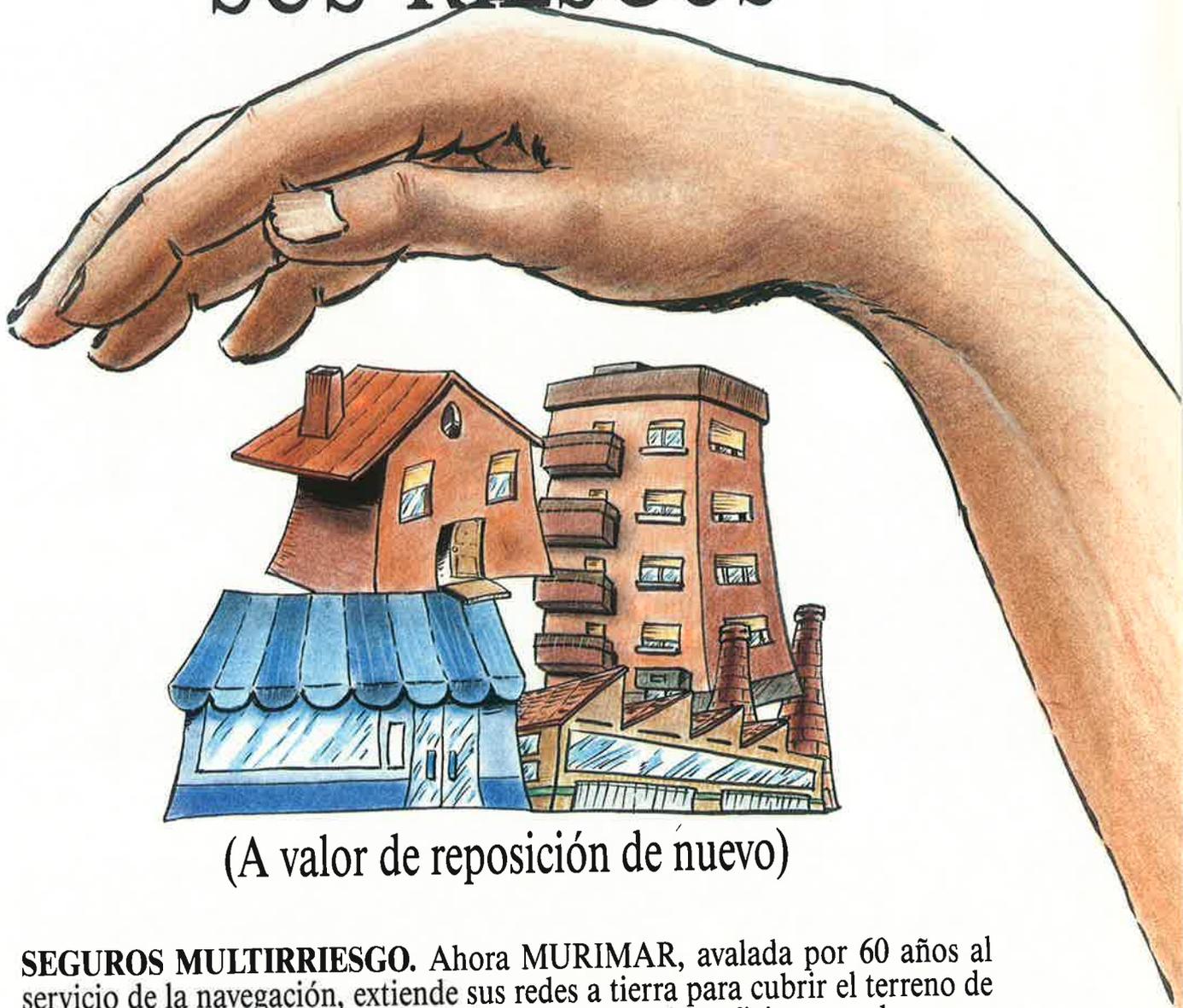
como objetivo la mejora de la calidad de los servicios. Entre otras medidas se contempla una simplificación y coordinación en las inspecciones de aduanas, con adaptación de horarios para adecuarse a las necesidades del comercio exterior y la mejora en el control de calidad de los productos agroalimentarios.

Finalmente, un tercer bloque de proyectos afecta a la mejora de la eficacia en la gestión interna del Ministerio, adecuando la estructura de determinadas unidades, como la Secretaría General de Pesca Marítima y el Instituto Español de Oceanografía.

El conjunto de los proyectos pretende unos objetivos a un plazo medio de un año. ■

V. M.

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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

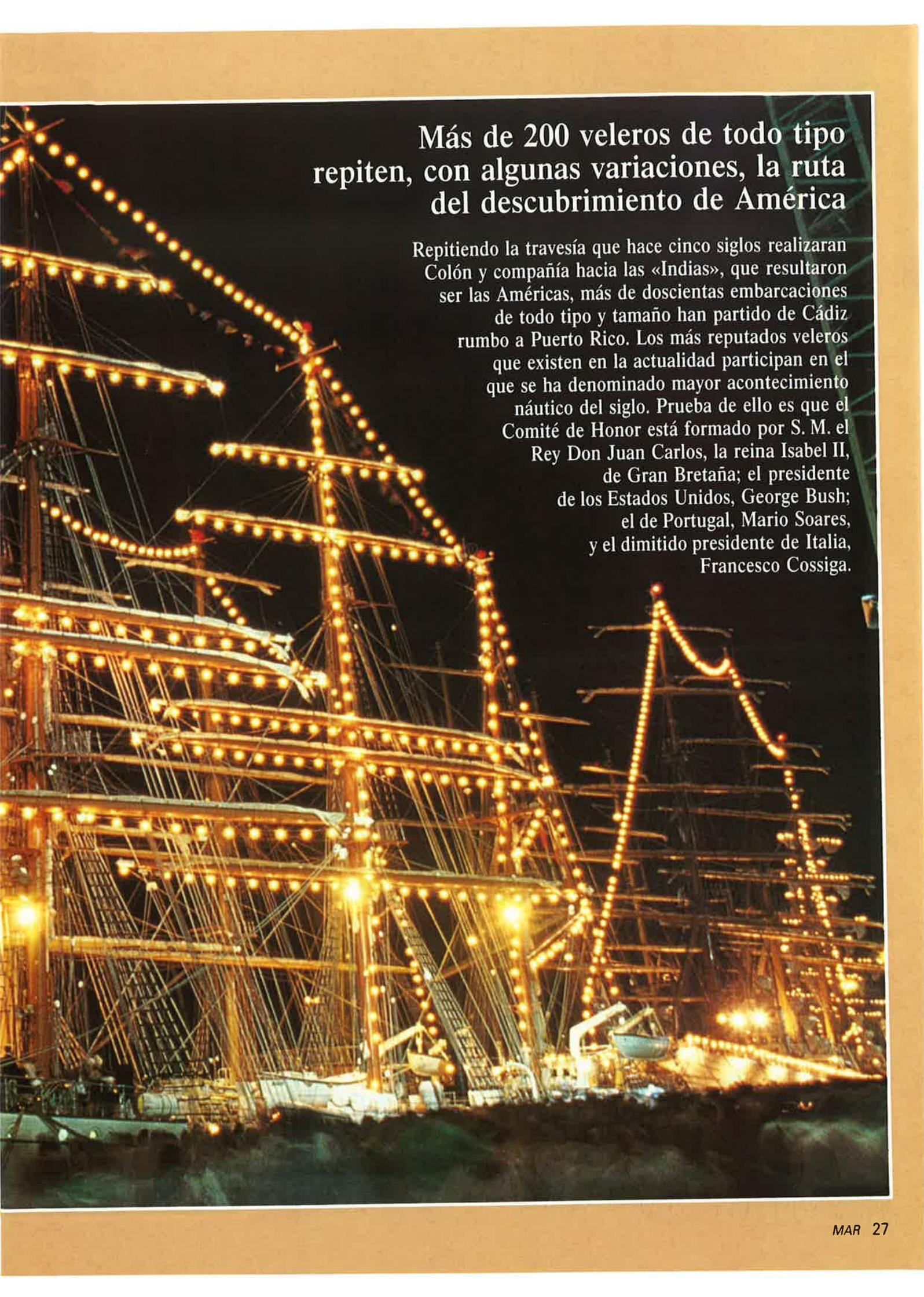


MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

POR LA RUTA DE COLÓN





Más de 200 veleros de todo tipo repiten, con algunas variaciones, la ruta del descubrimiento de América

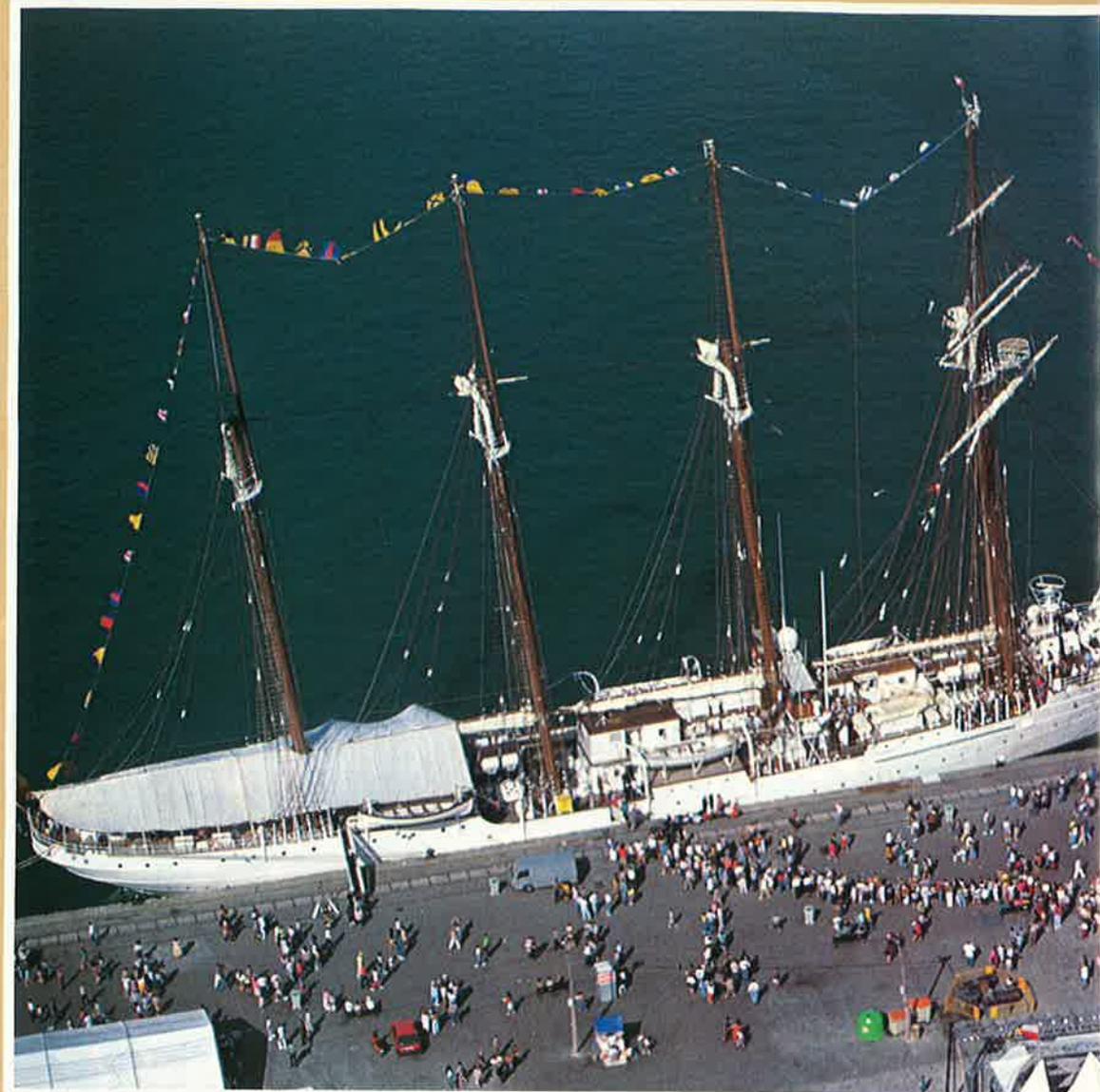
Repitiendo la travesía que hace cinco siglos realizaron Colón y compañía hacia las «Indias», que resultaron ser las Américas, más de doscientas embarcaciones de todo tipo y tamaño han partido de Cádiz rumbo a Puerto Rico. Los más reputados veleros que existen en la actualidad participan en el que se ha denominado mayor acontecimiento náutico del siglo. Prueba de ello es que el Comité de Honor está formado por S. M. el Rey Don Juan Carlos, la reina Isabel II, de Gran Bretaña; el presidente de los Estados Unidos, George Bush; el de Portugal, Mario Soares, y el dimitido presidente de Italia, Francesco Cossiga.

La Gran Regata Colón-Quinto Centenario no persigue una victoria deportiva, sino el fomento de la amistad entre los pueblos

La Gran Regata Colón 92 supone el retorno a los orígenes de la navegación transoceánica, un homenaje a los aventureros de tiempos pasados. Rodeada del aura de romanticismo que no posee, por ejemplo, la renombrada Copa América (en la que más que la habilidad de la tripulación influyen las innovaciones tecnológicas aplicadas a los veleros a golpe de talonario), representa ante todo un espectáculo visual sin precedentes en la moderna historia de la navegación.

La faceta competitiva es en este caso algo secundario. Balandras, goletas, cúteres, bergantines, etcétera, que tienen la posibilidad de incorporarse a la travesía o tomar el camino a casa en cualquier momento, consideran como fin primordial repetir la hazaña de Cristóbal Colón. El objetivo de la Gran Regata, como se ha llegado a denominar, es el de conmemorar el Quinto Centenario en todos los puertos y ciudades en los cuales hagan escala los participantes, en la ya larga historia de la travesía atlántica.

Como honor hacia el almirante descubridor del Nuevo Continente, la expedición partió de Génova, su más probable cuna natal. Tras una parada en Lisboa, la impresionante flota se dio cita en Cádiz, que por algo fue el principal centro comercial con América tras su descubrimiento. Desde Cádiz y después de repostar en algunas de las islas Canarias, la expedición



marcha ahora rumbo a Puerto Rico, a cuyas playas arribará a mediados de junio. Posteriormente, se efectuará un viaje neutralizado hasta Nueva York y la regata, previa escala técnica en Boston, cruzará el Atlántico en sentido contrario para tomar puerto final en Liverpool.

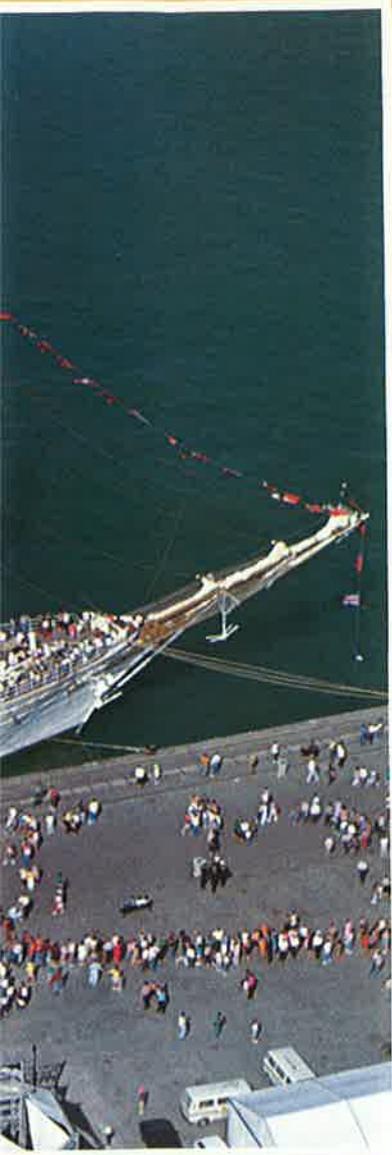
La ciudad andaluza, con los Reyes de España como testigos de excepción presidiendo el «mayor espectáculo náutico del

siglo», fue el lugar elegido para la salida oficial del viaje. Con el «Juan Sebastián Elcano» como buque insignia español, las embarcaciones han emprendido la aventura transoceánica.

Participación multitudinaria

Más de doscientos veleros, «maxis» vueltamundistas y buques de época, en representación de 38 países





de todo el mundo repiten, con algunas variaciones, la ruta de Colón. En total, y entre ida y vuelta, cerca de diez mil millas náuticas de recorrido (unos dieciocho mil kilómetros). Casi nada.

Para el aficionado, o el curioso espectador, contemplar veleros como el ruso «Sedov», de 127 metros de eslora (récord Guinness) y setenta y un años de historia y numerosos buques escuela que también sobrepasan el centenar de metros de longitud, dotados de varios mástiles en unas velas que quitan el hipo, supone un gozo del que difícilmente volverá a disfrutar. Barcos que recuerdan a los que hemos admirado en las películas de piratas..., pero sin trucos cinematográficos. De hecho, cañones poseen, aunque sólo los utilizan para las salvas de saludo.

Las naves se hacen a la mar todas juntas. El puerto canario de San Sebastián de



La competición

La Gran Regata Colón 92-Quinto Centenario no persigue la victoria deportiva como objetivo principal. Muchos buques tienen decenas de años de antigüedad, con lo que es impensable una competición equilibrada y lógica entre naves y tripulaciones.

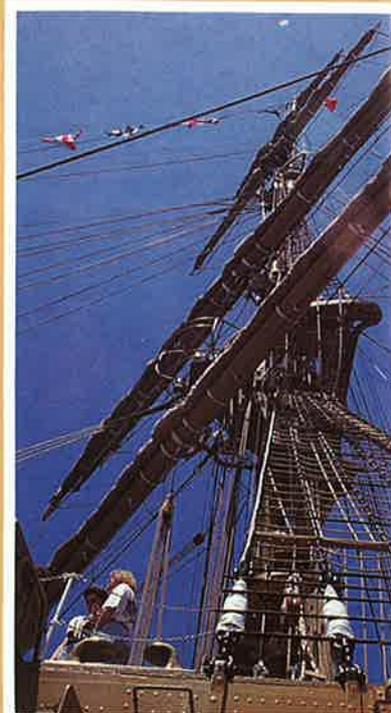
El fin prioritario es el fomento de la amistad y camaradería entre los participantes y entre éstos y los habitantes de los puertos donde los barcos realizarán sus escalas, así como el de realzar la conmemoración histórica del Quinto Centenario.

En todo caso, la Regata Colón 92 es también una competición abierta a todo tipo de embarcaciones. Para igualar al máximo las diferencias de los competidores, existen fórmulas muy conocidas y aplicadas en otro tipo de regatas en muchas ocasiones: factor de corrección de tiempo; factores de corrección en base a las características técnicas de los veleros (eslora, manga, velamen, tipo de casco, calado, etcétera).

Se han establecido cinco clases en el reglamento de la regata:

- CLASE A: Veleros aparejados con las velas cuadradas y de cuchillo y una eslora total de 48,8 metros o superior.
- CLASE B: Veleros aparejados con velas de cuchillo y una eslora total comprendida entre los 30,5 y los 48,8 metros.
- CLASE C: Veleros con aparejo de cuchillo y una eslora en flotación de menos de 30,5 metros y más de 9,14 metros.
 - C-1: Sin Spinnaker.
 - C-2: Con Spinnaker.
 - C-3: Con Spinnaker y factor de corrección de tiempo (TCF) mayor que 0,88.
- CLASE D: Veleros que no cumplen con la condición de tener en un 50 por 100 una dotación menor de veinticinco años y a pesar de ello sean aceptados por el Comité de Regata.
- CLASE E: «Maxis» monocascos de más de 18,28 metros (69 pies).

J. M. M.





la Gomera, situado en la isla que lleva su nombre, es el punto de partida real de la Gran Regata hacia América. Desde allí, unos a navegar lo más rápido posible (los que compiten deportivamente) y otros a cruzar el charco sin mayores agobios.

El día 4 de julio, la flota entrará por el río Hudson, en Nueva York, uniéndose a los fastos y conmemoraciones del Día de la Independencia de los Estados Unidos. Testigos de excepción serán el «Príncipe de Asturias»... y las réplicas de las carabelas colombinas.

Desde luego, la regata Colón 92 es para los nostálgicos. Las estructuras de las embarcaciones son, por decirlo suavemente, añejas. Dotadas de elementos técnicos de un pasado tecnológico no precisamente inmediato (jarcias embreadas, velas de algodón), harán las delicias de los viejos lobos de mar y sorprenderán a los más jóvenes.

Los buques escuela

Con aspecto y proporciones majestuosos, estos veleros, que en tiempos pretéritos fueron santo y seña de la marina de carga y de guerra, son en la actualidad escuelas flotantes de la futura oficialidad de la Armada en gran cantidad de naciones. En la Gran Regata Colón 92 coinciden algunos de los buques escuela más relevantes de la historia.

El «Juan Sebastián Elcano», bergantín español fabricado en 1927 en los astilleros Echavarieta, tiene cuatro palos y desplaza unas tres mil toneladas. Es el segundo en tamaño de los que prestan servicio en Europa, después del italiano «Amerigo Vespucci». Ha completado nada menos que

siete viajes alrededor del mundo. Esta nave, vehículo de instrucción de cadetes, ha navegado durante sesenta y cuatro años. Su tripulación, incluidos los alumnos, la componen 332 hombres. Ha recorrido más de un millón de millas por mares de todo el mundo. Casi 2.500 metros cuadrados de velamen para combatir al dios Eolo le confieren una fachada grandiosa. Claro que los hay mayores: el ruso «Sedov» pasa de los tres mil metros cuadrados de superficie bélica.

La fragata noruega «Christian Radich» se lanzó a la mar en 1938. En la Segunda Guerra Mundial, los alemanes se apropiaron de ella. Concluida la contienda, apareció en Flensburg, volcada, sin aparejos y con su interior destruido. En 1947, ya reconstruida, volvió a las andadas.

El buque escuela mexicano «Cuauhtémoc» fue construido en España. Apenas cuenta con diez años de existencia. La elección de su nombre tiene morbo: Cuauhémo fue un emperador azteca hecho prisionero y ejecutado por orden de Hernán Cortés en 1525.

En la fragata-goleta



CALENDARIO E ITINERARIO DE LA REGATA

Día previsto de llegada	Puerto	Día de salida	Distancia en millas	Días/mar	Velocidad media prevista
16-4-92	Génova	19-4-92			
23-4-92	Lisboa	25-4-92	1.000	10	4,2 (nudos)
29-4-92	Cádiz	3-5-92	260	4	2,7 (nudos)
10-5-92	Las Palmas-Tenerife	12-5-92	710	7	4,2 (nudos)
13-5-92	La Gomera	13-5-89			
10-6-92	San Juan	14-6-92	2.800	29	4,2 (nudos)
3-7-92	Nueva York	7-7-92	1.400	19	3,0 (nudos)
11-7-92	Boston	16-7-92	330	5	2,7 (nudos)
11-8-92	Liverpool	16-8-92	3.100	27	4,9 (nudos)



norteamericana «Eagle» no cabe toda la tripulación que compone el alumnado. Así que realiza su periplo anual acompañada de dos vapores y en las escalas de los puertos se realizan los cambios de tripulación.

Otra fragata obra de los astilleros españoles es la «Esmeralda», chilena de adopción. Es el único gran velero que osa navegar con asiduidad por los llamados «rugientes cuarenta» (latitud entre los cuarenta y los cincuenta grados sur). Desafiando a los vientos huracanados que soplan por aquellos pagos, cubre las enormes distancias que existen entre Australia, Nueva Zelanda y el cabo de Hornos con el cabo de Buena Esperanza.

La «Libertad», fragata-escuela de los cadetes de la Marina argentina, recorrió las 2.058 millas que separan cabo

Race (Canadá) y la línea Dublín-Liverpool en ocho días y medio, estableciendo la correspondiente mejor marca mundial de la travesía.

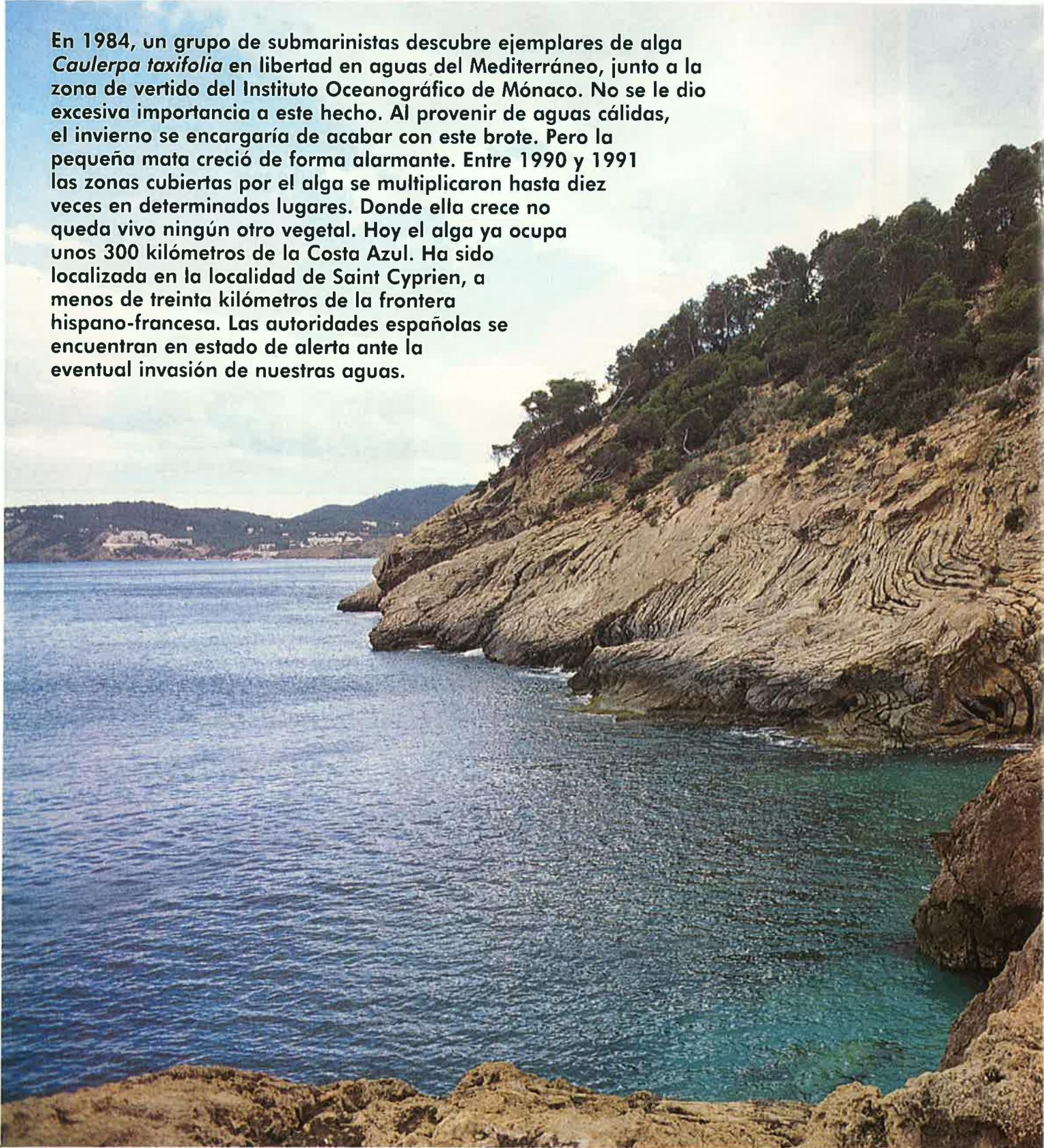
Uno de los toques exóticos lo proporciona el «Shabab Oman», botado en 1971 como barco de placer. Adquirido años después por el sultanato de Omán y renovado a conciencia, se utilizó para la defensa costera en el océano Indico. Sus cadetes portan turbantes de llamativos colores en su uniforme. Aunque para curiosidad, la del «Amerigo Vespucci», que asoma macetas de geranios por los ojos de buey...

Quinientos años de historia de la navegación a vela, representados por éstos y otros muchos más buques, que en el siglo XX repiten la fantasía colombina. ■

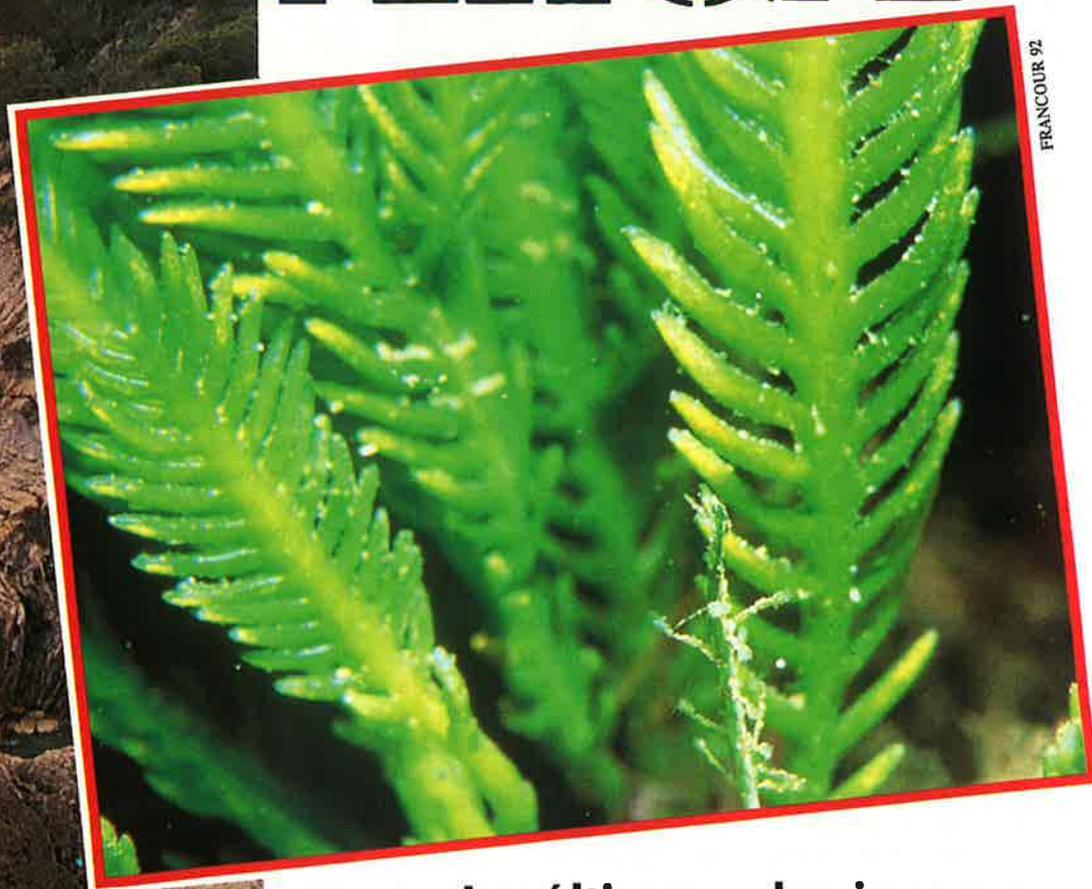
José Manuel MARTIN

EL MEDITERRANEO,

En 1984, un grupo de submarinistas descubre ejemplares de alga *Caulerpa taxifolia* en libertad en aguas del Mediterráneo, junto a la zona de vertido del Instituto Oceanográfico de Mónaco. No se le dio excesiva importancia a este hecho. Al provenir de aguas cálidas, el invierno se encargaría de acabar con este brote. Pero la pequeña mata creció de forma alarmante. Entre 1990 y 1991 las zonas cubiertas por el alga se multiplicaron hasta diez veces en determinados lugares. Donde ella crece no queda vivo ningún otro vegetal. Hoy el alga ya ocupa unos 300 kilómetros de la Costa Azul. Ha sido localizada en la localidad de Saint Cyprien, a menos de treinta kilómetros de la frontera hispano-francesa. Las autoridades españolas se encuentran en estado de alerta ante la eventual invasión de nuestras aguas.



AMENAZADO POR UN ALGA



FRANCOUR 92

**La última colonia
de *Caulerpa taxifolia*
ha sido avistada
en Saint Cyprien,
a menos de treinta
kilómetros de la
frontera
hispano-francesa.**

PROBABLEMENTE todo comenzó con un pequeño descuido. Quizá a través de un desagüe. El caso es que un alga proveniente de aguas cálidas, cuyo hábitat natural se encuentra en el mar de las Antillas, en Brasil, en Madagascar y en las lagunas del Pacífico, se asentó en el Mediterráneo. La aclimatación a este nuevo medio, a pesar de la creencia generalizada de los expertos, fue perfecto.

Desde que se detectó el primer brote del alga *Caulerpa taxifolia*, en 1984, hasta hoy, ha ocupado una extensión de 300 kilómetros a lo largo de la Costa Azul. Los científicos franceses han probado numerosos métodos para acabar con esta colonia, tantos como fracasos. Mientras, la *Caulerpa taxifolia* sigue creciendo. La última colonia ha sido avistada en la localidad francesa de Saint Cyprien, a una treintena de kilómetros de la frontera española.

Pero no sólo su gran poder de aclimatación es lo que preocupa a los científicos, sino su facilidad para reproducirse y la falta de predadores. Tampoco se sabe mucho de este alga, incluso se sospecha que pueda tratarse de una variante, ya que los ejemplares mediterráneos son más robustos que los observados en mares tropicales. La variedad localizada en aguas francesas puede llegar a medir hasta 60 centímetros, mientras que en sus mares de origen no suele sobrepasar los 20 centímetros. La variedad mediterránea tiene una densidad de ocho mil hojas por metro cuadrado, desconocida en mares tropicales.

La huella de Atila

Por si todo ello fuera poco, el alga de marras es, además, muy tóxica. Contiene una sustancia llamada «caulerpicina» que, además de ser tóxica por ingestión también se diluye en el agua del mar, contribuyendo a la desaparición de los animales circundantes. Pruebas efec-

tuadas en laboratorio demuestran que los erizos de mar mueren por falta de alimentación antes que «nutrirse» con este alga. Los ratones inyectados con agua de mar procedente de zonas próximas al alga acaban muriendo poco después.

Como si de un «Atila» de los mares se tratara, donde asienta sus reales este alga no crece ninguna otra especie vegetal. La *Caulerpa taxifolia* está desplazando a los vegetales indígenas, concretamente a las posidonias. Incluso se han efectuado pruebas para observar la posible competencia con otra especie de *Caulerpa*, la *Prolifera*, que invadió la zona de Murcia y Castellón allá por los años setenta, y sólo se logró detener su progresión con la adaptación del ecosistema, generando sus propias defensas, a través de organismos capaces de alimentarse de esta planta. Pues bien, la *Caulerpa taxifolia* elimina a su homónima en un período máximo de tres semanas.

Antes se hizo referencia a su gran capacidad de reproducción, y es que este alga carece de época estacional de reposo. Es decir, permanece activa durante todo el año. Además, un pequeño fragmento que quede adherido al ancla de una embarcación o a las redes de un pesquero puede ser el origen de una nueva colonia.

Y por si no fuera suficiente esta gran capacidad reproductora, la mano del hombre parece actuar, aunque de forma inconsciente, en aumentar esta efectividad. Por su vistoso color verde fosforescente, existen numerosos acuarios —especialmente en Francia— que disponen de este alga. Cuando quieren desacerse de ella, se limitan a arrojarla por el sumidero. En algunas zonas, como la de Saint Clair, resulta obvia esta hipótesis, ya que al estudiar el sustrato de fijación de este alga se observó que se trataba de una especie de coral procedente del mar Rojo.

Problema de legislación

Según declaraciones de Enri-



© A. MEINESZ

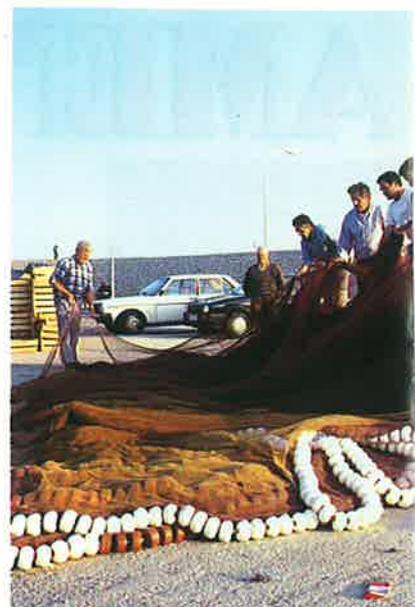
que Ballesteros, biólogo y director del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, «en Francia cualquiera puede entrar en un acuario y comprar uno o varios ejemplares para adornar su pecera. En Cataluña es posible, incluso, comprarla a través de catálogo».

La razón de esta situación, para Enrique Ballesteros, es que hasta hace muy poco apenas unas cuantas personas eran conscientes del peligro de este alga. Esta reflexión se complementa con la afirmación de Greenpeace en el sentido de que nos enfrentamos, además de a un problema ecológico, a un problema de legislación, dado que no existe ningún tipo de control sobre las especies que se utilizan en los acuarios, ni los poseedores de dichos acuarios están sometidos a ninguna regla.

Desde el pasado año, científicos franceses realizan un proyecto de investigación con el fin de localizar todas las co-

lonias de este alga en aguas mediterráneas; determinar el grado de competencia de esta especie con la flora y fauna propias de esta zona; naturaleza y concentración de las toxinas; diferencias genéticas entre las poblaciones mediterráneas y las de las regiones tropicales; tasas de crecimiento, etcétera. Investigadores españoles e italianos trabajan con sus colegas franceses en estrecho contacto.

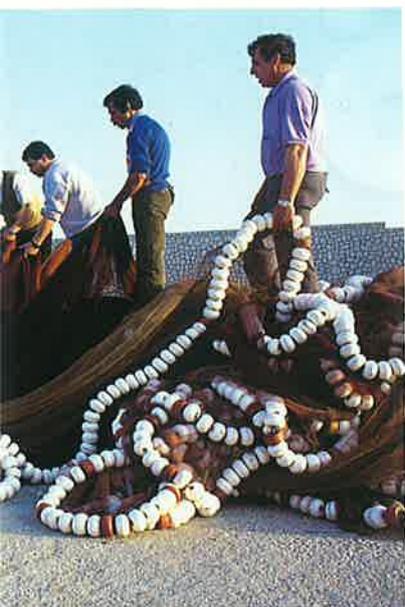
Entre las medidas urgentes que están barajando las autoridades francesas a fin de evitar la propagación de la *Caulerpa taxifolia* se encuentra la de prohibir la pesca en las zonas infectadas. Al mismo tiempo, se está actuando, por diversos medios, contra las colonias de algas detectadas. Actuación que se ve dificultada por la perfecta aclimatación de esta planta a cualquier tipo de fondo —arena, roca...—, por lo que los medios utilizados deben ser distintos. Desgraciada-



mente, los métodos destructivos más efectivos lo son también para el resto de la flora de la zona.

Actuación española

Administración, científicos y grupos ecologistas españoles trabajan conjuntamente en las labores de detección del alga. Por el momento, los resultados indican que el alga no ha llegado a nuestras aguas. Es la situación que se desprende, al menos, de las investigaciones llevadas a cabo desde el Centro de Estudios Avanzados de Blanes y técnicos del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña. Entre los meses de febrero y marzo pasado controlaron sesenta puntos de la costa catalana catalogados como de máximo riesgo en la penetración de este alga. Las zonas objeto de una prospección más intensa fueron: la costa de Girona, ya que es la zona más cercana a las aguas francesas y, por tanto, de mayor riesgo de invasión; los puertos deportivos y las escolleras de los puertos, debido a la posible actuación de los barcos como medios contaminantes; calas donde es frecuente el atraque de yates deportivos, por el mismo motivo, y las zonas cercanas a la salida de cloacas, ya que la riqueza de nu-



Los pescadores pueden y deben contribuir a detectar la existencia de este alga en la zona.

trientes favorece el desarrollo del alga.

Prosiguiendo con estas medidas de alerta, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca, ha puesto en marcha un plan de seguimiento y control de la *Caulerpa taxifolia* en el Mediterráneo español. En este plan, del que se facilitan más detalles en el recuadro adjunto, colabora, entre otros, el grupo ecologista internacional Greenpeace que, al igual que la Administración, ha editado folletos alertando de la peligrosidad de este alga y lo que se debe hacer en caso de ser detectada.

Y es que, por el momento, las principales posibilidades de erradicación residen en su detección precoz. Hecho éste de enorme importancia, además, por la creencia de los biólogos de que si la invasión cruza las barreras térmicas de los golfos de León y de Génova, se acelerará aún más su propagación a medida que vaya aproximándose a las cálidas aguas de Córcega, Cerdeña y Baleares. Si esto sucede, toda la vida submarina del Mediterráneo se verá amenazada. ■

Raúl GUTIERREZ
Fotos: Greenpeace

Las autoridades españolas se encuentran en estado de alerta ante la eventual invasión de nuestras aguas.



© INSTITUT D'ECOLOGIA LITORAL

¡ESTE BUSCA!

El alga *Caulerpa taxifolia*, a consecuencia de un escape accidental ocurrido en 1984, se ha instalado en el ecosistema mediterráneo, con notable peligro para las especies autóctonas. Este alga, originaria de aguas cálidas, resulta tener una gran capacidad colonizadora y contiene una sustancia tóxica denominada «caulerpicina».

Sus principales características son:

- Llega a medir hasta 60 centímetros de longitud, en su variedad mediterránea, y tiene una densidad de población de hasta ocho mil hojas por metro cuadrado.
- Es un alga dominante y llega a ocupar todos los nichos ecológicos del infralitoral.
- Prefiere las profundidades de entre cinco y quince metros, aunque se han detectado casos en los que se asentó a cincuenta metros de profundidad.
- A diferencia de lo que ocurre en el Trópico, la variedad mediterránea carece de predadores, sin duda a causa de la sustancia tóxica que posee.
- Prefiere habitar zonas próximas a puertos, desagües, etcétera; es decir, lugares con alto grado de eutrofización.

Dadas las características detectadas, se piensa que podría colonizar el Mediterráneo español con gran rapidez, cuyas aguas son más cálidas que las vecinas francesas.

Su estructura está constituida por un tallo que crece paralelo al fondo, al que se une por unas estructuras similares a raíces. Las hojas, profusamente divididas, se distribuyen a ambos lados de la rama central.

Caso de que encuentre algas que respondan a las características señaladas, se ruega lo notifiquen a:

**Dirección General de Pesca.
Secretaría General de Pesca Marítima.**

**C/ Ortega y Gasset, 57. 28006 Madrid.
Teléfono (91) 402 50 00 · Fax (91) 402 02 12.**

A esta labor de vigilancia desplegada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se han sumado otras organizaciones, como es el caso de Greenpeace. Esta organización recogerá las oportunas denuncias y se las transmitirá a la Secretaría General de Pesca.

Si prefiere optar por esta vía para efectuar su denuncia, ésta es la dirección:

**Greenpeace.
C/ Rodríguez San Pedro, 58, 4.ª planta. 28015 Madrid.
Teléfono (91) 543 99 00 (preguntar por Marion Stoler).**

A ser posible, conviene indicar los siguientes datos: localización, profundidad, naturaleza del fondo (posidonia, roca, substrato arenoso...), superficie aproximada de colonización, y toda aquella información relevante para valorar su importancia. ■

R. G.

HALIOS

Nuevas tecnologías para los pesqueros del futuro

Durante el mes de mayo se cumplieron tres años de la puesta en marcha del proyecto Halios, perteneciente al programa Eureka. Este proyecto, que en un principio fue suscrito por España, Francia e Islandia, cuenta desde hace dos meses con un nuevo miembro: Reino Unido. Halios, que cuenta con un presupuesto global de 60 millones de ecus (unos 8.000 millones de pesetas), tiene como finalidad desarrollar nuevas tecnologías para incorporarlas a los pesqueros del futuro, el posterior diseño de familias de buques de pesca y la propia construcción de algún prototipo. Durante 1991 las empresas españolas que trabajan en el proyecto Halios han obtenido más de cien millones de pesetas de subvención del Ministerio de Industria.

DURANTE la década de los ochenta Europa veía cómo sus inversiones en I + D (Investigación y Desarrollo) no producían los mismos resultados que en otros países, como Estados Unidos y Japón. Las inversiones de Europa no eran menores, pero los esfuerzos sí que eran dispersos ya que no existía coordinación entre las empresas de los países europeos y en no pocas ocasiones había inversiones duplicadas para un mismo objetivo.

Para tratar de aminorar este retraso en el campo de la tecnología frente a Estados Unidos y Japón, y coordinar a las empresas europeas de manera que se pudiera reducir la inversión y optimizar los recursos, el presidente francés, François Mitterrand, propone en 1985 la idea «Eureka».

Desde hace más de dos meses el proyecto Halios cuenta con un nuevo miembro, el Reino Unido.

El proyecto Halios

A iniciativa de Francia, a la que se suma rápidamente España, la Conferencia Ministerial Eureka, celebrada en junio de 1986 en Londres, aprueba el proyecto Halios con la denominación «EU-99», cuyo objetivo es desarrollar tecnologías para los pesqueros del futuro. A la propuesta hispanofrancesa se incorpora inmediatamente Islandia. Recientemente, ante el interés que ha despertado Halios, se ha incorporado un cuarto país, Gran Bretaña.

El interés de los franceses radica en que su país es líder europeo en tecnologías empresariales y posee una viva tradición marítima. Por su parte, Islandia tiene una gran experiencia operativa en la actividad pesquera, de la que obtiene sus principales ingresos y cuya producción representa el 75 por 100 de sus ex-





portaciones. Por último, España es una de las primeras potencias pesqueras de Europa, tanto por su flota como por sus capturas, con más de un millón de toneladas anuales. Además, el sector cuenta con más de 400.000 trabajadores, y en los astilleros españoles se construyen la mayoría de los buques pesqueros del continente.

En mayo de 1988 —hace ahora tres años— los tres países miembros suscriben los acuerdos para poner en marcha el proyecto, a pesar de que en un principio temían la falta de interés del sector pesquero ante las innovacio-

nes y los cambios, dudas que ya han desaparecido ante los resultados de estos años.

En España, el Ministerio del Interior, como máximo responsable del programa Eureka, encargó a Pymar la responsabilidad de sacar adelante Halios, finalidad para la que crea una sociedad gestora: Soermar. Entre las funciones de Soermar están el promocionar las iniciativas de las empresas del sector, facilitar a las pequeñas y medianas industrias su acceso a las ayudas disponibles, coordinar las acciones empresariales en los ámbitos nacional e internacional, etcétera.

Tecnología al servicio de la pesca

«Tras una andadura de tres años, puede asegurarse que el proyecto está firmemente consolidado, ya que en la actualidad son una treintena las empresas que están trabajando en 14 subproyectos al amparo de Halios, con unas inversiones que superan los 3.000 millones de pesetas», manifestó Emilio Jarillo, de Soermar.

Entre los trabajos que se están realizando en el proyecto Halios destaca la promoción y ayuda a toda innovación y mejora de los equi-

Durante 1991 las empresas españolas que trabajan en el Plan han obtenido más de cien millones de pesetas de subvención.

pos y sistemas a incorporar a los buques pesqueros, tanto en la navegación como en la detección de los peces, las artes de pesca o el manejo, la conservación y el almacenaje del pescado, además de la seguridad y la habitabilidad de los buques. Su finalidad es hacerlos más rentables, más eficaces y más seguros.

Además, Halios contempla una fase de diseño de familias de buques pesqueros y la propia construcción de algunos prototipos.

Otra de las características del proyecto Halios es que es multidisciplinar. Esto significa que su rasgo diferencial frente a los proyectos Eureka, que tienen como objetivo un único desarrollo tecnológico, es que se trata de una iniciativa destinada a apoyar proyectos empresariales diversos, pero que tienen un objetivo común: «la mejora tecnológica de los equipos y sistemas que incorporan los buques pesqueros».

«El presupuesto global —aseguró Emilio Jarillo, de Soermar— del proyecto Halios es de 60 millones de ecus (en moneda constante de enero de 1989) y su plazo de vigencia, de cinco años —desde 1988 a 1993—, debe tomarse como período de referencia, pues se espera continuar la investigación tecnológica en el sector pesquero.»

El proyecto Halios en España

El proyecto Halios es particularmente importante para España por el enorme peso

que tiene el sector pesquero en la economía española. Además de dar trabajo a cerca de 400.000 personas, el sector pesquero supone un 1 por 100 de PIB; España es el país de Europa que consume más pescado, y en nuestro país se construyen el 50 por 100 de los buques pesqueros europeos.

En España colaboran en el proyecto el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que durante 1991 concedió más de cien millones de pesetas de subvenciones —91 millones en 1990— y cerca de doscientos millones de pesetas en créditos blandos. También colaboran el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina, y la Universidad Politécnica de Madrid. Además, la sociedad anónima que actúa como gestora del proyecto Halios es Soermar.

Aunque el proyecto Halios estaba en un principio concebido para barcos de más de 100 toneladas (pesca de altura), su Comité Directivo decidió, en la reunión celebrada el 4 de febrero de 1991 en la localidad asturiana de Figueras, dar luz verde a la iniciativa española de incluir también propuestas para los pesqueros de bajura.

Durante la citada reunión los representantes de las sociedades gestoras del proyecto —la española Soermar, la francesa Ifremer y la islandesa FII— firmaron un protocolo por el que acordaron, entre otras determinaciones, definir y desarrollar un bu-





El objetivo es desarrollar nuevas tecnologías para incorporarlas a los pesqueros del futuro, y diseñar buques de pesca más rentables, eficaces y seguros.

que de investigaciones pesqueras como prototipo Halios.

Por último, el citado protocolo aprobó la apertura del proyecto a otros países miembros del programa Eureka, ya que se había comprobado durante los últimos meses un gran interés de las

industrias y de las instituciones de algunos de estos países por trabajar dentro de Halios.

Gran número de propuestas

Entre los criterios de evaluación para aprobar las pro-

puestas presentadas por las empresas al proyecto Halios priman:

- El grado de innovación, aspectos tecnológicos.
- La fiabilidad de la propuesta, basada en su viabilidad técnica y en la capacidad de la empresa oferente.
- Rentabilidad de la inversión.
- Aspectos comerciales.
- Especificidad para el sector pesquero.
- Adecuación a los requerimientos Halios y Eureka.

El principal requerimiento Eureka es la colaboración de al menos dos empresas pertenecientes a distintos países europeos. La asociación entre empresas puede concretarse con distintos porcentajes de participación en el proyecto y desde todas y cada una de las posibles facetas de cooperación, ya sea en el tecnológico, comercial o cualquier otro.

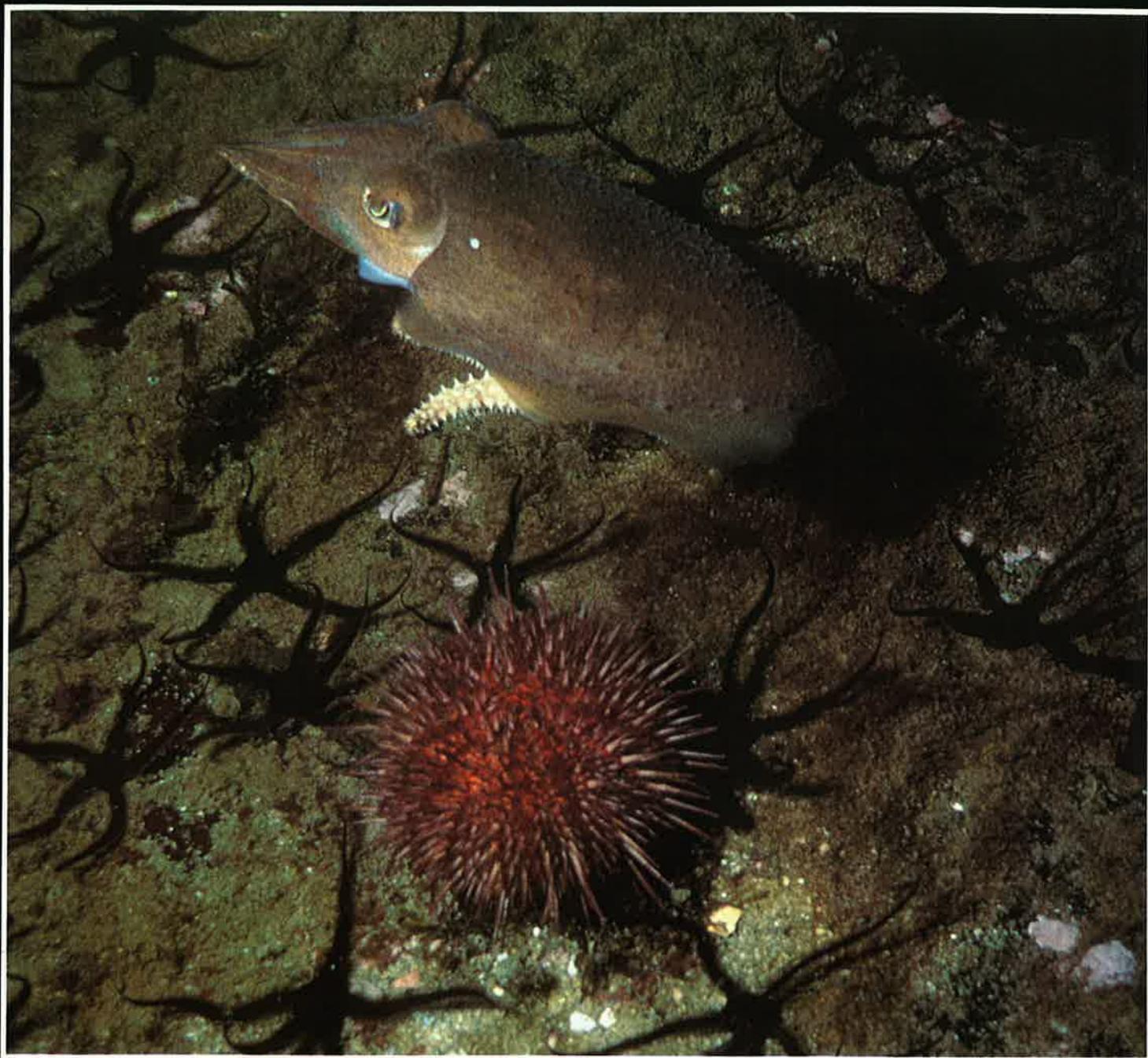
Una vez aprobadas las propuestas, pueden obtener sobre sus presupuestos hasta un 50 por 100 de subvención de la Dirección General de Electrónica y Nuevas Tecnologías en la fase de definición de las propuestas; hasta un 15 por 100 de subvención de la Dirección General de Industria en la fase de desarrollo, y hasta un 70 por 100 de financiación privilegiada por parte del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) —organismo coordinador en España del Programa Eureka— en la fase de desarrollo.

«En la actualidad son 14 los subproyectos que están trabajando al amparo de Halios y 18 nuevas propuestas empresariales de innovación tecnológica que se encuentran en búsqueda de socio para incorporarse a Halios», aseguró Emilio Jarillo, de Soermar. ■

Inés OTERO

Algas y erizos,

producciones de futuro



Ambos cultivos podrían acceder a las ayudas económicas nacionales complementarias del Programa de Orientación Plurianual de Acuicultura



La Secretaría General de Pesca está ultimando la elaboración de sendos documentos sobre producción natural y cultivo de algas y sobre producción de equinodermos en aguas españolas. Ambos cultivos, que en la actualidad no tienen acceso a las subvenciones comunitarias, podrían acceder a las ayudas económicas nacionales complementarias del Programa de Orientación Plurianual de Acuicultura, una vez concluido el informe ahora en curso. De momento, es posible constatar la existencia de una incipiente industria en torno a la producción de algas, mientras que la explotación de erizos se halla en fase inicial.

EN lo que se refiere a algas, el informe actual es continuación del elaborado en el Programa de Orientación anterior, 1989-91, y en ambos casos se pretende cumplir las directrices comunitarias que exigen la elaboración de estudios para acceder a las ayudas económicas. En el mismo sentido, la reunión de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR) del mes de marzo planteó la posibilidad de incluir las asignaciones económicas nacionales para el cultivo de algas y de erizos como medidas complementarias del Programa de Orientación Plurianual.

Algas y erizos,



De los documentos en elaboración habrán de salir las directrices para la aplicación de las posibles ayudas y las líneas de desarrollo que cada Administración establezca en el ámbito de sus competencias para cultivos de ambas especies, pero también para el desarrollo de la extracción del medio natural que, de momento, es lo único existente, toda vez que el cultivo está muy limitado.

Algas

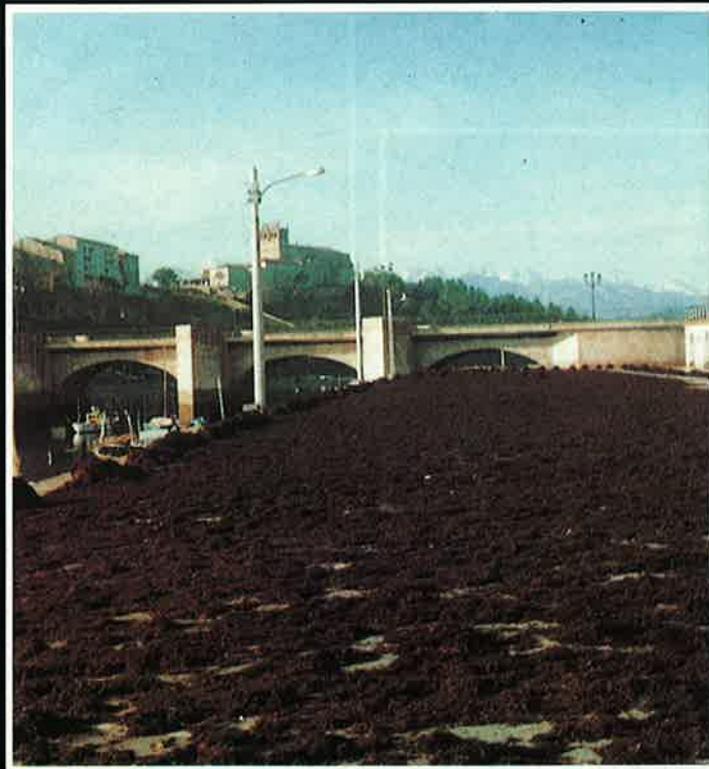
Cuatro son las Comunidades Autónomas que se incorporan a la elaboración del programa de algas y que serían destinatarias potenciales de las líneas de ayuda. En todos los casos, País Vasco, Asturias, Cantabria y Galicia corresponden a zonas costeras del norte de España, al ser estas aguas las que reúnen unas condiciones ambientales que propician la producción de algas. Por contra, Canarias presenta una escasa productividad natural y los fondos arenosos de las aguas atlánticas del sur de España no favorecen la producción natural.

Partiendo del interés que ya ofrecen aquellas zonas donde existe explotación económica de los propios bancos naturales, lo que se pretende es ordenar la explotación de estos bancos de forma coordinada y mejorar la rentabilidad vía acuicultura, si finalmente, se demuestra la viabilidad de esta opción. Considerando la explotación acuícola en su definición más amplia, se podía contemplar una regulación de la explotación de los bancos naturales, quedando enmarcado así en el sector acuícola y, de esta forma, en el Programa de Orientación.

Alginatos

Eladio Santaella, subdirector general de Acuicultura y Recursos Naturales de la Secretaría General de Pesca, advierte que la producción actual de algas que se explotan en el litoral cantábrico están destinadas a la producción de alginatos, con aplicación en medicina, o como espesantes en alimentación. La producción con destino al consumo humano, que no se descarta como posibilidad, se encuen-





tra en fase de investigación en laboratorio. Las especies que se utilizan con este fin en Japón, donde existe una floreciente industria de transformación de algas para consumo alimenticio, no son autóctonas en las aguas españolas y, aunque algunas de ellas se han introducido ya en Europa, los resultados de su explotación son todavía inciertos, no tanto por la capacidad de producción cuanto por las perspectivas que presenta su introducción en el mercado. Santaella insiste en que el proceso se encuentra en fase inicial y, aunque las tendencias hacia una alimentación más sana están favoreciendo la incorporación de estos productos a la dieta, la introducción de nuevas especies de algas debe hacerse con toda suerte de prevenciones.

En cuanto a la línea de investigación, el Instituto de Oceanografía de Santander trabaja desde hace tiempo en la investigación de nuevas especies para trasladar su explotación al exterior, camino en el que se avanza con mucha prudencia por las consecuencias negativas que se han observado en algunos supuestos de introducción accidental de especies. *«Habría que desarrollar la producción o el cultivo de especies autóctonas y en la introducción de cualquier especie insólita ir con mucho cuidado, teniendo en cuenta las experiencias ya contrastadas en casos de condiciones ambientales similares.»*

Las primeras experiencias en algas no autóctonas parten de los datos ya contrastados en Francia al tratarse de especies que, tarde o temprano, por el propio proceso expansivo, acabarían llegando a las costas españolas.

Erizos

Por contra, la explotación de equinodermos tiene una aplicación exclusivamente alimenticia y, aunque se encuentra en una fase inicial, parece presentar unas perspectivas muy interesantes si se toma el

Algas y erizos,

precedente francés. La aparición de un cierto nivel industrial es reciente en España y está localizada en la costa catalana, con alguna ramificación posterior a Galicia. En el resto de lugares, donde se produce espontáneamente el erizo, su aprovechamiento queda prácticamente limitado al consumo local.

Fue justamente la fuerte demanda francesa, y la imposibilidad de abastecer el propio mercado, lo que alertó a los industriales catalanes sobre la posibilidad de explotación, interés que pronto se desplazó también a Galicia y Asturias. A partir de esos indicadores, se ha desarrollado una explotación, de momento muy rudimentaria, pero que podría presentar perspectivas muy interesantes de cara al futuro. En la actualidad, excepto la pequeña cuota que se desvía para el consumo nacional potenciado por la aparición de la «nueva cocida», el grueso de la producción se exporta a Francia, donde existe un mercado más consolidado, o a Japón, país hacia el que se dirige una producción semielaborada, de huevos en fresco.

De cara al futuro, y en el supuesto de que los estudios demuestran el interés de ambas producciones, se iniciará una primera fase de aplicación de conocimientos ya experimentados en laboratorio para determinar la viabilidad de los cultivos y, caso de resultar positiva, un segundo escalón a través de proyectos piloto de producción, subvencionados en el marco comunitario. Acerca del interés potencial de este tipo de proyectos, se destaca que en el capítulo de algas existen ya cultivos explotados industrial o artesanalmente —mediante buceo o recolección de arribazones—. Se trataría de un sector establecido, en tanto que el apartado de erizos las perspectivas de que se conviertan en un sector con mayor peso económico no parecen estar en el horizonte inmediato. De resultar positivos los estudios emprendidos cabría esperar una mejora de la producción por marisqueo y, en su caso, la posibilidad de mejorar la estructura de actividad marisquera en la explotación de bancos. ■

Mery VARONA



LA PRODUCCION SE DESTINA AL SECTOR FARMACEUTICO

ALGAS ESPAÑOLAS PARA EL MERCADO EXTERIOR

La cosecha media de *Gelidium* fresco se calcula en 25.488 toneladas al año en el período comprendido entre 1975-84. De las 6.372 toneladas de alga seca que resultaron, se obtuvieron 765 toneladas de agar para la exportación.

LA mayor parte de la producción procede de aguas gallegas, de acuerdo con los datos obtenidos en un primer estudio de biomasa realizado en las Comunidades Autónomas del norte. El *Gelidium sesquipedale*, del que se extrae el agar, es la especie más abundante y también la que tiene una ma-

yor explotación comercial, en el sector farmacéutico. Se obtiene principalmente mediante la recolección de arribazones que el mar arroja a las playas, y también por el sistema de corte desde embarcaciones. Asturias, con una producción anual estimada en torno a las 2.000 toneladas; Cantabria, con una producción que osci-

la entre las 1.000 y 2.500 toneladas según año, y, finalmente, el País Vasco, con unas capturas máximas de 1.000 toneladas, son las zonas suministradoras de algas comerciales.

Otras especies que también se explotan comercialmente son el líquen (*chondrus* y *gigartina*), la laminaria (*hyperborea* y *ochrouleuca*) y el fucus. La producción en peso seco durante los años de 1986 a 1988 fue de 1.632 toneladas de líquen, 830 de laminaria y 218 de fucus, únicamente en Galicia, aunque existe también una pequeña cuota de producción, no evaluada, en Asturias.

Las producciones, sin embargo, sufren variaciones importantes entre campañas, debido tanto a las fluctuaciones naturales del arribazón, que supone, aproximadamente, el 95 por 100 de la cosecha total, como a la salida al mercado de stocks almacenados correspondientes a campañas anteriores, habida cuenta que las algas secas pueden almacenarse sin deterioro hasta cinco años.

Durante la campaña 1991-92 el precio medio del *Gelidium sesquipedale* se sitúa entre las 120-150 pesetas por kilo, oscilando, según la calidad del alga seca, entre las 60 y las 290 pesetas/kilo. El alga de corte, al ser de mayor calidad, adquiere precios más elevados, si bien el volumen obtenido por este medio es de apenas el 0,5 por 100.

La producción de erizos en aguas de la Comunidad Autónoma de Galicia se calcula unas 1.000 toneladas, no disponiéndose de datos sobre la producción en otras zonas. El precio en primera venta ha sido de unas 150 pesetas por kilo. ■

M. V.



Vikingos en el Mediterráneo

El «Oseberg» y el «Saga Siglar», las dos naves vikingas que iban a ser la atracción principal del pabellón noruego de la Expo, naufragaron en la mañana del domingo 3 de mayo frente a la costa de San Pedro del Pinatar (Murcia). Los once tripulantes de los dos barcos fueron rescatados en último extremo por el remolcador «Off Valencia», con base en Cartagena. Parte de los restos del «Saga Siglar» fueron encontrados cuatro días después 40 millas al sur del lugar del naufragio por el buque «Albufera», frente a Garrucha (Almería), que los llevó hasta Cartagena, desde donde fueron trasladados en camión hasta Sevilla. El viernes 8 de mayo todavía aparecieron más restos.





EL hundimiento de los barcos puso punto y aparte a una hermosa historia de navegantes que comenzó el 17 de mayo del pasado año en Bergen (Noruega), cuando el «Oseberg», el «Saga Siglar» y el «Gaia», tres réplicas de las naves vikingas utilizadas durante los siglos IX y X, iniciaban una larga travesía para celebrar los «mil años del Descubrimiento de Vinland», las actuales costas de Terranova, en Canadá.

El naufragio

A las ocho de la mañana del domingo la radio marítima recibía un aviso del «Saga Siglar» pidiendo un barco de auxilio con equipo de salvamento, debido a la peligrosa situación en la que se encontraban ambas naves. Durante la noche se vieron envueltos en un temporal que iba alcanzado olas de ocho metros y vientos de cien kilómetros por

hora. Media hora más tarde, desde el mismo barco se emitía un S.O.S. cuando vieron naufragar al «Oseberg» debido a un golpe de mar que lo partió en tres.

Los marineros fueron arrojados al agua sin haberles dado tiempo a preparar la lancha de salvamento, por lo que tuvieron que nadar como pudieron hasta la zodiac que estaba sobre la popa, junto a la tripulación. El joven Frode Saetre salió con varios golpes y cortes sobre la cara al golpearse contra el barco en el momento en que la ola lo partió.

El noruego Bjorn A. Aasen informó en español «se ha roto el «Oseberg»», y pidió barcos de auxilio y un helicóptero. «Di la situación de las naves, unas nueve millas frente a San Pedro del Pinatar, y mantuve una comunicación constante narrándoles todo lo que estaba sucediendo, como el color de la zodiac y la mala visibilidad de la zona». Aquel domingo cumplía su cuarenta y siete cumpleaños.

Comienza la búsqueda

A partir de ese instante se puso en marcha la alarma en el Centro Nacional de Salvamento, en Madrid, que delegaba en la Comandancia de Marina de Alicante la coordinación del rescate de los naufragos. El S.A.R. con base en Palma también fue alertado y un helicóptero inició la búsqueda desde el aire. El remolcador «Off Valencia» salió del puerto de Cartagena sobre las nueve y media de la mañana, momentos después de recibir la orden de búsqueda, al igual que la patrullera pesada «Villamil». La Ayudantía de Marina de Torrevieja envió una lancha semirrigida de la Cruz Roja a la zona.

En el lugar del naufragio la situación se iba haciendo insostenible. Los seis tripulantes del «Saga Siglar» veían a lo lejos, por momentos y entre las olas, la situación de sus compañeros sin poder hacer mucho para ayudarles. Las horas empezaban a transcurrir esperando algún auxilio. Un golpe

Dos naves vikingas, «Oseberg» y «Saga Siglar», en ruta hacia la Expo, naufragaron frente a las costas de San Pedro del Pinatar en Murcia

Vikingos

de mar elevó a Odd Ingvar varios metros dejándolo caer de golpe sobre la cubierta atravesando una tabla del suelo con su pierna izquierda, que quedó desde entonces fracturada. Bjarne Krekvik, capitán del «Saga Siglar», ordenó abandonar el barco y ocupar la lancha de emergencia.

A las 10,30 horas el «Off Valencia» llegaba a la zona del naufragio. Momentos antes el barco noruego «Berge Spirit» se sumaba a las tareas de auxilio y localizaba al «Saga Siglar». Este buque intentó el rescate en varias ocasiones con resultado negativo. Los marineros recuerdan estos momentos como los más peligrosos, porque el temporal impedía recoger con rapidez los cabos que se les lanzaban para atar ambas naves, y al final acababan en la popa del «Berge Spirit» y las cuerdas enrollándose en sus hélices.

Faltan cinco hombres

El «Off Valencia» permaneció junto a los naufragos hasta las seis de la tarde del domingo, momento en el que tras numerosos intentos lograba el rescate arrojando una red por estribor y amarrando la lancha de salvamento.

Sólo quienes han naufragado saben de la felicidad que llega a estos barcos cuando se logra realizar un rescate sin víctimas. En este caso sobre todos pesaba una honda preocupación, porque desde primeras horas de la mañana habían perdido todo contacto con los cinco naufragos del «Oseberg».

En la zodiac transcurrieron las horas con los cinco supervivientes montados sobre los flotadores y atados por sus muñecas a la cuerda de la lancha, después de haber rajado el fondo para evitar que las olas la hicieran volcar.

A las 19,20 horas cuando el «Off Valencia» regresaba al puerto de Cartagena siguiendo la corriente que en esa zona descende hacia el sur, el marinero José Manuel Lobe-



to vio algo desde el puente del remolcador que resultó ser el grupo desaparecido. Lobeto había salido fuera del puente porque las olas y la mala visibilidad impedían la visión, y antes una ola había chocado contra el barco e inundado todo el puesto de mando. «La escasa visibilidad impidió que los helicópteros les pudieran ver», dijo Lobeto. El capitán del remolcador, Aitor Camín, resultaba más explícito, «Se han salvado gracias a sus buenas condiciones físicas».

Minutos después de las nueve el remolcador llegaba al puerto de Cartagena, donde numerosos periodistas y el vicecónsul noruego en esta ciudad esperaban a los supervivientes vikingos. La Casa del Mar se hizo cargo de la situación alojándoles en sus dependencias y facilitándoles la

atención médica inmediata en el Hospital del Rossel.

Todos a salvo

La noticia del rescate llegó casi al instante a Noruega, donde su Centro de Salvamento estaba en contacto permanente con el Centro Nacional de Salvamento en España y la Comandancia de Marina de Alicante. Las familias de los naufragos tenían conocimiento del hundimiento desde el mediodía y las horas se hicieron insostenibles hasta última hora del domingo.

La nota humana llegó más allá de la responsabilidad. La esposa de Marcial Fernández, conserje de la Casa del Mar, ofreció la ropa que tenía en sus armarios para que los once miembros de la tripulación

pudieran vestir algo hasta el día siguiente. Era la tercera vez en los últimos años que repetía la misma operación.

El día siguiente los noruegos todavía se abrazaban de alegría con los oficiales y marineros del «Off Valencia», cuando visitaban el remolcador anclado en el puerto y les enseñaban los restos de la zodiac, que permanecía sobre la cubierta.

La noche del lunes tuvo lugar un acto entrañable. Los miembros de la tripulación; el vicecónsul noruego en Cartagena; la directora del Pabellón Noruego de la Expo, Anne Normann; el subdirector del Instituto Social de la Marina, José-Eduardo Pérez Madrid; un representante del armador noruego, y quien escribe estas líneas, participaron en una cena «donde las emo-



ciones y el sentimiento están presentes, porque ellos saben que están vivos de casualidad», decía Anne Normann.

Seguir con la Expo

«El proyecto de llevar las naves a la Expo era importante —continúa Anne Normann—, pero que podamos estar todos aquí lo es más. Por eso hemos querido reunirlos y acompañarlos para que no se sientan solos en momentos en los que todos están muy sensibilizados por la trágica experiencia que acaban de vivir.»

La Casa del Mar les organizó una excursión por Murcia, mientras se terminaban de realizar los trámites administrativos de acreditación. Sólo los tripulantes del «Saga Siglar» tuvieron que rehacer sus

pasaportes, porque Jan Midtflaa (marinero en los remolcadores que suministran a las plataformas de gas del mar del Norte) había guardado todos los pasaportes y el dinero ante la posibilidad de naufragar.

La tripulación se encuentra ahora en Sevilla trabajando en el campamento vikingo que se ha puesto en el Pabellón de la Navegación, junto a los restos encontrados del «Saga Siglar», tratando de seguir adelante con el proyecto de enseñar en la Expo la historia de un pueblo que a finales del siglo IX descubría las costas de Canadá.

Los días posteriores al hundimiento han sido un hervidero de opiniones acerca de los motivos que llevaron al naufragio. Preguntas relativas a la experiencia de los navegantes,

que siendo noruegos se les suponía numerosas horas sobre la cubierta de un barco. Dudas acerca de por qué navegaban con tan mal tiempo. Incluso la falta de pericia y el error de navegación saltaban en las conversaciones.

El patrón mayor de Cartagena no se explicaba cómo los barcos navegaban costeano en el comienzo del rompiente de las olas. Y un experto patrón, con muchas horas a sus espaldas en barcos mercantes, que prefiere conservar el anonimato, dudaba sobre lo mismo, así como del por qué no se habían internado mar adentro evitando el rompiente de las olas.

Después de conversar varias horas con unos y otros, y siendo nada más que un modesto periodista, parece deducirse que las dos naves vikin-

gas navegaban costeano hacia el sur, siguiendo las corrientes descendentes que en esta zona van próximas a la costa. Los dos barcos se vieron envueltos en la tormenta durante la noche del sábado, haciéndoseles insostenible la situación en la madrugada del domingo. Bjorn A. Aasen dijo que cuando salieron el sábado del puerto de Denia no había previsiones de un temporal tan fuerte.

Los barcos habían estado desde el 17 de enero hasta el 25 de abril sobre uno de los muelles del puerto de Valencia, y cuando las arrojaron al agua aparecieron algunas vías de agua. En los días siguientes la madera se fue hinchando y las filtraciones se redujeron, aunque se seguía utilizando la bomba de achique.

Sobre la situación de los barcos el anónimo patrón de antes terminó contando su propia experiencia en las mismas aguas hace algún tiempo con un potente barco a motor de 20 metros y dos turbinas, en el que vivió una de sus peores travesías. Navegaba hacia el norte cuando se encontró con la tormenta cerca del cabo de Palos. Durante horas intentó virar al oeste para refugiarse tras La Manga del Mar Menor, lo intentaba una y otra vez y a última hora suspendía la maniobra para evitar que las olas rompieran el barco en dos. Agotado por el cansancio se arrojó sobre una zona protegida por unos islotes donde el calado es mínimo, aun a riesgo de encallar. La maniobra le salió bien y entró en unas aguas en calma.

Los marineros noruegos llevaban dos barcos de 18 y 20 metros de casco de madera, cuya única tracción era la vela y dos pequeños motores fuera borda para maniobras de atraque. El timón que llevaban era una pala situada en el estribor de la popa del barco, aunque el «Saga Siglar» había tenido que sustituirla por otra un día antes del hundimiento porque se había roto el cuero que la sujetaba al casco.

Vikingos



Los marineros lucharon contra el mar sin refugio, sobre la cubierta de un barco medieval cuya única comodidad eran dos camarotes de dormitorio y cocina. El puesto del timonel estaba ligeramente elevado sobre el extremo de la popa. Su lugar en la tormenta no parece comparable con cualquiera de los barcos que navegan hoy por los mares.

La reconquista de Sevilla

El «Oseberg» y el «Saga Siglar» pretendían llegar a Sevilla el 15 de mayo y dejar sus naves ancladas en el Pabellón de la Navegación, junto a las carabelas españolas. La ciudad sede de la Expo ya vio en el año 844 cómo unas naves

idénticas a éstas llegaron por el Guadalquivir. Entonces la expedición fue guerrera y hoy sólo pretendía ser cultural.

El «Oseberg» era una nave de ceremonias que presentaba el perfil clásico que conocemos de las naves vikingas, rematada la proa y la popa con un adorno que representa a una serpiente enrollada. Se construyó en 1988, haciendo una réplica de la nave que se encuentra en el museo de Oslo. El «Saga Siglar», que pertenecía al museo Sunmore y fue construido en 1983, era un barco dedicado al transporte de mercancías que navegaba mejor que el primero. A las dos naves se les incorporó dos camarotes, uno de dormitorio y un segundo de cocina, y puesto de comunicaciones, donde

estaban los instrumentos de navegación, excepto el timón.

Los dos barcos, junto con el «Gaia», iniciaron su singladura el 17 de mayo del pasado año desde el puerto de Bergen (Noruega) para conmemorar los «mil años del Descubrimiento de Vinland», las actuales costas de Terranova, en Canadá. El viaje les llevó a Islandia, Groenlandia; Terranova, St. John's y Halifax, en Canadá; Boston, Nueva York y Washington, en Estados Unidos, donde llegaron el pasado 3 de octubre.

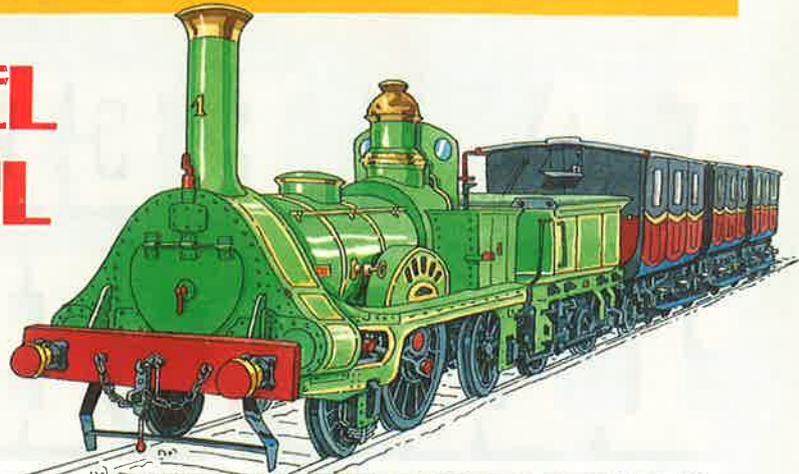
«Gaia» continuó navegando hacia el sur hasta Río de Janeiro, con un programa educativo de la Unesco para enseñar el respeto a la Naturaleza. El «Oseberg» y el «Saga Siglar» fueron trasladados hasta Va-

lencia el 17 de enero en la cubierta del «Hoegh Hugland».

La expedición a Sevilla es un contrato establecido entre el conocido expedicionario Ragnar Thorseth y el Gobierno noruego para mostrar en la Expo cómo fue la llegada de los vikingos al continente americano. Una cultura llena de mitos, como el de su ferocidad y el conocido casco con cuernos. El casco nunca fue así, y si por algo eran conocidos los noruegos fue por sus formidables dotes de comerciantes y navegantes, aunque sus historiadores no niegan que algunas de sus incursiones fueron bastante violentas, pero no más que las de su propio tiempo. ■

Texto y fotos:
Rafael FERNÁNDEZ CID

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA 1843-1992



Más de 200 páginas y casi 300 fotografías para contarle la historia de los ferrocarriles españoles: la construcción de líneas, la evolución del parque motor, la arquitectura de estaciones...



Revista **MOPT**

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE _____
 PROFESION/EMPRESA _____
 DOMICILIO _____
 CIUDAD _____ C. P. _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1 año (11 números) | ESPAÑA | EXTRANJERO |
| <input type="checkbox"/> 2 años (22 números) | 2.500 ptas. | 3.500 ptas. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Envíenme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores. | 4.400 ptas. | 6.160 ptas. |
| SI SOLICITA EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA: | | |
| <input type="checkbox"/> El siglo XVIII (700 ptas.) | <input type="checkbox"/> Guía de Ríos (700 ptas.) | <input type="checkbox"/> Guía de las plazas de España e Hispanoamérica (700 ptas.) |
| <input type="checkbox"/> Oferta de 2 extraordinarios juntos | 1.100 ptas. | 1.500 ptas. |
| <input type="checkbox"/> Oferta de 3 extraordinarios juntos | 1.500 ptas. | 2.000 ptas. |

FORMA DE PAGO

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

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



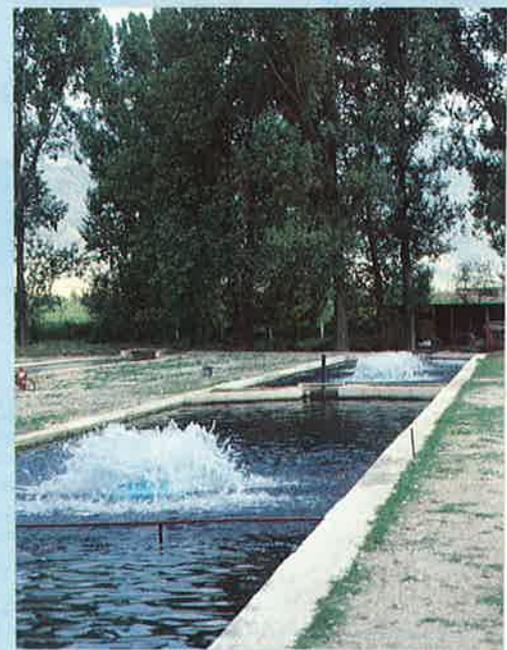
Un póster desplegable con las locomotoras que han hecho historia

A la venta desde julio

ESTA ESPECIE ACAPARA CASI UN 80 PO

LA REINA TRUCHA

La acuicultura continental, cuyo máximo exponente es la trucha, produce un 85 por 100 de todo el pescado que sale de las piscifactorías. El potencial de producción de España está muy por encima de sus actuales cotas, aunque para poder aumentar las cifras los productores deben batir antes la resistencia que ofrece hoy por hoy el mercado de consumidores.



R 100 DE TODA LA PRODUCCION ACUICOLA ESPAÑOLA



de en progresión geométrica: si en 1964 los cultivadores españoles produjeron 25 toneladas, la cifra se elevó a 1.000 toneladas cuatro años después; en el 75 la producción ya era de 5.500 toneladas, que ascendieron hasta 14.000 en el 80 y hasta 18.000 en 1990.

Actualmente los cultivadores se han estancado en esos parámetros. «Podríamos llegar a producir, con la infraestructura que tenemos en estos momentos, hasta 40.000 toneladas de trucha, exactamente el 50 por 100 del consumo total de pescado en España», dice Raúl Rodríguez, director de la Organización de Productores Piscicultores (OPP).

Techo: 40.000 Toneladas

Según los datos de esta organización, España dispone de 250.000 hectáreas de agua embalsada y de 75.000 kilómetros de cuentas hidrográficas, con características variadas y niveles de contaminación relativamente escasos. Estas condiciones posibilitan la explotación de una amplia gama de especies piscícolas, tales como la trucha, la tenca, carpa, cat-fish o bagre, anguila, esturión, etcétera, cuya potencialidad conjunta de producción ha sido estimada por la OPP en medio millón de toneladas al año.

Pero es la demanda actual del mercado la que pone límites, en esta ocasión, a las posibilidades de expansión de este sector, aunque para Raúl Rodríguez este hecho sea de dudosa certeza: «¿Cuál es la demanda de la Coca-Cola? Pues la que la propia Coca-Cola crea; eso mismo podría suceder con la trucha, pero los productores no hemos hecho suficiente publicidad de ella. Este año vamos a comenzar una ofensiva publicitaria, en combinación con el FROMM, para potenciar el consumo de trucha, defender sus cualidades nutritivas, que son excepcionales, y

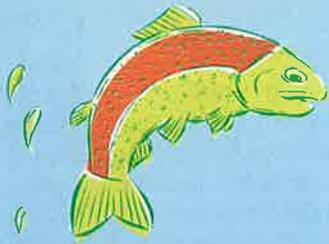


CUANDO el arzobispo Jaimírez fundó el monasterio de Santa María del Canogio, en Galicia, a orillas del río Sar, insistió en que junto al convento se colocará un criadero de peces que sirviera, «no tanto para sustento de la comunidad benedictina, como para que las aguas del río tengan para el común una riqueza tan importante para la vida de las clases humildes como la piscícola», según justificó el propio Jaimírez.

El criadero se instaló tal y como había instado aquel hombre poderoso de la región, religioso y guerrero,

que aunaba en su persona el poder de entenderse con el Más Allá y el arte de la política. Corría por aquel entonces el año 1129, la fecha en la que comenzó a funcionar, a la vera del Sar, el primer criadero de truchas de Europa.

Desde aquel remoto entonces la producción de trucha en España ha alcanzado cotas que habrían hecho palidecer a aquel precursor. La acuicultura continental produce el 85 por 100 de los peces cultivados, y su evolución desde los años cincuenta, cuando experimentó el gran «boom» de implantación y crecimiento en el país, ha dibujado una curva que ascien-



sugerir nuevas maneras de cocinarla».

Parte de los problemas que tiene este producto en el mercado se deben a que desde hace años mantiene unos precios de venta estabilizados, mientras los precios de coste han ido al alza. «Actualmente los precios están por debajo de sus equivalentes en 1984», se queja Raúl Rodríguez.

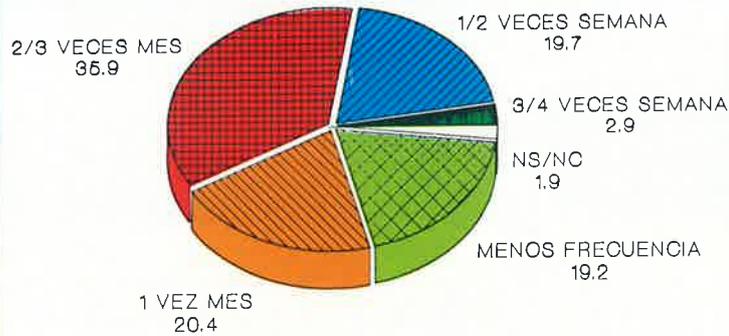
El salmón noruego

La presencia masiva del salmón noruego en las pescaderías españolas desde hace algunos años, con unos precios de venta cada vez menores —«están vendiendo por debajo de los precios de coste», denuncia el director de la OPP—, ha sido el elemento que más daño ha hecho a la trucha dentro del mercado. «Ahora mismo el salmón noruego es el sexto pescado en ventas en Mercamadrid; yo estoy seguro de que en tan sólo un año más habrá conseguido colocarse en primer lugar, y si no, al tiempo», asegura, alarmado, Raúl Rodríguez, quien justifica esta fiebre de consumo del salmón como una reminiscencia en la memoria de los españoles de los tiempos en los que escaseaba. «No se justifica de otro modo el prestigio del que goza este pescado, graso e indigesto», y corrobora su argumento con una anécdota: «Cuando los mineros asturianos de principios de siglo negociaban con los patrones las condiciones de trabajo, una de las exigencias que planteaban siempre era que no se les diera de comer salmón más de dos veces por semana».

Transformación de la trucha

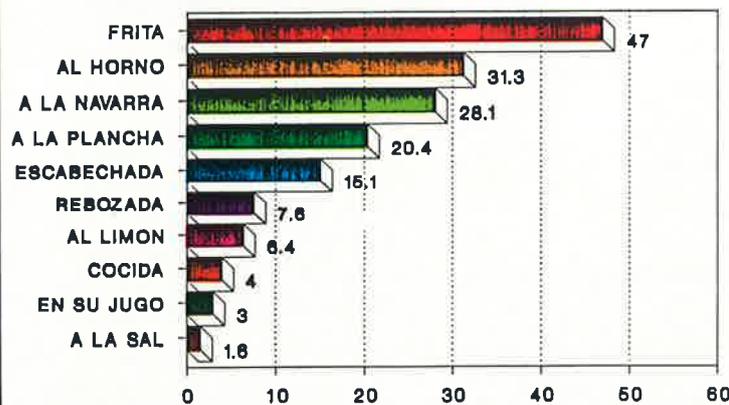
Junto a la campaña publicitaria que los productores

FORMA DE COCINAR LA TRUCHA AMA DE CASA



FRECUENCIA MEDIA: 2,8 VECES MES

FRECUENCIA DE CONSUMO DE TRUCHA AMAS DE CASA

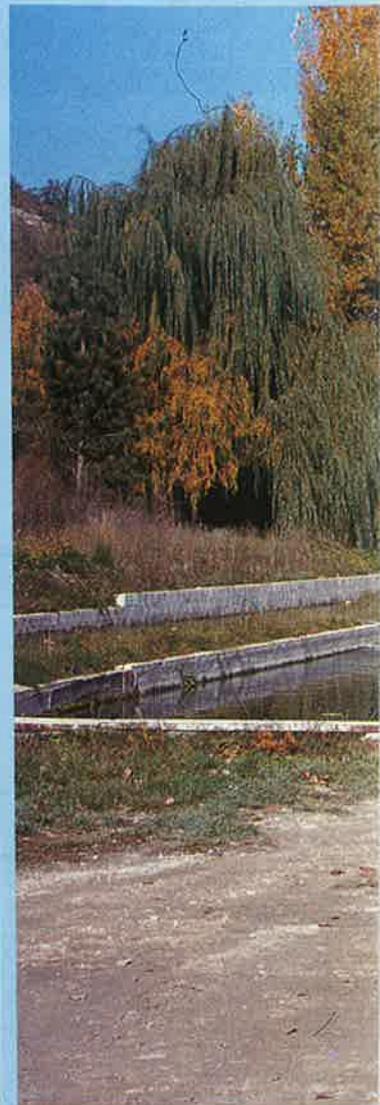


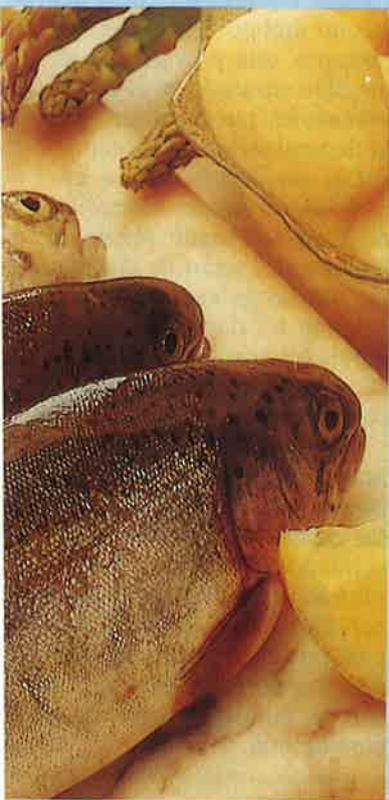
Carpa, tenca y esturión

Aunque la trucha en sus diferentes variantes es la reina de la producción piscícola, en España se crían otras especies, como la tenca o la carpa, que en Asia, el primer productor mundial, constituye un manjar de consumo diario y que en España apenas se come. «Forma parte de los hábitos de consumo adquiridos a lo largo de los años y que hay que cambiar», dice el director de la Organización de Productores Piscicultores, Raúl Rodríguez, y continúa: «En Alemania, por ejemplo, la carpa royal es un manjar sabrosísimo que goza del mismo prestigio que el besugo aquí y que se toma en los acontecimientos especiales».

España es un productor en potencia ideal para estas especies no presentes dentro de la tradición culinaria del país. Para Rodríguez, el alto y ascendente precio de las especies marinas va a ser el factor definitivo que va a potenciar, con el tiempo, el consumo de estas especies, razonamiento que sintetiza en una frase del refranero español: «Necesitado te veas».

V. L.





piensan llevar a cabo para actualizar la demanda de la trucha y batir la fatiga actual, que ha provocado el descenso de los precios, la OPP se plantea varias estrategias de actuación para potenciar este pescado. La principal de ellas pasa por la transformación del producto. «Se trata de presentar la trucha en varias modalidades, las principales de las cuales serían en filetes sin piel, hamburguesas, brochetas, en adobo, escabechada y ahumada», modalidades que ya están en el mercado, aunque en menor medida de lo que se pretende.

Es en los filetes donde los productores tienen puestas mayores esperanzas. Actualmente se oferta un 4 por 100 de la producción de truchas en filetes, y se pretende llegar hasta un 25 por 100, con-

tando con las ayudas de la Comunidad Europea para los productos transformados. Raúl Rodríguez está seguro del éxito que deparará esa medida: «El principal inconveniente de un pescado para los consumidores es la espina. Si a un niño se le quitan las espinas, ese pescado se hace amigo suyo».

Dado que los costes de producción (energía eléctrica, piensos y canon de uso del agua, fundamentalmente) no hacen a España un país competitivo de cara a la exportación, la gran solución pasa por potenciar el mercado interno. «Queremos hacernos con una presencia mucho más fuerte en los próximos años, potenciando, incluso, nuestro prestigio dentro de la restauración.» ■

Virginia LAVIN

Jornadas sobre Acuicultura Continental

Entre los próximos 15 y 18 de julio se celebrarán en Salamanca las «Jornadas Internacionales de Acuicultura Continental», organizadas por la Secretaría General de Pesca Marítima, la Feria Universal Ganadera y la Organización de Productores Piscicultores, con la colaboración de diversas entidades relacionadas con el sector.

Las jornadas pretenden abordar la problemática de la acuicultura continental en la actualidad desde diversos puntos de vista. Para ello las jornadas se han dividido en seis capítulos temáticos: economía y marketing, ingeniería y transformación, patología, medio ambiente e integración rural, nutrición y genética, y reproducción.

Durante el transcurso de las jornadas pronunciarán conferencias expertos de diversos organismos públicos y privados, entre ellos el subdirector de Acuicultura de la Secretaría General de Pesca, Eladio Santaela; el presidente del FROM, Rafael Morán o el director general de Estructuras Pesqueras, Rafael Jaén, además de catedráticos de varias universidades españolas y representantes de productores.

El mejillón de Galicia,

El mejillón de Galicia, que sitúa a esta Autonomía como líder en su cultivo marino, acaba de obtener la denominación «producto gallego de calidad». El acto de presentación oficial tuvo lugar el pasado 16 de mayo en Santiago, y tres días más tarde se presentó a los medios de comunicación el «Mejillón de Galicia» en la sede de la Casa de Galicia en Madrid. En este acto estuvieron presentes el conselleiro de Pesca, Enrique López Viega; el secretario general de Pesca, José Loira, entre otras personalidades.



El proyecto del reglamento, elaborado por Fiderem, fija las condiciones que debe tener este producto para comercializarse con esta certificación de garantía.

EL mejillón, primer cultivo marino en España, fue presentado en sociedad el pasado 16 de mayo en Santiago como «producto gallego de calidad». Pocos días después, se presentó a los medios de comunicación en la sede de la Casa de Galicia en Madrid. La obtención de esta denominación era una de las viejas reivindicaciones del sector productivo que se hizo más patente con la crisis de ventas de los últimos años.

La Administración pesquera gallega dio el visto bueno el pasado mes de marzo, y se hizo efectivo hace un mes con la publicación del decreto de la Consellería de Pesca, que regula esta denominación en el «Diario Oficial de Galicia».

Aplicación del reglamento

El decreto de la Consellería de Pesca recoge la composición del Consejo Rector provisional, que está presidido por Olimpo Castelo González, cuya misión es velar por la calidad del producto y por la aplicación del reglamento, que fija las condiciones que debe tener el mejillón para comercializarse con esta certificación de garantía.

Según el proyecto del reglamento, que fue elaborado por la Fundación para la Investigación y el Desarrollo de los Recursos Marinos (Fiderem), se podrá acoger a la denominación «Mexillón de Galicia» el producido en los artefactos flotantes existentes en la Comunidad Autónoma gallega, que tan sólo se podrán comer-

cializar envasados dentro del mismo ámbito territorial. No obstante, está previsto que el mejillón envasado en otras comunidades pueda acogerse a la denominación de origen.

Los mejillones que se comercialicen como «Mexillón de Galicia», según señala el reglamento, serán de la especie *Mitylus galloprovincialis* y deberán ser depurados o manipulados con sujeción estricta a la normativa nacional y comunitaria.

En cuanto a las características del mejillón, el reglamento establece que deberán ser expedidos por los establecimientos autorizados, manteniendo siempre las valvas cerradas. Tendrán que ir limpios por el exterior y sometidos a depuración de acuerdo con la normativa nacional y comunitaria.

garantía de calidad



Por último, el producto deberá ser presentado en bolsas plásticas de uno, dos, cinco y quince kilos o en envases de malla plástica rígida con capacidad para dos y cinco kilos.

Sede para Fiderem

Durante el acto de presentación a los medios de comunicación del «Mexillón de Galicia», que tuvo lugar el 19 de mayo en la sede de la Casa de Galicia en Madrid, el consejero de Pesca, Enrique López Viega, aseguró que su Consejería proporcionará a Fiderem una sede en la Ría de Arosa.

La Fundación para la Investigación y Desarrollo de los Recursos Marinos reúne en su seno a productores, comercializadores y representantes de la Fundación Empresa Universidad, y tiene como objeti-

vos la promoción del molusco, la defensa del sector de los bivalvos, así como la investigación y control de sus productos. A partir de ahora, esta asociación podrá efectuar el control de calidad y el mejoramiento de los factores de comercialización del mejillón.

En el acto de presentación del día 19 de mayo, asistieron, además de López Veiga, el secretario general de Pesca, José Loira; el director general de Estructuras, Rafael Jaén, y destacados empresarios como Olimpio Castelo.

Primer cultivo marino

El mejillón se halla a la cabeza de los cultivos marinos en España, ya que existe una producción cercana a las 300.000 toneladas. De esta producción, corresponde a

Galicia el 97 por 100, liderazgo que mantiene gracias a las condiciones favorables de sus rías y a la gran especialización para este tipo de cultivo.

La producción media por batea y año en las rías gallegas es de 60 tonealdas cuando se trata de una estructura flotante de unos 500 metros cuadrados, aunque en algunos polígonos se supere ampliamente estos rendimientos. Lo que sí está claro, es que Galicia ofrece unos rendimientos muy altos, superiores a los países del entorno en el cultivo del mejillón.

El Plan de Orientación Plurianual para el desarrollo de la acuicultura, prevé que la producción de este cultivo marino se elevará a unas 315.000 toneladas para 1995. ■

I. O.

Del total
de la producción
española,
cercana a
las 300.000
toneladas,
corresponde a
Galicia
el 97 por 100.

INTRODUCING THE
Flex-stick™
 LURE

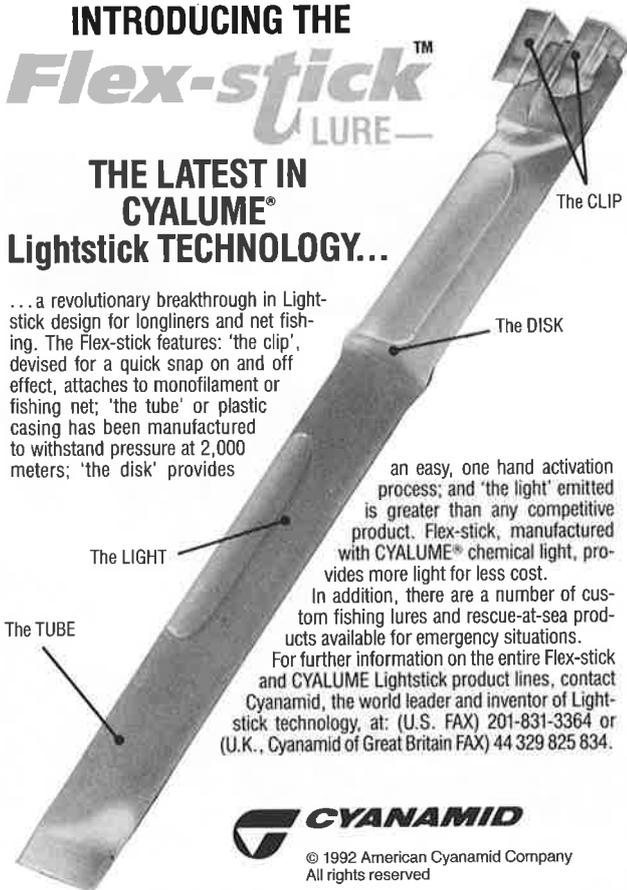
**THE LATEST IN
 CYALUME®
 Lightstick TECHNOLOGY...**

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

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

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

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

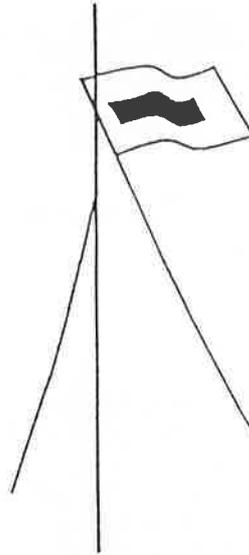


© 1992 American Cyanamid Company
 All rights reserved

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

MARITIMA DEL NORTE S.A.

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



FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

TRANSPORTES DE GAS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP
 DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

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

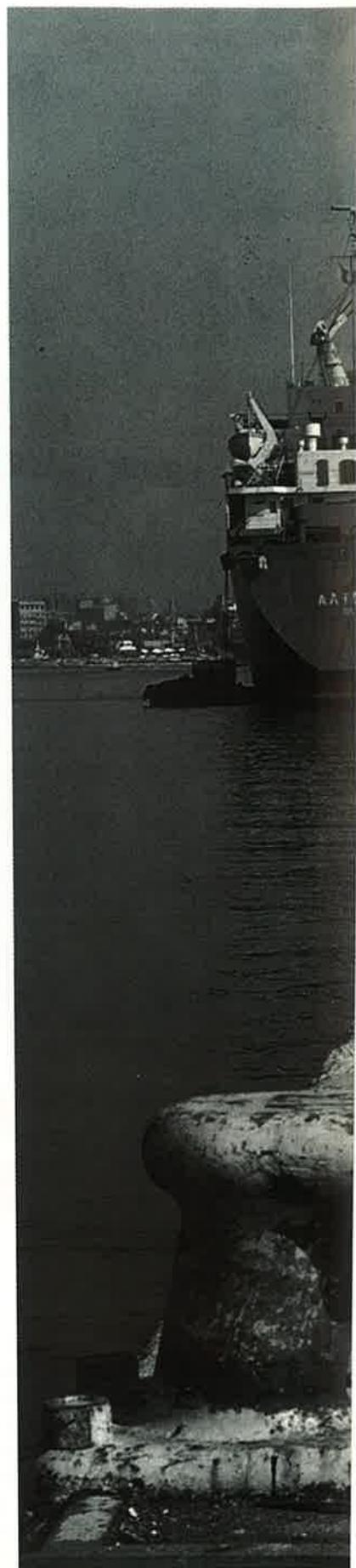
Apartado, 249 • 28004 MADRID



LOS PLAZOS, CUESTION CLAVE PARA LA LIBERALIZACION DEL CABOTAJE

Los sindicatos marinos de los países del sur de Europa, Francia, Italia, Grecia, Portugal y España han presentado al ministro portugués de Transportes un documento en el que se pide la no adopción de procesos definitivos de liberalización del cabotaje marítimo sin que antes se inicie la armonización de las condiciones y sin obviar, en ningún caso, los intereses de empleo de los marinos españoles y comunitarios. Los sindicatos pretendían que el

documento, elaborado tras la reunión de los sindicatos en Lisboa los días 25 y 26 de mayo, fuera analizado en el Consejo de Ministros de Transportes de la CE del mes de junio. En este Consejo se aprobará el reglamento de liberalización de cabotaje, que entrará en vigor el 1 de enero de 1993 y cuyas consecuencias, de progresar el proyecto inicialmente acordado, se consideran muy negativas para el sector de cabotaje español.



La postura oficial del Gobierno español durante las negociaciones previas ha sido que el acuerdo de liberalización no se aplique en España en dos años, tiempo durante el cual debería alcanzarse la renovación de la flota, a fin de que la liberalización no suponga la definitiva desaparición de la marina mercante y de los empleos de los marinos. La petición de moratoria fue definitivamente rechazada en la reunión del Consejo de Transporte de la CE de marzo pasado.

Los sindicatos españoles UGT y SLMM-CCOO consideran inaceptable la propuesta de emplear marinos no comunitarios en condiciones discriminatorias, así como que el cabotaje se pueda realizar en buques de segundos registros o en buques de armadores no comunitarios.

El borrador de reglamento que se discutirá en el Consejo de Ministros de Transportes de la CE de junio contempla la posibilidad de establecer excepciones temporales para algunos de los servicios que se realizan en el Mediterráneo y a lo largo de las

costas de España, Francia y Portugal. Dichas excepciones afectarían a los servicios regulares de pasajeros y transbordadores y al cabotaje de islas en el Mediterráneo y el relacionado con los archipiélagos de Canarias, Azores y Madeira, Ceuta y Melilla y los territorios franceses de ultramar por un período que concluiría el 1 de enero de 1999. Grecia ha conseguido ya un trato ventajoso para los servicios regulares de transportes y transbordadores de pasajeros. Por «razones de cohesión económico-social» la excepción alcanzará en esos supuestos hasta el 1 de enero del año 2004.

Aunque el borrador no recoge todas las peticiones españolas, es considerado como el mejor de los posibles, aun cuando no es seguro que pueda prosperar. Esta posibilidad podría venir tanto de la oposición de Inglaterra y Alemania como de la abstención de Grecia, una vez que ha conseguido un trato preferente. En ambos supuestos el cabotaje quedaría totalmente liberalizado el 1 de enero de 1993.

Movilizaciones europeas

Los sindicatos marinos del sur de Europa han protagoni-

zando una serie de acciones para llamar la atención sobre las graves consecuencias que la liberalización del cabotaje, previsto en el Tratado de la CE, tendrá para países como España, Portugal, Italia y Grecia —y en menor medida Francia—, tradicionalmente suministradores de mano de obra y cuyos barcos, antiguos y poco operativos, no se hallan en condiciones de competir con las modernas flotas del norte de Europa. Máxime si se tiene en cuenta que la liberalización supone la posibilidad de que el cabotaje pueda ser realizado también por buques acogidos a segundos registros o de armadores no comunitarios que, en opinión de los sindicatos, operan en condiciones de *dumping* social.

La primera de las acciones de protesta tenía lugar el 28 de enero, con una convocatoria de huelga general que pasó a convertirse en la primera huelga comunitaria. Unos días después, el 13 de febrero, medio millar de delegados de los marinos de Francia, Italia, Portugal, Grecia y España se manifestaban ante el Parlamento Europeo de Estrasburgo para expresar, igualmente, su oposición al proceso de liberalización del



Los sindicatos del sur de Europa reclaman medidas para proteger el empleo

cabotaje emprendido por la CE, al considerar que atenta contra los empleos de los 90.000 marinos comunitarios del sur de Europa, de los que 8.000 son españoles.

Ese mismo día, una representación sindical fue recibida por los grupos parlamentarios socialista, popular, coalición de izquierdas y verdes del Parlamento Europeo. La presidenta del Comité de Transportes se comprometió a trasladar las inquietudes expresadas por los sindicatos de la Dirección VII (Dirección General de Transportes). Unas peticiones que los representantes sindicales resumían en *«la necesidad de que se preserven los puestos de trabajo de los marinos de la CE sin que se admita la no discriminación a los no residentes a bordo de los buques comunitarios, junto a la necesidad de que se armonicen las condiciones del sector de cabotaje, incluidas las sociales, antes de cualquier proceso de liberalización, sin que los buques de segundos registros y de bandera de conveniencia puedan dedicarse a este importante tráfico de la CE»*.

Reuniones de trabajo

De vuelta a España, UGT y SLMM enviaron un escrito al ministro de Obras Públicas y transportes, José Borrell, reclamando el compromiso ministerial de reunir a la Mesa del Cabotaje, apelando a la gravedad de la amenaza que supone la liberalización y al seguimiento generalizado de la huelga de enero. La respuesta viene dada por la convocatoria de la Mesa para el 17 de marzo, en la que se ex-

pusieron y discutieron las propuestas que habrían de ser estudiadas en el Consejo de Ministros de Transportes de la CE los días 26 y 27 de marzo. La postura española era, en palabras del secretario general de Transportes, Manuel Panadero, *«la defensa hasta el límite de lo posible de un compromiso que tenga en cuenta los intereses de la flota española y de sus trabajadores»*.

A la reunión de la Mesa de Cabotaje asistieron representantes del MOPT, entre quienes se encontraba el director general de la Marina Mercante, de la Asociación Nacional de Armadores, ANAVE, y de los sindicatos UGT y SLMM. En ella se constatan las presiones de los países del bloque Norte, así como la existencia de una endeble unidad entre los del Sur, por la existencia de situaciones muy diferenciadas. Esta circunstancia, se advertía en aquel momento, podría dar lugar a acuerdos parciales con alguno de los países, lo que supondría una ruptura de la minoría de bloqueo que se pretendía. Los reunidos se decantan por la búsqueda de acuerdos no maximalistas que permitan preparar el cabotaje para la liberalización, y advierten que Portugal prefiere alcanzar un reglamento consensuado durante su mandato en la presidencia comunitaria antes de que ésta pase a Inglaterra, toda vez que los ingleses podrían apoyarse en el bloque Norte para sacar adelante un reglamento más perjudicial para los países del Sur. España solicita una prórroga de dos años en las condiciones actuales, que se amplían a 1999 en el caso del



cabotaje insular y microcabotaje.

Finalmente, el Consejo del Transporte de la CE de marzo remitió la aprobación del reglamento de liberalización de cabotaje a la sesión de junio, tras rechazar la petición española de moratoria de dos años y convenir con Grecia un retraso de la liberalización del tráfico de pasajeros hasta el año 2004.

La presidencia portuguesa anuncia la presentación de una propuesta en el Consejo de junio que supone un proceso liberalizador gradual según el cual los tráficos y cargas estratégicas, crudos y derivados y agua tendrían una moratoria hasta 1997, los buques menores de 650 toneladas hasta 1998 y los tráficos con las Islas y Ceuta y Melilla hasta 1999. En el capítulo relativo a dotaciones —uno de los aspectos más criticados por los sindicatos—, se acepta una regulación similar a Euros (100 por 100 de los oficiales y 50 por 100 de la tripulación nacionales comunitarios), excepto para servicios regulares de pasaje-

ros y de transbordadores, donde pueden ser aplicadas las condiciones referentes a tripulación del Estado anfitrión. Estas condiciones serán de aplicación hasta el 1 de enero de 1999 para buques de carga mayores de 650 toneladas. La Comisión se obliga a realizar un examen del impacto de estas condiciones para los buques que realicen cabotaje de islas y presentar una propuesta definitiva antes de la fecha límite de vigencia.

El artículo V admite que «en el caso de una distorsión seria en el mercado de transporte interno como consecuencia de la liberalización del cabotaje, el Estado miembro puede solicitar de la Comisión la adopción de medidas de salvaguardia».

Anuncio de nuevas movilizaciones

Los sindicatos marinos de Francia, Grecia, Italia, Portugal y España volvieron a reunirse el 2 de abril pasado,

esta vez en Tarragona, para establecer nuevas acciones conjuntas. Tras el encuentro hacen público un manifiesto en el que rechazan la propuesta portuguesa por considerar que no garantiza los empleos de los 90.000 marinos afectados. Rechazan, asimismo, que los buques de segundos registros y de banderas de conveniencia participen en el tráfico de cabotaje, estimando que es inaceptable la discriminación y explotación en condiciones no comunitarias de marinos no comunitarios. El comunicado expresa el deseo de los sindicatos del sur de Europa de que «el proceso de liberalización del cabotaje, que incluye a los servicios de remolcadores y portuarios, tenga en cuenta los intereses de los marinos y de sus familias, así como la necesidad de que la armonización de las condiciones, incluidas las sociales, sea un paso previo a la citada liberalización» y reclama que el Parlamento Europeo apruebe el texto consensuado por los grupos parlamentarios tras la reunión mante-

nida en Estrasburgo entre éstos y los sindicatos.

Por último, los sindicatos reunidos en Tarragona anunciaban su propósito de «generalizar la campaña en todos los países comunitarios, dada la problemática general de los marinos de la Comunidad, así como los de Suecia, Finlandia y Noruega». La campaña se realizaría bajo los considerandos de recabar el empleo de los marinos comunitarios y contra la discriminación de los no comunitarios a bordo de los buques de la CE, por una política marítima común en la CE, en oposición a los segundos registros y el dumping social y en demanda de que la liberalización del cabotaje sea efectiva sólo después de la armonización.

Caso de que las reclamaciones sindicales sean desoídas, no se descarta la posibilidad de convocar una huelga general en la CE de cuarenta y ocho horas de duración antes de la celebración del Consejo de Ministros de Transportes de la CE. ■

M. V.

EL GOBIERNO ANALIZA EN UN INFORME LA
LA REFORMA DE LAS POLITICAS DE DESEMPLEO

HISTORIA DE UN SUBSIDIO



La prestación por desempleo de carácter contributivo ha ido perdiendo progresivamente su carácter de seguro para la protección de un hecho incierto, la pérdida de empleo, para convertirse en un sistema que financia un hecho cada vez más cierto: la alternancia, en ocasiones consentida por el empresario y el trabajador, de períodos cortos de empleo y desempleo. Tal es una de las principales conclusiones que se extraen del informe acerca de las políticas de fomento del empleo y protección por desempleo elaborado por el Gobierno con intención de «explicar razonadamente el conjunto de medidas de reforma de las políticas de empleo y de protección a los desempleados adoptadas en fechas recientes».

HISTORIA DE UN SUBSIDIO

EL documento se divide en cuatro capítulos, a lo largo de los cuales se van analizando diferentes aspectos de la política de desempleo desde el año 1983 hasta el momento presente.

Concretamente el primer capítulo está dedicado al estudio de la evolución del sistema de protección por desempleo durante el período 1983-1991. Esta etapa ha estado caracterizada, según concluye el informe, por haber estado bajo la influencia de la Ley de Protección por Desempleo aprobada en 1984 y por un progresivo ascenso en la capacidad de cobertura del sistema: mientras que entre 1976 y 1983 la tasa de cobertura descendió desde el 62,2 hasta el 26,3 por 100, durante los siete años transcurridos desde 1984 hasta 1991 dicha tasa aumentó desde el 26,3 hasta el 57 por 100 alcanzado en diciembre de 1991.

En este primer apartado se analiza también el papel de otras políticas de protección activa de desempleo cuya consideración agre-



Desde el punto de vista financiero, el sistema se mantuvo en equilibrio hasta 1989, pero en 1990 aparecen las primeras fisuras.

da arrojaría un nivel de cobertura efectiva del 75 por 100, indicativo de que al finalizar el año tres de cada cuatro parados recibía en España algún tipo de protección económica durante

su permanencia en el desempleo.

1989: fin del equilibrio

Desde el punto de vista financiero, el sistema se man-

tuvo en equilibrio hasta el año 1989. Y aunque el número de beneficiarios se incrementó de forma permanente, los ingresos procedentes de las cotizaciones también aumentaron en paralelo de la mano de un intenso proceso de creación de empleo (entre 1985 y 1989 se crearon casi dos millones de nuevos puestos de trabajo).

Sin embargo, a partir de 1990 comienzan a apreciarse las primeras fisuras. Por una parte, el ritmo de creación de empleo comienza a ralentizarse como consecuencia de la alteración del ciclo económico provocado por los acontecimientos del golfo Pérsico y los cambios registrados en Europa oriental, lo que provoca una importante reducción del ritmo de crecimiento de los ingresos por cotizaciones. Y, por otra, la fuerte rotación de la mano de obra, un factor determinante que explica las profundas modificaciones registradas en el sistema de protección, en un contexto de menor expansión de la actividad económica, origina un crecimiento explosivo del gasto al combinarse períodos cada vez más cortos de cotización con etapas más frecuentes de prestaciones contributivas.

El documento redactado por el Gobierno presenta

DESEMPLEO (BENEFICIARIOS Y COBERTURA) 1983-1991

Beneficiarios (medias anuales)	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991 (nov.)
1. Incluidos en tasa de cobertura									
1.1. Desempleo total (contrib.)	488.454	501.033	537.254	504.296	425.395	410.295	419.864	498.590	673.897
1.2. Subsidio (asistencial)	114.111	152.434	317.897	363.819	421.659	411.961	449.390	508.540	590.929
2. No incluidos en tasa de cobertura									
2.1. Desempleo parcial	52.972	56.901	48.012	22.742	14.023	11.790	7.055	5.047	3.454
2.2. Eventuales agrarios		192.301	184.408	232.066	251.943	282.357	296.581	294.677	237.865
3. Total prestaciones económicas	633.537	902.669	1.087.571	1.122.923	1.113.020	1.116.403	1.172.890	1.306.554	1.506.145
4. Tasa de cobertura bruta	26,30	26,40	32,37	31,47	28,97	28,77	34,08	42,86	54,36
Expedientes en trámite		145.738	119.749	102.569	147.909	180.207	170.520	154.156	223.618
5. Tasa de cobertura con inclusión de expedientes en trámite (*)		32,29	36,90	35,19	34,03	34,37	40,77	49,42	63,97

(*) Esta inclusión resulta obligada cuando se quiere analizar la cobertura real, ya que la inmensa mayoría (más del 95 por 100) de los expedientes en trámite se aprueban y, por consiguiente, se pagan retroactivamente los meses de derecho transcurridos mientras que se tramita el reconocimiento.

FUENTE: INEM, Ministerio de Trabajo.

EVOLUCION DE LA COBERTURA DEL DESEMPLEO EN FUNCION DE DIVERSOS INDICADORES (Cifras en miles)

Colectivos y tasas	1986	1987	1988	1989	1990	1991
(1) Prestaciones contributivas y subsidio	868,1	847,0	822,3	869,3	1.007,1	1.188,7
(2) Expedientes de prestaciones económicas en trámite (a)	138,5	177,2	186,6	213,0	239,9	262,8
(3) Subsidios eventuales agrarios	232,1	252,0	282,4	296,6	294,7	236,3
(4) Parados que han capitalizado prestaciones por desempleo...	50,2	90,5	101,9	115,9	119,2	116,6
(5) Alumnos en formación parados con apoyo de renta (e)	40,3	62,3	84,4	65,7	62,0	63,5
Total parados protegidos (1) + (2) + (3) + (4) + (5)	1.329,2	1.429,0	1.477,6	1.560,5	1.722,9	1.888,1
TASAS DE COBERTURA:						
(A) En términos del B.E.L. (1)/(Paro registrado)	31,5	29,0	28,8	34,1	42,9	51,9
(B) Con inclusión de expedientes en trámite (1) + (2)/(Paro registrado)	36,5	35,0	35,3	42,4	53,1	63,4
(C) Con inclusión de expedientes en trámite, eventuales agrarios, capitalización de prestaciones y alumnos en formación parados						
(C.1) En relación al paro registrado (*) (1) + (2) + (3) + (4) + (5)/(Paro registrado)	42,8	42,9	44,4	51,5	61,0	69,0
(C.2) En relación al paro de la E.P.A. (**) (1) + (2) + (3) + (4) + (5)/(Paro E.P.A.)	44,2	47,2	50,1	58,3	67,3	72,4

FUENTE: INEM y EPA.

(*) Corregido añadiendo a la serie original los eventuales agrarios subsidiados, los alumnos en formación demandantes de primer empleo y los parados que han capitalizado sus prestaciones (para el cálculo de este último agregado se ha utilizado una serie que, hasta febrero de 1987, incluye los parados que han capitalizado sus derechos desde septiembre de 1985, fecha de inicio del programa, en la medida en que el período medio capitalizado es de 17 meses. A partir de febrero de 1987 los datos mensuales son el resultado de sumar a la cifra del mes anterior los parados que han capitalizado en el mes de referencia y restar los que lo hicieron 18 meses antes).

(**) Corregido añadiendo a la serie original los parados que han capitalizado sus prestaciones con arreglo a los criterios recogidos en (*).

(e) 1990 y 1991, estimación.

(a) Incluye el impacto sobre la serie estadística del cálculo retroactivo de los expedientes en trámite en función de los meses de derecho acumulados cuando se le reconoce su derecho.

una comparación que intenta dar una idea de lo ocurrido: en los seis años transcurridos entre 1982 y 1988: el gasto total de desempleo creció en 536.700 millones de pesetas; mientras que en los tres años que median entre 1989 y 1992 el gasto habrá crecido en casi un billón de pesetas, es decir, durante el último trienio el ritmo de crecimiento del gasto es cuatro veces mayor que el registrado seis años antes.

En el primer capítulo, que analiza la evolución del sistema de protección por desempleo, se realiza un breve repaso de la situación comparada del sistema de protección por desempleo español y los demás sistemas vigentes en los distintos países comunitarios. El documento resalta tres conclusiones de este análisis. En primer lugar, que la prestación contributiva española en su primer tramo (los primeros seis meses de prestación) era, antes de la reforma, la más alta de Europa en cuantía, después de im-



**Antes de la reforma,
el subsidio de paro
español era el más alto de
Europa durante los seis
primeros meses; después de la
reforma, sólo Dinamarca estará
por encima.**

puestos, como porcentaje del salario previo, y que después de la reforma sólo la prestación contributiva en Dinamarca será superior, como porcentaje del salario previo, a la vigente en España. En segundo lugar, que en 1991, una vez elevados a definitivos los correspondientes datos estadísticos, sólo un país de la Comunidad Europea, Dinamarca, realizó un mayor gasto en protección por desempleo, en relación al producto interior bruto, que España. Y en tercer lugar, que durante el período 1987-1990 España es el único país de la Comunidad Europea, junto a Dinamarca, en el que crece el gasto en desempleo en relación al PIB.

El mercado de trabajo

El segundo capítulo del informe se dedica a efectuar un análisis integrado del sistema de protección por desempleo en el contexto de su influencia mutua en la situación y evolución del mer-

HISTORIA DE UN SUBSIDIO

cado de trabajo en España. Aspectos como el desarrollo a partir de 1984 de la reforma de los mecanismos de entrada al mercado de trabajo realizada en dicho año, a la par que se aprobaba la Ley de Protección de Desempleo; la tendencia hacia la universalización de las prestaciones por desempleo registrada desde entonces; la construcción de un esquema de protección asistencial por desempleo de carácter indefinido para los desempleados de mayor edad (desde los cuarenta y siete años si se tienen responsabilidades familiares), al que la reforma no sólo no afecta sino que consolida; y la función activa del sistema de protección como instrumento que financia también el empleo, son considerados desde una perspectiva agregada, de la que debería extraerse una conclusión fundamental, según el documento: que la evolución del sistema de protección por desempleo en España durante los años transcurridos desde su modificación en 1984 no ha mantenido una relación con el ciclo económico que pueda considerarse normal. Los gastos y los beneficiarios crecen cuando la actividad económica y la creación de empleo se debilitan (como ha ocurrido en 1990, 1991 y 1992), pero también crecen cuando el ciclo económico es vigoroso y aumentan la producción y el empleo a ritmos altísimos (como ocurrió en el período 1986-89).

Finalmente, el documento, antes de centrarse en las conclusiones, resume los principales elementos que configuran la estrategia de respuesta a los problemas reseñados puesta en marcha por el Gobierno. Dicha estrategia se articula en torno

DURACION Y CUANTIA DE LAS PRESTACIONES POR DESEMPLEO

	CONTRIBUTIVA Duración máxima (meses)	CUANTIA (% s/salario previo)
Bélgica	Indefinida	60% (1 año) 40% (resto)
Dinamarca	30	90%
Francia	30	Cuántia determinada ¹
Alemania	12	63%
Grecia	8	50%
Irlanda	15	Cuántia determinada ²
Italia	6	Cuántia determinada ³
Países Bajos	36	70%
Portugal	21	65%
Reino Unido	12	Cuántia determinada ⁴
España	24	80-70-60%

Prestación mínima

¹ 14 meses: 3.382 F/m = 62.804 ptas.
5 meses: 2.875 F/m = 53.389 ptas.
11 meses: 2.129 F/m = 39.536 ptas.

Prestación máxima

22.686 F/m = 421.279 ptas.
19.283 F/m = 358.085 ptas.

Prestación intermedia (ponderada)

4.851 F/m = 90.083 ptas.
4.123 F/m = 76.564 ptas.

² 15 meses: 43,6 libras irlandesas/semana = 186,85 libras irlandesas/mes = 31.376 ptas. (mínimo); 62,08 libras irlandesas/semana = 266,05 libras irlandesas/mes = 44.675 ptas. (máximo).

³ 15 por 100 del salario de cotización + 26.693 liras/semana = 15 por 100 (sc) + 114.398 liras/mes = 15 por 100 (sc) + 9.873 ptas.

⁴ 32,75 libras/semana = 140,35 libras/mes = 27.211 ptas.; con cónyuge dependiente: 52,95 libras/semana = 226,93 libras/mes = 43.997 ptas.

Cantidades y tipo de cambio correspondiente a 1989. El cuadro se refiere a un trabajador de cuarenta años y un día.

FUENTE: OCDE.



Para percibir el subsidio por desempleo debe ser necesario estar en paro, carecer de otras fuentes de renta y buscar activamente un empleo adecuado a las cualidades y aptitudes profesionales del parado.

a tres ejes básicos: un programa de mejora en la gestión de las prestaciones por desempleo que garantice el cumplimiento por los perceptores de prestaciones de los requisitos básicos necesarios para ser acreedor de la solidaridad social inherente a cualquier sistema de apoyo económico al desempleo: estar en paro, carecer de otras fuentes de renta y buscar activamente un empleo adecuado a sus cualidades y aptitudes profesionales; un programa de fomento de la contratación indefinida destinado a promover la calidad y la permanencia en el empleo y a asegurar que los incentivos públicos se utilicen de forma adecuada para la creación de más empleos y no para la sustitución de mano de obra, y un programa de reforma de la protección por desempleo dirigido a restablecer el equilibrio financiero del sistema, asegurando así un nivel de protección digno y efectivo para los trabajadores que habiendo perdido su empleo quieren reincorporarse al mundo del trabajo. ■



LA CE HA APROBADO UN PRESUPUESTO DE MILLON Y MEDIO DE ECUS

El Consejo de Ministros de la Comunidad Europea aprobó el pasado mes de abril un proyecto para la evaluación continua y coordinación de los centros dedicados al estudio de la contaminación del entorno marino. El programa, denominado «Quasimeme», está dotado con un presupuesto de 1,5 millones de ecus.

EL proyecto ahora aprobado es el resultado de dos años de trabajo y su redacción se concluyó coincidiendo con la Reunión del Grupo de Expertos de Química Marina del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM), celebrada en marzo en el Instituto Español de Oceanografía en Santa Cruz de Tenerife.

Con la puesta en marcha de «Quasimeme» se pretende asegurar que los datos recogidos por los laboratorios participantes en programas de vigilancia en el medio marino tienen la calidad necesaria, especialmente en lo que se refiere a la determinación de tendencias de los niveles de contaminantes, desarrollando y promocionando un programa de control de calidad para los participantes.

Los programas de vigilancia y control de contaminantes en el medio marino tienen como requisito común la medición de diversos parámetros, tales

como metales pesados, compuestos organoclorados, nutrientes, etcétera, para estudiar los niveles y la evolución de los mismos en el tiempo. En función de los resultados obtenidos en esta determinación se establecerá posteriormente la gestión del medio marino, incluyendo las decisiones respecto a las posibles acciones a adoptar por parte de las autoridades competentes.

Dado el alto número de laboratorios participando en distintos programas de estudio de la contaminación en el medio marino, la cantidad de análisis que se efectúan es también muy elevada. Sin embargo, es frecuente que cada laboratorio utilice sus propios programas de control de calidad aun cuando participe en ejercicios de intercomparación o utilice muestras de referencia. Precisamente para unificar criterios es por lo que desde diversas organizaciones internacionales se han lanzado recomendaciones alentando al establecimiento de un progra-

«QUASIMEME»,

programa para el control de la contaminación marina

ma de control de calidad a un nivel regional más amplio.

La Oficina Comunitaria de Referencia de la CE (BCR) se interesó por esta cuestión, estableciendo la posibilidad de financiar el programa para los laboratorios de países pertenecientes a la CE. Con la realización del proyecto «Quasimeme» se alcanzará un mejor sistema de control y una más correcta coordinación de los centros dedicados al estudio de la contaminación del entorno marino europeo, lo que permitirá una información permanente sobre la calidad del medio. Para una mejor operatividad del programa cada país comunitario designará unos centros guía desde los que se marcará la pauta del resto de laboratorios que trabajan en el mismo campo. En el caso de España, los centros propuestos son los del Instituto Español de Oceanografía en Vigo, Mar Menor y Tenerife.

La duración del programa inicialmente prevista es de tres años, si bien podría prorrogarse mediante nuevos proyectos. ■

M. V.



GALICIA

Ha tenido un coste de 1.700 millones de pesetas

INAUGURADO EL CENTRO REGIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO MARITIMO DE FINISTERRE

El Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo de Finisterre, que comenzó a funcionar en febrero de este año, fue inaugurado oficialmente el pasado día 3 de mayo por el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell. La función prioritaria de este centro es controlar el tráfico marítimo entre la punta de Estaca de Bares y la frontera con Portugal. Además, cumple otras funciones, como son la búsqueda y salvamento en el mar, la lucha contra la contaminación, la vigilancia del tráfico y la emisión de radioavisos náuticos.

EL centro ha sido financiado por el MOPT, aportando 1.700 millones de pesetas, de las cuales 1.200 millones se destinaron a equipamiento electrónico. En la inauguración oficial, el consejero de Pesca afirmó que esto es un paso adelante en materia de salvamento, resaltando la estrecha colaboración entre las Administraciones central y autonómica.

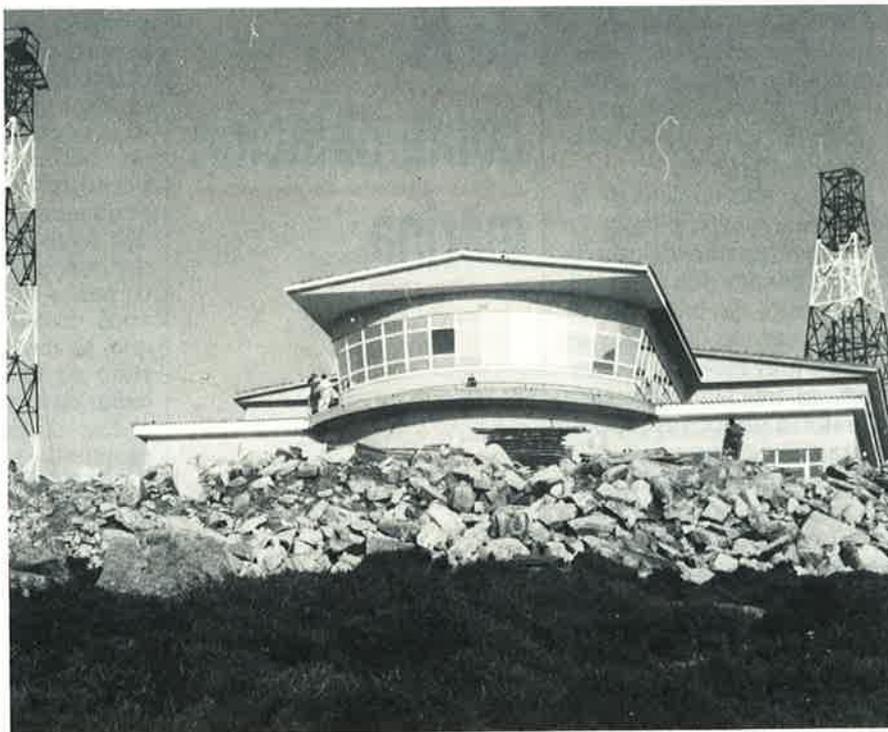
José Borrell calificó el lugar como «templo de la electróni-

ca», y tras felicitar al director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, del que dijo que sin su iniciativa no hubiese sido posible la construcción, señaló que la obra era el orgullo de todas las Administraciones.

Producto de calidad

El mejillón gallego ha conseguido la denominación de «Producto galego de calidade», una denominación de origen con la que se espera acceder a más mercados y promocionar la calidad del molusco. Este es el primer producto del mar que obtiene tal distinción, y se otorgará a aquellos mejillones que cuenten con la mejor calidad. El Consejo Regulador, constituido formalmente a mediados de mayo y presidido por Olimpio Castelo, calcula que, aproximadamente, el 60 por 100 de la producción, 180.000 toneladas al año en Galicia, podrá acogerse a la denominación «Producto galego de calidade».

En cuanto a los productores, afirmaron sentirse muy orgullosos de haber alcanzado esta denominación y confían en que a través de ella cesen todos los problemas de comercialización y de imagen con los que contaron hasta el momento. Ahora el reto será conseguir más can-



tividad de carne y mayor tamaño de los moluscos, además de facilitar la comercialización dentro de los mercados europeos.

Por su parte, el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, en la presentación de la denominación de calidad en Madrid, auguró un futuro muy importante al mejillón gallego, un sector que «es vivo y dinámico». A su vez, Enrique López Veiga, conselleiro de Pesca gallego, se mostró orgulloso del sector mejillonero y destacó las zonas gallegas como una de las más productoras del mundo, destacando el control de las aguas llevado a cabo por parte de la Xunta con el fin de garantizar que el producto salga en las mejores condiciones.

Puerto de La Coruña

A cerca de 13.000 millones de toneladas asciende la cifra del volumen total de mercancías en el puerto de La Coruña durante el pasado ejercicio de 1991, con un ligero aumento del 2 por 100 respecto a 1990, lo que supone la segunda cifra más elevada en toda la historia del puerto coruñés. En este período se obtuvieron unos ingresos de 3.088 millones de pesetas y se contabilizaron gastos por valor de 737 millones de pesetas.

En lo que concierne al capítulo pesquero, y en concreto al sector de fresco (La Coruña ostenta el primer puesto en el índice de descargas por este concepto de todos los puertos de la Comunidad Europea) sufrió un acusado descenso, con 63.462 toneladas menos que en 1990, lo que supone, en términos porcentuales, un 10 por 100 menos. También se registró una bajada en el valor de primera venta, al descender en 18.342 millones de pesetas.

Resaltó en este sentido la caída de dos grupos importantes, como fueron los de pesca congelada y el bacalao, que alcanzaron mínimos históricos tras entrar en crisis dos de las más importantes factorías del puerto, como explica en la me-

moria del puerto coruñés el director del mismo, José Luis López Páramo, quien se muestra todavía optimista al reconocer que las lonjas coruñesas siguen siendo las más destacadas de la CE, marcando diferencias muy importantes respecto a sus homólogos comunitarios.

Dársena de Oza

Se destaca también en la memoria del puerto de La Coruña de 1991 como un punto muy importante la adjudicación de los trabajos para la primera fase del proyecto de construcción de la nueva dársena de Oza, por un valor cercano a 2.000 millones de pesetas. Estas instalaciones servirán para doblar la capacidad de las actuales instalaciones pesqueras, en estos momentos al límite de sus capacidades, según los responsables del puerto de La Coruña.

El coste total del proyecto de la dársena de Oza supondrá un total de 15.000 millones de pesetas y se financiará con aportaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Los trabajos de acondicionamiento del terreno donde se ubicará la dársena, en la demarcación coruñesa de A Gaieteira-Os Castros, ya se están realizando y durarán unos siete meses. En el plan previsto por la Junta de Obras del Puerto de La Coruña se contempla

la construcción de una dársena pesquera delimitada por un dique de abrigo que arrancará del extremo del puerto petrolero y discurrirá paralelamente a la costa. Se incorporará, además, un contradique de unos 150 metros de longitud perpendicular a la costa.

El objetivo primordial de este proyecto, además de concentrar a toda la flota de bajura en este lugar, es dotar a la flota pesquera de los muelles necesarios para las operaciones relacionadas exclusivamente con sus buques, trasladándolos a una dársena equipada especialmente para estas necesidades.

La protección de las especies

El director general de Marisqueo de la Xunta de Galicia, Ernesto Penas, defendió en el Parlamento gallego la aplicación de unas mayores restricciones en algunas especies con respecto a otras autonomías o la CE, debido a la importancia que éstas tienen para Galicia, respondiendo así a una pregunta del socialista José Antonio Ventoso sobre protección de especies pesqueras en la Comunidad Autónoma gallega.

Ventoso Mariño cuestionó la legalidad de los responsables de la Consellería de Pesca para imponer cupos o decomisar

pescado y marisco de determinadas especies, como el rapanete, el lirio o el pulpo cabezón, por tamaño antirreglamentario, argumentando que no está regulada su talla en el caladero nacional. A juicio del portavoz socialista, estas restricciones suponen un agravio comparativo para los pescadores gallegos, ya que en otras zonas estas especies se pueden capturar y comercializar.

Por su parte, Ernesto Penas matizó que tienen plenas competencias para regular las tallas exigidas a las capturas, indicando que algunas especies, como el lirio, tienen un gran interés tanto en el mercado como en el ecosistema gallego. También, dijo, la imposición de estos cupos obedece a consideraciones de tipo comercial demandadas por el sector para evitar que caigan los precios.

En la réplica, Ventoso Mariño se preguntó si deben ser los marineros gallegos quienes defiendan el caladero nacional, y destacó que el lirio supone el 90 por 100 de las exportaciones del arrastre y forma parte de la dieta del 90 por 100 de los españoles de baja renta. El director de Marisqueo reiteró posteriormente que las restricciones suponen un beneficio a largo plazo y que los cupos obedecen a la demanda del sector y suponen la única manera de obtener un buen precio. ■

Elena CEBRIAN

Control de tráfico marítimo

El Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo de Fisterra, que comenzó a funcionar en febrero de este año, fue inaugurado oficialmente el pasado día 3 de mayo por el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell. La función prioritaria de este centro es controlar el tráfico marítimo entre la punta de Estaca de Bares y la frontera con Portugal. Además, cumple otras funciones, como son la búsqueda y salvamento en el mar, la lucha contra la contaminación, la vigilancia del tráfico y la emisión de radioavisos náuticos.

El centro ha sido financiado por el MOPT aportando 1.700 millones de pese-

tas, de las cuales 1.200 millones se destinaron a equipamiento electrónico. En la inauguración oficial, el conselleiro de Pesca afirmó que esto es un paso adelante en materia de salvamento, resaltando la estrecha colaboración entre las Administraciones central y autonómica.

José Borrell calificó el lugar como «temple de la electrónica», y tras felicitar al director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, del que dijo que sin su iniciativa no hubiese sido posible la construcción, señaló que la obra era el orgullo de todas las Administraciones.

E. C.



La «guerra» que mantienen los arrantzales vascos con los pescadores franceses es histórica. La intervención de la Comunidad Europea en el contencioso no parece haber resuelto el problema, según los propios pescadores que salen a faenar.

«**E**STAMOS indignados, no hay derecho, una y otra vez estamos comprobando que los acuerdos de Bruselas no sirven para nada y son sólo papel mojado. Los franceses no hacen ni caso de la normativa comunitaria; se saltan a la torera, una y otra vez, las leyes», se quejan portavoces de las cofradías.

La propuesta de los arrantzales vascos es que las toneladas de anchoas capturadas por los franceses que se sitúen por encima de la cuota fijada para este año les sean descontadas de la cuota concedida para el próximo año.

Los arrantzales vascos piden que se descuente a los franceses de las cuotas de 1993 las toneladas de más capturadas este año

LA VIEJA GUERRA CANTABRO-FRANCESA

El cese de la actividad de los arrastreros pelágicos franceses conllevó ya el pasado mes de abril el inicio de capturas de anchoa por parte de la flota cantábrica que faena al cerco.

Sin embargo, las toneladas de anchoas descargadas hasta el mes de mayo se toparon con problemas graves derivados de la baja cotización del pescado.

A modo de ejemplo, se capturaron anchoas con un tamaño que situaba el kilo entre las 42 y las 48 unidades, lo que propició que alcanzara una cotización muy baja en lonja.

La invasión del mercado con anchoa procedente de Argentina —5.000 toneladas de anchoa salada en el mes de mayo— convierte además su valoración muy por debajo del precio deseado, según manifestaron en medios del sector.

Los arrantzales quieren dejar claro que ellos no tienen nada en contra de los pescadores franceses, sino que su lucha es por la supervivencia, y por ello, piden la desaparición de las redes de arrastre pelágico.

Si la costera de la anchoa no está exenta de problemas, la del bonito no se barrunta



optimista. La polémica puede volver a estallar, anunciando las cofradías, repitiéndose así los problemas del pasado año.

La situación del sector de pesca de bajura vasco es «extrema», según señalan las cofradías. A pesar de la normativa comunitaria y a las continuas protestas, no sólo de los arrantzales sino de responsables del Gobierno vasco, los arrastreros pelágicos franceses siguen saliendo a pescar anchoa mes tras mes durante la temporada.

La adopción de medidas de «freno» adoptadas por la Comisión de Pesca de la Comunidad Europea el pasado 13 de abril, por la que se prohibían las capturas de anchoa por barcos que naveguen bajo pabellón francés o estén registrados en Francia, al haber agotado ya su cuota de 3.000 toneladas otorgada para el presente año, ha sido eludida por los pescadores del país vecino.

El propio presidente del Comité francés para la Anchoa, no tuvo reparos en anunciar a primeros del pasado mes de mayo que la flota de arrastreros pelágicos se haría a la mar.



Y tal cual lo avisó, así se hizo, violando la normativa comunitaria. Nada más tener conocimiento del hecho, el viceconsejero de Pesca del Ejecutivo vasco, José Ignacio Espel, pidió que fuera el propio Estado miembro, Francia, el que tomara cartas en el asunto.

«La decisión es una mala noticia. Francia y la Comisión de Pesca deben hacer algo. El cumplimiento de la normativa comunitaria corresponde al Estado miembro. No hay dudas. Los franceses han agotado ya su cuota de anchoa y tienen que cesar su actividad. Es necesario reconducir el asunto y sentarse a negociar. Existen una serie de propuestas, razonables, a mi entender. La actitud de la flota francesa es, de cualquier forma, poco positiva, ya que se han hecho a la mar violando todas las normas. Y así dificultan el inicio de cualquier negociación», expresó José Ignacio Espel, responsable de Pesca del Gobierno autónomo.

La Comunidad Europea limitó la pasada temporada la longitud de las volantas que utilizan los pescadores franceses, pero los arrantzales están seguros de que ese reglamento no será efectivo.

Los pescadores vascos dicen que no se quedarán «con las manos cruzadas», y recuerdan que muchos barcos franceses se han reconvertido en volanteros, por lo que piden que Bruselas establezca los sistemas de control debidos.

El bonito ha comenzado a variar su rumbo a causa de las volantas y en los últimos años se resiste a entrar en aguas del golfo de Vizcaya.

La costera del bonito es fundamental para la economía del sector. El pasado año las capturas descendieron un 50 por 100 y, si se reaviva la «guerra» del bonito, los arrantzales temen que la historia se repita. Cuatro mil familias de Euskadi están pendientes de lo que ocurra. ■

I. C.



Con objeto de conseguir mayor seguridad en la navegación de los jet-foil, Trasmediterránea tiene previsto invertir unos 300 millones de pesetas en incorporar equipos de ayuda a la navegación para la detección de cetáceos y objetos semisumergidos.

EN esta línea, en la presentación a los medios informativos del primer equipo que incorpora, el director general de Trasmediterránea para la zona de Canarias y Cadiz señaló que la compañía está «volcada» en garantizar más aún la seguridad de los pasajeros.

Este primer equipo ha sido instalado en el «Princesa Dacil» y pertenece a la casa Kawasaki, la misma empresa que construye actualmente el jet-foil.

Este equipo funciona por ultrasonido, con 16 tonalidades en color que emiten ecos cuando se detectan ballenas u objetos semisumergidos hasta una distancia de 400 metros y 40 de profundidad. Es el primero del mundo en su clase y las primeras pruebas realizadas en aguas del sur de Gran Canaria han sido satisfactorias, según la compañía.

En la rueda informativa de presentación de este equipo se indicó que este radar, en el ejercicio de prueba, detectó una pelota de tenis sumergida y un balón de baloncesto, así como alguna ballena aislada, e incluso una manada en una ocasión.

Se informó también que se tiene en proyecto instalar un equipo italiano que funciona por diferencias térmicas y que aún está en fase de terminación en fábrica.

Trasmediterránea está en contacto con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, concretamente con el departamento de Biología,

que va a realizar un estudio de las ballenas en aguas de Canarias, con una inversión de 60 millones en dos años.

En otro orden de cosas, la compañía Trasmediterránea, en colaboración con las compañías Iberia y Aviaco, ha iniciado ya la venta de billetes de avión con coche en barco para desplazarse a la Península este verano.

Se trata de una promoción ya iniciada el pasado año y que tuvo gran aceptación, siendo usada en 1991 por unos 10.000 pasajeros y unos 2.500 coches entre las islas de Gran Canaria y Tenerife con los aeropuertos de Jerez y Sevilla.

En función de esta nueva oferta, el coche sale en barco desde las islas hacia la Pe-

Trasmediterránea invertirá cerca de 300 millones en nuevos equipos

MAYOR SEGURIDAD PARA LOS JET-FOIL



nínsula con dos días de antelación a la salida de los pasajeros desde el aeropuerto.

Las salidas serán desde Gran Canaria todos los martes en vuelo directo a Sevilla, con la ventaja de que no habrá que ir al puerto de Cádiz a recoger el coche, sino que estará en el puerto de Sevilla, ya que los coches irán en el ferry «Ciudad de Santa Cruz de La Palma», embarcando aquí los sábados. Lo mismo ocurrirá en sentido inverso.

En cuanto a los pasajeros de Tenerife, éstos serán llevados hasta el aeropuerto de Jerez, y los coches llegarán al puerto de Cádiz con antelación en un buque tipo rolón, y lo mismo en sentido Península-Canarias. ■



Las dos playas más turísticas del archipiélago no tendrán servicio de hamacas y sombrillas en un año

Las playas del Inglés y Maspalomas, del sur de Gran Canaria, pertenecientes al municipio turístico más importante del archipiélago, San Bartolomé de Tirajana, tendrán que retirar sus instalaciones de alquiler de hamacas y sombrillas durante un año, tras haber comunicado la Demarcación de Costas de Canarias a dicha corporación municipal una orden para que proceda a su levantamiento.

El Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana ha indicado a este respecto que no procederá a su retirada hasta que se pronuncien los servicios jurídicos de la Corporación, que tienen previstas varias reuniones al objeto de encontrar una solución a esta resolución, que dejaría las citadas playas sin los servicios playeros por espacio de al menos un año.

El levantamiento de estas instalaciones, ordenado por Costas, se debe a la suspensión del otorgamiento de autorizaciones y concesiones hasta que se resuelva un expediente de deslinde de los bienes de dominio público marítimo-terrestre.

La medida ha sido calificada de «muy grave» por parte del alcalde, José Juan Santana, y del concejal de Turismo de la corporación, Francisco Araño del Toro.

La orden de Costas indica textualmente lo siguiente:

«En virtud de la suspensión del otorgamiento de autorizaciones y concesiones que implica la providencia de incoación de 24 de marzo de 1992, del expediente de deslinde de los bienes de dominio público marítimo-terrestre, de acuerdo con lo que dispone el artículo 12.5 de la Ley de Costas, no es posible autorizar a ese Ayuntamiento para la explotación de los servicios de temporada en dichas playas, para el período comprendido entre mayo de 1992 a 30 de abril de 1993, hasta tanto se resuelva el citado expediente de deslinde, que llevará implícito el levantamiento de la suspensión. En consecuencia, se deberá proceder al levantamiento de las instalaciones en dicha playa.» ■

C. R.

EL ISM FLETA EL BUQUE PARA PRESTAR APOYO SANITARIO A

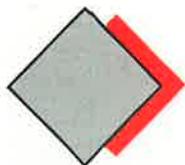
«INVESTIGADOR»:



El guardián del mar

El Instituto Social de la Marina ha fletado por primera vez el buque español «Investigador», cuya labor será la de prestar apoyo sanitario, tanto a nivel asistencial como preventivo, a la flota que faena en la pesca del bonito. Esta acción hay que enmarcarla como una más dentro del programa de sanidad marítima que el ISM viene realizando como gestor del área social del Ministerio de Trabajo. A la presentación del buque, que tuvo lugar en el puerto de Vigo el pasado 29 de mayo, asistieron el

director general del ISM, Jesús Muela; el gobernador civil de Vigo, Jorge Parada; el director provincial de Trabajo, Benigno González Blanco; el delegado territorial de la Consellería de Pesca, Juan Luis Pedrosa Fernández; el comandante de Marina, Tomás Dolarea Calvar, así como un representante de Cofradía, Luis Rodríguez Vilarchan; de sindicatos, Jesús Sánchez; de la cooperativa de armadores, Jaime Conde Pérez, y el director provincial del ISM, José Luis Rivas Alvarez.



La puesta en marcha de este servicio es una acción más dentro del programa de sanidad marítima que está desarrollando el ISM.



EL buque «Investigador» prestará el apoyo sanitario, tanto asistencial como preventivo, de forma gratuita a todos los tripulantes de los buques que faenan en la pesca del bonito durante la campaña que va desde junio hasta el 30 de septiembre, en la zona comprendida entre el nordeste de las islas Azores y la Bretaña francesa. El barco, que está dotado como un pequeño servicio de urgencias de un hospital, llevará once tripulantes. Dos de ellos son médicos del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, que atenderán cualquier emergencia sanitaria que se presente «in situ» durante el desarro-

llo de la campaña, en la que faena una flota española de unos 400 barcos, con un total aproximado de 6.000 trabajadores.

Mejora cualitativa

Esta acción, tendente a potenciar los niveles de salud de la gente de mar, se enmarca en los programas que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo en el área de Seguridad Social para el sector marítimo-pesquero.

Las experiencias anteriores del ISM, del año 1985, 1990 y 1991, en las que se ha prestado una asistencia en coordinación con los franceses en un buque francés, llevaron a la conclusión de que

El director general del ISM, Jesús Muela, dijo que este nuevo servicio supone una mejora cualitativa muy importante.

esta asistencia debía mejorarse de forma importante, convirtiéndose en un objetivo importante a cumplir. Según el director general del ISM, Jesús Muela, «esta nueva acción supone una mejora cualitativa, desde nuestro punto de vista, muy importante».

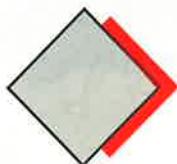
El buque «Investigador» salió del puerto de Vigo el pasado 3 de junio con un equipo médico que irá rotando en cada marea. En el mes de junio la atención sanitaria la prestarán José Manuel González Vallecillo y Jorge Herrador Aguirre. «Vamos dos médicos en cada marea —asegura Jorge Herrador—, y en total realizaremos cuatro hasta septiembre, relevándonos a final de mes. José Manuel se queda en ju-



lio y viene un compañero nuevo. Siempre es bueno que haya un compañero que ya esté rodado, pues no es una actividad de una consulta habitual. Además de la actividad médica, que es para lo que estamos preparados, es importante estar habituado un poco a los barcos, las zonas; es decir, conocer el medio.»

El barco tendrá como base el puerto de Santander, al que acudirán a finales de mes para repostar y hacer algún cambio de tripulación o de médicos.

Este buque, cuyo presupuesto asciende a los 60 millones de pesetas, permite también una asistencia sanitaria radiomédica. «El barco está dotado —manifestó Jesús Muela— de los elementos esenciales de comunicación, VHF, onda corta, permitiendo la consulta médica y también, a través de la lancha que lleva, la asistencia sanitaria del médico al pesquero que lo precise. En caso necesario —continuó Muela—, se harían las repatriaciones en coordinación con el Centro Nacional de Salvamento Marítimo, tanto por vía marítima como aérea.»



El barco, que está dotado como un pequeño servicio de urgencias de un hospital, llevará once tripulantes, de los que dos son médicos.

En este sentido, el equipo médico a bordo del «Investigador» resaltó la importancia que tiene tanto la sala de urgencias como la de transmisiones, ya que permite mantener un contacto directo con la flota en todo momento. «Muchas cosas se pueden solucionar con una conversación tranquila, orientando, y luego, si es preciso, trasladar al paciente al barco», señalaron los médicos.

▲ El buque, que está dotado como un pequeño servicio de urgencias, atenderá cualquier emergencia «in situ».

Medicina preventiva

El Instituto Social de la Marina dispone de una red de Centros de Sanidad Marítima a lo largo de la costa que se ha dotado en estos momentos de 88 facultativos distribuidos en esos centros que están dedicados especialmente a la atención sanitaria a bordo y en el extranjero.

«Nuestra línea de acción en este terreno va dirigida a la medicina preventiva. Nadie debe salir sin el reconocimiento previo al embarque. Esto está informatizado y es de vital importancia para atender después en el nivel asistencial», afirmó Jesús Muela.

Por otra parte, dentro de los programas que se vienen desarrollando para el sector marítimo-pesquero, también se está incidiendo en una línea fundamental, que es la formación sanitaria. El ISM está impartiendo unos cursos, a través de los 36 centros que tiene abiertos a reconocimientos médicos. Estos cursos tienen dos niveles, uno básico y otro para responsables



◀ Al acto de presentación del barco acudieron diversas personalidades de las Administraciones central y autonómica.

El equipo médico formado por dos profesionales irá rotando cada mes.



de los mandos de los buques apoyados por una serie de material didáctico. Según el director general del ISM, los cursos permiten al tripulante conocer la forma de actuación ante una situación sanitaria más o menos de emergencia, y también, muy básicamente, para que a la hora de una consulta radiomédica exista un lenguaje común entre lo que el médico le va a demandar y lo que el tripulante puede facilitar en razón del mejor diagnóstico de esa enfermedad o de esa actuación.



El servicio se prestará gratuitamente a unos 400 barcos de la flota del bonito, con un total de 6.000 trabajadores.

La otra versión de este programa es la asistencial, que se fundamenta en el centro radiomédico, abierto las veinticuatro horas del día y que permite la consulta desde cualquier punto de la mar. Además, existe una red de centros en el extranjero y el buque «Esperanza del Mar». «*Son siete centros y se va a abrir otro en Abidjan (Costa de Marfil). Es una red de centros que también dan ese tipo de asistencia, unido a otro de asistencia de repatriación social o atención social si fuese preciso*», dijo el director general del ISM.

En referencia al programa de sanidad marítima, Jesús Muela señaló que es un trabajo en acción continua para poderlo potenciar, ya que es de vital importancia.

Política común con la CE

El gran interés con el que se están llevando a cabo este tipo de programas de sanidad marítima también es compartido por la Comunidad Europea, en la que existe una fuerte concienciación de potenciarlos, de tal manera que el ISM ha estado participando en programa de centros radiomédicos. A esto hay que unir la reciente publicación de una directiva de la Comunidad sobre condiciones mínimas de salud y seguridad con el objeto de promocionar la salud general en el medio marítimo. «*Esta directiva —aseguró Jesús Muela— es de vital importancia, ya que hace que los países de la Comunidad vayan a tener una política común en este sentido*». En la citada directiva se habla, entre otras muchas cosas, de la necesidad de potenciar los centros radiomédicos y, en resumen, viene a confirmar el trabajo que el ISM está realizando.

Por último, señalar que, además de la relevancia que este tipo de programas han despertado en la Comunidad Europea, este interés también responde a la concienciación por parte del trabajador en el sentido de que la salud es uno de los elementos fundamentales de las condiciones de vida y trabajo. ■

Inés OTERO



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Creemos que es importante conocer lo que es, lo que significa y hasta dónde llega la responsabilidad del Fondo de Garantía Salarial (en adelante FOGASA). Por eso vamos a fijarnos y detenernos en él en el presente número, ya que es un ente muy familiar y al que se recurre con mucha frecuencia por parte de los trabajadores, más de lo que éstos desearían. Pues recurrir a este organismo significa que algo no marcha bien, que la empresa no ha pagado a los trabajadores por los conceptos que más adelante se dirán, y lo que es más importante y más trágico a la vez, que la empresa no puede pagar: porque ha desaparecido, por ser insolvente, por estar en quiebra o por cualquier otra situación de análogo significado.

EL FONDO DE GARANTIA SALARIAL

EL FOGASA es un organismo administrativo autónomo pero dependiente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Tiene, por tanto, capacidad jurídica y capacidad de obrar propias para cumplir con los fines encomendados.

Para entendernos, y salvando las distancias, puede considerarse el FOGASA como una especie de UVI interempresarial, al estilo de la que tienen los bancos, cuyo fin principal es la de abonar a los trabajadores el importe de los salarios pendientes de pago por causa de insolvencia, suspensión de pagos, quiebra o concurso de acreedores. Es decir, este organismo garantiza que el trabajador va a cobrar unos salarios o unas indemnizaciones que el empresario por las causas ya manifestadas no puede hacer efectivas. Salarios e indemnizaciones que cuentan con unos topes que más adelante indicaremos.

Objeto del FOGASA

El objeto del FOGASA se extiende a dos campos de acción:

a) Al pago de los salarios pendientes de cobrar, incluyendo en este concepto los salarios de tramitación, que como ya sabemos son los sueldos correspondientes al intervalo comprendido entre la fecha del despido y la notificación de la sentencia habida como consecuencia de la reclamación contra el despido por parte del trabajador.

b) Al pago de las indemnizaciones debidas y reconocidas como consecuencia de sentencia o resolución administrativa a favor de los tra-

bajadores a causa de despido o extinción de los contratos conforme a los artículos 50 y 51 del ET (extinción por voluntad del trabajador o por causas tecnológicas o económicas y fuerza mayor, expedientes de crisis, regulación de empleo, etcétera).

Hay que tener presente que tanto en un caso como en otro la responsabilidad del FOGASA es subsidiaria, responde cuando las empresas, como consecuencia de alguna de las situaciones ya expuestas, no pueden hacer frente al pago por los conceptos expresados. Es en ese momento y no antes cuando la responsabilidad del FOGASA entra en juego.

Límites de la responsabilidad del FOGASA

Los límites de la responsabilidad del FOGASA son de dos tipos:

- Límite cuantitativo.
- Límite temporal.

En cuanto al límite cuantitativo, el tope es el doble del Salario Mínimo Interprofesional (SMI), que para el año 1992 está fijado en 56.280 pesetas. El tope, lógicamente, será de 112.560 pesetas, perdiéndose la diferencia hasta el salario real que el trabajador pudiera cobrar.

Respecto al límite temporal, queda fijado en el artículo 33 del ET en cuatro meses para el supuesto de abono de salarios dejados de percibir, incluidos los salarios de tramitación, y doce meses para el caso de que se trate de indemnización. O si se prefiere, el límite para el supuesto de que el FOGASA deba indemnizar a causa de despido o extinción del contrato a vo-

luntad del trabajador o por causas económicas o tecnológicas, se fija en el sueldo de un año, con el tope cuantitativo indicado.

Intervención del FOGASA

El FOGASA puede comparecer en juicio como parte en cualquier momento del procedimiento. A este respecto, la Ley de Procedi-



miento Laboral prevé en sus artículos 23 y 24 dicha comparecencia, que puede ser:

— A instancia del propio Fondo de Garantía Salarial, en aquellos procesos de los que pudiera derivarse alguna responsabilidad de abono de salarios o indemnizaciones a los trabajadores reclamantes.

— O a instancia de parte, en el procedimiento o de oficio por el propio Juzgado de lo Social correspondiente, que citaría al Fondo como parte, dándole traslado de la demanda en los supuestos en los que las empresas estén incurso en procedimientos concursales ya indicados.

Cuando el FOGASA hace

frente a las responsabilidades mencionadas, se subroga en el lugar de los trabajadores a los que ha satisfecho las cantidades para poder ejercitar sus derechos frente al empresario cuando éste venga a mejor fortuna, porque de lo contrario no podrá resarcirse, ya que cuando un trabajador cobra del Fondo es porque la empresa ni tiene bienes ni dinero, pero si en un futuro la empresa que fuera mejorara su situación económica, el trabajador puede reclamar lo adeudado, descontando lo que el Fondo le haya pagado, y a su vez el FOGASA puede reclamar a la empresa las cantidades da-

EL FOGASA **garantiza al** **trabajador el** **cobro de unas** **indemnizaciones** **que el** **empresario no** **puede hacer** **efectivas**

das a los trabajadores por no ser solvente la empresa en la fecha del pago.

Reservas del FOGASA

El Fondo se nutre y financia con las aportaciones efectuadas por todos los empresarios. Estas aportaciones consisten en una cuota que representa un porcentaje sobre la base de cotización indicada en la nómina de cada trabajador y que se paga con el abono mensual de los seguros sociales.

Prescripción de la acción

El derecho a solicitar del FOGASA el pago de las prestaciones ya indicadas prescribe al año de la fecha en la que haya tenido lugar el acto de conciliación, sentencia o resolución de la autoridad laboral en que se reconozca la deuda por salarios o se fijen las indemnizaciones.

Este plazo, no obstante, se interrumpe, además de por las formas legales de interrupción de la prescripción, por el ejercicio de las acciones encaminadas a hacer efectivo su crédito o a que se le reconozca el mismo dentro del procedimiento concursal que sea en la jurisdicción civil ordinaria.

Organo competente

Las peticiones dirigidas al FOGASA se interponen ante este organismo que depende del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social, existe en todas las capitales de provincia y están presididos por cada director Provincial de Trabajo, y cuyas resoluciones son recurribles en alzada dentro de la vía administrativa, y en la vía contencioso-administrativa las resoluciones que resuelvan el recurso de alzada. ■

**José Manuel
MARTINEZ GALAN**
(Abogado)





Vigo: Cumbre comunitaria sobre el futuro de la flota congeladora

Vigo acogerá la reunión comunitaria sobre el futuro de la flota congeladora de altura, en la que participarán responsables de Pesca de la Comunidad Económica Europea, del Gobierno español y de la Cooperativa de Armadores de Vigo.

La convocatoria de esta reunión, para los primeros días del mes de julio, fue confirmada en fuentes comunitarias al alcalde vigués, Carlos Príncipe, cuando éste presentó en Bruselas el plan de viabilidad de la flota congeladora, elaborado por la Cooperativa de Armadores.

Los frutos que se esperan alcanzar en la reunión comunitaria de Vigo dependerán en buena medida de las conclusiones que salgan del Consejo de Ministros de la CE en Lisboa. Si en él se consigue la declaración del sector pesquero de la CE como fondo estructural, se habrá avanzado un buen trecho en la resolución de los problemas de la flota congeladora española. La consideración de fondo estructural lleva aparejado la consignación de fondos comunitarios, lo que facilitaría en buena medida la ejecución del plan de viabilidad de la flota.

Libros del mar

La Editorial Miraguano ha tenido una sugestiva y brillante idea al crear recientemente una colección, Amura, dedicada a la mejor literatura sobre el mar. El interés de la citada iniciativa estriba en que es la única colección existente en el mercado español sobre temas literarios marítimos. Aunque parezca increíble en un país como España, donde el mar tiene la importancia física, económica y humana que todo el mundo conoce, no existía un apartado editorial monográfico al respecto. Ciertamente es que las grandes obras maestras de Stevenson, Conrad, London o Melville han sido repetidamente editadas, pero de forma aislada y no en la unidad de una colección. Amén de que quedan muchas obras magistrales aún inéditas en castellano. Es el caso del primer título de «Amura», *El Mar*, de Jules Michelet, auténtica «novena sinfonía marítima». Es una obra de inspiración grandiosa, de alto vuelo poético y de un estilo literario brillante, rico, romántico. El segundo título, de próxima aparición, es una deliciosa obra de un autor portugués, Raúl Brandao, titulada *Los Pescadores*. Seguirán otros, animados por la declaración de principios de Amura: «Al órgano motor de la presente colección le ani-



Miraguano Ediciones

man dos pasiones que son su razón de existir: contemplar por la amura de babor los textos inencontrables en castellano de la mejor literatura del mar, y otear a estribor las obras más insólitas de la misma. Cada volumen será, pues, una aventura por los siete mares, ya que navegar a barlovento, por lujo y por capricho, es el secreto motivo de «Amura».

«El
Capitán
de
Buque»

Editado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, acaba de publicarse el libro *El Capitán de Buque*, obra de la que es autor José Julián López Amo. Se trata de una monografía que, según señala el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, puede ser de gran utilidad no sólo para los estudiosos de temas náuticos y jurídicos sino para todos los profesionales del sector, sobre todo capitanes y patronos de buques de pesca, y también para los patronos de embarcaciones deportivas.

Aumento de tarifas de los remolcadores portuarios

Por una orden del pasado día 4 de mayo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, han sido incrementadas en un 6,5 por 100 las tarifas de los servicios remolcadores vigentes en todos los puertos nacionales.

Los cuadros con las tarifas resultantes, así como las condiciones generales de aplicación, deberán ser remitidas por las empresas a la Dirección General de Marina Mercante.

Por otra orden del mismo Departamento se autorizó, igualmente, a la Compañía Trasmediterránea, S. A., a un incremento medio ponderado de sus tarifas del 8,5 por 100.

CAT[®] motores marinos

un seguro para hacerse a la mar

Finanzauto le suministra todo lo que precise: desde el motor a la hélice y con toda garantía.

Los motores Caterpillar están aprobados por las nueve principales Sociedades de Clasificación del mundo. Su gama comprende todas las potencias entre 50 y 7.270 HP, para su aplicación desde los trabajos más duros hasta yates y embarcaciones de recreo.

Servicio Postventa de Finanzauto con instalaciones en los treinta y siete puertos más importantes de la Península, Baleares y Canarias y, además, más de mil cien puntos CAT de servicio y repuestos en el mundo.



Finanzauto



Central: Arturo Soria, 125
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12
28043 Madrid



Ya era el pesquero de los 90. Ahora es el R-90 congelador

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora total	27,98 m.
Eslora entre perpendiculares	23,60 m.
Manga	8,00 m.
Puntal de trazado	4,00 m.
Calado medio	3,10 m.
Arqueo	149 T.R.B.
Capacidad de congelación	3 Ton/Día Pez Espada
Capacidad bodega aislada	140 m. ³
Capacidad de combustible	80 m. ³
Capacidad de agua dulce	10 m. ³
Velocidad	11 nudos
Tripulación	12 hombres

El RODMAN 90 ya era el
símbolo de una nueva década.

Un pesquero construido en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio (PRFV), capaz de superar a cualquier buque tradicional en prestaciones, bajo mantenimiento y alto poder de captura. Pero, ahora, con su nuevo túnel de frío, el R-90 Palangrero Congelador vuelve a anticiparse al futuro de la pesca.

HAGASE CON EL NUEVO RODMAN 90 PALANGRERO
CONGELADOR. EL FUTURO LE DARA LA RAZON.

polyships

Construcción Naval
en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio