

N.º 298 - SEPT. 1992

# MAR

**EXP 92**  
SEVILLA

# MARES Y DESCUBRIMIENTOS

Organizado por el ISM  
y la CE

**BAMIO:  
CONGRESO  
INTERNACIONAL  
SOBRE  
SEGURIDAD  
EN LOS  
PESQUEROS**

# Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

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



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

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

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

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

**VOLVO  
PENTA**

**Respuesta segura.**

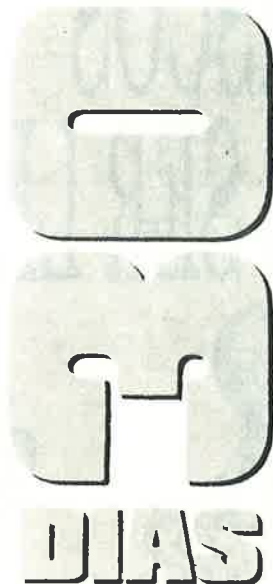
VOLVO PENTA ESPAÑA, S.A. Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 562 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursales

- Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.
- Zona Franca Sector A, c/ 60 N° 22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 98 91 / 94 10. Fax (93) 336 72 63.

**P**ESCA y Marina Mercante han sido principales protagonistas de la actualidad marítima durante las últimas semanas con la preocupación como constante. En el caso de la pesca, además de por las medidas comunitarias y nacionales encaminadas a reducir y adaptar las flotas a las nuevas exigencias de los caladeros, ante las denuncias generalizadas sobre la falta de seguridad en los barcos. En el campo de la Marina Mercante, porque se van cerrando plazos de cara a la liberalización del tráfico de cabotaje, lo que sigue planteando preocupaciones en medios laborales y empresariales, a pesar de haber logrado España una aplicación progresiva hasta 1999 de este calendario.

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, del Instituto Social de la Marina, cuyas instalaciones han sido calificadas por algunos expertos como las mejores de mundo en este campo, inició su andadura sirviendo de sede al II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Vida en los Buques de Pesca. Más de 200 especialistas de todo el mundo, entre los que se hallaba una amplia representación del ISM, analizaron durante tres jornadas los problemas de siniestralidad en el sector de la pesca en el mundo y, desgraciadamente, con posiciones coincidentes entre los expertos de la mayor parte de los países: se trata de un sector con una alta siniestralidad y no derivada precisamente de la tradicional idea del fatalismo. Hay muchos barcos en malas condiciones para faenar, las jornadas laborales no guardan relación con los riesgos



## CONDICIONES DE SEGURIDAD

de esa actividad en el mar, todo lo cual da lugar a que la pesca sea el sector con el mayor número de accidentes en Europa.

De acuerdo en la descripción del panorama en el sector, los asistentes a este coloquio también estuvieron de acuerdo en las soluciones: mejora de las embarcaciones, incorporación de más tecnología en las operaciones de pesca y, sobre todo, un aumento de los esfuerzos en formación tanto de las tripulaciones como de los armadores.

En relación con el conocimiento de las condiciones de vida y seguridad de los barcos pesqueros, las conclusiones de Bamio no constituyen ninguna novedad. Quizá lo más importante es que lo que todo el mundo daba por hecho, ahora consta ante las diferentes Administraciones como el trabajo y la investigación de más de 200 expertos de todo el mundo y que eso pueda ser el inicio de una nueva política en la búsqueda de soluciones a corto plazo.

La reducción de barcos prevista por las autoridades comunitarias en todos los

países miembro de la CE es hoy una constante en las preocupaciones de todas las flotas. Vienen tiempos de ajuste para la flota pesquera, pero también para la flota de la Marina Mercante, a pesar de llevar ya más de una década en permanente retroceso. La liberalización de los tráficos mundiales en el transporte marítimo es un proceso y la Comunidad Europea decidió poner plazos y fechas al tráfico de cabotaje en la CE a partir de 1993.

España, recogiendo las peticiones del sector, logró en Bruselas que esa liberalización no se haga de forma violenta, sino progresivamente en función de la situación de cada flota y mientras se avanza también para la instauración del segundo registro en Canarias. Se trata de un proceso que se iniciará en 1993 y que, en el caso español, culminará en 1999. Algunas flotas van a tener un respiro a la hora de mantener unos tráficos y defenderse del exterior. Pero, en cualquier caso, el reto de la liberalización y la competitividad está a la vuelta de la esquina. ■

Vidal MATE

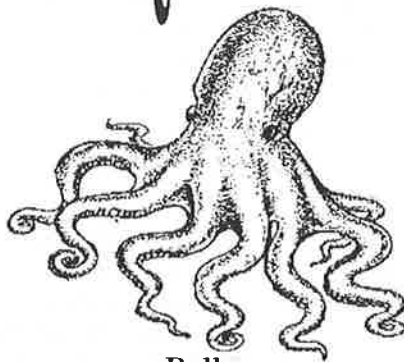


# COS MARISCOS TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



**Centolo**

Tamaño Mínimo Legal: 12 cm.



**Polbo**

Peso Mínimo Legal: 750 grs.



**Nécora**

Tamaño Mínimo Legal: 4,5 cm.



**Berberecho**

Tamaño Mínimo Legal: 28 mm.



**Percebe**

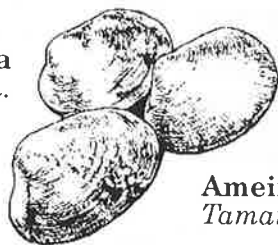
Tamaño Mínimo Legal: 4 cm.



**Vieira**

Tamaño Mínimo Legal: 10 cm.

**Ameixa Rubia**  
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.



**Ameixa Fina**  
Tamaño Mtnimo Legal: 40 mm.

**Ameixa Babosa**  
Tamaño Mínimo Legal: 38 mm.

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

**Para non esgota-lo marisco en Galicia**



**TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO**



CONSELLERÍA DE PESCA  
MARISQUEO E ACUICULTURA



# 6

## SYMPOSIUM MUNDIAL EN BAMIO

Expertos de todo el mundo debatieron la seguridad en los barcos de pesca.



# 26

## VIAJE A LA EXPO

Los temas marinos, parte básica en la Expo de Sevilla.



# 19

## HACIA LA LIBERACION DEL CABOTAJE

Bruselas liberalizará progresivamente en España el tráfico de cabotaje desde 1993.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

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

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

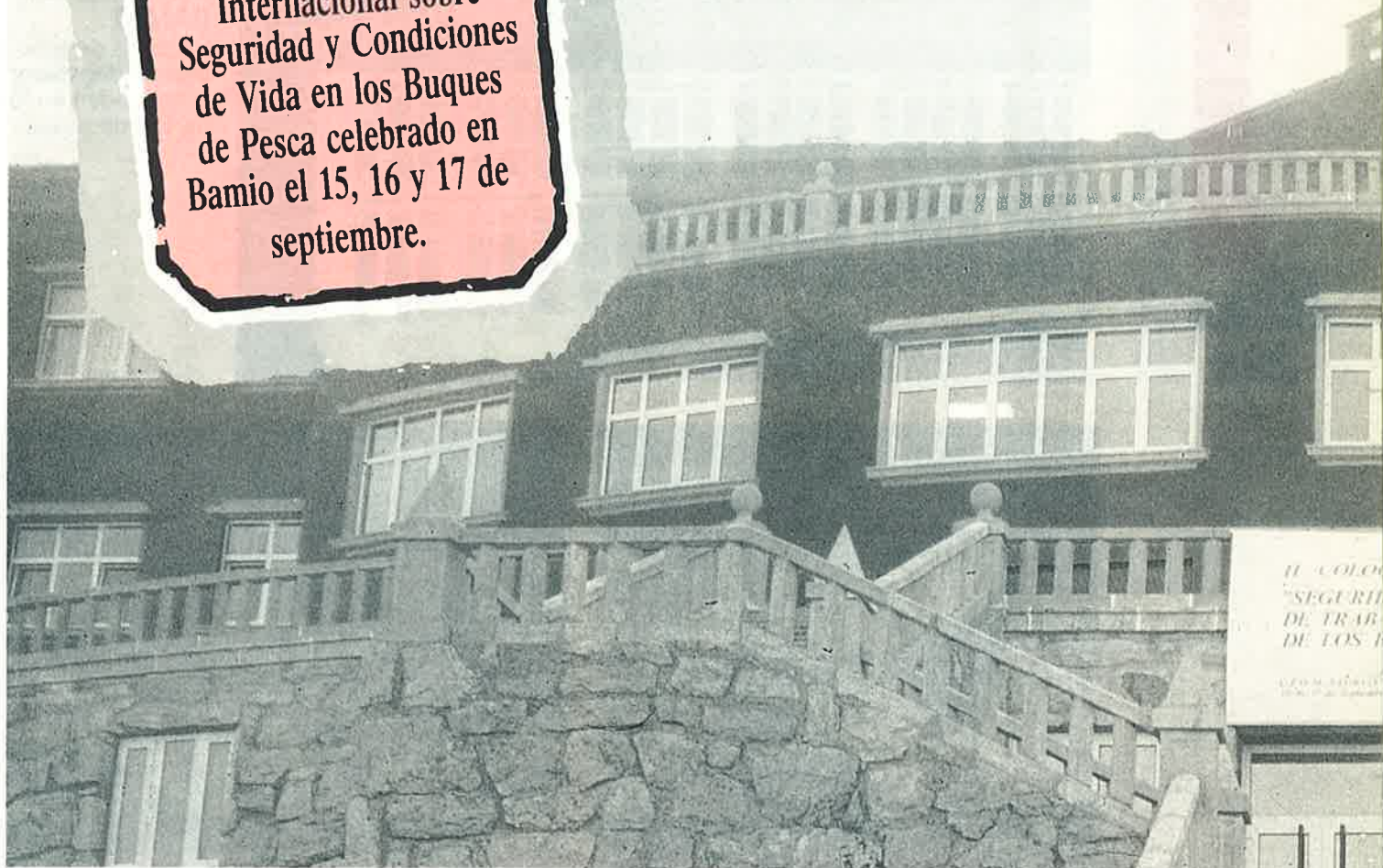
**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.<sup>a</sup> planta. 28004 MADRID. Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

**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.

II Coloquio  
Internacional sobre  
Seguridad y Condiciones  
de Vida en los Buques  
de Pesca celebrado en  
Bamio el 15, 16 y 17 de  
septiembre.



# LA FLOTA MUNDIAL DE PESCA,

La pesca figura indiscutiblemente en el pelotón de cabeza de accidentes mortales de la Comunidad Europea, y también en España. El riesgo de accidentes es diez veces más elevado que en la minería y la agricultura. La posibilidad de que un pescador fallezca en el mar es de, aproximadamente, un 10 por 100, y la de sufrir como mínimo un siniestro grave de trabajo es de un 50 por 100. La inseguridad del lugar de trabajo (suelos resbaladizos, condiciones meteorológicas hostiles, elevado nivel de ruido...), las extensas jornadas (ochenta horas semanales), alojamiento en el lugar del trabajo, el aislamiento médico, así como la urgente necesidad de una formación adecuada y continuada, la mejora de la seguridad otorgando más atención a los factores humanos, la importancia de inversiones en seguridad, la vigilancia en el cumplimiento de la normativa y la sensibilización de los trabajadores del mar para que cambien su actitud de indiferencia hacia la forma-



# BAJO MÍNIMOS EN SEGURIDAD

ción en seguridad, son algunas de las conclusiones del II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Vida a bordo de los Buques de Pesca, que se celebró en el Centro de Formación Ocupacional Marítima del ISM en Bamio (Villagarcía de Arosa) durante los días 15, 16 y 17 de septiembre. Todos estos factores, analizados desde hace algún tiempo por la CE, ha hecho que la Comunidad esté elaborando desde hace algunos años una importante legislación que prevé disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, y tiene como fin mejorar la formación en materia de prevención de accidentes y de salud a bordo, así como en medios de salvamento y supervivencia. El objetivo es sensibilizar a la opinión pública, dentro del Año Europeo de Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, y así preparar la creación del mercado interior para enero de 1993, ya que la libre circulación de trabajadores supondrá también una libre circulación de riesgos.

**E**L II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca, organizado por la Comisión de las Comunidades Europeas, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (Instituto Social de la Marina), la Universidad de Bretaña Occidental en Francia (a través del Instituto Universitario Tecnológico de Lorient) y la Universidad canadiense de Quebec en Rimouski, también contó con la colaboración de las principales instituciones internacionales implicadas en el tema como la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Estas jornadas de trabajo, celebradas en el Centro de Formación Ocupacional Marítima del ISM en Bamio (Villagarcía), dieron cita a más de doscientos especialistas de todo el mundo en temas relacionados con la seguridad marítima. Los cuatro temas que fueron objeto de estudio en más de 40 ponencias, presentados por el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Alvarez en rueda de prensa, son:

— «Análisis de los accidentes de trabajo a bordo de los buques de pesca».

— «Nuevas tecnologías, transferencia de tecnologías y mejoras en la seguridad y condiciones de trabajo».

— «Incidencias sobre la seguridad y las condiciones de trabajo derivadas de las políticas de pesca y de los sistemas de remuneración existentes».

— «La formación y sensibilización de los pescadores».

Además, se presentaron 20 comunicaciones en forma de póster relacionados con los temas del coloquio.

Durante la presentación del II Coloquio Internacional, José Antonio Acebes, experto nacional destacado en la Comunidad, acompañado por el administrador principal de la Dirección General V de la Comisión de las Comunidades Europeas de Salud y Seguridad, Luc Dutailly, así como



el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Alvarez; el director provincial, Jesús Pérez, y el director del Centro de Bamio, Juan Viñas, aseguró que las condiciones de trabajo en los buques de pesca dejan bastante que desear, y que son bastante parecidas en todos los países comunitarios. «Esta realidad —dijo Acebes— es que en todos ellos son muy deficientes.» «Los accidentes laborales y el tipo de actividad de un buque de pesca —continuó Acebes— es una labor de alto riesgo.»

#### Año Europeo de Seguridad e Higiene

El administrador principal de

la Dirección General V de la Comisión de las Comunidades Europeas, Luc Dutailly, enmarcó los objetivos de este coloquio internacional dentro del Año Europeo de Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, declarado el pasado mes de marzo, que ha sido impulsado por el Consejo en previsión de la libre circulación de bienes, servicios y trabajadores que se producirá a partir de 1993 con el mercado interior. «También se producirá —dijo Dutailly— una libre circulación de riesgos.» Añadió que era necesario sensibilizar a la opinión pública en la prevención de accidentes de trabajo, para lo cual se ha puesto en marcha una campaña.

Dutailly destacó que actualmente la Comisión está trabajando en la elaboración de una directiva sobre seguridad y condiciones de trabajo en el mar con el objeto de regular las condiciones mínimas de salud y seguridad en los buques pesqueros.

Por su parte, José Antonio Acebes, experto nacional en la Comunidad, dijo que la CE considera básica la formación para reducir los accidentes y mejorar las condiciones de trabajo. «Cuanto más pequeños son los buques hay más siniestros.» En este sentido aseguró que hasta es-

**L**a prevención es el primer paso en el camino de la seguridad para lo que es imprescindible una formación adecuada, continuada y atractiva, y así evitar que la pesca esté a la cabeza de accidentes laborales en Europa.





de jornadas y seminarios que contribuyan a estos fines. «En este contexto de sensibilización internacional —aseguró Jesús Muela— se celebra este II Coloquio, que va a contribuir de forma decisiva, con sus jornadas, al objetivo último de elevar la calidad de vida y trabajo a bordo de los buques de pesca.»

También estuvo el alcalde de Villagarcía, Joaquín Gago; el gobernador civil, Jorge Parada; el administrador principal de la Dirección General V de la Comisión de las Comunidades Europeas de Salud y Seguridad, Luc Dutailly, y un representante del servicio marítimo de la OIT, D. Appave.

En la alocución de bienvenida, el representante de la Comisión de las Comunidades Europeas insistió en que 1993 supondrá la libre circulación de riesgos y la CE pretende poner en marcha una directiva para evitar en lo posible los accidentes laborales a bordo de los barcos pesqueros. Para finalizar su intervención subrayó la necesidad de motivar a los trabajadores con su propia seguridad, para lo cual es necesario que no rechacen las innovaciones. «Todo esto llevó al Consejo de Ministros de la CE a promover una vasta campaña de sensibilización de la opinión pública, previa a la apertura del Mercado Unico», dijo Dutailly.

Por su parte, el representante de la OIT, D. Appave, explicó que la introducción de nuevas tecnologías en el sector precisa de una formación, ya que las innovaciones pueden producir mejoras pero también riesgos. Appave aseguró que «la mejora de las condiciones de trabajo es la clave en la mejora de seguridad en buques».

Hizo especial hincapié en que los horarios prolongados de trabajo generan constante tensión entre los marineros y su consiguiente cansancio y pérdida de la concentración. «Las estadísticas se disparan pasadas las seis horas continuadas de trabajo», dijo Appave.

El delegado del Gobierno, García Sabell, recordó que los accidentes de pesca en España arrojan unas cifras elevadas.

tos momentos todas las normativas internacionales hablan de la seguridad del buque, no se ha hablado nunca de las condiciones de vida y trabajo de los tripulantes.

En cuanto a la elección de España, y en concreto el Centro de Formación Ocupacional Marítima del ISM en Bamio, se debe —tal y como afirmó el representante comunitario— a la admiración que existe en la CE por la coherencia de la política marítima española. Las magníficas instalaciones del centro, que ha supuesto una inversión de 1.700 millones de pesetas, de los que 700 financió la CE, y que cuenta con unos doce mil metros cuadrados de superficie útil entre salón de actos, con cuatro cabinas de traducción simultánea, comedor, aulas, biblioteca, etcétera, fue calificado por la mayoría de los participantes como el mejor centro del mundo de estas características.

### Elevar la calidad de vida

La inauguración del II Coloquio Internacional de Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca, que tuvo lugar el 15 de septiembre,

corrió a cargo del delegado del Gobierno en Galicia, Domingo García. Además de García Sabell estuvieron presentes en la jornada inaugural el director general de ISM, Jesús Muela, quien destacó que el encuentro se producía en el Año Europeo de la Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, declarado por la CE en Lisboa, el 12 de marzo del presente año, y en el que se pretenden avances en la producción y armonización de normas referentes a esta materia entre los países de la Comunidad, así como sensibilizar a la opinión pública sobre la importancia que tiene la mejora de la protección de la salud y la seguridad en el trabajo y recomendando la multiplicación

**E**s necesario rechazar la idea del fatalismo e investigar con profundidad la complejidad de las causas que provocan los siniestros para ir reduciendo el número de muertos, según las sociólogas del ISM.

En esta línea, destacó algunos datos sobre la siniestralidad en el mar que colocarían al sector de la pesca a la cabeza de los accidentes laborales, por delante de la minería.

Según las manifestaciones de Domingo García Sabell, la mayor parte de los accidentes se registraron, además, en el colectivo de las pequeñas embarcaciones, de las que Galicia posee un elevado porcentaje de ellas en su flota.

Tras el acto inaugural del coloquio, dio comienzo el II Coloquio Internacional. El primer tema tratado fue el análisis de los accidentes de trabajo a bordo de los buques de pesca. Bajo la presidencia del director provincial del ISM, Jesús Pérez López, intervinieron expertos japoneses, suecos y holandeses, que analizaron las diferentes relaciones existentes entre el balanceo del barco y la pérdida de equilibrio por parte del marinero, así como la influencia del cansancio derivado del esfuerzo musculoesquelético.

El holandés H. P. Pröpper propuso innovaciones tecnológicas, asegurando que se pueden evitar muchos accidentes haciendo nuevos diseños. «Los constructores de buques —dijo Pröpper— suelen apuntarse a las innovaciones, pero los pescadores, que son más conservadores, suelen oponerse.»

Otra de las más importantes conclusiones de esta primera jornada del coloquio fue la propuesta por el canadiense Marcel Ayeko, que dijo que es fundamental investigar las causas que provocaron el accidente para evitar que vuelva a suceder. Además, señaló que el principal problema en Canadá es la necesidad de un compromiso del pescador. «Hay una mala formación en salvamento y es necesario formar a los marineros.»

En este sentido, Ricar Martí Sagarra, de la Universidad Politécnica de Cataluña, insistió que en España no se profundiza en investigar las causas del accidente para prevenirlo, proponiendo una variación en la definición del parte de accidente e investigar y obtener conclusiones.

El ponente noruego, Aasjor, dejó de manifiesto que el período



do 1980-84, los accidentes fatales tuvieron un mayor índice de riesgos en los buques pequeños, y los índices más bajos en los barcos grandes como arrastreros. Según la edad de los trabajadores, el grupo con mayor riesgo es el que está entre cuarenta y dos y sesenta años.

### Accidentes causales no casuales

La ponencia sobre «Los accidentes laborales en la pesca», pronunciada por la socióloga Begoña Marugán, del Instituto Social de la Marina, y realizada también por la socióloga María Lui-

sa Ferreras, estaba elaborada desde una óptica prevencionista y se basa en una serie de principios por los que se rechazan que los accidentes marítimos sean casuales y fruto de la fatalidad, considerando que están producidos por causas naturales. Las dos sociólogas del ISM rechazan también la teoría del fallo humano, que dice que es la persona la que comete el error, pero no explica la causa por la que se cometió ese fallo.

Marugán destacó durante su intervención que en los accidentes laborales hay una multiplicidad de causas (el descanso no tiene cabida, se pierde concentración y reflejos, por lo que el mínimo fallo provoca accidentes).

También subrayó que las estadísticas de la Dirección General de la Marina Mercante muestran un incremento de accidentes marítimos, aunque es importante insistir que desde que se creó el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo, Marina Mercante recoge también la siniestralidad de buques de menos de 20 toneladas, información no recogida hasta la fecha. Por tanto, este aumento de accidentes se debe, entre otras cau-

**L**as nuevas tecnologías y los nuevos diseños de buques contribuyen a mejorar la seguridad y las condiciones, y también a reducir los ruidos en buques pesqueros.



## II COLOQUIO INTERNACIONAL

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

sas, a la mayor recogida de información de los mismos.

En cuanto al análisis de datos de los 180 accidentes registrados el año pasado, revela que 160 lo fueron en buques de pesca y los 20 restantes en mercantes. La causa de estos siniestros se atribuyó al fallo material, con un 35 por 100; al mal tiempo, un 31 por 100; el fallo humano, un 17 por 100, y causa desconocida, un 17 por 100. Marugán, socióloga del ISM, también precisó que en los accidentes causados por «mal tiempo» se detecta la influencia de otros factores: como estructura del barco, el material empleado en su construcción, la edad del mismo, etcétera.

El estudio realizado pone de manifiesto la estrecha relación entre los accidentes causados por fallo mecánico y la edad del barco, ya que la mayoría de los buques accidentados tenían más de veintiséis años. Otra de las importantes observaciones de este estudio es que la probabilidad de accidente aumenta considerablemente pasadas las ocho horas de trabajo a bordo de los buques pesqueros, aumentándose también la gravedad del accidente. En cuanto a la forma en que se

produjo el accidente, el más frecuente son las caídas personales, con un 40 por 100, y, por último, el lugar del barco donde se produce el siniestro. Según las sociólogas, la cubierta es la más peligrosa, al ser la zona en la que se realiza la mayor parte del trabajo. «El 70 por 100 de los accidentes en 1991 fueron tripulantes de cubierta», afirmó Begoña Marugán.

En relación a la principal causa de muerte en Canadá, J. W. Stewart, representante de la Guardia Costera de Canadá, recaló que la más frecuente (un 50 por 100) es la pérdida de vidas al lanzarse por la borda. «Hay que evitar que la gente del mar se

**E**l director general del ISM, Jesús Muela, dijo que es necesario sensibilizar a la opinión pública para mejorar la salud y seguridad en el lugar de trabajo, para lo que la CE ha puesto en marcha una vasta campaña.

muerta por problemas térmicos», dijo Stewart. Para ello es necesario exigir la utilización de chaleco salvavidas y protección térmica no sólo de chaleco flotante. Según el ponente, la legislación canadiense sólo exige que el chaleco sea flotante, no exige protección térmica.

#### Reducir la intervención humana

Los buques de pesca, en general, y los arrastreros, en particular, son lugares de trabajo altamente peligrosos. Este problema se agrava porque la tripulación de los barcos es muy inferior a las necesidades y al personal a bordo que tienen que trabajar en condiciones precarias. «Para mejorar estas condiciones de seguridad hay que reducir la intervención humana y, por tanto, la posibilidad de error.» Esta es la propuesta que realizó Gaetano Messina, arquitecto naval de Italia. Según Messina, es necesario transferir a las máquinas el esfuerzo requerido a bordo. «La seguridad mejorará sin la intervención humana», aseguró Messina. Como conclusión, dijo que las propuestas tecnológicas deben

ser interpretadas como, instrumento que los pescadores pueden y deben utilizar, para lo cual es necesario una mayor preparación.

El representante de la OMI, Miguel Palomares, habló sobre la actividad de esta organización en el ámbito de seguridad de los buques de pesca y de los pescadores. Palomares indicó que no existe ningún instrumento jurídico internacional en vigor que regule la seguridad en los pesqueros.

Tanto el representante de la OMI como el canadiense Jean-Louis Chaumel, de la Universidad de Quebec en Rimouski, coincidieron en que la prevención es el primer paso en el camino de la seguridad, para lo cual es imprescindible formar a la tripulación.

Durante el segundo día de coloquio, en el que se trató el tema de nuevas tecnologías, transfe-

**R**educir la intervención humana y transferir algunos trabajos a las máquinas aumentaría la seguridad a bordo.



## El elevado coste de la inseguridad

*Europa tiene que aportar una respuesta específica al problema crucial de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales, cuyo balance humano y económico es muy elevado. De los 150 millones de trabajadores que hay en la Comunidad, más de 10 millones son víctimas cada año de accidentes, de incidentes o enfermedades en el lugar de trabajo. Para 8.000 de ellos el resultado es la muerte. En cuanto a las indemnizaciones pagadas cada año en concepto de accidentes y enfermedades de trabajo se eleva a 20.000 millones de ecus, sin tener en cuenta los costes indirectos, cuyo importe total es imposible de calcular, que incluyen los costes salariales como consecuencia del tiempo perdido, del aumento de los gastos de gestión de personal, de los daños materiales, etcétera.*

*Los costes salariales son los costes debidos al tiempo perdido por la víctima, por sus compañeros que interrumpieron el trabajo, por el personal médico, etcétera. Los costes, debido al aumento de gastos de gestión de personal, son los debidos a la contratación de un sustituto temporal o definitivo, en los salarios complementarios pagados a la víctima, además de las prestaciones pagadas por el seguro, la formación dispensada a los sustitutos... Por último, los costes materiales incluyen la reparación o la sustitución del equipo dañado, el aumento de las primas del seguro en concepto de rotura de material, etcétera.*

*Uno de los objetivos del Año Europeo de la Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, declarado el 12 de marzo de este año, consiste en favorecer y acelerar la to-*

*ma de conciencia de todas las partes afectadas a fin de disminuir el coste humano y financiero. Para ello se realizará acciones a escala comunitaria y nacional. En el plano nacional, los comités de enlace nacionales se encargarán de seleccionar y coordinar las acciones para las que se precisa la participación activa de todos.*

*En el plano comunitario, se prevé realizar una campaña comunitaria, programas audiovisuales e informes al respecto, así como un festival de cine sobre «Salud y Seguridad en el Trabajo».*

*Estas acciones van dirigidas a los jóvenes en fase de formación (futuros trabajadores), las pequeñas y medianas empresas (PYME) y los sectores de actividad considerados de alto riesgo (pesca, agricultura, construcción, etcétera). ■*

I. O.

rencia de tecnologías y mejoras en la seguridad y condiciones de trabajo, el profesor de la Universidad de Bretaña Occidental de Lorient, Gean Le Bouar, propuso un programa informático capaz de integrar en el proyecto del barco los datos necesarios para mejorar la seguridad y las condiciones de vida y trabajo.

Los diferentes ponentes hablaron de la contribución de la tecnología sobre la seguridad y la mejora de las condiciones a bordo de los buques pesqueros, aunque alguno señaló que las nuevas tecnologías también ofrecen algún riesgo, para lo que es necesaria la formación.

La jornada de la tarde contó con dos ponencias sobre la reducción de ruidos a bordo de los buques pesqueros, con la aplicación de nuevas tecnologías.

### Política de prevención

El tercer tema abordado en las jornadas celebradas en Bamio fue «Las incidencias sobre la seguridad y las condiciones de trabajo derivadas de las políticas de pesca y de los sistemas de remuneración existentes», tema que se



## Conclusiones del II Congreso

Los accidentes en la pesca han sido siempre numerosos. Los datos estadísticos muestran que la seguridad puede ser mejorada por medio de medidas técnicas específicas y concediendo una mayor atención a los factores humanos.

Ha sido aludido en el transcurso del Coloquio el problema del alcoholismo y la drogodependencia. Muchos piensan que estas formas de toxicomanías son consecuencia de las duras condiciones de vida y de trabajo.

No obstante, se han registrado divergencias en los datos estadísticos que evidencian una necesidad de armonización en el tema de las estadísticas de accidente. La Comisión de las Comunidades Europeas trabaja sobre este punto en lo que le concierne.

Los asistentes han hecho notar su preocupación de que el nivel mundial de atención se centra sobre los navíos de gran talla, 24 e incluso 45 m., cuando la mayor parte de la flota está constituida por pequeños buques.

Por primera vez, sin duda, en el ámbito de la pesca los datos que han sido presentados muestran que aquí también existe una relación entre la calidad del producto, la seguridad, las condiciones de trabajo y la productividad. Se ha visto que una inversión en seguridad podría amortizarse en menos de un año debido a las ganancias indirectas sobre la calidad del pescado. Se ha visto que es posible rebajar los niveles de ruido a valores aceptables, así como mejorar las condiciones de vida y trabajo, pero que la puesta en funcionamiento de nuevas tecnologías debe hacerse en estrecha colaboración con las tripulaciones, sin la cual éstas podrían ser rechazadas por los usuarios.

Se han abordado los difíciles temas de las relaciones entre seguridad y política de remuneración, así como entre seguridad y gestión de recursos pesqueros. Se ha evidenciado que se-

ría necesario para el futuro que la seguridad se integre en las decisiones políticas que afecten a los recursos pesqueros. Un ejemplo de error ha sido atribuido al respecto. Parece necesario introducir una reflexión sobre esta nueva forma de integración de la seguridad a nivel de las comunidades pesqueras. El ejemplo del papel, no sólo de los jóvenes, sino también de las mujeres de los pescadores, muestra qué vías diferentes a aquellas de los sindicatos y complementarias a éstos pueden tener efectos estimuladores eficaces. Incluso se han dado criterios contradictorios en lo que se refiere a los efectos de modalidades de retribución sobre la seguridad en general. Se precisaría profundizar en el impacto que las distintas formas de remuneración pueden tener sobre ciertas tareas peligrosas a realizar.

Los jóvenes pescadores han resaltado la necesidad de estar mejor formados. Los participantes han expresado la necesidad de una mejor formación. La evolución previsible de las técnicas de pesca, la reducción de la capacidad de capturas, van a imponer una mejor formación general para facilitar los reciclajes que impondrían las nuevas tecnologías o la recolocación en tierra. Esta formación debe ser continuada a lo largo de la vida del trabajador. Conviene no olvidar que en el plano mundial un número considerable de marinos pescadores son analfabetos. Convendrá encontrar formas adecuadas de formación.

Como en todos los coloquios, los participantes han quedado con la sensación de que un cierto número de puntos restan por tratar. Se presenta el problema de organizar un nuevo coloquio que pudiera abordar estos temas. Entre el primero y el segundo coloquio han pasado tres años. Quizá este plazo pudiera dilatarse un año más para el tercer coloquio. Se han iniciado las gestiones necesarias para que éste pueda ser celebrado en un país del norte de Europa. ■

discutía por primera vez en un coloquio.

Según un estudio realizado por uno de los participantes en el coloquio, las principales razones por las que los pescadores dejan su trabajo son los factores económicos, sociales y una carga excesiva de trabajo.

Por su parte, la representante de UGT, Teresa García, denunció la precariedad del sector en materia de seguridad y la necesidad de una inversión empresarial en esta materia. «Es necesario mejorar la iluminación, cubiertas semicerradas, creación de cuerpos de inspección y reducción de ruidos», aseguró. Los salarios los calificó de «tercermundistas», y los sistemas de retribución fueron objeto de una dura crítica, ya que, según García, no garantizan un salario.

Las españolas Silvia Silva, de la Asociación de Mujeres de Pescadores de Galicia «Rosa dos Ventos», y Pilar Millor, coincidieron en la urgente necesidad de una política de prevención para evitar los accidentes del mar, y la necesidad de vigilar el cumplimiento de la normativa, ya que las condiciones de salvamento en algunos buques son nulas. Pilar Mi-

llor también insistió en la necesidad de ofrecer una formación atractiva como mejor solución para poner fin a los accidentes.

El último tema tratado en estas jornadas fue «La formación y sensibilización de los pescadores». Todos los ponentes convinieron en considerar la formación como un elemento clave; una formación rápida, *continuada* y *adecuada* para evitar que la pesca esté a la cabeza de accidentes laborales en Europa.

Los ponentes noruegos, Amble y Aasjord, hablaron sobre el programa de seguridad que se inició en 1981. «Son programas de cinco días, cuarenta horas, para reducir accidentes. El contenido hace hincapié en salvamento y supervivencia en la mar», dije-

**E**l 40 por 100 de los accidentes laborales en España corresponden a buques de pesca pequeños, en los que se registró la mitad de las muertes y el 77 por 100 de los desaparecidos.

ron. A parte de explicar el gran número de dispositivos de seguridad de los buques (suelos agarrantes, barandilla, cinturones de seguridad y escalinata), manifestó que todos los pescadores noruegos deben realizar este curso entre 1993 y 1996 por exigencia del director marítimo noruego.

En este sentido, el norteamericano Dzuge, que dijo que los muertos en pesca son 20 veces más peligrosos que cualquier otra actividad, habló de la necesidad de una formación tras haber realizado varios estudios. «Todos los pescadores deben ser formados en los próximos tres años.» «Nosotros comenzamos una red de instructores y el 58 por 100 de las personas que hicieron el curso de formación compraron después su propio equipo de salvamento voluntariamente. De ellos, 21 personas declararon que habían sobrevivido gracias al curso de formación», aseguró Dzuge.

El último ponente del II Coloquio Internacional, José Manuel Muñiz, de AETINAPE, destacó la necesidad de considerar a los profesionales de la pesca al nivel que el resto de sectores marítimos.



# 31 Salón Náutico Internacional de Barcelona



Del 28 Nov.  
al 6 Dic. 1992



El máximo exponente.

**IBERIA**  
LÍNEAS AERIAS DE ESPAÑA

Generalitat de Catalunya  
Departament  
d'Indústria i Energia

**P**or primera vez en pesca se ha demostrado que hay un vínculo entre seguridad, condiciones de trabajo y productividad.

Puso de manifiesto que el índice por accidente en Galicia es superior que la media española. «En 1986 fue el doble, y en 1989 fue el 45 por 100 superior», dijo Muñiz. También denunció el hecho de que más del 50 por 100 de la población marítima no sabe nadar ni ha tenido ningún tipo de formación en materia de seguridad.

Sobre la prevención de accidentes aseguró que, además de la urgente necesidad de la formación de marinos, es imprescindible inspeccionar rigurosamente los dispositivos de seguridad de los buques, así como la renovación de la flota y la regulación de la actividad laboral —ya que la fatiga supone un grave riesgo para la seguridad— como pasos fundamentales para humanizar la flota.

En relación a la sensibilización, tanto Muñiz, de AETINAPE, como Joaquín Buelga, del COME, señalaron la urgencia de trabajar duramente en este ámbito.

El II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Vida a bordo de los Buques de Pesca fue clausurado el 17 de septiembre por el delegado del Gobierno en Galicia, Domingo García. También estuvieron presentes el administrador principal de la Dirección General V de las Comunidades Europeas, Luc Dutailly; el director general del ISM, Jesús Muela; el conselleiro de Trabajo, José Antonio Gil Sotres; el director provincial del ISM, Jesús Pérez López; el director provincial de Trabajo, Benigno González Blanco; el alcalde de Villagarcía, Joaquín Gago. Luc Dutailly dio lectura de las conclusiones del coloquio, entre las que destaca la necesidad de mejorar la seguridad otorgando más atención a los factores humanos, una mayor formación, así como de inversiones en seguridad, ya que se rentabilizan en un año, por lo que supone de mejora en la calidad de pesca. Por último, aseguró que por primera vez en pesca se ha demostrado que hay un vínculo entre seguridad, condiciones de trabajo y productividad. ■

Inés OTERO

Soermar ha iniciado la Fase C para construir prototipos de buques de pesca.



# HALIOS aprueba cinco nuevos subproyectos

Desde el pasado mes de julio son ya 19 los subproyectos de Halios, de los que 15 cuentan con participación española.

El proyecto Halios, cuya finalidad es desarrollar nuevas tecnologías para incorporarlas a los pesqueros del futuro, continúa a todo gas. La vida de este plan, que ya lleva en marcha tres años y cuya duración estaba prevista hasta 1993, ha sido prolongada dos años más gracias a la importante labor y el gran interés que han supuesto sus cambios e innovaciones. Desde el pasado mes de julio ya son 19 los subproyectos de Halios, de los que 15 cuentan con participación española, y, además, hay otras tres propuestas esto, Soermar, que es la sociedad gestora, inició a finales del pasado año una campaña de promoción e información entre astilleros, armadores y oficinas técnicas españolas para poner en marcha la Fase C del proyecto, que consiste en diseñar y construir prototipos innovadores de buques de pesca.

**E**l proyecto Halios, que lleva en marcha más de tres años y al que se incorporó recientemente el Reino Unido, cuenta ya con 19 subproyectos que incorporan la innovación y mejora de los equipos y sistemas a los buques pesqueros para hacerlos más rentables, eficaces y seguros. Junto a la Fase A y B de este proyecto, que consisten en la producción de equipos y las pruebas a bordo, se ha puesto en marcha la Fase C para la construcción de prototipos de buques de pesca. Esta tercera etapa, que actualmente se encuentra en el momento de información y promoción, ya tiene varias propuestas que han de ser objeto de estudio para, en caso de que proceda, su posterior aprobación.

### Proyectos españoles

Desde el pasado mes de julio el proyecto Halios cuenta con cinco nuevos subproyectos, siendo ya un total de 19 de los que 15 tienen participación española. Además, en el mes de abril se aprobaron tres propuestas en fase de definición, que deberán ser aprobadas como subproyectos una vez finalizada la primera fase (la fase de definición). «Lo normal es que una propuesta se apruebe como subproyecto, pero en las propuestas de abril, por sus propias características, se aceptó su fase de definición. Cuando finalice esta etapa se aprobarán como subproyecto para poner en marcha su segunda fase, la de desarrollo», dice José Lequerica, jefe de Proyectos de Soermar.

Dentro de los 15 proyectos con participación española, el único que ya está terminado es el subproyecto «Ergonomía y seguridad del trabajo», de las empresas Cetemar (española) y CGI (francesa). Consiste en una *cheq list* de seguridad, es decir, una serie de preguntas y respuestas que

dan una puntuación que indican si el barco, antes de construirlo, va a responder a los requisitos de seguridad necesarios. «Este subproyecto —asegura José Lequerica— está terminado desde hace año y medio y actualmente se encuentra en la etapa comercial. Hay que dotarlo de una estructura comercial para después venderlo.» La duración de este último período es variable en función del producto y del mercado. Concretamente en este trabajo hay que actualizarlo constantemente, ya que las compañías de seguros, en vista de los accidentes, van cambiando los requisitos.

El subproyecto más grande, que hasta la fecha ocupaba casi la mitad del presupuesto de todos los proyectos Halios, es el VICS. En él participan cinco empresas, tres de ellas españolas, una francesa y una del Reino Unido. En estos momentos se encuentra en fase de desarrollo y se trata de un sistema formado por ocho módulos para informatizar todas las actividades de un buque de pesca, presentarlas en

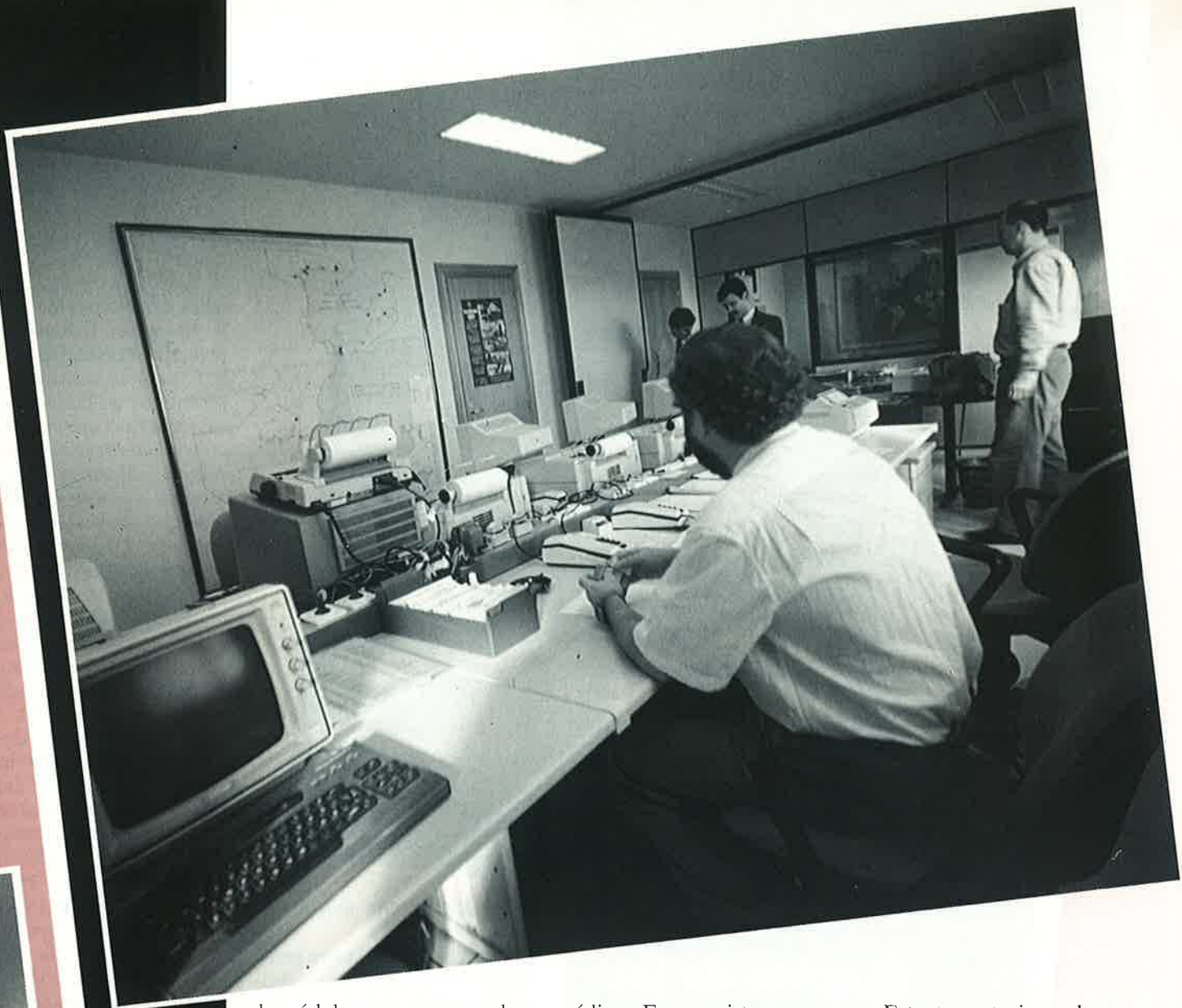
pantallas informáticas y dotarlas de la suficiente capacidad tecnológica para ejercer un control sobre ellas. «Lo principal de este diseño es el control», señala el jefe de Proyecto de Soermar. Dentro de este subproyecto hay un mini-subproyecto formado por tres módulos que se ha terminado este año. Estos tres módulos son: el EICS, módulo de información y control de cámara de máquinas; el GICS, información y control de actividades de pesca, y el NICS, información y control de tareas de navegación. Estos módulos, unidos a través de una red informática que se llama VNS, consiguen la información y control de las actividades principales del buque de pesca (navegación, cámara de máquinas y las labores de pesca). Los otros módulos son de comunicación, mantenimiento, etcétera.

Otro subproyecto muy parecido al VICS (sistema de información y control a bordo) es el VIS (Vessel Information System), también en fase de desarrollo. Tiene un número

La duración de este plan, que lleva en marcha poco más de tres años y que debía finalizar en 1993, se ha prolongado dos años.







de módulos que corresponden a cada una de las tareas del barco. La diferencia con el anterior es que no tiene el control. En él participan la empresa española Marte, una francesa y una de Islandia.

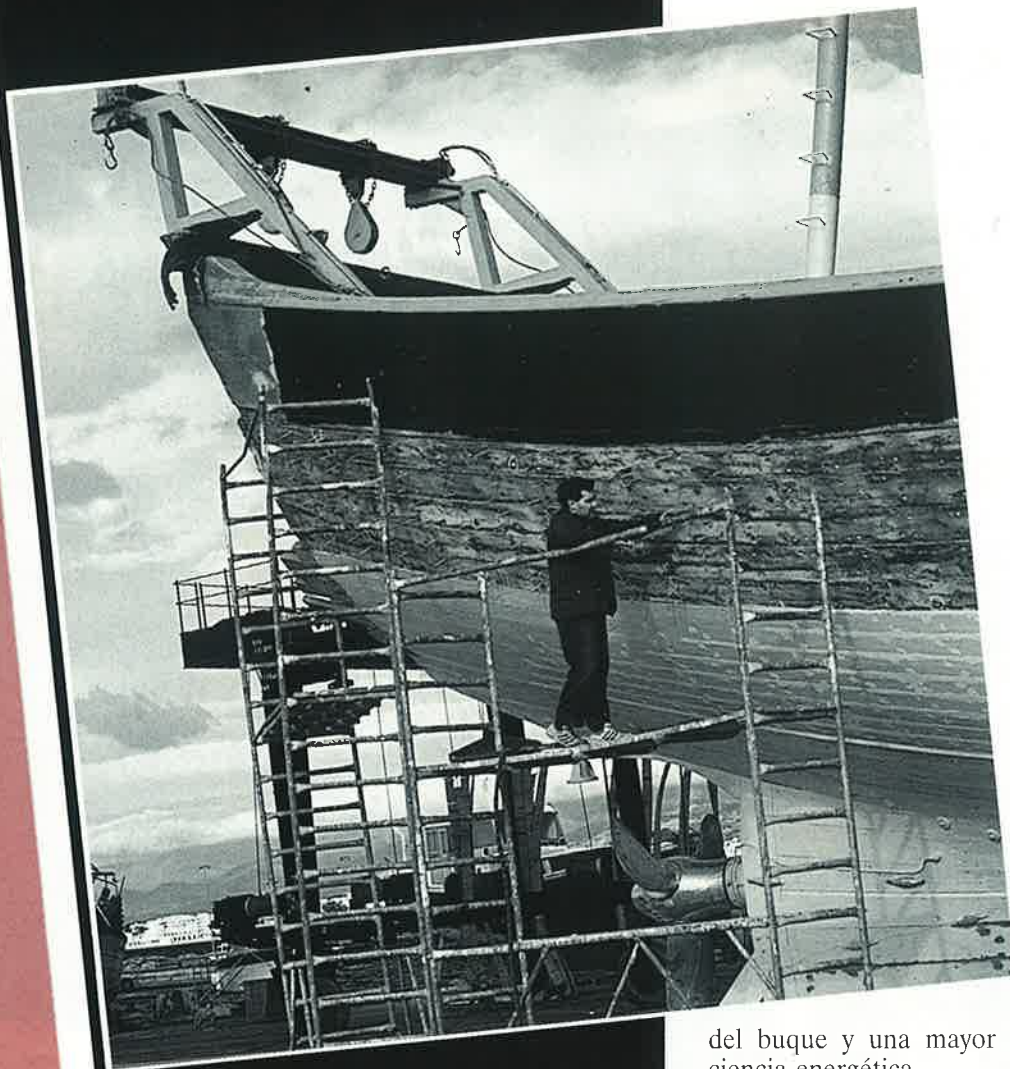
A punto de terminar se encuentra otro trabajo, «Sondador Multihaz», en el que interviene la empresa española Crame. «Las tareas de desarrollo terminaron en diciembre y ahora está en pruebas de mar», aseguró José Lequerica. Junto a éstos, también cabe destacar el «Pachá» (posicionamiento acústico de la red), que consiste en una pantalla que explica la forma de la red en el agua. En fase de desarrollo también se encuentra «Telemedicina», que permite, a través de comunicaciones con tierra, ejercer las tareas médicas primarias tanto de prevención como de soporte

médico. En un sistema que permite al médico que está en tierra actuar sobre el enfermo, aunque no podrá realizar operaciones.

### Novedades en Halios

Todos los subproyectos de Halios tienen que pasar un gran número de filtros antes de ser aprobados. En primer lugar, son los comités técnicos los que hacen una evaluación técnica e incluso comercial del producto. Después, en el grupo de trabajo de Halios, la Subsecretaría de Pesca, la Subdirección de Industrias Navales y Soermar vuelven a evaluar y asegurar su financiación. Y por último, se lleva al comité directivo de Halios, representado por todos los países que participan, donde se aprueba como subproyecto.

Esta trayectoria es la que acaban de pasar en el mes de julio los cinco nuevos subproyectos. El primero de ellos, de Friomóvil Ibérica, S. A., es un sistema de refrigeración pasiva que aplicado en las bodegas de los buques de pesca y sin necesidad de utilizar hielo conserva el pescado en condiciones inmejorables. Consiste en el almacenamiento del pescado en un contenedor o en una bodega por cuyas paredes circula líquido refrigerante capaz de mantener temperaturas con variaciones mínimas respecto a los grados deseados. Este sistema mejora de forma espectacular la calidad del pescado al evitar la rotura de la piel que produce el hielo. Además, al no ser necesario transportar hielo, permite ahorrar volumen y peso a bordo, facilitando una mejor organización del trabajo dentro



**El coste de los diferentes trabajos es muy variable y oscila entre los cinco y los novecientos millones de pesetas.**

del buque y una mayor eficiencia energética.

El segundo, «Palangre automático universal», de Hidronorte, ronda los doscientos millones de pesetas. Consiste en una línea muy grande, de una longitud de cientos de metros, de la que cuelgan cada dos metros una cierta cantidad de anzuelos. Esta disposición se lanza al agua, hay que ponerle el cebo y almacenarla. Cada una de estas operaciones las realiza una máquina.

El tercero es de Electrónica Trepát, y se trata de un piloto automático. El cuarto, de Midel Sullivan, es una sonda para grandes profundidades, y por último, el de SIT, es un equipo que produce electricidad con gran estabilidad de frecuencia y en él se utiliza tecnología de reguladores de velocidad.

El coste de todos estos proyectos es muy variable y oscila entre los cinco a 900 millones, que es lo que cuesta el VICS.

## La Fase C, en marcha

Los trabajos y equipos que durante estos tres años se han ido desarrollando en el proyecto Halios correspondían a la Fase A, producción de equipos y sistemas, y la Fase B, pruebas a bordo. Desde finales del año pasado Soermar ha puesto en marcha la campaña de información de la Fase C para la construcción de prototipos de buques de pesca. «Esta fase, que puede llevar, aunque no necesariamente, los equipos y sistemas de la etapa anterior, consiste en crear un prototipo innovador de buques de pesca. Lo que se busca es una mayor eficiencia en las labores de pesca, es decir, una rentabilidad económica», dijo José Lequerica, de Soermar.

En cuanto a las tres propuestas aprobadas en abril en su fase de definición, la de SETCOM pretende desarrollar uno o varios prototipos de superestructura de buques subdividiéndola en varios módulos, tales como camarotes de tripulación, de oficiales, de puente, sanitario y escaleras. Lo que pretende es mejorar el confort a bordo, aplicar nuevos materiales y la modulación y estandarización de los elementos constructivos.

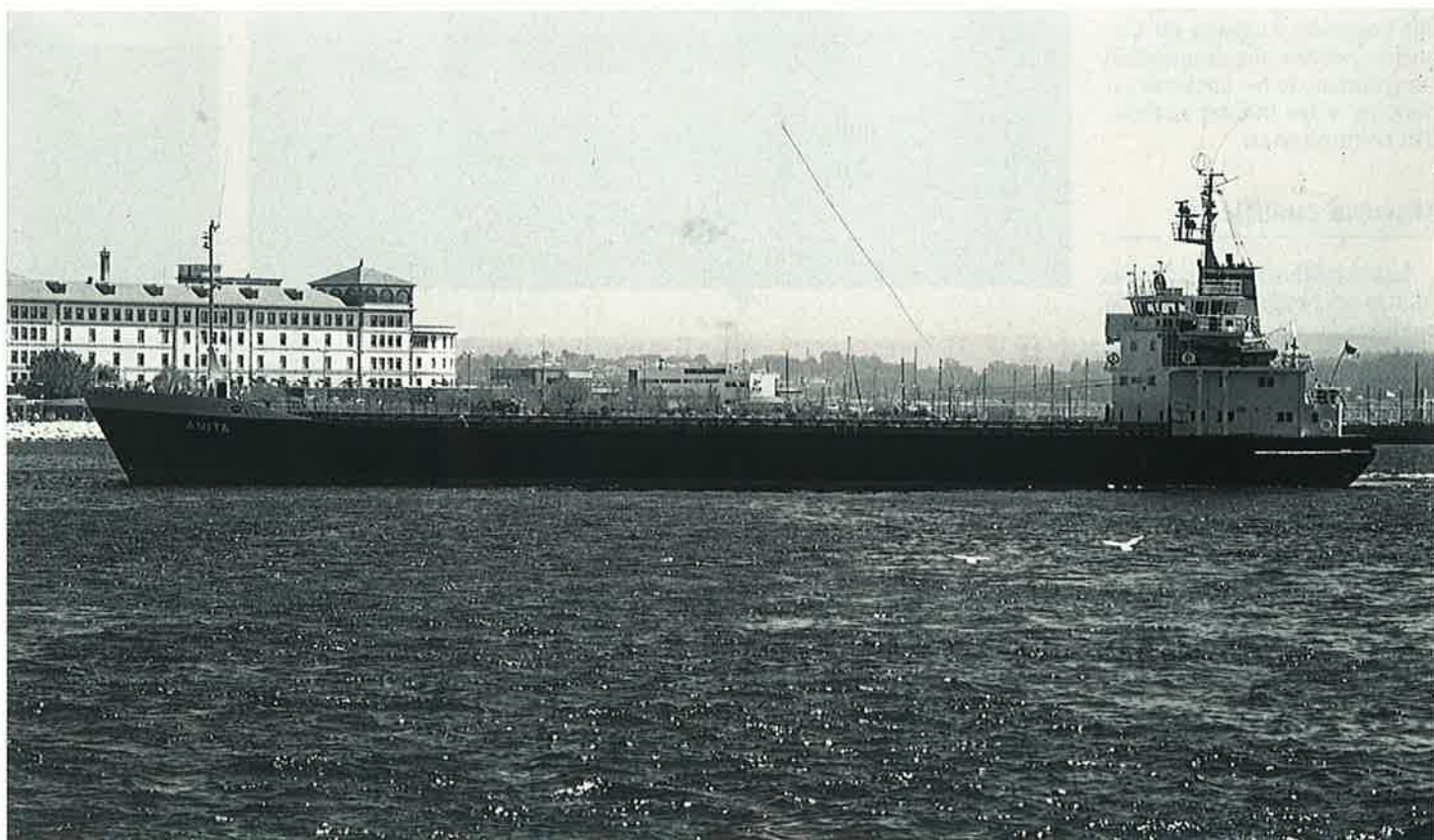
La propuesta presentada por SALOM consiste en una base de datos que ayude a confeccionar un nuevo diseño óptimo de las redes. La nueva base de datos perseguirá definir los parámetros de actuación real de los equipos de pesca y realizar el estudio de los materiales empleados actualmente en su confección.

Por último, la empresa Sucesores de R. Pérez Trepát pretende desarrollar un compás magnético de fiabilidad y precisión mejoradas, que incorpora un sensor de rumbo, con una interfase de salida electrónica. El equipo dispondrá de una unidad de procesamiento en la que se introducirá la posición del buque y convertirá el rumbo magnético obtenido del compás a rumbo verdadero. ■

I. O.

LIBERALIZACION  
DEL CABOTAJE  
MARITIMO  
EN LA CE

# España, moratoria hasta 1999



La liberalización total del cabotaje previsto por la CE no será efectiva en España hasta 1999, contemplándose la implantación gradual de un proceso que para la mayoría de los países comunitarios se iniciará el 1 de enero de 1993. El Consejo de Ministros de la Comunidad Europea aprobó el pasado mes de junio el borrador de reglamento que regulará la liberalización, en el que se recogen algunas de las reclamaciones presentadas por la Administración española. En el mismo se reconoce que *«la liberalización del cabotaje continental podría provocar serias distorsiones del mercado del transporte interno español»*, comprometiéndose a aplicar cláusulas de salvaguardia que minimicen o eviten los efectos perjudiciales que su aplicación podría tener para el sector mercante español.

**E**L director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, considera satisfactorio el paquete de medidas liberalizadoras aprobadas en Bruselas, que encajan con las reivindicaciones que ha venido formulando el llamado bloque Sur, formado por Grecia, Italia, Francia, España y Portugal, frente a las pretensiones de los países del Norte, Reino Unido, Dinamarca y Holanda, que pretendían una liberalización más inmediata y favorable a los intereses de estos

países. Lobeto destaca la defensa que la delegación española hizo de la reciente resolución del Parlamento Europeo —en la que se reclamaban medidas de protección al empleo previas a la liberalización del cabotaje—, así como el buen espíritu con que el sector de la Marina Mercante afronta el futuro.

Para Lobeto Lobo, *«lo más importante para España es la inclusión en el reglamento del concepto de "servicio público", lo que permitirá proteger nuestros intereses nacionales, sobre todo en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla»*. El director

general de la Marina Mercante subraya, asimismo, la importancia de la declaración comunitaria sobre el registro «Euros», cuyo establecimiento reclamaron al unísono las delegaciones belga, alemana, griega, española, francesa, irlandesa, italiana, luxemburguesa y portuguesa, además de la propia Comisión, y considera, finalmente, que el Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como el de creación del Segundo Registro en Canarias, prevén una adaptación sin traumas de las navieras españolas a las nuevas realidades comunitarias.

### Mayoría calificada

Las medidas liberalizadoras fueron aprobadas por mayoría calificada de los miembros comunitarios, expresando su desacuerdo las delegaciones de Dinamarca, Holanda y Reino Unido.

El Consejo de las Comunidades Europeas que aprobó el proyecto de reglamento expresó su convicción de que «la creación de un mercado interior que cubra un área sin fronteras interiores tendrá que tener en cuenta los principios del Tratado referentes a la elevación del nivel de vida, incluyendo la mejora de las oportunidades de empleo para los trabajadores». En la misma línea, el artículo 5.º admite que «en caso de que la liberalización del cabotaje produzca perturbaciones graves del mercado interno de transportes, cualquier Estado miembro podrá pedir a la Comisión que adopte medidas de salvaguardia», que podrán «incluir la exclusión temporal de la zona afectada del ámbito de aplicación del Reglamento durante un período máximo de doce meses». Igualmente se admite que en casos de emergencia los Estados miembro «podrán adoptar de manera unilateral las medidas provisionales adecuadas, que no podrán permanecer en vigor durante más de tres meses».



## La CE deberá realizar un estudio pormenorizado de las repercusiones económicas y sociales de la liberalización del cabotaje insular antes de 1997

Por otra parte, las delegaciones que reclamaron la rápida implantación del registro «Euros» invitaron también a la Comisión a que remita al Consejo, tan pronto como sea posible, propuestas sobre nuevas medidas de apoyo a las flotas de los Estados miembro.

El Consejo aprobó también la inclusión de un anexo al artículo 5.º en el que se tiene en cuenta la situación geográfica de España «en el centro de las principales rutas marítimas», las especiales condiciones del mercado marítimo español, con mención a la inexistencia de un segundo registro o de registro «off-shore» con condiciones ventajosas, al igual que aquellos establecidos en otros Estados miembro, y «la sensibilidad y gran importancia del sector del transporte maríti-

mo para España», aludiendo al «empleo directo e indirecto que genera y al hecho de que los principales puertos y rutas están frecuentemente en regiones atravesando un declive industrial y una reestructuración». En el mismo anexo se reconoce que «la inmediata liberalización del cabotaje continental podría provocar serias distorsiones del mercado del transporte interno español», y se compromete a otorgar «alta prioridad al examen, a petición de España, de las medidas de salvaguarda del artículo 5.º del reglamento recién aprobado, con el fin de minimizar o evitar los efectos perversos de su aplicación».

El artículo 3.º del reglamento establece, por otra parte, que la Comisión realice «un estudio pormenorizado de las repercusiones económicas y so-

ciales» de la liberalización del cabotaje insular y presente un informe al Consejo «a más tardar antes del 1 de enero de 1997». Sobre la base de este informe la Comisión presentará al Consejo una propuesta con los ajustes que fueran precisos en los requisitos de nacionalidad de la tripulación, de modo que el sistema definitivo sea aprobado por el Consejo antes del 1 de enero de 1999.

### Cohesión socioeconómica para Grecia

El artículo 6.º del reglamento contempla diversas prórrogas en su aplicación; la más amplia de ellas beneficia a Grecia «por razones de cohesión socioeconómica» y supone que la liberalización plena en aquel país sólo será efectiva a partir del 1 de enero del 2004 «para servicios regulares de pasajeros y de transbordadores y para servicios prestados por buques de menos de 650 TRB».

Para España, así como para los servicios prestados en el Mediterráneo y frente a las costas de Portugal y Francia,



la moratoria será hasta el 1 de enero de 1995 para los servicios de cruceros y hasta 1997 para el transporte de mercancías de interés estratégico (petróleo y sus productos derivados y agua potable). La liberalización será aplicable a los servicios efectuados por buques de menos de 650 TRB en 1998 y para los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores a partir del 1 de enero de 1999.

También con carácter excepcional, la prórroga en la aplicación del reglamento alcanzará hasta 1999 para el cabotaje insular dentro del Mediterráneo y al cabotaje con destino a las Islas Canarias, Ceuta y Melilla (además de a las Azores y Madeira, islas francesas situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar).

### Satisfacción moderada

A la satisfacción expresada por el director general de Marina Mercante se uniría la del secretario general para los Servicios de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Manuel Pana-

dero, en quien había recaído buena parte de la defensa de la posición española ante el Consejo.

Panadero consideraba la decisión del Consejo de Ministros comunitario *«muy satisfactoria para los países del Sur, y en concreto para España, a la vista del clima y del contexto general en el que se planteaba la discusión»*, al tiempo que se mostraba convencido de que tanto el calendario de apertura de tráfico como las condiciones que se establecen para la prestación de servicios *«resultan más ventajosos para nosotros que el compromiso al que se había llegado en el Consejo de marzo»*.

El secretario general de Transportes tranquilizaba a los sindicatos sobre la intervención española en defensa de la resolución del Parlamento Europeo, como consecuencia de la cual el Consejo había aprobado una declaración urgiendo a la continuación de los trabajos sobre el registro «Euros» con vistas a su aprobación en el plazo más breve posible. Por todo lo cual, concluía Panadero, *«el resultado obtenido resulta satisfactorio, teniendo en cuenta que la aper-*

## ANAVE

**«La necesidad de una flota apropiada para el servicio habrá de hacerse pensando en la posibilidad de tráfico distintos que los históricos».**

## UGT

**«La liberalización supone sólo una demora de la muerte anunciada».**

*tura del cabotaje era una decisión jurídicamente inaplazable y considerando las circunstancias que han venido rodeando este asunto».*

### Débil estructura empresarial

Para el Sindicato Libre de la Marina Mercante de Comisiones Obreras, en cambio, la aprobación por mayoría cualificada del reglamento de liberalización del cabotaje marítimo pone de relieve *«el grave enfrentamiento de intereses existente en esta materia entre los países del Norte y los del Sur de la CE»*, mostrándose cauteloso sobre las repercusiones que su aprobación tendrá *«para la débil estructura empresarial que conforma el sector del cabotaje y para los puestos de trabajo de los marinos comunitarios en general y de los españoles en particular»*.

El SLMM recordaba la huelga convocada por los sindicatos de marinos del Sur de la CE contra la propuesta portuguesa de liberalización, una lucha, insistía, *«que ha sido utilizada por los gobiernos del Sur como presión en el logro de ciertas mejoras»*.

Este sindicato valora positivamente que el reglamento de liberalización separe el Segundo Registro danés de los servicios de cabotaje, *«ya que ello implica el rechazo al dumping social de los segundos registros y coincide con una de las reivindicaciones de los marinos del Sur de la CE»*. Estima igualmente positivo que se recoja *«una liberalización no liberalizadora para los buques menores de 650 TRB»*, que asegura la aplicación de las condiciones del país para los que intervengan en el tráfico interior y reclama la defensa de empleo de los marinos comunitarios y la no discriminación de marinos ajenos a la CE en el registro «Euros». Finalmente, el SLMM solicita que los períodos transitorios en la liberalización del cabotaje se dediquen a la aplica-

ción de planes de consolidación de empresas y de los puestos de trabajo de los marinos, al tiempo que rechaza la liberalización si implica pérdida de puestos de trabajo para los marinos comunitarios. Para ello señala la conveniencia de consensuar con las organizaciones sindicales las medidas a adoptar para la flota de cabotaje, reclama el diseño de una «política activa de consolidación de empresas y empleo» y plantea un «Plan constructivo que pasa por la renovación de la flota como condición para poder participar en el futuro en el cabotaje», en el que los armadores y el Gobierno «tienen mucho que decir».

### Pérdida de empleo

Para UGT los problemas en el sector existen sin necesidad de esperar a que sea efectiva la liberalización del cabotaje, y éstos se detectan con especial gravedad en la progresiva pérdida de trabajo, que llega a alcanzar el 60 por 100 de los trabajadores, la tasa más alta de la Comunidad, y en la siniestralidad, que superaría en dos o tres veces a la del sector de la construcción.

En opinión de este sindicato, la moratoria concedida a España en la entrada en vigor de la liberalización supone sólo «una demora de la muerte anunciada» si previamente no se negocia con los sindicatos un plan de protección al sector. «Deberían haberse calibrado las consecuencias de la liberalización y haber consensuado con los sindicatos las medidas a adoptar y prever las recolocaciones, jubilaciones, etcétera.» Considera, asimismo, que la CE debería haber diseñado un programa previo de protección al empleo y se lamenta del desplazamiento que han sufrido los sindicatos, «marginados de las previsiones», a su juicio.

UGT recuerda que el transporte marítimo registra un censo de 14.000 trabajadores

## SLMM

**«Se requiere un plan constructivo que pasa por la renovación de la flota como condición para poder participar en el futuro en el cabotaje».**

## RAFAEL LOBETO

**«La inclusión del concepto "servicio público" permitirá proteger los intereses nacionales, sobre todo en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla».**



y un crecimiento negativo estimado en una reducción entre 1.700 y 2.000 empleos anuales. De acuerdo con sus previsiones, en España el momento álgido de la pérdida de puestos de trabajo se producirá entre 1994 y 1999, por las características de los buques y por coincidir con la pérdida del transporte de los productos estratégicos y del pasaje.

### Fin del proceso

Para la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, la apertura del tráfico de cabotaje es «la última etapa del proceso de liberalización de la demanda de transporte marítimo que quedaba en España» y supone el fin del proceso de desregulación del mercado de demanda.

Destaca de este paso que «las decisiones y posiciona-

mientos basados en el principio de reserva del Estado sobre el transporte ya no tienen justificación», y advierte que aunque la apertura del tráfico con las islas en el 99 puede parecer lejana, no lo es «si tenemos en cuenta que la necesidad de flota apropiada para el servicio ya habrá de hacerse pensando en la posibilidad de tráficos distintos en buena medida que los históricos».

De ahí, apunta ANAVE, el reto que se presenta al sector, que deberá concentrarse en el proceso en marcha de desregulación del mercado de los recursos que configuran la oferta de servicios. Una tarea, concluye, que «debe completarse cuanto antes y, frente a la ahora realizada de protagonismo comunitario, corresponde a las instituciones españolas en exclusiva su puesta en vigor». ■

Mery VARONA

# Se reaviva la «guerra del bonito»

**El enfrentamiento entre arrantzales vascos y franceses se ha iniciado a causa del uso descontrolado de volantas por parte de los pesqueros galos**

La volanta o arte de enmalle a la deriva es uno de los sistemas de pesca más mortíferos. Aunque muchas de las potencias pesqueras del mundo han prohibido su utilización, los pesqueros franceses siguen faenando con volantas y hacen caso omiso de las normativas comunitarias que limitan su utilización.

Los arrantzales vascos, que cada vez pescan menos y tienen que ir más lejos a faenar, se sienten indignados ante la falta de legalidad de los pesqueros franceses. Con tal panorama, los incidentes entre arrantzales vascos y franceses se producen con frecuencia y con un recrudecimiento cada vez mayor.

**A**L igual que el año pasado, la presente campaña del bonito se caracteriza por la dura pugna mantenida entre los pesqueros vascos y los pesqueros franceses que faenan con redes de volanta. Así, en aguas del Atlántico y en aguas cercanas a la costa vasca se han producido una serie de enfrentamientos entre ambas partes. Tras el choque verbal, los arrantzales vascos han comenzado a cortar las redes de enmalle que las embarcaciones francesas utili-





zan para pescar bonito y cimmarrón.

Tales incidentes se deben al uso inadecuado que los pesqueros franceses hacen de las redes de enmalle a la deriva o volantas para la pesca del bonito. Según los arrantzales vascos, los barcos galos incumplen la normativa que el Consejo de Ministros de Pesca de la CE aprobó en octubre del año 1991 para regular y limitar la utilización de artes de enmalle a la deriva. Los pescadores vascos denuncian que los pesqueros franceses utilizan redes que superan los 2,5 kilómetros de longitud permitida y que éstas no se hallan sujetas a la embarcación.

### Redes de volanta

Mientras los pesqueros vascos faenan con artes tradicionales de pesca, las embarcaciones francesas lo hacen con un arte, las redes de volanta, que provocan graves daños al bonito y a todo el entorno ecológico si no se tiene la precau-

ción suficiente. Las volantas causan la muerte de toda clase de animales marinos, tales como ballenas o delfines, lo cual demuestra que el uso de redes de ese tipo puede afectar muy negativamente a la fauna marina.

Además, las redes de enmalle a la deriva son un verdadero problema para la navegación de los pesqueros vascos, ya que el despliegue de las volantas hace que en muchas ocasiones las hélices de las embarcaciones vascas se enganchen en las paredes de malla.

Pero los desmanes que los arrantzales vascos atribuyen a la flota pesquera francesa no terminan ahí. Según los arrantzales vascos, cuando ellos localizan el pescado, llegan los franceses y esperan a la noche para desplegar sus redes, impidiendo que los pescadores vascos faenen. Según los arrantzales vascos, esta clara provocación no puede ser ignorada. Alegan que deben defenderse, ya que su supervivencia está en juego.

### Escasez de capturas

Los arrantzales vascos, que cada vez tienen que faenar más lejos, cada vez pescan menos debido a la capacidad depredadora de las volantas. La escasez de capturas de los pesqueros vascos durante el mes y medio transcurrido desde que se inició oficialmente la costera del bonito es vista con gran preocupación por los arrantzales vascos. La economía del sector puede desmoronarse.

Hasta ahora los puertos pesqueros vascos han registrado la entrada de 3.500 toneladas de bonito del norte.

En los puertos vizcaínos se han descargado 1.900 toneladas, de las cuales la mayor cantidad, 1.200 toneladas, han sido recibidas en el puerto de Bermeo.

En los puertos guipuzcoanos, por su parte, se han descargado 1.600 toneladas. El puerto de Guetaria, con 800 toneladas, y el de Hondarribia, con 600 toneladas, han sido los puertos guipuzcoanos más importantes en cuanto al volu-

men de descargas de bonito capturado.

Según estas cifras, la campaña del bonito de 1992 va siendo similar a la del año anterior. En 1991 la costera del bonito propició unas capturas de casi 9.000 toneladas. Si los resultados finales de la campaña de 1992 repiten las cifras obtenidas en la campaña de 1991, la presente temporada del bonito podrá ser considerada como aceptable, teniendo en cuenta que de 1990 a 1991 las capturas disminuyeron el 40 %.

La cotización del bonito en lonja ha experimentado un aumento desde el mes de julio hasta la actualidad. Mientras en el mes de julio el kilogramo de bonito costaba 300 pesetas, actualmente se paga a 350. Este ascenso en el precio del bonito es consecuencia de la escasez de pescado en las lonjas, escasez que los arrantzales vascos intentarán solucionar en el tiempo que queda todavía hasta el final del mes de octubre, fecha en que concluirá la presente costera del bonito. ■

R. R.



# 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.

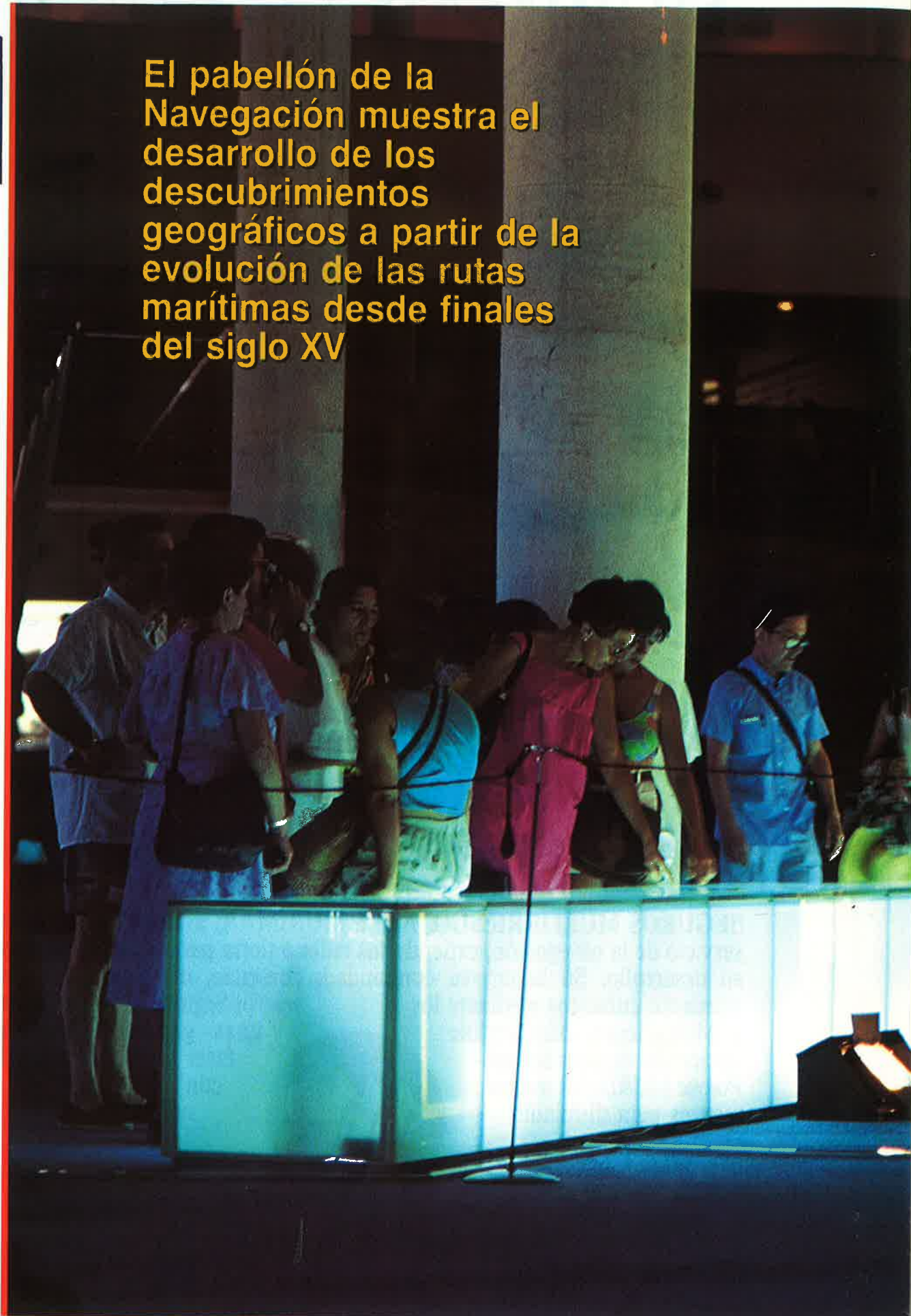


## MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

El pabellón de la Navegación muestra el desarrollo de los descubrimientos geográficos a partir de la evolución de las rutas marítimas desde finales del siglo XV





«La Era de los Descubrimientos» es el tema de referencia de Expo'92. Y en verdad que cada país, autonomía o empresa participante ha aportado su particular visión del concepto descubrir. Los hay que se han sumergido en una mirada introspectiva a su pasado para mostrar su historia milenaria. Empresas hay que descubren ante los ojos del profano hasta qué punto es cierto que habitamos la aldea global. Autonomías que vienen a recordar su particular inclinación a abrir nuevas vías al conocimiento de otras tierras y otros mares. Países que han hecho de la exploración y la conquista de lo desconocido su razón de existir. Y por si fuera poco, la sociedad organizadora ha señalado, a través de sus cuatro pabellones temáticos, la peripecia del hombre, que un día tomó el Camino de Santiago siguiendo la Vía Láctea y ha acabado viviendo la gran aventura cósmica augurada ya en la antigüedad por el Uroboros.

# LA MAR DE DESCUBRIMIENTOS



**P**ERO siendo como es el Descubrimiento el lema de la Exposición, es el agua el denominador común de los 215.000 metros cuadrados por los que se extiende aquélla. Para empezar, hay que constatar la propia insularidad del recinto ferial, que ocupa algo menos de la mitad de los 500.000 metros cuadrados de la isla de la Cartuja, formada por dos brazos del río Guadalquivir que se abren para cobijar el más grande empeño de un país por mostrar al mundo su vocación de progreso. Abundando en la misma querencia hidráulica están las 20 hectáreas que ocupan el lago y el canal, los 26.000 metros cuadrados de superficie acuática repartidos entre las 120 fuentes ornamentales, sin contar cascadas y estanques.

**L**a Era de los Descubrimientos es el lema de la Exposición y el agua su denominador común.

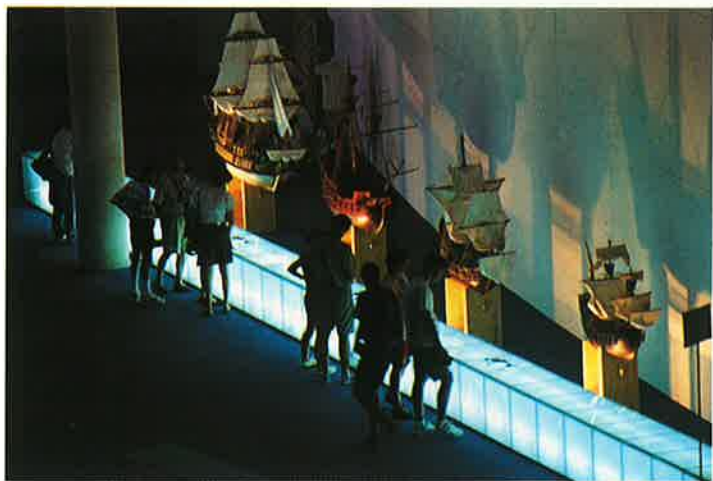
Item más, varios son los países que han hecho del agua, bajo cualquiera de sus múltiples apariencias, el *leit motiv* de su presencia en la Exposición de Sevilla. Aunque es el pabellón de la Navegación quien más rotundamente se reclama de la vocación marinera de Expo'92.

#### Pabellón de la Navegación

Todo en el pabellón de la Navegación remite a la mar. Incluso su arquitectura, según proyecto de Guillermo Vázquez Consuegra, en la que se entrelazan al exterior y al interior la quilla y la proa de un barco —en el que no falta la gaviota— y las entrañas de un galeón, de 30 metros de proa a popa, por las que el visitante se pasea con absoluta soltura.

Es también en este pabellón donde se explica el desarrollo de los descubrimientos geo-

gráficos a partir de la evolución de las rutas marítimas desde finales del siglo XV. Mediante una atinada combinación de proyecciones y efectos especiales, el visitante se tralada a la Sevilla que vio nacer la Casa de Contratación, o navega en el galeón del siglo XVII soportando el rigor de una tormenta o el esfuerzo unísono de los navegantes al ritmo de la saloma. Un guía de excepción acompaña al visitante en este recorrido, que escucha referencias de Ptolomeo y pisa el mapa de Ortelius: el Mar, quien narra en primera persona la aventura vivida en sus aguas por los navegantes vikingos, polinesios, árabes o chinos hasta la expedición de Colón arribando a América, la de Vasco de Gama doblando la costa de África para llegar a la India o la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano.



En distintas vitrinas o estrados es posible contemplar una canoa, una balsa de tótoras, un kajak esquimal, o reproducciones de aquellos objetos —cronómetros, sextantes— que permitieron la navegación astronómica y el desarrollo del comercio marítimo. Mediante paneles con imágenes muy sugestivas se sigue el

movimiento migratorio de finales del siglo XIX y comienzos del XX, cuando miles de europeos se trasladaron en busca de nuevos horizontes a las Américas del Norte y del Sur, Australia y Nueva Zelanda. Todavía podrá experimentar la sensación de caminar sobre la superficie del mar, o comprobar cómo se veía el

planeta Tierra si fuera posible alejar de él absolutamente todas las nubes que le rodean, y rendir silencioso homenaje a quienes dedicaron lo mejor de sus vidas a investigar sobre lo aparentemente inútil.

En el pabellón de la Navegación el visitante tiene la posibilidad de comprender que el conocimiento del planeta es el resultado de una lenta y esforzada aventura descubridora que comenzó hace quinientos años y concluye su recorrido con la convicción de que el hombre que hoy confecciona cartas marinas digitalizadas y se orienta a través de los mares con los más sofisticados sistemas, es el mismo que un día fue capaz de descubrir una barca donde sólo había un tronco.

El edificio, de 20 metros de altura y 10.400 metros cuadrados de superficie construida, está concebido, para uso museístico una vez clausurada la Expo.

De vuelta al exterior el visitante podrá embarcar en las réplicas de las naos «Santa María» y «Victoria», o en las carabelas «Pinta» y «Niña», que se encuentran atracadas en el muelle de Indias del Guadalquivir. Las embarcaciones colombinas fueron botadas el 3 de agosto de 1990 y han navegado más de 15.000 millas, de las que 12.600 fueron a vela. La nao «Victoria» es réplica de la primera embarcación que circunnavegó el globo terráqueo al mando de Juan Sebastián Elcano.

### Del siglo XV al Universo

En puridad, el itinerario por la Expo debería empezar por el pabellón del Siglo XV, ubicado en el recinto del monasterio cartujo de Santa María de las Cuevas.

Allí, a través de un jardín renacentista, el visitante se adentra en una sala —en la que es perceptible la impronta de Guillermo Pérez Villalta tanto en las pinturas murales como en los sorprendentes artilugios que toman vida—. Una cuidada proyección y es-

pectaculares imágenes alegóricas lo sitúan en la España que conoció Colón mientras preparaba su expedición. Desde ahí pasará a una sala escénica, donde contemplará la evolución que vive el hombre que el 3 de agosto de 1492 se dispone a emprender el Camino de Santiago en peregrinación a Compostela y, tras recorrer diversas ciudades europeas, acaba su periplo en Finisterre el 12 de octubre del mismo año, intuyendo que, además de haberse descubierto otras tierras, se ha iniciado una época nueva. Cuando el visitante vuelve al lugar por donde entró —sin percatarse del giro que se ha producido en el ínterin— se encuentra con un escenario totalmente distinto: el paisaje del Nuevo Mundo tal como lo vio Colón. Algo, en efecto, ha cambiado.

Si el choque entre mundos tan diversos ha producido desasosiego en su ánimo, podrá serenarse en la vecina exposición «Arte y Cultura», que pone frente a sí el arte de las civilizaciones que convivían en 1492: la América precolombina, el mundo islámico, el Extremo Oriente y Europa.

La línea argumental debería continuar en el pabellón de los Descubrimientos, desdichadamente destruido por el fuego, cuyo rastro oculta en parte una instalación de Eduardo Arroyo. Puede, sin embargo, aproximarse al cine espacial Alcatel, donde se proyecta una película sobre los descubrimientos de todos los tiempos. La espectacularidad de la pantalla semiesférica, inscrita en una cúpula de 24 metros de altura y otros tantos de diámetro, y la precisión y belleza de las imágenes de la película Omnimax, hacen de este momento algo inolvidable.

Antes de afrontar la visión del futuro que depara Expo'92 se presenta el Jardín Americano. Un área abierta de 1.600 metros cuadrados que pretende rendir homenaje al intercambio botánico que se produjo tras el descubrimiento del Nuevo Mundo y que transformó sustancial-

mente las condiciones de vida del Viejo Continente. Consta de un pequeño Jardín Botánico con 432 especies vegetales, que incluye una zona de invernadero y otra de umbráculo, y el pabellón de la Naturaleza, promovido por el ICONA. En éste se presenta una exposición de los sistemas naturales iberoamericanos en vivo y en imágenes. Una burbuja reproduce la selva amazónica y en la sala próxima se proyecta el documental de la National Geographic "Descubrir la Naturaleza», imágenes de gran definición sobre los ecosistemas americanos y los Parques Nacionales de España.

El último eje temático se desarrolla en torno a la Plaza del Futuro. El edificio, una construcción permanente de 21.924 metros cuadrados, ejemplo de ingeniería estructural, es obra de los arquitectos Martorell, Bohigas y Mackay, en el que destaca una arcada de granito de 36,60 metros de altura que sirve de apoyo de la estructura de la cubierta. En él se suceden los pabellones de Medio Ambiente, Energía, Telecomunicaciones y Universo, en los que, a partir del estudio de los recursos presentes, se explora el desarrollo previsto del conocimiento. Las sorpresas aquí son múltiples y constantes. El visitante podrá comprobar, con el juego de la biosfera, que la protección del medio ambiente es tarea de todos, calibrará la cuantía de las reservas mundiales de energías conocidas, constatará que es un ciudadano de la aldea global y en el planetario vivirá su personal aventura cósmica.

El visitante sale aturdido aún por las imágenes y sensaciones que ha vivido en los pabellones temáticos y se encuentra con el canal que fluye desde el lago central. El agua sigue siendo una constante en la Expo. El agua y el afán descubridor del hombre.

### Un paseo por el mundo

Una de las mayores dificultades que se presentan ante el



visitante será decidir hacia dónde debe encaminarse, dada la dificultad de conocer todo cuanto la Expo ofrece.

Japón es un país que, lejos de apabullar con alardes tecnológicos, que se perciben en muchos rincones de la Exposición, ha optado por presentar su historia milenaria mediante recursos muy originales. En su pabellón, construido íntegramente en madera, según proyecto de Tadao Ando, alude a su condición de nación con vocación navegante y destaca su búsqueda del camino de Occidente.

Nueva Zelanda reproduce los acantilados que encontró el capitán Cook cuando llegó a la isla. Mauritania hace alarde de su riqueza pesquera, Chipre expone el barco «Kyrenia», una nave de la época de Alejandro Magno rescatada del mar. Para despejar cualquier duda, Noruega se presenta en la Expo con un pabellón rodeado por un pequeño estanque y el lema «El agua, fuente de vida», pa-



de la Cierva. En cuanto a Baleares, no deja resquicio para la duda sobre cuál es su vocación. La estructura de su fachada semeja una regata de veleros, en un pequeño lago junto a la fachada se halla una réplica de un velero antiguo y en su interior, además de una exposición de Miró, hay una muestra de lo que fue la Escuela mallorquina de Cartografía.

### Ensayos bioclimáticos

El agua es en Expo un arma para aliviar la sensación de agobio térmico propio del seco y largo verano sevillano. Aprovechando la cultura mediterránea y la experiencia de los métodos más tradicionales



ra corroborarlo recibe al visitante con un pórtico de hielo de 25 metros de altura que da acceso a un tubo flotante que recuerda el de las plataformas petrolíferas submarinas, donde una proyección subrayada sólo musicalmente señala que todo en la vida social y económica de aquel país gira en torno al agua: pesquerías, petróleo y energía eléctrica.

Con tanta rotundidad como ingenio, Irlanda se reclama marinera y descubridora como heredera del monje San Brandan y su legendario viaje a las costas americanas allá por el siglo V. El edificio del Reino Unido ha sido calificado «catedral del agua», tanto porque su tamaño coincide con el de la abadía de Westminster como por presentar un pórtico cubierto por una cascada de 18 metros de altura. Chile ha traído a Sevilla un iceberg milenar de 60 toneladas que aparece ante la curiosidad del visitante como huérfano y desvalido, fuera de su ambiente, y que parece

ejercer una sutil venganza dejando ateridos de frío a quienes se acercan a él deseosos de fotografiarse junto al témpano. La sorpresa de Mónaco es su acuario. Una instalación de 400.000 litros de agua, diseñada por el cosmógrafo Cousteau, que reproduce el medio marino y puede ser contemplada desde cualquier ángulo. Portugal reivindica su condición de nación descubridora y navegante mediante una abundante documentación cartográfica e histórica que incluye el famoso tratado de Tordesillas. Vasco de Gama es el protagonista de un

pabellón que anuncia la disposición a tomar el relevo a Sevilla en 1998.

También los pabellones autónomos echan su cuarto a espadas en defensa de su condición pionera, casos de Cantabria y Murcia, o sencillamente marinera, como se presenta Baleares. Cantabria hace suya la gloria de Juan de la Cosa, autor de la primera carta náutica que recoge las costas de América, considerado el primer mapamundi. Murcia expone el submarino creado por Isaac Peral, reiterando su condición de doblemente pionera con el autogiro de Juan

puestos en práctica por el hombre para hacer más soportable el calor, en acertada combinación con los sistemas más sofisticados de la tecnología avanzada, en el recinto de la Expo se han multiplicado los ensayos bioclimáticos que, si no consiguen reducir la temperatura, sí logran hacer más soportable su rigor. La rotonda bioclimática ha sido el eje en torno al cual se han desarrollado las técnicas diseñadas por el Departamento de Ingeniería Energética y Mecánica de Fluidos de la Universidad de Sevilla. La combinación de agua y vegetación, ve-

las y toldos, propicia un intercambio continuo de corrientes de aire que en ocasiones adquiere, además, una gran visibilidad. Este es el caso del entorno de la esfera bioclimática o las nubes de agua micronizada que, cuando más aprieta el calor, nacen de las enramadas de las pérgolas vegetales. Idéntico sistema ha sido aplicado para refrescar el palenque, cuya cobertura textil de 9.000 metros cuadrados se mantiene regada, uniendo esta humedad al constante fluir del agua y a las barreras vegetales instaladas estratégicamente para impedir las corrientes de aire caliente.

La vegetación, abundante y variada, es tan reciente en la isla como pueden serlo los pabellones más vanguardistas. Aportada al lugar desde 1989, ha convertido en un vergel el antiguo erial que rodeaba los edificios de la Cartuja, donde se enseñoreaban insectos y serpientes. Hoy los espacios verdes ocupan 300.000 metros cuadrados, con unos 25.000 árboles y 300.000 arbustos. Sólo el Jardín del Guadalquivir ocupa 100.000 metros cuadrados. Su diseño: Jardín de los Orígenes del Suelo, del Agua, de las Aromáticas y Medicinales, de las Rosáceas, de Reposo y Lectura, de los Juegos y Distracciones, del Laberinto, hacen del parque un compendio de la historia de la jardinería. El Jardín Americano acoge en sus dos hectáreas 700 especies diferentes de Iberoamérica. Habría que añadir las actuaciones en el Bosque en Galería y el Muro de Defensa. O mencionar los 14.000 metros cuadrados de colorido vegetal que rodea el lago: azul jacaranda, verde pino, amarillo tabebuia. O los 4.000 metros cuadrados coloristas de las Avenidas Internacionales: verde de robinas y acacias, nuevamente el azul de las jacaranda, amarillo de las tipuanas, rosa de las largestromias.

Y es que, se mire por donde se mire, la Expo es un mar de descubrimientos. ■

Mery VARONA  
Fotos: Jesús Navarro



# EL RENACIMIENTO DEL SIGLO XXI

**La Exposición Universal Sevilla 1992, Expo'92, es, entre otras muchas cosas, un viaje a través del tiempo y del planeta, una fiesta de convivencia entre los pueblos, el gran escaparate del presente, la conquista del espacio, la televisión de alta definición, el cine en pantalla esférica, el acelerador de partículas, la salvación de la Amazonia, los secretos de los ordenadores, además de las conquistas y las revoluciones que definen el futuro. Es también un canto al progreso de la Humanidad, una mirada al pasado para comprobar que es un sueño que quedó atrás y que, sin embargo, conduce al futuro. Su visita produce una mezcla de asombro, sorpresa y desconcierto que deja en el ánimo la sensación de que nos adentramos en el Renacimiento del siglo XXI.**

**E**XPO'92 empieza a gestarse el 31 de mayo de 1976, cuando el Rey Juan Carlos expresa en Santo Domingo su deseo de que España acoja una Exposición Universal coincidiendo con el V Centenario del Descubrimiento, pero será en 1982 cuando se presente la candidatura de Sevilla para organizar el acontecimiento. El 15 de junio de 1983 el Bureau International des Expositions concede el registro definitivo a la ciudad del Guadalquivir. Un año después la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento sevillano y el comisario general acuerdan que la Expo se ubique en la isla de la Cartu-





**E**<sub>n</sub>

un recinto  
de 215  
hectáreas  
está  
representado  
el  
80 por 100  
de la  
Humanidad.



ja. En 1986 se convoca un concurso internacional restringido de ideas sobre ordenación del recinto y el 31 de julio de 1987 se presenta el Plan Director de la Exposición. Cuatro días después comienzan las obras de infraestructura en la Cartuja.

El 4 de febrero de 1987 la República Dominicana se convierte en el primer país extranjero que anuncia su presencia en Expo'92. Cuando el 16 de diciembre de 1988 Noruega alcanza el número 77 de los países inscritos, Expo supera el récord de participación internacional en todas las Exposiciones Universales, que hasta entonces poseía Osaka en 1970 con 76 países. El de Canadá es el primer pabellón que inicia sus obras en el recinto, el 19 de abril de 1990. El 20 de abril de 1992 se inaugura la Exposición Universal.

Desde meses antes la mascota «Curro», creada por el dibujante Heinz Edelmann, y el logotipo de Expo'92, una esfera terrestre roja cubierta por una red de líneas amarillas, habían comenzado a hacerse familiares. Pero en ese momento, el eje de 2,3 kilómetros de longitud que se corresponde con el Camino de los Descubrimientos en la isla de la Cartuja aparece como uno de los retos que España tiene que afrontar en un año especialmente intenso en conmemoraciones y acontecimientos.

En Expo participan 109 países, 23 organismos internacionales —desde la ONU a la Organización Panamericana de Salud, pasando por la Organización Internacional del Trabajo, UNICEF, la Agencia Espacial Europea o el Consejo de la Liga de Estados Árabes. Están presentes, además, las 17 Comunidades Autónomas, ubicadas en el orden al que accedieron a sus Estatutos de Autonomía, desde el País Vasco a Castilla y León, cerrando el desfile autonómico el pabellón de Andalucía como región anfitriona, frente por frente al pabellón de España, que preside la zona del Lago. Por otra parte, en la Exposición colaboran 55 empresas nacionales y extranjeras con distintas fórmulas de asocia-

ción comercial, de ellas seis con pabellón propio, localizada en la zona internacional: Siemens, Cruzcampo, Fujitsu, Rank Xerox, ONCE y Retevisión. Una vez concluida la cita universal los pabellones se transformarán en centros de investigación y desarrollo tecnológico. También en la zona internacional se levanta el Palenque, del arquitecto José Miguel Prada, un espacio escénico cubierto por una estructura textil de 9.000 metros cuadrados en el que a diario se ofrecen gratuitamente espectáculos de carácter muy popular. Sin mencionar los cuatro pabellones temáticos que se localizan en el Camino de los Descubrimientos, del Siglo XV, de la Navegación, Naturaleza y Plaza del Futuro, en los que se desarrolla ordenada y sistemáticamente el tema de la Exposición, es decir, la Era de los Descubrimientos. Cuarenta y siete mil ochocientos diecinueve metros cuadrados construidos por la empresa organizadora, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, S. A.

### España, pabellón de bandera

El pabellón de España es el mayor edificio de un país participante en la Exposición. Se alza sobre una parcela irregular de 14.320 metros cuadrados, en el cruce de la Avenida de Europa con el Camino de los Descubrimientos, sobre las aguas del Lago, que domina estéticamente. Se trata de una edificación permanente diseñada por Julio Cano Lasso, construida en mármol blanco, en cuya arquitectura se combinan el cubo y la esfera. La sencillez de líneas y la austeridad del conjunto chocan, sin embargo, con lo tortuoso de su interior, multiplicado de ambientes, escenarios y plazas diversas. Los casi 25.000 metros cuadrados construidos cobijan un pequeño mundo formado por jardines, cines, museos, bares, espacios verdes y patios. Su cúpula, cubierta de cobre, guarda una sala cinematográfica única en el mundo: el MOVIMAS, que combina butacas móviles e imáge-

nes proyectadas sobre una pantalla semiesférica de 24 metros de diámetro. La proyección «Vientos de España» produce la sensación de estar viajando, literalmente, en globo, sobre una tabla de vela o a lomos de un camello.

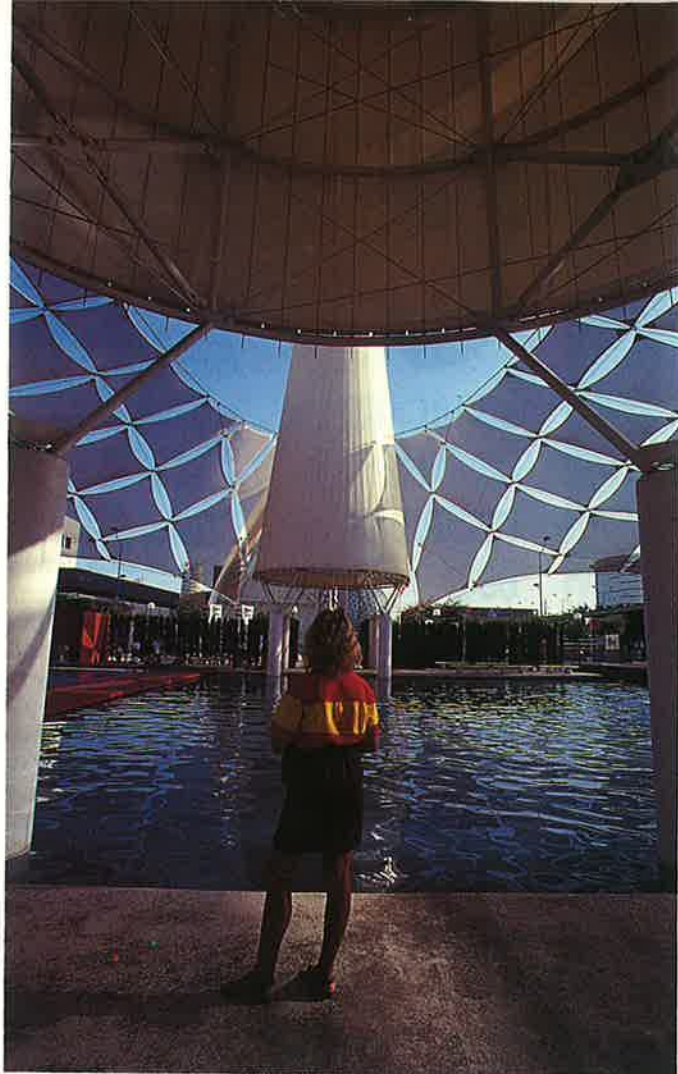
Un segundo itinerario expositivo del pabellón español, denominado «Camino de España», supone un viaje a través del tiempo, desde Altamira al Renacimiento, para seguir con el descubrimiento de América, una reflexión sobre la implantación y crecimiento de la lengua española en el mundo, y concluir con una exhibición de la realidad tecnológica del país mediante cortinas de luz, robots y psicologramas. Antes de abandonar este camino español se puede participar en un juego escénico hacia el futuro o resolver las preguntas pendientes mediante videodiscos y ordenadores.

Pero son las exposiciones «Tesoros de España» y «Paisajes» lo que más llama la atención de los visitantes. Aquí es el cubo el que recoge una selección de más de un centenar de obras de los pintores clásicos españoles: El Greco, Velázquez, Goya, Picasso, Dalí, Miró, venidas de todo el mundo, junto a otras de Arroyo, Chillida, Chirino, Antonio López, Saura, Tapiès...

### Una visión apabullante

El resultado es una visión apabullante. El visitante que accede a la Expo por cualquiera de las cinco entradas oficiales: puertas de la Barqueta, Cartuja, Triana, Aljarafe e Itálica, ha tenido oportunidad de divisar alguno de los ocho nuevos e impresionantes puentes que se han tendido sobre el Guadalquivir, entre los que se encuentra el del Centenario, el de mayor longitud de España, diseñado por J. A. Fernández Ordóñez, con 2.018 metros entre estribos. Una operación urbanística sin precedentes en España que ha supuesto, incluso, modificar el cauce del río.

No será ésta la única visión que sorprenda al viajero, atra-



**93** convertirá las instalaciones de la Exposición Universal en un parque tecnológico y científico.

pado como se halla en un recinto de 215 hectáreas, donde cada país, y está representado el 80 por 100 de la Humanidad, se ha esmerado en ofrecer a los ojos de los demás lo mejor de su tierra y de su historia. No importa que fuera del recinto el visitante haya sido bombardeado con datos sobre el volumen de la inversión realizada, incluso sobre la precariedad de las previsiones adelantadas por la organización. Al adentrarse por cualquiera de las avenidas en las que se alinean los pabellones el visitante va afianzándose en la certeza de que Expo'92 es una oportunidad irreplicable de apostar por el progreso a la vez que una ocasión de oro para enlazarlo a Andalucía. Incluso el bombardeo de noticias negativas o inquietantes que llegan de cualquier rincón del planeta queda aquí atenuado por la percepción de que la Humanidad se encamina hacia un Renacimiento que, si en el siglo XV le llevó al descubrimiento de nuevas tierras y otros mares, en el si-

glo XXI puede situarse en el espacio o en los fondos marinos. «El mundo de Neptuno es la frontera final de los descubrimientos de nuestro planeta», advierte uno de los paneles del pabellón británico.

### Cartuja 93, el día siguiente

Ahora bien, ¿qué pasará en la isla de la Cartuja al día siguiente de clausurarse Expo'92? La respuesta oficial es Cartuja 93. Un proyecto que parte del convenio de cooperación suscrito entre las Administraciones local, autonómica y central y la Sociedad Estatal Expo 92 y que desembocó en la constitución de la sociedad del mismo nombre encargada de gestionar el recinto. Un espacio que, en palabras de Manuel Chaves, presidente de la Comunidad Autónoma andaluza, se convertirá en «un parque tecnológico y científico que ubique en Sevilla empresas con un alto componente de desarrollo tecnológico, que irriguen el sistema productivo andaluz y al



*mismo tiempo rentabilicen y aprovechen todas las instalaciones de la Exposición Universal».*

En definitiva, con Cartuja 93 se rentabiliza la inversión hecha para Expo'92, convirtiéndolo en un polígono de alta tecnología, especialmente apto para experiencias I+D por su excepcional infraestructura, singularmente en el área de las telecomunicaciones.

Se calcula que habrán de emplearse no menos de seis meses en dismantelar las instalaciones no estables de Expo'92 una vez concluido el período de Exposición Universal. El compromiso de establecimiento o permanencia de Cartuja 93 se extiende desde el 31 de marzo de 1993 al 31 de marzo de 2033. El suelo mantendrá su titularidad pública y la instalación en la zona puede realizarse, bien por adquisición de una de las instalaciones permanentes, bien en una nueva construcción sobre las parcelas disponibles tras la Exposición.

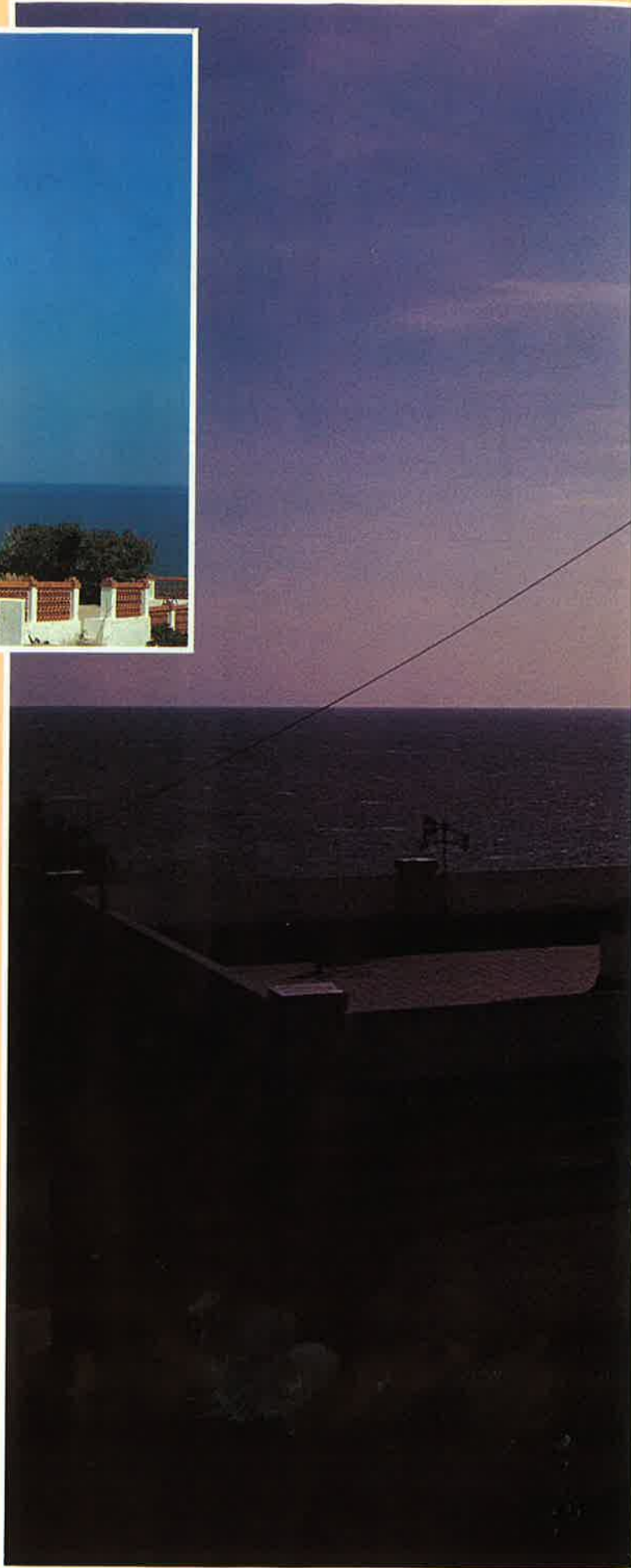
De momento, Cartuja 93 tiene firmados contratos y protocolos con empresas como Telefónica de España, IBM, Alcatel Standard Eléctrica, Siemens o Inova, además de con la Confederación de Empresarios de Andalucía, Fundación ONCE o el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Resultado de estos acuerdos será el centro de Tecnología de la Lengua, pionero en métodos de síntesis y reconocimiento de voz, que creará IBM; la instalación de un Centro de Diseño, Formación e Investigación en el campo de las Telecomunicaciones, previsto por Alcatel; o la instalación en la isla de la Cartuja del Centro Nacional de Microelectrónica, el Instituto de Ciencias Materiales, el de Bioquímica Vegetal o el de Recursos Naturales del CESIC.

Cuando estos proyectos se hagan realidad se corroborará con más fuerza la impresión que embarga al visitante de Expo'93 de que ésta es, en efecto, una apuesta de futuro. ■

M. V.

## La Expo en cifras

- 800.000 millones de pesetas invertidos por las Administraciones públicas en infraestructura viaria y de comunicaciones (nuevas autovías, AVE, etcétera).
- 183.733 millones de pesetas en inversión en el recinto Expo. De ellos: 102.160 en inversión, 44.046 en gastos corrientes, 20.387 en operaciones y 17.140 en espectáculos.
- 70 kilómetros de nuevas rondas y circunvalación en Sevilla.
- Ocho nuevos puentes sobre el río Guadalquivir.
- 650.135 metros cuadrados construidos, 320.000 de los cuales por la empresa organizadora.
- 109 países participantes (31 europeos, 33 americanos, 18 asiáticos, 20 africanos y siete de Oceanía), que representan al 80 por 100 de la Humanidad.
- 17 Comunidades Autónomas.
- 23 organismos internacionales y numerosas empresas.
- 95 pabellones, de los cuales 58 corresponden a países individuales, seis a otras tantas empresas, cuatro a organismos internacionales y otros cuatro son los llamados temáticos, construidos por la organizadora.
- 300.000 metros cuadrados de parques y jardines.
- 350.000 árboles y arbustos.
- 20 hectáreas de lago y canales, 120 fuentes ornamentales —26.000 metros cuadrados de superficie de agua— y fuentes, cascadas y estanques.
- 100 restaurantes.
- 48 bares y cafeterías.
- 243 tiendas.
- 16 oficinas bancarias.
- 11 puntos de información asistida.
- 200 puntos de información mediante pantalla táctil.
- 55.000 actuaciones en vivo en 21 espacios escénicos.
- Dos centrales telefónicas de conmutación de tecnología digital con capacidad para 16.000 líneas ampliables a 40.000.
- Red Digital de Servicios Integrados homologada internacionalmente.
- Dos subestaciones eléctricas.
- 54 kilómetros de conducciones de agua de riego.
- 20 kilómetros de conducciones de agua potable.
- 626 kilómetros de conducciones eléctricas.
- 300 kilómetros de conductos de red de telecomunicaciones.
- En su realización han participado 1.500 arquitectos, ingenieros y técnicos de todo el mundo. En los meses punta han intervenido en su construcción unos 6.000 obreros cada día.
- 487 asistencias sanitarias a los 100 días de apertura.
- Cinco puertas de acceso: Barqueta, Cartuja, Triana, Aljarafe e Itálica.
- Récord de visitas en un día: 412.989, el 8 de septiembre.
- 176 días de existencia, del 20 de abril al 12 de octubre.



# FAREROS

*Una muerte  
anunciada*

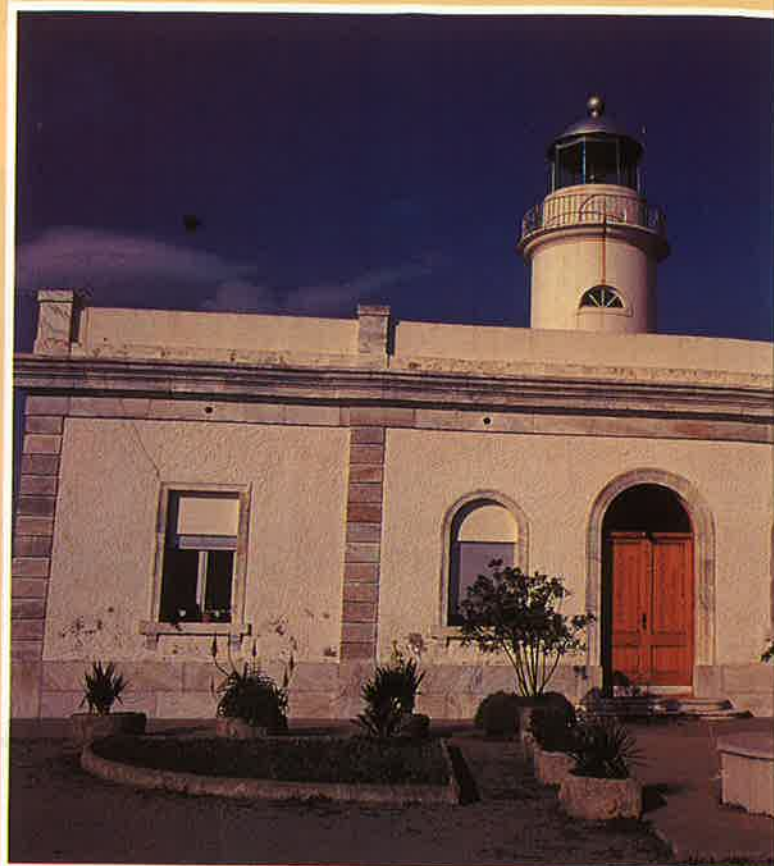
El Gobierno estatal tramita actualmente la nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el proyecto de esta ley «se declara a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas». Las Señales Marítimas pasarían a depender de las autoridades portuarias, entidades públicas con autonomía de gestión de los puertos comerciales nacionales, que estarían, a su vez, controladas por un ente público denominado Puertos del Estado. Según la Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, la operatividad de las Señales

Marítimas se vería mermada por la fragmentación que supondría para un servicio de carácter internacional el sometimiento a los criterios de las diferentes autoridades portuarias. Para intentar evitar eso, y también gastos en la creación de Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Salvamento y Socorrismo, prevista en el articulado del proyecto de ley, el colectivo de técnicos de Señales Marítimas propone su integración como Cuerpo prestador del Servicio de Ayudas a la Navegación en la Dirección General de la Marina Mercante.

**E**l Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas está formado

actualmente por 325 funcionarios. Estos prestan sus servicios a una flota de 19.700 pesqueros y 130.000 embarcaciones deportivas que pueblan las costas españolas durante vacaciones y fines de semana. Para este tipo de embarcaciones las marcaciones visuales son imprescindibles. Pero también lo son para los grandes barcos cuando a éstos se les estropean los útiles de navegación, que en condiciones normales los hacen autosuficientes para su traslado cerca de las costas. Estos datos se refieren a buques de bandera española, con tripulación española y navegando entre puertos españoles. Deben añadirse a ellos además, por la situación geográfica de nuestro país, los barcos que componen el intensísimo tráfico internacional que recorre nuestras costas.

Las Señales Marítimas de España han venido siendo administradas por el Estado a través de diversos organismos, a partir del Plan de Alumbrado de las Costas Españolas de 1850, dependientes de los Ministerios de Fomento, primero, y del de



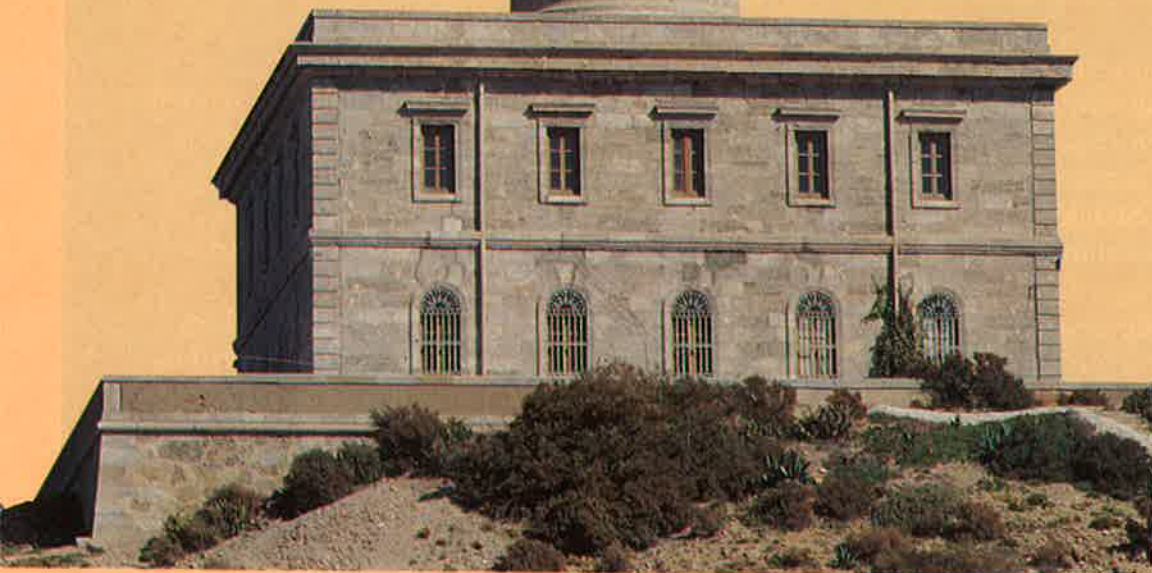
Obras Públicas, después. El servicio prestado por el antiguo Cuerpo de Torreros de Faros, transformado en 1960 en Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, tiene, por tanto, una rica tradición.

Los técnicos de Señales Marítimas, puesto al cual se accedía hasta 1991 mediante oferta de empleo público, son los encargados de la vigilancia, conservación y manteni-

miento de las señales luminosas, acústicas y radioeléctricas que actualmente dependen de la Administración central.

En numerosas ocasiones los servicios no funcionan gracias a la organización que, lógicamente, debería suministrar la Administración, sino más bien al voluntarismo de una importante mayoría de los fareros. Verdaderas niñas de los faros, su presencia en las dependencias farearas evita el vandalismo y mantiene a punto los equipos, originando unos gastos insignificantes en relación a los beneficios reportados y en comparación con los gastos que originarían las averías causadas por los asaltos, desplazamientos, inversión en medios y pérdida de fiabilidad de faros sin personal permanente.

Por tanto, los fareros son los responsables directos de la tarea bienhechora que los faros cumplen. Pero la figura casi mitológica del farero está a punto de desaparecer. Cuando el Gobierno apruebe la nueva Ley de Puertos del





Estado y de la Marina Mercante, tramitándose en la actualidad, el binomio faro-farero será un recuerdo añorado por muchos.

### Proyecto de Ley de Puertos y de la Marina Mercante

El objeto de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante es, según su propio texto, el siguiente: la regulación de la planificación, construcción, organización, gestión, policía y régimen económico-financiero de los puertos marítimos que sean competencia de la Administración del Estado; la regulación de la utilización de dichos puertos y de la prestación de servicios en su ámbito; el establecimiento del marco normativo regulador de la Marina Mercante; la regulación de la Administración propia de la Marina Mercante y de la organización portuaria estatal, y la regulación del régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el por-



tuario de competencia estatal.

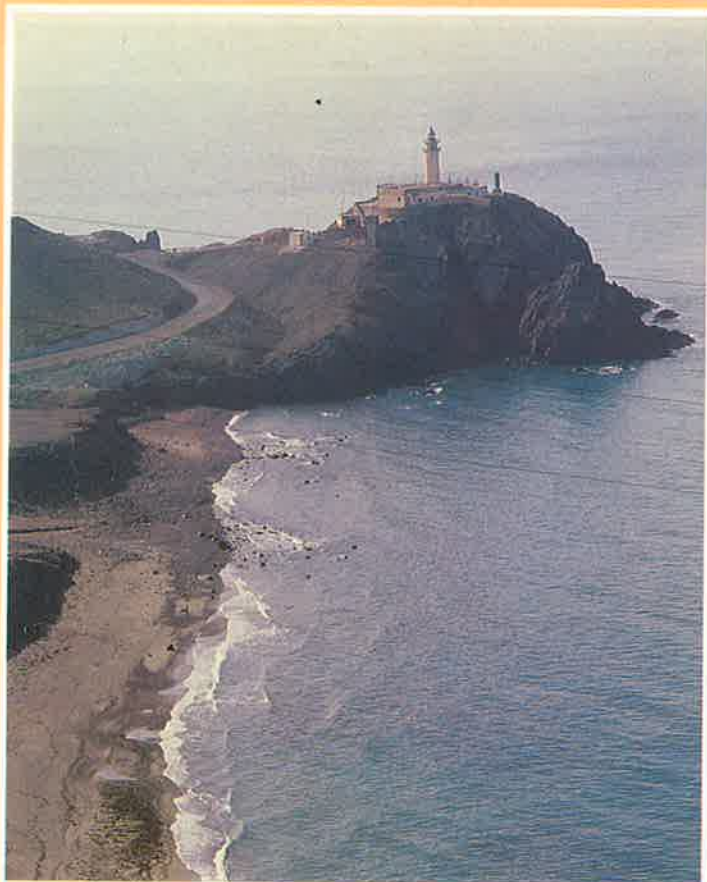
El proyecto de la citada ley pretende que los puertos marítimos españoles, como unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, sean rentables y funcionen adecuadamente. Para conseguirlo, la ley ve la necesidad de una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabili-

dad, estadística y control de gestión. Para hacer realidad esto el proyecto de ley contempla la creación de entidades públicas de gestión que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos financieros. Habría un único modelo de gestión portuaria, basado en unas entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias, con autonomía de gestión semejante a la de los actuales puertos autónomos y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los organismos autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias. La gestión de estas entidades públicas sería coordinada y controlada por el ente público Puertos del Estado —situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Obras Públicas y Transporte—, con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de *holding* sobre las autoridades portuarias.

Una de las funciones que el

proyecto de ley de Puertos y de la Marina Mercante atribuye a las autoridades portuarias es la de inspeccionar las Señales Marítimas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento. Corresponde así a las autoridades portuarias prestar el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne, adscribiéndose a dichas entidades las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima y los terrenos afectados al servicio de las mismas. Como consecuencia de estas disposiciones, se declara a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. No desaparecería el Servicio, pero sí el funcionariado establecido de forma permanente en las Señales Marítimas. Su labor la desempeñaría personal laboral, con la consiguiente posible menor dedicación.

El proyecto de ley establece dos posibles soluciones para los actuales funcionarios del Cuerpo de Técnicos de Señales Marítimas. Estos



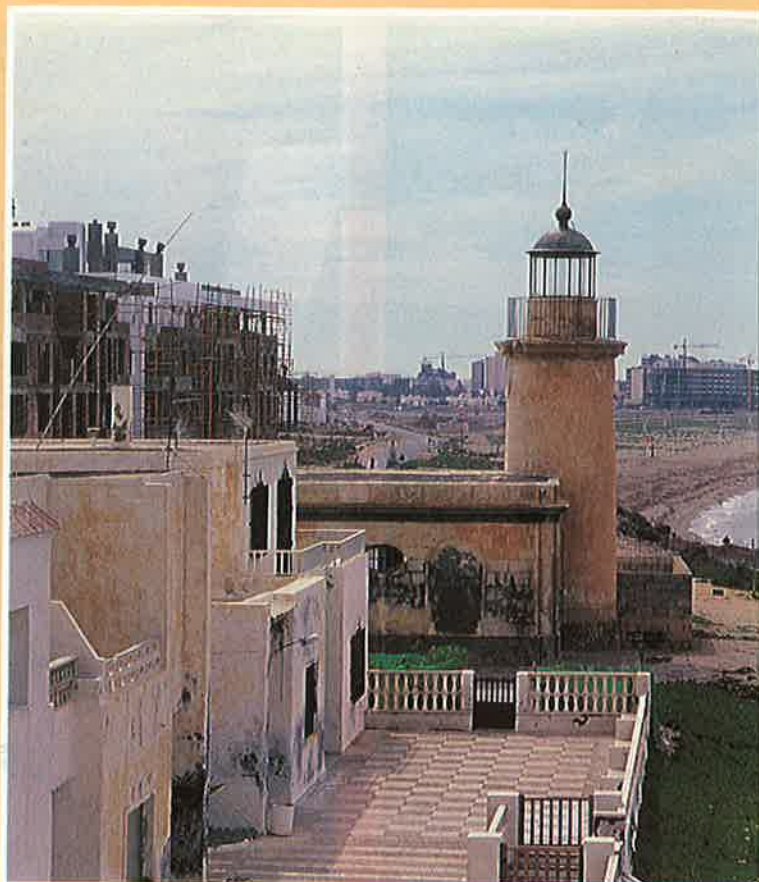
podrán elegir entre continuar siendo funcionarios, pero en otro puesto que se les asigne, de diferentes funciones a desempeñar en relación a la formación con la que accedieron al funcionario público, o pedir la excedencia y ser contratados como personal laboral por las autoridades portuarias, con la consiguiente posible diversidad de tareas a desempeñar y fácil despido.

### Propuesta de la Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas

Ante la perspectiva de su desaparición, la Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas ha elaborado un informe-propuesta, el cual ha entregado a la Dirección General de Puertos y a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus respectivos gabinetes de Asesoría Técnica.

Para la citada Asociación, los faros están atendidos por funcionarios del Cuerpo de

Técnicos de Señales Marítimas, que accedieron al puesto por el sistema de oposiciones y que mayoritariamente no quieren dejar de serlo. Según esta Asociación, la operatividad de las Señales Marítimas se vería mermada, por lo que se conoce de su organización en España y en el extranjero, por la fragmentación que supone para un servicio de carácter internacional el sometimiento a los criterios de las diferentes autoridades portuarias, que pueden dar a los servicios a ellas encomendados una tendencia localista. Para la citada Asociación, las Señales Marítimas son un servicio público del Estado, y las consideraciones de seguridad y fiabilidad deben primar sobre cualquier otra razón. El colectivo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas manifiesta, además, su disconformidad con los planteamientos del proyecto de ley, por cuanto no les parece coherente incluir los faros, radiofaros y demás sistemas radioeléctricos en el mismo paquete que las luces de los puertos, al



prestar servicios a usuarios bien diferenciados, aunque casualmente puedan coincidir.

Esta Asociación propone que continúe existiendo el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. Cree que dentro de la Dirección General de la Marina Mercante cabría la creación de un organismo que englobara las ayudas a la navegación y los servicios de salvamento. Dentro de estas ayudas a la navegación se incluirían: señalización marítima

de todo tipo y titularidad, sistemas de posicionamiento activo y pasivo, separación de tráfico, tareas de radiodeterminación y salvamento. La Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas manifiesta que es el momento histórico más idóneo para la unificación de dos organismos que siempre han sentido la necesidad de desarrollar sus actividades conjuntamente, como son el Servicio de Señales Marítimas, como prestador del Servicio de Ayuda a la Navegación, y la Dirección General de la Marina Mercante, como tutor y representante de los intereses de los usuarios de ese servicio.

De esta integración se derivarían, según dicha Asociación, entre otras, las siguientes ventajas: primero, la prestación más eficaz y económica del Servicio de Ayudas a la Navegación, al disponer del personal especializado para este cometido concreto en el Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas, y que voluntariamente se presta a ello, en el convencimiento de





cuya creación está prevista en el articulado de la citada normativa; tercero, se ahorraría el elevadísimo coste económico que representaría la construcción de nuevas infraestructuras, como nuevos edificios, carreteras de acceso, tendidos eléctricos, traídas de agua, expropiaciones de terrenos, etcétera, y la adquisición de bienes de equipo, como grupos generadores electrógenos, grupos de baterías, equipos autónomos, etcétera, que, paradójicamente, serían ubicados en la mayoría de los casos al lado de instalaciones ya existentes de faros y radiofaros que ya dispo-

nen de esas infraestructuras y bienes de equipo.

Este informe-propuesta, que cuenta con la aprobación por parte de la Dirección de la Marina Mercante, de cuyos presupuestos se detraería una considerable suma de la cantidad adjudicada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte para dedicarla a la financiación de las mencionadas infraestructuras para los Centros de Control de Tráfico Marítimo y los Centros de Salvamento Marítimo, pretende exponer los criterios de disponibilidad y racionalización que el colectivo de técnicos de Señales Marítimas está dispuesto a adoptar, así co-

mo el ahorro que al Erario le supondría su asunción.

## El futuro


La nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante amenaza, por tanto, con suprimir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. Para los fareros, la ley extinguirá también el romanticismo de una profesión de guardianes del mar. Aunque los fareros están dispuestos a mantenerse como tal a toda costa, no dejan de manifestar su pesimismo. Además de sentirse abandonados por el Gobierno, son conscientes de la poca repercusión que tendría la movilización de un grupo tan reducido como el suyo. La Dirección General de Puertos, por otro lado, contempla las enmiendas a la ley como único camino para modificarla. Y la Marina Mercante, aunque no pone ningún inconveniente para que el Cuerpo de Fareros se integre en ella, acatará lo que se apruebe legalmente.

Los fareros saben que el paso del tiempo impone nuevas tecnologías y estudios de rentabilidad económica. Pero también saben que las máquinas no son suficientes cuando está en juego la vida de los hombres que surcan el mar por trabajo o por diversión, puesto que éstas se pueden estropear cuando no se encuentre nadie en el faro que pueda arreglar la avería y un barco esté perdido entre la niebla. Cuanto más se acerca el mes de octubre, fecha prevista por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la aprobación de la ley, hay una incógnita cada vez más acuciante entre los fareros. ■

**Roberto RUIZ  
DE HUYDOBRO**

lo adecuado de esta acomodación del personal en la necesaria redistribución y racionalización del mismo; segundo, se obviaría con ello el problema de los excedentes de personal en el actual Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas, al quedar éstos reabsorbidos por las necesidades de las nuevas plantillas de los cuerpos de nueva creación en la Dirección General de la Marina Mercante, ya que, según el proyecto de ley en cuestión, la Dirección General de la Marina Mercante tendrá que convocar las oposiciones a plazas de personal funcionario para que asuma el mantenimiento técnico de los equipos en los futuros Centros de Control de Tráfico Marítimo, así como en los Centros de Salvamento y Socorrismo,





La última reunión de la Comisión Ballenera Internacional resultó más que movida. Algunos países, como Noruega, Japón e Islandia (que se ha retirado de la CBI) pretendían reanudar la caza comercial de ballenas aduciendo que los fines de la moratoria ya se habían cumplido. Evidentemente, no era esa la opinión de la gran mayoría, incluida España, que acordaron mantener la moratoria iniciada en 1986. En éste y otros asuntos relacionados con el futuro de las ballenas la posición

española estuvo siempre a favor de medidas para su protección y conservación, aunque en algún momento se malinterpretaran sus propuestas. De todo ello hemos hablado con Rafael Conde, director general de Recursos Pesqueros y jefe de la delegación española en la pasada reunión de la CBI.

Rafael Conde, jefe de la delegación española ante la Comisión Ballenera Internacional

# “LA MORATORIA SIGUE EN PIE”



**N**ORUEGA anunciaba su decisión de cazar 382 ballenas para la temporada que viene, sin tener en cuenta las objeciones de la Comisión Ballenera Internacional (CBI). Japón anunció que proseguiría con su caza «científica» de unas 300 ballenas esta temporada. Poco más o menos, son las posturas que, tras cada reunión de la CBI, muestran los países con más fuertes intereses económicos en el sector ballenero.

Pero en esta ocasión la reunión celebrada el pasado mes de junio en Glasgow, Escocia, abrió aún más las diferencias entre los países que desean proteger estos mamíferos y los que pretenden que se levante la moratoria.

Sobre el fin de esta moratoria se han creado no pocos equívocos, aprovechados por países como Noruega. Lo cierto es que «la moratoria sigue en pie», sentencia Rafael Conde, jefe de la delegación española ante la Comisión Ballenera Internacional.

«Las claves de la moratoria, que se inicia en 1986, eran dos —según nos precisa Rafael Conde: 1) Llevar a cabo una amplia evaluación de la situación de las existencias de ballenas. 2) Establecer un régimen de gestión que sería el que se aplicaría en el caso de reanudarse la captura de ballenas, al final de los cinco años de duración de la moratoria. Al final de ese tiempo no se había terminado de hacer el estudio ni se había perfilado el Régimen de Gestión. Por tanto, se prorrogó la moratoria.»

Sin embargo, este año se considera que, para determinadas especies, sí se tienen suficientes conocimientos (evaluación) y se ha perfilado el sistema Revisado de Gestión,

a efectos de poder establecer cuotas para determinadas especies. «No obstante —prosi-gue el jefe de la delegación española—, dado que el objetivo de la moratoria es garantizar la conservación y protección de las ballenas, se considera que resultaría necesario introducir una serie de elementos nuevos que reforzasen el procedimiento revisado de gestión a fin de asegurar que el mecanismo previsto garantiza plenamente la conservación de las ballenas.»

## La ceremonia de la confusión

El cumplimiento de los objetivos antes señalados, junto con la aprobación del esquema Revisado de Gestión, fue aprovechado por determinados países, como Noruega y Japón, entre otros, para asegurar que se podían establecer cuotas de caza. «Eso no es cierto», asevera rotundamente Rafael Conde. «La moratoria sigue en pie, puesto que el artículo 10, párrafo E, no se ha modificado, pese al interés de ciertos países en que eso se produjera. Lo que sí aprobó la Comisión fue el esquema Revisado de Gestión. Eso sólo significa el establecimiento de unas líneas para el caso de que, si alguna vez se llegase a reanudar la caza de ballenas, se haría según unas determinadas condiciones. Esta propuesta de resolución estuvo patrocinada por países tan poco sospechosos como Estados Unidos, Australia, Suiza y Alemania. Dicha propuesta recibió el voto favorable de las tres cuartas partes, incluido el de España.»

«Por tanto —insiste Rafael Conde—, eso no significa que se vaya a reanudar la caza de ballenas. Son simplemente garantías de que, si se reanudara, se realizaría en un contexto que no pondría en peligro el stock de ballenas.»

Este punto de vista no es compartido, naturalmente, por los países con intereses económicos en el sector ballenero. Así, la decisión de Noruega de reanudar la caza co-



mercial de ballenas, expuesta por su primera ministro, Gro Harlem Brundtland, provocó la inmediata reacción de numerosos países miembros de la CBI. Manuel Marín, comisario de Pesca y vicepresidente de la Comisión Europea, calificó las intenciones noruegas como «práctica criminal».

Desde que se iniciara la moratoria acordada por la CBI, Noruega no ocultó nunca su malestar. Malestar que no mostró sólo de palabra, sino también con hechos: durante los dos años siguientes a la entrada en vigor de la moratoria siguió realizando capturas, matando unas 750 ballenas. Ahora pretende reanudar esta actividad aduciendo que las «poblaciones de estos mamíferos son demasiado abundantes».

Esta aseveración es rebatida por los grupos ecologistas, quienes, como Greenpeace, aseguran que «las especies en el medio natural encuentran su propio equilibrio, sin que tenga que intervenir el ser humano».

No hay que olvidar que las ballenas tienen una capacidad

reproductora muy baja, limitándose en algunas especies a una cría cada cuatro años. Por tanto, según argumentan los grupos ecologistas y el resto de países defensores de prorrogar la moratoria, es ridículo pensar que en tan sólo seis años de moratoria se han podido recuperar tan sorprendentemente como para hablar de abundancia de ballenas. Además, hay que tener en cuenta que la moratoria no ha sido respetada por algunos países —como Noruega, Islandia o Japón—, extimándose en unas 14.000 las ballenas cazadas durante esos años.

En similares términos se expresó el delegado español en la CBI: «Hay algunas poblaciones de ballenas que están francamente mal, como la azul. Otras, como el rorcual aliblanco, se encuentran en unas cifras que indican que no está en peligro de extinción».

## Santuario de ballenas

Otro de los grandes asuntos tratados en la pasada reunión,

y que también dio lugar a algún que otro malentendido, fue la propuesta francesa de crear un santuario de ballenas en el hemisferio sur. Ya no se trata sólo de mantener la moratoria, sino de crear un santuario, al igual que el existente en el océano Índico, que imposibilite, incluso, la caza «científica» de ballenas.

España mostró desde un principio un gran interés por esta iniciativa, aunque su postura no fuera bien entendida en un primer momento, tal y como nos lo explica Rafael Conde: «Dado que España optó claramente, desde el comienzo de la moratoria, por una política de protección de las ballenas, como lo prueba el inmediato desmantelamiento de su flota e industria ballenera, obviamente somos los primeros en aceptar medidas de conservación y protección. Ahora bien, nuestra posición era que, teniendo gran receptividad por este plantemainto, creíamos necesario conocer, antes de tomar una decisión, cuál era la opinión del comité científico y



del propio comité técnico de la CBI respecto a la oportunidad de esta medida».

Había que saber si esta medida tendría una eficacia real en la conservación de las ballenas antes de tomar una decisión. «La evolución de los acontecimientos vino a dar la razón a la propuesta española, ya que la mayoría de los países conservacionistas compartieron ese punto de vista. La propia delegación francesa retiró su propuesta de santuario y la dejó para el próximo año, a fin de que pueda ser analizada a fondo. No hay que olvidar que la moratoria sigue vigente, y que la urgencia de esta medida es algo menor que si se hubiera reiniciado la caza.»

### El futuro de la moratoria

Volviendo al asunto de la moratoria, hay que insistir en que la Revisión de Gestión servirá para evaluar la moratoria. Una vez que se obtengan estos datos es cuando será posible contemplar una

reanudación de la caza de ballenas. Sin embargo, tal vez el problema no se resume entonces simplemente a cantidades de animales. «En ese momento —prosigue Rafael Conde— quizá el planteamiento sea otro. Es decir, ¿existe una voluntad de que se reanude o no una caza comercial? De momento no están suficientemente despejados los elementos que garantizarían que, en el caso de reanudarse, se haría sin peligro para las poblaciones de ballenas. Una vez delimitados los distintos elementos es cuando se valorará.»

Tal vez esta situación es la que haya llevado a países como Islandia a abandonar la

**Noruega, Islandia y Japón han acordado, de forma unilateral, el final de la moratoria y la reanudación de las capturas de ballenas.**

## CRONOLOGIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

Hasta llegar a los sucesos acaecidos en la reunión de la Comisión Ballenera Internacional, que tuvo lugar el pasado 29 de junio en Glasgow (Escocia), se han dado una serie de acontecimientos que conviene recordar, a fin de poder valorar la situación actual.

Tras observarse el declive de muchas de las grandes poblaciones de ballenas en el mundo, las principales naciones dedicadas a la captura de estos animales se reunieron para firmar una Convención Internacional para la Regulación de la Caza Ballenera, antesala de la formación de la Comisión Ballenera Internacional (CBI). Corría el año 1946. Tres años

más tarde tuvo lugar la primera reunión oficial de este organismo. El peso que ejercían los intereses de las naciones balleneras se iba contrarrestando, con el paso del tiempo, por una opinión pública cada vez más crítica con esta explotación.

En 1972, la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano hacía un llamamiento para que se estableciera una moratoria de diez años para la caza comercial de estos cetáceos. El rechazo a esta medida, en primera instancia, de la CBI, se cambió

por un compromiso tendente a mejorar la gestión de la caza de ballenas. Y en 1975 se firmó el «Procedimiento de Gestión Revisado», por el que se regulaba la explotación de ciertas poblaciones de acuerdo con su estado de conservación.

La eficacia de esta medida empezó a ser cuestionada por algunos de los países integrantes de la CBI, ya que el número de ejemplares seguía descendiendo de forma alarmante. Algunos de sus miembros apuntaron la necesidad de establecer una moratoria. Y aunque tal propuesta fue rechazada, la Comisión acordó la creación de un santuario de ballenas en el océano Índico. La declaración de «santuario» impide cualquier tipo de caza, incluida la calificada como de «fines científicos».



## CRONOLOGIA

●●● En 1982 la mayoría de los Estados miembro de la CBI votaron a favor de establecer una moratoria indefinida para la caza comercial de todas las ballenas. Dicha moratoria entró en vigor entre 1985 y 1986. España cumplió escrupulosamente con estas fechas. No se puede decir lo mismo de otros países, como el caso de la ex Unión Soviética, que prosiguió esta actividad hasta 1987.

Otros utilizaron el subterfugio de la «caza con fines científicos». Desde esa fecha hasta hoy se calcula en unas 14.000 las ballenas capturadas para estos «fines», de las que el 90 por 100 han sido rorcuales aliblanco. Japón y Noruega se llevan la palma.

Islandia y Noruega han presentado objeciones a la moratoria en múltiples ocasiones, aunque nunca sumaron el número de votos necesarios (tres cuartas partes de los Estados miembro) para revocarla.

Así llegamos hasta el presente año, en el que Francia realizó la propuesta de crear un santuario de ballenas en el Antártico, aunque no llegó a ser aprobado. Sin embargo, y dado el veto a las pretensiones de capturas a que aspiraban determinados países, Noruega, Islandia y Japón han decidido acordar, por su cuenta, el final de la moratoria y la reanudación de las capturas.

España decidió apoyar, junto a otros once países —entre los que se encuentra Rusia, que renunció a sus iniciales pretensiones de capturar ballenas—, la revisión y ampliación de la propuesta francesa, a fin de que sea presentada y aprobada el próximo año.

Sólo las presiones internacionales, como la que está ejerciendo la Comunidad Europea sobre Noruega, y la opinión pública mundial, conseguirán evitar la extinción de estos mamíferos.

La nota positiva es que la CBI decidió ampliar, hasta el año 2002, el santuario de ballenas del océano Índico. ■

R. G.



**España fue uno de los pocos países balleneros en dismantelar, tras el inicio de la moratoria en 1986, su flota e industria ballenera de forma inmediata.**

Comisión Ballenera Internacional. O que Japón y Noruega decidan establecer cupos de capturas al margen de lo que decida este organismo. Actitud que resulta, cuando menos, preocupante, en palabras de nuestro interlocutor.

Habrà que ver lo que nos depara el futuro inmediato. Las presiones internacionales no se han hecho esperar. Así, la Comunidad Europea exigirá a sus Estados miembro que prohíban la caza de ballenas con fines comerciales. El primer paso puede concretarse en la solicitud de ingreso de la CE en la Comisión Ballenera Internacional, tal y como propuso el comisario de Pesca, Manuel Marín.

El que hasta este momento la CE no estuviera representada en la CBI se debía, fundamentalmente, a que ningun-

no de sus Estados miembro se dedicaba a esta pesquería, según nos comenta Rafael Conde, con la excepción de las actividades de Groenlandia y las islas Feroes que afectan a Dinamarca, como representante de las mismas en algunos foros.

Sin embargo, ahora la situación ha cambiado, dada la actitud de los países con intereses económicos en esta actividad, actitud que «viola la moratoria de forma irreparable» e «ignora a la opinión pública y las normas básicas de la cooperación internacional», en palabras de Manuel Marín. El objetivo de la propuesta del comisario de Pesca es la de «perseguir la prohibición internacional de la caza de ballenas conforme a las normas de derecho internacional y utilizando la influencia de la CE». Según Marín, «la prohibición de cazar ballenas y la pertenencia a la CBI formarán parte de la reglamentación jurídica que deberá ser aceptada por los países que, como Noruega, pidan el ingreso en la CE». Esta propuesta contempla, además, la prohibición de la utilización de las redes que provocan la muerte de delfines en la pesca del atún (ver MAR, número 297), lo que ha motivado la felicitación de Greenpeace a Manuel Marín, así como a la postura mantenida por la delegación española en la CBI.

La suerte de estos mamíferos seguirá librándose en la esfera política. Algunos atisbos de esperanza se abren en el horizonte respecto a garantizar la supervivencia de estos animales. Rusia, por ejemplo, decidió abandonar su intento de obtener una cuota para caza con «fines científicos», al valorar que dicha propuesta no podía ser aceptable. El santuario de ballenas existente en el océano Índico se prorroga hasta el año 2002, con el apoyo de la gran mayoría de los países de la CBI, incluida España. ■

Raúl GUTIERREZ  
Fotos cedidas por Greenpeace

# Cada vez más armadores confían en **FURUNO**<sup>®</sup>



Desde sofisticados atuneros al más sencillo de los arrastreros, cada día son más los barcos que instalan equipos FURUNO.

Porque sus Armadores confían en la calidad, fiabilidad y servicio que siempre les ha ofrecido FURUNO.

Entre tantas marcas y combinaciones extrañas, no se deje sorprender, la calidad FURUNO es inalterable.

**FURUNO**<sup>®</sup>  
Imbatible en calidad.

**FURUNO ESPAÑA, S.A.**

Claudio Coello, 50 / 28001 MADRID  
Tel. 435 95 20 / Telex 22884 / Fax 431 30 82

Distribuidores y Servicio Técnico Autorizado en toda la Península,  
Baleares y Canarias.

An underwater photograph showing a diver on the right side, illuminated by a bright light. The diver is positioned above a large, vertical rock formation covered in vibrant coral reefs, primarily in shades of red and orange. The water is a deep, clear blue. The overall scene is a rich, colorful underwater environment.

**La competición  
tendrá lugar en  
Palma de Mallorca  
en octubre**

# **La Generalitat prohíbe el Campeonato Mundial de Pesca Submarina en la Costa Brava**

Cada vez son más numerosas en las costas españolas las imágenes de hombres con arpón en la mano que, a la vez que practican como deporte la pesca submarina, pasan un rato agradable en busca de alguna pieza interesante. Este deporte se ha hecho muy popular





en España, pero todavía se realiza de forma incontrolada, ya que no existe ninguna reglamentación. Todo esto aporta un pequeño grano de arena al deterioro de la fauna marina que viven algunas zonas, causando un daño ecológico considerable. Esta antigua

polémica ha florecido recientemente ante la prohibición por parte de la Generalitat de Cataluña de celebrar el Campeonato Mundial de Pesca Submarina en esta Comunidad Autónoma. La convocatoria del campeonato, que iba a tener lugar en la Costa

Brava, provocó las protestas y repulsas de los alcaldes de los pueblos afectados, de las cofradías de pescadores y de particulares. Pero el mayor conflicto se ha abierto dentro de la Federación Española de Actividades Subacuáticas (FEDAS), donde se han formado dos

campos muy confrontados: los partidarios y los que están en contra. Entre estos últimos es fundamental el papel que a título de asociación está llevando a cabo la Asociación Nacional de Instructores de Buceo, que aboga por una pesca submarina reglamentada.

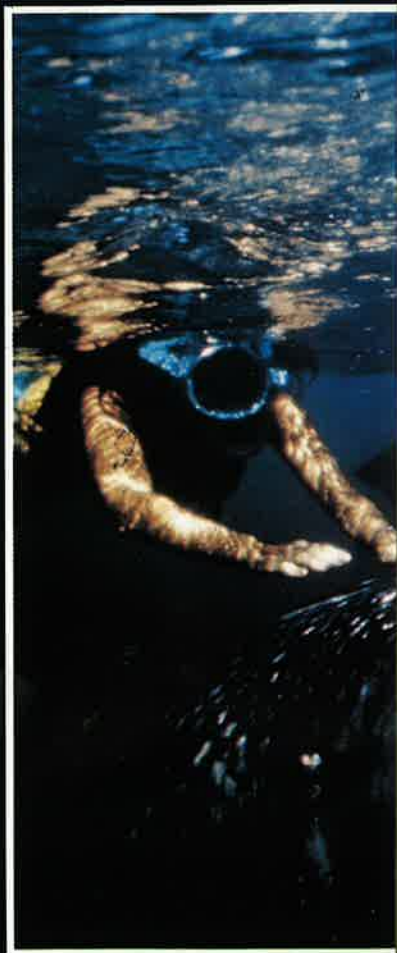
**La mayoría de las personas que practican buceo deportivo con escafandra autónoma están en contra de los concursos de pesca submarina y de cualquier atentado contra la fauna de las costas españolas.**

**L**OS orígenes de la práctica de la pesca submarina en España se remonta a después de la guerra civil. Fueron los franceses y los japoneses los primeros que introdujeron en nuestro país este deporte, que atrajo a un grupo de españoles que decidieron copiarlo. Así fue como alrededor de veinte personas comenzaron a practicarlo en Cataluña y con el tiempo se organizó un club. En un principio no hacía falta la licencia. Poco a poco este deporte subacuático fue extendiéndose por todas las costas españolas y haciéndose cada vez más popular. *«Todos aquellos que están interesados en este deporte tan sólo necesitan una licencia de pesca submarina y pagar un canon. Pero a partir de ese momento es un incontrolado»*, asegura el presidente de la Federación Española de Actividades Subacuáticas, Luis Puñó. No hay ningún tipo de reglamentación sobre la práctica de este deporte, los pescadores submarinos únicamente tienen que realizar un cursillo en el que se les explica lo que es el mar, el tamaño que debe tener el pescado que se va a capturar y algunas prohibiciones, como, por ejemplo, que no se puede coger langostas. Durante el año pasado se han dado 24.500 licencias, de las que 7.000 corresponden a Cataluña, y este año se espera pasar de las 30.000 licencias.

Junto a la progresiva popularización de este deporte, también fue acompañado por un creciente interés por la fotografía y el cine submarino. Cada vez son más los aficionados a este arte que se su-

mergen en el sosiego de la vida bajo el mar para disfrutar de la belleza de los paisajes que ofrece la naturaleza. Gracias a las personas que se dedican a estas actividades subacuáticas, como el francés Jacques Cousteau, que ha popularizado esta manera de hacer cine y reflejar los encantos del fondo del mar, el gran público llega a conocer un mundo apasionante y misterioso.

Todas estas actividades, pesca submarina, fotografía y cine submarino, que se practican en el fondo del mar se agrupan en la Federación Es-





## La práctica de la pesca submarina sin ningún tipo de reglamentación provoca un duro enfrentamiento dentro de la FEDAS entre los partidarios de este deporte y los que se oponen a él.

pañola de Actividades Subacuáticas (FEDAS).

### Polémica en la FEDAS

A medida que la pesca submarina se iba extendiendo y practicándose sin ningún tipo de reglamentación fue incrementándose la polémica entre los partidarios y los que se oponían a este deporte. La controversia traspasaba nuestras fronteras, ya que también era una disputa internacional. Ante esta situación y la dificultad que muchos países encontraron a la hora de reglamentarlo, algunos optaron por prohibir este deporte subacuático, como, por ejemplo, Cuba.

En España esta polémica surgió también hace varios años. Los amantes del mar, que dedicaban parte de su ocio a bucear y disfrutar de los fondos marinos, veían como poco a poco se iba despoblando y destruyendo la fauna. *«Lo que más se masaca es el mero —asegura Enrique Dauner, instructor de buceo—; en las zonas donde se ha practicado pesca submarina no ves ni un solo pez. Las personas que realizan pesca submarina no respetan tallas ni hay licencias de armas y están terminando con todo —dice Dauner—. Además, hay un pirateo de franceses que vienen a nuestras costas ya que en las suyas han acabado con todo»*, continuó.

Esta situación fue agravando la controversia y distanciando cada vez más a dos campos muy confrontados dentro de la Federación Española de Actividades Subacuáticas (FEDAS). Por un lado, están los partidarios de la pes-

ca submarina, y por otro, los que están en contra de muy diferentes maneras, de forma personal o a título de asociación, como la Asociación Nacional de Instructores de Buceo, constituida en un 80 por 100 por los instructores de buceo autónomo deportivo actualmente en activo. En este sentido, la ANIB (Asociación Nacional de Instructores de Buceo) ha declarado que no se oponen a la pesca submarina como actividad deportiva siempre que exista una reglamentación similar a la de la caza; es decir, que se creen cotos, se repueblen periódicamente las zonas, se exijan permisos de armas, que existan unas tallas mínimas para las capturas, épocas de veda, especies protegidas como el mero, etcétera. *«La pesca como deporte debe ser reglamentada, no puede ser libre»*, dijo Francisco Rosselló, presidente en funciones de ANIB. *«El arpón, que es un arma mortal, es el único arma que se vende sin control ni licencias»*, continuó.

A este respecto, el presidente de la Federación Catalana de Actividades Subacuáticas, Enrique Ballesteros, ha dicho que *«es irrisorio lo que se pesca en este deporte. Un pescador submarino puede capturar entre uno o dos kilos al día, mientras que un barco obtiene entre dos o tres toneladas de pescado. Lo que hace daño es la pesca profesional. Nosotros queremos que se haga un estudio para ver quién es el que acaba con el pescado»*.

En cuanto a reglamentar este deporte, todos parecen estar de acuerdo. *«Nosotros estamos presionando a nuestro Gobierno autónomo para que se reglamente de alguna manera*



—dijo Enrique Ballesteros—. Queremos que haya orden en el mar —aseguró—. Además, esta esquilma de todo es la ruina del pescador profesional.»

### La punta del conflicto

Esta larga controversia ha alcanzado su momento más crítico ante la anulación del Campeonato Mundial de Pesca Submarina que se iba a celebrar en Cataluña, en la Costa Brava, concretamente de Rosas hasta Cabo Creus. La Confederación Mundial, en la que se encuentran 75 naciones, incluida España, concedió a la Federación Española de Actividades Subacuáticas (FEDAS), en honor a que ésta cumplía setenta y cinco años de existencia, la organización del campeonato. «Mantuvimos contactos con deportistas y otras personalidades y creímos que podría celebrarse en Cataluña, ya que el primer campeonato que se celebró en España fue en esta Comunidad Autónoma», aseguró Luis Puñó, presidente de la FEDAS.

El conocimiento de la convocatoria del campeonato mundial en la Costa Brava provocó una repulsa entre los alcaldes de los pueblos afectados, entre los miembros de

## Las zonas en las que se celebran campeonatos submarinos quedan despobladas durante tres años, ya que los peces se van, según ANIB.

ANIB, de cofradías de pescadores y de particulares, produciéndose un fuerte enfrentamiento dentro y fuera de la FEDAS. Incluso la federación alemana, que tiene 500.000 socios y son muy proteccionistas, reunieron 100.000 firmas, que enviaron a Jordi Pujol, presidente de la Generalitat.

A pesar de la fuerte tradición que hay en Cataluña hacia este deporte y que los mejores deportistas de pesca submarina son los españoles, en concreto los catalanes y mallorquines, las autoridades catalanas decidieron suspender el campeonato mundial.

Según Eduardo Admella, amante del cine y de la fotografía submarina, «el litoral catalán está muy desprovisto de vida marina. Si se organiza un campeonato mundial, en el que se reúnen los mejores y compiten durante cinco días, acabarán con lo poco que queda». Este hombre, que hoy se muestra partidario de prote-

ger y conservar el fondo del mar, comenzó su actividad submarina como pescador. «Pero me di cuenta que esa no era la mejor forma de ir por el mar y lo dejé», aseguró Admella.

Por su parte, tanto la Federación Española como la Catalana han reflejado su malestar ante la prohibición del campeonato en Cataluña. «Cuando tan sólo faltaba un mes recibimos una carta del consejero de la Generalitat comunicándonos la anulación», dice el presidente de la FEDAS. «No dieron ninguna explicación —continúa—. Si nos hubieran demostrado que tenían razón, hubiéramos aceptado de buen gusto.»

En opinión de Enrique Ballesteros, presidente de la Federación Catalana, «es algo estúpido que se haya prohibido, ya que lo que se pesca en este tipo de competición es irrisorio. Se cuenta por gramos».

En este sentido, el presi-

dente en funciones de ANIB, Francisco Roselló, señaló que está demostrado que las zonas donde se celebran campeonatos submarinos, con gente muy preparada que bajan a 30 ó 35 metros de profundidad, quedan despobladas durante tres años, ya que los animaes se van.

La polémica está servida y no parece encontrarse una fácil solución. Cada vez es mayor la opinión de algunos buceadores, que consideran que se debería escindir la Federación Española de Actividades Subacuáticas (FEDAS) en dos federaciones distintas, al igual que sucede con los que practican la colombofilia, palomas mensajeras, y los que se dedican al tiro de pichón.

De cualquier manera, este campeonato mundial, en el que participarán 15 naciones con tres representantes cada una, se celebrará casi con seguridad en Palma de Mallorca el próximo mes de octubre. Los participantes, que descenderán a grandes profundidades (entre 30 y 35 metros), tendrán que cumplir un reglamento en el que se establecen una serie de normas, como los peces que se pueden capturar, el peso mínimo, etcétera. ■

Inés OTERO



## ***Inauguración oficial de la Casa del Mar de Porto Colom***

El pasado mes de julio tuvo lugar la inauguración oficial de la Casa del Mar de Porto Colom. En su realización se han invertido más de 76 millones de pesetas y acoge servicios administrativos, sanitarios y sociales. El acto estuvo presidido por el delegado del Gobierno en la Comunidad de las islas Baleares, Gerardo García Franco. Entre otras autoridades, también estuvieron presentes el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela; el director general de la Consellería de Sanidad y Consumo, Bartolomé Cabrer; el alcalde del Ayuntamiento de Felanitx, y el director provincial de Trabajo y Seguridad Social, Fernando Villalobos.



**L**a Casa del Mar de Porto Colom ocupa una superficie construida de 666 metros cuadrados, sobre un solar cedido por el Ayuntamiento de Felanitx, municipio del que depende Porto Colom, de 1.221 metros cuadrados. El coste total de la

inversión realizada asciende a 76.179.132 pesetas.

El edificio alberga un área de administración en el que se ubican los servicios de información, gestión del régimen especial del Mar, la oficina administrativa de la Cofradía de Pescadores y el despacho de embarcaciones, un área de

servicios sanitarios con una Unidad Básica de Salud del Insalud con consultas de Medicina General, Pediatría y Sala de Curas, y los servicios de Medicina Marítima del ISM. El área reservada a servicios sociales ofrece una zona de acción social con salas de vídeo y televisión, de jue-

gos y de reuniones, y una zona de promoción social con biblioteca, sala de lectura y un aula para impartición de cursos de Formación Ocupacional Marítima.

Además de la Casa del Mar recién inaugurada el Instituto Social de la Marina dispone de diversas Casas del Mar y centros singulares en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Baleares. Así, en Mallorca existen las Casas del Mar de Palma, Alcudia, Cala Ratjada, Puerto de Sóller, Porto Cristo y Santanyí, además de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Palma; en Menorca los pescadores disponen de las Casas de Mahón y Ciudadela y de otra Casa del Mar en Ibiza a la que pronto se unirá una más en Formentera, actualmente en construcción. Las Casas del Mar están concebidas como un complejo arquitectónico independiente para prestar, de forma coordinada y sin dispersión geográfica, las distintas manifestaciones de protección social que tienen como destinatario al colectivo marítimo-pesquero.

Para el cumplimiento de sus fines el Instituto Social de la Marina cuenta con una estructura periférica compuesta de 25 Direcciones Provinciales y 114 Direcciones y Oficinas Locales, así como una red de 150 Casas del Mar distribuidas a lo largo del litoral español, 23 Centros de Acción Formativa (cuatro colegios, ocho escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras, nueve guarderías infantiles y un Centro de Formación Ocupacional), además de un Centro Radio-Médico, ocho centros asistenciales en el extranjero y el buque «Esperanza del Mar», que opera en el banco canario-sahariano.

### Protección, información y bienestar social

El Instituto Social de la Marina, como entidad del sistema de Seguridad Social, enmarca



su actividad especializada para el sector marítimo-pesquero en los planes de acción y directrices que viene poniendo en práctica en los últimos años el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. De esta forma, los programas que se vienen desarrollando para el sector quedan configurados de forma ordenada y con los adecuados niveles de coordinación en el ámbito de los planes en los que se hallan incluidos, contemplando las singularidades específicas del trabajo marítimo, en orden a conseguir objetivos genéricos de progreso y solidaridad en el campo de la protección, información al ciudadano, racionalización y modernización de la gestión. En el primer apartado se destacan las recientes actuaciones de la Administración emprendidas con el objetivo de ampliar la acción protectora. En cuanto a la información al ciudadano,



se formula mediante la emisión de notas informativas a todos los trabajadores mayores de cincuenta y cuatro años o la emisión de notas informativas a todos los trabajadores sobre sus períodos de alta y baja en el ejercicio anterior. En lo que se refiere a la racio-

nalización y modernización de la gestión, hay que mencionar la elaboración de Manuales de Procedimiento para cada tipo de prestación, así como la intensificación en el desarrollo de determinados programas singulares establecidos para un sector productivo en el que

las condiciones específicas de la actividad (centro de trabajo, medio marítimo, alejamiento del territorio nacional, etcétera) exigen una respuesta adecuada por parte de los poderes públicos.

Entre los Programas Específicos que aborda el ISM se encuentran los de Sanidad Marítima, Formación Profesional y Bienestar Social. El primero está orientado hacia la articulación de un modelo práctico de salud ocupacional que de forma integral y planificada oferte y acerque las medidas asistenciales y sanitarias demandadas por el sector en el ejercicio de su actividad. El programa de Formación Profesional responde al ejercicio de una de las competencias institucionales cual es la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar. Finalmente, el capítulo de Bienestar Social está llama-



do a recoger el seguimiento de actuaciones culturales, recreativas y de ocio, con el que el sistema de protección social pretende cerrar el arco protector al colectivo marítimo-pesquero, en el entendimiento de que estas actividades resultan de capital importancia para el desarrollo integral de los profesionales y sus familias.

Es en este marco de la protección social española en el que se sitúan las competencias y funciones que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina, entre ellas las de gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad de los Trabajadores del Mar, así como la colaboración con la Tesorería General en la inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, recaudación y control de cotizaciones; la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional en los establecimientos propios del ISM, y de los trabajadores del mar a bordo o en el extranjero utilizando sus propios medios,



tales como el Centro Radio-Médico, Banco de Datos, centros en el extranjero, Buque Sanitario y otros que puedan implantarse, o acordando la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados. Habría que añadir

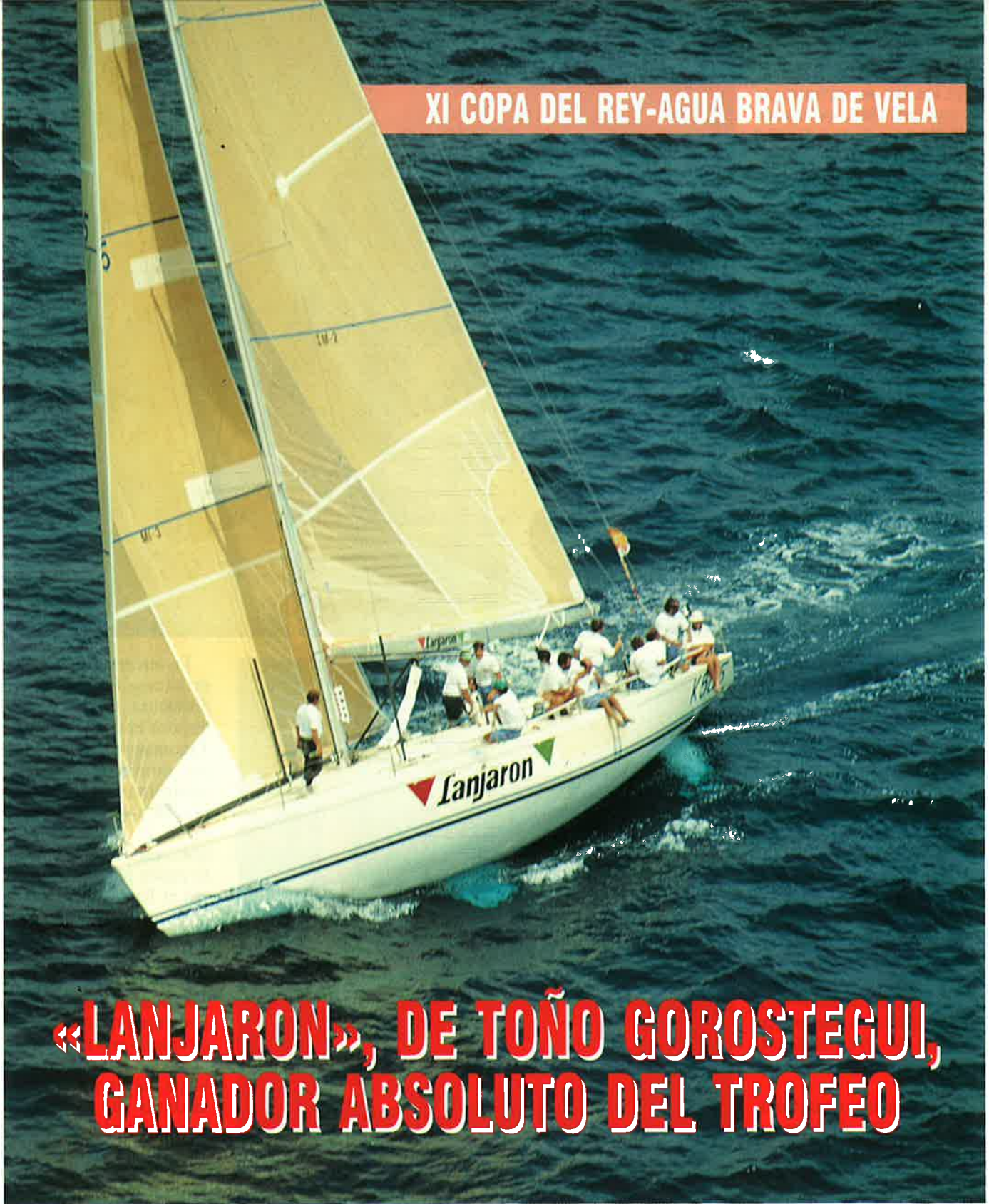
la información sanitaria a los trabajadores del mar, formación sanitaria, práctica de reconocimientos médicos previos a embarque y la inspección y control de los medios sanitarios a bordo y de las condiciones higiénicas de las

embarcaciones, la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar, promoción y asistencia de sus familiares, con especial atención a sus huérfanos, manteniendo a tal efecto colegios y guarderías infantiles o concediendo becas y bolsas de estudio, así como la asistencia a los marinos y pescadores de la tercera edad y sus familiares.

Por otra parte, en colaboración con el Instituto Nacional de Empleo promueve las acciones que competen a éste cuando se refieren a trabajadores del mar, tanto en la gestión de las prestaciones de desempleo como en lo relativo a la colocación de la gente del mar. Sin olvidar la asistencia a los trabajadores del mar y sus beneficiarios, especialmente en caso de abandono de sus tripulantes por empresas insolventes, tanto en puerto español como extranjero, apresamientos, naufragios y otros análogos, así como atender al marino emigrante en buques extranjeros o plataformas petrolíferas. ■

M. V.





## «LANJARON», DE TOÑO GOROSTEGUI, GANADOR ABSOLUTO DEL TROFEO

El velero «Lanjaron», de 50 pies, patroneado por el santanderino Toño Gorostegui, se alzó vencedor de la XI Copa del Rey-Trofeo Agua Brava, tras competir con los mejores barcos franceses, ingleses, italianos y griegos del momento, además de una selecta participación nacional. Competieron más de 115 barcos de las divisiones IOR, de regata, e IMS, de crucero y, como cada año, participó la Familia Real española. El Rey Don Juan Carlos con el one ton «Bribón», que obtuvo un digno séptimo lugar; el Príncipe Felipe con el 3/4 ton «Aifos», y las Infantas Elena y Cristina con los también 3/4 «Banca March» y «Meyba-Fibanc 2», respectivamente.

**O**RGANIZADO por el Real Club Náutico de Palma y patrocinado por Agua Brava, se disputó en la bahía de Palma de Mallorca la XI Copa del Rey-Trofeo Agua Brava. Esta competición náutica, en su undécima edición, batió el récord de participación con más de 115 barcos inscritos,

entre los que se encontraron los cruceros IMS, los fórmula IOR más destacados, del momento, así como las tripulaciones y más reconocidos regatistas olímpicos.

En el transcurso de las pruebas se destacó el alto nivel competitivo de todos los barcos participantes, nacionales y extranjeros. La flota de los llamados «50 pies» representó una seria competencia en la Copa, al contar en sus tripulaciones con la élite de los regatistas profesionales de la Copa América.

La clase «maxi» estuvo representada en Palma con los mejores diseños del momento y, como es habitual, puntuable para el Campeonato del Mundo. En la división de cruceros IMS la participación estuvo representada con una flota de más de 60 barcos.

El programa de la competición se desarrolló en la semana del 8 al 16 de agosto, comenzando la primera prueba el día 11, con una «regata al viento» (WL) para la división IOR de 22 millas y una «regata costera» (IR) de 26 millas para la división IMS.

Esta primera regata fue encabezada por el pequeño 3/4 ton «Banca March», del mallorquín Lorenzo Galmés, resultando líder sorpresa. Una prueba en la que el viento fue el típico «embat» de la bahía palmesana, de una intensidad de 16-18 nudos de viento real, con pequeñas rolas.

El «Hispania», de la Armada española, fue el primero en cubrir las 22 millas de la regata al viento, con tres ceñidas y tres popas. El grupo de los 50 pies estuvo dominado con autoridad por «Lanjarón», que en un principio parecía estar llamado a encabezar la general, aunque el duelo más espectacular lo desarrollaron los one tonners, en el que el cambio de líder fue constante al paso de las boyas.

Pero la sorpresa saltó en el momento en que cruzó la llegada el grupo de los 3/4 ton,



encabezados por el «Banca March», seguido del griego «Atalanti» y el «Meyba-Fibanc 2», patroneado por la Infanta Cristina.

En la segunda prueba, «triángulo olímpico» (OT) para IOR y «triángulo costero» (IT) para IMS, se impuso el 50 pies «Lanjarón», pa-

troneado por Toño Gorostegui. En esta prueba, con viento fuerza 5, se hizo patente la ley del barco más grande frente a los barcos de menor rating. Las condiciones de viento y mar agitada fueron las idóneas para que los grandes —ratings altos— se defendieran de los pequeños.

La tercera prueba, «regata de altura» (OR) para ambas divisiones, de 110 millas, se disputó entre Palma y la isla Tagomago (Ibiza), cuyo factor dominante fueron las ventolinas, haciendo una prueba ralentizada. El liderazgo lo consiguió «Lanjarón». En una prueba de altura nunca participa Su Majestad el Rey Don Juan Carlos por medidas de seguridad.

Las condiciones de vientos suaves, que favorecieron a los «maxi» y «50 pies», fueron una pesadilla para los one tonners, que se vieron atrapados por la calma en las postreras millas dentro de la bahía, al levantarse el sol, mientras que los 3/4 ton llegaron con el viento por popa, sobre el mediodía. El resto de la flota fue llegando a Palma intermitentemente durante toda la mañana.

En la cuarta prueba, «triángulo olímpico» (OT) para los IOR y «regata costera» (IR) para los IMS, fue vencedor el griego «Okyalos», quien demostró un elevado nivel técnico. Aunque la victoria en esta prueba, disputada con viento «embat» de fuerza 4, fue para un barco griego, no cabe duda



que el mejor espectáculo lo brindó el español «Lanjarón», patroneado por Gorostegui, tras realizar una salida conservadora para evitar al alemán «Container» y sus maniobras previas al cañonazo, se vio relegado a última posición de su grupo a consecuencia de la rodada a la izquierda.

La quinta y última prueba de esta competida XI Copa del Rey-Trofeo Agua Brava dio como ganador indiscutible y absoluto al español «Lanjarón». Se trataba de una «regata al viento» (WL) de 12 millas para IOR y «regata costera» (IR) de 15 millas para IMS.

A pesar de mantener «Lanjarón» su liderazgo por tercer día consecutivo, en esta prueba fue cuarto, a más de minuto y medio del alemán «Container», su inmediato competidor, quien había hecho una protesta ante el jurado por considerar que hubo contacto entre los spin-

ners de los dos barcos, protesta que fue desestimada.

En esta regata «Lanjarón» rehusó cualquier tropiezo con el alemán, por lo que en una rodada se vio claramente perjudicado. A pesar de todas las contingencias, «Lanjarón» se proclamó merecidamente ganador absoluto de la Copa en su undécima edición, con cierta comodidad de puntos, aunque con la alegría contenida hasta el último momento. ■ E. M.

### CLASIFICACION GENERAL FINAL

1. Lanjarón (E).
2. Okyalos (GR).
3. Brava (I).
4. Container (G).
5. Saudade (G).
6. Meyba-Finbanc 2 (E).
7. Bribón (E).
8. Aria (I).
9. Publiespaña (E).
10. Inespal (E).

Hasta 31 clasificados.



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

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

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

NO LOS PESQUES, NO LOS PIDAS, NO LOS COMAS.

**PROTEGELOS.**

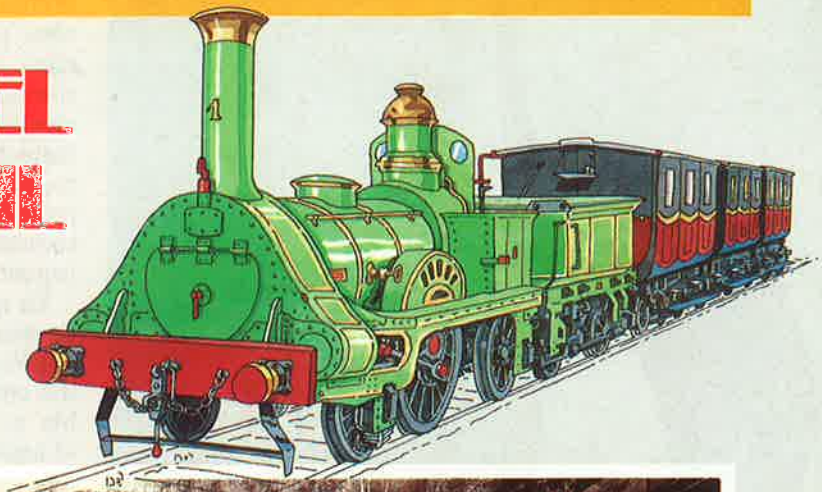


**MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION**

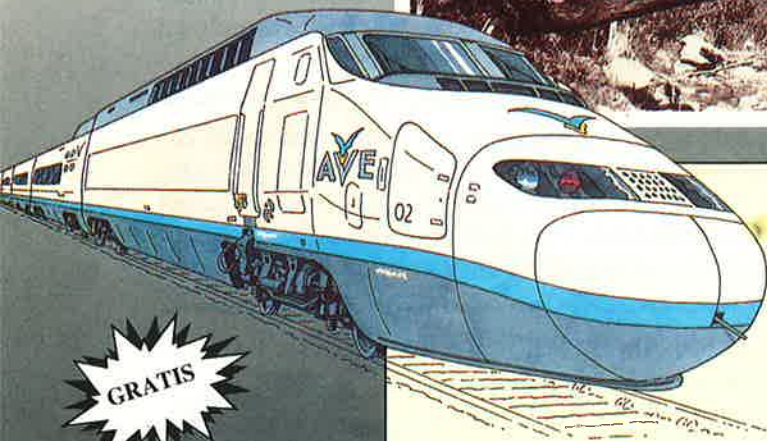
**FROM**



# 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...



**GRATIS**

Un póster desplegable con las locomotoras que han hecho historia

A la venta desde julio

## 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 regalaran 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"/> Historia del ferrocarril en España (1.000 ptas.) |
| <input type="checkbox"/> Oferta de 2 extraordinarios juntos | 1.100 ptas.                                       | 1.500 ptas.  |   |
| <input type="checkbox"/> Oferta de 3 extraordinarios juntos | 1.500 ptas.                                       | 2.000 ptas.  |   |

#### 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.

CONDICIONES DE VIDA EN  
LOS NUEVOS BUQUES MERCANTES

# EL MARINO FRENTE A LAS NUEVAS TECNOLOGIAS



La estructura del comercio marítimo, los nuevos métodos de gestión y, fundamentalmente, los nuevos adelantos tecnológicos, han marcado una importante evolución de la industria marítima. Lógicamente, todos estos cambios acaecidos en los últimos decenios conllevan modificaciones significativas en el diseño de los buques. Modificaciones que inciden de forma determinante en las condiciones de trabajo y de vida en los grandes buques mercantes y en las características del empleo de las gentes del mar. El Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha elaborado un informe al respecto. Dicho informe servirá para que la Comisión Paritaria Marítima examine las medidas que puede adoptar la OIT en su acción futura. De este texto se han entresacado algunos de los cambios motivados por la nueva situación, sobre todo los que afectan más directamente a las condiciones de vida a bordo de los nuevos buques mercantes.

**L**a transformación está siendo tan rápida y radical que provoca, en no pocos casos, la falta de legislación internacional o estudios de situaciones que traten de amortiguar su repercusión.



**L**AS tendencias económicas, junto a los progresos tecnológicos en los campos de la informática y de las telecomunicaciones han propiciado un vuelco espectacular en la industria marítima. Tales cambios han significado, en poco más de dos lustros, modificaciones sustanciales en el diseño y operación de los buques y, en consecuencia, en la forma de vida a bordo de estos barcos y en las características del empleo de la gente del mar.

La transformación está siendo tan rápida y radical que motiva, en no pocos casos, la falta de legislación internacional y de estudios de situaciones que traten de amortiguar su repercusión. Esta situación de desprotección de los trabajadores es la que trata de evitar la OIT y en la que se basa el presente informe elaborado por este organismo.

Evidentemente, toda transformación lleva aparejados sus pros y sus contras. No se trata ahora de juzgar lo de positivo o negati-

vo que puedan tener los cambios en sí mismos, sino de la repercusión laboral, tanto en las condiciones de trabajo como en las formas de contratación de los marinos.

### Los orígenes del cambio

A raíz de un aumento de la competencia baja el precio de los fletes y los armadores se ven obligados a reducir los costes del transporte marítimo y aumentar su eficiencia. Una de sus prioridades se centró en abaratar el capítulo correspondiente a la mano de obra. También se produce una tendencia a subcontratar la administración de los buques a empresas de gestión especializadas, lo que ha desembocado en una fragmentación de la industria y la dispersión de responsabilidades.

La intensificación de la competencia, sumada al afán de lucro, ha hecho que muchos armadores adopten la decisión de volver a registrar sus buques en los llamados «registros marítimos de libre matrícula», que tienden a

ser más flexibles en lo concerniente a impuestos, seguridad, dotación, licencia, inspección y gestión.

Otra novedad en los registros de buques —según el citado informe de la OIT— es la proliferación de «segundos» registros. Con ellos se propicia la contratación de trabajadores en terceros países, donde la mano de obra resulta sensiblemente más barata.

Por tanto, ésta sería una de las primeras consecuencias, con connotaciones tanto en el terreno estrictamente laboral como en las condiciones de vida y seguridad a bordo. La fragmentación de responsabilidades, a la que se hacía mención anteriormente, y la inexistencia de una política laboral coordinada por parte de los países que emplean marinos extranjeros en sus propias flotas y los países de origen de éstos hace que su protección quede cuando menos en entredicho, ya que la reglamentación nacional e internacional resulta insuficiente en la práctica.

Y si la mezcla de nacionalidades crea una evidente desprotec-

ción laboral, no menos importantes son los problemas que acarrea una tripulación multicultural y plurilingüe. La diferencia en los hábitos de alimentación, puesto que las preferencias culinarias varían considerablemente, es uno de los inconvenientes, aunque quizá el de menor importancia si se compara con los de seguridad y de relación con el resto de la tripulación, como se verá más adelante.

El afán de lucro es el motor que mueve a la humanidad, y la industria marítima no es en absoluto ajena a esta regla de oro. La competencia y las necesidades de los propietarios de buques de carga han influido considerablemente en el diseño de los actuales barcos mercantes. A fin de aumentar la productividad se construyen buques cada vez más grandes y mejor equipados tecnológicamente, en los que operan tripulaciones reducidas al mínimo indispensable.

Las estadísticas resultan en este caso especialmente reveladoras. Desde comienzos de los años sesenta hasta 1990 se ha pasado de 39.000 a 76.000 buques, mientras que las toneladas de registro bruto se han multiplicado casi por tres (de 150 millones de toneladas a 410 millones). Las dotaciones, sin embargo, han seguido el camino inverso. Si hasta hace poco, por término medio, la dotación de un buque mercante oscilaba entre 30 y 40 marinos, en la actualidad esta cifra se sitúa entre los 20 y 14. Algunas previsiones apuntan a que pueden bajar hasta 10.

La exigencia de una mayor productividad ha llevado también al desarrollo de motores más potentes y cascos mejor diseñados, lo que permite lograr buques más veloces. Ello motiva que las operaciones marítimas se desarrollen a un ritmo más intenso, lo que contribuye a aumentar la tensión que soportan los oficiales de puente, especialmente en condiciones de gran densidad de tráfico.

### La soledad del navegante

Naturalmente, el avance tecnológico no se centra exclusiva-



mente en los buques. Las operaciones de carga y descarga realizadas desde tierra son un buen ejemplo. Hay que ganar tiempo, reduciendo el lapso entre la entrada y la salida de los buques.

Esta reducción del tiempo de escala hace que las tripulaciones estén cada vez más aisladas de la vida social de las ciudades donde atracan sus barcos. Si a ello se une la distancia que suele separar a las instalaciones portuarias del centro de las ciudades, de la falta de un transporte adecuado que facilite el traslado, que algunos países aplican unas estrictas leyes de inmigración que prohíben o desalientan el desembarco de los marinos..., ni que decir tiene que el navegar ha quedado desprovisto del mundo de aventuras que en algún tiempo acompañó a la gente del mar. La realidad es mucho más mercenaria que antes.

«Ver el mundo», que en otras épocas podía constituir un aliciente de esta dura y difícil profesión, se ha visto reducido a un «mundo» muy particular, limitado a su propio buque y sus com-

pañeros de navegación (si es que dispone de ocasiones para encontrarse a alguno en la inmensidad de estas auténticas ciudades flotantes).

Para remediar en la medida de lo posible esta situación de aislamiento, en muchos de estos buques se han previsto instalaciones para actividades recreativas (salones de lectura, gimnasios y, en algunos casos, hasta piscinas). El hecho de compartir actividades recreativas puede paliar la soledad o, al menos, su sensación..., siempre que se disponga de tiempo para disfrutar de estas instalaciones, dado que las largas jornadas de trabajo dejan poco tiempo libre a los marinos. Tampoco han contribuido estas instalaciones a mejorar las relaciones entre oficiales y marineros, ya que estos grupos preferirían aislarse uno de otro durante el tiempo de descanso y de recreo.

Así que si unimos la existencia de una pequeña dotación en un buque de considerables dimensiones, la realización de largas jornadas de trabajo (con lo que no resta mucho tiempo para la vi-

**C**on los «segundos registros» se propicia la contratación de trabajadores de terceros países, donde la mano de obra resulta sensiblemente más barata.

da social), las diferencias culturales de las tripulaciones mixtas, el alejamiento de sus familias por largos períodos de tiempo..., se plantea un problema de grandes dimensiones con repercusiones tanto sobre la salud física como mental del marino nada desdeñables.

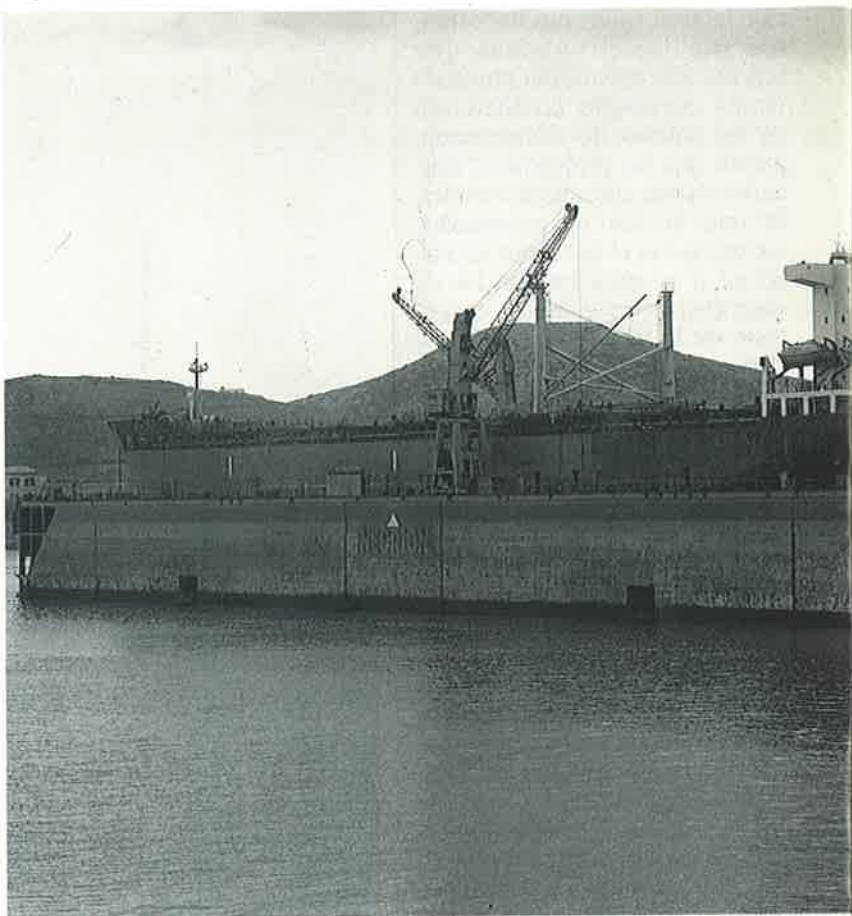
El problema es patente y a él se ha pretendido dar solución —o al menos atenuarlo— con la adopción de determinadas medidas que contribuyan a paliar este aislamiento social de los marinos. En este sentido, se ha tratado que las esposas de oficiales, contramaestres y marinos de mayor grado puedan pasar períodos limitados de tiempo a bordo. En algunos casos se emplea a las esposas en servicios de mayordomía o de fondo, de modo que formen parte de la tripulación.

Algunas empresas, incluso, han reiniciado la práctica de transportar un número limitado de pasajeros en ciertas rutas con el fin de mejorar el medio social y contrarrestar el aislamiento.

### Salud a bordo

En líneas generales, se puede afirmar que las condiciones a bordo de los buques han mejorado de forma notoria. No obstante, el aumento de tamaño de los barcos, el ritmo febril de las operaciones y la peligrosidad de ciertos trabajos deben colocarse en la parte negativa. Algunas de las situaciones originadas en los nuevos barcos —vibraciones y ruidos, por ejemplo— pueden tener una clara repercusión sobre la salud de los tripulantes.

Así, el aumento de tamaño de los buques, su mayor velocidad, la tendencia a situar los locales de alojamiento sobre los espacios de máquinas a popa, ha llevado en muchos casos a que se produzca un sustancial aumento de las vibraciones en la zona de dichos alojamientos. Las consecuencias de estar expuesto a estas vibraciones pueden ir de simples sensaciones de malestar hasta provocar cambios en el organismo que acarrearán aumento de la transpiración, de la salivación, dolores de cabeza y náuseas. En casos de vibraciones muy fuertes



a las que se esté expuesto durante un período prolongado de tiempo, pueden causar daños en el esqueleto y en los órganos internos, así como reducir la capacidad visual.

Los ruidos son otra de las lacras de los nuevos sistemas de navegación y de las maquinarias utilizadas en el mantenimiento de cubierta y en la conservación del casco en buen estado. El ruido invade casi todos los rincones del buque, hasta el punto que ningún marino está a salvo de los efectos de éste. Evidentemente, el grado de exposición dependerá de la posibilidad que tenga de utilizar un equipo de protección adecuado y de haber recibido la formación pertinente.

Por lo dicho, resulta obvio que el ruido que deben soportar los marinos es bastante más persistente que el que pueda afectar a otros trabajadores, ya que éstos no tienen la posibilidad de abandonar su puesto de trabajo a la finalización de la jornada laboral. Los marinos deben soportar algunos ruidos de forma constante durante meses, y ello repercute







en su sistema nervioso. El resultado es un estrés corporal que a corto plazo puede provocar un grado superior de tensión. A largo plazo contribuye a la fatiga.

En otros aspectos se han logrado importantes mejoras, como en la iluminación o ventilación. Lo mismo ocurre con los alojamientos, más confortables y de mayor tamaño. Los marineros suelen disponer de cabinas individuales para dormir. Aunque en general los marinos prefieren este tipo de cabinas —pues ofrecen una mayor intimidad—, también pueden provocar un mayor aislamiento personal durante los períodos de descanso.

El documento destaca el inconveniente que se presenta a la hora de tratar de juntar a la escasa tripulación, sin distinción de cargo, con el fin de paliar los problemas de aislamiento. En concreto se refiere al hecho de compartir refectorios, lo que algunos oficiales juzgan como un descenso de su condición, que valoran como inconveniente, en la medida en que ello pueda debilitar su autoridad de mando. Algo similar a lo apuntado cuando se habló de compartir las actividades recreativas a bordo.

### Estrés y fatiga

Uno de los efectos del mayor tamaño de los buques es la del aumento del aislamiento. Pero también tiene otros condicionantes, ya que las distancias que tienen que recorrer los marinos en cubierta son considerablemente mayores. Por tanto, el aumento de las dimensiones de los barcos puede provocar mayores tensiones físicas en ciertas circunstancias. Las condiciones de trabajo se han visto sustancialmente modificadas.

Cada vez es mayor la longitud y espesor de las amarras. Prácticamente todo está automatizado, por lo que una sola persona puede realizar fácilmente todas las tareas. El problema surge cuando se produce una avería y deben moverse cables, cabos y cadenas sin la ayuda del equipo automatizado. Entonces el esfuerzo físico puede ser excesivo. Esta situación se puede ver agravada cuan-

do en una dotación tan reducida sólo esté disponible para la faena un número limitado de personas.

Otra consecuencia a tener en cuenta es el mayor estrés y el aislamiento del marino ocupado en labores que le llevan a trabajar en grandes depósitos de carga o en bodegas. Se ven obligados a escalar y descender por vías extensas y peligrosas. En el caso de que sufran algún tipo de accidente —como los originados por efectos de gases residuales dentro de un tanque—, se produce un importante aumento de las dificultades para que, debido a las grandes distancias, el personal de salvamento pueda llegar a ellos a tiempo. Todo este tipo de circunstancias inciden, evidentemente, en las condiciones en que se desarrolla el trabajo de estas personas, haciéndolo más duro y penoso, a la par que arriesgado.

Con una dotación tan reducida, la incapacidad o rendimiento de una persona repercute inmediatamente en la carga de trabajo de sus compañeros. La fatiga es uno de los resultados más evidentes de deficiencias en la composición de las tripulaciones. También incide en este aspecto el número de horas al que se ven obligados a trabajar, ya sea porque lo estipule el contrato o por aumentar su nómina a fuerza de realizar horas extras.

La fatiga es precisamente uno de los aspectos que más preocupa a la Organización Marítima Internacional (OMI) y a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en materia de dotación y seguridad a bordo. Este fue el único asunto que se trató en la reunión, celebrada en septiembre de 1990, del Comité Mixto OMI-OIT sobre Formación. El Comité llegó a la conclusión, después de revisar los problemas resultantes de la fatiga, que se debería proceder a la revisión del convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, entre otras cuestiones.

Y es que los estudios realizados a respecto de la fatiga indican que el aumento de las cargas de trabajo, así como un número excesivo de horas trabajadas, va

# L as

vibraciones y los ruidos producidos en los nuevos barcos tienen una clara repercusión sobre la salud de los tripulantes.

# L<sup>a</sup>

nueva tecnología ha desencadenado importantes cambios en las condiciones de trabajo de los marinos.



en menoscabo de la seguridad y de las condiciones de vida y de trabajo de los interesados.

Se hace especial incidencia en el número de horas trabajadas, ya que en muchos casos los contratos de empleo o los convenios colectivos se establecen de manera que el recurso a las horas extraordinarias satisfagan por igual a ambas partes. Esto ocurre en especial en los buques en que los salarios básicos son tan bajos que se precisa de un excesivo número de horas extras para lograr un sueldo suficiente. Y es que los armadores prefieren unos pocos trabajadores que tengan que realizar muchas horas extras a una tripulación más elevada, por lo que les resulta más rentable.

### Progresos en seguridad

Al hilo de lo que se viene apuntando, que evidentemente tiene una repercusión negativa en materia de seguridad, hay que dejar claro que ésta ha experimentado un sustancial avance. Se han logrado progresos en el dise-

ño y funcionamiento de puertas a prueba de incendios o inundaciones; los buques cuentan con mejores botes y balsas salvavidas, etcétera. En buena medida estos avances se deben a que muchos armadores y administradores, en colaboración con sindicatos de gentes del mar o con otros grupos representativos, han desarrollado programas y procedimientos de seguridad a bordo.

También ha resultado decisiva la atención prestada por los medios nacionales e internacionales a las cuestiones de seguridad. Así, la OIT publicó el «Repertorio de recomendaciones a bordo de los buques», que precisamente será revisado por una comisión de expertos en breve plazo.

Por tanto, cabría decir que los reglamentos nacionales e internacionales han mejorado la protección de los marinos contra los accidentes. Sin embargo, hay una importante laguna en lo que se refiere a la prevención de enfermedades profesionales y otros efectos negativos de la vida a bordo del buque. El informe de la OIT resalta la preocupación

por la falta de una auténtica comprensión de los riesgos profesionales a que se expone la gente del mar, en particular en el caso de las tripulaciones plurilingües (la dificultad del idioma —como el no entender los avisos de peligro— pueden provocar situaciones de riesgo añadidas).

Los cambios tecnológicos han repercutido, evidentemente, en la profesión como tal, en las características del trabajo, en la forma de contratación de las dotaciones, la profesionalización de sus miembros, en la inseguridad en el puesto de trabajo... Y es que la demanda de gente del mar, al igual que la demanda de transporte marítimo, se modifica en función de factores internos y externos.

La reducción de las dotaciones, combinada con la formación de nuevo personal y la contratación de marineros noveles, provocó un aumento general del desempleo. Esta situación ha llevado a que los marinos tengan menos confianza que antes en la seguridad en el empleo que les ofrecen las empresas.



Por consiguiente, ha aumentado la movilidad profesional de la gente del mar. Esta evolución puede provocar en el marino una situación en que ha de familiarizarse constantemente con nuevos métodos de trabajo de diferentes empresas sin tener nunca la posibilidad de asimilar plenamente los métodos y tradiciones de una empresa determinada.

También cabe destacar que cada vez más la gente del mar contratada procede de países en desarrollo —sobre todo de la zona asiática— y que se recurra a sociedades encargadas de la explotación de los buques y a agencias de colocación, con lo que se ha modificado la naturaleza de la contratación y de las condiciones de empleo en la mayor parte de la industria.

Las agencias dedicadas a la contratación del personal no siempre actúan dentro de los márgenes de la legalidad. Algunas ofrecen personal insuficientemente capacitado y experimentado. Otras recurren a prácticas indebidas, como sobornar a funcionarios del Estado para con-

lidar los certificados, falsificar los resultados de exámenes, cobrar «honorarios» por tramitar solicitudes de empleo... En algunos países ciertas agencias de colocación recurren a prácticas que menoscaban los derechos de sindicación de la gente del mar. Los marinos que se dedican a la actividad sindical pasan a formar parte de las «listas negras» confeccionadas por estas agencias y pueden verse privados de conseguir algún empleo dentro de la profesión.

Esta situación, unida a que a la gente del mar se le exige nuevas calificaciones, debido a los avances tecnológicos y a la falta de motivación para cursar las carreras náuticas, está contribuyendo a la falta de personal capacitado.

### Futuro profesional

Aunque se hayan introducido importantes mejoras técnicas en los buques, los sistemas de formación previstos en casi todos los países marítimos con objeto

de que los oficiales puedan obtener sus certificados de capacidad, no han sido modificados. Los cambios de estructura de la industria también han contribuido a que escaseen los cadetes y aprendices.

En 1974, después del primer aumento del precio del petróleo, las tarifas del transporte empezaron a decaer. Se canceló el registro de buques en los países marítimos tradicionales para matricularlos en otros. Los armadores aumentaron la contratación proveniente de los países en desarrollo y un número importante de marinos del mundo occidental perdió su empleo. Cuando a finales de la década de los ochenta aumentaron de nuevo las tarifas del transporte, después de quince años de recesión, los armadores comprendieron que tenían que hacer frente a la escasez de gente capacitada, puesto que las carreras náuticas habían perdido interés para muchos jóvenes de los países industrializados.

En un posterior estudio, realizado en 1989 a instancia de la Federación Naviera Internacional y la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, vino a poner de manifiesto este déficit de personal. Mientras que la tendencia mundial es a que se eleve el número de buques mercantes en activo —tendencia que persistirá probablemente hasta el año 2000—, la oferta de oficiales y marinos se verá considerablemente reducida, a no ser que se registren nuevas inscripciones o readmisiones en las carreras náuticas en los próximos años.

Esta situación puede provocar una insuficiencia teórica entre la oferta y la demanda, equivalente a 400.000 oficiales y más de 350.000 marinos.

Ello lleva a plantear, según el citado estudio, en que se realice de forma inmediata un importante esfuerzo en materia de contratación y capacitación para que la flota mercante mundial disponga de personal suficiente. Y es que el afán de lucro y el ahorro a costa de la contratación de personal se vuelve ahora en contra de los que lo promovieron. ■

Raúl GUTIERREZ

**S**i se mantiene la actual tendencia, para el año 2000 el déficit de oficiales rondará los 400.000 puestos de trabajo, mientras que el de marinos sobrepasará los 350.000.



PAIS VASCO

Los arrantzales vascos se sienten discriminados

## NO GUSTA EL ACUERDO HISPANO-FRANCES SOBRE LA PESCA DE LA ANCHOA

La primera semana del mes de julio los ministros de Agricultura y Pesca de España y Francia llegaron a un acuerdo sobre la pesca de la anchoa en el golfo de Vizcaya para 1993. Este acuerdo trata de solucionar los conflictos existentes entre la flota de cerco del Cantábrico y la flota arrastrera francesa en la campaña de la anchoa.

ocasión no hubo ningún acuerdo. La propuesta que presentaron los responsables de la flota de bajura del Cantábrico a los franceses, con el fin de regular la campaña de la anchoa de 1993, consistía en establecer veda durante los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero. Además, durante marzo, abril, mayo y junio podrán pescar las em-

barcaciones de cerco de los dos países, y desde julio hasta octubre faenaría sólo la flota francesa de arrastre pelágico.

«No nos han tenido en cuenta»

Los arrantzales vascos de bajura se muestran indignados ante el acuerdo hispano-

**S**EGUN el acuerdo, la flota francesa tendrá un aumento de 6.000 toneladas en su cuota de captura de anchoa. La flota de pesca de bajura del Cantábrico, por el contrario, verá disminuir su cuota de 27.000 toneladas en otros años a 21.000 toneladas en 1993. A cambio, Francia cede a España 900 toneladas de merluza y 300 de rape.

Además, según este acuerdo, se contempla un período de veda que va desde el 1 de diciembre hasta el 10 de enero. La flota francesa podrá faenar desde el 10 de enero hasta el 20 de marzo y desde el 1 de junio hasta el inicio de la veda. La flota del Cantábrico tendrá licencia desde el 1 de marzo hasta el 30 de junio.

Por otro lado, los representantes de los pescadores de bajura del Cantábrico y de Francia celebraron en junio una reunión para intentar solucionar el problema de la pesca de la anchoa. En esa



francés sobre la pesca de la anchoa para 1993. Los representantes de la flota vasca de bajura se manifiestan totalmente en contra de tal acuerdo. Según Antón Garai, presidente de la Federación de Pescadores de Bajura de Vizcaya, «no estamos de acuerdo con las concesiones de este acuerdo. A cambio de un recorte importante para el sector de bajura han conseguido un aumento para una modalidad de pesca que nada tiene que ver con nosotros. No nos han tenido en cuenta. No han hecho ningún caso a nuestras propuestas».

Según Antón Garai, «el acuerdo conseguido no resuelve los problemas de la pesca de la anchoa. Nuestras artes y las redes pelágicas de los franceses son incompatibles. Si este año hemos bloqueado los puertos, el año que viene, si nuestros intereses se ven perjudicados, haremos mucho más». ■

R. R.



## Muchas capturas y poco precio

La campaña de la anchoa se ha caracterizado este año por los enfrentamientos entre la flota de cerco del Cantábrico y la flota francesa de arrastre pelágico, por los buenos resultados en cuanto a toneladas de pescado capturado y por la escasa cotización que alcanzó el kilogramo de anchoa en su venta en lonja.

UNA vez iniciada la campaña de la anchoa, oficialmente el primer día de marzo, las jornadas pasaban sin que los arrantzales vascos capturasen anchoa. Sin embargo, los pesqueros pelágicos franceses faenaban con éxito, superando en abril el cupo de 3.000 toneladas que la Comisión de Pesca de la Comunidad Europea les hubo concedido. Con esta situación, los

arrantzales vascos bloquearon, entre los días 13 y 15 de abril, los principales puertos del Cantábrico, con el fin de que las embarcaciones pesqueras francesas abandonaran sus capturas de anchoa al haber superado su cupo. Logrado este objetivo, los pesqueros vascos comenzaron a capturar anchoa.

La mayoría de las capturas de anchoa obtenidas por la flota pesquera vasca se pro-

dujo en mayo. En junio, por el contrario, las capturas de anchoa fueron prácticamente nulas. La falta de rentabilidad de las escasas capturas obtenidas en junio hizo que la mayoría de las embarcaciones vascas abandonaran la campaña de la anchoa antes de su finalización oficial, el 30 de junio, procediendo los arrantzales vascos a preparar la campaña del bonito.

El balance de capturas de la presente temporada ha sido positivo, con 14.000 toneladas de anchoa, cantidad que duplica a la del año anterior.

Dentro de los puertos vizcaínos, el de Ondarroa ocupa el primer lugar en el apartado de descargas, con 3.700 toneladas. En segunda posición se situó el puerto de Bermeo, con 2.900 toneladas, en tercer lugar está el puerto de Lekeitio, que contabilizó una entrada de 1.000 toneladas.

Entre los puertos guipuzcoanos, el de Getaria recibió 3.400 toneladas, el de Hondarribia, 2.300 toneladas, y el de Mutriku, 1.100 toneladas.

### Precios bajos

Si los resultados en cuanto a cantidad de capturas han sido buenos, los bajos precios alcanzados por la venta del kilogramo de anchoa en lonja han estropeado la campaña. Según los arrantzales vascos, el descenso de los precios, inferiores en un 40 por 100 a los de 1991, ha sido provocado por la importación de anchoa procedente de Argentina y Chile.

El precio medio alcanzado por kilogramo de anchoa en los puertos vascos fue de 200 pesetas, mientras que en 1991 la cotización de la anchoa era de 350 pesetas. ■

R. R.





## Los pescadores, preocupados por la degradación progresiva de las aguas

# PLAN DE LAS COFRADIAS DE MURCIA PARA REGENERAR LOS FONDOS MARINOS

La Federación de Cofradías de Pescadores de la Región de Murcia ha propuesto un plan a las diferentes Administraciones con el fin de lograr una regeneración de los fondos marinos ante el progresivo deterioro que están sufriendo las aguas en el Mediterráneo.

Según el presidente de la Federación, Pedro López Lorente, de no ponerse remedio a tiempo, debido a la grave degradación que está sufriendo permanentemente el Mediterráneo, estas aguas se podrían convertir a largo plazo en un mar muerto, de imprevisibles consecuencias para todos los ribereños.

**L**OS responsables de las cofradías entienden que existe un alto grado de vertidos industriales a las aguas de esta costa sin ningún tipo de control. Las cofradías apuntan como responsables de esos vertidos a industrias de la zona, pero también a las embarcaciones de todo tipo, incluidas las de los propios pescadores, a quienes se pretende llevar también una mayor concienciación sobre el problema de este tipo de residuos para los fondos marinos. Junto con estas actuaciones,

las cofradías denuncian, igualmente, los vertidos de aguas residuales, aguas fecales procedentes tanto de grandes como de pequeñas poblaciones, urbanizaciones, etcétera, que vierten al mar en muchos casos sin ninguna depuración previa y que llegan directamente por los ríos de la zona. Los pescadores señalan también como contaminantes los residuos de los productos utilizados en la agricultura en una región donde abundan los cultivos intensivos que requieren este tipo de productos. En

esta línea de elementos contaminantes, la Federación de Cofradías señala la enorme cantidad de plásticos, papeles y desperdicios de todo tipo que llegan al mar y que inundan los fondos marinos, así como los restos que se arrojan en muchos casos desde las embarcaciones en tránsito por la zona.

En resumen, para los pescadores murcianos el mar se ha convertido en una auténtica cloaca que está dando lugar a un desequilibrio ecológico del Mediterráneo con graves con-





secuencias para quienes, como los hombres del sector, tienen que vivir de la pesca.

De acuerdo con estas condiciones, la Federación de Cofradías, por estimar que son una de las partes más afectadas, ha propuesto el desarrollo de una propuesta, denominada «Opción Cero», a través de la cual se pretende en un plazo prudencial evitar los vertidos al mar de todos los productos u objetos contaminantes que inciden negativamente sobre los fondos marinos.

Según los datos de la Federación de Cofradías, el litoral de la Región de Murcia tiene poca plataforma continental, aunque soporta sobre su fondo una gran alfombra formada por los objetos más impenables arrojados desde tierra, así como una gran cantidad de algas muertas que hacen imposible la vida de la fauna marina y, en consecuencia, el desarrollo de la actividad pesquera.

Los responsables de las cofradías consideran que se puede y se debe desarrollar de forma inmediata una política encaminada a defender las aguas del Mediterráneo, así como a regenerar esos fondos. Una tarea a desarrollar de forma general es la formación de una conciencia general sobre el problema de los vertidos, así como la responsabilidad de las diferentes Administraciones para poner medidas encaminadas a evitar esos residuos. Sin embargo, las cofradías estiman también que los pescadores podrían jugar un papel importante en la regeneración de los fondos marinos y la limpieza de los mismos, para en un plazo prudencial lograr que de nuevo existiera fauna importante en la zona.

Según el plan diseñado por las cofradías, aunque cualquier embarcación que arroja sus redes en el mar tiene siempre posibilidades de encontrar objetos que anidan

en esos fondos, quienes mejor pueden realizar ese trabajo son las embarcaciones que se dedican a la pesca de arrastre.

Para conseguir esos objetivos, apuntan los responsables de las cofradías, sería necesario que como mínimo se instalasen en los puertos depósitos para recoger los aceites degradados, así como contenedores donde depositar los residuos sólidos recogidos en el mar. Los pescadores proponen también que se dote a las embarcaciones de bolsas o sacos para depositar los restos localizados en los fondos antes de regresar a tierra. Con estas operaciones no solamente se lograría una limpieza a medio plazo de esos fondos, sino que también se conseguiría evitar los riesgos que tienen hoy día las embarcaciones de arrastre, que en muchos casos destruyen sus redes en medio de los innumerables objetos que han sido arrojados al mar.

En función de estos objetivos, la Federación de Cofradías de Pescadores de la Región de Murcia ha hecho una propuesta de actuaciones a las diferentes Administraciones, central, autonómicas, Ayuntamientos y CE, en base a un calendario y las condiciones de realización. Los pescadores pretenden que esas diferentes Administraciones actuasen simplemente como colaboradoras en el proyecto. Las Comunidades Autónomas deberían aportar contenedores para depositar residuos en los puertos, así como bolsas o sacos para las embarcaciones. Los Ayuntamientos se deberían comprometer a la recogida de los desperdicios en los puertos y su traslado. Finalmente, la Administración central y la CE deberían compensar a los pescadores por la realización del trabajo. Todo en defensa del Mediterráneo. ■

V. M.



## COFRADIAS Y JUNTA DE ANDALUCIA NEGOCIAN EL «DECRETO MANAUTE»

La CE tendrá en cuenta estas entidades a la hora de abordar la política común de pesca en el Mediterráneo

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores culminará este mes las negociaciones que sobre el famoso «Decreto Manaute» viene manteniendo con la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía y la Secretaría Nacional de Pesca Marítima. De esta manera se pretende poner fin a la pugna que mantienen siete cofradías de pescadores de Andalucía que no son reconocidas como tales por la Administración autonómica por no haber sido fieles al decreto 40/89, o también conocido como «Decreto Manaute», que estableció el consejero de Agricultura y Pesca, Miguel Manaute, el 1 de marzo de 1989.

SE trata de las cofradías de Roquetas del Mar, en Almería; Marbella (Málaga), así como las de Tarifa, Algeciras, Conil, Barbate y El Puerto de Santa María, en Cádiz. Todas estas entidades hicieron caso omiso a lo que recogía el referido «Decreto Manaute» y decidieron continuar las directrices que marcaba el Decreto nacional 670/78, al no estar de acuerdo con lo que dictaba el autonómico, de manera que decidieron celebrar sus últimas elecciones en 1991, según dictaba el reglamento nacional.

La situación culminó con una serie de recursos interpuestos por las cofradías andaluzas citadas y con el no reconocimiento, por parte de la

Junta de Andalucía, de estas entidades.

En una reunión de cofradías de pescadores andaluzas que se celebró en Barbate el pasado 21 de agosto, el secretario de la Federación Nacional, José Manuel González Gil de Bernabé, informó sobre el estado de las negociaciones con la Junta, contactos que calificó de «muy positivos. Leocadio Marín está manteniendo una actitud dialogante y esperamos que pronto haya resultados satisfactorios», dijo González.

En la convocatoria de agosto estuvieron representadas las cofradías de Ceuta, Algeciras, Tarifa, Barbate, Conil, La Línea, Sanlúcar y El Puerto de Santa María, así como los presidentes de las Federa-







ciones Provinciales de Almería, Málaga y Huelva.

José Manuel González se mostró muy cauto a la hora de precisar los planteamientos de las cofradías andaluzas y la postura de la Administración en el tema que se estaba negociando. La misma línea siguieron el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras y presidente de la Interfederativa Andaluza de Pescadores, Rafael Montoya; el vicepresidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Juan Cervantes Flores, quienes no quisieron aportar más datos sobre este asunto y se limitaron a declarar que «las conversaciones van por buen camino».

Simplemente expusieron una serie de situaciones que les parecían injustas, como es el caso de que «un patrón mayor andaluz elegido en un proceso electoral no sea reconocido de la misma manera que un patrón mayor vasco que también ha sido elegido por el mismo procedimiento», dijo González.

Por otra parte, los representantes de las cofradías intentan que la Junta, al igual que otros entes autonómicos, como Galicia o Cataluña, admita la potenciación de estas entidades dentro del campo de la comercialización, reconocidas como organizaciones de productores, alternativa que hasta el momento la Junta de Andalucía no ha contemplado, sino, al contrario, ha intentado reducir el poder económico de estas corporaciones, según han denunciado en reiteradas ocasiones los representantes de las cofradías.

Finalmente, y sobre los recursos interpuestos por las cofradías contra la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía por el mismo asunto, José Manuel González aseguró que «en contra de lo que se venía diciendo, la vía jurídica no se ha agotado, sigue su curso. Lo que pasa es que la justicia es lenta y aún no ha habido resolución. Si antes de conocer los fallos de los tribunales se llega a un acuerdo, bienvenido sea, ya que esa es la vo-

**De izquierda a derecha:  
Pedro Sánchez, patrón mayor  
de la Cofradía de Barbate;  
Juan Cervantes Flores  
y José Manuel González,  
vicepresidente y secretario  
general de la Federación  
Nacional de Cofradías  
de Pescadores; Joaquín Bellido,  
presidente de la Federación  
Provincial de Cádiz;  
Rafael Montoya, presidente de  
la Interfederativa Andaluza,  
y Antonio Carbonell, secretario  
de la Federación Provincial  
de Cádiz.**

luntad de todas las cofradías aquí representadas», dijo.

En este encuentro sus asistentes volvieron a poner de relieve la unión que existe entre las cofradías andaluzas, sobre las cuales Rafael Montoya destacó que no había habido diferenciación entre aquellas que habían celebrado sus procesos electorales por el decreto de la Junta o por la legislación nacional. «Sabemos que de corazón están con nosotros, aunque de bolsillo estén con ellos. Creo que la unión entre las cofradías ha hecho que la Junta reconozca que, en

cierto modo, ha metido la pata.»

Por otra parte, José Manuel González informó a los patrones mayores y vicepatrones asistentes a la convocatoria sobre las gestiones que está realizando el presidente de la Federación Nacional, Clemente Muñiz, en Bruselas, y que le impidieron estar ese día entre sus compañeros.

Según González, la comisión de pesca comunitaria ha admitido un informe elaborado por la Federación sobre 79 de las 88 cofradías del Mediterráneo que fueron sometidas a una encuesta. Los resultados del cuestionario serán analizados y tenidos en cuenta por los expertos comunitarios a la hora de abordar la política pesquera común en el Mediterráneo.

«La Federación está intentando que exista un reconocimiento pleno en la CE de las cofradías de pescadores, para las cuales se intenta conseguir que tengan un peso en ese ámbito», concluyó. ■

Montserrat BARREIRO



## En su reunión de la primera semana de septiembre EL CONSELLO GALEGO DE PESCA REVISO EL TAMAÑO MÍNIMO DE LAS ESPECIES

El Consello Galego de Pesca se reunió en la primera semana de septiembre, convocado por representantes de la Consellería de Pesca, con el fin de estudiar, junto con los distintos sectores implicados, el tamaño mínimo legal de las distintas especies existentes en las costas gallegas. A lo largo de las conversaciones se intentó responder, según el titular del departamento de Pesca, Enrique López Veiga, a los interrogantes que habían surgido en los últimos meses respecto a la captura de inmaduros. «Después de estas conversaciones nadie deberá tener dudas sobre el tamaño legal establecido ni alegar falta de información o desconocimiento.»

A juicio del conselleiro de Pesca, firme defensor del respeto hacia los ejemplares inmaduros como una forma de recuperar los caladeros y obtener mayores recursos, la convocatoria se realizó ante el incremento en el número de consultas que en los últimos meses se han suscitado sobre este tema. «Los sectores económicos están demostrando que existen dificultades para comprender los criterios que rigen en la comunidad científica sobre las recomendaciones existentes para la fijación de estos tamaños mínimos legales.»

Adujo también el responsable de Pesca que existen discrepancias sobre los tamaños míni-

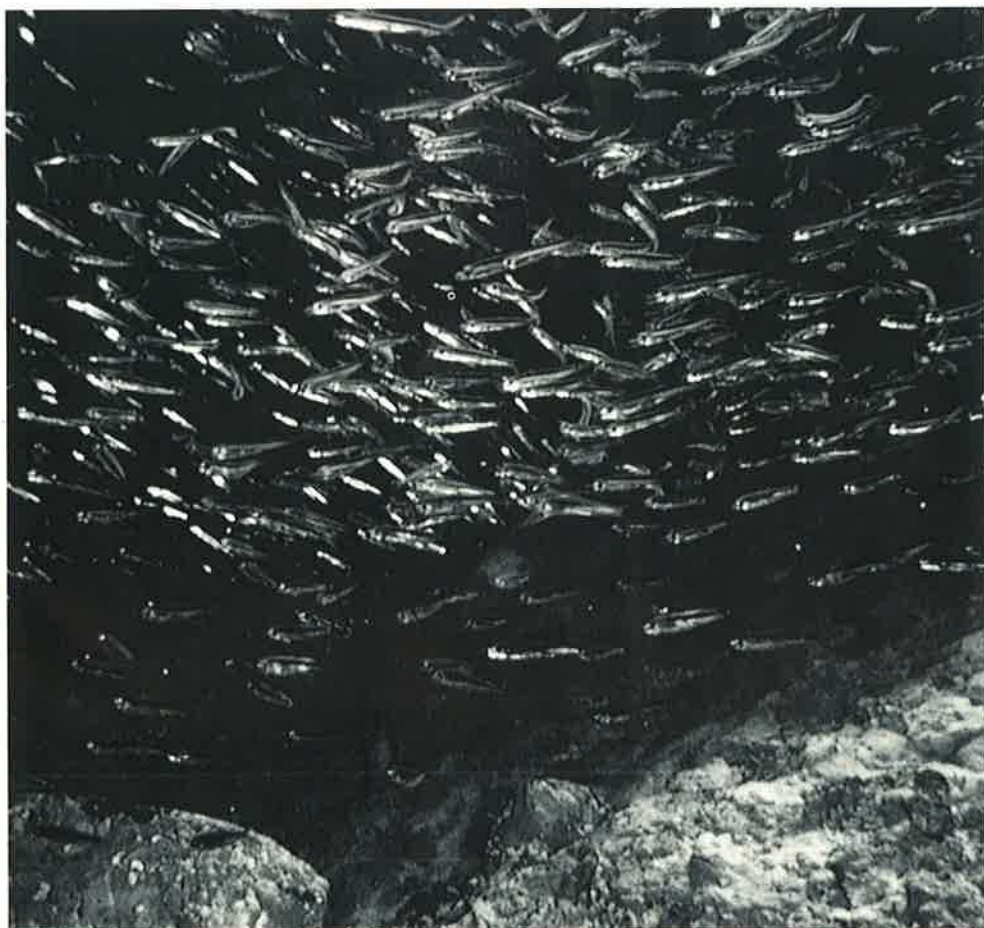
mos que deberían regir para obtener el mejor provecho de sus explotaciones, y que no a todos convienen de la misma forma. «Al poner en común los distintos puntos de vista entre los sectores extractivo, cultivador, transformador, científico, económico y la propia Administración se puede realizar un tratamiento global sobre la actividad pesquera y lograr los acuerdos que mejor convengan a todos.»

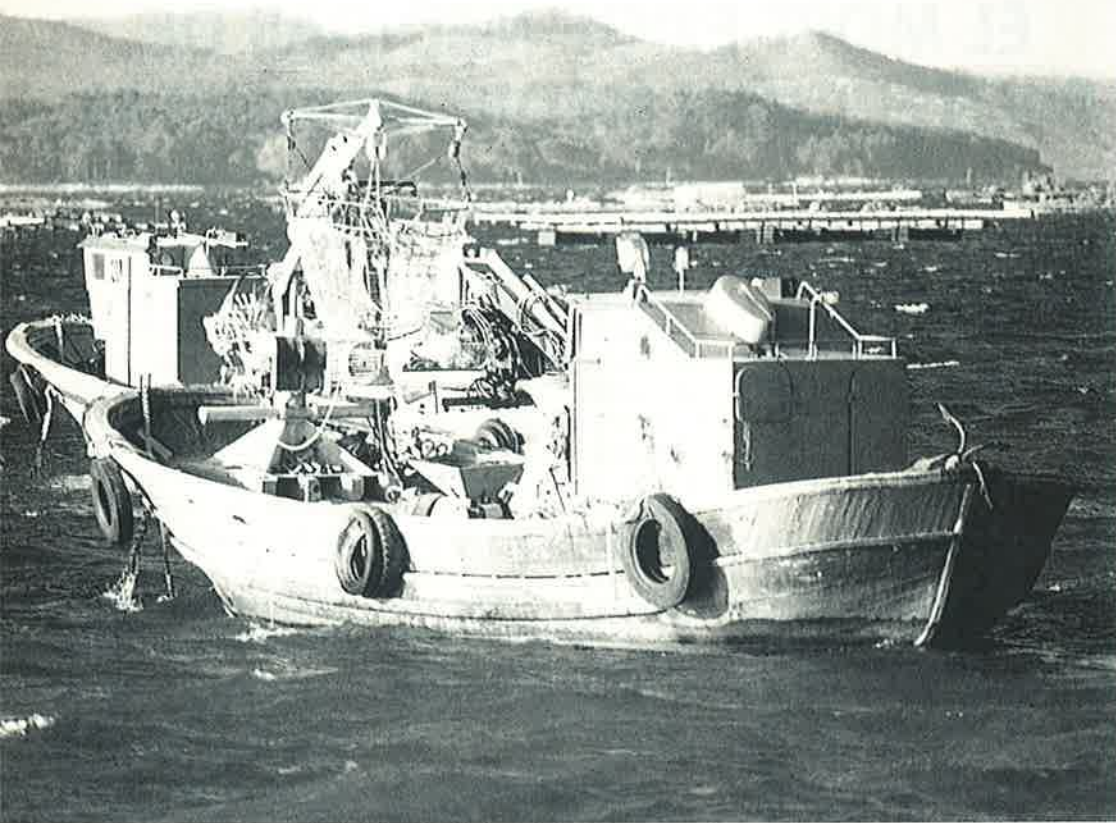
### Respeto a la vigente legislación

El diálogo se inició bajo un criterio unánime de respetar estrictamente la legislación vigente de la Comunidad Europea y del Estado español, y primaron, entre otras consideraciones, los criterios de conservación de los recursos y protección de los ejemplares inmaduros. Además, la Consellería de Pesca había explicado previamente que iba a existir una política de flexibilidad respecto a aquellas especies en las que puedan existir dudas razonables sobre la primera talla de maduración sexual y el estado de la conservación de la especie, así como su comportamiento en las costas de Galicia.

Este fue el caso del alcrigue, una especie para la que se redujo de 30 a 18 centímetros la talla mínima exigida para las capturas, debido a las dudas existentes respecto a su maduración sexual y a su importancia para los sectores de cerco y la conserva, además de su carácter estacional y su corta permanencia en aguas gallegas.

No hubo variación para otras especies, como el jurel, la caballa y la sardina, para las que se habían fijado tallas hace tan sólo un año, como explicó Enrique López Veiga, quien pidió que cesaran las polémicas sobre





las reducciones de tallas, añadiendo que los problemas siempre surgen tras las inspecciones llevadas a cabo por su departamento. Asimismo, subrayó la necesidad de llegar a un acuerdo para que todas las partes implicadas cumplan la ley y concluyan las controversias.

### Conservas de inmaduros

También surgió en las reuniones del Consello Galego de Pesca el tema sobre la presencia en el mercado de conservas conteniendo sardina y chincho de talla ilegal, algo que ya había sido denunciado por el ceseiro de Pesca anteriormente. En esta ocasión se mostraron algunas latas obtenidas en diversos supermercados gallegos, comprobándose la ilegalidad de las tallas. Ante esto los conserveros precisaron que las empresas que envasan estas conservas son ajenas a las asociaciones existentes en Galicia.

No obstante, manifestaron sus dudas respecto a la ilegalidad de envasar chincho de me-

nor tamaño, ya que la talla mínima establecida por la Comunidad Europea es distinta para el Mediterráneo, con 11 centímetros, y para el resto de las zonas costeras, hasta 15 centímetros, por lo que en ocasiones se compra el chincho en las zonas mediterráneas y se envasa en Galicia. Los representantes de la Consellería se comprometieron, en este punto, a intentar que Bruselas fije una talla única, aunque matizaron que consideran ilegal comprar el chin-

cho de 11 centímetros en el Mediterráneo y envasarlo aquí.

### Intercambio de información

El intercambio de información fue una de las notas más destacadas dentro de las conversaciones celebradas en el ámbito del Consello Galego de Pesca, algo positivo para el ceseiro de Pesca, quien anima a que los distintos sectores se

coordinen entre sí para obtener resultados satisfactorios para todos, indicando que hasta el momento las consultas y peticiones sobre modificación de los tamaños mínimos legales se producen de forma aislada y sin coordinación entre los sectores implicados, lo que supone una dificultad añadida para la toma de acuerdos. Se lamentó, además, del hecho de que sólo se pueda hablar tras la existencia de conflictos y no como resultado de una práctica habitual.

La petición sobre modificaciones en las tallas reglamentarias no sólo se dirigieron a conseguir una bajada, desde algunos sectores, como el de enmalle y artes varias, arrastre y palangre de fondo, se sugirió la conveniencia de incrementar las tallas mínimas exigidas para las capturas de cigala, nécora y buey. Ante esto, fuentes de la Consellería de Pesca expresaron su satisfacción y acogieron la propuesta como una muestra de la profesionalización que se está produciendo y que busca una mayor rentabilidad a partir de capturas de mayor tamaño.

En el transcurso de la reunión con los sectores señalados se explicaron también las razones que aconsejan el mantenimiento de tallas en otras especies, como el mero, la lirpia, la acedía y el fodón. En este último caso se adujo que se fija en función del tamaño de captura fijado para la faneca, especie a la que está asociado y que tiene una importancia económica superior. ■

Elena CEBRIAN

## Reconvertir las cofradías

El debate sobre la organización de las cofradías y su papel dentro de la nueva Europa unida ha sido protagonista en los últimos años. Para ofrecer la posibilidad a estas entidades de reconvertirse en organizaciones de productores, la Xunta de Galicia ha elaborado un proyecto de ley, que está pendiente de ser debatido en el Parlamento después de las vacaciones estivales, junto con otro proyecto también importante para el sector pesquero gallego, el de la Ley de Pesca.

En lo que respecta al proyecto de Ley de Cofradías de Pescadores, tiene como objetivo se-

parar las funciones de las cofradías y diferenciar entre sus tareas administrativas y las actividades de organización y comercialización de productos pesqueros. De esa forma podrán acogerse a ayudas comunitarias.

El proyecto aprobado, a juicio del Gobierno gallego, no aspira a recoger todos los aspectos relativos a las cofradías, sino sólo aquellos que se consideran básicos y, entre ellos, los que definen un cambio de orientación que se considera inevitable para adaptarse a los nuevos tiempos. ■

E. C.



## Ampliación del puerto de Valencia

# EL MOPT EXIGE MEDIDAS DE PROTECCION MEDIOAMBIENTAL

**La Dirección General de Política Ambiental del MOPT impone mejoras al proyecto de ampliación sur del puerto de Valencia, al observar deficiencias en el estudio de impacto ambiental que realizó el puerto autónomo. Al mismo tiempo obliga a controlar los ruidos de las obras y vigilar la calidad de las aguas, evitando el vertido de residuos sólidos.**

**L**A resolución de la Dirección de Política Ambiental, publicada el pasado 23 de julio en el «Boletín Oficial del Estado», califica de «*excesivamente resumida*» la memoria del proyecto, porque «*no se indican los lugares donde irán ubicadas las plantas de hormigón, la construcción de bloques y el parque de maquinaria.*»

El informe de Obras Públicas reclama una descripción de los sistemas de gestión ambiental del puerto para analizar el incremento de la producción de residuos durante las obras de ampliación. Además, considera que «*no se analizan suficientemente los posibles impactos sobre la calidad de las aguas que quedan confinadas en la nueva dársena.*» La resolución exige medidas para subsanar las deficiencias observadas. Para ello deberán realizarse campañas y estudios sobre la calidad de las aguas, así como adoptar medidas preventivas y correctoras para evitar un exceso de ruidos en el barrio de Nazaret.

Por otra parte, la playa de Pinedo se beneficiará de la ampliación del puerto al aumentar la zona de sombra en 400 metros, alcanzando hasta 1.200, según el estudio de Propagación del Oleaje realizado por el

Centro de Estudios de Puertos y Costas.

La pérdida de arena en la playa de Pinedo se debe a las ampliaciones sucesivas del puerto de Valencia, que han creado un efecto de barrera, y a la construcción del nuevo cauce del Turia, que evita los aportes del cauce antiguo. La Dirección General de Costas tiene



previsto iniciar las obras de Pinedo en la primavera de 1993, siempre que disponga de presupuesto.

### Medio ambiente

Tres empresas que realizan vertidos contaminantes a la Albufera pueden clausurarse si no establecen las medidas correctoras oportu-

nas para eliminar sus vertidos. La Consellería de Medio Ambiente tiene previsto realizar estos cierres, e imponer las sanciones correspondientes, debido a las frecuentes irregularidades observadas.

En esta misma línea, el Tribunal Superior de Justicia de Valencia ha dictado una resolución para que la empresa Hanprofester, S. A., adopte las medidas correctoras necesarias para que las emanaciones y vertidos que realiza a la Albufera no sobrepasen los límites permitidos por la legislación.

La contaminación observada durante el verano en

sado año, aunque siguen existiendo zonas en todas las playas donde no es recomendable el baño.

La playa de la Patacona, junto a la desembocadura de la acequia del Mar de Alboraya, continúa registrando la aparición de residuos sólidos debido a la falta de encauzamiento e instalación de rejillas desbaste en esta acequia.

### Venta de mejillones sin garantía sanitaria

La Sociedad de Mejilloneros de Valencia ha denunciado que «*más de 300 personas recogen a diario mejillones que venden sin depurar a bares y restaurantes*» de la ciudad.

Los productores de mejillones envían toda la recolección a Tarragona para depurarla y protestan por la actitud de algunos comerciantes, que los mezclan con los que ya se han depurado aprovechando la certificación de garantía sanitaria.

Las obras de ampliación del puerto de Valencia obligarán a un nuevo traslado de los viveros de mejillones. En el lugar donde están situados en la actualidad se instalarán los nuevos depósitos de hidrocarburos de la multinacional francesa Total. La Asociación de Mejilloneros desconoce cuál será su nueva ubicación. «*No sé dónde vamos a ir, porque ya no queda sitio.*»

Las 21 bateas existentes en el puerto recogen entre 10.000 y 20.000 kilos de mejillones al año por vivero. ■

Rafael F. CID

# SEGURO A TODA MAR



## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

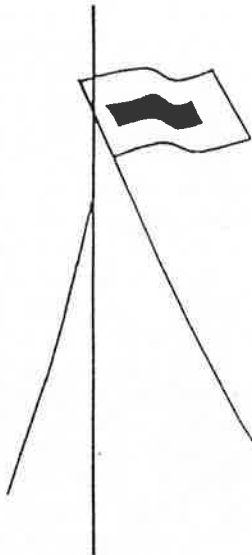
### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID

## 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

## Cria de almeja babosa

Semilla de primera calidad

Todas las tallas, desde 2 a 15 mm de longitud

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

## TINAMENOR, S.A.

39.594 Pesués  
Cantabria

Teléfono: 942 - 71 80 20 (Preguntar por M<sup>a</sup> Jesús)  
Telefax: 942 - 71 80 25

“15 años de experiencia nos avalan”



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**El ejercicio de este derecho acordado por la mayoría, en absoluto puede ni debe imponer la huelga a la minoría.**

**Al ser un derecho de ejercicio individual, la imposición debe desterrarse porque atenta a los más elementales principios democráticos, ya que estamos ante un derecho y no ante una obligación.**

# LA HUELGA

**L**A huelga es uno de los derechos fundamentales del que todos los españoles, y en especial todos los trabajadores, son acreedores.

La importancia de este derecho nos la da la propia Constitución, que lo regula en el artículo 28.2, y su encuadre dentro de la sección 1.ª del capítulo segundo del título I, en relación con el artículo 53.2 de la Constitución, significa que es uno de los derechos fundamentales y como tal es uno de los que podríamos decir superprotegidos, porque:

- Deben ser regulados por Ley Orgánica (artículo 81 de la Constitución), ley que requiere para su aprobación mayoría absoluta del Congreso de los Diputados.

- La tutela de este derecho puede ser recabada por los Tribunales a través de un procedimiento basado en principios de sumariedad y preferencia.

- Si se estima lesionado este derecho, puede además instarse su protección a través de Recurso de Amparo ante el Tribunal Constitucional, para lo cual está legitimado; puede instarlo cualquier persona que crea que su derecho a la huelga ha sido violado, si bien este Recurso de Amparo sólo podrá ejecutarlo una vez que habiéndolo alegado en el procedimiento ordinario, éste haya finalizado sin obtener respuesta.

El artículo 28.2 de la Constitución dice: «Se reconoce el derecho a la huelga de los trabajadores para la defensa de sus intereses. La ley que regule el ejercicio de este derecho establecerá las garantías precisas para ase-

gurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad».

Y como no podía ser menos, la ley que regula las relaciones de los trabajadores con los empresarios, el Estatuto de los Trabajadores, en su artículo 4, letra e) lo reconoce como un derecho laboral básico.

La huelga, al igual que el cierre patronal, es una de las formas, la más característica de exteriorizar el conflicto colectivo laboral y puede entenderse como la suspensión colectiva y concertada de la prestación de trabajo a iniciativa de los trabajadores.

## Efectos del ejercicio de esta huelga legal

- El efecto principal de la huelga legal es la suspensión del contrato de trabajo, y correlativamente se suspende también la prestación de trabajo y la contraprestación del salario. Por tanto, durante la huelga no se trabaja, salvo que se esté realizando servicios mínimos, pero tampoco se cobra.

- La huelga no extingue el contrato de trabajo, no es causa de despido. En principio sería un despido declarado nulo, lo que conllevaría el derecho del despedido a ser readmitido.

- No puede sancionarse ni con el despido, exponente máximo de la sanción por la gravedad de la misma, ni con ninguna otra sanción de carácter menor: suspensión de empleo y sueldo, etcétera.

- Al empresario le está prohibido sustituir a los huelguistas durante la huelga por otros trabajadores que al tiempo de ser comunicada la huelga no estuviesen vinculados a la empresa cuyos tra-

bajadores han decidido ejercitar el derecho a la huelga.

- No se tiene derecho durante la huelga a las prestaciones por desempleo, ya que éstas sólo están previstas para la extinción o suspensión del contrato de trabajo que se deba a causas ajenas a la voluntad del trabajador en paro.

- Si un trabajador cae en incapacidad laboral transitoria durante la huelga, tampoco tiene derecho a las prestaciones que la Seguridad Social otorga por esta contingencia de ILT.

- No se causa baja en Seguridad Social, sino que el trabajador en huelga se mantiene en situación de «Alta



Especial», o en situación «Asimilada al Alta», según dice la Orden Ministerial de 30 de abril de 1977.

Es decir, durante la huelga se suspende la cotización a la Seguridad Social tanto del empresario como del trabajador y, por consiguiente, ese tiempo de huelga no computa a efectos de adquirir derecho a prestaciones. No obstante, la prestación sanitaria subsiste durante la huelga.

Todos estos efectos reseñados son para la huelga declarada legal, que en consecuencia, no pueden aplicarse para la huelga ilegal.

La huelga puede ser ilegal tanto por no cumplir con los requisitos del procedimiento establecido al efecto, como por no cumplir con los requisitos de fondo. Entre estas huelgas ilegales por no cum-

plir con los requisitos de fondo podrían citarse:

- Las huelgas políticas.
- Las llamadas huelgas de simpatía, en las que no está afectado el interés profesional.
- Las que tengan por objeto: «alterar dentro de su período de vigencia lo establecido en convenio colectivo o lo establecido por laudo», según dice el artículo 11 del R. D. L. del 77, regulador del derecho a la huelga, que como puede detectarse por la fecha es preconstitucional.

### Requisitos de procedimiento para ejercer el derecho a la huelga

**1** Para que la huelga sea declarada legal se exige

un acuerdo expreso, obtenido en reunión celebrada al efecto, acuerdo que deberá ser tomado por:

— Los representantes de los trabajadores en reunión conjunta y votado por la mayoría absoluta de los miembros del comité o delegados de personal.

— Los propios trabajadores que vayan a declararse en huelga reunidos en asamblea, mediante votación secreta, y para lo que deben votar a favor la mayoría simple.

— Los acuerdos adoptados por las organizaciones sindicales, en el ámbito laboral al que la huelga se extiende.

**2** Debe comunicarse al empresario o empresarios afectados, así como a la autoridad laboral: Dirección

Provincial de Trabajo o Dirección General, dependiendo de que el ámbito de aplicación se extienda a una o más provincias.

Comunicación que debe hacerse por escrito y con cinco días de antelación mínima a la fecha del inicio, escrito que debe contener: los objetivos de la huelga, las negociaciones previas habidas, fecha de comienzo y composición del comité de huelga.

Si se trata de empresas de servicios públicos, el plazo de preaviso debe hacerse con diez días.

**3** Se creará un Comité de Huelga, que estará formado por un número de trabajadores del centro de trabajo afectado no superior a doce. A este Comité de Huelga le compete realizar cualquier actuación, tanto sindical, administrativa o judicial que sea precisa para llegar a la solución del conflicto.

Y le compete también garantizar la prestación de servicios necesarios para la seguridad y mantenimiento de la empresa, de las personas y las cosas.

— Es él quien debe designar los trabajadores que deben efectuar esos servicios necesarios, facultad que podrá ejercer el empresario si el Comité de Huelga se mantiene inactivo al respecto.

Como derecho fundamental, el ejercicio de este derecho acordado por la mayoría, en absoluto puede ni debe imponer a la minoría la huelga, al ser un derecho de ejercicio individual, la imposición debe desterrarse porque atenta a los más elementales principios democráticos, pues estamos ante un derecho y no ante una obligación.

José Manuel  
MARTINEZ GALAN  
Abogado





# CARIES DENTAL

La caries dental es un proceso patológico que acaba destruyendo los tejidos duros del diente (del latín *caries* = podredumbre).

La idea de que las caries la originaba un gusano fue una creencia universal hasta no hace mucho tiempo. Es una enfermedad de distribución mundial que normalmente evoluciona hasta sus últimas consecuencias, es decir, hasta la pérdida de dientes parcial o total. Afecta a más del 95 por 100 de la población, origina trastornos locales (inflamación de las encías o gingivitis, flemones, etcétera), repercusiones estéticas, problemas digestivos, e incluso graves complicaciones sistémicas, como nefritis y endocarditis bacteriana, etcétera; todo lo cual hace que sea una enfermedad a la que se debe prestar la atención necesaria.

**Sanidad a bordo**

**U**N flemón dentario puede ser motivo de evacuación de un tripulante, por lo que supone un coste económico grande al barco que lo realiza.

Los dientes intervienen en funciones como la masticación, articulación de sonidos y estética. El diente constituye la unidad del sistema dentario y del aparato masticador. El aparato masticador está integrado por elementos anatómicos bien diferenciados, como son: ambas mandíbulas, músculos, articulaciones temporomandibulares, tejidos blandos con su correspondientes vasos y nervios, etcétera.

Cada diente posee una parte visible que rebasa el alveolo (*corona*) y una parte oculta en el alveolo (*raíz*), unidas ambas por una parte más estrecha que llamamos *cuello*.

El diente está constituido por una parte blanda (*la pulpa*), ricamente innervada y depositaria de elementos nutricios del diente, y una parte dura, formada en gran parte por la *dentina* o *marfil*, que se encuentra cubierta exteriormente a nivel de la corona por el *esmalte* y a nivel de la raíz por el *cemento*.

El esmalte es el único tejido duro que tiene el diente que no puede restablecerse totalmente de sus pérdidas de sustancia.

## Etiología

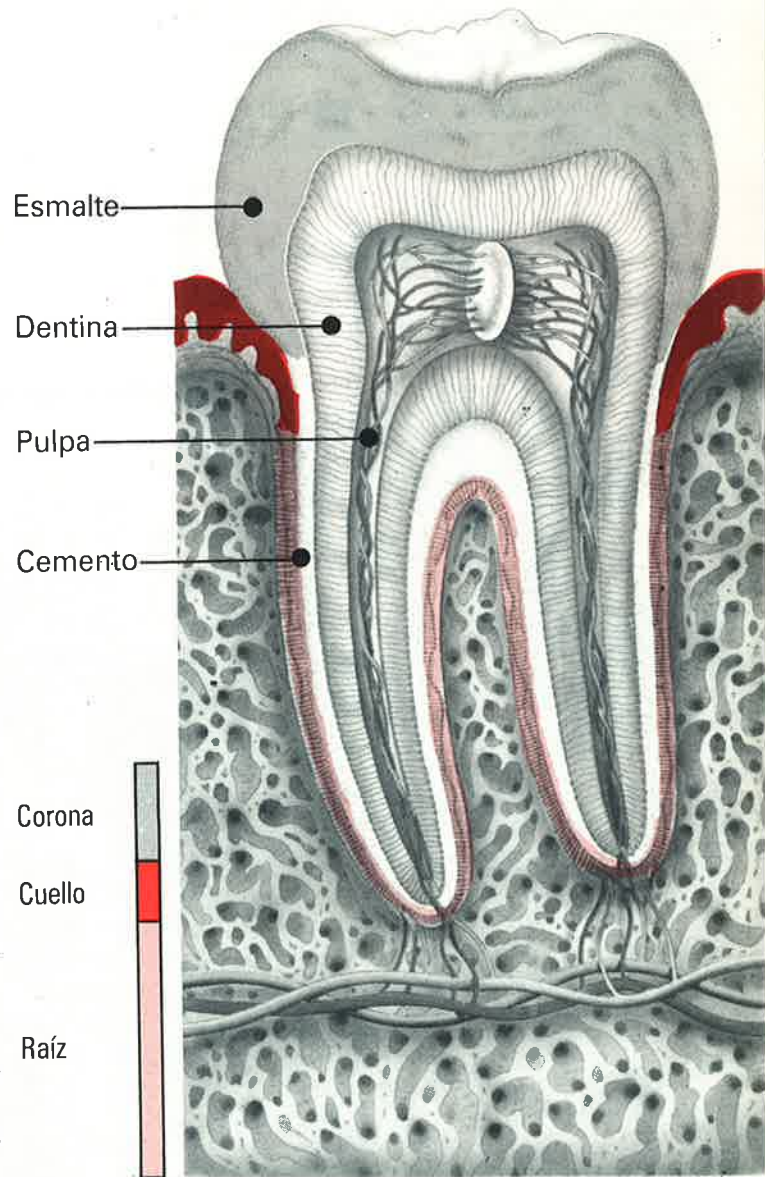
La caries dental es una enfermedad multifactorial en la que hay que considerar cinco factores principalmente: el diente, la saliva, la dieta, la flora bacteriana de la boca y factores socioeconómicos.

Favorece la aparición de la caries la *desmineralización del esmalte*, la *morfología irregular del diente* y el *apiñamiento e irregularidades en la forma del arco dentario*.

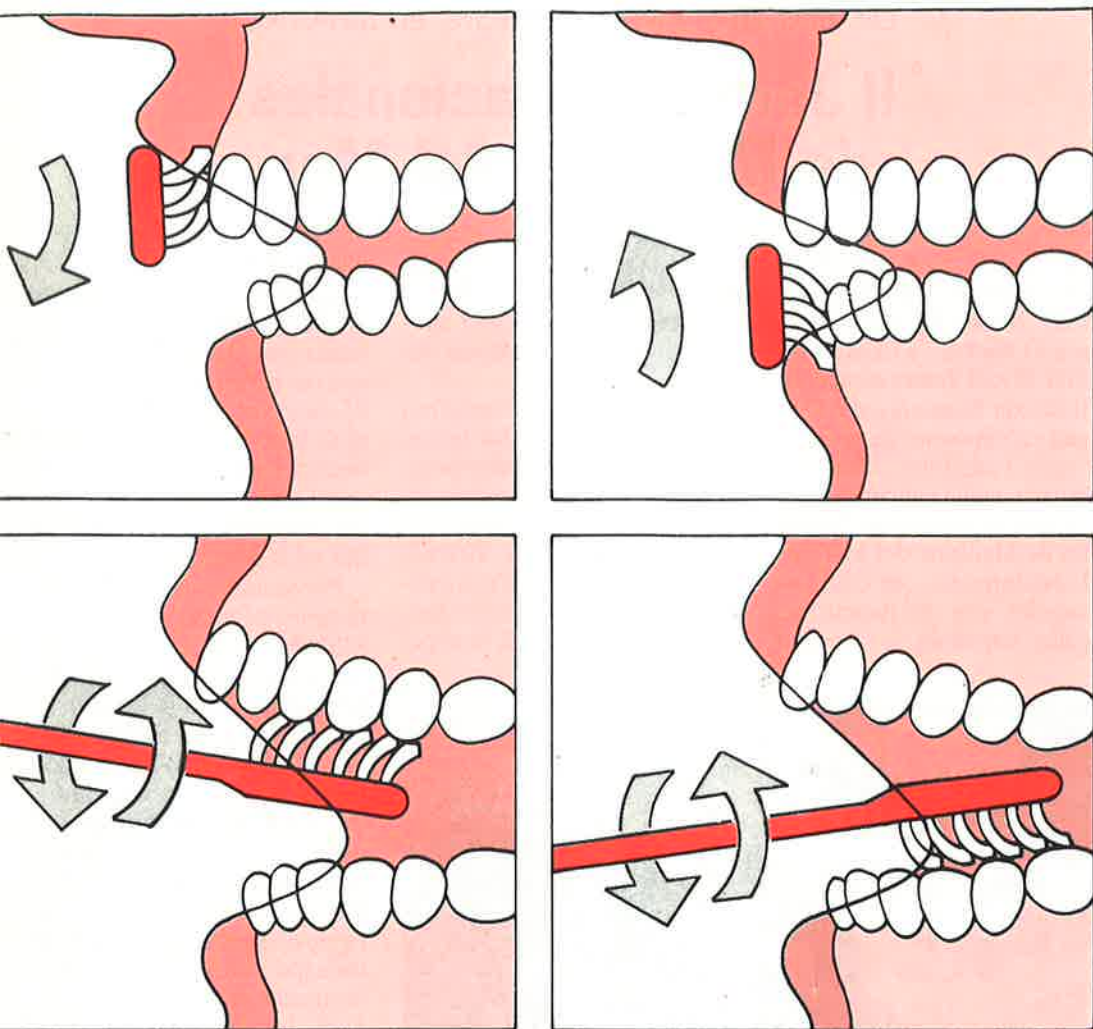
La saliva es la mezcla de las secreciones de la cavidad bucal, fundamentalmente de las secreciones de las glándulas parótidas, submaxilares y sublinguales y los residuos del exudado gingival. La caries es más frecuente en situaciones de xerostomía (*bo-*

*ca seca*), que puede ser consecuencia de una gran variedad de condiciones patológicas (immunodeficiencias, ansiedad, tensión mental, depresión, administración de un gran número de fármacos, etcétera).

La dieta puede servir como sustrato a los gérmenes cariogénos al reaccionar con la superficie del esmalte. Son favorecedores de la aparición de caries los *alimentos azucarados*.







La presencia de bacterias es esencial para el inicio de la caries. Hasta ahora los gérmenes más conocidos son el *Streptococcus mutans*. Estas bacterias, en contacto con los azúcares monosacáridos y disacáridos producen ácido láctico, que adhiriéndose a la superficie de los dientes produce la *placa dental*, que al evolucionar produce la destrucción del esmalte dental. Los principales hábitats de estas bacterias son la superficie de la lengua, las fosas y fisuras de la corona, el surco de las encías y la mucosa de la boca.

Por último, las condiciones sociales y económicas tienen importancia capital porque influyen especialmente en el tipo de dieta y en las prácticas de higiene.

## Diagnóstico

Frecuentemente la caries se detecta cuando ya se encuentra en un estadio avanzado, siendo los primeros síntomas la *sensibilidad al frío y al calor* y la aparición de *molestias al tomar alimentos azucarados*.

La enfermedad periodontal es un conjunto de enfermedades que afectan al periodonto (área alrededor del diente), alterando el soporte del hueso que sujeta el diente, produciendo posteriormente la pérdida dentaria. Los primeros signos de la enfermedad periodontal son:

- Enrojecimiento de la encía.
- Sangrado de las encías al cepillarse o espontáneamente.

— Retracción de las encías, con la sensación de dientes más largos.

— Aumento de la sensibilidad dentaria al frío.

— Movilidad de los dientes.

— Aparición de abscesos y flemones en la encía.

El primer estadio de la enfermedad periodontal es la *gingivitis* o inflamación de la encía sin afectación ni pérdida del hueso. El segundo estadio de la enfermedad periodontal es la *piorrea* o *periodontitis*, que afecta al hueso que soporta los dientes hasta llegar a su destrucción.

## Prevención

1. **Higiene bucal.** Se recomienda el *cepillado* de los dientes con cepillo y pasta

dental (mejor si contiene flúor) inmediatamente *después de cada comida* (o en su defecto, realizar una limpieza profunda cada veinticuatro horas) y hacerlo *en sentido vertical* (de arriba abajo en la arcada dentaria superior y de abajo arriba en la arcada dentaria inferior) y no en sentido horizontal, *en su parte interna y en su parte externa*.

Mantenga el *cepillo seco* y *cámbielo cada seis meses*. No tiene mucha importancia el tipo de cepillo a utilizar (manual o eléctrico), pero sí utilizarlo correctamente.

Es útil la *seda dental* para la limpieza de zonas a las que el cepillo no llega.

El uso de fluoruros en sus diversas formas (fluoración del agua, sal fluorada, dentífricos fluorados, etcétera), sigue siendo una de las medidas más eficaces para aumentar la resistencia de los dientes a la caries.

2. **Alimentación correcta.** Dieta rica en hidratos de carbono, minerales y vitaminas, como ensaladas, frutas, verduras y leche.

*Evitar los dulces*, ya que al depositarse en los dientes favorecen que los gérmenes presentes en la boca los fermenten, formándose el ácido láctico que va a destruir el esmalte dentario.

3. **Visita al odontólogo.** Ha de ser periódica (cada doce-dieciocho meses) y es de suma importancia para la detección y tratamiento precoces de la caries.

No es normal el «perder los dientes de mayor». Antes, a los cincuenta años uno era ya un anciano, hoy estamos sobrepasados los setenta años con relativa facilidad, pudiendo, asimismo, conservar los propios dientes si cuidamos de ellos con el tratamiento adecuado. ■

José Manuel  
MORIYON DEL CORRO

Médico de Sanidad Marítima  
de la Dirección Local de Burela (Lugo)

## V Congreso de la Marina Civil

Organizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME) y patrocinado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se desarrollará en Cádiz el V Congreso de la Marina Civil entre los días 2 al 5 de diciembre próximos.

En este encuentro científico se expondrán los trabajos que hayan sido seleccionados por el Comité Organizador de entre las ponencias enviadas a la Secretaría General del COMME en Madrid antes del 31 de octubre. Los trabajos podrán presentarse en forma de comunicaciones, experiencias, pósters, vídeo y *software*. Aquellos que hayan sido seleccionados se publicarán posteriormente en el libro de ponencias.

Las áreas que cubrirá el Congreso serán, entre otras, las que se refieren a construcción naval, gestión de empresas navieras, ingeniería marítima, lucha contra la contaminación, mercancías peligrosas, náutica deportiva y marina de recreo, pesca, puertos, radioelectrónica naval, salvamento marítimo, seguridad marítima, Seguridad Social, transporte marítimo y multimodal.

Los interesados pueden dirigirse al secretario general del COMME, don Antonio M. Padrón y Santiago, calle Orense, 39, 3-B, 28020 Madrid. ■

Los días 20 y 21 de noviembre, en SINAVAL

## II Jornadas Nacionales de Medicina del Mar

Con motivo de la celebración de los certámenes SINAVAL (Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y Offshore) y EUROFISHING (Feria Internacional de la Industria Pesquera), del 17 al 21 del próximo mes de noviembre en la Feria Internacional de Bilbao, se van a celebrar en este recinto las II Jornadas Nacionales de Medicina del Mar.

Estas Jornadas, que están organizadas por la Asociación Médica Española de Sanidad

Marítima, reunirán a los más importantes especialistas del sector los días 20 y 21 de noviembre próximo, y están consideradas de gran interés sanitario.

Los temas que expondrán durante las mencionadas Jornadas son: «Seguridad marítima», «Programas de cooperación internacional», «Sida: visión marítima», «Hepatitis vírica», «Alcohol a bordo», «Convivencia a bordo: aislamiento en grupo» y «Experiencia de la expe-

dición del buque "Hespérides" a la Antártida».

La Asociación Médica Española de Sanidad Marítima, presidida por Jorge Herrador, y que cuenta en la actualidad con 75 médicos, con sede social en el Colegio de Médicos de Santander, realizará una asamblea general para elegir nuevos cargos directivos, una vez finalizadas estas Jornadas.

Por lo que respecta a los certámenes SINAVAL y EUROFISHING, ambas exposiciones se presentan como uno de los principales foros del sector, ya que en ellos se concentra la más completa y variada muestra de la actual tecnología naval, marítima y pesquera, dentro de un marco de profesionalidad organizativa y de excelentes instalaciones perfectamente equipadas para atender a cuantos expositores y visitantes profesionales se acercan hasta la Feria Internacional de Bilbao con motivo de la celebración de los certámenes SINAVAL y EUROFISHING. ■



## Premio Internacional de Educación y Formación en Materia de Prevención

El Comité de la Asociación Internacional de la Seguridad Social y la Comisión de las Comunidades Europeas convocan el Premio de Educación y Formación para la Prevención, coincidiendo con el Año Europeo de la Seguridad, la Higiene y la Salud en el Lugar de Trabajo, que se celebra en 1992.

La filosofía que anima esta convocatoria tiene en cuenta que la prevención de los riesgos profesionales es una acción permanente con una considerable trascendencia social y económica, cuyo elemento central es el hombre y cuyo objetivo final es la preservación de la salud.

En el concurso se recogerán, recompensarán y darán a conocer a toda la comunidad internacional los mejores productos de educación y de formación en materia de prevención de los riesgos para la salud y la seguridad.

El certamen se dirige a las escuelas, universidades, organismos de formación y empresas, con independencia de su sector y actividad, y más específicamente a los sectores de la agricultura, la pesca, la construcción y las obras públicas.

Con una propuesta de periodicidad anual, el objetivo del concurso es la creación de un banco de datos internacional que reúna todas las iniciativas públicas y privadas en el ámbito de la formación y de la educación en materia de prevención de los perjuicios contra la salud.

Los expedientes de candidatura deben enviarse, antes de finalizar octubre de 1992, al Comité Internacional de l'AISS, «Education et Formation à la Prévention», Année Européenne 92, C.R.A.M.I.F.-17/19, Place de l'Argonne, 75019 Paris (France). ■

# CAT<sup>®</sup> 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

SUMINISTRO A BUQUES



## ESCALAS CEPSA

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

CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos, 16-D 28036 Madrid.  
Tel.: (91) 337 69 52/61 57 • Telex: 44 601 SPAB E • Fax: (91) 767 12 73.

