

N.º 282 MARZO 1991

MAR



**VERTIDOS
EN EL
MAR**

**La renovación
de la flota
pesquera**

Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

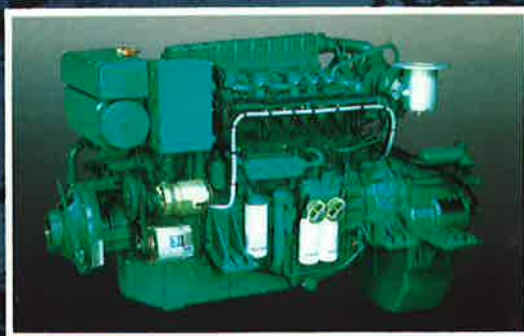
- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.
- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.
- Eficaz refrigeración de los pistones.
- Culatas separadas para cada 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.

INVERSIONES por más de 160.000 millones de pesetas se han

realizado durante los últimos cuatro años en el sector de la pesca en España desde la construcción y la modernización de embarcaciones con ayudas comunitarias hasta el desarrollo de la acuicultura. Frente a las actitudes pesimistas que pudieran derivarse de las noticias frecuentes referidas a los problemas en el sector, dificultades para hallar nuevos caladeros y anunciados recortes allí donde se logran hoy las principales capturas, la respuesta inversora del sector daría a entender todo lo contrario para manifestar que, a pesar de esos problemas, nos hallamos ante un colectivo que ha realizado un esfuerzo para ganar también el futuro pesquero. Lo destacable en este contexto, como se apunta también en las páginas de este número, es que el interés de los hombres de mar para invertir en la actividad pesquera, no se corresponde con la actitud generalizada del resto de la sociedad que en muchas ocasiones tiene el medio marino simplemente como un vertedero donde todo tiene cabida consecuencia de una normativa excesivamente permisiva.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación hizo balance en las últimas semanas sobre los resultados del período de integración de España en la Comunidad en materia de pesca. Probablemente no se logró el acuerdo ideal con la Comunidad ni el Reglamento 4028 era el que defendieron en su día las autoridades españolas. Pero, lo que resulta indudable es que desde Bruselas han llegado importantes subvenciones en estos cuatro años entre 1986 y 1990, unos 26.000 millones de pesetas y que ello ha permitido una inversión superior

LOS DIAS

INVERSIONES Y VERTIDOS



a los 140.000 millones de pesetas en construcción y modernización de barcos y otros 20.000 millones de pesetas para la acuicultura. En estos cuatro años, prueba de la confianza del propio sector en su futuro, los empresarios españoles renovaron unas 136.000 toneladas de Registro Bruto de la flota pesquera lo que equivale prácticamente al 20 por cien de la misma.

Más de 2.300 barcos fueron objeto de actuaciones de construcción o modernización tanto con las subvenciones nacionales como con las comunitarias, proceso que se espera intensificar a partir de los próximos meses cuando se aplique la nueva normativa comunitaria tras la reforma aprobada por Bruselas.

Junto a esta cara positiva y la confianza de un colectivo en sus posibilidades y la apuesta por el mar, las últimas semanas han sido escenario de un desastre ecológico en el mar del golfo Pérsico de consecuencias imprevisibles por el vertido de grandes cantidades de petróleo

con efectos destructivos que podrían impedir la recuperación de algunas especies marinas durante siglos. Las escenas del golfo Pérsico, también desde el punto de vista ecológico, han llevado a los ojos del mundo la tragedia que suponen unos vertidos de esas características. En las páginas siguientes se ofrecen algunos datos sobre la contaminación puntual en las aguas del golfo pero, sobre todo, información escalofriante sobre la escasa importancia que ha dado el conjunto de la sociedad tradicionalmente al medio marino hasta convertir en muchos casos esas aguas en un vertedero incontrolado que más tarde o más pronto se pueden volver contra sus destructores. Y, la pesca, entre otros sectores, podría ser una de las actividades más afectadas si no se produce un cambio global de actitud hacia el hecho marino. Se trata de un problema mundial contra el que los respectivos gobiernos han endurecido o intentan aplicar medidas más drásticas con resultados todavía insuficientes y donde España no es una excepción.

En el área de Trabajo y Seguridad Social, en marcha las pensiones no contributivas, en las últimas semanas hay un informe que merece ser destacado. Se trata de un estudio realizado, no por la Administración, sino por profesores expertos en materia laboral, por encargo del Ministerio de Trabajo para analizar las modalidades de contratación laboral. Entre otras conclusiones, los expertos han señalado la conveniencia y necesidad de mantener la contratación temporal aunque se trata de un modelo de contrato que no debería superar los dos años. Un trabajo de interés indudable para futuras reuniones de concertación. ■

Vidal MATE

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.^a planta
Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43
Apartado, 249 • 28004 MADRID

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



CONSTRUCCION, REPARACION Y ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA

BARRIO ARROPAIN, S-N
TEL. (94) 684 09 56

LEKEITO
(VIZCAYA)



12

RENOVAR LA FLOTA

En los últimos cuatro años España ha renovado el 20 por cien del TRB total de la flota pesquera.

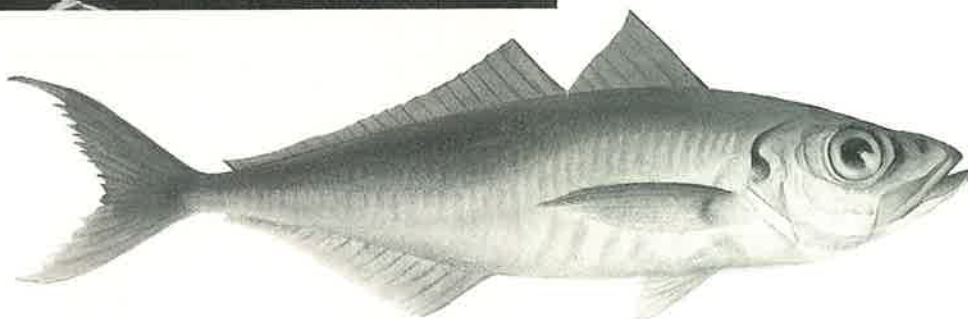
26

VERTIDOS AL MAR

El mar, al margen de acciones puntuales, es un permanente vertedero de residuos sin controlar.

8 **CONTRATACION TEMPORAL**

Los expertos dicen que la contratación temporal no debería superar los dos años.



44

PESCADOS AZULES

La Administración mantiene sus campañas para mejorar la mala imagen que injustamente ha tenido este tipo de pescados.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Male.

Redacción: Miguel Pedrero, Virginia Lavín, Ana Díaz y Raúl Gutiérrez.

Secretaría de Redacción: Virtudes Marhuenda y M.ª Carmen Guzmán.

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: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar, 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: 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: 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: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torraiba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - 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: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Vicente Barberá Padilla, 80 - 1.º C - 28006 Madrid. Teléfs (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40

Imprime: GRAFOFFSET, S. L., Getafe (Madrid). Depósito Legal: M. 16.516/1963. NIPO: 205-90-002-6

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

El día 13 juraron sus cargos en el Palacio de la Zarzuela

Felipe González nombró su nuevo gobierno

El pasado 13 de marzo juraron sus cargos en el Palacio de La Zarzuela los nuevos miembros del Gobierno tras el nombramiento realizado dos días antes por el presidente Felipe González.

La remodelación del gabinete estaba prevista hace ya algunos meses. El desencadenamiento de los problemas en el Golfo Pérsico aconsejó aplazar la realización de cambios en el Gobierno y esperar el fin de las hostilidades. Con la retirada de las tropas iraquíes de Kuwait y el final de este conflicto, el presidente del Gobierno Felipe González realizó durante las primeras fechas de marzo diferentes rondas de consultas para el nombramiento del nuevo equipo donde no se han producido grandes sorpresas. Narcís Serra como único vicepresidente del Gobierno es una de las notas más destacadas, sobre todo, cuando se había hablado sobre la posibilidad de varias (dos) vicepresidencias. Carlos Solchaga mantiene su cartera de Economía y Hacienda aunque los medios de comunicación han coincidido en señalar su peso decisivo para mantener o cambiar los ministros en departamentos relacionados con el área socio-económica. Luis Martínez Noval sigue al frente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

La composición final del gabinete y la organización de los diferentes departamentos no han ofrecido grandes novedades respecto a los rumores o posibilidades que se barajaban con anterioridad en la prensa. Hay una sola vicepresidencia en la persona de Narcís Serra. Las competencias de Turismo y Comercio pasan a Industria. La Caja Postal pasa de Transportes a Economía y el presidente del Gobierno no se decidió por unificar en una sola cartera las competencias de Seguridad Social y Asuntos Sociales.

COMPOSICION DEL NUEVO GABINETE

Presidente	Felipe González
Vicepresidente	Narcís Serra
Asuntos Exteriores	Francisco Fernández Ordóñez
Defensa	Julián García Vargas
Interior	José Luis Corcuera
Economía y Hacienda	Carlos Solchaga
Trabajo y Seguridad Social	Luis Martínez Noval
Administraciones Públicas	Juan Manuel Eguíagaray
Industria, Comercio y Turismo	Claudio Aranzadi
Educación y Ciencia	Javier Solana
Cultura	Jordi Solé Tura
Justicia	Tomás de la Quadra-Salcedo
Sanidad y Consumo	Julián García Valverde
Obras Públicas y Transportes	José Borrell
Agricultura, Pesca y Alimentación	Pedro Solbes
Relaciones con las Cortes y Secretaría del Gobierno	Virgilio Zapatero
Asuntos Sociales	Matilde Fernández
Portavoz del Gobierno	Rosa Conde



LOS NUEVOS MINISTROS



JOSE BORRELL FONTELLES

Nacido el 24 de abril en Poble de Segur en Lérida, diputado por Barcelona y anterior secretario de Estado de Hacienda, es ingeniero aeronáutico, doctor en Ciencias Económicas e ingresó en el PSOE en 1975. Desde el primer Gobierno socialista ha desempeñado diferentes puestos de responsabilidad en el Ministerio de Economía y Hacienda. Ha sido nombrado ministro de Obras Públicas y Transporte consecuencia de la fusión de ambos departamentos.



JORDI SOLE TURA

Natural de Mollet del Vallés en Barcelona donde nació el 23 de mayo de 1930. Es doctor en Derecho y catedrático de Derecho Constitucional. Procede del Partido Socialista Unificado de Cataluña (PCUS), se alejó progresivamente de los comunistas para acercarse al Partido Socialista de Cataluña. Actualmente es diputado por el PSC-PSOE por Barcelona. Ocupa el Ministerio de Cultura.



JULIAN GARCIA VALVERDE

Natural de Madrid donde nació el 20 de marzo de 1946. Es licenciado en Ciencias Económicas y durante los últimos años ha desempeñado diferentes puestos en la empresa pública. Hasta su nombramiento como ministro de Sanidad era presidente de RENFE.



Luis Martínez Noval sigue al frente de Trabajo y Seguridad Social



José Barrionuevo en Transportes.

LOS QUE SE VAN

Los nombramientos efectuados por Felipe González para el quinto Gobierno socialista significan la salida del gabinete de Carlos Romero como ministro de Agricultura, puesto que había desempeñado desde hace ocho años. Enrique Múgica cesa en el Ministerio de Justicia. Joaquín Almunia sale de Administraciones Públicas, Jorge Semprún es cesado en Cultura, Javier Sáenz de Coscolluela en Obras Públicas y

CAMBIGS DE MINISTERIO O DE COMPETENCIAS

En el nuevo Gobierno socialista hay igualmente varios miembros que permanecen en el gabinete aunque se han producido cambios de Ministerio en unos casos y en otros con modificaciones en las competencias del departamento.

Narcís Serra deja el Ministerio de Defensa para asumir la vicepresidencia vacante desde la salida de Alfonso Guerra. Economía y Hacienda, donde permanece Carlos Solchaga pasa las competencias de Comercio al Ministerio de Industria y Energía donde se incorporan también las cuestiones de Turismo con Claudio Aranzadi al frente, que permanece en el Gobierno. Julián García Vargas pasa de Sanidad a Defensa.



PEDRO SOLBES

Natural de Pinoso en Alicante donde nació el 31 de agosto de 1942. Es doctor en Ciencias Políticas y licenciado en Derecho. No es militante socialista. Durante los últimos veinte años su actividad ha estado ligada fundamentalmente a cuestiones relacionadas con la Comunidad Europea. Era secretario de Estado para las Comunidades Europeas. Ha sido nombrado ministro de Agricultura.



TOMAS DE LA QUADRA SALCEDO

Nació en Madrid el 2 de enero de 1946 y es doctor en derecho. Militante socialista desde 1976 vuelve al Gobierno tras haber desempeñado la cartera de Administración Territorial entre 1982 y 1985. Desde el 13 de noviembre de 1985, era presidente del Consejo de Estado. Ha sido nombrado ministro de Justicia.



JUAN MANUEL EGUIAGARAY UCELAY

Nació en Bilbao el 25 de diciembre de 1945. Es licenciado en Derecho y Ciencias Económicas. Ingresó en el PSOE en 1977, ha desempeñado los máximos puestos de responsabilidad del partido en el País Vasco. Ha sido nombrado ministro para las Administraciones Públicas.

LOS QUE SIGUEN

Finalmente, siguen en sus mismos cometidos, los ministros de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, José Luis Corcuera en Interior, Luis Martínez Noval en Trabajo y Seguridad Social, Virgilio Zapatero en Relaciones con las Cortes, Matilde Fernández en Asuntos Sociales, Rosa Conde como portavoz del Gobierno, Javier Solana en Educación y Carlos Solchaga en Economía y Hacienda.



UNA COMISION DE EXPERTOS HA ELABORADO UN INFORME
SOBRE LAS MODALIDADES DE CONTRATACION

El tiempo máximo de contratación temporal debería reducirse a dos años

La reducción a dos años del tiempo máximo de contratación temporal y la prohibición de cualquier fórmula de encadenamiento de contratos no indefinidos de ninguna naturaleza son las dos recomendaciones más llamativas del informe sobre las modalidades de contratación elaborado por una comisión de expertos a petición del Ministerio de Trabajo. El citado dossier, sobre el que el Ministerio no se ha posicionado, «será un importante elemento de trabajo cuando se convoque la mesa tripartita», han asegurado fuentes del mismo—, fue entregado a mediados de febrero y presentado en el Congreso en la comisión de Política Social y Empleo el día 20 del mismo mes.

LA comisión de expertos a los que el Ministerio de Trabajo encargó la elaboración de un informe sobre las modalidades de contratación en España ha expuesto en sus conclusiones que sería conveniente limitar a dos años el plazo máximo de los contratos temporales, plazo que en la actualidad está fijado en tres años. La comisión, formada por los catedráticos Julio Segura, —presidente—, Luis Toharia, Samuel Bentolila y Federico Durán, considera que el plazo máximo de tres años «no se justifica ni por la pretendida existencia de un ciclo de los negocios de dicha duración ni porque ése sea el plazo necesario para que la empresa valore suficientemente la adecuación del trabajador al puesto de trabajo o para pronunciarse definitivamente sobre si la actividad que desarrolla tiene o no futuro». Aunque las conclusiones de la comisión de expertos son así de claras en este sentido, también lo son cuando, pese a la afirmación anterior, sostiene que este tipo de contratos temporales son necesarios en el mercado de trabajo porque «permiten ajustar con rapidez a la baja el empleo en años de crisis y acorta las etapas depresivas».

La comisión de expertos que ha elaborado el informe fue creada en octubre por el Ministerio de Trabajo después de que los sindicatos rechazaran la formación de una mesa tripartita para discutir el tema. El dossier con las conclusiones y el análisis de las modalidades de contratación en España fue entregado a mediados de febrero, y el día 20 del mismo mes el Ministerio lo presentó en el Congreso a la comisión de Política Social y Empleo. El Ministerio de Trabajo no se ha posicionado en relación al informe; se ha limitado a afirmar que «será un importante elemento de trabajo cuando comiencen las negociaciones tripartitas».

El informe entregado por los expertos consta de un profundo estudio que se salda con 13 conclusiones y 18 recomenda-

ciones. En definitiva, propone que se modifiquen los contratos para la formación, los de tiempo parcial y los temporales para el fomento del empleo, sugiere la eliminación de los contratos indefinidos de mayores de cuarenta y cinco años, los indefinidos de minusválidos y los temporales para lanzar una nueva actividad, y estima necesario mantener los contratos en prácticas, de relevo, por jubilación anticipada, por obra o servicio determinado, los eventuales por circunstancias de pro-

ducción, los de interinidad y los de mujeres subrepresentadas.

Contratación eventual

Sobre los contratos eventuales, la comisión propone que se formulen con mayor precisión las causas que llevan a la contratación eventual de forma que «se evite la utilización de la misma en casos en los que procedería la contratación fija de carácter discontinuo», así como que «se limite la duración máxima del contrato eventual a tres

parte de la consideración de que «el sistema de prórrogas actual no se encuentra justificado por las necesidades de las empresas y genera incertidumbres adicionales para el trabajador». Los contratos temporales de fomento de empleo deberían, además, ser prorrogados por un tiempo igual al de su duración previa en el caso en el que deseen ser renovados.

En el terreno de los contratos temporales también propone que se elimine el contrato temporal ordinario por el de



«El sistema de prórrogas actual no se encuentra justificado por las necesidades de las empresas y genera incertidumbres adicionales para el trabajador.»

meses», medidas que la comisión considera necesarias para que se eviten los abusos en la utilización de este tipo de contrato en los casos en los que se debería estar utilizando el fijo discontinuo. También opina que deben regularse legalmente las empresas de trabajo temporal, «imponiendo como tope máximo para los contratos celebrados a través de las mismas el mínimo que la legislación determine para los contratos temporales de fomento de empleo».

Propone la sustitución de los contratos eventuales y de los celebrados a través de empresas de trabajo temporal, con más de tres meses de duración, por el contrato temporal de fomento de empleo, cuya duración mínima debería ser de tres meses. Esta recomendación

lanzamiento de una nueva actividad, así como que todo contrato temporal de duración total superior a dos años sea sometido a un régimen jurídico equivalente al del contrato por tiempo indefinido (beneficios derivados de la antigüedad, disfrute de beneficios no salariales, etcétera) y sea también sometido a un régimen específico de extinción, con exigencia de preaviso y de indemnización para el trabajador de veinte días de salario por año de servicio. Este punto ha sido incluido por considerar que «tanto los contratos de interinidad o de sustitución, como los de obra o servicio, pueden durar muchos años».

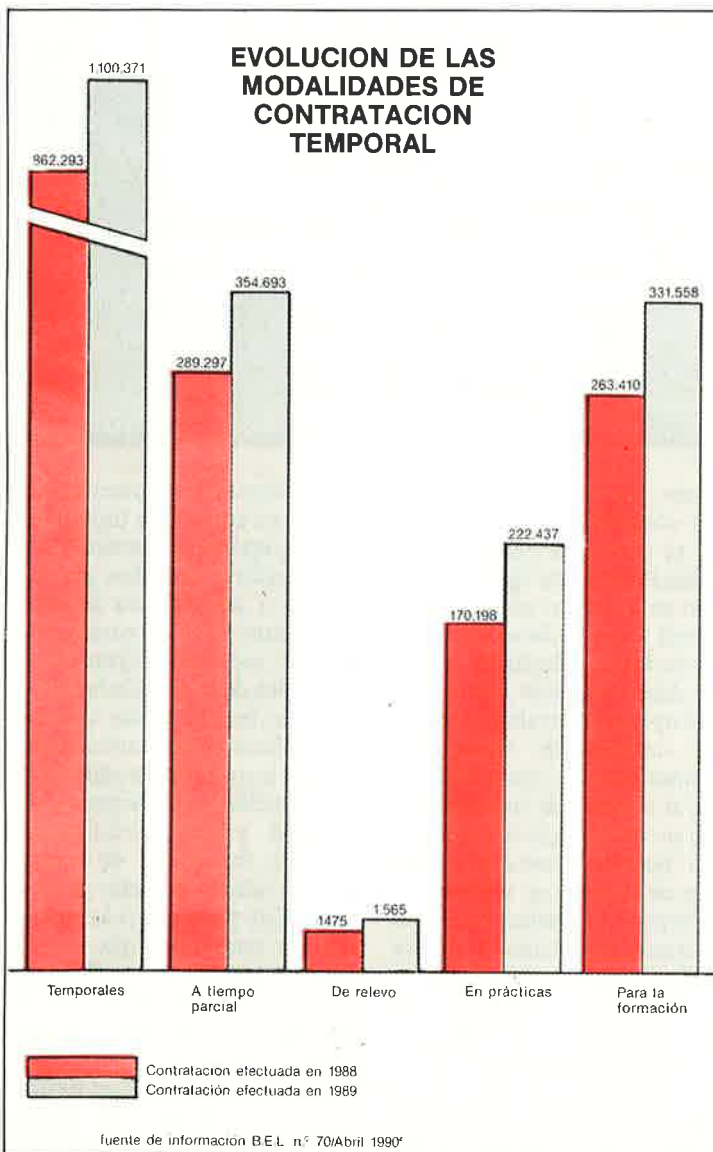
En relación con los contratos de tiempo parcial, las conclusiones indican que «en los casos

de relevo y jubilación parcial el contrato del trabajador contratado para el relevo se convierta a tiempo completo y por tiempo indefinido cuando tenga lugar la jubilación definitiva del trabajador en jubilación parcial».

Prácticas

Sobre los contratos en prácticas, propone que se limiten a los casos de titulaciones de grado superior, así como que se eliminen las subvenciones o bonificaciones de los mismos y se fijen unos porcentajes máximo y mínimo de su salario en términos del percibido por los empleados de igual categoría profesional en la empresa, que disfruten de contrato indefinido. La duración mínima de estos contratos debería ser de seis meses y la máxima de dos años. La

comisión considera necesaria la existencia de este tipo de contrato, pero denuncia que se utilice a menudo como un mero sistema de abaratamiento de la contratación de trabajadores jóvenes o sin experiencia, cuando su objetivo debería ser el de conseguir una mejora continuada de la cualificación de la mano de obra. Sobre los contratos de formación, propone que se eliminen las exenciones, se determinen subvenciones adecuadas condicionadas a la comprobación de la formación efectiva y se fijen límites máximo y mínimo al salario a percibir como proporción del salario percibido en la empresa por trabajadores formados. También se pide una duración mínima de seis meses para este tipo de contratos y una máxima de dos años, igual que para los contratos en prácticas.



El informe de los expertos propone que se prohíba de forma explícita toda forma de contratos no indefinidos de cualquier naturaleza.

DISTRIBUCION DE TRABAJADORES TEMPORALES POR SU ANTIGÜEDAD EN EL PUESTO DE TRABAJO

Antigüedad	Asalariados públicos				Asalariados privados			
	1987	1988	1989	1990	1987	1988	1989	1990
Menos de un año	98,9	131,4	166,1	197	724,1	1.061,9	1.433,9	1.632,2
1 año	14,4	27,8	31,2	42,6	121,4	293,8	348,1	438,7
2 años	12,9	20,2	24,2	28,9	106,3	163,7	206,5	247,3
3 años	9,2	10,1	11,6	15,9	51,9	65,3	70,6	94,2
4-5 años	1,7	3,7	1,5	2,6	21,7	22,5	12,1	20,4
6-10 años	3	3,3	0,8	2,5	22,7	22,4	14,7	15
11-20 años	0,8	0,7	0,6	0,9	17,9	11,5	9,4	9
Más de 20 años	0,8	0,5	0	0,8	18,2	12,3	3,5	2,5
Total	141,7	197,7	236	291,2	1.084,2	1.653,4	2.098,8	2.459,3

Antigüedad	Asalariados públicos				Asalariados privados			
	1987	1988	1989	1990	1987	1988	1989	1990
Menos de un año	69,8	66,5	70,4	67,7	66,8	64,2	68,3	66,4
1 año	10,2	14,1	13,2	14,6	11,2	17,8	16,6	17,8
2 años	9,1	10,2	10,3	9,9	9,8	9,9	9,8	10,1
3 años	6,5	5,1	4,9	5,5	4,8	3,9	3,4	3,8
4-5 años	1,2	1,9	0,6	0,9	2,0	1,4	0,6	0,8
6-10 años	2,1	1,7	0,3	0,9	2,1	1,4	0,7	0,6
11-20 años	0,6	0,4	0,3	0,3	1,7	0,7	0,4	0,4
Más de 20 años	0,6	0,3	0,0	0,3	1,7	0,7	0,2	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

La comisión de expertos ha contemplado, asimismo, una serie de garantías jurídicas que deberían proporcionársele al trabajador. En este sentido afirma que es «especialmente sensible al hecho de que, aceptando la existencia de modalidades de contratación temporal, resulta crucial tratar de evitar la precarización del empleo derivada de prácticas que, respetando la letra de la ley, implican una clara conculcación de su espíritu». Por esa razón propone que se prohíba de forma explícita toda forma de contratos no indefinidos de cualquier naturaleza. Para que esta recomendación fuera efectiva sería, dice, necesario definir el tipo de empresa al que fuera aplicable la norma.

Por todo ello propone que se diseñe un sistema de garantías conjuntas para todas las modalidades de contratación no indefinidas que evite el uso de las mismas como forma precarizadora del empleo. ■

Virginia LAVIN

La flexibilidad de la contratación

LA comisión ha considerado la contratación temporal el centro de análisis de su informe, y sobre ella opina que es una excelente herramienta a la hora de regular el mercado de trabajo, tanto al alza como a la baja. Sin embargo, afirma que no es posible modificar el volumen de empleo total que es capaz de generar una economía a medio y largo plazo mediante el cambio en las modalidades de contratación, «aunque sí alterando los costes de despido». Dicho volumen de contratación depende de las condiciones tecnológicas, de la demanda interior, de la evolución del comercio mundial, de la composición sectorial de la producción y también de las tasas de crecimiento de salarios y beneficios y del grado de competitividad de la economía.

Los expertos estiman que lo que una mayor flexibilidad en las modalidades de contratación modifica es el ajuste cíclico del producto interior, y aunque reconocen que una parte importante del empleo generado en España entre 1986 y 1990 se debe a la mayor flexibilidad en las modalidades de contratación «no resulta posible aumentar la elasticidad del empleo respecto al producto en las etapas expansivas y disminuirlo en las recesivas, por

que la flexibilidad acumulada en las primeras implica necesariamente que el ajuste pueda ser más rápido en la recesión». Esto implica, según los expertos, que el ajuste a la baja que cabe prever se pueda producir en el empleo generado por la economía española en los dos próximos años se llevará a cabo con la rapidez que permite el importante fondo de contratos temporales existente en la actualidad. En consecuencia, «la reducción sensible de la flexibilidad en las condiciones actuales sólo tendría efectos negativos: no haría más lento el ajuste a la baja del empleo, y al mismo tiempo, retrasaría la recuperación».

Los expertos consultados por Trabajo opinan también que no es procedente plantearse el tema de un posible aumento en los costes de despido porque afectaría negativamente a los costes de inversión de las empresas, dado que un aumento de los costes fijos tiene consecuencias negativas sobre ellas, y un aumento de los costes de despido en estas condiciones no provocaría una disminución de la tasa de salidas del mercado de trabajo. Según la comisión, la posibilidad contraria, la reducción de los costes de despido, no tendría ningún sentido en un momento en el que el ajuste a la baja es

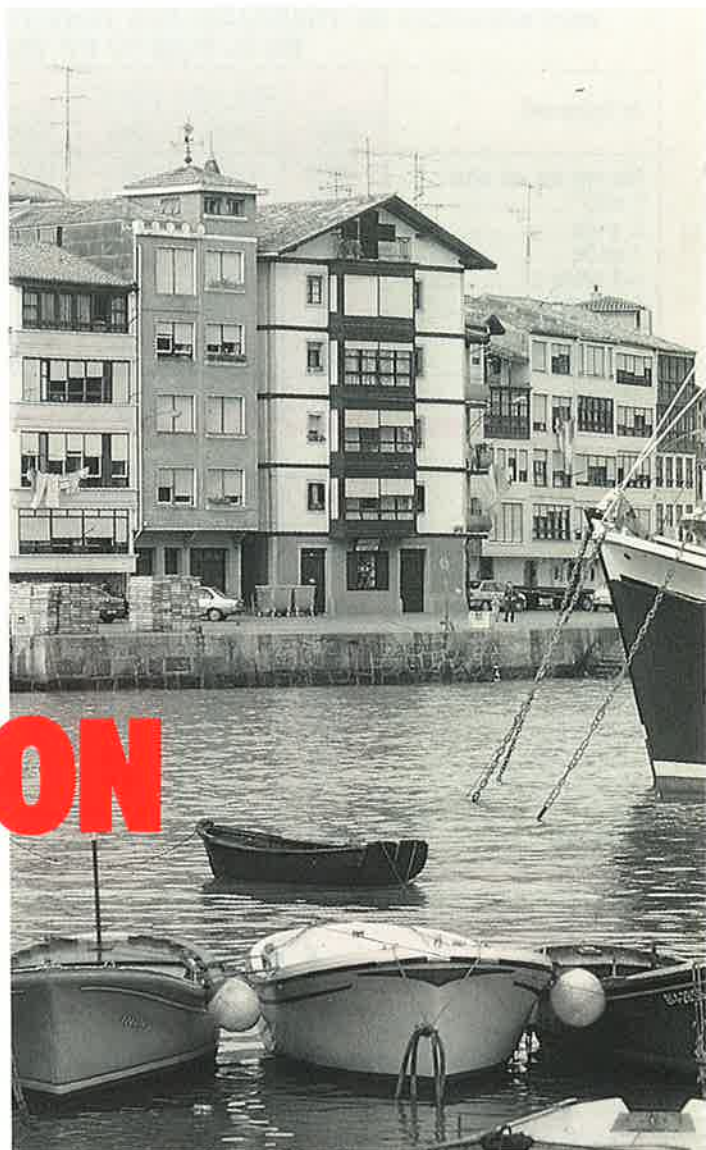
tá garantizado por el fondo de contratos temporales.

Otra consideración planteada por la comisión es el peligro que puede entrañar la contratación temporal estructural, dado que «una proporción significativa del empleo puede verse abocada a unas relaciones de trabajo de carácter individual, con la consiguiente probabilidad de una mayor indefensión relativa». Esta misma flexibilidad de la contratación puede provocar, a la larga, una división interna de la fuerza de trabajo en dos bloques: uno que disfruta de empleo estable, con amplias garantías y fuertes instrumentos de defensa de sus intereses y otro condenado a una provisionalidad continua que se ve obligado a alternar de forma indefinida períodos de ocupación con períodos de paro, según estiman los expertos.

El informe de los catedráticos consultados por el Ministerio sugiere que es preciso un amplio consenso político y social para hacer frente a cualquier modificación legal y que una reforma debe hacerse en su conjunto, para dotarla de coherencia interna y no modificando cada tipo de contrato por separado. ■

V. L.

Desde el inicio de la aplicación del Reglamento 4028 para la reforma de las estructuras pesqueras en la Comunidad, el sector de la pesca en España ha recibido aproximadamente el 35 por cien de los fondos pagados por Bruselas. Esos recursos junto con las ayudas arbitradas por la Administración española para las embarcaciones que no podían acogerse a los apoyos comunitarios, han permitido que en los últimos cuatro años se haya renovado prácticamente el 20 por cien de la flota pesquera española en cuanto al tonelaje de registro bruto. Responsables de la Secretaría General de Pesca se han mostrado satisfechos de los resultados logrados en este período que ha supuesto un proceso de ajuste y de adaptación de las embarcaciones a las exigencias de las actuales pesquerías donde dominan los caladeros en terceros países o en aguas de la Comunidad.



DURANTE EL CUATRIENIO 1986-1990

LA RENOVACION DE LA FLOTA PESQUERA

HACE cuatro años, las previsiones de la Administración española apuntaban a unas posibles inversiones en el conjunto de la flota pesquera cercanas a los 200.000 millones de pesetas. Las cifras que se barajan en este momento, según el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, se ajustan prácticamente a las previsiones ya que se deberán contabilizar también las inversiones que se hagan este año. El Reglamento 4028 arrancó con unas disponibilidades financieras que se calificaron globalmente como escasas al contar con un presupuesto de 800 millones de ecus. España ha logrado en este período la partida más importante con el 35 por cien de los recursos concedidos, seguida de otros países como Italia con el 16 por cien y a gran distancia de Portu-

gal o Francia. El sector de la pesca español ocupa el primer lugar en cuanto a las actuaciones tanto para la construcción y modernización de embarcaciones como para actuaciones de acuicultura.

Según los datos presentados por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura,

Pesca y Alimentación, durante el período de 1986 a 1990, el número de proyectos aprobados por Bruselas y que, en consecuencia han dispuesto de ayudas comunitarias ascendió a 1.075. De este número, 262 correspondieron a nuevas construcciones, 770 a modernización de la flota, 663 a

acuicultura y 10 a arrecifes artificiales (cuadro I).

Construir y reducir

Uno de los objetivos de la Comunidad a la hora de conceder ayudas para la construcción de

AYUDAS ESPAÑA-CEE CONCEDIDAS EN EL PERIODO 1986-1990 (Cifras en millones de pesetas)					
	Número proyectos	Inversión	Subvención CEE	Subvención nacional	Subvención total
Nuevas construcciones	262	52.981,6	9.793,9	3.048,3	12.842,2
Modernización de la flota ...	770	17.900,4	3.845,1	1.177,7	5.024,4
Acuicultura	663	18.884,2	5.995,2	2.288,5	8.283,7
Arrecifes	10	203,7	58,5	68,7	127,2
Total	1.705	89.969,9	19.692,7	6.583,2	26.277,5



El sector invirtió cerca de 140.000 millones de pesetas.

otros 3.000 millones de pesetas como subvención nacional. En total, las subvenciones que percibieron los armadores para la construcción de nuevos barcos se elevaron a casi 13.000 millones de pesetas.

En una distribución por Comunidades Autónomas, destacan los 81 barcos correspondientes a Andalucía con una inversión de unos 21.000 millones de pesetas y unas subvenciones totales por encima de los 5.000 millones de pesetas. En segundo lugar, se halla Galicia con 70 proyectos de construcción de pesqueros y con un volumen de inversiones de 15.000 millones de pesetas. La subvención total ha sido de 4.200 millones de pesetas. El resto de las Comunidades Autónomas se halla a gran distancia de estos dos en cuanto al número de proyectos aprobados para construcción de barcos. Cataluña tiene 22 proyectos con una inversión de solamente 734 millones de pesetas, lo que pone de manifiesto el tipo de flota que opera en la zona. Por el contrario, Canarias tuvo nueve proyectos aprobados con una inversión de 4.400 millones de pe-

setas. En el País Vasco, 16 proyectos suponen una inversión de 7.300 millones de pesetas con una subvención de la CE de 835 millones de pesetas mientras no se conoce la subvención regional. La Comunidad Valenciana tuvo 28 proyectos con una subvención de 2.500 millones de pesetas y cantidades más reducidas en el resto de las regiones (cuadro II).

Para la modernización de la flota pesquera, el número de proyectos aprobados por Bruselas ascendió a 770 con una inversión total de 18.000 millones de pesetas y una subvención global de algo más de 5.000 millones de pesetas.

Por Comunidades Autónomas, Galicia y Andalucía se hallan también en los puestos de cabeza aunque en este caso se ha producido también un fuerte impulso en el País Vasco.

En Galicia, los proyectos para la modernización de barcos ascendieron a 281 con un volumen de inversión de 7.800 millones de pesetas y una subvención total de 2.600 millones de pesetas. El País Vasco ocupa el segundo lugar con

barcos era lograr reducir el número de embarcaciones y, a ser posible, también el tonelaje de registro bruto. Durante algún tiempo, la propia Comunidad tuvo paralizadas las ayudas en estos años con el fin de clarificar si las ayudas estaban sirviendo para reducir flota, para eliminar embarcaciones o si, por el contrario, no existían los controles suficientes que permitían el desguace de los barcos más viejos por otras unidades polivalentes más adecuadas para las exigencias de los caladeros.

Según las cifras oficiales, durante los últimos cuatro años el número de proyectos aprobados para nuevas construcciones ascendió a 262 con una inversión total de casi 53.000 millones de pesetas. De esta cantidad, cerca de 10.000 millones de pesetas correspondieron a subvenciones concedidas por la Comunidad y

Cuadro II

AYUDAS PARA NUEVAS CONSTRUCCIONES DE LA FLOTA PESQUERA 1986-1990 (Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco	16	7.243,5	835,5	—	835,5 (*)
Cantabria	6	315,8	48,5	27,7	76,2
Asturias	14	775,7	147,1	84,1	231,2
Galicia	70	15.393,3	3.203,1	978,7	4.141,8
Andalucía	81	20.893,3	3.893,6	1.253,1	5.146,7
Murcia	3	183,6	28,4	26,9	55,3
Com. Valenciana	28	2.467,9	344,7	179,2	523,9
Baleares	12	505,8	98,6	52,2	150,8
Cataluña	22	734,7	126,2	73,4	199,6
Canarias	9	4.371,0	1.049,8	363,8	1.413,6
Ceuta	1	97,0	18,4	9,2	27,6
Total	262	52.981,6	9.793,9	3.048,3	12.842,2

(*) No figura la cantidad otorgada como subvención nacional ya que en este caso es el Gobierno Vasco quien paga la citada subvención, y la misma puede oscilar entre el 10 y el 30 por cien de la inversión total según los casos.

Cuadro III

**AYUDAS PARA MODERNIZACION DE LA FLOTA PESQUERA
1986-1990**

(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención nacional	Subvención total
Galicia	281	7.837,1	1.983,8	648,4	2.632,2
País Vasco	140	3.829,1	440,4	—	440,4 (*)
Andalucía	100	2.255,4	643,8	189,0	832,8
Cataluña	63	1.073,2	181,7	93,4	275,1
Asturias	50	413,0	70,1	29,4	101,5
Valencia	70	1.049,0	190,7	95,4	286,1
Cantabria	27	561,5	82,1	42,2	124,3
Canarias	13	634,5	206,5	56,5	263,0
Murcia	17	168,5	31,2	15,8	47,0
Baleares	8	60,4	11,3	5,9	17,2
Ceuta	1	18,7	3,5	1,7	5,2
Total	770	17.900,4	3.845,1	1.177,7	5.024,4

(*) No figura la cantidad otorgada como subvención nacional ya que en este caso es el Gobierno Vasco quien paga la citada subvención, y la misma puede oscilar entre el 10 y el 30 por cien de la inversión total según los casos.



140 proyectos de modernización y una inversión cercana a los 4.000 millones de pesetas. La subvención comunitaria es de 440 millones de pesetas. Andalucía ocupa el tercer lugar con 100 proyectos y una inversión de 2.250 millones de pesetas. A distancia de estas Comunidades Autónomas se halla un segundo grupo como Cataluña con 63 proyectos, Asturias con 50, Valencia con 70, Cantabria con 27 y Murcia con 17. Ceuta aparece con un proyecto de modernización con una inversión de 19 millones de pesetas (cuadro III).

La acuicultura ocupa igualmente un lugar destacado entre las actuaciones en el sector de la pesca desde la aplicación en España de la política de estructuras. El número de proyectos aprobados en este caso, sumando los que se acogieron a las disposiciones comunitarias y los que por su volumen escaso de inversión se limitaron solamente a los apoyos nacionales, se eleva a 663 con una inversión cercana a los 19.000 millones de pesetas, una subvención de la Comunidad de 6.000 millones de pesetas y 2.300 de la Administración española.

Por el número de proyectos aprobados destaca Galicia con 537 que suponen una inversión de 8.380 millones de pesetas. La ayuda comunitaria asciende a 2.582 millones de pesetas y la nacional a 1.300 millones. En segundo lugar, se halla Andalucía con 56 proyectos pero de una cuantía muy superior en cuanto supone una inversión total por encima de los 5.000 millones de pesetas. En tercer lugar, y a gran distancia, se halla Cataluña con 28 proyectos

Cuadro IV

**AYUDAS NACIONALES Y COMUNITARIAS ASIGNADAS A
LAS COMUNIDADES AUTONOMAS DURANTE EL PERIODO 1986-1990**
SECTOR ACUICULTURA

(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco	4	218,3	50,1	21,9 (*)	72,0
Cantabria	7	515,7	127,5	40,2	167,7
Asturias	8	468,9	110,7	47,7	158,4
Galicia	537	8.380,6	2.582,3	1.289,1	3.871,4
Andalucía	56	5.049,1	1.937,9	452,5	2.390,4
Murcia	3	310,5	76,2	29,4	105,6
Com. Valenciana	4	228,6	57,2	18,8	76,0
Baleares	4	689,9	171,6	58,5	230,1
Cataluña	28	1.785,4	427,2	185,1	612,3
Canarias	6	882,9	346,0	83,3	429,3
Ceuta	2	246,1	69,4	49,3	118,7
Castilla-León	3	101,6	39,1	10,1	49,2
Castilla-La Mancha	1	6,6	—	2,6	2,6
Total	663	18.884,2	5.995,2	2.288,5	8.283,7

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

Las actuaciones afectaron a embarcaciones con un total de 136.000 toneladas de registro bruto.



Cuadro V

**AYUDAS NACIONALES Y COMUNITARIAS ASIGNADAS
POR COMUNIDADES AUTONOMAS DURANTE EL PERIODO 1986-1990**

SECTOR ARRECIFES ARTIFICIALES

(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
Asturias	2	59,9	—	21,0	21,0
Com. Valenciana	7	92,3	35,0	31,1	66,1
Cataluña	1	51,5	23,5	16,6	40,1
Total	10	203,7	58,5	68,7	127,2

Cuadro VI

**SUBVENCIONES ESPAÑOLAS Y ESPAÑA-CEE CONCEDIDAS PARA NUEVAS
CONSTRUCCIONES (CO) Y PARA MODERNIZACION (MO) DE LA FLOTA. PERIODO 1986-1990**

Comunidades Autónomas	1986		1987		1988		1989		1990		1986-1990		Número ayudas
	CO	MO	CO	MO	CO	MO	CO	MO	CO	MO	Total CO	Total MO	
Galicia	50	21	74	177	57	81	42	81	29	114	252	474	726
Andalucía	89	7	73	53	43	21	31	41	24	48	260	170	430
País Vasco	12	14	18	71	27	39	17	73	7	82	81	279	360
Valencia	21	1	19	31	38	25	22	31	17	35	117	123	240
Cataluña	4	—	10	28	23	21	32	25	30	43	99	117	216
Asturias	7	11	11	42	10	15	10	11	17	5	55	84	139
Cantabria	—	1	11	21	7	10	10	15	3	14	31	61	92
Baleares	6	—	10	5	8	3	10	2	10	7	44	17	61
Canarias	6	7	16	4	7	3	1	8	3	3	33	25	58
Murcia	3	—	2	2	3	5	—	9	6	8	14	24	38
Ceuta-Melilla	—	—	2	—	—	—	2	1	2	—	6	1	7
Totales	198	62	246	434	223	223	177	297	148	359	992	1.375	2.367

con una inversión total de 1.800 millones de pesetas.

En el resto de las Comunidades Autónomas, los proyectos aprobados para acuicultura no llegan a 10 donde destacarían los aprobados para regiones del interior como los tres de Castilla y León y uno en Castilla-La Mancha (cuadro IV).

En arrecifes artificiales el número de proyectos aprobados para España asciende a 10 con una inversión de 204 millones de pesetas y una subvención total de 127 millones de pesetas. La Comunidad Valenciana se halla claramente en cabeza con siete proyectos con una inversión cercana a los 100 millones de pesetas. Asturias tiene aprobados dos proyectos y uno Cataluña (cuadro V).

En conjunto, el número de proyectos aprobados por la Comunidad para construcción y moder-



nización de barcos en este período ascendió a 1.705. Sin embargo, las actuaciones para la renovación de la flota en esos años abarcaron a 2.367 embarcaciones lo que supone que la diferencia corresponde a unidades que solamente percibieron ayudas nacionales (cuadro VI). En total, el número de embarcaciones acogidas a proyectos de construcción ascendió a 992 mientras para su modernización se acogieron otras 1.375.

A partir de este año, con las reformas introducidas en la normativa comunitaria que supone la posibilidad de acceder a las ayudas para todas las embarcaciones menores de nueve metros que antes estaban excluidas, se espera aumente el proceso de renovación para el conjunto de la flota pesquera. ■

En 1990

La CE desbloqueó las ayudas para nuevas construcciones

Galicia y Andalucía se mantienen a la cabeza de las ayudas

Durante el último año, según los datos de la Secretaría General de Pesca, la Comunidad aprobó un total de 379 proyectos españoles de los que 46 correspondían a nuevas construcciones, 248 a modernización de la flota y 85 para arrecifes y acuicultura. Además, se recibieron importantes ayudas para paralizaciones temporales programadas, así como para retirada definitiva de barcos. En total, unas inversiones cercanas a los 17.000 millones de pesetas, mientras la subvención total comunitaria asciende a 7.000 millones y la nacional a otros 4.000 millones de pesetas (cuadro I).



se concedieron ayudas para nuevas construcciones. España esperaba que la CE cambiase de actitud en el segundo semestre, como así ha sucedido.

De los 46 proyectos aprobados, 17 corresponden a Andalucía con una inversión de 2.065 millones de pesetas y una subvención total de 960 millones de pesetas. En el resto de las Comunidades Autónomas el número de proyectos aprobados no llega a 10. Destacan los cuatro proyectos de Canarias con una inversión de 1.522 millones de pesetas (cuadro II).

Para modernización de embarcaciones, la Comunidad aprobó, en 1990, 248 proyectos con una inversión total de 7.666 millones de pesetas y un montante de subvenciones comunitarias de 1.329 millones de pesetas.

De este número, 67 proyectos corresponden a Galicia con 2.700 millones de pesetas y otros 62 al País Vasco con una inversión de 2.600 millones de pesetas. En un segundo plano se hallan Andalucía con 35

PARA nuevas construcciones la Comunidad aprobó en su reunión del mes de diciembre un total de 46 proyectos con una inversión de 5.640 millones de pesetas. Las subvenciones comunitarias ascienden a 1.695 millones de pesetas y las nacionales a 616 millones, lo que da un total de 2.312 millones de pesetas.

Con esta decisión de Bruselas se rompía un período que había durado prácticamente un año, y en el que la Comunidad se había resistido a conceder ayudas para este fin. La Comunidad no tenía excesiva confianza en la evolución de la flota y el comportamiento de las nuevas construcciones. En la decisión que se adoptó durante el primer trimestre de 1990 no

Cuadro I

AYUDAS ESPAÑA-CEE CONCEDIDAS EN 1990

(Cifras en millones de pesetas)

Capítulos	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención nacional	Subvención total
Nuevas construcciones	46	5.638,6	1.695,6	616,5	2.312,1
Modernización de la flota	248	7.666,0	1.329,0	371,4	1.710,4
Acuicultura y arrecifes	85	3.467,5	1.275,4	405,5	1.670,9
Paralización temporal programada	—	—	1.499,1	1.499,1	2.998,2
Retirada definitiva de buques ...	—	—	1.168,7	1.168,7	2.337,4 (*)
Totales	379	16.772,1	6.967,8	4.061,2	11.029,0

(*) Se consignan los importes máximos aprobados por la Comisión de la CEE para ambos conceptos durante 1990, que no comportan inversiones financieras por parte de las empresas.

proyectos, Valencia con 32, y Cataluña con 20 (cuadro III).

En acuicultura, el número de proyectos aprobados se eleva a 81, de los que la mayor parte, 66 corresponden a Galicia con una inversión de 1.600 millones de pesetas. Destacan, sin embargo, los seis proyectos correspondientes a Andalucía con una inversión de 931 millones de pesetas. La inversión total en acuicultura durante 1990 se eleva a 3.364 millones de pesetas con una subvención de 1.587 millones de pesetas.

Finalmente, para la instalación de arrecifes artificiales se aprobaron cuatro proyectos de los que tres corresponden a la Comunidad Valenciana. La inversión total es de 103 millones de pesetas, con 84 millones de subvenciones (cuadro IV).

Por paralizaciones temporales de flota, tanto en caladeros nacionales como en aguas de terceros países, España recibió durante el último año un total de 3.000 millones de pesetas en concepto de subvenciones. Estas ayudas beneficiaron a buques de pesca que hubieron de paralizar sus faenas, con el fin de propiciar una mejor recuperación de los caladeros. Con la reforma del Reglamento 4028 de la Comunidad, relacionado con las estructuras de la pesca, a partir de ese año serán más los barcos que puedan acceder a estas subvenciones al haberse reducido las condiciones mínimas exigidas que pasan de 18 a 12 metros de eslora. Este tipo de ayudas son financiadas entre España y la Comunidad al 50 por cien.

Finalmente, la Comunidad entregó a España otros 1.168 millones de pesetas para paralizaciones definitivas de flota o desguace de barcos, recursos que se suman a otra cantidad igual aportada por España. Con esta medida se pretende igualmente reducir el esfuerzo pesquero y facilitar la recuperación de caladeros. El nuevo Reglamento también aumenta considerablemente este tipo de ayudas, de cara a lograr una mayor reducción de la flota pesquera actual en la Comunidad. ■

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención nacional	Subvención total
Cantabria	2	190,1	31,8	15,9	47,7
Asturias	3	203,1	42,8	22,0	64,8
Galicia	7	910,7	287,5	107,0	394,5
Andalucía	17	2.065,2	702,0	257,3	959,3
Murcia	1	30,8	6,0	3,0	9,0
Valencia	3	370,4	70,1	35,0	105,1
Baleares	1	60,1	11,8	5,9	17,7
Cataluña	8	286,0	61,3	32,6	93,9
Canarias	4	1.522,2	482,3	137,8	620,1
Totales	46	5.638,6	1.695,6	616,5	2.312,1

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Ayuda CEE	Ayuda nacional	Ayuda total
Andalucía	35	670,3	164,3	47,9	212,2
Asturias	7	55,9	10,8	5,5	16,3
Baleares	1	4,5	0,9	0,4	1,3
Canarias	5	277,6	89,2	25,4	114,6
Cantabria	9	254,6	28,3	13,9	42,2
Cataluña	20	445,3	69,9	35,0	104,9
Galicia	67	2.741,4	600,6	198,1	798,7
Murcia	9	106,5	20,3	10,3	30,6
País Vasco	62	2.593,9	254,7	—	254,7
Valencia	32	497,3	86,5	43,2	129,7
Ceuta	1	18,7	3,5	1,7	5,2
Totales	248	7.666,0	1.329,0	371,4	1.710,4

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
ACUICULTURA					
País Vasco	2	182,9	41,6	18,3	59,9
Asturias	1	24,3	6,1	2,4	8,5
Galicia	66	1.592,6	631,4	161,4	792,8
Andalucía	6	931,5	369,3	93,3	462,6
Murcia	1	15,9	3,9	1,6	5,5
Cataluña	2	230,2	51,9	30,8	82,7
Canarias	1	141,2	52,7	14,1	66,8
Ceuta	2	246,1	69,4	49,3	108,7
Total	81	3.364,7	1.226,3	371,2	1.587,5
ARRECIFES ARTIFICIALES					
Cataluña	1	51,5	23,5	16,4	39,9
Com. Valenciana	3	51,3	25,6	17,9	43,5
Total	4	102,8	49,1	34,3	83,4



Plan para regular la flota palangrera mediterránea

UN reciente Real Decreto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación regula la pesca bajo la modalidad del palangre a los buques que lo vienen haciendo en el Mediterráneo. Con ello se extiende la normativa que, de manera similar, ya se había realizado para la flota palangrera del Cantábrico y del Atlántico Noroeste. La base de aplicación de la nueva normativa estará comprendida, al norte, por el límite de la frontera francesa y al sur con la punta de Tarifa, de manera que quedan incluidos en ella los

La pesca con palangre ha sido recientemente regulada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Con esta medida se trata de garantizar la actividad de la flota, al tiempo que preservar los caladeros. Un futuro censo de los barcos palangreros que faenen en el viejo «Mare Nostrum» vendrá a completar la medida que pretende, en definitiva, preservar las capturas de las especies de fondo.

La legislación sobre especies de fondo llega al «Mare Nostrum»

buques con base tanto en el puerto de esta última localidad gaditana, como los de Ceuta y Melilla.

La nueva normativa, publicada en el *BOE* del pasado 4 de enero, deberá ser aplicada por todos los buques autorizados que faenen bajo pabellón español en esas aguas, así como los extranjeros que faenen con esta modalidad en nuestras aguas jurisdiccionales. Podrá ser ejercida, en definitiva, por cualquier buque pesquero con eslora igual o superior a los nueve metros y que se encuentren incluidos en la Tercera Lista del Registro de



Matrícula de Buques y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

Características del aparejo

El Decreto entiende a efectos de la normativa que el palangre de fondo es un aparejo formado por un cabo denominado madre, de longitud variable, del que penden a intervalos otros cabos más finos, llamados brazoladas, a los que se empatan o hacen firmes anzuelos de distintos tamaños. En este sentido entiende que las longitudes de los aparejos y el número de anzuelos de los mismos no serán en ningún caso superiores a 7.000 metros, ni a 3.000 an-



zuelos por barco, respectivamente.

No establece, en cambio, restricciones en cuanto a períodos concretos del año en que se pueda utilizar para la captura de especies de fondo mediterráneas, aunque el Ministerio se reserva la posibilidad de establecer vedas o zonas reservadas a esta modalidad. Eso sí, establece que *cuando las embarcaciones sean despachadas para el ejercicio de la pesca con palangre de fondo, se harán constar expresamente en el rol esta circunstancia, no pudiendo simultanear esta modalidad con cualquier otra.*

Los buques, no obstante, no podrán largar sus aparejos más que una vez al día, al tiempo que la distancia mínima a guardar entre la derrota seguida por un arrastrero faenando y la de un palangrero que se encuentre largando deberá ser de por lo menos una milla. Tampoco podrá ningún buque palangrero largar su aparejo a menos de milla y media de la proa del buque que arrastre en el sentido de su avance.

Distancias mínimas

La nueva normativa regula asimismo la distancia mínima de separación entre la baliza del cabecero terminal de un aparejo y la baliza del cabecero de otro. Una distancia que no podrá ser inferior a dos millas cuando se encuentren largados en sentido longitudinal o rumbo paralelo a la costa. En el mismo sentido, el Real Decreto establece que *todo buque que haya iniciado el largado de su aparejo con aplicación de las señalizaciones reglamentarias, tendrá preferencia para el señalamiento de las distancias libres, tanto en sentido transversal como longitudinal, para largar los aparejos respecto a otros buques.* Además de estas cuestiones regula otras como las características que deben tener los señalamientos, así

como fija unas faenas no superiores a cinco días por semana por cada buque.

Los buques palangreros que tendrán derecho a ejercer esta actividad en el Mediterráneo son todos aquellos con base permanente establecida oficialmente en los puertos de este litoral, y que hayan desarrollado la actividad pesquera en esta modalidad al menos durante ciento veinte días anuales, en los veinticuatro meses anteriores a la entrada en vigor de este Real Decreto, salvo autorización especial.

De este modo, aquellas embarcaciones que sean baja en el censo oficial de buques de pesca de palangre de fondo en el Mediterráneo no podrán transferir sus derechos de pesca a ninguna otra embarcación, salvo en los casos de pérdida de buque por ac-



cidente o por su aportación como desgüace para la construcción de un buque nuevo de la misma modalidad de pesca, tonelaje y potencia.

Aparejos menores

Los aparejos considerados como palangre menor, tales como «palangrillos», «palangros», «voraceras» o similares, no podrán ser utilizados por buques de eslora entre perpendiculares igual o superior a nueve metros, según fija el nuevo Real Decreto. La longitud de estos aparejos y el número de anzuelos de los mismos, según se establece, no podrán ser superiores a los 3.500 metros ni a 1.500 anzuelos por barco. No obstan-

te, la norma señala que *teniendo en cuenta los usos y las costumbres locales, y a petición de las organizaciones pesqueras representativas del sector, se podrá autorizar el empleo de este tipo de aparejos.*

Esta legislación se completará en el futuro con una actualización del censo de la flota autorizada a faenar con esta modalidad en las aguas mediterráneas españolas. Con todo ello se pretende contar con un instrumento que permita preservar los caladeros de especies de fondo, de forma que no se agoten y no sea, por tanto, poco rentable el esfuerzo para extraerlas. ■

M. P.

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.,
Agentes Generales de Furuno
Electric Co., Ltd. en España,
comunica que sus únicos
Distribuidores autorizados en
Cataluña y Castellón son:

EFFECTOS NAVALES ORTIZ, S.A.
y su filial
ELESPOINT, S.A.
San Andrés, 4
43004 Tarragona
Tel. 21 07 43 - Fax 21 72 08

a quienes sírvanse dirigirse para
cualquier asunto relacionado con

FURUNO®

LA MERLUZA, EN VEDA

El Ministerio de Agricultura ha establecido restricciones a la pesca de la merluza en la plataforma gallega durante este año. Se trata de zonas próximas al litoral coruñés, donde las capturas no han estado últimamente a la altura que se esperaba. Informes del Instituto Español de Oceanografía han dado la voz de alarma sobre el caladero, por lo que se ha optado por establecer nuevas vedas a determinadas áreas y modalidades de pesca.



LA merluza capturada últimamente en la plataforma continental gallega no ha alcanzado las cotas habituales. Esta circunstancia, conocida por el sector, ha sido también demostrada por investigaciones del Instituto Español de Oceanografía, que han venido a señalar el peligro en que se encuentran estos caladeros.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha establecido por esas mismas razones varios períodos de veda en la costa coruñesa, con el fin de dar un alivio a los alevines de esta especie y regularizar, por tanto, las capturas que

puedan obtenerse en el futuro.

La orden ministerial del MAPA, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* del pasado 29 de diciembre del 90, fija diferentes zonas y períodos para la pesca de arrastre de fondo en la costa gallega, con el fin de impedir las capturas de juveniles de merluza. En concreto, señala que para los caladeros comprendidos entre los cabos Prior y Vilano y en fondos menores de 200 metros, el período de veda estará comprendido entre el próximo 1 de septiembre y el 31 de diciembre de este año en curso.

Las mismas restricciones serán efectivas para la zona delimitada por el norte por la desembocadura del río Castro, próxima a cabo Finisterre, y

por el sur por el cabo Corrubedo. En esta área la pesca de arrastre en fondos menores de 200 metros estará prohibida desde el 1 de octubre de este año hasta el 31 de diciembre del 91.

Tiempo reducido

Esta Orden ministerial, si bien fija la veda para zonas menores de 200 metros mientras antes sólo era efectiva para las menores de 150, supone en cambio una reducción del período prohibido. De esta forma, en la zona comprendida entre los cabos Prior y Vilano, pasa a ser sólo de cuatro meses, cuando antes era de doce. Es decir, todo el año. Algo pa-

recido ocurre con la otra zona más al sur, donde la veda antes era efectiva durante seis meses y ahora sólo lo es durante los últimos tres del año.

La explicación de estas reducciones se debe, fundamentalmente, a que se considera más eficaz el control de las prohibiciones durante este menor tiempo, si bien se amplían las zonas donde resultan efectivas. Estudios del Instituto Español de Oceanografía (IEO) vienen a aclarar al respecto que la concentración de alevines de merluza viene a ser mayor en determinados zonas y momentos.

Las prospecciones pesqueras llevadas a cabo por el IEO señalan en este sentido que las mayores densidades de juveni-

Restricciones a la pesca en la plataforma gallega



les se dan anualmente en diversas áreas de la plataforma continental gallega. En concreto, en profundidades situadas entre los 100 y los 200 metros de esta plataforma. También indican que esta especial presencia de los alevines se produce en mayor medida entre los meses de septiembre y octubre.

La zona comprendida entre los cabos Vilano y Prior presenta esta mayor abundancia de los juveniles de merluza, según los estudios del Instituto Oceanográfico. Asimismo, el mismo informe revela que las prospecciones llevadas a cabo durante los últimos seis años indican que el área incluida entre Corrubedo y Touriñán incluye mayor abundancia de alevines que la zona próxima

por su parte sur, comprendida entre Silleiro y Corrubedo y vedada en la actualidad.

Puerto de Muros

Los informes del Instituto Español de Oceanografía señalan también que el puerto de Muros es el más afectado por los cambios realizados en las vedas de la merluza en la zona. La flota de este puerto coruñés realiza capturas relativamente importantes de cigala durante los meses de verano, por lo que la Orden ministerial del MAPA contempla el período de veda entre Corrubedo y Touriñán desde el 1 de octubre al 31 de diciembre, con el fin de paliar los efectos que pudiera acarrear

la aplicación de esta medida.

La Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación viene fundamentada a su vez en los reglamentos comunitarios por los que se fijan para determinadas poblaciones o grupos de poblaciones de peces los totales admitidos de capturas para 1991, y que delimitan a su vez las condiciones en que pueden pescarse.

En este sentido, cabe decir que la Comunidad Europea ha sido remisa hasta hace poco tiempo a establecer zonas y períodos de veda para los juveniles de merluza, al considerar suficientes las disposiciones consistentes en implantar una talla mínima de desembarco, fijada desde el pasado 1 de enero en 27 centímetros, y fijar

una malla mínima de 65 milímetros de arrastre.

El Advisory Committee con Fishery Magement (ACFM) ya se había expresado hace años en la conveniencia de establecer estas medidas para preservar las poblaciones de merluza en situaciones económicamente rentables, y que no condenaran a los caladeros a situaciones donde la extracción de ejemplares llevara a no ser rentables las faenas.

La Secretaría General de Pesca considera que con estas medidas se podrá salvaguardar la población de juveniles de merluza en la plataforma continental gallega que, por otra parte, pasa por ser el área de los mares peninsulares donde se detecta en mayor medida. ■

Mayor cooperación pesquera hispano-marroquí

Las Administraciones de España y Marruecos han llegado a diferentes acuerdos con el fin de intensificar la cooperación entre ambos países, en materia de pesca, durante las conversaciones celebradas a finales de febrero en Madrid. Estas negociaciones son continuación de las celebradas

hace algunos meses por los ministros de ambos países. Según el Ministerio de Agricultura destaca el clima de colaboración existente entre Marruecos y España en este sector, que se enmarca dentro de las condiciones fijadas por el acuerdo suscrito con la Comunidad.

LAS tareas de colaboración entre España y Marruecos afectan fundamentalmente a tres áreas: la formación técnica de marineros, la investigación oceanográfica y la cooperación en materia de actividades industriales en tareas de transformación y de las empresas conserveras.

En materia de formación, las relaciones entre España y Marruecos tienen ya una larga tradición. Jóvenes marroquíes han acudido desde hace años a centros de formación españoles. Los nuevos compromisos suponen un paso adelante en esta dirección. Los responsables de ambas Administraciones han llegado a nuevos compromisos para diseñar otras líneas para la formación de alumnos y reciclaje de profesores, a través de los seminarios impartidos por españoles. Con esta medida se ampliaría la política de ayudas contemplada ya en el propio acuerdo pesquero entre Marruecos y la Comunidad Europea.

Otra de las cuestiones de interés para la Administración marroquí es la investigación sobre los recursos pesqueros en sus caladeros con el fin de lograr la máxima protección. En las últimas jornadas se han logrado compromisos de cooperación entre el Instituto Español de Oceanografía



Estas actuaciones se centran en acuerdos en materia de investigación de recursos, acuicultura y formación

y el Instituto Científico de las Peces Marítimas Marroquí. Científicos de ambos países llevarán a cabo campañas de investigación en aguas de Marruecos, donde actualmente las flotas realizan paradas biológicas, con el fin de proteger las reservas y no efectuar una sobrecarga pesquera.

Si existe interés por ambas partes para conocer con más exactitud el volumen de las reservas en recursos pesqueros, no menos es la importancia que se da desde Marruecos a la investigación para el desarrollo de la actividad acuícola. Técnicos de ambos países colaborarán para el desarrollo de técnicas referidas a

la reproducción y al engorde de alevines. Rabat tiene especial interés en este tipo de trabajos.

Finalmente, las Administraciones de Marruecos y España han considerado la posibilidad de establecer un marco para fomentar la colaboración en materia de industria de transformación de productos de la pesca así como, en general, para el conjunto de los productos alimentarios. En esta línea, se podrían celebrar reuniones y seminarios con una amplia representación de empresarios de ambos países con la presencia también de otros sectores como astilleros, industrias auxiliares de la pesca, del frío y, en general, de todo lo que afecta a este sector.

La Administración española se ha comprometido también a apoyar a Marruecos en tareas referidas al análisis y control de este tipo de productos, así como para la aplicación de campañas de información sobre el consumo de productos de la pesca.

Este conjunto de compromisos se considera de gran interés entre dos países con grandes relaciones comerciales derivadas de su vecindad y, especialmente en lo que se refiere a la pesca. ■

V. M.

Ratificado el acuerdo con Senegal

El Consejo de Ministros de la CE dio el visto bueno al tratado de pesca firmado por la Comisión.

El Consejo de Ministros de Pesca de la Comunidad Europea ha ratificado el acuerdo firmado con Senegal por la propia Comisión. Referido a las capturas a lo largo de la costa senegalesa, tiene una vigencia que va desde el pasado mes de mayo de 1990 hasta el próximo 30 de abril de 1992. De él podrán beneficiarse más de 100 buques europeos y permitirá la captura anual de más de 30 toneladas de distintas especies.

EL protocolo de Pesca con Senegal ratificado recientemente por el Consejo de Ministros de la CE contempla unas compensaciones económicas para el país africano de 30 millones de ECUs, casi 4.000 millones de pesetas. En él se contemplan los derechos de pesca para buques especializados en las capturas demersales frescas, que deberán desembarcar y comercializar en el propio país, con una cantidad autorizada de 1.000 toneladas anuales. Asimismo, se permiten 2.200 toneladas al año para buques de pesca demersal fresca costera que no deberán necesariamente desembarcar ni comercializar sus capturas en el propio Senegal.

La pesca demersal fresca profunda que no tendrá que pasar por las lonjas del país

africano está permitida en una cantidad media anual de 5.000 toneladas y un tiempo de captura no superior a los cuatro meses. Para esta misma modalidad, pero ceñida a los congeladores, el acuerdo fija 2.800 toneladas, que sí deberán pasar por los circuitos comerciales del propio país, al menos en una parte.

Los congeladores de pesca demersal costera que deberán desembarcar una parte de sus capturas en el Senegal y que podrán faenar durante un período de cuatro meses, determinando para cada barco en función de un plan de pesca global comunicado semestralmente por la Comunidad al Gobierno del país, tienen derecho a 1.000 toneladas de media anual, tanto para cefalópodos como para otras especies de pescado. Otros congeladores de pesca demersal profunda que no deberán desembarcar sus

capturas tendrán derecho, según el mismo acuerdo a 18.600 toneladas anuales.

Con estas condiciones, el protocolo permitirá faenar a 20 atuneros pertenecientes a la Comunidad Europea y que deberán desembarcar sus capturas en Senegal. Los atuneros congeladores que sólo deberán desembarcar una parte de lo obtenido en esas aguas serán 48, así como se permiten las faenas a 35 palangreros de superficie.

Este acuerdo de pesca con Senegal viene a sumarse así a otros ya existentes en la zona y que permiten la actividad a más de 250 barcos de pabellón comunitario y con unas capturas totales de 34.300 toneladas al año. Estos acuerdos, ya en vigor desde hace meses corresponden a las aguas costeras de Sierra Leona, Guinea Bissau y Guinea Ecuatorial. En el primero de los países mencionados el acuerdo de pesca permite las faenas a 46 atuneros cerqueros congeladores y a 46 atuneros cañoneros y palangreros de superficie. En Guinea Bissau faenan 45 atuneros cerqueros congeladores, 15 atuneros cañoneros y 35 palangreros de superficie, al tiempo que en Guinea Ecuatorial se permite la presencia de 40 atuneros cerqueros congeladores, 30 palangreros de superficie y atuneros cañoneros.

El interés comunitario por buscar nuevos caladeros para la flota se traduce en la firma de estos acuerdos, siguiendo así la política del comisario Manuel Marín, que se muestra partidario de establecer sociedades mixtas con esos países para poder tener acceso a sus recursos o bien establecer protocolos con compensaciones económicas para buscar el mismo fin. ■

M. P.



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.




Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

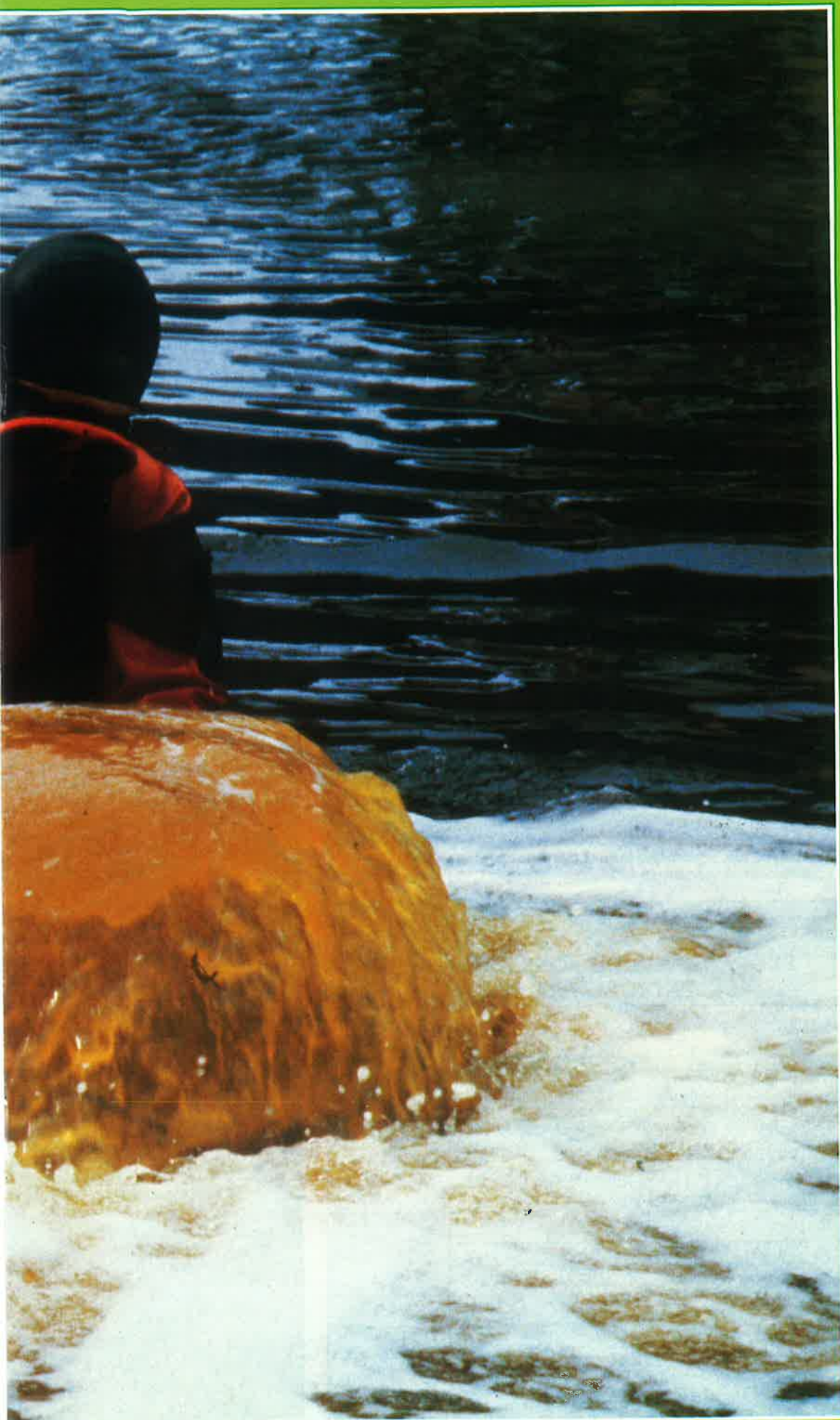
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



EL 90 POR CIENTO DEL PESCADO QUE SE COME EN EL MUNDO PROCEDE DE AGUAS CERCANAS A LA COSTA. LAS MAS CONTAMINADAS POR LOS VERTIDOS

EL MAR EN LOS TIEMPOS DEL TERCER MILENIO

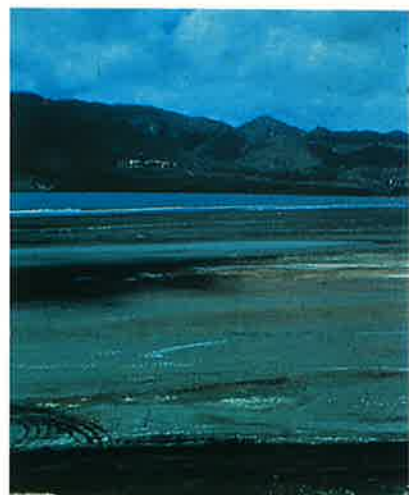


El Mar de Irlanda ha recibido casi media tonelada de plutonio procedente de la planta de tratamiento de Sellafield, apenas un 10 por cien de los vertidos de crudo se debe a los accidentes de los superpetroleros, casi el 50 por cien de los lenguados capturados en el Mar del Norte en 1984 tenían malformaciones o cánceres provocados por la acumulación de residuos químicos... Los datos han dejado de ser palabrería de los manifiestos verdes para transformarse en materia susceptible de ser legislada. El mar ha dejado de ser un pozo sin fondo que traga todos los desechos procedentes de unas costas superpobladas y poco sensibilizadas. La imagen de un cormorán que se bañaba en las aguas negras y aceitosas de algún lugar de la costa árabe se hizo famosa durante los primeros días de la Guerra del Golfo. Entonces se vertió al mar una cantidad escandalosa de petróleo, una sombra viscosa y mortífera con contornos definidos, pero apenas insignificante al lado de los más de tres millones de toneladas de petróleo que reciben anualmente los océanos, procedentes de la limpieza de tanques de buques, entre otros orígenes. Esa masa azul y salada, hasta ahora infinita, ha llegado al límite: a uno físico, que tropieza con las costas abarrotadas de basura y a otro químico, el tope del volumen de materias sintéticas que un metro cúbico de agua y las branquias de un pez pueden filtrar en un período de tiempo, también limitado.

A principios de la década de los ochenta los resultados de un estudio realizado en las aguas del Mar del Norte arrojaron un dato escalofriante: un porcentaje altísimo de peces de diferentes especies tenía malformaciones congénitas o estaba afectado por procesos cancerígenos. Eran los efectos de los residuos de compuestos clorados utilizados para el blanqueado del papel por una industria muy extendida en sus costas, que vertía estos restos directamente a las aguas. Las campañas de las organiza-



Los emisarios de vertidos discurren, a menudo, camuflados bajo tierra y desembocan mar adentro.



ciones ecologistas se centraron, a raíz de aquel hecho —aunque ya se había dado la voz de alarma con anterioridad—, en conseguir que las industrias papeleras utilizaran oxígeno en lugar de derivados del cloro para el blanqueado del papel, pero el consumidor se impone entre uno y otro procesos: las láminas tratadas con oxígeno son ligeramente menos blancas que las tratadas con cloro; un problema de matices con repercusiones nefastas sobre el que el Mar del Norte y las gélidas costas que lo rodean no tienen la exclusiva. Es más, quizá sea la industria papelera más sensibilizada con los problemas medioambientales de todas las instaladas en el mundo, quizá sea mucho más fácil convencer a los suecos de que dejen de utilizar cloro (han prometido culminar un proceso progresivo

Cuadro 1	
PROCEDENCIA DE LOS VERTIDOS DE PETROLEO AL MAR	
Fuente	Porcentaje del total (%)
Petroleros, operaciones normales (lastrado, limpieza de tanques)	24,8
Otros navíos, operaciones normales (bombeo de sentinas, operaciones de limpieza)	21,7
Producción en la plataforma continental, operaciones normales	4,9
Refinerías, plantas petroquímicas	13,9
Desechos de petróleo (petróleos de motor e industriales usados)	25,4
Vertidos accidentales	9,2
Total	99,9

De Man's Impact on Terrestrial and Oceanic Ecosystems, W. H. Matthews, F. E. Smith y E. D. Goldberg, eds. Copyright © 1971, The Massachusetts Institute of Technology.



El análisis de las aguas revela, con frecuencia, una peligrosa concentración de sustancias no biodegradables.



Los vertidos de Portman (Murcia), consiguieron cambiar el paisaje en diez años, las fotos, tomadas desde el mismo lugar, son de 1962 y 1974, respectivamente.

de sustitución por oxígeno para el año 2000) que a los países ribereños del Mediterráneo, por ejemplo.

Las deformaciones congénitas de la fauna marina, comestible por añadidura, comienzan a ser un fenómeno extendido: algunas especies que habitan en el Mar de Irlanda tienen, desde hace años, deformaciones de este tipo provocadas por los residuos nucleares vertidos desde la planta de tratamiento de plutonio de Sellafield (Windscale, Reino Unido).

Las aguas costeras son las que recogen mayor tonelaje de basura por metro cúbico y, precisamente, el 90 por cien del pescado que se come procede de esas áreas próximas a la costa.

El plástico, arma letal

«Cada año, más de dos millones de aves marinas y por encima de 100.000 mamíferos, incluyendo muchas especies en peligro de extinción, mueren al ingerir o enredarse en plásticos que flotan en los mares.» Esta conclusión derivada de un in-



Los grandes cultivos y la ganadería intensiva son dos grandes focos de contaminación marina.

forme de Greenpeace pone de manifiesto la peligrosidad de un elemento que pasa desapercibido ante la magnitud de sustancias tóxicas de alta peligrosidad, emisarios submarinos, desdagues colectivos y demás fuentes de vertidos arrojados al mar. Es difícil caer en la conclusión, ante este panorama, de que un elemento tan cotidiano como las bolsas de plástico pueden arrojar semejante índice de siniestralidad. Posiblemente, de todos los vertidos directos de basuras al mar, recurso tan a mano de barcos y comunidades costeras en general, son los plásticos los que tienen una repercusión más inmediata sobre la vida marina. Sin embargo, debido a que estas muertes pasan desapercibidas, es casi imposible hacer un cálculo que revele con precisión el número de animales afectados por este problema.

Según datos de la organización ecologista internacional, alrededor de 42 especies de aves marinas, cormoranes, frailecillos, gaviotas, etcétera, ingieren trozos de plástico que han confundido con comida, e incluso alimentan con ellos a

sus crías. Las tortugas los confunden con medusas, uno de los platos favoritos en su dieta.

«La autopsia realizada a una joven tortuga, de seis kilos de peso, que apareció muerta en una playa de Honolulu, reveló que en sus intestinos había una cuerda y una bolsa de plástico, un balón también de ese material, trozos de una botella, un abalorio y una flor, además de un trozo de peine, la tapadera de un tubo de dentífrico, un trozo de juguete y la parte de arriba de una jeringuilla. En total, casi dos kilos de plásticos.» Esta descripción es más ilustrativa que cualquier análisis teórico sobre el tema.

Aunque el plástico en sí mismo no sea venenoso, prueba de ello es el caso de la ingestión anteriormente mencionada, el animal puede morir en un plazo de tiempo diverso por obstrucción de su aparato digestivo como consecuencia de la presencia de este material. Las modalidades de muertes con las que tropiezan los animales gracias al plástico son, sin embargo, diversas: las aves que se sumergen en el agua, tales como los pelícanos, mueren de



Los vertidos procedentes del proceso de blanqueado del papel tienen un alto grado de toxicidad desconocido por la mayor parte de la población, que los ha llegado a asumir como un elemento cotidiano.



hambre al quedar taponados sus picos, las tortugas mueren cuando quedan atrapadas en láminas de plástico, y a las focas les está reservada la muerte lenta que provocan los restos de embalajes enredados alrededor de su cuerpo y mantenidos sobre él a lo largo de todo su período de crecimiento.

Más datos macabros sobre el tema: «En el Atlántico Norte y el Mediterráneo, el 30 por cien de todos los peces tiene pelotas de plástico en sus intestinos.» El plástico se encuentra en los intestinos de numerosos animales, desde organismos planctónicos de tamaño menor de un centímetro hasta en los mayores mamíferos marinos. En 1984, a un cachalote de 12 metros, que fue arrastrado por las olas hasta las costas del Adriático, se le hallaron 50 bolsas de plástico encajadas en su garganta.

El estrecho de Gibraltar es un punto negro para la vida marina especialmente para muchas especies marinas amenazadas de extinción. El Estrecho es la única ruta migratoria desde y hacia el Mediterráneo, y la presencia de plásticos y otras sustancias nocivas, vertidas directamente en el camino de estos animales acelera su muerte. Este vertido, según Greenpea-

EN 1989, 13 petroleros accidentados vertieron en el mar casi 200 millones de litros de crudo, si atendemos a los datos de la publicación ecologista *El correo del sol*. Diez de estos siniestros pasaron prácticamente desapercibidos para la opinión pública, eclipsados por la triste popularidad del «Exon Valdez», que en abril de ese mismo año arrojó frente a las costas de Alaska más de 42 millones de litros de crudo. El año se coronó con los accidentes del superpetrolero iraní «Kharg 5» y el español «Aragón», que derramaron parte de su carga (casi el doble, entre los dos, de lo que vertió el «Exon Valdez»), en aguas marroquíes y españolas, respectivamente. En ambos casos, armadores, gobiernos y demás implicados en la tragedia se dedicaron a pasarse la pelota a la hora de asumir unas responsabilidades difusas.

Los millones de litros de crudo derramados por accidente en 1990 han quedado

prácticamente eclipsados por el protagonismo que han cobrado los vertidos de petróleo con motivo de la guerra del Golfo, cuyo volumen ha superado todo lo conocido hasta la fecha en accidentes petrolíferos, incluso la mancha que empezó a vagar por las proximidades de las costas saudíes y kuwaitíes fue olvidada en apenas unos días, acallada por el estruendo de los disparos y las estrategias militares, de mayor interés inmediato pero, probablemente, de repercusión a menor plazo; se ha hablado de décadas a la hora de pronosticar el período de tiempo necesario para que las aguas afectadas se recuperen del desastre.

Los datos parecen sangrantes y son, a todas luces, escandalosos, pero los números no dejan de sorprender, sobre todo cuando revelan que sólo entre un 2 y un 10 por cien (según las fuentes) del volumen de petróleo derramado en el mar procede de accidentes, aparente y engañosamente, el mayor agente causante de es-

tos desastres ecológicos. El 25 por cien del petróleo vertido al mar procede de los desechos industriales y de motores, y el 24,8 por cien, de los procesos de lastrado y limpieza de tanques de los superpetroleros, operaciones cotidianas y normales que se llevan a cabo impunemente. Los datos proceden del Massachusetts Institute of Technology, e indican en porcentajes la procedencia del resto de los vertidos al mar de petróleo: el 21,7 por cien llega de las operaciones de limpieza y bombeo de sentinas de otros buques no petroleros; el 13,9 por cien sale de las refinerías y plantas petroquímicas; un 9,2 por cien se debe, según la fuente citada, a los vertidos accidentales a los que se hacía referencia al comienzo del texto, y el 4,9 por cien restante llega desde la plataforma continental y se le achaca a «operaciones normales». En total, la suma de los números absolutos que derivan de estos porcentajes arroja un volumen de más de tres millones de toneladas de petróleo, cifra ante la

La «peste negra»



Gran parte de la fauna marina de zonas localizadas de Europa sufre cánceres o mutaciones genéticas ocasionadas por las concentraciones tóxicas en el agua.

ce, va contra las regulaciones establecidas por la Organización Marítima Internacional —IMO—, órgano de la ONU, y de las directrices establecidas en la Convención de Barcelona para la protección del Mediterráneo.

Las plagas del Adriático

Los desastres ecológicos que afectan a este mar pueden ser objeto de un dossier monográfico; el Mediterráneo constituye, por sí solo, un ejemplo único de contaminación y destrucción progresivas. Sus aguas se renuevan, en condiciones ópti-

Cuadro 2		
LA CONTAMINACION DE LOS OCEANOS: CAUSAS Y EFECTOS		
Contaminante	Origen	Efectos
Nutrientes	— Fertilizantes — Aguas residuales	— Plagas de algas — Destrucción de vida marina
Organoclorados: pesticidas, DDT, PCBs	— Escorrentía agrícola — Residuos industriales	— Peces y moluscos — Contaminados y enfermos
Petróleo, hidrocarburos	— Mareas negras, vertidos industriales, escorrentía urbana	— Destrucción ecosistemas
Metales pesados: arsénico, cadmio, cobre, plomo, zinc	— Residuos industriales, minería	— Peces y moluscos contaminados y enfermos
Partículas en suspensión	— Erosión de suelos, minería	— Asfixia áreas de cría y cultivo moluscos. Obstaculiza luz necesaria para la vida de las plantas marinas
Plásticos	— Vertidos desde buques, residuos domésticos, basuras	— Se enredan, asfixian y mutilan la fauna marina, destrucción hábitats

Fuente: National Oceanic and Atmospheric Administration, USA.

que los vertidos accidentales son casi irrisorios (unas 300.000 toneladas anuales). Sin embargo, este tipo de vertidos no se distribuye al azar, sino que tiene lugar a lo largo de rutas marinas bien definidas o en zonas costeras poco profundas, por lo que sus efectos se concentran en regiones muy reducidas del ambiente marino. El destino último del petróleo que penetra depende de gran diversidad de procesos, como evaporación, formación de disoluciones, esparcido superficial, emulsión, oxidación, captación por parte de organismos vivos y absorción por los sedimentos del fondo. En los accidentes y vertidos concentrados, a la acción devastadora de la propia sustancia petrolífera hay que sumar los efectos que sobre la vida del ecosistema marino provoca una película negra superficial que impide el paso de la luz y extiende una una sombra de muerte a su paso. ■

V. L.



Las víctimas de los vertidos de crudo han cobrado un macabro protagonismo.

mas, cada ochenta años, y recibe toneladas de basura diarias procedentes de la densa concentración humana que puebla sus costas.

La ribera italiana del Adriático sufre periódicamente, desde hace años, un problema de superpoblación de algas; éstas han llegado a alcanzar una densidad de 50 kilos por metro cuadrado, y en Venecia se han organizado flotillas de 40 embarcaciones con el único objetivo de recoger las algas flotantes. Los resultados fueron aún más desoladores que la propia plaga: hubo que abandonar el proceso de recolección porque no era materialmente posible almacenar el volumen de algas recogido.

Los científicos coinciden en

La autopsia realizada a una tortuga de seis kilos en Honolulu reveló que en sus intestinos había una cuerda, una bolsa y un balón de plástico, trozos de botella, una flor, un trozo de peine, etcétera; casi dos kilos de plásticos.



sus conclusiones al analizar las causas del problema, y lo atribuyen a un excesivo vertido de nutrientes procedentes de la agricultura. El fósforo y el nitrógeno empleados como abonos son drenados hasta la cuenca del río Po, que los conduce hasta el mar. En 1987 y 1988 las plagas de algas afectaron a algunas de las localidades más turísticas de la costa adriática italiana, y se extendieron a lo largo de 150 kilómetros del litoral. Pero no fue hasta 1989 cuando se detectó el gran bloom. La barrera de algas se extendió desde Venecia hasta Ancona durante todos los meses de primavera y verano. Aunque los expertos no acaban de comprender por qué este fenómeno se desarrolla en mar abierto en mayor escala que en el delta del Po, suponen que las propias características climáti-

cas y geográficas del Adriático constituyen un caldo de cultivo ideal para el desarrollo de fenómenos como éste. Por añadidura, los diques construidos en la costa para proteger las playas forman una barrera que dificulta el movimiento de las aguas y empeora el problema. Las organizaciones ecologistas hace veinte años que están denunciando los vertidos indiscriminados de residuos industriales y procedentes de la agricultura y ganadería intensivas a las redes de alcantarillado. El problema es susceptible de ser resuelto hasta donde llegan la tecnología, la normativa y la buena voluntad de los países occidentales y los industriales que los pueblan.

Los problemas son más graves en países con menor grado de desarrollo, tales como las costas del Caribe o de Indonesia, hacia donde se envía toda la tecnología obsoleta que las industrias de Occidente, presionadas por la legislación de sus respectivas naciones en materia de medio ambiente, desmontan y exportan al Tercer Mundo. Las paradisíacas islas del Índico y del Pacífico son un engañoso ejemplo de pureza ecológica, y están a punto de lograr convertirse en poco más que sugerencias idílicas proyectadas desde los catálogos de viaje impresos al por mayor. ■

Virginia LAVIN

Perú: la muerte llegó del mar

Seguramente Perú, donde el terrorismo y la represión han matado a 20.000 ciudadanos en diez años, tiene plagas peores que el cólera y éste, que se cobró 120 víctimas en los quince primeros días desde que estallara la epidemia a principios de febrero, hubiera pasado desapercibido de no haber caído sobre un país devastado por la crisis que ni siquiera dispone de las 20.000 pesetas por ciudadano que cuesta el tratamiento. La peste, esta vez, llegó desde el mar, azotando tanto a la población costera a lo largo de kilómetros como a la industria de la pesca, uno de los pilares de la precaria economía del país.

Las autoridades locales dieron rápidamente una explicación al fenómeno que apareció por primera vez en el puerto de Chimbote, a unos 400 kilómetros de Lima: el cólera llegó a Perú a través de las heces que un navío chi-

no arrojó al agua en las proximidades de la localidad anterior. La enfermedad se extendió en tierra debido a la ingestión de peces y mariscos, principales productos alimenticios de los habitantes del litoral peruano. Desde el punto de vista de los expertos, ésta es la peor epidemia de cólera que aparece en el continente americano desde hace un siglo. Si para los habitantes de las montañas ésta es una enfermedad de pescadores, para las autoridades sanitarias el cólera podría propagarse rápidamente hasta las comarcas andinas, dadas las precarias condiciones de higiene de estas zonas remotas.

Los pronósticos son contundentes: se teme que la epidemia pueda matar a 10.000 personas y contagiar a 300.000. Todo un récord que puede dejar pequeño al logrado por los años de guerra subversiva. ■

V. L.



EL GOLFO, NEGRO

**SI BRUSELAS LO AUTORIZA, ESPAÑA ENVIARA
MEDIOS CONTRA LA CONTAMINACION
AL GOLFO PERSICO**

El vertido de petróleo de las autoridades iraquíes como parte de su estrategia en el conflicto bélico contra las fuerzas multinacionales ha causado en aguas del Golfo Pérsico un desastre ecológico sin precedentes que está exterminando la fauna y la flora de la zona. Expertos en medio ambiente debaten en foros internacionales y en el mismo escenario de las operaciones las consecuencias de esta marea negra.

SI algo puede demostrar la guerra del Golfo que no sean los horrores del propio conflicto es la novedad. Novedosa es la tecnología empleada en la batalla; misiles infalibles que aciertan con precisión casi milimétrica los objetivos a destruir, maquetas bélicas de cartón-piedra. Novedoso es, asimismo, el tratamiento de la información sobre los acontecimientos en el frente: los medios audiovisuales nos permiten conocer casi instantáneamente el desarrollo de las operaciones haciéndonos pensar si aquéllas son reales o estamos ante un film candidato a los Oscars de la Academia de Hollywood y novedosas son también las estrategias militares por parte de uno y otro bandos.

Con la intención de frenar el avance militar aliado y desestabilizar al mismo tiempo las economías occidentales, el régimen de Bagdad optó por bombardear pozos petrolíferos de la zona del Golfo Pérsico, provocando un desastre ecológico sin precedentes. Miles de animales y plantas acuáticas morirán irremediamente a consecuencia de la marea negra producida por el vertido de crudo. Los expertos internacionales en medio ambiente aún no han precisado en qué medida la marea negra afectará a la vida humana en la zona. Sí se sabe, en cambio, que el desastre ecológico supera con creces los daños ocasionados por el «Exón Valdez» hace dos años en Prince William Sound, en las costas de Alaska.

Según la organización ecologista Greenpeace, el Golfo Pérsico es un mar semicerrado. Esta característica, unida a su escasa profundidad (31 metros de media, aunque en algunos puntos supera los 100), provocan una muy lenta regeneración de sus aguas, lo que incrementa el daño producido por la marea negra.

El lugar donde se localiza la mancha de crudo —frente a las costas de Kuwait, al sureste de la isla Failaka y al norte del puerto saudí de Jubail— es un área de gran productividad, gracias al aporte de nutrientes procedentes de los ríos Tigris y Eufrates, y un lugar propicio para el desarrollo de praderas



de fanerógamas marinas y fitoplancton. Asimismo, aún cuando el Golfo no es una zona de extrema importancia pesquera soporta, sin embargo, una destacada actividad comercial basada en las capturas del camarón.

Especies en vías de extinción

A pesar de que los datos obtenidos hasta el momento sobre la marea negra se pueden contar con cuentagotas, sí se ha estimado el alcance global que el vertido de crudo puede producir en la zona del Golfo Pérsico. Según los expertos, miles de especies en vías de extinción morirán irremediamente a consecuencia del derrame de petróleo.

Entre los grupos de animales en peligro de muerte se encuentran cinco tipos de tortugas marinas: la tortuga boga, la verde, la carey, la laúd y la tortuga olivácea que desovan en las islas de Karan, Jana o Ju-



rayd en donde se localizan además importantes colonias de aves marinas. Por otra parte, el Golfo se encuentra en una de las principales rutas migratorias. Es paso obligado de especies como la cigüeña blanca;

zona de invernada del somorrujo lavanco, el águila pescadora o la grulla común; área de cría de la garza imperial, los cormoranes y charranes y lugar de refugio para el pelicano dálmata.

LA ZONA AFECTADA POR LA MANCHA DE CRUDO ES UNA DE LAS MAS RICAS EN VIDA SALVAJE DEL PLANETA



Según la organización ecologista Greenpeace, la marea negra puede afectar también a un buen número de mamíferos acuáticos; peligran especies como el dugongo, la marsopa sin aleta, la orca, la falsa orca y va-

rias especies de delfines.

Pero quizá lo más importante es el daño que causará en los manglares, las zonas de arrecife de coral y en las praderas de fanerógamas donde crecen multitud de organismos que sirven de base en la cadena alimenticia de las especies marinas, lo que pone en crisis el ecosistema del Golfo en su totalidad y también el de mares colindantes.

Respuesta internacional

Ante un desastre de tal magnitud la respuesta internacional no se ha hecho esperar. El pa-

sado 29 de enero, la Comunidad Europea celebró una reunión de urgencia para evaluar los daños provocados por la mancha de crudo vertida en el Golfo. Asimismo, 25 expertos de las Naciones Unidas discutieron en Ginebra los efectos medioambientales de la guerra del Golfo.

Los especialistas han confirmado unánimemente que se trata de la marea negra más grande de cuantas se han registrado en la historia de la humanidad. El pasado 2 de febrero la mancha, subdividida en tres partes, medía 80 kilómetros de largo por 10 de ancho.

La empresa estatal saudí Aramco ha contratado al bar-

co «Al Waasit» que habitualmente faena en la zona para proteger sus plantas desalinizadoras. El «Al Waasit» de la compañía noruega Noctol Marine Services, está dotado de barreras de contención y skimmers para aspirar agua contaminada, separar crudo y almacenarlo en los tanques del buque. A pesar de sus medios, este barco no podrá por sí solo contener el vertido que se acerca a las costas de Arabia Saudí. Asimismo, la información relativa a la velocidad y dirección de los vientos y olas del Golfo así como las imágenes obtenidas vía satélite sobre la mancha son procesadas en dos centros de coordinación en los que participan las agencias especializadas de las Naciones Unidas y la Agencia de Medio Ambiente de Arabia.

Para Michel Marcet, experto francés enviado a la zona afectada, «la mancha, localizada a 100 kilómetros de la costa de Arabia Saudí, avanza más lentamente de lo previsto. Sin embargo, alcanzará en poco tiempo al emirato de Bahrein». A su regreso a la capital francesa, Marcet comentó que «el sistema económico de la región se verá afectado en su conjunto a consecuencia del vertido de petróleo».

En cuanto a las actuaciones europeas, los ministros de la CE responsables del medio ambiente acordaron encomendar la coordinación de la ayuda europea a los países árabes a la Task Force; grupo de trabajo de la Comunidad encargado de establecer los planes de acción en el supuesto de grandes contaminaciones marinas. De otra parte, en la reunión de urgencia convocada por dicho grupo a finales de enero y a la que asistieron representantes de todos los Estados comunitarios (excepto de Luxemburgo que, por no ser Estado ribereño, no participa en tales encuentros) se ratificó el deseo comunitario de participar en la recuperación ambiental de la zona afectada. En este sentido, se constituyó en el seno de la Dirección General XI de Medio Ambiente, Seguridad Nuclear y Protección Civil un centro de coordinación que trabaja las veinticuatro horas del día desde Bruselas.

Entre los Estados miembros de la CE que han ofrecido

**Nosotros
sabemos
qué deben
hacer vds.
para que esto
no suceda**

y no hacemos
ningún secreto
de nuestro saber.

Déjense aconsejar por nuestros técnicos especialistas
y pidan Vds. hoy mismo documentación detallada.



Nuestra oferta – Sus ventajas

- Reparación de válvulas por especialistas.
- Comprobación de la reparación con los más modernos métodos de medición.
- Renovación de los elementos de cierre.
- Cambio de las partes móviles.
- Disminución de su inmovilizado de almacén.
- Y finalmente, asesoramiento de una empresa líder en válvulas de compresores con un aval de 85 años de experiencia.

HOERBIGER

HOERBIGER ESPAÑOLA, S.A.

Polígono Industrial "El Nogal" de Algete
Km. 5,500 Ctra. Madrid-Algete - SPAIN
Teléfs.: 629 09 00 - 629 04 12 - 629 05 12
Télex: 22403 hses-e - Telefáx: 629 10 43

EL DESASTRE ECOLOGICO SUPERA LOS DAÑOS OCASIONADOS EN ALASKA POR EL «EXON VALDEZ»



equipos anticontaminación marina se encuentran Alemania, Holanda, Dinamarca, Reino Unido y España. «La Comunidad Europea espera el resultado del informe que elaboren los expertos enviados a Arabia Saudí, entre los que se encuentra el español Manuel Manero, para decidir y coordinar el envío de equipos», informaron a MAR fuentes comunitarias.

Según la Dirección General de la Marina Mercante, nuestro país ha ofrecido dos remolcadores equipados con skimmers, equipos de limpieza y 2.000 metros de barreras flotantes. «Estos remolcadores en ningún caso serán los adscritos en nuestro litoral por el Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la contaminación ambiental»,

dijeron en Marina Mercante. El coste de la operación, en caso de llevarse a cabo, alcanzaría los 20 millones de pesetas.

Si los países árabes afectados aceptan la ayuda comunitaria, cada nación europea enviaría a la zona además de medios humanos y materiales, un experto que actuaría como coordinador con su país y el centro establecido al efecto en Bruselas.

El Ministerio británico de Medio Ambiente autorizó hace días el viaje a la zona del Golfo de varios ornitólogos para rescatar aves moribundas y tratarlas con antibióticos. De este modo miles de ejemplares podrán volver a volar, salvándose de la mancha de crudo. ■

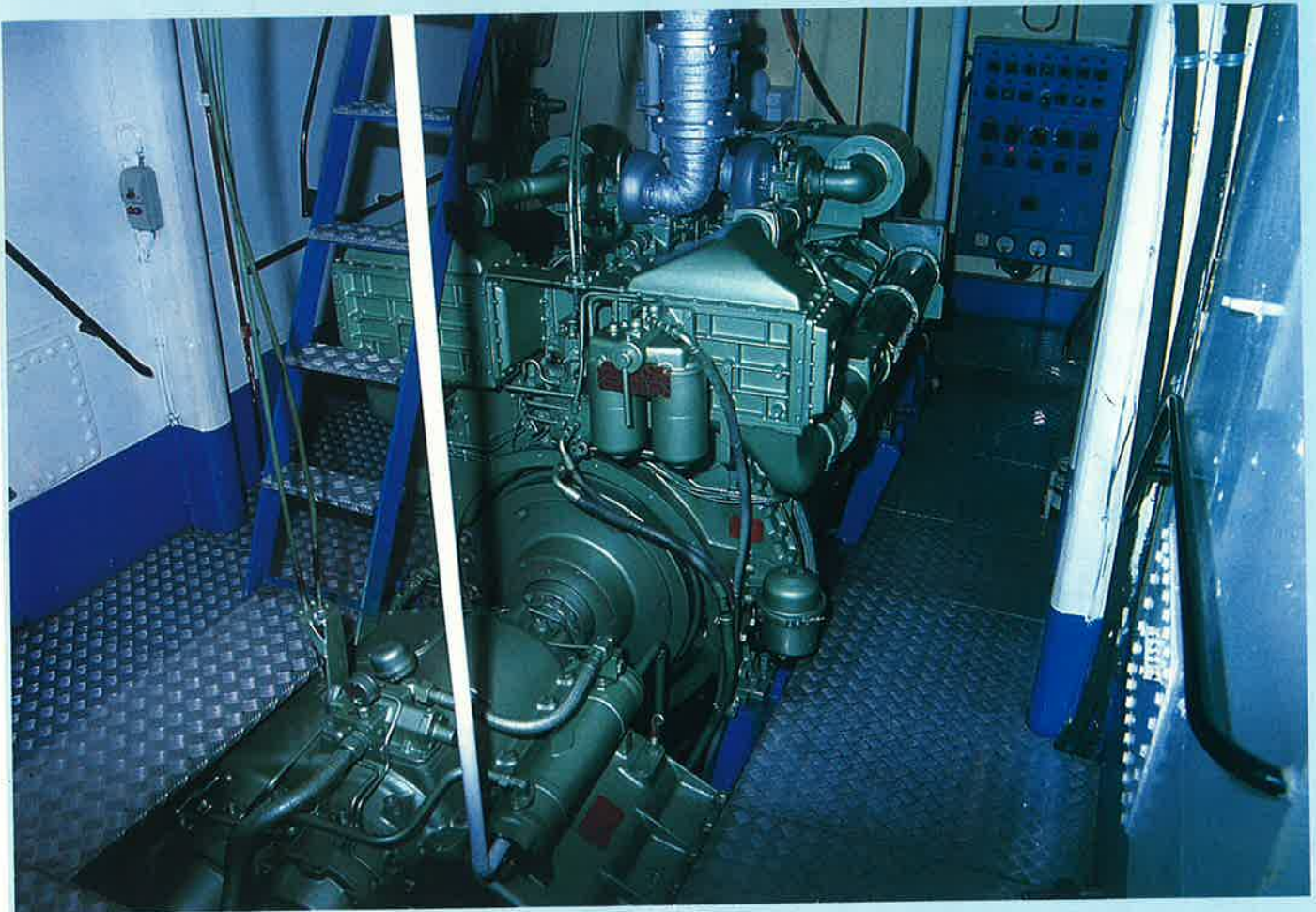
Ana DIAZ



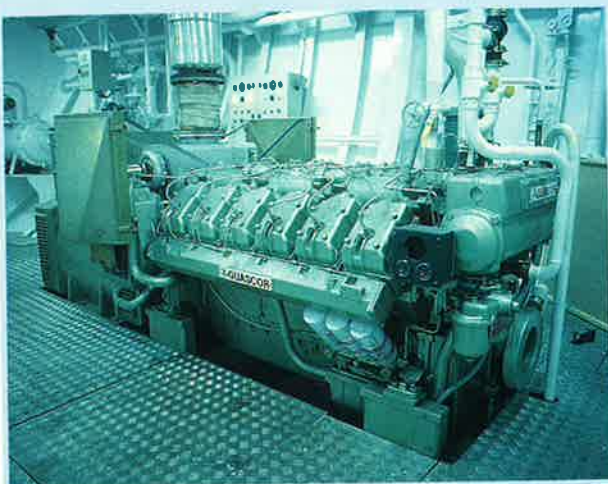
GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

SISTEMAS DE PROPULSION MARINA
MOTOR DIESEL / INVERSOR-REDUCTOR / L. DE EJE / HELICE / TOBERA



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS
GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.
GUASCOR

EDIFICIO GUASCOR. 20750 ZUMAIA / GIPUZKOA / ESPAÑA
APARTADO 30. Tel.: (943) 86 06 00. Telex: 38753 GUAZU-E
FAX: (943) 86 21 80

SU ELEVADA COTIZACION SE PRESTA A LA PIRATERIA Y PESCA INDISCRIMINADA



La extracción del coral rojo es un importante recurso marino de las islas Baleares. Reglamentada la actividad, se encuentra en una situación de plena explotación con reservas para tiempo indefinido, pero también es una de las ocupaciones marineras que más se presta a la piratería. El pago al coralero, a unas 30.000 pesetas el kilo, contrasta con el precio del mercado de joyería que, alrededor del millón de pesetas, da pie a los pescadores furtivos

para realizar capturas indiscriminadas, que luego «colocan» en el mercado negro, principalmente a entidades mafiosas italianas. Pero su extracción supone un constante riesgo, como el ocurrido al adiestrado coralero Manuel Zafra, al que un inexplicable accidente le dejó postrado en una silla de ruedas; hoy dirige la única industria de transformación del coral en Baleares.

La aventura del CORAL, el «ORO ROJO» del mar



ARRANCAR el coral de los fondos marinos y, posteriormente, transformarlo en valiosas piezas de joyería, supone un complicado y arriesgado proceso de manipulación, donde la persona más comprometida es el buceador-coralero que arriesga su vida desde el momento de la inmersión.

El coral rojo, bello porque sí, desarrolla su vida sobre fondos rocosos, en profundidades que van desde los 40 hasta los 120 metros, siendo la inmersión normal de trabajo a los 90 metros. Esta ocupación, altamente arriesgada, hace que las piezas cobradas se supervaloren en el mercado comercial.

Una vez arrancados los ramilletes de coral, el buceador invierte más de dos horas en salir a la superficie, pues ha de lograr una descompresión en óptimas condiciones. De hecho, más de un buceador ha dejado su vida en aguas intermedias, o ha sufrido una lesión irreversible, como el caso de Manuel Zafra que, al perder el sentido en las profundidades de la mar, ascendió vertiginosamente hacia la superficie, sin las reglamentadas paradas de descompresión, lo que le produjo una lesión en la médula

La aventura del **CORAL**, el «**ORO ROJO**» del mar

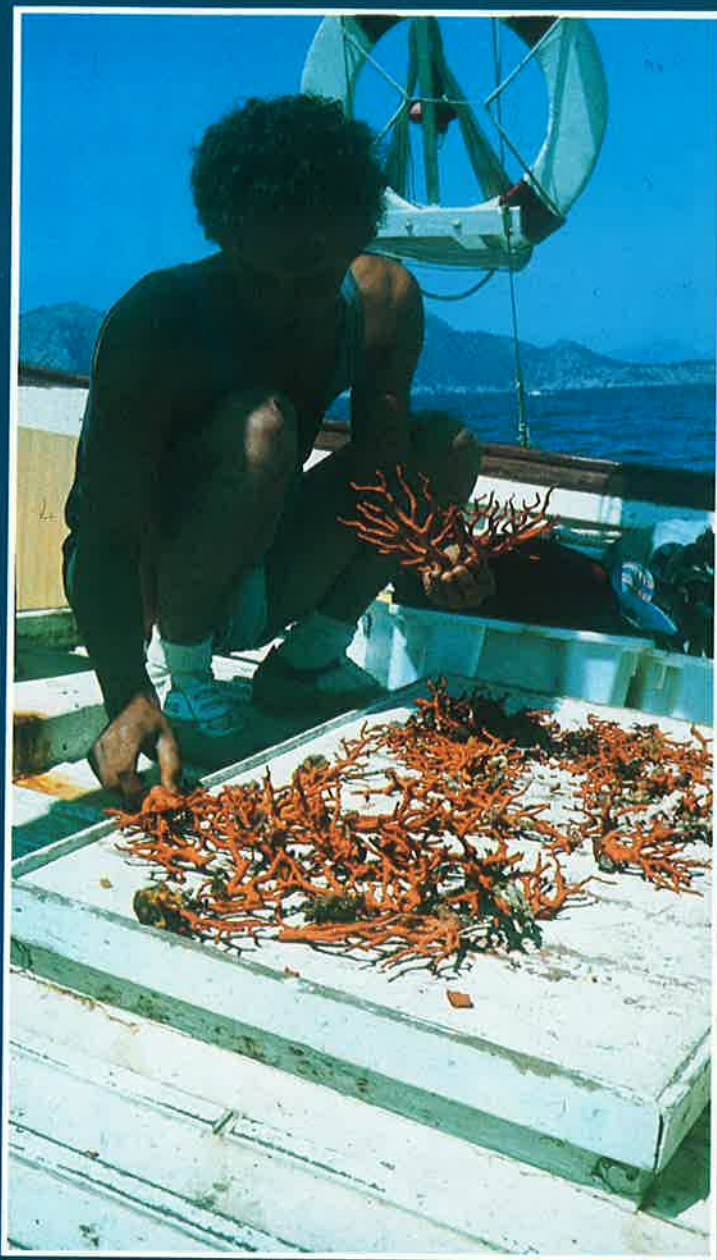
espinal condicionándole, de por vida, a seguir el mundo del coral desde una silla de ruedas.

En principio, lo que más llama la atención para dedicarse a este menester es el precio, la cotización por cada gramo que se le sustrae a la mar. A pesar de que existen diferentes variedades de coral y, dentro de cada ramillete, cada parte tiene un precio distinto, el precio intermedio que cobra el corallero por su trabajo oscila entre las 25 y 30.000 pesetas por kilo. Estas partes de coral que, una vez trabajado y pulido, se denomina «sangre de toro», alcanza un precio en el mercado de la joyería del orden de las 2.300 pesetas el gramo.

La normativa

Estas cifras y el fascinante mundo del coral, suscitan la avidez y codicia de los pescadores furtivos, cuyo único ánimo es arrancar a los arrecifes sumergidos todo el coral que puedan, sin guardar las mínimas normas de conducta ética ni legal; ser corallero representa algo más. Se precisa una preparación física adecuada y unas condiciones psicomotrices que controla el ISM, a través de su departamento de Sanidad Marítima. Una embarcación adecuada y una licencia que, en el caso de Baleares, el pasado año 1990, fueron solamente de nueve.

Los pescadores legales encuentran muchas dificultades para obtener un trabajo rentable. Además de su riesgo personal están las limitaciones impuestas por la Administración. Las licencias que se conceden pueden ser para aguas interiores, es decir, entre puntas, o las marcadas por el veril de los 50 metros. Esta licencia la concede la Consellería de Agricultura y Pesca, mientras que la de aguas exteriores, o el resto del Mediterráneo, son otorgadas

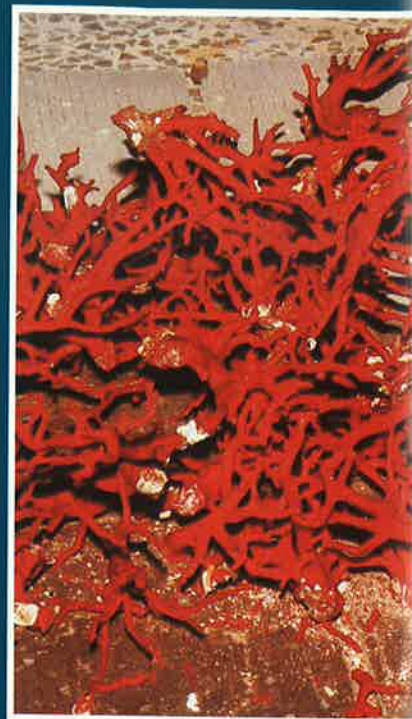


por la Subsecretaría de Pesca, del Ministerio correspondiente en Madrid.

A la hora de solicitar una licencia, se les exige especificar los medios con que cuentan para la extracción del coral, lo mismo de embarcaciones como de equipos disponibles para la inmersión. Su cuota de pesca es de 400 kilos por persona y año, cantidad muy difícil de cubrir y que, raramente, se ha conseguido. Lo normal es que las capturas sean de unos 150 kilos por persona y año. Asimismo, tienen la obligación de declarar su pesca a la Dirección General de Pesca, lo mismo que al Ministerio de Hacienda para las ventas efectuadas. Para una mejor evaluación de esas capturas y zonas de pesca, la Dirección General de Pesca en

colaboración con el Instituto Oceanográfico, lleva a cabo trabajos conjuntos que proporcionan una valoración más exacta de los recursos en los bancos de coral existentes en nuestro litoral.

El coral es un ser vivo que pertenece a la familia de los celentéreos madreporicos, desarrollándose en aguas cálidas, principalmente en todo el Mediterráneo y, en particular, en Creta, Rodas, Sicilia, golfo de Nápoles, Baleares, Tripolitania y Túnez, aunque llega hasta el archipiélago canario. Su vida la desenvuelven sobre la plataforma litoral, donde existen algas calcáreas y colonias de madreporas formando arrecifes de coral. Pero la vida orgánica de la masa coralina requiere unas condiciones ambientales muy

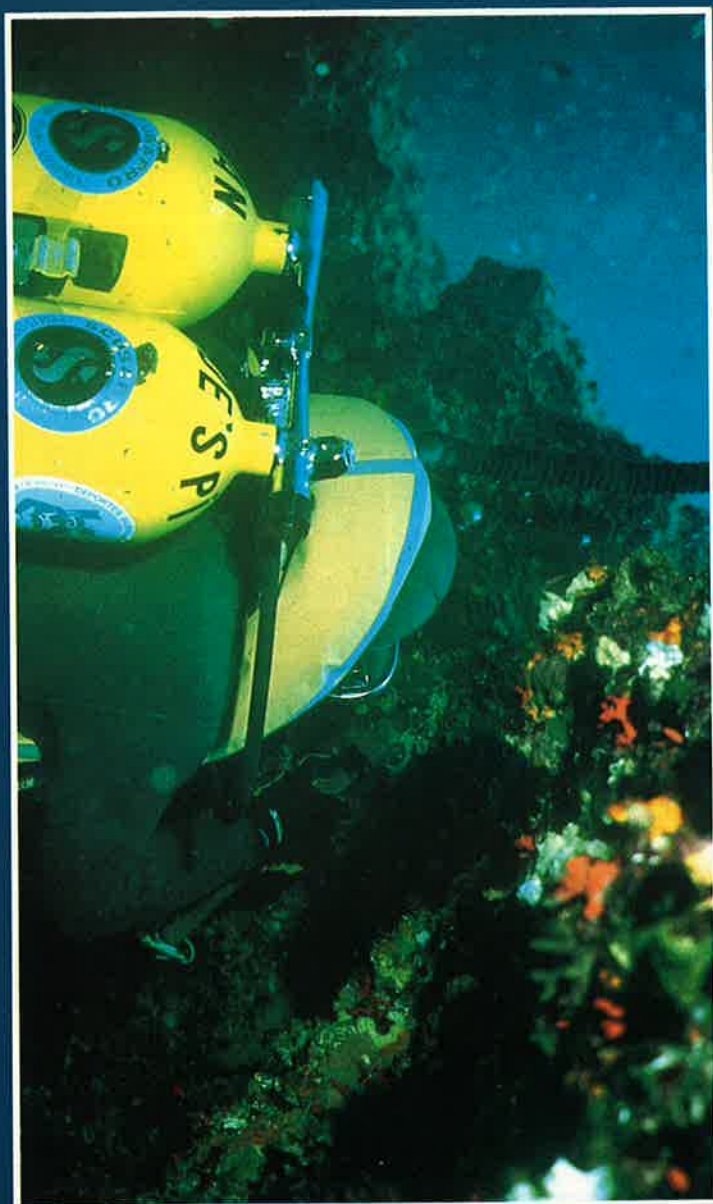
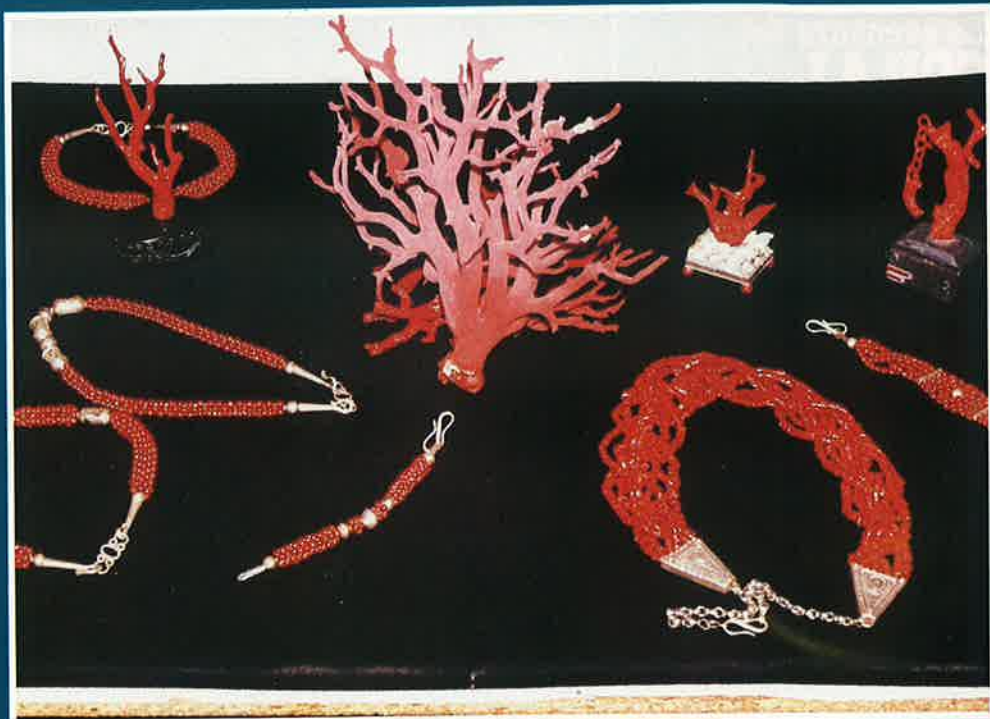


determinadas. La temperatura del agua debe estar entre los 18 y los 36 grados centígrados, y sus aguas han de ser ricas en oxígeno y materias nutritivas, placton, etcétera; han de tener una iluminación adecuada y no admiten una emersión prolongada, siendo la bajamar su límite, y la salinidad ha de tener un índice entre el 27 y el 40 por mil.

Los arrecifes de baja profundidad llegan a ser un peligro para los navegantes, pero su proximidad se delata por la blancura del agua del mar, lo que se llama leche de coral. Esto es debido a las finísimas partículas calcáreas que se mantienen en suspensión. Cuando el coral se asienta sobre fondos fangosos pierde el color rojo, conociéndose entonces con el nombre de coral negro, pudiéndose encontrar en los océanos Pacífico, Indico y Atlántico, y se utiliza para joyería de mucha calidad. En Baleares se encuentran el coral rojo y otro más oscuro llamado «sangre de toro». En Japón extraen corales parecidos al rojo, que no tienen la belleza de éste, pero los principales productores de coral rojo están en Túnez y Argelia.

El precio del oro rojo

Los métodos de pesca varían con las costumbres del lugar y de la profundidad del banco.



Se extrae a unos 90 metros de profundidad con riesgos mortales para los buceadores.

El precio medio que percibe el coralero es de 25.000 a 30.000 pesetas por kilo.

En Baleares, por ejemplo, para que la extracción del coral sea rentable hay que descender por debajo de los 40 metros, siendo lo normal entre 90 y 120 metros. En otros lugares del litoral español, como la Costa Brava, se puede extraer a partir de los 15 metros.

Para realizar el trabajo a esas profundidades de los 100 metros, es necesario poseer unas especiales condiciones físicas, y sólo pueden permanecer bajo el agua unos quince minutos y, con una piqueta, arrancar concienzudamente aquellas ramas de coral que sean idóneas y se pueda obtener de ellas partes gruesas que, en definitiva, es lo más cotizado del coral. Después de esos escasos e interminables minutos, inician el ascenso a la superficie lentamente, empleando dos horas para una correcta descompresión del cuerpo. La inmersión se realiza

por parejas pues, en un momento de emergencia, se ayuda a socorrer al buceador que se le presenta una contingencia.

En ocasiones, no se está alerta de lo que pueda suceder al compañero y, a veces, ocurren desgracias irreparables como la sucedida a Manuel Zafra, un coralero profesional y bien adiestrado que perdió el conocimiento y ascendió a tal velocidad que, al no hacer la adecuada descompresión, el nitrógeno estaba diseminado por todo su organismo. Manuel Zafra, «Manu», como se le conoce en los medios, cuenta que «estaba trabajando a 92 metros de profundidad y en el momento del ascenso, sin saber por qué, perdí el conocimiento y me fui a la superficie; y todavía tuve suerte, pues si me llego a quedar en el fondo no estaría vivo. Desperté por el calor y ya con parálisis; el barco

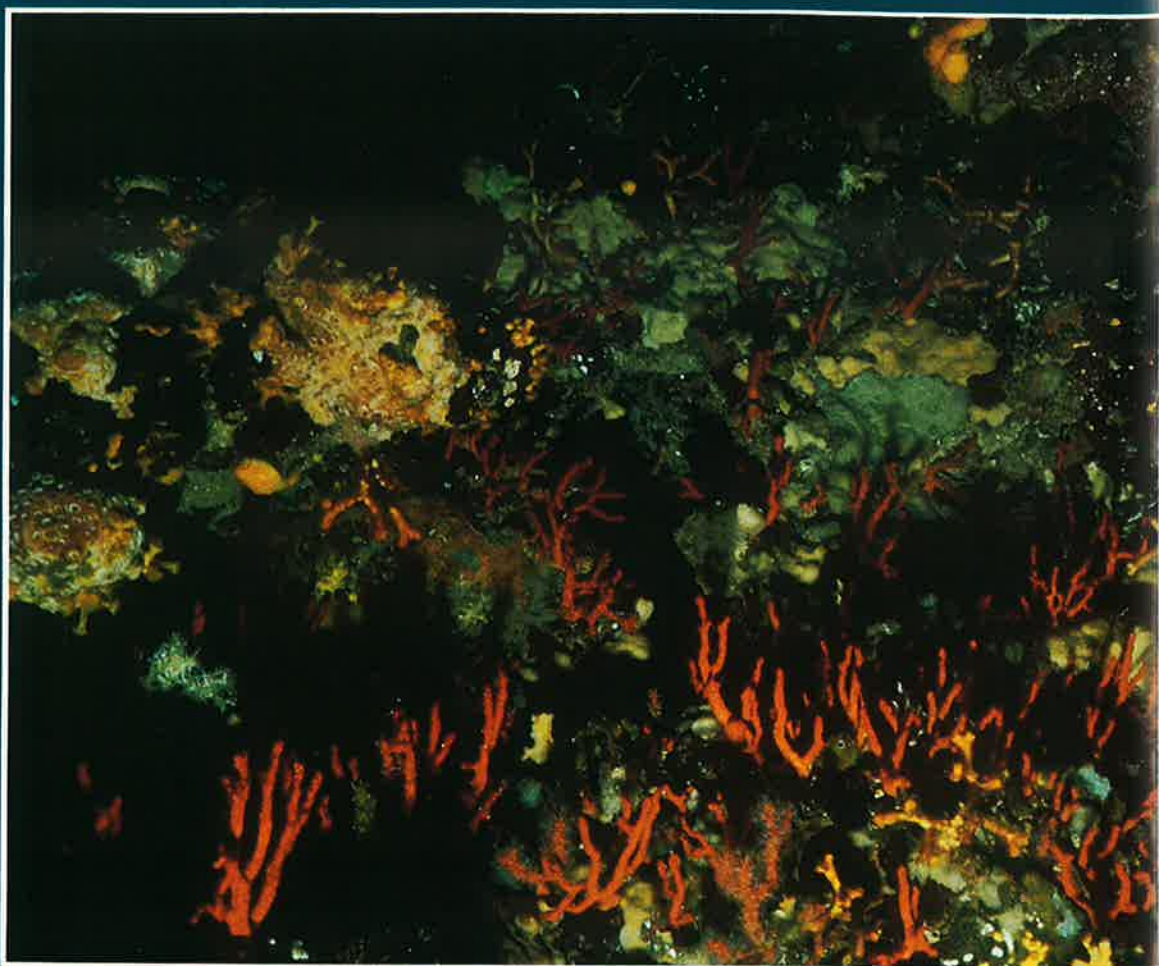
La aventura del **CORAL**, el «**ORO ROJO**» del mar

estaba encima de mí y tuve el aplomo de volver a descender a 25 metros para hacer la descompresión, y así recuperé las piernas. Permanecí tres horas en descompresión y fui subiendo poco a poco hasta los 15 metros, pero las burbujas de nitrógeno no las pude eliminar y me quedaron las de la médula, que me llevó a la paralización total e irreversible de las dos piernas.»

Fue preciso que «Manu» estuviera tres días dentro de una cámara hiperbárica en Palma, para un tratamiento de descompresión, pero su lesión medular no evolucionó agravándose con una serie de secuelas. Distensión abdominal, problemas de páncreas, dos úlceras de duodeno, anemia y, como fatal desenlace, hoy discurre su vida fuera de la mar, en una silla de ruedas, pero con un envidiable optimismo y siguiendo dentro del negocio del coral. En el agua el esfuerzo se multiplica y los gases actúan de una forma que todavía no se entiende muy bien.

Martín Ginard, ex corallero y actual buceador profesional, dice que «para bajar a los fondos marinos hay que estar muy tranquilo, y sin problemas de estrés. Abajo se sienten muchas cosas, es algo narcotizante, y se puede pasar de la euforia a la depresión, dando ganas de cantar y, alguna vez, ves visiones. Por eso, cuando vas al trabajo te concentras de tal forma que sólo piensas en la piqueta y el coral, sobre todo cuando bajas a mucha profundidad.»

Ambos, Manuel y Martín, buceadores, ex coralleros y compañeros de fatigas, coinciden en que a 30 ó 40 metros el panorama es fascinante, y que los animales marinos no producen ningún riesgo; algún mero o congrio se les acerca, los observa y se van, aunque de vez en cuando tienen algún sustillo, en realidad no pasa nada. Únicamente, si se entra en al-



gún agujero y se ataca a algún animal como la morena, ésta se defiende y agrade. Las redes sueltas o abandonadas sí constituyen un peligro, así como las averías mecánicas producidas en el equipo de inmersión, aunque esto no es probable dados los sistemas de seguridad que llevan. A veces, el mayor riesgo lo encuentran cuando cogen un temporal, pues no pueden salir del agua hasta que haya pasado, y para ello pueden transcurrir muchas horas.

La industria corallera

La pesca del coral data de varios siglos antes de Cristo; Teofrasto habla, en el siglo III a.C., como adorno personal. En las Edades Antigua y Media se consideraba el coral como piedra preciosa. Los romanos eran muy supersticiosos sobre el coral pues creían que tenía efectos medicinales como tónico, astringente y absorbente, utilizándolo para curar heridas y reducir inflamaciones. Los judíos, según Plinio, sentían la misma predilección por



el coral que por las perlas. Hoy, los musulmanes colocan granos de coral al lado de los muertos con el fin de alejar los genios maléficos.

Las irregularidades que existían en la comercialización del coral con exportaciones incontroladas a Italia, Japón y China, en forma de coral bruto, propició en 1988 la creación de la Cooperativa Balear de Coraleros, que agrupa prácticamente la totalidad de los coraleros por buceo autónomo. El mismo año se crea, con el objetivo de manufacturar el coral rojo procedente de los caladeros de Baleares, la empresa Coral Balear, S. A. Esta empresa es el resultado del esfuerzo conjunto de la cooperativa de coraleros, el Govern Balear, como catalizador del proyecto y, en 1990 la ONCE incorpora un importante porcentaje de minusválidos y adquiere la mayoría de las acciones.

De este modo, tras impartir cursos monográficos se capacita a personal especializado; recibe ayudas de la CEE y se lo señala como centro especial de empleo. Con el personal inte-

La cuota de pesca por persona y año es de 400 kilos, aunque se suelen obtener unos 150 kilos.

grado en la empresa, más los minusválidos cualificados, se ha conseguido elaborar el preciado coral «sangre de toro», característico de la costa balear y que permite alcanzar el mayor nivel de calidad en el «oro rojo».

Pero, para obtener las ramas de coral, los buceadores profesionales y autorizados realizan

un arduo trabajo utilizando equipos muy complejos. Como herramienta de arranque emplean exclusivamente la piqueta, y para sumergirse a 90 ó 100 metros se equipan con un chaleco salvavidas y un botellín que lo infla; dos reguladores, una doble botella de aire comprimido, y una tercera de reserva en previsión de cualquier fa-

llo y, claro está, una bolsa de malla para recoger el coral.

Una vez en el arrecife y antes de comenzar el trabajo, el coralero comprueba el grosor y dureza del coral, desechando las ramificaciones blandas que dejan para posteriores inmersiones, cuando esté más hecho y tenga más valor.

Por el contrario, los buceadores piratas emplean medios de extracción ilegales, produciendo grandes destrozos en el arrecife donde actúan, para conseguir una cantidad útil extraída; arrancan indiscriminadamente cualquier cantidad de masa coralina no aprovechada, que luego quedará como sedimento muerto y evitará la formación de nuevos corales. Varios son los instrumentos utilizados por los coraleros incontrolados, siendo los más conocidos la «barra italiana» y el «ingenio», que es una pesada cruz de madera o chapa de cuyos brazos cuelgan trozos de viejas redes que se enredan en el coral y lo arrancan.

Cuando el coral llega a tierra es evaluado, pesado y remitido a las industrias para transformarlo en objetos de adorno. La parte gruesa del tronco se utiliza para joyería y las partes de menor calidad o subproducto, como las extremidades, se destinan a fabricar objetos de bisutería.

«Los coraleros —afirma Manuel Zafra, gerente de Coral Balear— siempre hemos estado sujetos a los vaivenes que nos han impuesto los compradores; los grandes mayoristas como Taiwan, la India y Filipinas, que son los que compran el coral de Baleares. A veces, de un golpe bajan un millón de pesetas en una partida que vale siete.»

El coral, como adorno, es más usado en Oriente que en Occidente. En Turquía, el coral no se usa en joyería, sino que se emplea como adorno en las paredes mediante incrustaciones, en la fabricación de pipas, adornos de armas y arneses de caballería. Pero el uso principal del coral es la fabricación de collares, brazaletes y tallado de figuras. Los italianos son hábiles artistas en aprovechar las irregularidades del material para obtener bellos efectos. ■

Emilio MORANCHO

CABALLA,
JUREL,
BONITO
Y SARDINA

LOS AZULES DEL MAR



300 millones de pesetas destinó el Ministerio de Agricultura el pasado año para la promoción de los denominados productos azules en el sector de la pesca. Una cantidad similar se va a destinar este año durante los próximos meses para los mismos objetivos a través del FROM. La Administración considera que los resultados obtenidos en los últimos años han sido positivos y que es necesario proseguir la acción de divulgación de una serie de

productos, así como una mejor información sobre los consumidores. La campaña del pescado azul se desarrolló en 1990 junto con otra actuación para promocionar el pescado congelado. Para este año, los esfuerzos se van a encaminar hacia los pescados inmaduros con recursos del FROM junto con la aportación de ayudas desde diferentes Comunidades Autónomas con pesquerías en estos productos.

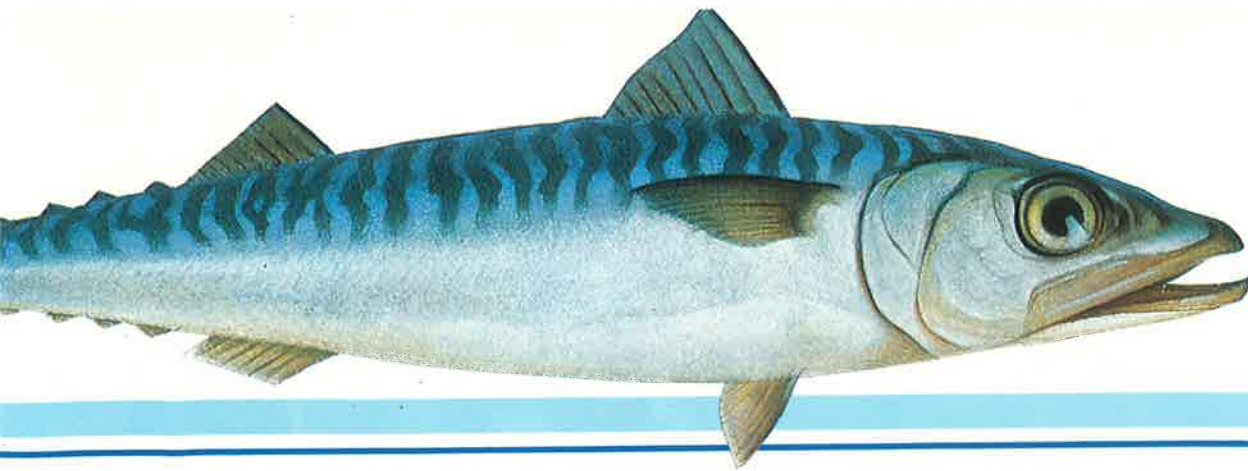
SEGUN Gabriel Ocaña, responsable del FROM durante el último año de la campaña para la promoción de los pescados azules, se trata de un segmento de la producción de gran interés tanto para los consumidores como para los pescadores. Los desembarcos de estas especies, aunque tienen grandes oscilaciones en función de cada una de las campañas, se sitúan aproximadamente en torno al 20 por cien de todos los desembarcos aunque su valor sea ligeramente inferior. En cualquier caso, supera los 20.000 millones de pesetas y afecta a un gran colectivo, en el que dominan en muchos puertos las medianas y pequeñas embarcaciones. Desde la perspectiva de la demanda, se trata de productos que han tenido una mala imagen, lo que ha incidido negativamente a la hora de su consumo y de sus precios. Cabe destacar que, mientras el volumen de estas pesquerías está por encima del 20 por cien sobre el total de los desem-

barcos, su valor no llega al 10 por cien.

Esta relación entre el volumen de los desembarcos y el valor de los productos guarda relación directa con la imagen que ha existido tradicionalmente en el consumidor español hacia estas especies, consideradas tradicionalmente como las hermanas pobres del mar. Esta imagen de estos productos de la pesca ha incidido negativamente tanto sobre los ingresos de los pescadores como sobre el conjunto de las industrias derivadas que operan con estas materias primas.

La Administración reconoce la existencia de ciertos desajustes en el comportamiento de la demanda de los productos de la pesca ante el interés de las amas de casa por la compra de productos conocidos como pescado blanco frente a los denominados azules, especies que en muchos casos han sido infravaloradas sin motivos aparentes que lo justifiquen. Los pescados azules han tenido injustificadamente también una imagen de pescados menores que se tradujo en un descen-





Suponen prácticamente el 20 por cien de los desembarcos con un valor superior a los 20.000 millones de pesetas.

so en la demanda, así como en unos precios a la baja.

Cambiar la imagen

El volumen de las capturas de los pescados azules, en torno a las 250.000 toneladas por campaña, así como sus bajos precios y la retracción

en la demanda, han sido razones suficientes para que la Administración llevase a cabo actuaciones encaminadas a modificar esta situación. Durante los últimos años, el Ministerio de Agricultura a través del FROM mantiene campañas para intentar modificar la situación actual con unos resultados considerados

como positivos por los responsables de este organismo. El objetivo del FROM, según señala Gabriel Ocaña, no es enfrentar el consumo de pescado blanco con pescados azules, sino lograr que el consumidor tenga en sus manos la máxima información objetiva sobre cada una de las especies que tiene en la

oferta a la hora de elegir. El objetivo final sería conseguir un mejor ajuste en los mercados, donde en ocasiones se intensifica la demanda de productos deficitarios con grandes subidas de precios, mientras cae la venta de otros productos sin que existan razones de calidad que lo justifiquen.

Técnicos de la Administración son conscientes de que la actual situación del mercado, con una clara diferenciación entre pescados azules y blancos obedece, a razones históricas originadas por una falta de información suficiente y quizá también consecuencia de un momento, cuando había mayor abundancia y mayores posibilidades para las capturas de las especies blancas en otras aguas. En los últimos años se han dado pasos importantes para cambiar esta situación aunque queda todavía mucho camino por recorrer en esta tarea.

Para Gabriel Ocaña, se trata de un trabajo lento pero que ya ha comenzado a dar sus frutos. Aunque todavía de forma rotunda, es evidente que los pescados azules han logrado mejorar su imagen en el conjunto del mercado. La mayor información ha dado lugar a un cambio de mentalidad en el ama de casa y, probablemente, también haya tenido alguna repercusión el hecho de que los precios de los pescados blancos hayan subido de





Rodman 100 Arma de pesca

Aparentemente, es un yate: cómodo, rápido, seguro.
 Pero en realidad, el Rodman 100 es una perfecta arma de pesca
 capaz de ganar cualquier batalla al mar.
 Un arma de pesca fabricada con el material más avanzado:
 el Polyester Reforzado con Fibra de Vidrio.
 Un pesquero específicamente proyectado para la faena de palangre
 pero igualmente válido para la pesca de arrastre, cerco,
 con targones o pesca polivalente.
 Algún día todos los pesqueros se armarán así.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	30,48 m.
Eslora en flotación	27,37 m.
Manga	8,00 m.
Punta	4,20 m.
Calado	2,82 m.
Potencia aprox.	600-800 CV.
Velocidad aprox. en plena carga	9-11 nudos
Autonomía aprox.	8.600 millas
Capacidad de bodega aislada	195 m. ³
Capacidad de combustible	110 m. ³
Capacidad de agua dulce	12 m. ³
Capacidad de bodega	6 tons.
Habilitación	18 personas
T.R.B. aprox.	200 tons.

***polyships* s.a.**

Construcción Naval
 en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio.



forma notoria. Tradicionalmente, por ejemplo, en el caso de los hospitales se hablaba de los pescados blancos como el eje de la mayor parte de las dietas alimentarias, hoy, las cosas han variado. No es que se trate de sustituir el pescado blanco por el azul. La Administración pretende que, con esa mayor información, libres de prejuicios, se ajusten las dietas a las necesidades de cada enfermo y que los pescados azules son importantes para determinadas situaciones y personas.

Azules y grasas

El conjunto de los pescados se podría diferenciar, según estudios técnicos, en tres tipos: a) pescados grasos o azules con un 73 por cien de agua, el 8 por cien de grasa y el 17 por cien de proteínas. b) Pescado magro o blanco con el 80 por cien de agua,

Inmerecidamente han tenido fama de productos pobres, rechazados por una parte de los consumidores.

Cuadro I y II					
PROTEINA EN LOS PESCADOS GRASOS					
Valor nutritivo de la proteína de algunos pescados grasos, crudos y de otros alimentos					
Alimento	CDV	BV	NPU		
Sardina	0,95	0,72	0,69		
Pez espada	0,95	0,67	0,64		
Merluza	0,92	0,78	0,71		
Carne de vacuno	0,93	0,71	0,66		
CDV: Coeficiente de digestibilidad verdadero (proporción absorbida de la proteína ingerida). BV: Valor biológico (proporción de proteína retenida de la absorbida). NPU: Utilización neta de la proteína (porcentaje retenido respecto al ingerido).					
Relación calidad/precio de la proteína de algunos alimentos					
Alimento	Porción comestible (%)	Contenido proteico (%)	NPU	Recomendaciones dietéticas (g)	Precio (pts.)
Sardina	68	18	0,69	441	88
Pez espada	94	17	0,64	338	270
Merluza	90	16	0,71	375	450
Carne de vacuno ..	98	21	0,66	262	289

el 1 por cien de grasa y el 18 por cien de proteínas. Finalmente, el pescado semigraso con entre un 2 y un 5 por cien de grasa. Para los pescados, la proporción de grasa es variable y depende del estado del producto, aunque por regla general tienen más proporción en los meses de verano mientras disminuye en la época de fríos. Por el contrario, su tasa de proteínas es prácticamente constante. La grasa de pescado es rica en vitaminas A y D. Igualmente, el pescado tiene mucho calcio, magnesio y fósforo.

Tradicionalmente, los pescados azules han tenido lo que se dice una mala prensa a efectos de las dietas alimentarias. Han sido generalmente menospreciados en relación con otros tipos de pescados de mayores precios, por suponer que eran menos digestibles a la vez que tenían una incidencia negativa en relación con los problemas



Los azules son productos de alto interés por sus condiciones alimentarias, especialmente en las dietas contra el colesterol.



cardiovasculares y las enfermedades ligadas al colesterol.

Hoy, gracias a una mejor información, se están modificando estas posiciones y, según han puesto de manifiesto los estudios técnicos, se trata de unos pescados ricos en proteínas de alto valor biológico, ácidos grasos poliinsaturados y vitaminas. Los pescados azules tienen además una buena digestibilidad y, como factor importante a la hora de la compra, mantienen unos precios más bajos que el resto de las especies de la pesca. La porción comestible en estos tipos de pescados oscila entre el 70 por cien en la sardina y el 90 por cien en el bonito. El contenido de agua se sitúa en torno al 75 por cien. Tienen un contenido proteico elevado y la grasa oscila según la época del año.

El valor nutritivo de la proteína de los pescados grasos es excelente según los informes técnicos, muy superior al de otros alimentos como se refleja en los cuadros I y II.

Por lo que se refiere a las grasas en los pescados azules, los estudios técnicos han puesto de manifiesto que son ricos en ácidos grasos poliinsaturados con efectos muy beneficiosos sobre los niveles de colesterol. Los procesos industriales no tienen efectos en la utilización nutritiva de los pescados. Tampoco afectan a su composición los procesos de conservación pues, aunque se desnaturalicen las proteínas, los aminoácidos quedan íntegros. Las grasas, por el contrario,

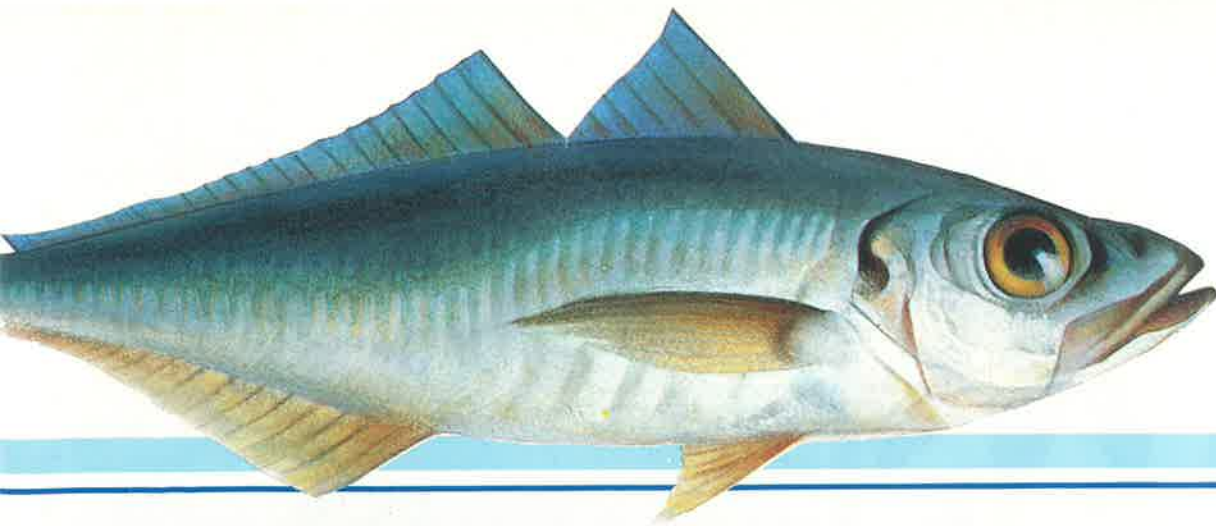


sí pueden sufrir pérdidas y modificaciones con el tiempo, lo que se conoce como enranciamiento. Sin embargo, ese proceso no influye sobre el contenido en vitamina

D ni sobre las sales minerales. La fritura tampoco afecta al valor nutritivo de estos pescados.

En líneas generales, los trabajos de investigación so-

bre los pescados azules han puesto de manifiesto que determinadas especies generalmente marginadas o consideradas como las menos aptas para el consumo, poseen una



Los desembarcos

Los desembarcos de los productos azules de la pesca se hacen en menos de una veintena de puertos, localizados tanto en las provincias del norte como en las del sur y del Levante en función de cada una de las especies.

En bonito y jurel, casi todos los puertos corresponden a la zona del Cantábrico donde destacan especialmente Ondárroa, Bermeo y Burela. De otras zonas, solamente tiene cierto peso el puerto de Algeciras en jurel.

Por el contrario, en sardina y caballa, los desembarcos se reparten por todas las zonas, aunque destacan las provincias del norte y las andaluzas.

PUNTOS MAS REPRESENTATIVOS SOBRE LAS VENTAS DE LAS SIGUIENTES ESPECIES:

Caballa: Fuenterrabía, Bermeo, Ondárroa, isla Cristina, Punta Umbría, Algeciras, Cádiz, Puerto Santamaría, Almería.

Sardina: Santoña, Avilés, Portosín, Sada, Cambados, Portonovo, isla Cristina, Barbate, Adra, Alicante, Castellón, Tarragona, Vilanova.

Bonito del Norte: Guetaria, Bermeo, Ondárroa, Avilés, Burela.

Jurel: Ondárroa, Sada, Portosín, Malpica, Santoña, Avilés, Burela, Cillero, Camariñas, Portonovo, Algeciras.

serie de características que las hacen en muchos casos indispensables para una dieta equilibrada. Probablemente, una parte de los perjuicios que existieron sobre este tipo de especies, guardaba cierta relación con sus precios bajos y el que, debido a este motivo, se considerasen como especies menos nobles. Hoy se ha llegado a la conclusión de que se trata de productos digestivos, de alto valor nutritivo y que, además, son a precios más bajos. Los pescados azules son muy ricos en ácidos grasos insaturados que reducen los niveles de colesterol y resultan muy beneficiosos para la prevención de enfermedades cardiovasculares.

Junto a la campaña para la promoción de los pescados azules, el Ministerio de Agricultura a través del FROM quiere concienciar también a los consumidores sobre la importancia de no comer alevines de pescados, por lo que supone de destruir los futuros desembarcos de productos procedentes de los caladeros españoles. En relación con el chanquete, tipo de pescado significativo en esta guerra en defensa de los alevines, se considera importante que los consumidores renuncien a su demanda tanto en mercados como en restaurantes con el fin de eliminar su pesca. En este sentido se indica en medios técnicos que lo que se come vulgarmente como chanquetes son en realidad diferentes alevines de muchas especies. ■

Vidal MATE

Ocaso EN GRAN SOL



Decir Gran Sol es decir faenas pesqueras. Caladero de leyenda, ha facilitado el sustento a muchos hombres de mar del norte de España desde hace, tal vez, siglos. La regulación de las capturas desde la entrada de nuestro país en la Comunidad Europea no ha supuesto, en cambio, su total normalización. Hoy son algunos los que han comenzado a dar la voz de alarma, preocupados por el enorme esfuerzo pesquero al que se le está sometiendo.

EL CALADERO
ATLANTICO
POR EXCELENCIA
COMIENZA A NOTAR
EL ESFUERZO
PESQUERO

IGNACIO Aldecoa ya reflejó en uno de sus relatos las tremendas condiciones de vida de los hombres de mar que lo surcaban. Otros escritores se han sentido tentados también por los mismos motivos. Circunstancias que, además de a la literatura, han inspirado a los guionistas de cine y de la televisión. Es el Gran Sol, el caladero por excelencia don-

de durante siglos han ido a buscar el sustento los marineros del norte. Pescadores de altura atraídos por la riqueza de sus aguas, pero temerosos también de la furia de estos mares.

Situado al sur de la isla de Irlanda, en la zona hoy conocida como VI y VII de la Comunidad Europea, ha sido tradicionalmente, en cambio, un mar español. Barcos galle-

gos y vascos, sobre todo, han tirado sus redes en estas ricas aguas casi desde tiempo inmemorial. La reputación de las dos cocinas regionales no es ajena, sin duda, a este mismo caladero, que ha alimentado sus mejores fogones y dado fama a su gastronomía. Decir merluza a la gallega es decirla del Gran Sol, como tampoco se puede pensar en prepararla a la vizcaína sin tener, al menos, tan reputado origen.

Hasta no hace mucho, en cambio, no fue del interés de las flotas de otros países. Sólo los irlandeses, que lo tienen frente a sus costas, se cuentan entre sus históricos recolectores. Sin embargo, ni españoles ni ellos entraron nunca en conflicto por sus especies. Los



OCASO EN GRAN SOL

primeros, más dedicados a la merluza, la cigala y el rape, desdeñaban en cambio las más apreciadas por los segundos: la caballa y el arenque. La regulación que supuso la entrada de nuestro país en la Comunidad Europea y el interés económico de otros países y armadores vino a cambiar este planteamiento, haciendo de este vergel oceánico un lugar codiciado por muchos.

Flota de los 300

300 buques pesqueros españoles son hoy, únicamente, los autorizados oficialmente de nuestro país a faenar en este apreciado caladero. Según los armadores afectados, una cifra reducida frente a los 700 que venían haciéndolo antes de las restricciones impuestas por la CEE. A pesar de ello, un número suficiente para que las capturas que se extraían fueran en principio, al tiempo que más escasas, más rentables económicamente. De los 300, sólo se permite una presencia simultánea de 70 en la zona VII y de 18 en la conocida como VI. Son arrastreros dedicados, por lo general, a especies luego muy apreciadas en el mercado español y que vienen a ser características de la flota con base en uno y otro puertos.

La merluza tiene en La Coruña, por ejemplo, a su capital, como el gallo es la especie más relevante de Vigo. Otras especies con proyección comercial son el rape y la cigala y, en menor medida, la pota, la maruca y la bertorella. Otras como el besugo y la caballa están sujetos a una gran estacionalidad, de manera que, debido a sus migraciones, desaparecen práctica-



mente de este caladero durante el primer trimestre del año en el caso del besugo y durante el segundo, en el de la caballa. Algo parecido ocurre también con la palometa, de más imprevisibles migraciones oceánicas.

Unas capturas de las que se calcula que puedan vivir en España cerca de 10.000 personas. Una cifra difícil de precisar, pero a la que se llega a razón de contar 15 tripulantes de media por cada uno de los 300 buques autorizados y

otras cuatro personas como empleados de tierra directamente vinculados a cada barco. Pero es que, además de ellos, otros 10 trabajadores por barco pueden vivir indirectamente de los ingresos económicos que genera esta flota, según cálculos realizados por fuentes del sector. Unos buques que generalmente tienen su base en puertos de Galicia y, dentro de ésta, en Vigo y La Coruña, con una presencia también nada despreciable en otros del País Vasco como Ondárroa y Pasajes.

Piratas en el Océano

Pero además de ellos, de estas ricas aguas vive un número indeterminado de marineros y de empresas dedicados a la pesca fraudulenta de algunas de estas especies. Así lo denuncia Jesús Etchevers, vicepresidente de la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña (ARPESCO). Según Etchevers, el fenómeno viene observándose desde hace

CONTENEMAR

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

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



AGENCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA. MARCARGO, S.A.
Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia
Tels.: 96 / 367 69 12-16 - Télex: 64700 -
Fax: 96 / 323 05 13

CADIZ. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.
C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos, 308
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)
Tels.: 956 / 86 40 89 - 86 28 47 - Télex: 76190

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

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

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

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

SANTANDER. CANTABRICA DE SILOS, S.A.
Agente Colaborador
C/. Antonio López, 24 - 1º - Apartado de Correos 215
39009 - Santander
Tels.: 942 / 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942
Fax: 942 / 31 32 75

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

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

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

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

OCASO EN GRAN SOL

tiempo pero, sobre todo, se ha incrementado a partir del último año. Explica que con este nuevo fenómeno *se ha roto el equilibrio que se había conseguido después de las restricciones de la Comunidad Europea, en el que los precios habían empezado a compensar el menor número de capturas al que estamos autorizados.*

La estimación del vicepresidente de ARPESCO como de otras asociaciones profesionales y empresariales del sector es que la situación está poniendo en serio riesgo al caladero. Así se lo ha hecho saber esta entidad en un documento remitido recientemente al secretario general de Pesca, José Loira. Firmado tanto por ARPESCO, como por la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Gran Sol de Pontevedra (ARPOSOL), la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña (INBUPES), así como por asociaciones de Ondárroa, Pasajes y Bilbao, lanza una voz de alarma sobre esta apreciada pesquería.

Todos ellos aprecian una sensible disminución de las capturas normales que hasta ahora venían realizando, y no encuentran una mejor explicación que el esfuerzo pesquero al que se está sometiendo a estas aguas. Según Etchevers, *no necesitamos grandes estudios biológicos para saber lo que está ocurriendo con certeza.* Su experiencia le dice que lo que está pasando puede ser el principio del fin de unos mares que les han proporcionado sustento durante años. Un arrastrero venía capturando por marea unas 300 cajas de pescado, que luego desembarcaba en los puertos españoles. *Hoy, en cambio* —añade el vicepresidente de ARPESCO— *apenas*



se recogen 150 cajas por marea. Y esto no le ocurre sólo a unos pocos barcos, sino que es el baremo generalizado con que empiezan a contar todos los que faenan por allí. Unas 150 cajas por marea que les proporcionan unos ingresos de cerca de 3.000.000 de pesetas, según la misma fuente, cuando esta misma cifra es la que se venía a recaudar como media en el año 81, con una peseta de entonces de más valor que la actual, erosionada por la inflación de los diez años transcurridos.

Banderas de conveniencia

Según estas fuentes, esta difícil situación se debe a una flota de cerca de 100 barcos que faena de forma irregular y fraudulenta en Gran Sol y que amenaza, por eso mismo, con destrozar la riqueza tradicional de esas aguas. Son buques, según los afectados, que han sido comprados en Inglaterra y otros países comunitarios e incluso llegan a navegar bajo banderas de conveniencia. Son palangreiros que se dedican fundamen-





talmente a la merluza y que capturan mayor cantidad de esta especie que cualquier otro arrastrero autorizado. Emplean también, según se ha denunciado, los enmalles de fondo que dedican a la captura de rape. Técnicas, en cualquier caso, que son fáciles de ocultar y, por tanto, dificultan la denuncia comprobada de estos buques cuando cometen algunas de estas actividades prohibidas.

Estos enmalles de fondo les procuran, sin embargo, una mayor capacidad. De este modo, se calcula por los armadores afectados que pueden extraer 20 veces más de rape que cualquier arrastrero que faene legalmente. Unas ventajas que les permiten obtener cerca de 40 toneladas de esta especie en apenas dieciséis días, mientras que lo que viene siendo normal por las técnicas permitidas es de tres a cuatro toneladas.

Los barcos fraudulentos, según denuncian los armadores afectados son, por el contrario, difíciles de localizar por las patrulleras irlandesas que vigilan la zona. Según estas fuentes, sólo pueden cogernos *in fraganti* cuando recogen o echan el arte de pesca, lo que al parecer realizan en poco tiempo y de la manera más rápida posible. Esta flota *pirata* que opera en Gran Sol suele hacerlo bajo pabellón inglés o de cualquier otro país de la Comunidad Europea e, incluso, bajo banderas de países de conveniencia. Embarca, afirma Jesús Etchevers, *a tripulaciones de países como Senegal o portugueses, sin que se sometan a las legislaciones laborales de los países miembros de la CE*. También admite que algunos españoles forman parte de los barcos e incluso llega a asegurar que *hay armadores que*

faenan legal e ilegalmente al mismo tiempo.

Puertos de desembarco

Para las mencionadas asociaciones pesqueras el problema no es sólo el sobreesfuerzo al que se somete el caladero sino que, según ellos, esto se hace con una cierta permisividad de las autoridades. Les preocupa, sobre todo, el hecho de que estos barcos descarguen sus capturas en los puertos españoles como si de una flota realmente autorizada se tratara. En el documento remitido a la Secretaría de Pesca indican que *toda esta flota, cuya actividad es claramente ilegal, opera sin consideración alguna hacia la normativa comunitaria, no sometiéndose a las zonas de veda, planes de pesca, especies prohibidas, régimen de sanciones, etcétera; con lo que, como*

resultado, realizan una actividad más incisiva y rentable que los buques legalmente autorizados que componen la llamada flota de los 300.

Por todo ello, piden a la Administración que aumente su control sobre estos barcos, *para que se aplique con todo rigor la legislación interna sobre la justificación de las capturas realizadas por buques extranjeros que entren en puertos españoles, así como aquella normativa comunitaria establecida con la misma finalidad.*

Unos problemas que además provocan una mala imagen del sector pesquero español frente a sus socios comunitarios, según afirma el mismo documento. Estos armadores piden por eso a la Administración española un esfuerzo por su parte para defender la legalidad de las posiciones del sector pesquero nacional, y eliminar la imagen de depredadores que en buena parte de Europa se tiene sobre ellos. En este sentido, afirman que el esfuerzo pesquero es todavía mayor en la zona del Mar del Norte, donde apenas existe presencia de buques pesqueros españoles.

Tampoco entienden el interés de las flotas de otros países comunitarios en el caladero de Gran Sol, donde hasta hace unos años no había habido incidentes de relieve entre españoles e irlandeses, que son los que habitualmente han venido faenando en esas aguas. Piensan, de este modo, que detrás se esconde un interés por suplantar a las flotas vasca y gallega de la zona, amparándose además en las ventajas que puede traer la entrada en vigor del Acta Única a partir de 1993, en que la libertad de circulación de productos, capitales y trabajadores será un hecho en el ámbito de la CE. Una fecha, esta última, algo tabú para el sector que espera para entonces haber solucionado buena parte de estos problemas so pena de que Gran Sol empiece sólo a contar para la leyenda. ■

M. PEDRERO

CONSTRUCCION DE BARCOS
DE PESCA Y DEPORTIVOS
EN MADERA Y EN
POLIESTER REFORZADO,
HASTA 30 M DE ESLORA

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

Primer astillero de España
que construyó
buques de pesca en PRFV,
habiendo construido
el que en su día fue
el mayor pesquero de Europa
en este material



ASTILLEROS BLASCO

Avenida Santiago Bernabeu, 35
Apartado 10
Teléfonos:
Oficinas: 41 18 71
Talleres: 41 17 67 y 41 11 78
Particular: 41 11 75
SANTA POLA (Alicante)
España



Pesquero nombrado "BELLA" de 7 metros de Eslora y 116 T.R.B.,
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



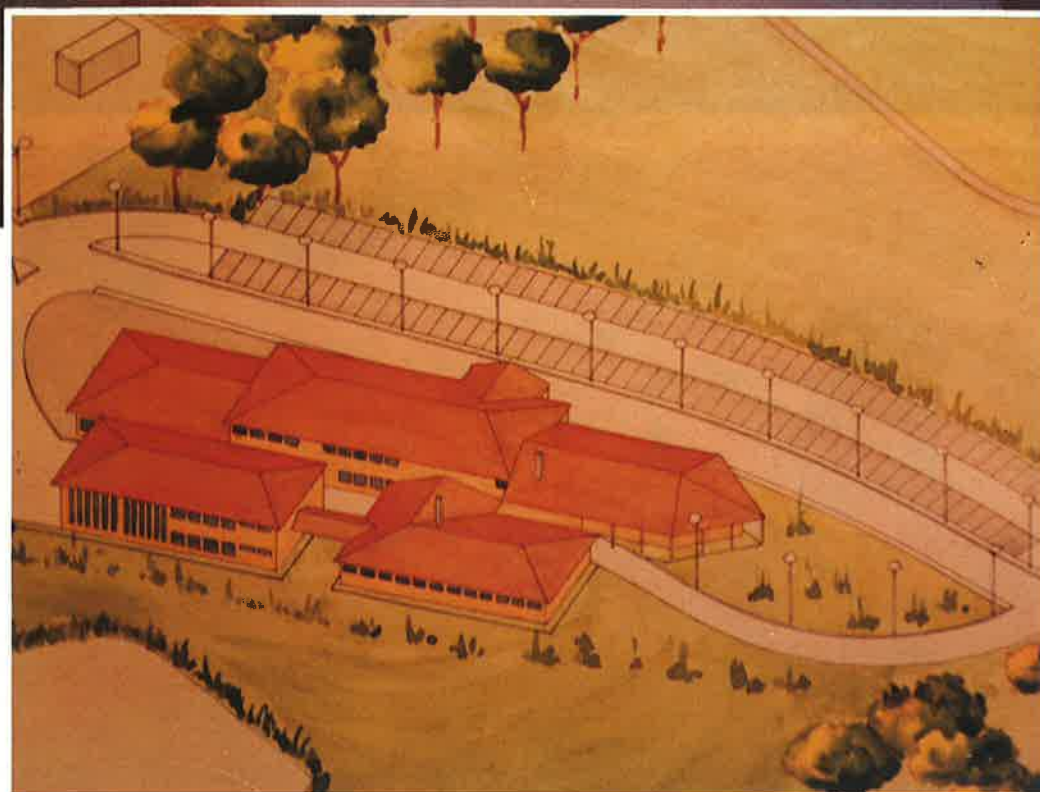
Pesquero "Nuestra Sra. del
Carmen II", de 8 metros de
Eslora, dedicado a la
pesca artesanal.



Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

UN PASO ADELANTE EN LA PREPARACION PROFESIONAL



Centro de formación contra incendios en Gijón

El Convenio de Formación y Guardia para la Gente del Mar obliga al desarrollo y a la asistencia a cursos de supervivencia en el medio marino y lucha contra los incendios en los buques. Sin embargo, hasta este momento, no existía en nuestro país ningún centro especializado en impartir esta clase de enseñanzas. En Gijón se construye el que será considerado el centro más moderno de Europa dedicado a estos fines.

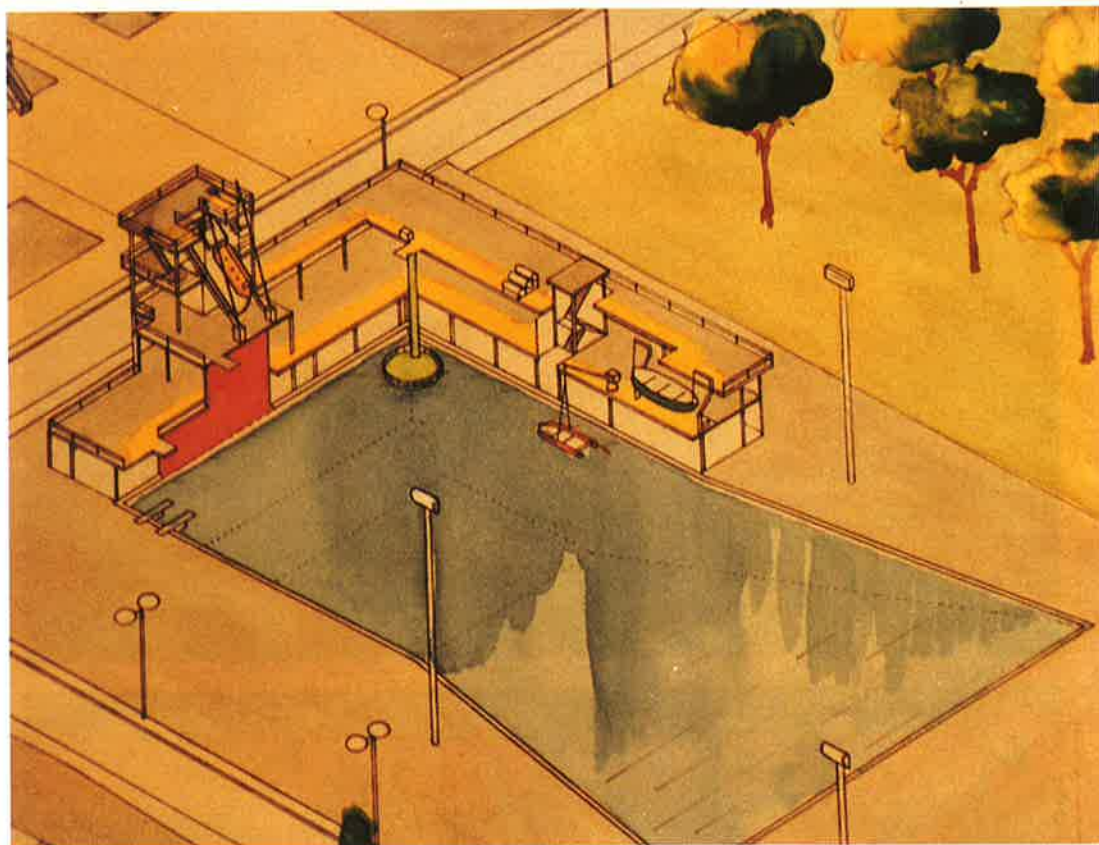
NINGUNO de los colectivos implicados o con intereses en el mar pone en tela de juicio la necesidad de una buena preparación a la hora de embarcarse. Una formación adecuada evitaría situaciones en ocasiones absurdas, al tiempo que serviría para conocer el peligro y saber actuar en momentos difíciles.

Muchos de esos colectivos se han ocupado de lanzar la voz al cielo exigiendo la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras, otros se han preocupado por denunciar la existencia de accidentes laborales motivados por la falta de preparación de las tripulaciones. En ocasiones, se ha criticado la ignorancia o el desinterés de los trabajadores por cumplir ciertas reglas y normas del juego que, en el mar, no sólo hacen perder la partida sino también la propia vida. Sin embargo, no es justo echar la culpa de todo a nuestros marineros y pescadores.

El Convenio de Formación y Guardia para la Gente del Mar, ratificado por España, y las normas que lo desarrollan indican la obligatoriedad de impartir cursos especializados en la lucha contra incendios y supervivencia en la mar.

A pesar del imperativo legal, nuestros marineros y pescadores contaban tan sólo con escasos manuales referidos a dichos temas; (uno de ellos «Lucha contra incendios a bordo», editado por el Instituto Social de la Marina) que se utilizaban en las escuelas a modo de libro de texto. Como complemento a esas enseñanzas teóricas, y en cierto modo, obsoletas, se hacía necesaria una serie de prácticas que no se daban al no existir en nuestro país ningún centro, en el que dichos conocimientos pudieran impartirse con un mínimo de garantía y seguridad para los alumnos.

Afortunadamente, las cosas han cambiado. Si con la apertura del Instituto Europeo de Estudios Marítimos Gijón abría las puertas y las perspectivas a una formación marítima más completa y desconocida hasta entonces por nuestros profesionales, una vez más, la ciudad asturiana ha dado otro paso adelante disponiendo el suelo donde se ubicará el que



El centro dispondrá de una piscina con oleaje, donde se simularán siniestros marinos

será, sin duda, el centro más moderno de Europa especializado en la docencia de cursos sobre supervivencia y lucha contra los incendios en el mar.

Tecnología punta

El citado proyecto, actualmente en fase de construcción, reúne los espacios y las instalaciones necesarios para poder

trabajar en la simulación de fuego real; la realización de distintos tipos de incendios y el uso de mandos e instrumentos para la extinción de los mismos, lo que permitirá operar con plenas garantías de seguridad a profesores y alumnos.

El proyecto, del que es autor el arquitecto catalán Luis Pou, ocupará una superficie de 14,32 hectáreas y contará con un edi-

ficio principal, donde se hallarán los servicios principales del centro; una torre de maniobras que se utilizará para hacer prácticas de fuego; un complejo de salvamento marítimo con piscina, parte destacada del Campo. La piscina dispondrá de oleaje natural para simular mejor los naufragios en plena mar.

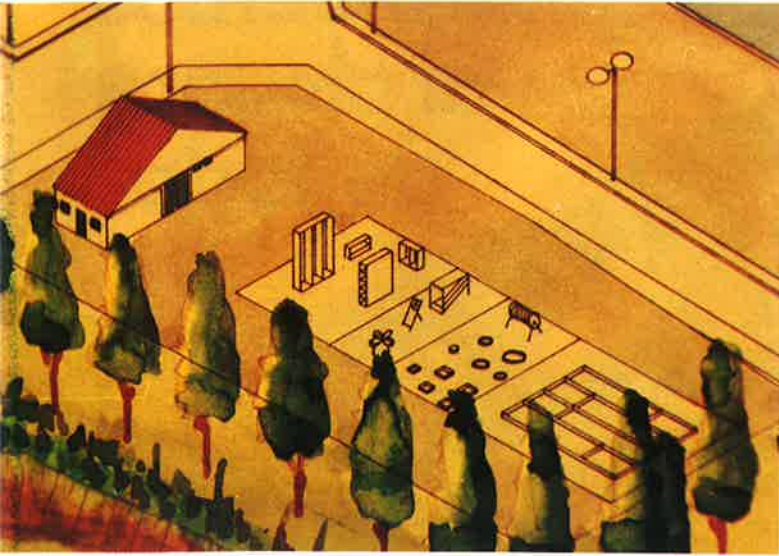
Lo más destacado, sin embargo, no son tan sólo la tecnología y las partes del centro docente, únicas hasta el momento en nuestro país, sino la especial concepción que se ha tenido a la hora de diseñarlo. Todos los servicios estarán dispuestos de tal modo que se cumplan las exigencias del medio ambiente y el hábitat en el que estará definitivamente ubicado.

Con ello, no extraña que este centro de Formación de Lucha contra incendios y seguridad marítima, promovido desde la Dirección General de la Marina Mercante, pase por ser el más moderno de los que de sus características existen en Europa.

El presupuesto de construcción asciende a 1.377 millones de pesetas y se prevé que las obras (realizadas por Construcciones y Dragados) estén finalizadas en veintiocho meses, aunque en un principio se había dado de plazo para acabar la edificación en cuarenta y cinco meses.

Con este centro, la Dirección General de la Marina Mercante pretende cubrir el vacío existente hasta la fecha en la formación de los profesionales del mar. Según los programas establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la propia Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ubicarán, en un mismo centro, las instalaciones necesarias para el desarrollo de los cursos de seguridad y lucha contra incendios en el mar en todos sus niveles; esto es, lucha contra incendios; abandono de buques y supervivencia en el mar; primeros auxilios y manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas. ■

A. D.



ASTILLEROS Y VARADEROS

Francisco Cardama, S.A.

REPARACIONES EN GENERAL
CARPINTERIA NAVAL
CONSTRUCCIONES NAVALES

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

Revista MOPU



Una publicación mensual de grandes reportajes con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

Un lujo de conocimientos al alcance de todos



Y nuestros grandes monográficos de más de 200 páginas ilustradas a todo color: «Las obras públicas en el siglo XVIII», «Guía de las costas de España» y «Guía de los ríos de España».

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

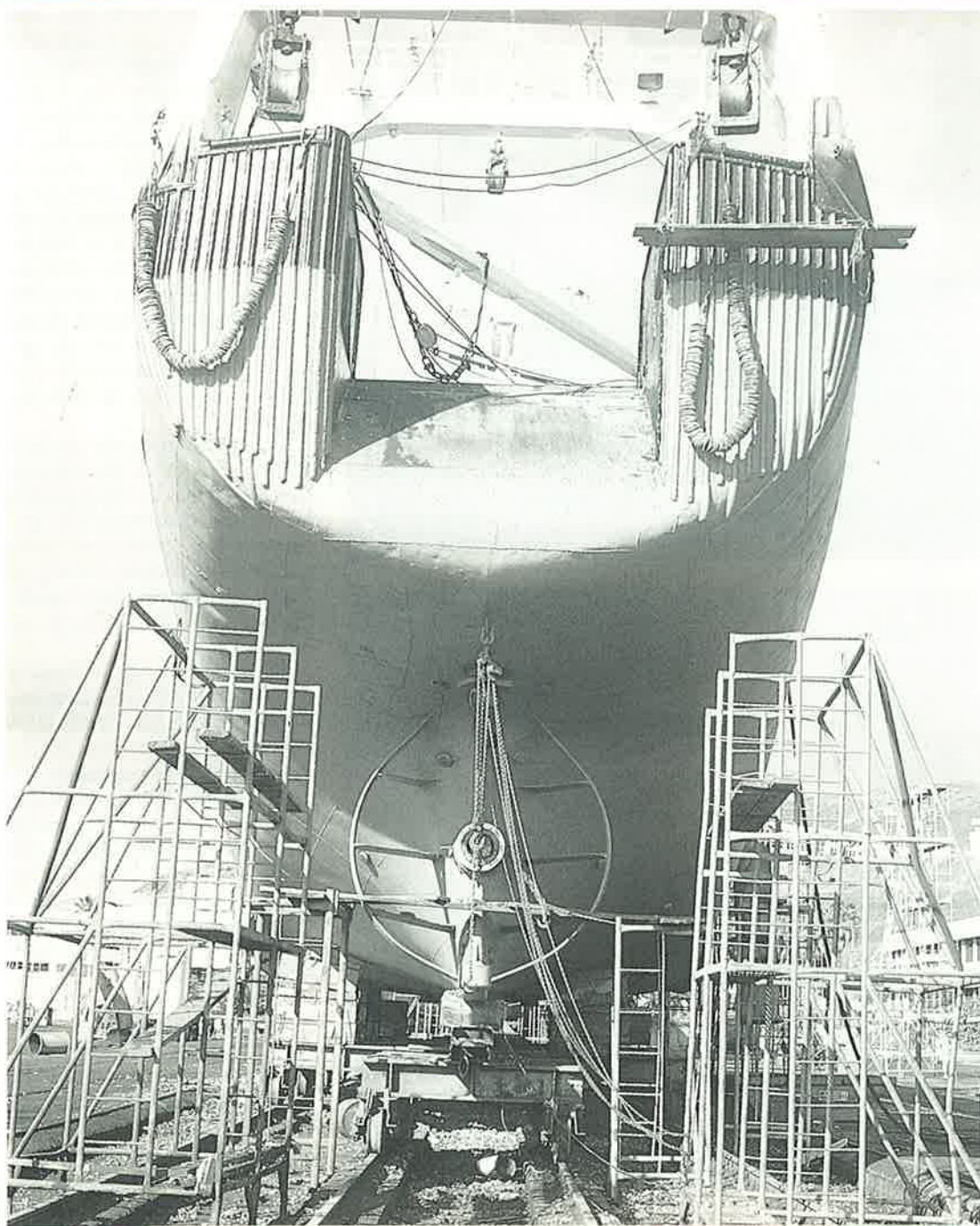
CIUDAD _____ C. P. _____

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

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:
 El siglo XVIII Guía de Costas Guía de Ríos

FORMA DE PAGO
 Envío cheque adjunto Envío giro postal núm. _____
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 150 ptas.)
 Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPU, Nuevos Ministerios, 28046 Madrid. Información: (91) 254 92 91



La Dirección General de la Marina Mercante ha preparado la nueva normativa que regulará la financiación de la demanda interna de buques durante el próximo trienio. El Decreto, que será aprobado en un próximo Consejo de Ministros, establece los créditos que se ofrecerán a los armadores y que en los supuestos de construcción de nuevas embarcaciones podrán alcanzar el 80 por cien de las naves, con un período de amortización a diez años y un tipo de interés al 8 por cien.

El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, aprovechó la ocasión que la Asociación Española de Ingenieros Navales le brindaba para, en el transcurso de una mesa redonda organizada por la citada asociación, dar a conocer en público el nuevo Decreto regulador de la financiación de la demanda interna de buques.

La nueva normativa servirá para llenar el vacío legal que había dejado el texto anterior, caducado el pasado 31 de diciembre, y que se limitaba a los préstamos concedidos durante los años 1987, 1988, 1989 y 1990. Es, por ello, por lo que se hacía necesaria la regulación de los créditos que se ofrecerán durante el trienio 1991-93, con el fin de continuar la actividad contractual de los armadores, en los casos en los que sea posible hacerlo.

El sistema establecido en el ya obsoleto Real Decreto 1239/1987 no tuvo la eficacia deseada en un principio ya que, en la práctica, el importe máximo de los créditos no alcanzaba el porcentaje estable-

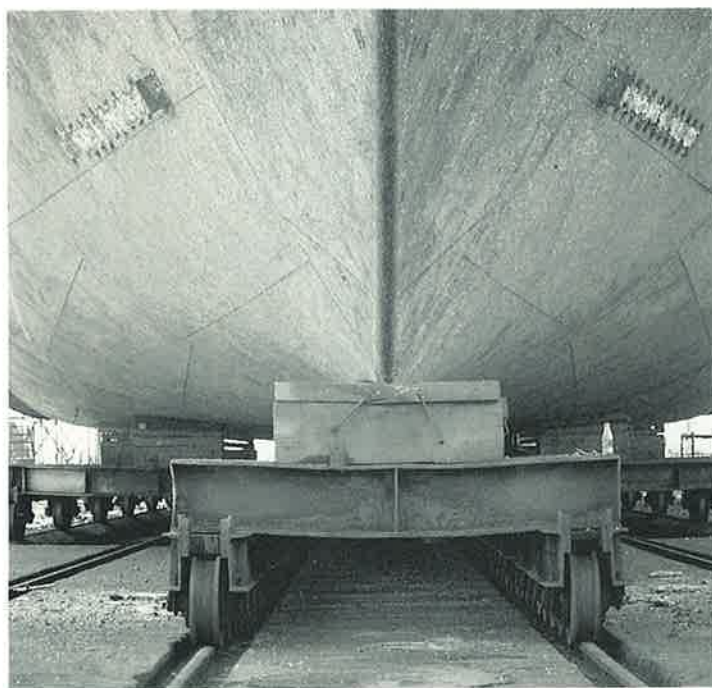
CREDITOS A LA CONSTRUCCION DE BUQUES



cido en la normativa situándose el tipo de interés por encima del 8 por cien establecido. Ante esta situación muchos armadores optaron por constituir en el extranjero sociedades filiales financiando sus buques en las condiciones previstas en los créditos a la exportación.

El nuevo Decreto se enmarca en la VII directiva comunitaria, aprobada recientemente por la Comisión Europea, y reguladora de las ayudas a la construcción naval en «los Doce» y asimismo en la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de los Presupuestos Generales del Estado en cuanto a las normas aplicables a la concesión de ayudas y subvenciones públicas.

En el establecimiento de las condiciones de financiación de los buques mercantes concurren competencias administrativas de varios organismos ministeriales; de una parte, el Ministerio de Economía y Hacienda en cuanto a las condiciones que aplicarán las instituciones financieras, especialmente las entidades oficiales de crédito, en relación a la concesión de préstamos; de otra, los Ministerios de Industria y Energía y el de Transportes, Turismo y Comunicaciones en lo referente a la construcción naval en general y en particular a la ordenación de la flota mercante y



del transporte marítimo respectivamente.

Según se establece en el proyecto diseñado y preparado por la Dirección General de la Marina Mercante, y que deberá ser ratificado por el Consejo de Ministros antes de ser llevado a la práctica, las medidas contenidas en la nueva legislación se aplicarán a la construcción de buques mercantes, de pasajeros y/o mercancías y a dragas y buques para trabajos en el mar, excepto en plataformas de perforación, con un tamaño mínimo de 100 toneladas

de registro bruto y remolcadores de potencia igual o superior a 365 Kw. Los préstamos se aplicarán, asimismo, a las transformaciones que lleven aparejadas modificaciones sustanciales del sistema de carga, del de propulsión, del casco o de las superestructuras de alojamiento de los pasajeros.

Créditos al 8 por cien

En los supuestos de nueva construcción, las condiciones

de financiación establecen un importe máximo del crédito en el 80 por cien del buque, con un período de amortización de diez años ampliables y un tipo de interés máximo del 8 por cien. Estos créditos se financiarán primordialmente con la hipoteca del buque y contemplará la solvencia profesional del solicitante y la rentabilidad de la explotación. Si la hipoteca no fuera suficiente para garantizar la totalidad del crédito, la entidad financiera podrá solicitar la aportación de garantías complementarias del propio armador o de otra sociedad.

Cuando se trate de créditos para la mejora de los buques, las condiciones de financiación no varían excesivamente respecto a los préstamos para nueva construcción; si bien, el plazo de amortización queda fijado en un plazo máximo de ocho años.

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones subvencionará con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, puntos porcentuales sobre el diferencial resultante sobre el tipo de interés aplicable en la concesión de créditos descritos y el tipo de interés de referencia ofrecido por la entidad financiera prestamista que será, como máximo, el preferencial y a largo plazo.

Las condiciones descritas en el futuro Real Decreto se aplicarán para los préstamos concedidos durante los años 1991, 92 y 93. Las solicitudes de crédito, por parte del armador, se presentarán directamente a la entidad financiera. Por su parte, el astillero solicitará de la Gerencia del sector naval la determinación del valor base que será comunicado a la entidad financiera junto con el montante de ayudas consideradas y el máximo crédito a conceder.

Los solicitantes de créditos podrán asimismo optar en el plazo de un mes desde que entre en vigor el Decreto, por continuar acogidos a las disposiciones vigentes en el momento de presentación de su solicitud o por acogerse a lo dispuesto en la nueva normativa. ■

A. D.

Ambas administraciones colaborarán en materia de salvamento

ENLACE TRANSPORTES-XUNTA

El Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la contaminación marítima de la Marina Mercante está prácticamente en marcha en la Comunidad gallega. La instalación de la torre de control de tráfico en Finisterre y sus centros asociados, las nuevas embarcaciones adquiridas y el convenio de colaboración entre las Administraciones central y autonómica han contribuido a ello.



JOSE Barrionuevo, ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y Manuel Fraga, presidente de la Xunta gallega firmaron en calidad de representantes de las Administraciones central y autonómica un convenio de colaboración entre ambas instituciones en las actuaciones concernientes al salvamento de vidas humanas en el mar y a la contaminación marina en la zona del noroeste peninsular.

El acuerdo se inscribe plenamente en el marco de los tratados internacionales suscritos

tración central y las distintas Comunidades Autónomas con salida al mar y el resto de instituciones implicadas en el mismo.

El acuerdo firmado por Transportes y la Xunta el pasado 23 de enero prevé la instalación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante de un centro de control de tráfico marítimo en Finisterre, que cubrirá el área de responsabilidad económica en el noroeste peninsular, y por parte de la Xunta gallega del control y seguimiento de la legislación del Estado, en mate-

distribuidos a lo largo de todo el litoral gallego. El centro de control de tráfico marítimo será de vital importancia a la hora de prevenir accidentes en la zona del noroeste peninsular, el área trágicamente conocida por el nombre de la «costa de la muerte».

Respecto a las embarcaciones mayores contempladas en el Plan Nacional de Salvamento marítimo, desde el pasado 4 de julio la Comunidad gallega cuenta con un nuevo remolcador, el «Ría de Vigo», con base en el puerto pontevedrés y han entrado en funcionamien-

Ejercicio «Galicia 91»

Dentro del programa de formación previsto en el Plan Nacional de Salvamento y lucha contra la contaminación marítima y con motivo de la firma del acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de Marina Mercante, y la Xunta gallega el pasado 23 de enero tuvo lugar el ejercicio «Galicia 91» al que asistieron los máximos responsables de ambos organismos, José Barrionuevo, ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia.

Con el ejercicio «Galicia 91», primero de esta clase desarrollado tras la firma del convenio de colaboración entre las Administraciones central y autonómica, la Dirección General de la Marina Mercante y la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura (organizadores del acto) pretendían mejorar el nivel de coordinación de los medios navales y aéreos participantes en las emergencias marítimas acaecidas en la zona del noroeste peninsular, al tiempo que se perfeccionaba el grado de adiestramiento de las tripulaciones.

El simulacro en el que, además de la Dirección General de la Marina Mercante y la Xunta, participaron el servicio de búsqueda y salvamento aéreos, la Armada, el Gobierno civil de La Coruña y la Cruz Roja del mar, se desarrolló con total éxito en aguas de la Ría de Arosa, en las proximidades del puerto de Santa Eugenia de Ribeira.

El Plan Nacional de Salvamento marítimo de la Marina Mercante establece en la Comunidad gallega un montante de inversiones cercano a los 3.000 millones de pesetas repartidos en la torre de control de Finisterre, dos remolcadores en Vigo y La Coruña respectivamente; embarcaciones de apoyo en Burela, La Coruña, Muros, Santa Eugenia de Ribeira y Vigo y lanchas de limpieza ubicadas también en los puertos de La Coruña y Vigo. ■



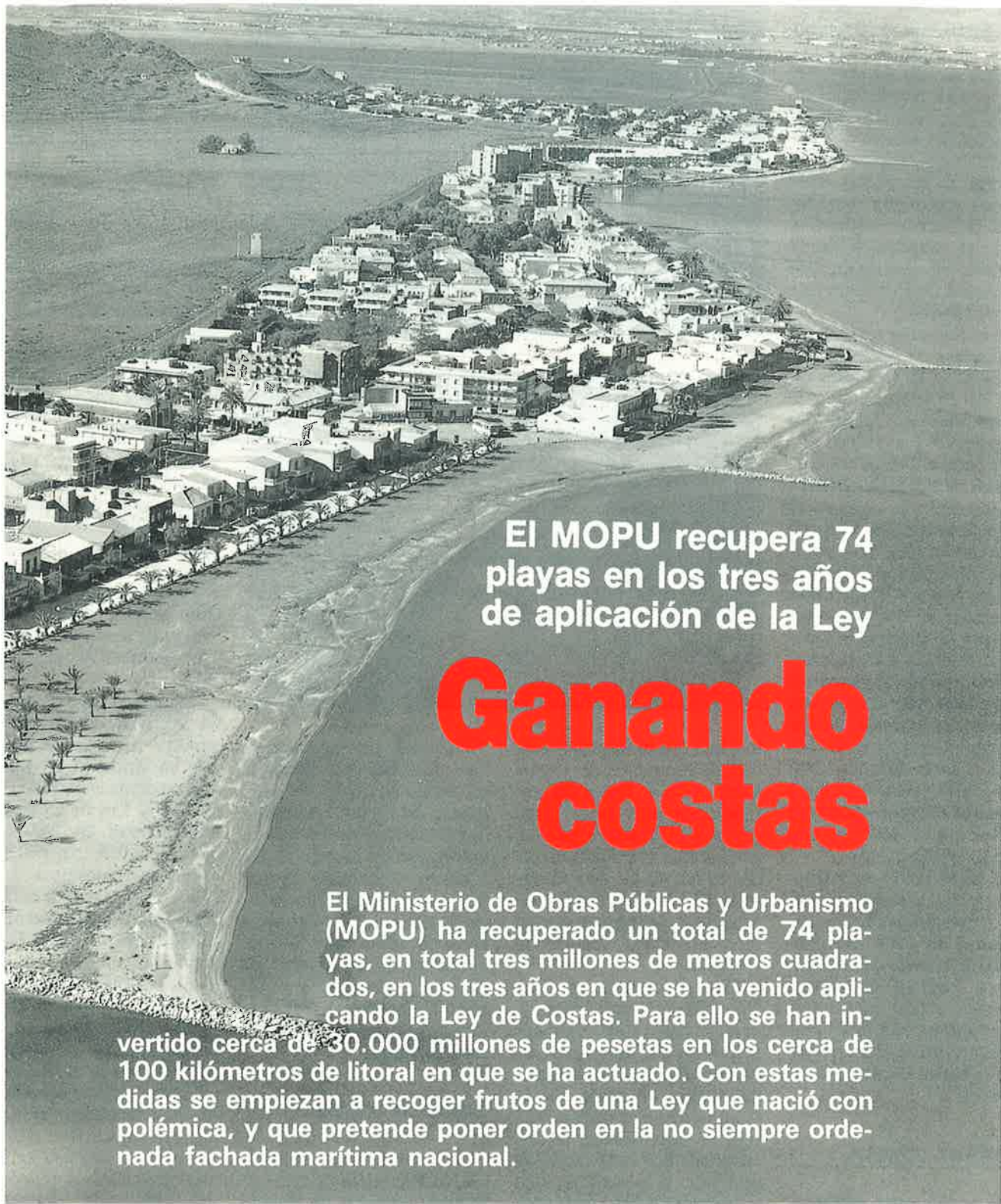
y/o reconocidos por nuestro país (como son el convenio internacional sobre alta mar, de 29 de abril de 1958; el convenio de Hamburgo o convenio SAR, de 1979, o el convenio sobre seguridad de la vida humana en el mar, de 1 de noviembre de 1974) y el Plan Nacional de Salvamento marítimo del que es principal hechor la Dirección General de la Marina Mercante, cuyos objetivos no son otros que la unidad de voluntades entre la Adminis-

ria de salvamento marítimo y vertidos industriales y contaminantes al mar.

Por el momento, las acciones emprendidas por la Marina Mercante en la Comunidad gallega y recogidas en el Plan Nacional de Salvamento marítimo se fundamentan en el inicio de las obras del que será futuro centro regional de salvamento. La torre del centro estará ubicada en las proximidades del Porto do Son en La Coruña, y dispondrá de varios sensores

to dos embarcaciones menores de apoyo: la «Salvamar III» y «Salvamar IV», con bases en Porto do Son y Cariño, respectivamente.

Asimismo, por el reciente acuerdo ambas Administraciones se comprometen a la formación y contratación del personal encargado de las instalaciones y embarcaciones y al desarrollo de ejercicios periódicos para la detección y corrección de fallos en situaciones reales de emergencia.



El MOPU recupera 74
playas en los tres años
de aplicación de la Ley

Ganando costas

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) ha recuperado un total de 74 playas, en total tres millones de metros cuadrados, en los tres años en que se ha venido aplicando la Ley de Costas. Para ello se han invertido cerca de 30.000 millones de pesetas en los cerca de 100 kilómetros de litoral en que se ha actuado. Con estas medidas se empiezan a recoger frutos de una Ley que nació con polémica, y que pretende poner orden en la no siempre ordenada fachada marítima nacional.

LA Dirección General de Puertos y Costas del MOPU ha invertido entre los años 1988 y 90 algo más de 30.000 millones de pesetas en actuaciones costeras, amparándose en la Ley de Costas que pretende regenerar el litoral español. De

esta cantidad, la mitad ha sido destinada directamente a la regeneración de playas, de manera que se ha conseguido regenerar más de 100 kilómetros de este tipo de costa. Un capítulo de importancia si se tienen en cuenta los intereses turísticos españoles

y la degeneración en que habían caído algunas de éstas.

La entrada en vigor de la Ley de Costas ha sido fundamental para evitar los abusos urbanísticos cometidos en zonas de dominio público y servidumbre legal y, en consecuencia, para recu-

perar y conservar espacios naturales existentes en los 8.000 kilómetros de costa que tiene nuestro país, de los cuales una cuarta parte son playas.

De esta manera, se ha conseguido proteger mediante la aplicación de la

correspondiente servidumbre legal (franja de 20 metros en suelos urbanos o urbanizables y de 100 metros en el resto) una superficie de 43.000 hectáreas de terrenos privados. En cuanto a la superficie total creada en el conjunto de las playas regeneradas representa tres millones de metros cuadrados, siendo el volumen de arena aportada en el conjunto de las mismas de 18 millones de metros cúbicos.

En lo referente a actuaciones directas de regeneración de playas se ha invertido un total de 15.155 millones de pesetas, que han permitido recuperar 74 playas a lo largo de todo el litoral costero, muchas de las cuales habían desaparecido o corrían el riesgo de hacerlo, a causa de la acción erosiva del mar o de la intervención humana.

Estos y otros datos están contenidos en el libro publicado por la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU titulado *Actuaciones en la Costa*, que abarca una amplia panorámica de las principales realizaciones llevadas a cabo durante 1988, 1989 y 1990, para mejorar y recuperar el entorno costero a la vez que se facilita su utilización pública.

La publicación se estructura en tres grandes apartados correspondientes a actuaciones en costas (regeneración de playas, paseos marítimos, defensa de playas, etcétera), señales marítimas; y, por último, estudios y realizaciones sobre clima marítimo y banco oceanográfico de datos.

Andalucía, primera

De todas estas actuaciones, Andalucía ha sido la primera en cuanto a más inversiones recibidas por ser esta misma Comunidad también la que más kilómetros de costa tiene de todo el litoral español. Así, se han destinado a esta región cerca de 7.000 millones de pesetas,



que han permitido recuperar casi 50 kilómetros de su longitud costera. Entre las actuaciones más destacadas que se han llevado a cabo se encuentran las regeneraciones de las playas de Fuengirola, Carrihueta y Nerja, en Málaga, y los paseos marítimos de diversas playas de Almería.

Tras Andalucía, se sitúa Canarias, en la que se han invertido casi 3.000 millones de pesetas y se han recuperado con ellas algo más de tres kilómetros de costa. En la Comunidad Valenciana, tercera en importancia, las inversiones han sido de 1.260 millones de pesetas, lo que ha permitido regenerar algo más de 16 kilómetros de costas.

En Canarias destacan las actuaciones llevadas a cabo en la regeneración de las playas de San Marcos, La Palma, San Sebastián de la Gomera, Puerto de la Cruz y Alojera. En la Comunidad

Valenciana, por su parte, se han demolido las barracas existentes en Elche y Guardamar del Segura, así como se han construido los paseos marítimos de las playas del Vardero y Santiago Bernabeu, todas ellas en la provincia de Alicante. En Castellón se ha llevado a cabo la regeneración de las playas de Chilches, Almanzora y Vinaroz; así como en Valencia lo han sido las de El Saler y las Palmeras.

Vigilancia costera

Además de estas actuaciones, la Dirección General de Puertos y Costas ha llevado a cabo una campaña de vigilancia para controlar las infracciones que se produjeran en todo el litoral español contra la vigente Ley de Costas. En este sentido, durante 1990 se incoó un total de 4.405 expedientes por infracciones de dicha norma, de

los cuales 2.251 quedaron resueltos en ese año.

Las provincias españolas en las que se han incoado y resuelto más expedientes han sido las de Baleares y Pontevedra, seguidas de las de La Coruña y Huelva. La sanción máxima que se ha llegado a imponer ha sido en Málaga, donde la entidad Aldea Beach, S. A., ha sido obligada a pagar 81 millones de pesetas por construir viviendas en una zona de dominio público.

La gran mayoría de las infracciones detectadas, según informa la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU, se centra en las construcciones ubicadas en la zona de servidumbre protegida sin autorización. En el caso concreto de Galicia, peculiar respecto al de otras Comunidades del Estado, la mayoría de las infracciones cometidas se debe a extracciones de arena del litoral sin que hubiera permiso para ello.

Según las mismas fuentes, el número de expedientes abierto por infracciones ha ido en aumento progresivamente desde la entrada en vigor de la Ley de Costas. De esta manera, en 1989 se incoaron 4.056 expedientes y quedaron resueltos 1.841. Todo ello, gracias a la nueva legislación, que ha permitido tipificar mejor en las infracciones, a la nueva estructura de las demarcaciones y los servicios costeros, y al incremento del personal de vigilancia que en la actualidad supera las 300 personas.

Dicha vigilancia, según las mismas fuentes, se lleva a cabo siguiendo unos criterios, tanto para la costa en zona no urbanizada como en zona urbanizada, establecidos en una periodicidad de vigilancia de cinco días, con un recorrido medio de cinco kilómetros y en dos días con un recorrido medio de 15 kilómetros, respectivamente. ■

M. P.



PAIS VASCO

Se llevará a cabo una investigación con un presupuesto de 135 millones de pesetas

Mejora de la población de anchoa en el golfo de Vizcaya

del estudio es tratar de identificar las distintas razas que conforman la población de este pescado.

Así lo han expresado a esta publicación biólogos representantes del Instituto vasco Azti-Sio con motivo de darse a conocer el proyecto. «Lo presentamos de manera conjunta a la convocatoria de ayudas a la investigación en el sector pesquero de la Dirección de Pesca de la Comunidad Económica Europea en marzo del pasado año. Primero, se consultó a las federaciones de pesca de bajura de Guipúzcoa y Vizcaya, con el fin de que propusieran sus ideas, quienes lo hicieron y además dieron su apoyo al trabajo. Una vez aprobado por el Comité de Estructuras de la Comunidad se nos concedió la subvención.»

El programa científico ha sido acogido con gran entusiasmo por los biólogos del organismo vasco y respaldado por la Consejería de Agricultura y Pesca del Ejecutivo vasco. En los últimos tres años, Azti-Sio

ha desarrollado un estudio similar al ahora emprendido, mediante el análisis de los huevos depositados por la anchoa en el mar, con el objetivo prioritario de cuantificar aproximadamente el «stock».

«De manera paralela a nuestro trabajo, el Instituto francés seguía una investigación igual, pero en esta ocasión lo hacía mediante un sistema acústico. Ahora se aprovecharán ambas investigaciones. Se coordinarán los resultados y se hará de manera conjunta lo que teníamos previsto. Tanto lo referente al estudio biológico como lo relacionado con el seguimiento de la pesquería. La investigación comprenderá la influencia del medio ambiente sobre el 'stock' y la abundancia de éste en el mar, además de las fluctuaciones que podrían surgir», explicó el miembro de Azti-Sio a MAR.

Con esta investigación, tras exponer los hallazgos al grupo de evaluación del Consejo Internacional de Exploración del Mar (CIEM) y las ulteriores resoluciones que éste adopte, se garantiza una continuidad del trabajo. Hasta ahora, de acuerdo con la información suministrada por el organismo de investigación vasco, se hacía de forma esporádica y sin el rigor necesario.

Los autores del estudio desearían proseguir en el futuro con otro tipo de investigaciones y para ello no rechazan una continuidad con sus colegas franceses. «Nos interesa a ambos, a menudo efectuamos investigaciones similares y la conjunción favorece la ejecución del trabajo.» ■

El organismo de investigación Azti-Sio, dependiente del departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, el Instituto español de Oceanografía y el Ifremer de Francia, llevarán a cabo un trabajo pionero destinado a mejorar la población de anchoa en el golfo de Vizcaya.

LA investigación que tiene un presupuesto de 135 millones de pesetas, de los que más de 37 serán subvencionados por la Comunidad Europea. Con un tiempo primero de dos años para desarrollar el trabajo científico, éste pretende no sólo determinar el «stock» de anchoa existente en aguas francesas y españolas del golfo de Vizcaya, sino también conocer la incidencia de las capturas en la reproducción de esta especie, así como la evolución del medio ambiente en su crecimiento. Otro de los objetivos



La tercera parte de los pescadores vasco-franceses faena porque no encuentra otro trabajo

Arrantzales sin vocación

Los arrantzales actuales ya no suspiran como sus antepasados por continuar la tradición familiar y salir a la mar para ganarse la vida. Muchos, exactamente la tercera parte, se dedican a faenar porque no encuentran trabajo en su tierra. Esta es una de las conclusiones de un extenso trabajo realizado por «Euskadiko Itsas Gaztedia» (Jóvenes vascos del mar) entre más de 2.000 pescadores de esta Comunidad Autónoma, poblaciones vasco-francesas y costa atlántica gala.



LA asociación promotora de la investigación sociológica fue creada en marzo de 1989 y, desde entonces, ha mostrado su preocupación por todo lo relacionado con los jóvenes y el mar como factor laboral. En esta ocasión, el interés por conocer la realidad del joven arrantzale, su formación, necesidades y aspiraciones, devino de un estudio desarrollado en equipo. Durante tres intensas sesiones se intercambiaron criterios sobre los posibles aspectos que podrían resultar interesantes en la vida del arrantal joven.

Posteriormente, se buscó colaboración con Francia para conseguir transmitir los cuestionarios en los puertos de aquel país. Finalmente, en junio pasado, se dio por concluida la recogida de encuestas que fueron analizadas por una empresa especializada.

Fue el mes de febrero último cuando portavoces de «Euskadiko Itsas Gaztedia» presentaban oficialmente las conclusiones en la cofradía de pescadores del puerto guipuzcoano de Guetaria, dentro de la quinta asamblea de arrantzales de bajura celebrada en esa localidad. Del inmenso raudal de datos obtenidos y agrupados, son algunos los que por sus características merecen ser destacados. Así, la mayoría de quienes respondieron al sondeo son marineros y «txos», que faenan en arrastreros, cero y bonito a caña. Lo hacen en mareas de cuatro a veinte días y cobran a la parte o perciben un salario más un porcentaje.

También es la mayor parte la que expresa una falta de ilusión y vacío en el trabajo, presumiblemente como consecuencia de las dificultades de su vida y de las escasas satisfacciones que les proporciona la existencia a bordo.

Los arrantzales jóvenes vascos encuestados aseguran que pescan para ganarse la vida porque no pueden conseguir un trabajo en

tierra. El 33 por cien afirma que, en caso de que les surgiera alguna alternativa laboral, abandonaría la mar.

Por el contrario, entre los pescadores franceses, no se compara este criterio. Tanto los vascos franceses como el resto de galos, se dedican a la pesca porque entienden que es una buena forma de mantener a la familia y su máxima aspiración es poseer su propio barco. Entre los vascos, esta idea apenas es percibida. Lo que pretenden por encima de todo es alejarse de su actividad laboral actual.

Los encuestados no superan los veinticinco años de edad, lo cual no es óbice para que uno de cada tres lleve más de siete años

en la mar y tantos como el 50 por cien haya pasado de los cinco años embarcado.

En la encuesta de «Euskadiko Itsas Gaztedia» se deduce asimismo que las diferencias educativas entre franceses y vascos son amplias. Mientras entre éstos el 55 por cien no ha proseguido estudios más allá de la Enseñanza General Básica, dos de cada tres entre sus compañeros franceses, poseen estudios equivalentes a Formación Profesional 1 y Formación Profesional 2.

Los vascos del sur de Francia se aproximan más a los conocimientos de los pescadores galos que a los recibidos por los de la comunidad vasca. Únicamente el 27,5 por cien ha abandonado

EGB sin concluir el ciclo. Los estudios específicos náutico-pescaderos constituyen otro aspecto al que la encuesta ha prestado atención. Si la comparación en la enseñanza básica era grande entre franceses y vascos, aquí se amplía.

En el País Vasco, más de la mitad de quienes han respondido al cuestionario, el 52 por cien, carece de conocimientos directamente relacionados con su trabajo.

Por el contrario, del resto de pescadores, solamente un 6,4 por cien no ha optado por percibir esta enseñanza.

Aspectos varios relacionados con la seguridad a bordo tampoco fueron soslayados por los gestores del sondeo a la hora de su elaboración. Las soluciones globales expresadas por los pescadores giran en torno a tres puntos: formación profesional (62,5 por cien), mayor aportación de recursos (51,5 por cien) y más control de los barcos y revisiones de equipos de salvamento (25,5 por cien).

Los resultados son pesimistas. El 71 por cien de los franceses y el 53,6 de los vascos desearía tener más conocimientos. No saben siquiera utilizar los chalecos salvavidas, ni los trajes y botes. Tampoco otros medios que pudieran existir a bordo.

Reconocen también desconocer cómo se llevan a cabo los primeros auxilios y piden, por tanto, aprender. Exigen así cursillos de socorrismo, seguridad, hombres rana, lucha contra incendios, etcétera.

Consiguientemente los pescadores, en este apartado, el 60 por cien en el caso de los encuestados en Euskadi y el 43 por cien cuando se trata de los del país vecino, requieren que se ponga a su disposición barcos, helicópteros, asistencia sanitaria y otros medios disponibles y necesarios. ■

Isabel CAMACHO



El Govern solicita que Baleares sea sede del Centro Mediterráneo de Investigación de la CE

Greenpeace denuncia la violación «De toda la legislación pesquera»

La organización ecológica Greenpeace ha denunciado que toda legislación en materia de pesca se viola impunemente y carece de control y que, de respetarse, casi no harían falta las reservas marinas. Señala, también, que la visión de los pescadores como «respetuosos profesionales» es errónea. Esta dura afirmación se hizo en una mesa redonda celebrada en Palma de Mallorca, en la que participaron biólogos, oceanógrafos y técnicos de distintas instituciones profesionales y ecológicas. Frente a estos hechos, el Govern Balear solicitará a la CE la instalación en Palma del Centro Mediterráneo de Investigación Pesquera, y está sembrando el litoral balear de arrecifes de protección contra la pesca ilegal.

«Se tiene una visión errónea de un buen número de pescadores, a los que se considera 'respetuosos profesionales'».

OFRECIDA por el delegado de Greenpeace-España, Xavier Pastor, se celebró en la capital balear una mesa redonda en la que participaron, además, la Coordinadora de Reservas Marinas (CORM), el Instituto de Ecología Litoral de Alicante, y el Centro Oceanográfico de Baleares. En este debate-colquio se puso de manifiesto la violación de la normativa de pesca y sus posibles soluciones.

Por su parte, la Consellería de Agricultura y Pesca, a través de la Dirección General de Pesca del Gobierno Balear, solicitó de la CE, que en Palma se investigue la pesca del Mediterráneo, y pretende de esa organización comunitaria que diferencie la pesca de arrastre de la artesanal.

Las fuertes acusaciones sobre el incumplimiento de la legislación pesquera, partieron de las organizaciones ecologistas y, en este sentido, Xavier Pastor afirmó que «toda la legislación en materia de pesca se viola impunemente y sin control, y si se respetara la normativa que prohíbe la pesca de arrastre a menos de 50 metros y el uso de redes con un enmalle inferior a los 40 milímetros, controlándose la pesca deportiva, casi no harían falta las reservas marinas».

A este respecto indicó que es dramático solicitar una mayor protección para estas pequeñas áreas, si no existe un control y no se aplica rotundamente la legislación vigente, pues existe un buen número de pescadores de los que «se tiene una visión errónea como 'profesionales respetuosos'». Xavier Pastor insistió en la denuncia de los perjuicios que ocasionan a la mar, su flora y su fauna, la abundancia de puertos deportivos y los vertidos contaminantes. Para que toda la vida en el mar se lleve con orden, exigió una mayor vigilancia para hacer cumplir la norma establecida.

El Instituto de Ecología Litoral de Alicante, a través de su representante en esta mesa redonda, el doctor José Luis Sánchez, ilustró el coloquio presentando los trabajos realizados para la creación de la reserva marina en la isla de Tabarca. Estos trabajos dieron como resultado, en un tiempo récord, una espectacular recuperación de los ecosistemas marinos, posibilitando beneficios para los pescadores al verse aumentada su producción.

Para evitar todos los daños que se están ocasionando en



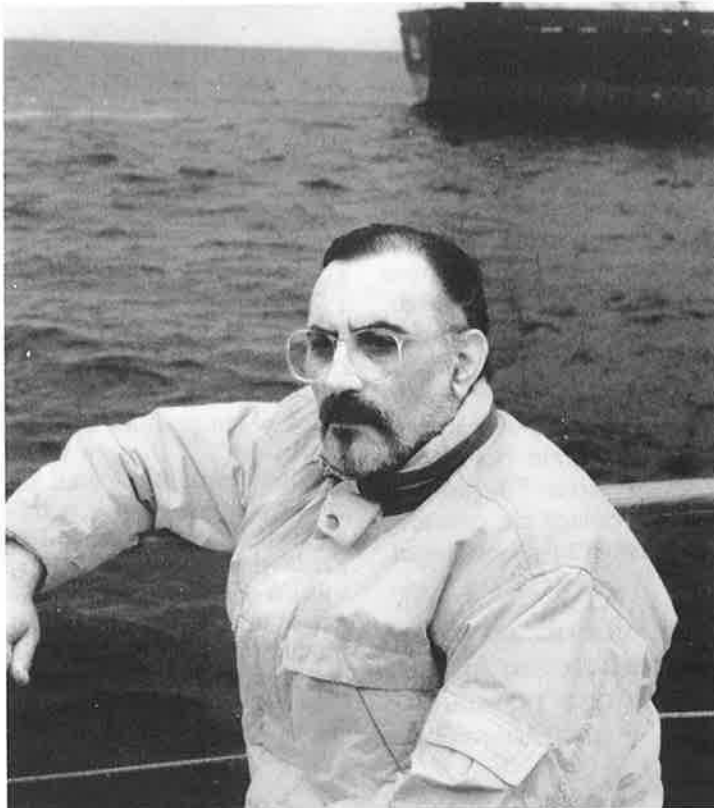
está adoptando diferentes medidas: unas de protección de las zonas pesqueras, y otras de producción, con el fin de regenerar la fauna marina. Una de las medidas generalizadas es la que la Dirección General de Pesca ha presentado al Ministerio de Agricultura, solicitando que Baleares sea sede del futuro Centro Mediterráneo de Investigación, encargándose de la gestión de pesca por parte de la CE.

Aunque Miguel Massutí, director general de pesca, es consciente de que otros países ribereños soliciten la posesión del centro, la propuesta de esta Dirección General está encaminada a preservar las especificidades de esta actividad en la Comunidad Autónoma de Baleares. Este documento señala la ausencia de una política reguladora de la pesca deportiva, que incide notablemente sobre los recursos. Respecto a la pesca profesional, se ofrecen unos criterios para poder acceder a las licencias relacionadas con las dimensiones y potencia de los buques y, de este modo, diferenciar la pesca de arrastre de la artesanal.

Una de las bases de la producción de los recursos marinos útiles al hombre, es la zona costera litoral, comprendida entre la línea de costa y los 50 metros de profundidad. Este hecho ha sido reconocido internacionalmente para el Mediterráneo, en la Conferencia Mundial de Pesca de la FAO (1984) que definió toda una serie de recomendaciones en el sentido de proteger dicha zona, así como promocionar el desarrollo de la flota de pesca artesanal que en ella faena. Contemplando estas recomendaciones, la CE, en su reglamento 4028, arbitró toda una línea de ayudas en el mismo sentido.

El proyecto de este año, que concluirá en mayo del 91, cubre una inmersión de 750 módulos de protección, por un importe de 92 millones de pesetas. La primera fase se ha efectuado en la segunda quin-

El proyecto de este año, que concluirá en mayo del 91, comprende la inmersión de 750 módulos de protección de la fauna y flora, cuyo importe asciende a 92 millones de pesetas.



Pedro Morey, conseller de Agricultura y Pesca.

cena de enero, con la inmersión de 315 módulos, y la segunda fase se completará en el mes de abril con el resto; se trata de un amplio proyecto de instalación de arrecifes artificiales para preservar las áreas de pesca tradicionales de las artes menores y permitir la regeneración de las poblaciones piscícolas en ellos.

Estos trabajos están siendo realizados por «Tecnología Ambiental, S. A.», empresa especialista en este campo, y encargada por SEAMSA de la elaboración y del desarrollo del proyecto. Con los permisos y concesiones de la Dirección General de Costas y el MOPU, se ha fletado el buque «Iregua», dotado de dos grúas de 10 toneladas de cañas de Baleares, el Govern

pacidad de elevación.

Un equipo profesional de apoyo, que incluye buceadores profesionales, realiza las labores de balizamiento y servicio al buque principal. La implantación de los módulos de protección, de cemento y rieles ferroviarios entrelazados, se hace en los lugares y las profundidades previstas, «a priori», por un estudio técnico elaborado por la Universidad de las islas Baleares.

Una vez sembrados estos módulos en la bahía de Palma, se hará un seguimiento, profesional y técnico, para ver qué pasa con estos arrecifes que están sumergidos entre 20 y 30 metros de profundidad, protegiendo del arrastre ilegal al vivero de mayor producción y más castigado de Baleares.

La demanda de las islas hermanas de Menorca, Ibiza y Formentera para que se siga con el proyecto de arrecifes artificiales de producción y protección, ha hecho pensar a la Consellería de Agricultura y Pesca, cuyo titular es Pere Morey, en contar con una fábrica propia de módulos de cemento y, de esta forma, ir amurallando las zonas de pesca de todo el litoral del archipiélago balear.

Los objetivos que se pretenden cubrir en este proyecto difieren sustancialmente de los del proyecto estudiado para las islas menores del archipiélago; en el primero, se trataba de transformar artificialmente un ecosistema de sustrato arenoso y poco productivo, en un ecosistema de facies rocoso, como creador de nuevos recursos y foco de dispersión de nuevas especies para las zonas de implantación de arrecifes. En el caso de la bahía de Palma se pretende proteger el área de profundidad inferior a 30 metros del arrastre y de la pesca de cerco ilegal, en fondos prohibidos por la legislación vigente, así como acabar con el solapamiento de la pesca de arrastre y de cerco, por dentro de la zona de 50 y 30 metros de profundidad, con la flota artesanal de Palma y del puerto de Andratx.

Con todo ello se pretende no solamente regenerar los fondos costeros y sus praderas submarinas, hoy degradadas, sino llegar a conseguir, en un período de unos tres años, los efectos de repoblación de los recursos que en estas áreas realizan sus alevinajes y reclutamiento de juveniles, y que han de repercutir, incluso en un incremento de la producción de especies típicas de la pesca de arrastre en sus fondos legales, superiores a los 50 metros de profundidad.

Todos estos proyectos han sido presentados al sector pesquero afectado, entre el que han tenido una acogida excelente. ■

Emilio MORANCHO



La Comunidad presenta una denuncia ante el Tribunal de Estrasburgo por la destrucción de las marismas de Santoña

España versus la CE

La Comisión de las Comunidades Europeas ha demandado formalmente al Estado español por permitir la destrucción de las marismas de Santoña, hecho que constituye «un incumplimiento del acta de adhesión a la CE y su tratado consultivo». España deberá sentarse en el banquillo de los acusados del Tribunal de Luxemburgo por perpetrar un atentado medioambiental contra una de las zonas húmedas de mayor importancia para la emigración de las aves silvestres en Europa.

Si esta demanda prospera, sería el primer paso en el que se dictara Sentencia contra un Estado por la destrucción de un espacio natural.

La CE ha tardado tres años en instruir la causa de las marismas de Santoña desde que, en 1986, la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) y la Sociedad Española de Ornitología (SEO) presentaron las primeras denuncias.

La demanda comunitaria resalta, como mayores peligros, la construcción de la carretera que enlaza las localidades cántabras de Santoña y Argoños y el relleno de marisma para un polígono industrial.

La polémica carretera, construida durante el mandato del anterior presidente del Gobierno autonómico, Juan Hormaechea, se encuentra ya en funcionamiento, pese a haber sido paralizada en dos ocasiones a instancias de la CE.

Otra de las mayores amenazas que se ciernen sobre las marismas de Santoña es el proyecto para instalar una zona de carácter industrial, que obligará a desecar una extensión de 235.000 metros cuadrados de marisma.

En la demanda presenta-

da ante el Tribunal de Luxemburgo se citan también como agresiones diversos proyectos de piscicultura intensiva, el vertido de aguas residuales y varios basureros incontrolados.

La comisión de las Comunidades Europeas abrió un expediente de infracción contra España en 1987, «ante la evidencia de los atentados medioambientales de las Administraciones central y autonómica». Dado que ninguna de las dos rectificó su actitud e incluso se apreció una aceleración del proceso destructivo en algunas distancias, la CE ha

tenido que llegar finalmente al Tribunal de Luxemburgo.

Las marismas de Santoña, que se extienden sobre la superficie de 2.000 hectáreas, constituyen la más importante zona de invernada de aves acuáticas de toda la costa cántabrica. Situadas en la confluencia de varias rías, es lugar de reposo obligado para especies amenazadas, como la espátula o el ánade silbón.

Dos grupos políticos, el PSOE e Izquierda Unida, han presentado en el Senado y en el Congreso de los Diputados proposiciones de ley para que las marismas de Santoña sean declaradas Reserva Natural. IU pide que se establezca, inmediatamente, un régimen de protección preventiva. La Asamblea Regional de Cantabria tramita actualmente una iniciativa socialista para proteger una

franja de 500 metros tierra adentro a partir de los 100 metros que son competencia estatal.

Como primer paso para obtener el favor de la CE y del Tribunal de Luxemburgo, la Diputación Regional de Cantabria ha llegado a un compromiso con las otras partes implicadas para negociar con el Ayuntamiento de Laredo la renuncia a la concesión para instalar un polígono industrial en las marismas. El consejero cántabro de Ecología, José Luis Gil, anunció esta medida tras mantener una reunión en el Ministerio de Asuntos Exteriores con representantes de las Administraciones inculpadas en la que se diseñó la estrategia de la defensa española.

A partir de ahora y hasta que se vea la causa, dentro de un año y medio o dos años, España tratará de «demostrar a la Comisión de la CE la voluntad de conservar las marismas de Santoña» mediante varias iniciativas de protección y regeneración, dijo Gil. ■

Violeta GONZALEZ

Si prospera la demanda presentada por la CE estaríamos ante el primer caso en el que se dictara Sentencia contra un Estado por la destrucción de un medio natural.





El cese del buque incinerador de residuos tóxicos coloca en una grave situación a las empresas productoras de estos desechos

El «Vulcanus II» quemó su última carga

EL buque incinerador, holandés con bandera liberiana, llegó al puerto santanderino procedente de Amberes (Bélgica) para efectuar su última carga, que realizaba habitualmente para la empresa Ocean Combustion Service (OCS). En este último traslado, el barco de la OCS portó 1.600 toneladas de residuos, a las que se suman otras 200 toneladas del líquido empleado en la limpieza de los depósitos de Terquiza (Terminales Químicas, S. A.), la empresa que almacena los materiales tóxicos generados por parte de la industria española en las instalaciones del puerto santanderino de Raos.

El «Vulcanus II», que realizó su primer cargamento en Santander el 17 de junio de 1988, ha sido vendido por la OCS a una empresa del Norte de Europa para trabajar como buque asfaltero.

Con tres hornos incineradores, el «Vulcanus II» quemó durante los años 1988 y 1989 entre 3.400 y 6.500 toneladas de residuos de la industria española, aunque la empresa disponía, a partir de 1988, de un permiso anual que le

El buque incinerador «Vulcanus II» realizó en Santander la última carga de residuos tóxicos para la quema de los mismos en el Mar del Norte. Con el cese del «Vulcanus II», la empresa propietaria del buque, Ocean Combustion Service, se adelanta a la decisión del Gobierno español, que se sumó al acuerdo de los países ribereños del Mar del Norte para dejar de incinerar residuos en esta zona a finales de 1991. El «Vulcanus II» ha sido objeto desde su entrada en funcionamiento de los ataques de grupos ecologistas, debido a la peligrosidad de su actividad.

permitía incinerar 12.000 toneladas.

El «Vulcanus II» inició su actividad hace diecinueve años, al plantearse la necesidad de una alternativa a la quema de residuos industriales en tierra, dados los problemas de contaminación industrial y alto coste económico que planteaban.

El cese de la actividad se debe a la decisión del Gobierno español de sumarse al acuerdo de los países ribereños del Mar del Norte y dejar de incinerar residuos en esta zona a finales de 1991, a pesar de que no le vinculaban las decisiones de la Tercera Conferencia de los Países Ribereños del

Mar del Norte, y podría legalmente seguir efectuando la quema de residuos hasta la fecha que el Convenio de Oslo fijaba en el 1 de enero de 1996.

Con la supresión del «Vulcanus II» como buque incinerador 10.000 toneladas de residuos altamente tóxicos, el 80 por cien procedente de empresas catalanas, quedan sin solución de tratamiento. Las 60 industrias que producen residuos líquidos organoclorados tienden a buscar ahora una salida para esta enorme cantidad de desechos que, con toda probabilidad, se encontrará en Francia o Inglaterra, los dos países con mayor número de

plantas incineradoras en su territorio.

La OCS, que se ha adelantado en un año al plazo convenido con España para poner fin a la incineración en alta mar, ha desbaratado las previsiones para disponer de una solución alternativa a tiempo. El Plan Nacional de Residuos Industriales, aprobado por el Gobierno en 1988, preveía la construcción de tres incineradoras con capacidad para 30.000 toneladas al año, en una primera fase de gestión de desechos.

Hasta la fecha, en España no existe ningún proyecto para instalar plantas de tratamiento de residuos industriales.

Según el consejero cántabro de Medio Ambiente, José Luis Gil, la desaparición del «Vulcanus II» puede plantear un «gravísimo problema» a las empresas que lo empleaban para deshacerse de sus vertidos, dado que la ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos impide almacenar desechos organoclorados por más de seis meses. ■

V. G.



El borrador del Decreto sobre Descargas Pesqueras ha levantado una oleada de protestas

La «Merchant Shipping Act», a la gallega

Desde que el pasado día 20 de noviembre saliera a la luz pública el borrador del Decreto sobre Descargas Pesqueras en los puertos gallegos, la polémica no ha cesado. Diversos colectivos, como la Confederación de Empresarios de La Coruña, la Cooperativa de Armadores de Riveira, los pescadores de cerco, o la Cooperativa de Armadores de La Coruña, han expuesto claramente su total desacuerdo con tal medida, y el portavoz del Grupo Socialista en el Parlamento gallego, José Antonio Ventoso Mariño, ha llegado a calificarlo como «*Veiga shipping act*», relacionando el borrador de la Xunta de Galicia con la Ley dictada por el Gobierno inglés y, concretamente, uno de sus artículos por el que se exigía que el 75 por cien del capital de las empresas mixtas tenga que estar en manos de socios británicos residentes en el Reino Unido.

EN el artículo primero del borrador presentado por la Consellería de Pesca, Acuicultura y Marisqueo se señala que la pesca deberá ser subastada en la lonja del puerto donde se realice la descarga, requisito que ha generado una oleada de protestas entre numerosas asociaciones, y que a ojos de Ventoso Mariño es inconstitucional y comparable a la «Merchant Shipping Act»: «*Las dos intentan impedir al dueño del pez venderlo en la lonja o en el puerto que él considere más favorable para la defensa de sus intereses económicos.*»

Además, el Parlamento socialista cree que el derecho favorecerá un incremento de los gastos corrientes del barco y de las mareas, reducirá las horas de descanso de los trabajadores y disminuirá los beneficios. Esto ha hecho que se presente una interpelación en la que se pregunta sobre las causas que llevaron a la Consellería de Pesca a presentar el controvertido borrador.

Por su parte, el titular del citado departamento, Enrique López Veiga, ha calificado estas actitudes como desproporcionadas, indicando que el

borrador se encuentra de momento en fase de consultas. Según Pesca, no se puede confundir la libertad de descarga en cualquier puerto con la posibilidad de eludir un preceptivo control, a causa del cual se genera un fraude muy importante «*que no se puede permitir, mientras que para la planificación tanto de los puertos como de las empresas pesqueras y comercializadoras es imprescindible contabilizar todas las descargas efectuadas en cada puerto.*»

Afirma también López Veiga que el Decreto no va a obligar a que la venta de la pesca se realice en la lonja del puerto en el que se procede a la descarga. «*El hecho de que vayamos a poner en marcha una normativa sobre la venta en lonjas no quiere decir que sea para atender contra la libertad de comercio, sino para tener un comercio más diáfano.*»

Señaló que el Decreto de Ordenación en Ventas en Lonjas pretende acabar con la anarquía existente en el sector, estableciendo un control sobre las capturas, porque nadie sabe lo que se pesca ni lo que se descarga, «*y en este punto la Consellería no va a ceder, porque la posibilidad de competir en el 93 pasa por tener una Comunidad autónoma bien informada.*»

Finalmente, y en alusión expresa a las protestas de Ventoso Mariño, dijo que algunas afirmaciones demuestran su ignorancia en el tema y la utilización de un lenguaje pedagógico y de chascarrillo.

El polémico Decreto será promulgado por la Consellería de Presidencia, ya que afecta a dos Consellerías: la de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, y la de Pesca, organismo donde se considera que esta norma es absolutamente necesaria para terminar con el descontrol existente en la actualidad, y aseguran que su promul-

La norma es criticada porque se piensa que puede incrementar los gastos corrientes del barco y reducir los beneficios.





de Cofradías de La Coruña, las cofradías de cerco de la ría de Pontevedra y el pósito de Ce-deira, quienes apuestan por su inmediata entreda en vigor. La razón, según argumenta Francisco González en *La Voz de Galicia* es que con la aplicación del Decreto las cofradías obtendrían una financiación de hasta un 3 por cien sobre el valor de las ventas, al margen de que exista o no comprador para el armador que efectúa la descarga. Afirma este autor que esta decisión es probable que vulnere la Constitución española, que en su artículo 38 reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. ■

Elena CEBRIAN

gación ha sido insistentemente solicitada por la práctica totalidad del sector pesquero.

Contra la futura normativa

Las protestas por la posible promulgación del Decreto se suceden diariamente y en determinados puertos, como Riveira, donde según el Bloque Nacionalista Gallego (BNG), la aplicación de esta norma puede llevar al paro a más de 1.000 ribeirenses. Algunos colectivos se unieron para realizar gestiones que tienen como fin modificar algunos artículos de este borrador. En esta coordinadora se integran la Cofradía de Pescadores, la Cooperativa del Mar, asociaciones de empresarios, arrastreros, cerqueros y otras instituciones.

La lista de agrupaciones y colectivos posicionados en contra de este Decreto en ciernes se hace interminable, Cofradía de O Grove, armadores de arrastre de Vigo, Burela, Marín y Ribeira; productores de marisco de la ría de Vigo, que presentaron alegaciones, armadores de Cariño, o bien los pescadores de cerco, quienes anunciaron movilizaciones y amenazan con el amarre de la flota.

Mientras, sólo algunos colectivos lo apoyan, como es el caso de la Federación Provincial

La campaña marisquera

Las ventas en lonja en la campaña marisquera de 1989-90 ascendieron a 2.818 millones de pesetas, según un informe elaborado por la Xunta de Galicia. Según éste del total de ventas en las 46 lonjas integradas en la campaña, 2.312 millones corresponden a moluscos, lo que supone el 82 por cien, y 506 millones, a crustáceos.

Durante el período comprendido entre octubre de

1989 y el 5 de marzo de 1990 se extrajo almeja rubio por importe de 449 millones de pesetas, y también 788 millones en almeja babosa; 410 millones en berberecho y 506 en crustáceos. Los precios medios por especies fueron de 2.150 pesetas para la almeja fina, 1.137 para la babosa, 493 para la rubia y 192 para el berberecho.

Por lo que se refiere a los crustáceos el importe del perce-

be extraído ascendió a 240 millones de pesetas y a 160 el de la nécora. Estas dos especies supusieron el 47 y el 31 por cien, respectivamente, de los crustáceos extraídos, mientras que el lubrigante alcanzó el 2 por cien; el 10,7 por cien el camarón; el 2 la langosta; el 9,5 el centollo y el 4 por cien, el buey. ■

E. C.

Salvamento marítimo

Las Administraciones central y autonómica ratificaron el pasado día 23 de enero su alianza naval en materia de salvamento marítimo, a través del cual se pretende coordinar todos los medios disponibles de salvamento y lucha contra la contaminación cuando las circunstancias lo requieran.

Este acuerdo se celebró con un simulacro de rescate denominado «Galicia 91», y se desarrolló en aguas de la ría de Arousa con un gran despliegue de medios. Intervinieron en él cuatro remolcadores de altura, cinco helicópteros, seis lanchas de salvamento marítimo y vigilancia pesquera y un equipo de apoyo de 100 hombres destacado en tierra.

Además, el ministro de Transportes, José Barrionuevo, quien firmó el convenio con el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, afirmó que el Centro de Control Ma-

rítimo de Fisterra estará finalizado en verano, e informó que el servicio del SAR permanecerá por el momento en La Coruña, desconociéndose todavía el futuro del mismo.

El costo de este centro se eleva a 2.000 millones de pesetas y tendrá como misión controlar la navegación por esta zona y evitar el peligro que representa que buques con mercancías peligrosas incumplan la normativa internacional y se aproximen demasiado a Galicia. Contará con siete estaciones de seguimiento y control situadas en diferentes puntos del litoral gallego (Corrubedo, Toiriñana, San Adrián, Monte Aro, Pico de Meda, Faro Villano y Monte Veladoiro) y con un radar que controlará toda la navegación hasta las 40 millas. ■

E. C.



La convocatoria para el mes de junio podría ser aplazada ante la polémica que suscita el tema

Elecciones en las cofradías

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía publicó por fin la convocatoria de elecciones de cofradías de pescadores, desarrollando de este modo el «Decreto Manaute», llamado así por haber sido impulsado por el anterior consejero autonómico.

LA orden por la que se convocan elecciones, las primeras en España, y que supone la remodelación de la representatividad del sector pesquero, fijaban las votaciones para el día 22 del mes de junio. Sin embargo, esta fecha podría ser aplazada ante la polémica, desde luego esperada, surgida en el seno de las cofradías andaluzas.

El «Decreto Manaute», que organiza la representación en las cofradías en base a los sindicatos y las organizaciones

empresariales, y que entrega la gestión de las lonjas a las asociaciones de productores pesqueros, se vio recurrido cuando se publicó ante los tribunales por la Interfederativa Andaluza de Cofradías, representada por el jurista Manuel Clavero Arévalo, especializado en batallas legales contra la Administración andaluza.

Incluso el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sugirió ciertas modificaciones, tras las primeras protestas, que fueron incluidas por la

Junta. Sin embargo, los recursos llegaron hasta el Tribunal Supremo y el Superior de Justicia de Andalucía, que se pronunciaron a favor de la nueva normativa de Administración andaluza.

Llegadas las cosas a este punto, y tras el cambio de legislatura en Andalucía hace unas semanas se publica en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* la convocatoria de elecciones.

Esta decisión provoca la indignación de las cofradías de pescadores, que primero en varias asambleas y después en una conjunta celebrada en el puerto gaditano de Tarifa, deciden rechazar la normativa de la Junta y sólo aceptar la renovación de cargos por medio de la normativa estatal.

Es estos momentos, los pequeños problemas locales reflejan la cotidianidad de esta situación.





Clemente J. Muñiz Guardado, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Esta decisión cayó muy mal en la Junta, más aún cuando Rafael Montoya, patrón mayor de la cofradía de Algeciras, negó que hubiera existido un acuerdo sobre la concertación en la materia el pasado mes de noviembre, en una entrevista con el actual consejero, Leocadio Marín, tal y como se afirmaba desde la Administración andaluza.

Para colmo, UGT, gran interesada junto con CC.OO. en lo que consideran la democratización de las cofradías y del mundo del mar a través del «Decreto Manaute», mostraba su desconfianza ante el actual consejero al que acusaba de falta de voluntad política para aplicar la norma de su antecesor y de desinteresarse del sector pesquero. También manifestaba sus quejas por la falta de información sobre la constitución de mesas electorales y otros detalles del proceso iniciado.

Ante tal situación, Leocadio Marín reiteró ante el Parlamento andaluz que «tenemos la obligación irrenunciable de hacer el proceso electoral con nuestras competencias porque tenemos razón y nos la han da-

El «Decreto Manaute» se vio recurrido, cuando se publicó ante los tribunales por la Interfederativa Andaluza de Cofradías, representadas por el jurista Manuel Clavero Arévalo, especializado en batallas legales contra la Administración andaluza.

do los tribunales». Asimismo, el director territorial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Francisco Flores, manifestaba tajantemente que la Junta tenía todas las competencias para convocar y celebrar las elecciones a las cofradías. Esto mismo fue ratificado por escrito por el secretario general de Pesca, José Loira.

De todos modos, como las cofradías mantenían su pugna, ahora claramente centrada en mantener la gestión de las lonjas portuarias la Junta mantuvo un encuentro recientemente con el presidente de la Confederación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Muñiz, quien se ofreció como intermediario ante el representante andaluz, Rafael Montoya, y dispuesto a una reunión a tres bandas, aunque dos de

ellas representarían a las cofradías.

Incluso, el director general de Pesca de la Junta, Fernando González Vila, reconoció la posibilidad de que se produjera «un ligero retraso en el proceso electoral» con tal de intentar un diálogo con las cofradías, aunque matizó que, en todo caso, «sin modificar el «Decreto de la Junta».

En estos momentos, cuando está por ver hasta dónde es capaz de ceder la Junta en un proyecto que sin duda es pionero en la renovación del sector pesquero en toda España y un paso hacia la Europa del mar de 1993, los pequeños problemas locales reflejan la cotidianidad de esta situación.

Así el puerto pesquero de Almería tenía pendiente de amenaza del bloqueo por los enfrentamientos entre la cofra-

día de pescadores y la asociación de armadores de Almería, por la gestión del suministro de hielo, que le fue negada por la cofradía a un barco que no paga la cuota para mantener estos organismos. Los armadores de Almería afirman que la cofradía, para pagar sus deudas, cobra la nieve al doble de lo que paga por ella.

La deuda de la cofradía de Almería creció llamativamente en los últimos años. Este tema parece que traerá más conflicto, ya que se ha desatado una pugna por instalar la organización de productores pesqueros, que en el futuro controlará la Lonja.

Toda esta polémica ha tenido lugar durante el período de parada biológica de cerca de 80 barcos andaluces, que también han solicitado una mayor ayuda para poder afrontar estos períodos. Esta situación junto con otras más puntuales de las faenas en los caladeros, ha sido finalmente respondida por la Junta que, lógicamente, no debe desear tener más frentes conflictivos abiertos en el sector pesquero. ■

Lola FERRAND



Un mercante con bandera panameña llega a Valencia con 10 polizones liberianos

Valencia, el ansiado destino de los africanos huidos

De COSTA a COSTA

A mediados del mes de enero entraba en el puerto de Valencia un mercante de pabellón panameño con 10 polizones a bordo. Conscientes de los problemas que tendrían al desembarcar, a escasa distancia del puerto se arrojaron al agua hasta alcanzar la orilla. Una vez en tierra las autoridades portuarias consiguieron detener a cinco, mientras el resto permanece aún sin identificar y huido entre las calles de Valencia.

LA aventura de los 10 hombres comenzó en Liberia y pone de manifiesto la preferencia de los polizones africanos por alcanzar la ciudad de Valencia (primer puerto de la ruta europea de los buques que vienen de Africa), como primera escala en su escapada hacia Europa.

Las cifras recogidas por el Instituto Social de la Marina en Valencia evidencian que el polizonaje, lejos de ser un fenómeno trasnochado en el universo marítimo, se repite cada vez con más frecuencia, siempre al ritmo que marcan las distancias entre el progreso de Occidente y el estancamiento del Tercer Mundo.

La última relación correspondiente al año 1989, cifra en 70 los polizones registrados en el puerto de Valencia. El 90 por cien de ellos procedía de la costa oeste africana, pero entonces ya se comenzó a adivinar el interés de los ciudadanos de la Europa del Este por utilizar la vía marítima como método de escape, y cada vez son más frecuentes los casos de polizones albaneses, yugoslavos o polacos que llegan a las costas españolas.

En el último caso detectado en Valencia, los 10 hombres habían conseguido embarcar en Liberia un mes antes, país que por su inestabilidad política y económica protagoniza la mayor parte

de estos casos. La suerte que corrieron los 10 hombres fue muy distinta, mientras cinco de ellos se confundían entre la población negra del barrio del Carmen, otros cinco no llegaron a ver siquiera el Miquelete y fueron devueltos a su país de origen en aplicación de la Ley de Extranjería.

De todos es sabido el problema que se genera a bordo de un barco en el que ha conseguido introducirse un visitante sin permiso. Cada vez es más difícil que las autoridades portuarias de cualquier país permitan el desembarco de un intruso, sobre todo si va indocumentado. En el mejor de los casos es el Estado de origen del barco quien acaba haciéndose cargo del polizón. Pero en el mundo del mar son conocidos los casos en los que un intruso ha llegado a permanecer en el buque más de un año.

A las dificultades en el desembarco hay que añadir la obligación, según las leyes internacionales del mar, de cuidar y mantener al polizón y de no obligarle a realizar trabajo alguno. Con lo que, ade-

más de un problema, el intruso se convierte en una pesada carga.

Para el director provincial del Instituto Social de la Marina, en Valencia, «la única manera de evitar el problema es prevenirlo mediante un registro a fondo del barco antes de abandonar el puerto». Según Alfonso Alonso Barcón, es preferible perder el tiempo que sea necesario en un minucioso registro a cada rincón del barco y evitar así conflictos posteriores. Una vez localizado el polizón a bordo, si aún no se ha abandonado el puerto, hay que entregarlo a la policía portuaria, pero sabiendo el trato que recibe un polizón en su país, lo más habitual es que el capitán le deje en el muelle sin dar parte.

Si ya se está en ruta, la si-

tuación es más complicada y depende de la personalidad e integridad humanas de cada capitán. Lejos han quedado ya los tiempos en los que se arrojaba al intruso por la borda, pero aún existen casos de hacer saltar al polizón a tres millas del puerto, abandonándolo a una muerte segura. En otras situaciones se permite al pasajero camuflado echarse al agua cerca del puerto de destino, y más tarde dar parte a la policía.

En los casos de polizonaje, el Instituto Social de la Marina no puede intervenir por carecer de competencias. «Sólo se interviene —dice Alfonso Alonso— cuando la policía portuaria lo reclama, y siempre como ayuda humanitaria, dándole alojamiento mientras se realizan los trámites burocráticos.»

Alfonso Alonso insiste, basándose en su propia experiencia como piloto en un mercante, en la necesidad de los registros previos a la salida. Resulta significativo que el polizonaje proliferare en aquellos barcos de bandera y de conveniencia y habituales de las líneas tramp. «Es más difícil que se dé este fenómeno en barcos de líneas regulares, donde toda la tripulación está concienciada del problema que esto supone y se siente involucrada en la seguridad del barco.»

De los 23 barcos que llegaron a Valencia con polizones en el 89, siete tenían bandera de conveniencia, otros siete eran españoles y el resto alemanes e italianos. Y todos, salvo dos, habían recalado por última vez en la costa africana. ■



«La única manera de evitar el problema de los polizones es hacer un registro a fondo de cada barco antes de emprender la ruta.»

Beatriz VALBUENA

Te interesa
SABER

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Comenzamos este tercer Capítulo con la definición de un concepto importante para todo trabajador, cual es el del **SALARIO**, pues representa la contraposición del empresario por la prestación de servicios efectuada por el trabajador. Es el cobro de los servicios prestados a la empresa. Así, y siguiendo nuestra Norma Fundamental: el Estatuto de los Trabajadores (ET), su artículo 26 nos da la siguiente respuesta de Salario: «Se considera salario la totalidad de las percepciones económicas de los trabajadores en dinero o en especie, por la prestación profesional de los servicios laborales por cuenta ajena, ya retribuyan el trabajo efectivo, cualquiera que sea la forma de remuneración, o los períodos de descanso computables como de trabajo.» Por tanto, es salario tanto el dinero que el trabajador recibe del empresario, como por ejemplo, el derecho de uso y disfrute de una vivienda que pertenece al empresario y que cede los mencionados uso y disfrute al trabajador; Esto es lo que se llama salario en especie.

EL SALARIO Y LAS GARANTIAS SALARIALES

1 ELEMENTOS QUE INTEGRAN EL SALARIO

Estos elementos integradores, son toda una serie de conceptos que mensualmente y de forma habitual configuran las nóminas de la mayoría de los trabajadores. De esta forma, encontramos en ellas, anejas al salario base toda una gama de conceptos complementarios del salario:

- Antigüedad.
- Plus Convenio.
- Plus por título o conocimientos especiales.
- Plus o complemento de puesto de trabajo.
- Complemento de nocturnidad, de trabajo a turnos.
- Plus de toxicidad, peligrosidad, penosidad.
- Embarque y navegación.
- Plus de transporte, de distancia.
- Plus de residencia, cuando desempeña su trabajo en las provincias insulares, Ceuta, Melilla, o Ultramar.

Ahora bien, no todos estos conceptos se perciben siempre, o se deben seguir percibiendo si alguna vez se han percibido, por la razón de que, excepto los complementos personales, tales como antigüedad, complementos por títulos, idiomas u otros conocimientos especiales, incluso el plus del convenio, la totalidad del resto de los conceptos enumerados, y que aparecen o pueden aparecer en las nóminas, son complementos de puesto de trabajo, y se perciben mientras se realice este trabajo determinado. Por lo que si cambiamos de puesto de trabajo, desaparecen con el puesto. Es decir, *no son complementos de carácter consolidable*. Y así ha de entenderse en concordancia con el Decreto 2380/73, de 17 de agosto y la Orden de 29 de noviembre de 1973, que desarrolla el Decreto anterior, «Sobre Ordenación del Salario», y que marca el antecedente legal de donde trae su causa el artículo 26 del ET ya definido.

Pero el hecho de que estos conceptos integren el salario,

no significa que todos constituyan la base de cotización de Seguridad Social para cubrir las prestaciones que de Este Instituto se reciben. A este respecto, hay que tener presente el artículo 73 de la Ley General de Seguridad Social, que excluye de la cotización algunos complementos de los antes mencionados.

2 CANTIDADES PERCIBIDAS QUE NO SON SALARIO

El ET habla en el número 2, del artículo 26, de:

— *Indemnizaciones o suplidos* por los gastos realizados como consecuencia de su actividad laboral. Son los desembolsos necesarios que el trabajador haya podido efectuar en la realización de su trabajo. En este epígrafe, ha de incluirse las famosas *dietas*: cantidad que el empresario da al trabajador con motivo de desplazamientos para cubrir los gastos ocasionados, que no se hubieran producido de no haber tenido que salir fuera de su centro de trabajo habitual, tales como: comida y cama, entre otros.

— *Prestaciones e Indemnizaciones de la Seguridad social (SS)*. Pensiones, cantidades o servicios, que la SS presta a sus afiliados, como la asistencia sanitaria, prestación económica por baja laboral (ILT), desempleo, jubilación, cantidades dadas por hijos, etcétera...

— *Indemnizaciones por traslados*. Cantidad que la empresa abona al trabajador cuando se traslada a otro centro de trabajo, y con la que hace frente a los gastos extraordinarios originados con motivo de ese cambio de centro de trabajo.

— *Indemnizaciones por despido*. Es la cantidad que el empresario viene obligado a abonar al trabajador en caso de *despido nulo o improcedente*, de acuerdo con el artículo 56.1, del ET.

Estas cantidades tienen gran trascendencia en el orden fiscal. Así si un trabajador, es indem-

nizado con una cantidad que no supera las 42 mensualidades que, como tope máximo establece el artículo 56 del ET dicha cantidad percibida por debajo de dicho tope, *no cotizará en renta*. Y sólo se ha de anotar en la declaración anual de la renta, el *exceso percibido sobre las 42 mensualidades*.

Otra observación importante a tener en cuenta es la de que, si estas cantidades percibidas por despido no son salario, *tampoco el empresario tiene derecho ni obligación de efectuar ninguna retención en concepto de IRPF*, retención, que mes a mes se produce en cada nómina. De forma que, la cantidad que se establezca en



cada caso como indemnización por despido, ha de percibirse íntegramente.

3 PAGAS EXTRAORDINARIAS

Todo trabajador tiene derecho, como mínimo, a dos pagas extraordinarias: una en Navidad, y otra, la que anteriormente se llamaba de «18 de julio», en el mes que se pacte en convenio colectivo. Esta segunda paga, tanto en sectores

regulados por Convenio, como en los que no lo están, es en la práctica regla general, percibirla en el mes de junio o julio de cada año.

Cabe el pacto de prorratear estas pagas a lo largo de los doce meses del año, e ir percibiendo mes a mes su parte proporcional. Por ejemplo el sector del calzado, así lo tiene establecido.

Existen otras pagas extraordinarias, como la de beneficios, cuya percepción es fijada en convenio, tanto su número, su cuantía, como su fecha. Estas y otras pagas, que no sean las dos mencionadas anteriormente, representan una mejora, como tal, no son obligatorias.

La cantidad a percibir en las pagas extraordinarias, se fija en convenio, y a falta de éste, el empresario debe abonar al trabajador por este concepto una cantidad igual al salario ba-



se más antigüedad. A la que hay que restar sólo el porcentaje de retención que en concepto de IRPF corresponda en cada caso. Porcentaje que depende del salario anual, del estado civil del trabajador: si es soltero, casado, con uno o varios hijos...

4 SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL (SMI)

Representa la remuneración básica que todo trabajador tie-

ne el derecho de percibir, con independencia de la actividad profesional que realice. De ahí el nombre de «interprofesional». Que debe ser suficiente para «satisfacer las necesidades del trabajador y de su familia», según establece el artículo 35.1, de la Constitución.

Este salario es fijado por el Gobierno, atendiendo a diversos indicadores económicos, y previa consulta con las asociaciones empresariales y organizaciones sindicales. Cantidad igual para todo trabajador, sin que quepa discriminación por razón de sexo. Únicamente difiere la cantidad del SMI, dependiendo que el trabajador sea mayor o menor de 18 años.

No obstante lo dicho, si se trata de un sector cuya actividad esté regulada a través del Convenio Colectivo, el salario mínimo que el Convenio establezca, será superior. Pues todo Convenio mejora las condiciones laborales mínimas. Y en este caso, el salario mínimo a percibir, no será el que fije el Gobierno, sino el que establezca el Convenio, que para ese sector será «su salario mínimo» aunque sea superior al SMI establecido por el Gobierno.

Pero tanto en un caso, como en el otro, el salario que se establezca, tiene el carácter de *garantizado*, como sucede en determinadas modalidades de la actividad pesquera: aquellas en las que la retribución del trabajador, está constituida por la participación en los ingresos obtenidos con las capturas. De tal forma, que si se reparte la participación de los ingresos y éstos no llegan al salario mínimo fijado, el empresario, deberá abonar al trabajador la cantidad correspondiente al salario mínimo.

Para este año de 1991, y por Real Decreto 8/91, de 11 de enero, se ha fijado el SMI en:

— 53.250 pesetas, para trabajadores mayores de 18 años.

— 35.160 pesetas, para trabajadores entre 16 y 18 años.

5 GARANTIAS DEL SALARIO

El legislador, ha querido dotar de ciertos privilegios al salario de los trabajadores, quizá porque represente el susten-

to para hacer frente a las necesidades suyas y de su familia, como ya se ha dicho.

En concordancia con el artículo 32 del ET, cabe citar las siguientes garantías:

5.1. *El Salario Mínimo Interprofesional es inembargable.* Lo que significa, que ningún acreedor del trabajador va a poder cobrarse sus créditos con el importe del SMI, sólo lo podrá hacer sobre el exceso de la cantidad establecida como SMI, y de acuerdo con unas normas estrictas de retención establecidas en el artículo 1457 y siguientes de la Ley de Ejecución Civil.

5.2. *El trabajador tiene preferencia para cobrar el salario de los últimos 30 días en cuantía que no supere el doble del SMI, ante cualquier otro crédito que tenga que devolver el empresario.*

5.3. *Los créditos salariales gozarán de preferencia sobre cualquier otro crédito respecto de los objetos elaborados por los trabajadores, mientras sean propiedad o estén en posesión del empresario.*

5.4. *Los créditos salariales no protegidos en los números anteriores, tienen el carácter de privilegiados, y gozarán de preferencia sobre cualquier crédito que no sea, o tenga, el carácter de inscribible en los registros públicos, tales como los hipotecarios.*

6 FORMA DE PAGO Y LIQUIDACION

El pago podrá hacerse por semanas, quincenas, o de la forma convenida, *sin que pueda exceder de un mes* el período de prestación de servicios sin que éstos sean retribuidos por el empresario.

Todo trabajador tiene derecho a un anticipo a cuenta, sin que haya llegado el día señalado para el pago.

El artículo 29 del ET sanciona con un recargo por mora del 10 por cien por salario devengado y no pagado en su día. Ello independientemente de que el retraso continuado en el pago de los salarios por parte del empresario, dé derecho al trabajador a *solicitar la resolución del contrato de trabajo*, lo cual lleva aparejada una indemnización correspondiente como si se tratara de un

despido nulo o improcedente: la de 45 días de salario por año trabajado.

La forma de pago es libre. Se podrá adoptar cualquier modalidad que sea válida: talón, transferencia, efectivo, etcétera, aunque esta última modalidad sea la más arriesgada de toda por efecto de las posibles pérdidas, robos... Riesgo que se evita con cualquier otra modalidad.

7 PRESCRIPCION

El plazo de prescripción del salario, así como de cualquier otra cantidad o acción derivada del contrato de trabajo, y que no tenga plazo especial señalado, *es de un año*, según señala el artículo 59 del ET.

Es decir, no se debe dejar transcurrir más de un año desde que se tenga derecho a reclamar o percibir cualquier cantidad, que con base en el contrato de trabajo, el empresario adeude al trabajador, porque aunque la deuda exista, el trabajador habría perdido todo amparo legal, y podría quedarse sin cobrar la cantidad adeudada.

8 PROCEDIMIENTO DE RECLAMACION

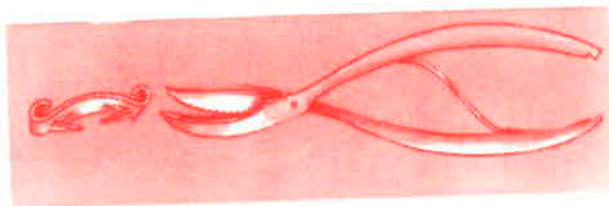
Es requisito previo obligatorio el intento de conciliación, ante el órgano administrativo correspondiente, en la actualidad el Instituto de Mediación Arbitraje Conciliación, conocido con las iniciales del IMAC, que radica en cada capital de provincia. Intento de conciliación que también puede realizarse ante el Órgano que asuma estas funciones, y que puede constituirse por acuerdos interprofesionales o a través de convenios colectivos, según fija el artículo 63 de la Ley de Procedimiento Laboral.

Celebrado el acto de conciliación, y si en el mismo no se ha llegado a ningún acuerdo, el trabajador tiene *20 días* para demandar a la empresa ante el Juzgado de lo Social correspondiente al lugar donde radique dicha empresa.

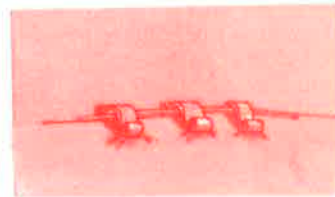
José Manuel MARTINEZ GALAN
Abogado

EL TRATAMIENTO DE LAS HERIDAS

Llamamos herida a toda rotura producida en la piel, lo cual supone que puede producirse una pérdida de sangre (hemorragia) y una entrada de gérmenes en el organismo a través de ella (infección).



Laña o agrafe y pinza de agujas.



Herida cerrada con agujas.



Esterilización de unas pinzas por la técnica de flameado, utilizando alcohol como combustible.



Técnica de colocación de agujas.

Sanidad a bordo

Principios generales para el tratamiento de las heridas

El tratamiento de las heridas tiene tres principios fundamentales:

1. Detener la hemorragia y tratar sus complicaciones si se presentan.
2. Evitar la infección.
3. Favorecer la cicatrización.

Cómo detener y tratar una hemorragia lo hemos visto en el capítulo anterior, trataremos en éste, por tanto, cómo evitar la infección y cómo favorecer la cicatrización.

Es fácil comprender que la mejor manera de evitar una infección es una limpieza minuciosa. Comenzaremos por preparar el instrumental que vamos a utilizar dependiendo del tipo de tratamiento que hemos decidido efectuar (pinzas, tijeras, porta-agujas, etcétera). El instrumental puede esterilizarse por medio de:

- Ebullición durante quince minutos.
- Flameado y enfriado con alcohol.

— Inmersión en solución desinfectante.

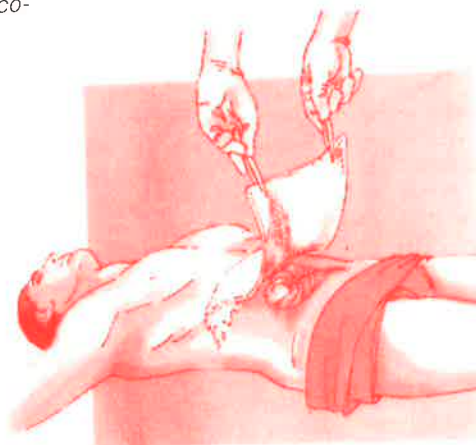
Una vez preparado el instrumental debe introducirse en un recipiente limpio con alcohol con el fin de que no se contamine.

El paso siguiente es una limpieza cuidadosa de las manos de la persona que va a realizar la cura. El lavado de las manos se realizará con jabón y un cepillo de uñas debajo del chorro de agua, a continuación enjuagar con

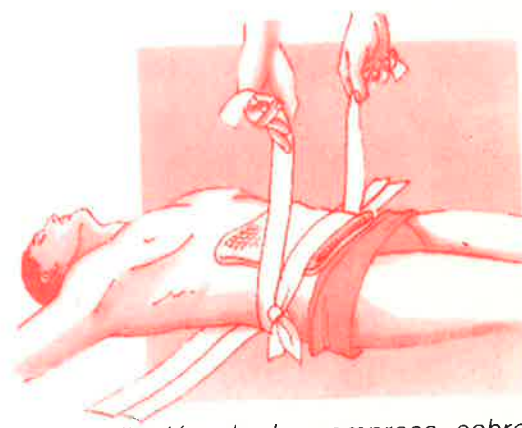
alcohol y dejar secar al aire.

En el caso de heridas leves limpiaremos la herida con un jabón antiséptico (tipo Cetablón, Betadine...) o en caso de no contar con él usaremos el jabón común ayudándonos de un cepillo de uñas de cerdas suaves. Si en la zona hay pelos, conviene recortarlos o afeitarlos. La limpieza de la herida se debe hacer en sentido circular según se ve en la figura.

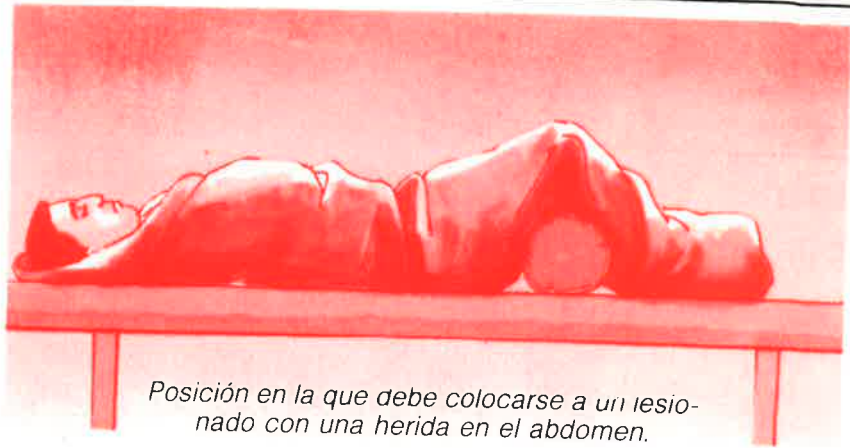
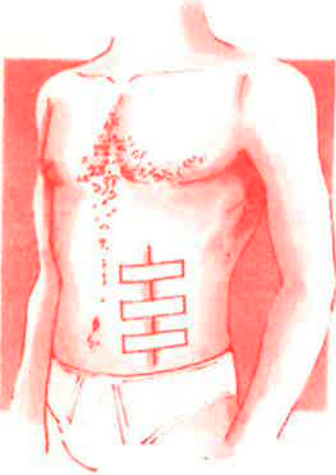
Una vez la herida limpia, se



Protección de una herida abdominal con una compresa.



Fijación de la compresa sobre una herida abdominal mediante un vendaje



Posición en la que debe colocarse a un lesionado con una herida en el abdomen.

Cuando se produzca una herida, en primer lugar hay que proceder a una minuciosa limpieza de la misma.

Nunca se debe proceder a cerrar una herida cuando esté sucia o se sospeche que existen lesiones profundas.

intentará cerrarla si es posible. De esta manera no sólo evitaremos infecciones al cerrar la puerta de entrada de gérmenes, sino que al acercar los bordes de la herida, favorecemos la cicatrización.

Técnicas de cierre de las heridas

— Esparadrappo, consiste en pegar un extremo de la tira de esparadrappo en uno de los lados de la herida, tirar del esparadrappo hasta que los bordes entren en contacto y pegar el otro extremo en el lado contrario. Esta técnica podremos aplicarla en pequeñas heridas.

— Sutura, el botiquín número 2 incluye agujas curvas con seda. Siempre que sea posible ésta es la técnica de elección.

Para sujetar las agujas tenemos que utilizar un porta-agujas. La herida se sutura comenzando por el centro,

dando los puntos sucesivos entre el anterior y el extremo de la herida. Conviene hacer dos nudos en cada punto con el fin de evitar que se deshaga. La distancia entre puntos debe ser de uno a dos centímetros.

Los nudos debemos colocarlos a un lado y no encima de la herida, de esta manera facilitaremos la tarea de retirarlos. Los puntos se quitan a los ocho o diez días, cortando con unas tijeras de punta fina la hebra y tirando del nudo.

— Agrafes, son una especie de grapas que se colocan con una pinzas especiales. Con una mano se sujeta la herida aproximando los bordes y con la pinza se aplica la grapa sobre la herida cerrándola a continuación. Las grapas deben colocarse a una distancia de uno a dos centímetros. Al igual que los puntos deben retirarse a los ocho o diez días. Las grapas se retiran con la

misma pinza con la que se colocan.

Una vez limpia y suturada la herida, le aplicaremos un antiséptico tipo Armil o similar, y finalmente la cubriremos con gasas estériles que fijaremos con esparadrappo o vendaje.

Las heridas no deben cerrarse cuando:

— Hayan transcurrido más de seis horas desde que se produjo. Pasadas seis horas la herida ya está contaminada y cerrándola solamente favoreceremos la infección.

— Las heridas muy sucias, en las que sospechemos que no haya podido limpiarse convenientemente.

— Las heridas contusas (heridas irregulares producidas por objetos contundentes, por ejemplo, un martillo).

— Cuando haya sospecha de lesiones profundas, por ejemplo sección de tendones o heridas penetrantes en el abdomen.

Consideraremos que una herida es grave cuando:

- Es extensa.
- Es profunda.
- Tiene cuerpos extraños.
- Está en cara, orificios naturales, abdomen, tórax o cráneo.

Nuestra actitud ante una herida grave será la siguiente:

- Contener la hemorragia.
- No manipular la herida más de lo estrictamente necesario.
- No intentar extraer los cuerpos extraños si están muy enclavados.

- Cubrir la herida.
- Acostar y abrigar al paciente.

— Llamar al Centro Radiomédico.

Si la herida es en el tórax, y si la herida «respira» (sopla) o si a través de ella salen burbujas, es necesario taponarla rápidamente pues está entrando aire en la pleura colapsando el pulmón. A continuación, acostar al lesionado sobre el lado de la lesión. Llamar al Centro Radiomédico.

Si la herida es en el abdomen con salida de vísceras, no intentar introducirlas nuevamente. Colocar una compresa o paño húmedo con suero fisiológico o agua hervida sobre la herida y un vendaje que no comprima. Acostar al enfermo con las piernas flexionadas. Llamar al Centro Radiomédico. ■

José TOSCANO
Carlos MONTAÑES
Elena GARCÍA ACEBES

Curso de iniciación a la ecología

El Instituto de Investigaciones Científicas y Ecológicas (INICE) de Salamanca ha convocado un curso de iniciación a la ecología marítima y terrestre, que tendrá lugar entre los próximos 24 y 31 de marzo en Gandarío (La Coruña). Con él se pretende combinar la observación directa de diferentes medios naturales con un trabajo de laboratorio de fortuna que complemente lo observado. Para ello se plantean actividades como visitas a diferentes lugares de interés medioambiental, así como la recogida de muestras para su posterior estudio en laboratorio, la preparación teórica de diferentes colecciones, el aprendizaje del material recolectado y del manejo de aparatos tanto para trabajo de campo como de laboratorio. Todo ello se completará con charlas sobre diferentes aspectos del medio ambiente como contaminación, cultivos específicos, geodinámica, incendios forestales, plantas medicinales, etcétera.

El cursillo tendrá lugar en el Albergue de la Juventud de Gandarío, en Sada (La Coruña), en las fechas de Semana Santa. La cuota de inscripción es de 16.000 pesetas. Las inscripciones deberán hacerse antes del 15 de marzo escribiendo al apartado de correos 82, 37080 de Salamanca, o bien llamando al teléfono (923) 26 45 39. ■

Concurso de relatos de la mar

El Ayuntamiento de Carreño y el Instituto de Bachillerato de Candás (Asturias) han hecho pública la convocatoria del X Concurso de Relatos de la Mar. A él podrá concurrir cualquier persona que, de acuerdo con las bases, presente su trabajo escrito en castellano o en bable. El trabajo deberá ser original o inédito y podrá estar compuesto tanto en prosa como en verso. Se adjudicará un primer premio de 150.000 pesetas y diploma y un accésit de 25.000 pesetas. En caso de trabajos que recojan tradiciones marineras inéditas en prosa o verso, conservadas en la transmisión oral, podrá ser otorgado otro premio de hasta 150.000 pesetas. La extensión de los trabajos no deberá sobrepasar los diez folios mecanografiados a doble espacio para prosa, ni los cien versos para poesía. Las aportaciones de tradición no quedan sujetas a estas limitaciones.

Los originales se enviarán por triplicado a la Oficina de Registro del Ayuntamiento de Carreño (Principado de Asturias) antes del 31 de julio del 91. Se presentará en sobre cerrado, en cuyo exterior figure el seudónimo o clave y el título del trabajo. En el interior deberá existir otro sobre cerrado, en el que constará el título del trabajo, nombre del autor, domicilio actual y teléfono. Asimismo, el mismo Ayuntamiento de Carreño ha convocado el XI Concurso de Cuentos, dotado con un primer premio de 150.000 pesetas y un segundo de 35.000, además de un premio especial de 15.000 pesetas. El tema, en este caso, será libre. ■

Muestra naval del Estrecho

Del 12 al 16 de julio se celebrará en la localidad gaditana de Barbate la que será tercera muestra naval del Estrecho. El interés de todo el litoral andaluz por los temas y deportes acuáticos así como la proliferación de puertos deportivos, clubs y escuelas náuticos ha abierto un mar de esperanza en la demanda de enseres, embarcaciones y utillaje. Barbate como centro neurálgico entre el Mediterráneo y el Atlántico es, sin duda alguna, el lugar idóneo para ese encuentro entre la oferta y la demanda de productos.

La III Muestra naval del Estrecho se está poniendo en marcha. Todos aquellos que deseen participar en la misma pueden recibir más información llamando al teléfono (956) 43 34 91. ■

Ayudas al sector pesquero

El Consejo de Ministros del pasado 27 de febrero ha aprobado un Real Decreto por el que se regula la normativa para mejorar las estructuras del sector pesquero español. El nuevo Decreto amplía respecto al anterior 219/87 el colectivo de beneficiarios y opciones de las subvenciones aportadas al sector.

Entre las mejoras que introduce la nueva normativa cabe destacar que los proyectos de inversión auxiliados por fondos nacionales y comunitarios para nuevas construcciones así como para la modernización de los buques podrá comprender, a partir de ahora, a los titulares de buques entre cinco y nueve metros de eslora, hasta ahora excluidos de las ayudas comunitarias. Asimismo, el nuevo Real Decreto contempla la financiación de buques que tengan que someterse a períodos de descanso o paradas biológicas de carácter temporal en determinados caladeros. Estas subvenciones permitirán llevar a cabo una adecuada política de conservación de los recursos pesqueros sin perjuicios para el sector.

Respecto a la actividad de la flota española en

caladeros internacionales, la nueva norma concede ayudas especiales a los buques que vayan a establecer sociedades mixtas entre armadores españoles y socios de terceros países para desarrollar racionalmente la explotación de sus caladeros. En este sentido, también se subvencionarán los programas experimentales de búsqueda de caladeros alternativos a las aguas comunitarias.

Por último, cabe destacar también el montante de ayudas destinadas a la financiación de campañas de investigación de mercados para los productos de la acuicultura; financiación que hasta el momento sólo se daba en los productos de la pesca clásica.

Todas estas mejoras e innovaciones se ofrecen sin despreciar las que se venían concediendo por la normativa anterior que, desde 1987 a 1990, representaron para el sector pesquero español unos 26.000 millones de pesetas y que han sido destinadas en su conjunto al fomento de las inversiones en la construcción y modernización de la flota española, la creación de instalaciones de acuicultura y la adecuación de las costas y arrecifes en nuestro país. ■

motores marinos



«con un menor consumo ganamos potencia y capacidad de trabajo en nuestros pesqueros»



Salvador Orero Porres

Armador del pesquero de arrastre «Ramón José»,
con base en el puerto de Benicarló (Castellón).



El «Ramón José» lleva un propulsor 3508 CAT

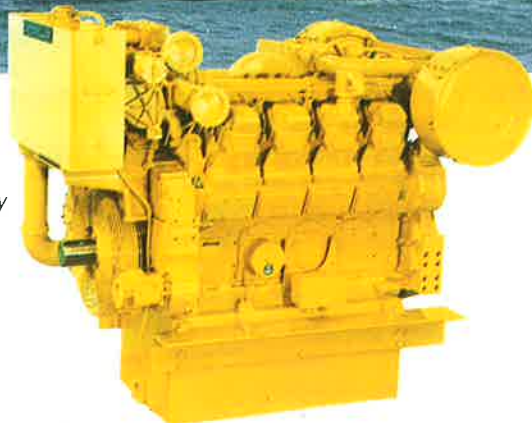
Posee dos pesqueros más con motor D353 CAT y le están terminando otro
barco en fibra de vidrio en el que también montan un CAT 3508.

*«Todos nuestros barcos llevan propulsores Caterpillar por sus altos rendimientos y
porque nuestra experiencia, de más de 18.000 horas y cuatro años, nos ha
convencido de que no hay ninguno como ellos.»*

De 65 a 7.270 HP.

38 centros de servicio en nuestras costas y más
de 1.100 en el resto del mundo.

Conozca las ventajas de instalarlos en sus pesqueros



Finanzauto



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

¡NUEVO! Mediante la Enmienda 15.212 del Ministerio de Asuntos Exteriores publicada en el B.O.E. del 11 de Junio 1986, España se ha adherido al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, siendo obligatorio el cumplimiento de las normas de dicho Convenio.

Sólo se salvarán si son vistos

Una nueva generación de materiales retrorreflectantes que mejora las probabilidades de rescate nocturno en el mar.

Utilice la Lámina Reflectante "Scotchlite" High Intensity de 3M.

La Lámina Reflectante Scotchlite es un material retrorreflectante que aumenta de 8 a 10 veces la detección, en relación con los equipos no marcados.

Es un material reflectante de una nueva generación, específicamente diseñado para ser utilizado en equipos salvavidas.

Combina las mejores propiedades ópticas con una

construcción suficientemente fuerte como para soportar las condiciones de uso en el mar, proporcionando una gran angularidad y brillantez para conseguir la mayor eficacia.

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

esferas microscópicas de vidrio para captar la luz y devolverla a su fuente de origen, para que las personas estén protegidas con un producto que mejora las probabilidades de rescate y aumenta la seguridad en el mar.

Lámina Scotchlite High Intensity, la mejor ayuda para el rescate nocturno.

Si desea recibir más amplia información sobre la Lámina Scotchlite High Intensity, sin ningún compromiso por su parte, envíe este cupón a:
Departamento Productos Reflectantes 3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.

Nombre _____

Empresa _____

Dirección _____

C.P. _____ Población _____

Provincia _____

3M