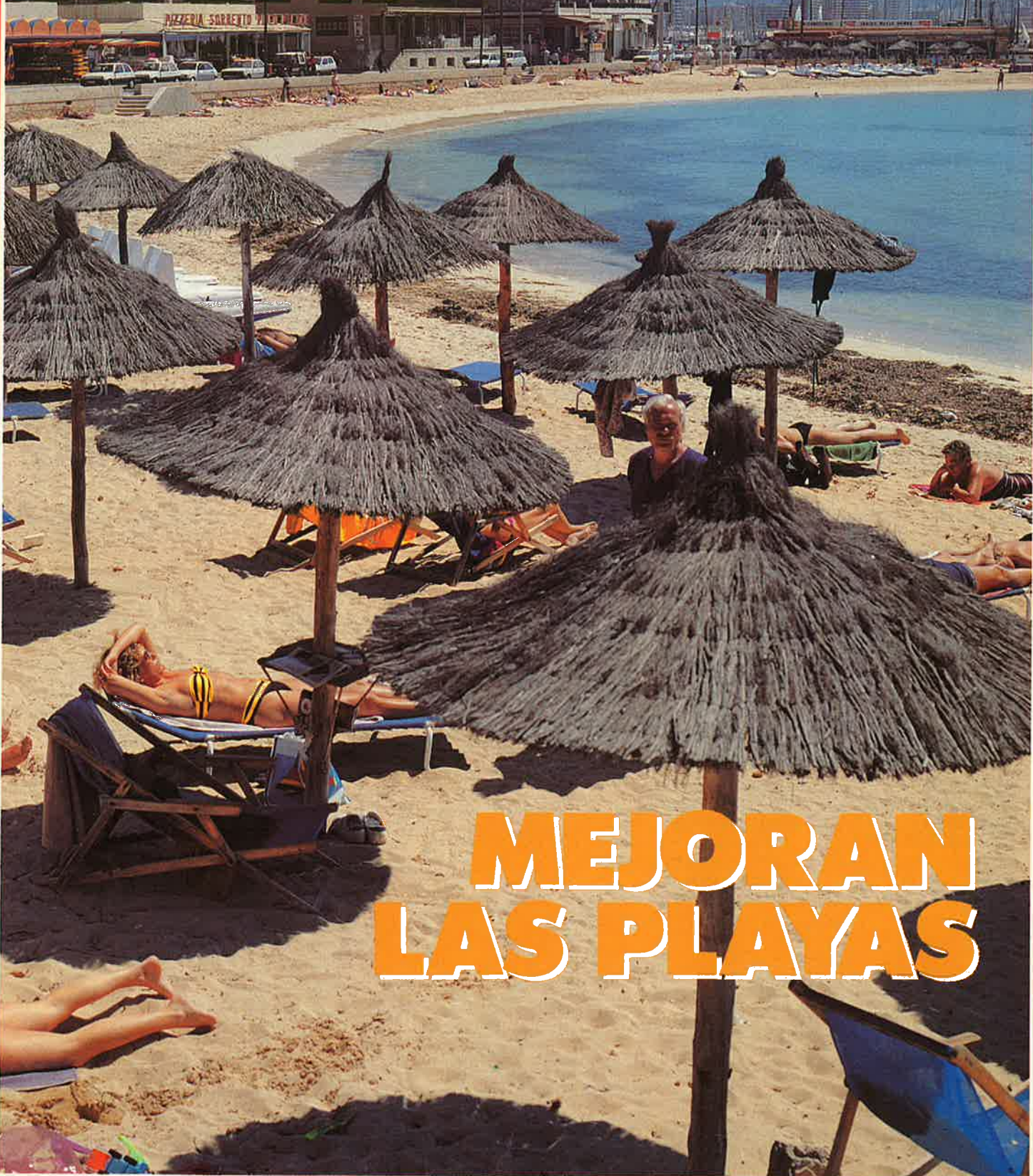


N.º 286 JUL.-AGO. 1991

MAR



**MEJORAN
LAS PLAYAS**

Programa de control de costos

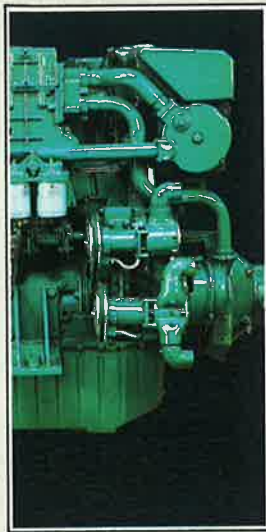
¡Optimiza su instalación, mejora su cálculo de costos!

El resultado: tranquilidad durante la vida de su barco.

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

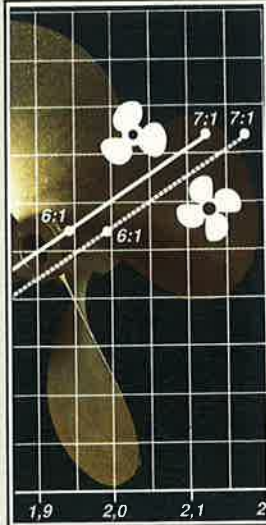
El programa reúne todos los elementos que afectan a sus prestaciones técnicas y comerciales, para hacer la máquina de su barco segura y eficiente y mejorar su rendimiento a largo plazo en costos de operación y mantenimiento.

Para más información ¡llame ahora a su concesionario VOLVO PENTA!



Consumption	25	1825	31
Consumption	22	910	21
Consumption	25	1841	31
Consumption	18	750	21
Consumption	17	698	21
Consumption	6	237	8
TOTAL	1169	48718	146
incl fuel	112	4650	13

ee CH Multiplan: TAND122



Motores marinos específicos

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

Cálculo de costos por computadora

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

Asistencia profesional a las instalaciones

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

Contratos de servicios opcionales

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

Servicio continuado de suministro de piezas de recambio

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

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

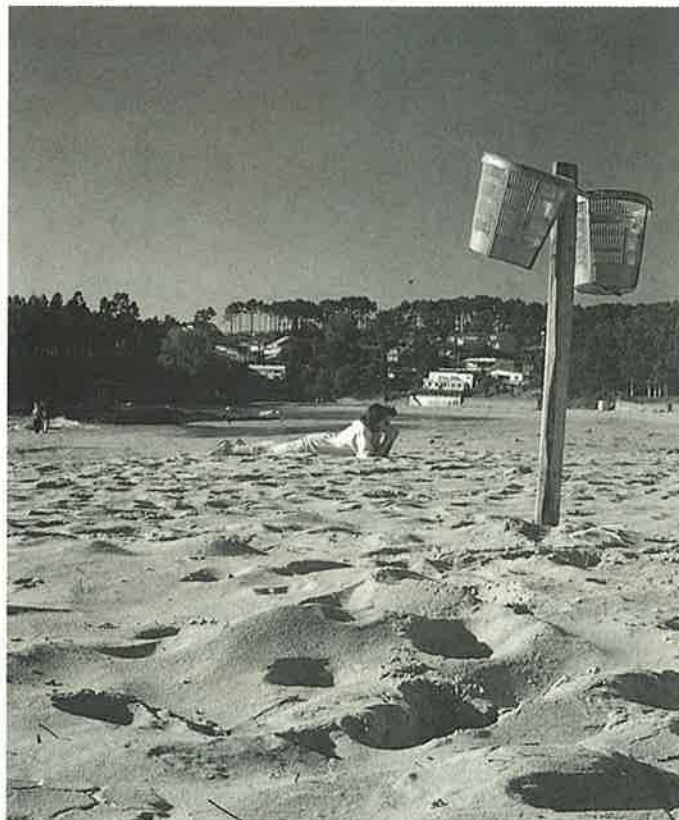
**VOLVO
PENTA**

POR la época del año en que nos encontramos, la actualidad en el mar está directamente relacionada con las playas. Respondiendo a esta realidad, en este número de MAR se presenta un amplio informe sobre la situación sanitaria de las playas en España, de acuerdo tanto con los informes de las respectivas Administraciones españolas como de los técnicos de la Comunidad Europea. La conclusión general de todos esos trabajos es que las playas han tenido una sensible mejoría en el último año, ante los mayores controles llevados a cabo sobre los vertidos en especial, aunque todavía quedan una centena de puntos negros, especialmente allí donde se desarrolló una industria incontrolada. Contaminar es cosa de muy poco tiempo y eliminar sus efectos, a veces, es labor de años. En cualquier caso, a pesar de esas deficiencias, es noticia, y positiva, que mejore la calidad de las aguas y, en definitiva, de las playas, donde España tiene una de las mayores industrias para generar divisas.

Junto a la noticia del verano, la noticia ha seguido también en el sector de la Marina Mercante, tanto desde la óptica empresarial como desde la sindical. Los navieros organizados en ANAVE, eligieron un nuevo presidente en la persona de Luis de la Peña, que sustituía a Juan Ybarra. Parece que hay continuidad en las posturas. Los navieros quieren un diálogo con la Administración para solucionar sus problemas, que en este momento se centran en la necesidad de unas empresas competi-

30 DIAS

DE PLAYAS,
RECURSOS Y
MERCANTE



tivas. Hasta la fecha lo han dicho simplemente en forma de sugerencia, pero es la cuestión de fondo. O la Comunidad Europea, en España con el anunciado segundo registro, pone unas condiciones para posibilitar la competitividad de la flota, o los empresarios del sector se pensarían la posibilidad de matricularse en un país con bandera de conveniencia. La situación ha sido también estudiada por las centrales sindicales, que como primera advertencia convocaron diferentes jornadas de huelga para manifestar su protesta a cualquier salida que fuera por la vía de colocar los barcos en países con banderas de conveniencia.

La explotación en general de los recursos marinos ha ocupado también una parte de la actualidad de las últimas semanas con diferente signo. La continua-

ción de la Conferencia sobre la Antártida, tras la primera sesión celebrada en Madrid, donde se acordaba una tregua de cincuenta años para la explotación de recursos, ha puesto de manifiesto la existencia de discrepancias desde la Administración estadounidense, que se quiere desmarcar del primer compromiso y que opta por una explotación de los recursos en esta zona del planeta. Por otra parte, la Comisión Ballenera Internacional, frente a las presiones de algunos países muy interesados en este tipo de capturas, decidió prorrogar la moratoria que pesa sobre este tipo de pesquerías. Mientras tanto, los habituales barcos piratas en el Mediterráneo para la captura del atún siguieron sus actividades en los meses de primavera, y seis de esas embarcaciones fueron detenidas por la Armada española.

En todo este esfuerzo para mantener y mejorar los recursos, cabría hacer referencia a la presencia de miembros de la organización Greenpeace.

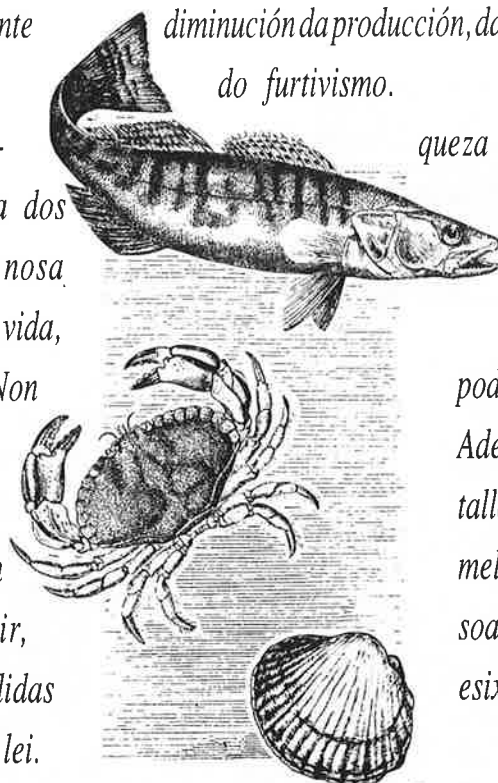
Finalmente, una noticia de índole laboral. Tras el acuerdo del Consejo de Ministros de finales de mayo, los extranjeros que se hallan en España de forma irregular podrán iniciar gestiones hasta el 10 de diciembre para poner en orden su situación. Establecido un mayor control en fronteras para impedir la entrada de extranjeros especialmente procedentes de África, se quiere que quienes se hallan ya en España, especialmente en tareas de agricultura, pesca, construcción y algunos servicios, lo hagan con todos los derechos en regla. ■

Vidal MATE

O PEIXE, O MARISCO, *ainda* RIQUEZA DE GALICIA

Os nosos peixes e mariscos, *ainda*, son unha boa riqueza. Pero, si consumimo-los exemplares inmaturos, nos mesmos, estamos a impedi-la súa reprodución e colaboramos, moi directamente, na esquilma dos bancos, na alarmante diminución da produción, da calidade e, por enriba, somos cómplices do furtivismo.

Para manter esta riqueza natural de Galicia e non causa-la ruina dos nosos mares, das nosas costas; da nosa economía, temo-la obriga de respecta-la vida, os ciclos biolóxicos das nosas especies. Non podemos comete-lo erro de come-las súas crías. Ademáis, os peixes e os mariscos que dan a talla, teñen mais sustancia e aproveitan mellor. Debemos consumir, soamente, exemplares que cumbran coas medidas esixidas pola natureza, o senso común e pola lei.



riqueza natural de Galicia e nosos mares, das nosas costas; da nosa economía, temo-la obriga de respecta-la vida, os ciclos biolóxicos das nosas especies. Non podemos comete-lo erro de come-las súas crías. Ademáis, os peixes e os mariscos que dan a talla, teñen mais sustancia e aproveitan mellor.

soamente, exemplares que cumbran coas medidas esixidas pola natureza, o

TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
 MARISQUEO E ACUICULTURA

ÁREA DE COMUNICACIÓN

TAMAÑOS MÍNIMOS ESIXIBLES

PEIXES: Merluza, Pescada, Pescadilla (27 cm.) • Rapante, Meiga, Gallos (25 cm.) • Rape, Peixe sapo, Xullana (30 cm.) • Sardíña, Xoubo (20 cm.) • Acedia e Lenguadós (24 cm.) • Lirpias (15 cm.). **MOLUSCOS:** Ameixa fina (40 mm.) • Ameixa babosa (38 mm.) • Arrola (50 mm.). **MOLUSCOS CEFALÓPODOS:** Cabezón (750 gr.) • Polbo (750 gr.) • Choco (8 cm. de manto) • Choquiño (8 cm.) • Calamar (10 cm.). **CRUSTÁCEOS:** Cangrexo Real (10 cm.) • Centola (12 cm.) • Nécora (4,5 cm.) • Percebe (4 cm.) • Langosta (25 cm.) • Cigala (7 cm.) • Camarón (3 cm.) • Santiaguíño (9 cm.) • Boi (8 cm.) • Cangrexo (3,5 cm.) • Conguito (3,5 cm.) • Xaiba (3,5 cm.)



26/52

MEJORAN LAS PLAYAS

El 90 por 100 de las playas españolas gozan de buena salud.

11

MOVIDA EN LA MARINA MERCANTE

Relevo en ANAVE, mientras los sindicatos hicieron huelgas en la flota mercante.



61

EL PESCADO QUE COMEMOS

Los españoles comemos igual pescado que en 1989, pero lo pagamos más caro.

65

MUJERES PARA EL MAR

Las mujeres dicen que el trabajo en el mar no es sólo cosa de hombres.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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 Begonia, 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:** Carnil 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 Torralba, 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. (966) 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

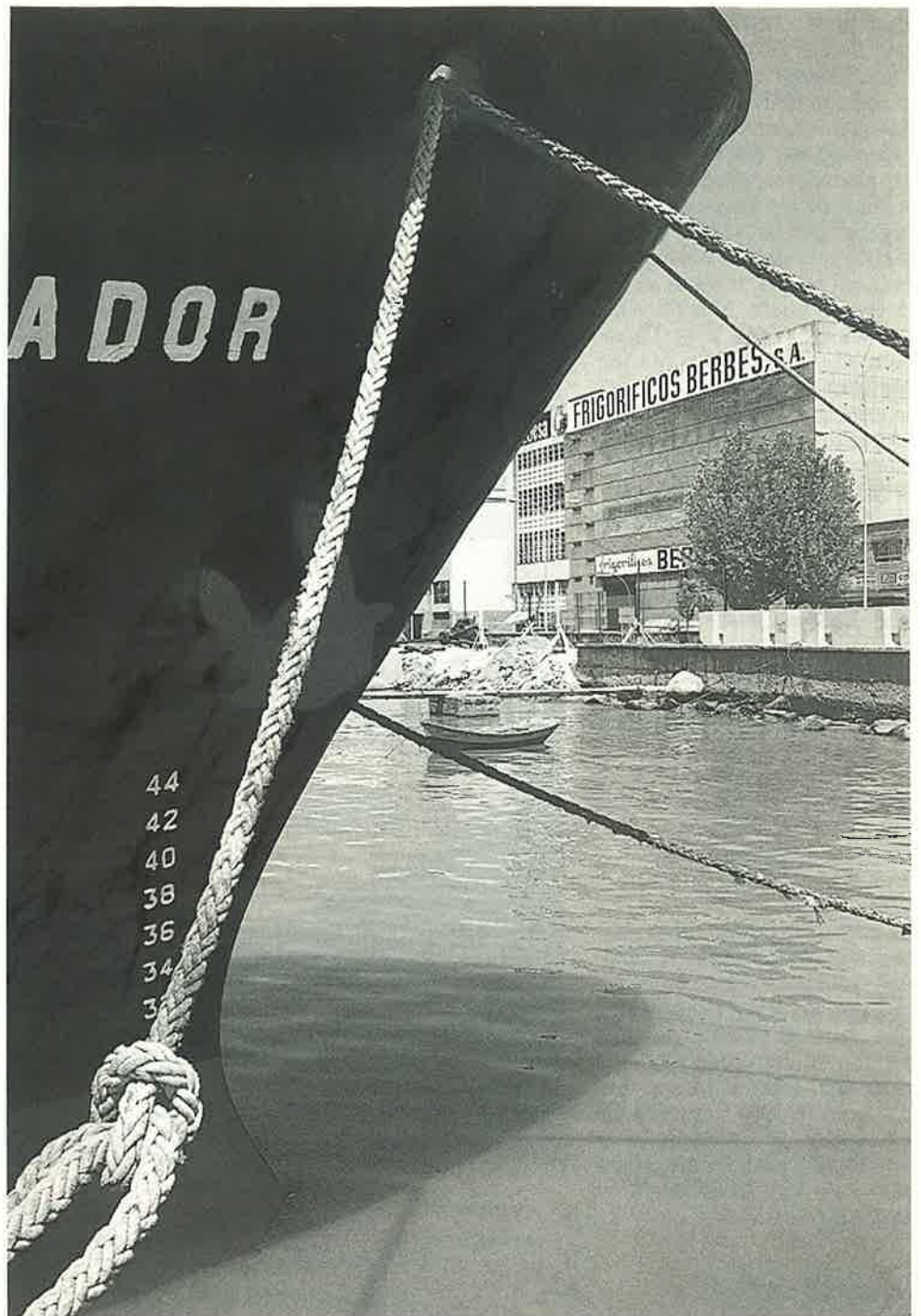
Imprime: EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 Madrid - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-90-002-6.



La Administración
pedirá alejar
las vías
de navegación
a 20 millas

Todos contra el tráfico cerca de las costas gallegas

El Gobierno español defenderá ante la Organización Marítima Internacional (OMI) la propuesta de modificar el dispositivo de separación del tráfico marítimo de Finisterre, para que el tránsito de buques no afecte a los bancos pesqueros de la zona. La propuesta aleja el dispositivo hasta 20 millas del punto más saliente de la costa y será presentada en Londres el próximo mes de septiembre. Hasta entonces, un barco de la Armada patrullará los «pasillos» de Finisterre, para informar a los buques sobre la peligrosidad del lugar y reforzar, de paso, la vigilancia y el salvamento.



DESDE hace unos meses Galicia ha vivido con polémica la instalación y puesta en marcha del dispositivo de separación de los tráficos marinos en la zona de Finisterre. Como en las mejores películas, al final ha primado la razón y, tal como exigían los patronos de las cofradías de la «Costa da Morte» y los miembros de la Asociación Española de Ti-

tulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), la Administración española se ha comprometido a defender ante la Organización Marítima Internacional la separación de las vías de navegación de Finisterre hasta 20 millas de la costa. El hecho sucederá el próximo mes de septiembre en Londres, donde la OMI tiene ubicada su sede.

El Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación, además de dotar a

nuestras costas y puertos de remolcadores y embarcaciones especializadas en el rescate de vidas humanas y la recuperación del medio ambiente acuático tras los siniestros en el mar, pretende establecer en zonas de intenso tráfico de buques (Estrecho de Gibraltar y Finisterre) unos dispositivos de seguridad cuya misión es la de controlar el tráfico de buques en su radio de acción. El dispositivo de Tarifa funciona ya con éxito desde hace algún

tiempo, no así el de Finisterre, que aún no marcha a pleno rendimiento. Este dispositivo comenzó a ser regulado el pasado 7 de mayo por los remolcadores del servicio de salvamento marítimo con base en los puertos gallegos. Desde los remolcadores se da conocimiento a los barcos de cuáles corredores y pasillos deben utilizar para la navegación.

Ante la inexistencia de control alguno que regulara el tráfico de buques en Finisterre y,

algo presionados por el desarrollo de los acontecimientos (hundimiento del «Casón») y la opinión pública, la Comunidad Autónoma Gallega se preocupó por diseñar en 1988 un plan de separación de los tráficos de los buques que navegaban por sus costas, proponiendo tres vías de circulación. Esta propuesta, inviable desde la Organización Marítima Internacional, llevó a la Dirección General de la Marina Mercante a estudiar un proyecto con dos calles. Este sí fue aceptado por la organización internacional y aprobado en febrero del pasado año. No obstante, mientras continúen las obras de la torre de control que centralizará esta actividad en Porto de Son, será desde los remolcadores desde donde se comunique a los barcos las rutas de navegación.

Según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el dispositivo es una especie de «autopista» marítima con setos separadores en los que se fija una zona de circulación o un corredor norte, entre las 11 y 15 millas del Cabo Toriñana, y otro hacia el sur, entre las 19 y 24 millas del mismo cabo. Ambos corredores serán respetados tanto por los mercantes como por los barcos pesqueros, que deberán navegar por una especie de carril que marca la dirección norte o la sur. Las zonas en las que se prohíbe la navegación se incluyen entre las 8 y 11 millas en un primer seto y las 15 y 19 millas en un segundo.

Solución contra los accidentes

Ante los continuos accidentes ocurridos en la zona en lo que va de año (algunos no han dudado en manifestar que éste ha sido desde hace tiempo el año más trágico para los marineros y pescadores gallegos), la Dirección General de la Marina Mercante se ha sentido, en cierto modo, obligada a agilizar la puesta en marcha del dispositivo de seguridad con la utilización de los remolcadores. «Remolcanosa 20», «Ría



Estadística de accidentes marítimos, año 1990, buques españoles iguales o mayores de 20 TRB (Fuente DGMM)

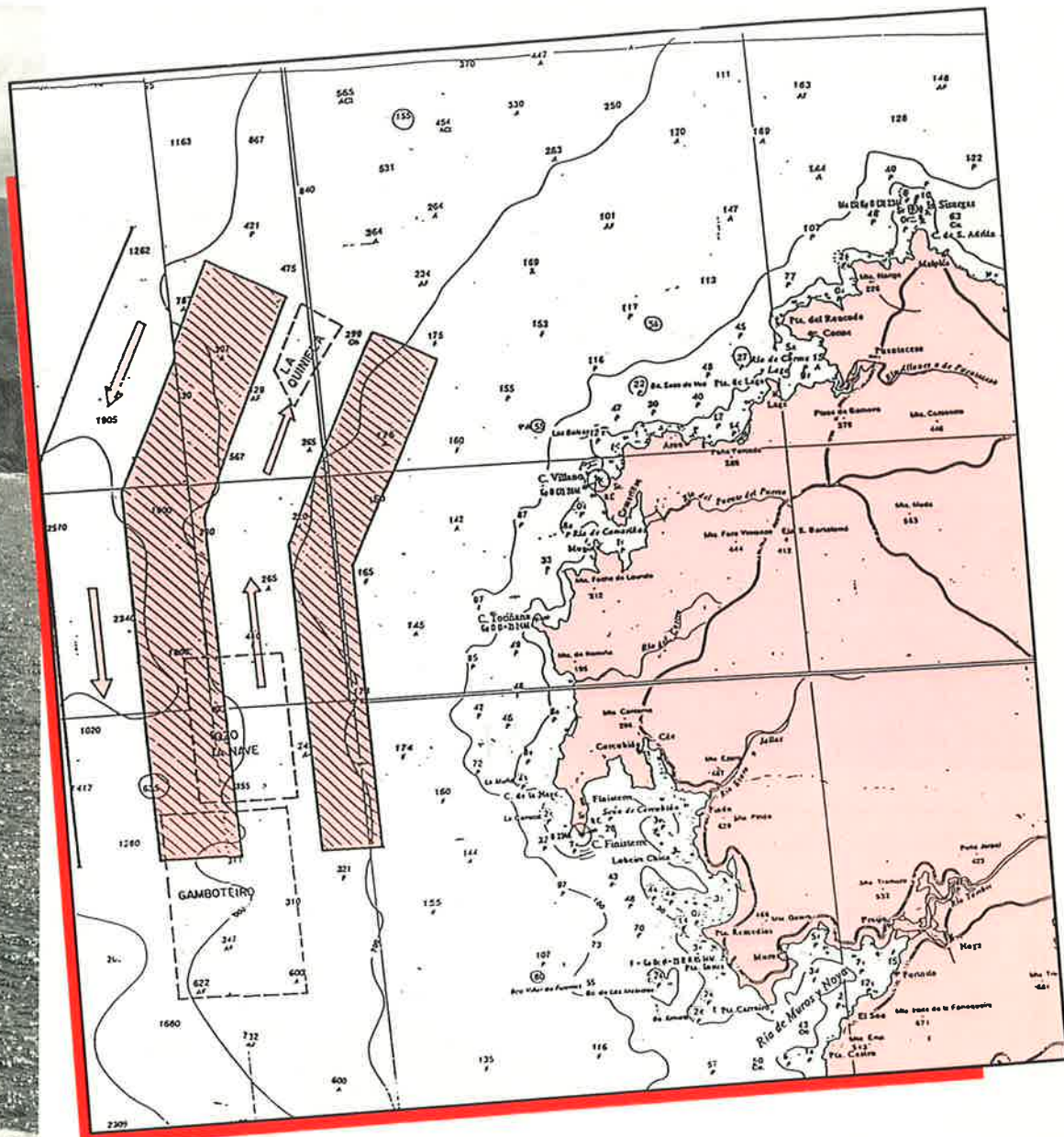
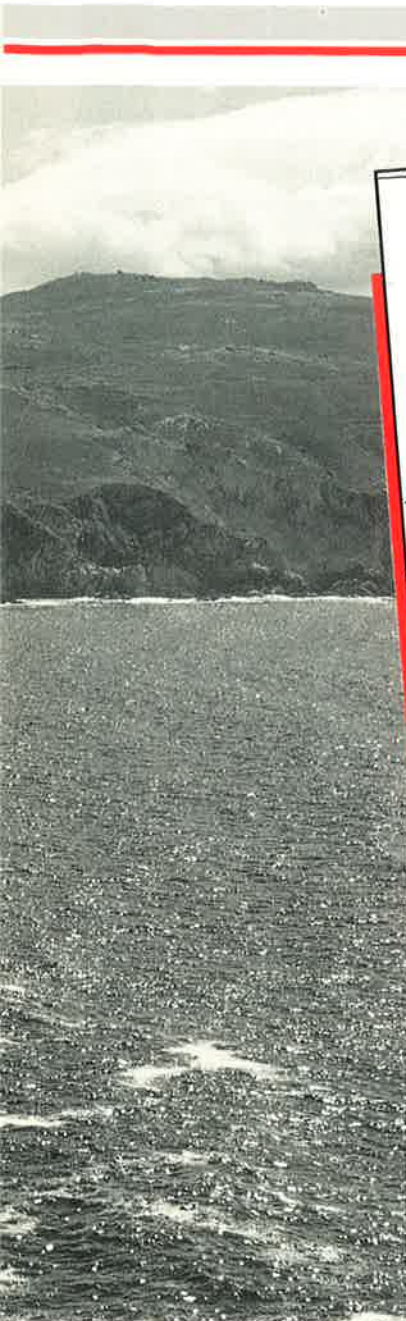
Buques afectados: 69.
 38% vías de agua.
 23% incendios.
 22% abordajes.
 13% varadas.
 4% otros, incluidos errores humanos.

Estadística de accidentes marítimos, año 1990, buques españoles iguales o mayores de 20 TRB (Fuente AETINA-PE, a partir de datos estadísticos de ISM, LLOYDS, OMI y periódicos y revistas especializadas)

Buques afectados: 71.
 39,5% vías de agua.
 24% incendios.
 24% abordajes.
 12% varadas.
 2% otros, incluidos errores humanos.

de Vigo» y «Alonso de Chaves» serán, en principio, los remolcadores que participen más directamente en esta tarea, si bien las medidas de control incluyen, además, la instalación de la todavía en construcción Torre de Porto do Son, los dispositivos de radares en las bandas «S» y «X»; radiogoniómetro de comunicaciones en los cabos San Adriano, Villano, Toriñana, Veladoiro y Corrubedo, que se complementan con la instalación de repetidores en Pico Meda y Monte Aro y de balizas-radar.

Para la Asociación Nacional de Titulados Náutico-Pesqueros si bien el dispositivo contribuye a dar cierta esperanza al



sector, hasta el momento no se había tenido en cuenta el paso de las vías de circulación por los grandes caladeros de la zona: Gamboteiro, Pozo da Nave, la Quiniela, Playa Nova y La Selva, con lo que los pesqueros, especialmente aquéllos que faenan de noche, estaban desprotegidos ante un encuentro con un mercante. En este sentido, tanto los miembros de AETINAPE como los pescadores exigieron de la Administración central el alejamiento de las rutas de navegación y la inversión de los canales de subida y bajada para alejar de la costa los buques cargados con mercancías peligrosas o contaminantes. De no haberse llega-

do a una solución, pescadores y AETINAPE no hubieran dudado en paralizar la flota como medida de presión y pedir la dimisión del director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

La Costa de la Muerte, por sus especiales características geográficas y climatológicas, es la zona del litoral español en la que más accidentes marítimos se producen; sin embargo, éstos no son los únicos factores que inciden en el desarrollo de siniestros. Para AETINAPE, a las durísimas condiciones del lugar se unen «los fallos mecánicos, los abordajes y los errores humanos como causas de accidentes en la zona». En los

últimos diez años se han producido en las costas gallegas un total de 240 accidentes, en los que perdieron la vida 109 personas y se causaron pérdidas superiores a los 150 millones de pesetas; lo que, según el informe presentado por la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros, arroja un balance de 15.000 millones de media anual. Según los mismos datos, cada año se produce una media de 24 accidentes que pueden ser considerados graves, en ellos no sólo importa la vida humana, sino también el medio marino. La mayoría de estos accidentes suceden a barcos pesqueros de pequeño o medio tonelaje. Galicia pre-

senta el trágico dato de que el 80 por 100 de los accidentes marítimos que tienen lugar en nuestro litoral se producen en sus costas. Por otra parte, de los 109 buques que a diario transitan por la zona, 50 transportan materias peligrosas o contaminantes, con lo que, además del riesgo que supone para la vida humana, hay que añadir, en este caso, las contaminaciones por fluido de crudos, materias químicas y otras similares.

La Administración pedirá a la OMI la separación de los tráficos a 20 millas de la costa; esta decisión ha sido considerada como positiva por el sector pesquero gallego. José Ma-

Según AETINAPE, cada año se producen en las costas gallegas 24 accidentes, en los que uno de cada once marineros pierde la vida



nuel Muñiz, presidente de AETINAPE, declaró a los medios de comunicación que la actuación promovida desde Madrid ha venido a demostrar que «la petición del sector no era inviable y que el dispositivo es modificable si se defiende coherentemente la postura ante la Organización Marítima Internacional, quien tiene la última palabra al respecto».

Hasta que la OMI no decida en septiembre, se establecerán de manera inmediata sistemas de control navales y aéreos en colaboración con la Armada, servicios de Salvamento y de la Dirección General de Pesca, que estarán encargados de barrer la zona y avisar a los mercantes que circulen por las vías de gran circulación para que establezcan sistemas de control electrónicos y de vigilancia en el puente. Al final se ha dado un gran paso para mejorar las condiciones de seguridad en la zona. ■

A. D.

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

Luis de la Peña, nuevo presidente de los armadores

Relevo en ANAVE

Los armadores españoles ya tienen nuevo presidente. Luis de la Peña Riva sustituye en el cargo a Juan Ybarra, quien hace meses presentó la dimisión al sentirse discriminado frente a la Administración. El nuevo presidente resultó elegido en la Asamblea Electoral celebrada el 13 de junio en Madrid. En dicha reunión Carlos Barreda fue nombrado vicepresidente de ANAVE, cargo que anteriormente ocupaba Enrique H. Menchaca.

LUIS de la Peña Riva, consejero-delegado de las Navieras de Flota Suardiá y consejero de Vapores Suardiá, S. A., representaba la única candidatura en las elecciones para la presidencia de ANAVE y resultó elegido en la Asamblea General Electoral que la Asociación de Navieros españoles celebró en Madrid el pasado 13 de junio. Con este encuentro concluía el proceso electoral abierto tras la dimisión del anterior presidente, Juan Ybarra, quien rechazó el puesto por diferencias de interpretación de los asuntos marítimos entre ANAVE y la Administración. En dicha reunión también se han renovado los cargos representativos de las distintas Comisiones y Subcomisiones de Buques, así como de las Vocalías de zona, y Carlos Barreda fue nombrado, a su vez, vicepresidente de la Asociación, cargo que anteriormente ocupaba Enrique H. Menchaca.

El programa por el que Luis de la Peña Riva ha sido nombrado presidente de ANAVE contempla un nuevo impulso en las relaciones con la Administración y los sindicatos marinos. En este sentido, el nuevo presidente de ANAVE pretende restablecer unas relaciones fluidas con la Dirección General de la Marina Mercante, impulsar las actuaciones bajo la legislación vigente y en el marco de la Comunidad Europea, definir las actuaciones del cabotaje ante la liberalización del mercado en 1993,



favorecer la reconversión de las flotas de los distintos sectores, activar y exigir la promulgación de decretos por los que se regula la financiación de la construcción naviera y la reestructuración de buques, abrir la Asociación a empresas interesadas en el ámbito marino aun cuando no estén directamente vinculadas al mismo, flexibilizar todos los trámites e impulsar la creación del segundo registro canario como principio de competitividad en el sector.

En el acto de presentación a los medios de comunica-

ción, el nuevo presidente de ANAVE manifestó que «hay que favorecer la internacionalidad de la empresa marítima, ya que vamos a competir directamente con los países europeos en un mercado sin fronteras». Para los armadores, la alternativa está en la creación del segundo registro. «Estamos a favor del establecimiento de un segundo registro, semejante a los existentes en Dinamarca (DIS) y Noruega (NIS), particularmente en lo que a ventajas fiscales se refiere», dijeron.

Nacido en Madrid en 1946, Luis de la Peña se licenció como ingeniero naval, incorporándose en 1967 al Grupo Wilson-Walton, empresa dedicada al proyecto y comercialización de equipos y servicios para astilleros y buques. En 1976 se incorpora al Grupo Suardiá y es nombrado consejero-delegado de las Navieras de Flota Suardiá y consejero de Vapores Suardiá, S. A., puesto que alterna en la actualidad con los de consejero de Consignaciones Asturianas, S. A.; consejero de la Unión Asturiana Estibadora, S. A.; consejero de Sarrió, S. A.; presidente de la Junta Directiva del Instituto de Estudios Marítimos, y consejero delegado de Navicar, S. A.

El resto de mandos directivos de la Asociación elegidos en la Asamblea Electoral del 13 de junio son: Carlos Barreda Aldamiz-Echevarría (presidente de W. W. Marpetrol y del Comité Técnico Español del American Bureau of Shipping), Luis Delso (presidente de la Comisión de Buques de Línea Regular y de la Compañía Trasmediterránea), José Antonio Baura (presidente de la Comisión de Buques de Carga Seca y secretario general de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante), José María López Tejero (presidente de la Comisión de Buques Tanque y director de la Naviera del Golfo de Vizcaya) y Guillermo Zatarain (presidente de la Comisión de Buques Especiales y consejero-delegado del Grupo Ers-hip). ■

Los sindicatos desconvocaron la huelga

Patronal, sindicatos y Administración negocian una salida para la flota mercante

Representantes de los sindicatos UGT, Sindicato Libre de la Marina Mercante, patronal y la Administración llegaron a un compromiso el pasado 27 de junio por el que se ponía fin a la huelga que habían convocado los trabajadores del sector como medida de protesta por la exportación de buques a países con banderas de conveniencia. Antes del 31 de octubre próximo deberá haberse redactado un nuevo marco competitivo para la flota nacional. Los sindicatos aceptaron desconvocar la huelga que, en principio, estaba programada hasta mediados de julio, y la patronal se comprometió a no exportar barcos en este periodo.

LAS noticias sobre la posibilidad de que empresas españolas abanderasen sus barcos en países de conveniencia, como Bahamas o Panamá, han constituido durante los últimos meses un motivo de preocupación entre los sindicatos del sector de la Marina Mercante, consecuencia del cual convocaron paros intermitentes que se iniciaron el pasado mes de junio y que debían culminar a mediados de julio. Estas actuaciones de protesta afectaban especialmente a las navieras públicas.

Con el fin de detener esas movilizaciones, que podían afectar gravemente al desenvolvimiento normal de la actividad económica en el país, a finales de junio se produjo un encuentro tripartito entre

la Dirección General de la Marina Mercante, sindicatos del sector y responsables de ANAVE, con la presencia de las navieras Elcano, Trasatlántica, Trasmediterránea, Repsol Naviera Vizcaína, Campsa y Petronor. La primera decisión fue la constitución de una mesa a cuatro bandas donde, en los próximos meses, se discutan las condiciones que deberán existir en España con el fin de facilitar la competitividad de la flota. Este nuevo marco, equivalente a un segundo registro, deberá estar ultimado antes del próximo 31 de octubre. Mientras se redactan las nuevas condiciones, las navieras se han comprometido a no realizar operaciones de exportación de barcos a países con banderas de conveniencia.

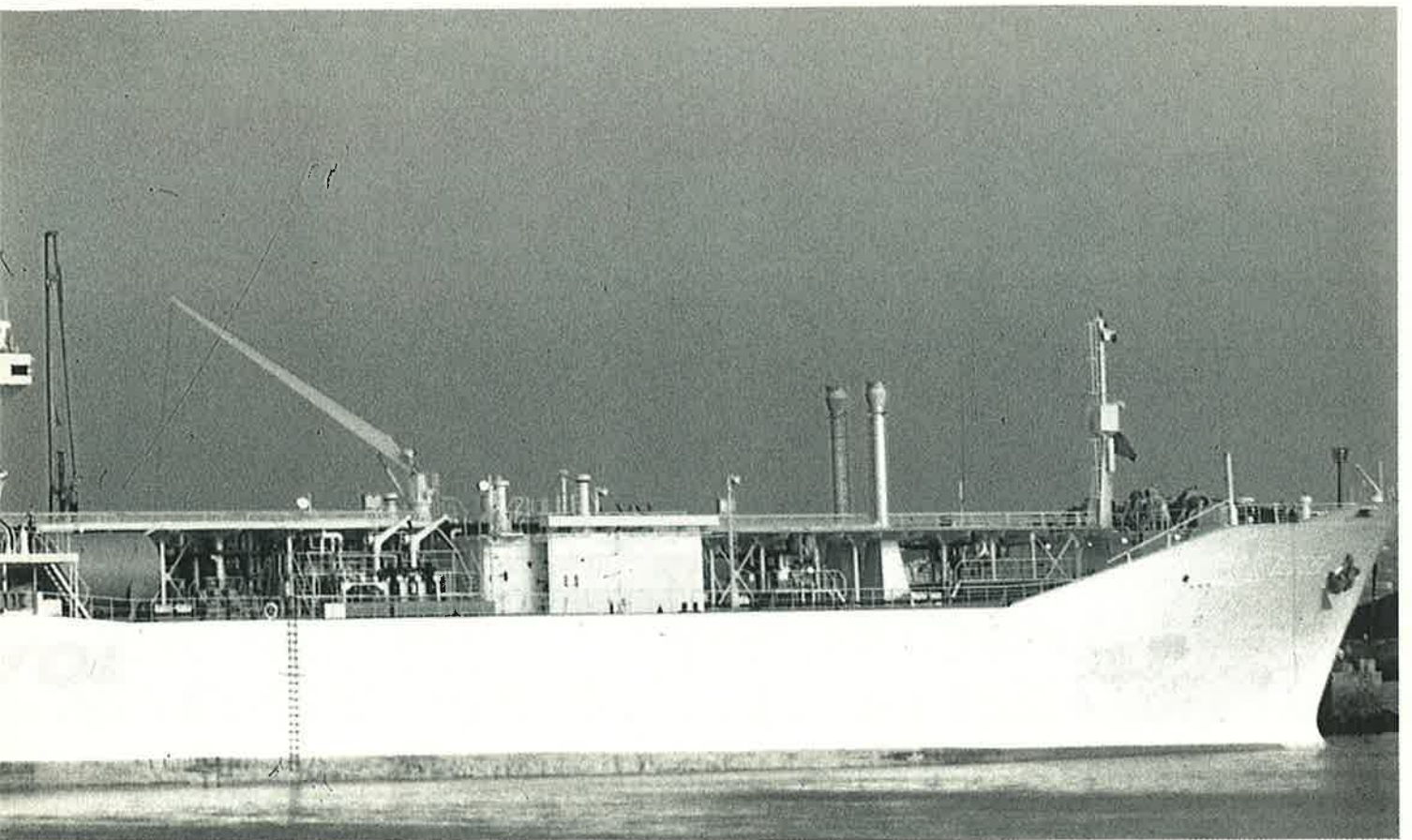
La competitividad y la ren-



Antes del 31 de octubre deberán estar redactadas las condiciones para hacer competitiva la flota

tabilidad de las empresas son las razones alegadas por las navieras para justificar la exportación de barcos hacia países como Panamá o Bahamas. El problema, según los sindicatos, se centra en la grave competencia que representan los barcos abanderados bajo pabellones de conveniencia, en los que las tripulaciones, procedentes de países del tercer mundo y escasamente preparadas, reciben bajos salarios.





En la actualidad es Panamá el país con mayor número de barcos registrados, con un total de 12.500 buques y más de 61,8 millones de toneladas de registro. Esta actividad representó para la nación hispanoamericana unos ingresos de 37,1 millones de dólares (cerca de 4.000 millones de pesetas) tan sólo en el pasado año.

Para solucionar la crisis abierta en algunas naciones con tradición marinera, algunos países han encontrado la solución que evita la exportación de su marina civil creando segundos registros, con interesantes ventajas fiscales y sociales para los armadores y aceptados por los sindicatos. En estos momentos el sector marítimo español está estudiando la posibilidad de establecer un segundo registro nacional en las islas Canarias. De momento se ha aprobado el reglamento de bases que regulará el definitivo segundo registro canario. Los ar-

madores ven positivo un **segundo registro nacional para nuestros buques**. «Si nos ofrecen un segundo registro interesante, lo aceptaríamos con agrado», dijeron fuentes empresariales. Sin embargo, tal medida no excluye para algunos navieros el abanderamiento en el exterior o la creación de filiales fuera de España, ya que lo que prima es la rentabilidad del buque y, por extensión, de la naviera. «En algunos casos puede convenir el segundo registro, mientras que en otros puede ser más interesante un abanderamiento en terceros países o la aceptación de medidas institucionales como un plan de viabilidad», manifestaron a MAR los navieros.

Con motivo de la huelga convocada en las navieras, el Colegio Oficial de los Marineros Mercantes, el COMME, se dirigió a los medios de comunicación manifestando que, desde su punto de vista, el abanderamiento de barcos

nacionales en el extranjero supone, entre otros daños, la pérdida por parte del Estado del control de buques; el aumento de la dependencia, ya muy elevada, de terceros países en el transporte de mercancías vitales para nuestro país; la pérdida de trabajo para los marinos españoles; la incidencia negativa en las condiciones de seguridad, lo que pone en peligro la vida de los trabajadores y aumenta el riesgo de daños a buques y contaminación de las costas, dada la deficiente formación profesional de los tripulantes, procedentes de países subdesarrollados, que serían quienes ocuparían el lugar de los españoles, y, por último, el deterioro de las condiciones sociolaborales de nuestros marinos. Para el COMME, el abanderamiento de barcos bajo pabellones de conveniencia no es en modo alguno «la opción que garantiza una mayor competitividad a las navieras». ■

**El Plan Nacional de Salvamento,
prácticamente completo en el Mediterráneo**

FIRMADO EL ACUERDO DE COLABORACION ENTRE LA JUNTA ANDALUZA Y MARINA MERCANTE



El Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Marina está ultimando detalles en lo que a la firma de acuerdos de colaboración con las distintas Comunidades Autónomas se refiere. Esta vez le ha tocado el turno a Andalucía. La Junta Andaluza y la Administración central se han comprometido a trabajar juntas en el salvamento marítimo de la región. Próximamente las islas Baleares ratificarán un acuerdo de similares características.

COMO dice la canción, el sur también existe. La Administración central no podía olvidar a Andalucía en los acuerdos de colaboración que, en materia de salvamento y lucha contra la contaminación, está firmando con las distintas Comunidades Autónomas con salida al mar. Más cuando Andalucía es la región con mayor número de kilómetros de litoral y una amplia flota pesquera que faena en el banco canario-sahariano. Sus aguas soportan, además, el paso de 50.000 buques al año que entran al Mediterráneo o salen al Atlántico.

Entre otras finalidades, el Plan Nacional de Salvamento Marítimo tiene como principales objetivos la coordinación de la actuación de los organismos con medios para

realizar en la costa operaciones de búsqueda y salvamento, la implantación de un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la práctica totalidad de nuestras costas mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales, así como la potenciación de los medios de salvamento ya existentes y la formación especializada del personal responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.

Para cumplir estos objetivos es de vital importancia la actuación que desempeña el Centro Regional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de Tarifa, y se ha previsto la construcción de un segundo centro en el Cabo de Gata, que entraría en funcionamiento en 1993. Estos centros actuarán como centros regionales de coordinación del litoral andaluz, así como del área de responsabilidad española en dicha zona.

Con el propósito de asegurar las actuaciones en el salvamento de vidas humanas en el mar y en la lucha contra la contaminación marina, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, y el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, firmaron el convenio de colaboración que compromete a ambas Administraciones.

Embarcación para las Baleares

El Govern balear aún no ha firmado ningún convenio con la Administración en materia de salvamento, si bien una de las 16 embarcaciones menores contempladas en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo ha sido concedida a las islas del Mediterráneo. Se trata de la embarcación «Castillo Bellver», semejante a las existentes en Cariño, Porto do Son, Algeciras y Arrecife. Esta embarcación, conocida también como «todo tiempo», se caracteriza por ser insubmersible y autoadrizable.

Su casco está convenientemente reforzado para amortiguar cualquier clase de impactos y está equipada con radar, VHS, ecosonda, navegación por satélite, conedera, balsa de salvamento, botiquín y extintores.

Próximamente quedará ratificado el convenio de colaboración entre la Administración central y la insular, firma que se celebrará con el Ejercicio «Palma 91», que tendrá lugar próximamente en aguas mallorquinas. ■

**Las autoridades mallorquinas
ratificarán pronto el tratado para
el salvamento de vidas humanas
en las aguas insulares**



El SAR será sustituido en breve

NUEVOS HELICOPTEROS PARA EL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO

Las aeronaves del Servicio Aéreo de Rescate serán sustituidas en breve por los helicópteros Sikorsky, modelo «Sea King». Galicia será la primera Comunidad Autónoma en la que entren en funcionamiento.

EL Servicio Aéreo de Rescate abandonará en breve las costas gallegas y será sustituido por helicópteros Sikorsky diseñados especialmente para el salvamento de vidas humanas en el mar. Piloto, copiloto y dos operadores de grúa-hoist, debidamente formados y con títulos de nadadores de rescate, serán los miembros de la tripulación de los nuevos helicópteros adscritos al Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Los nuevos aparatos podrán trasladar a tierra o al hospital más cercano hasta un total de 19 naufragos.

Entre sus características técnicas destacan una planta propulsora compuesta de dos turbinas de gas con una potencia total de al menos 2.400 PH, lo que les permite alcanzar una velocidad de crucero superior a 100 nudos y una velocidad máxima superior a los 120 nudos. Asimismo, tienen una capacidad de carga externa, mediante gancho baricéntrico, su-

perior a 5.000 libras. Dispone también de una grúa-hoist con una capacidad de 400 libras de peso y un cable de 75 metros de longitud mínima. Todo ello permite a los helicópteros una autonomía de vuelo de más de 4.000 millas náuticas y cuatro horas de vuelo sin tanques auxiliares.

Por lo que respecta a los sistemas de comunicación, los nuevos helicópteros disponen de radares meteorológicos, sistemas autónomos de navegación VIF, Omega, VOR/DME ILS y ADF-LF; comunicaciones HF y VHF en las bandas marinas y aéreas, IFF (Transponder) y VHF/FM-Emerging y Homing; instalación fija de teléfono automático alimentado por el sistema eléctrico del helicóptero. Por último, en lo que se refiere a los elementos para el salvamento dispone de un localizador de emergencias, un faro de búsqueda, transmisor, altavoces o megáfonos de mano eficaces y varios flotadores. ■



TECNICA DEL NOROESTE Oficina Técnica Industrial y Naval

Desde su fundación, en 1964, TECNOR, S.L. ha realizado:

- + de 1.300 proyectos de buques en general.
- + de 600 buques construidos (Cargas líquidas, Ro-Ro's, Madereros, Portacontainers, Pesqueros, Remolcadores, Dragas, Guardacostas, Patrulleros, Cableros, Ferries, Pasaje, etc).
- + de 40 varaderos.
- + de 25 plantas industriales marinas.

Todos los proyectos se desarrollan en ordenadores PRIME 2450, IBM PC/AT, PC/XT, y PERSONAL SYSTEM/2, con salida gráfica por PLOTTER BENSON 1323, utilizando sistemas C.A.D., AUTOCAD, Y MEDUSA.

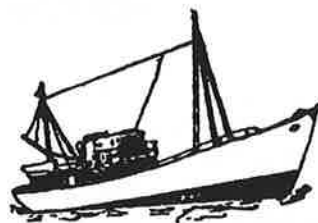
PROGRAMAS DE INVESTIGACION:
- HALIOS Y EURET

TECNOR, S.L. independiente del desarrollo de los proyectos, ofrece los siguientes servicios: Estudio y delineación de todo tipo de proyectos, ingeniería de detalle; Servicios de inspección; Desarrollo de programas informáticos; Suministro de programas de Arquitectura Naval a bordo (SCANTEC) específicos para cada buque; Servicios profesionales de ingeniería y consulta; asesorías técnicas; Investigación; Gestión de compras.

TECNOR, S.L.

Juana de Vega, 29-31, 6º B • Apartado 374
Teléfonos: (9)81-22 13 04 - 22 17 07 • Telex: 82252 TENO E
Telefax: (9)81-22 58 24 • 15004 LA CORUÑA (SPAIN)

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



**CONSTRUCCION,
REPARACION Y
ALARGAMIENTO
DE BARCOS DE MADERA**

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

LEKEITO
(VIZCAYA)



A pesar de las presiones de Japón,
Noruega, Islandia y la URSS



SIGUE LA MORATORIA PARA LA PESCA DE BALLENAS

A pesar de las presiones de Japón, Noruega, Unión Soviética e Islandia para que se levantara la moratoria y se establecieran cuotas de captura comercial de ballenas, y en especial del roqual aliblanco —pequeña ballena de nueve metros de largo—, los 30 países restantes que integran la Comisión Ballenera Internacional rechazaron todas las peticiones de estos países. De esta forma, y al menos un año más, se podrá decir, en el plano de las buenas intenciones, que la ballena se ha salvado de los intereses depredadores de algunas naciones, aunque en la práctica se cuestione si las medidas adoptadas son suficientes para salvaguardar la existencia de este mamífero marino.

ALGUNAS opiniones de expertos van en este sentido. John Frizell, coordinador internacional para la campaña de protección de las ballenas de la asociación conservacionista Greenpeace, considera que la CBI no ha podido de hecho controlar nunca la caza comercial ballenera y que lo único que ha llegado a funcionar ha sido una moratoria, más o menos cumplida o saltada, que en cualquier caso la mayor parte de los países reconocen que ha de continuar en pie.

La XLIII Reunión de la Comisión Ballenera Internacio-

nal, celebrada en Reikiavik (Islandia) entre los días 27 a 31 de mayo de este año, ha servido, sobre todo, para poner sobre la mesa la insuficiencia de los argumentos de los países «cazadores de ballenas», cuyo reiterado deseo era reanudar las capturas comerciales de estos cetáceos.

En este sentido, Japón e Islandia pidieron el establecimiento de cuotas de capturas sin tener en cuenta que el Comité Científico de la Comisión Ballenera no ha podido todavía ofrecer recomendaciones válidas sobre el estado en que se encuentran las poblaciones afectadas de estos cetáceos y



La casi totalidad de los países se oponen al establecimiento de cuotas de capturas.

sin pensar en la moratoria establecida. Un alto cargo del Gobierno japonés llegó incluso a afirmar que si, por ejemplo, los británicos pueden comer carne de vaca o de oveja, por qué ellos no van a poder hacer lo mismo con las ballenas.

La agresividad nipona

El país del Sol Naciente se ha convertido en uno de los miembros del CBI más agresivo. Con el argumento de la caza con fines científicos, a la que no se opone la CBI, Japón ha superado con creces el cupo de 300 ejemplares al año, que tenía ya en el mes de junio. Sus intenciones en la reunión del CBI eran la de permitir la caza de rorcuales aliblanco en el Pacífico norte y de capturar cerca de 5.000 en la Antártida. Bajo la denominación de «caza científica» se ha intentado que la opinión pública no vea la continuación de las actividades depredadoras como una total violación de los acuerdos de la CBI, aun a pesar de que este organismo aboga porque la realización de programas científicos para la evaluación de las poblaciones de ballenas no se realice por medio de métodos considerados letales.

Por su parte, Noruega solicitó la retirada del estatus de protección para las poblaciones del rorcual aliblanco que pasan por sus aguas, designado por la CBI ya en 1985 como una especie a proteger, dado que su población ha disminuido un 50 por 100 en los últimos años. Algunos científicos noruegos argumentaban que esta clase de ballena ya no necesitaba un estatus de protección, cuando la realidad, según otros expertos, es que las poblaciones de rorcual han venido siendo explotadas y diezgadas de manera constante por los balleneros de ese país.

La Unión Soviética presentó a su vez en la citada reunión una propuesta para llevar a cabo la caza «científica» de 90 rorcuales aliblanco en un pla-



zo de dos meses, que tampoco fue aceptada por la mayoría de los países y que, por el contrario, mereció fuertes críticas y el rechazo del propio Comité Científico de la CBI.

Búsqueda de datos científicos fiables

En esta línea, este Comité estudiará el año que viene el Plan Revisado de Gestión (PRG) con la finalidad de ofrecer un mayor nivel de protección que el que existe en la actualidad para las ballenas, que escapa a la voracidad de una industria transformadora, según fuentes de Greenpeace, que ha ignorado totalmente cualquier recomendación científica del CBI.

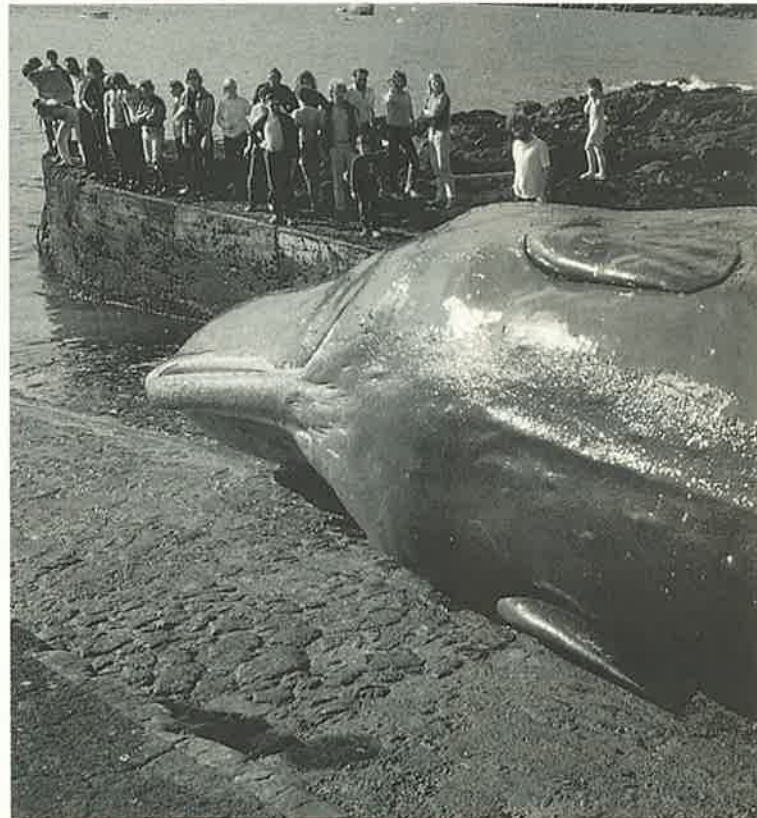
Y es que quizá uno de los serios problemas de la Comisión Ballenera Internacional sea su incapacidad para sancionar cualquier transgresión que afecta a la captura de ballenas. Únicamente países como Estados Unidos o los de Europa Occidental pueden ejercer presiones de tipo económico —boicoteo de las exportaciones de pescado— contra los países transgresores. Por otra parte, la CBI se descarta como organismo de presión o prohibición de la caza de estos mamíferos marinos, y sólo puede aconsejar o recomendar que no se haga ni siquiera con fines científicos que supongan su muerte.

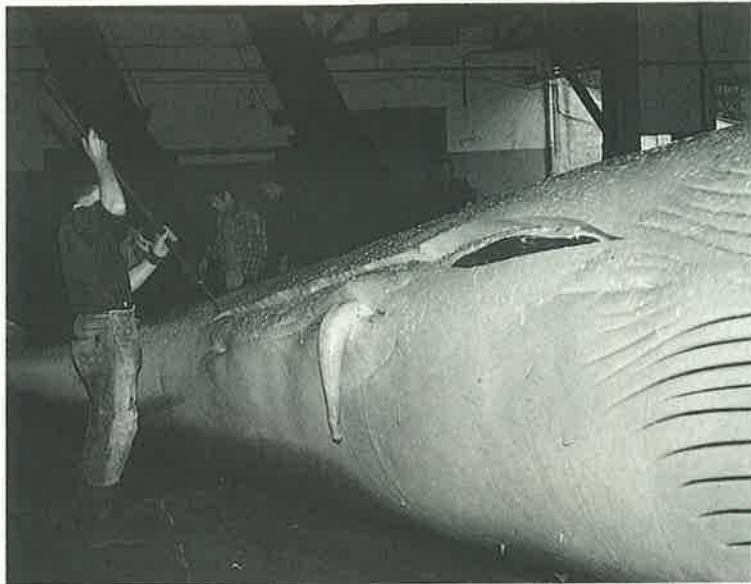
La Comisión, en cambio, considera factibles con la supervivencia de la especie las capturas de ballenas para consumo interno y a pequeña escala, que no supongan ninguna posibilidad de exportación, como sucede con los aborígenes de Alaska, que cazan unos 40 ejemplares anuales; con los de Siberia, que oscilan entre los 120-200 roncales aliblanco, y con los habitantes de Groenlandia, que consumen unos 50 ejemplares al año.



Greenpeace considera que la caza aborigen de ballenas está justificada porque es la única que no esquilma la población de esta especie marina, porque es un medio de subsistencia tradicional y porque forma parte de la cultura de un pueblo.

Una de las críticas que se hace a estos cuatro países balleneros es que hayan planteado revocar la moratoria de pesca de estos cetáceos marinos un año después de que la CBI decidiese implantarla con carácter indefinido y hasta que hubiese dado tiempo a realizar un estudio serio y científico sobre el peligro o no de las capturas con fines comerciales, valorando los *stocks* existentes. Es por eso por lo que la CBI se ha dispuesto a revisar su plan de gestión, llevando a cabo un estudio científico por su cuenta, sin depender de las exigencias y los intereses económicos de los países transgresos-





res. Se estima que la investigación para conseguir datos fiables debe hacerse a largo plazo, en un período mínimo entre diez y quince años.

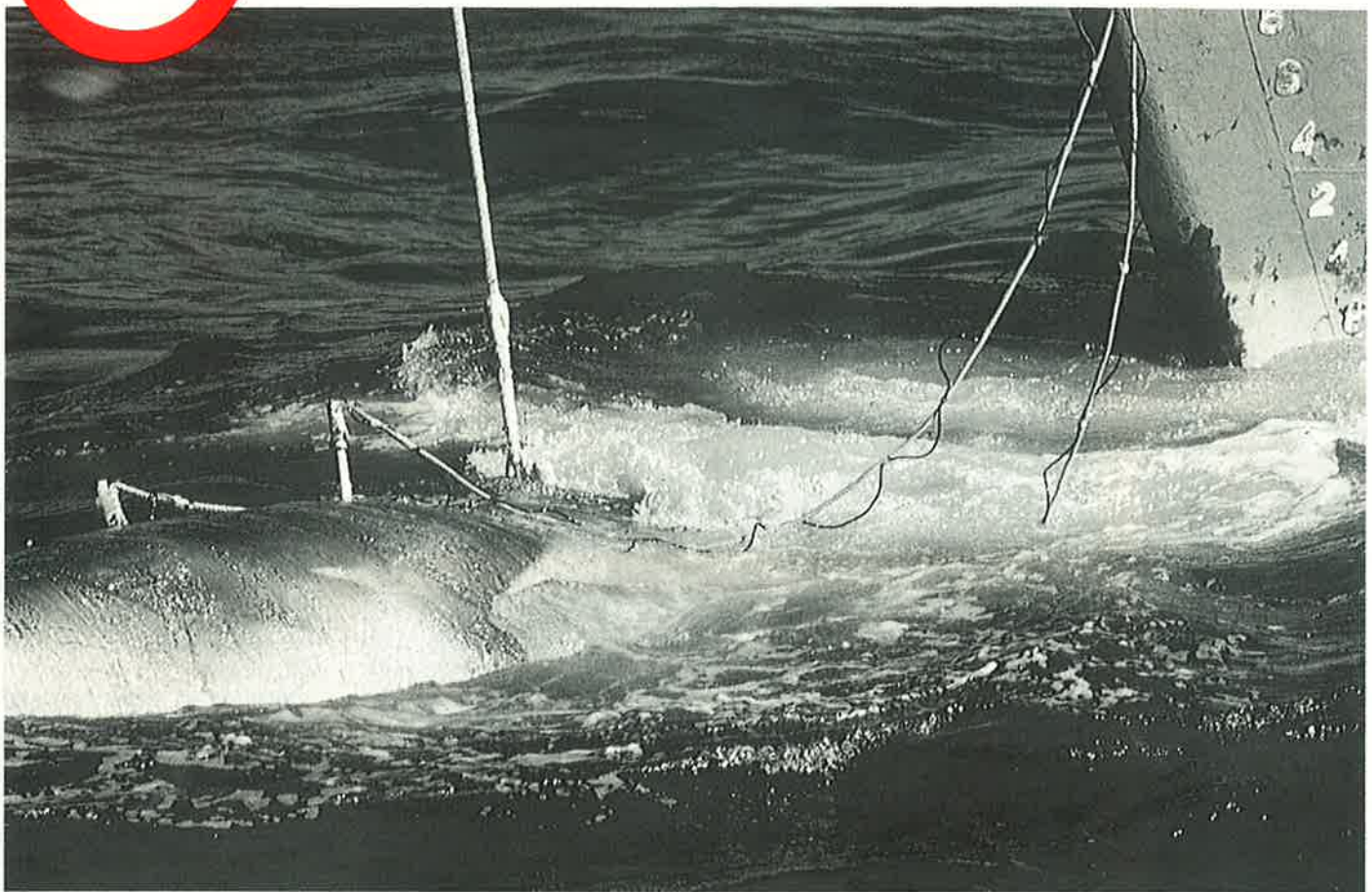
Más tiempo para la moratoria

La organización ecologista Greenpeace tiene claras sus razones para oponerse al levantamiento de la moratoria sobre la caza de ballenas. Por una parte, consideran que los seis años que establecía la CBI para impedir el establecimiento de cuotas de captura comerciales no son suficientes para dejar recuperarse a unos animales con una tasa de reproducción tan baja, más aún después de la gran sobreexplotación de la que han sido objeto.

Igualmente critican el que no se haya respetado la moratoria en vigor, ya que se estima que más de 14.000 ballenas han sido capturadas en este tiempo y por ello las posibilidades de recuperación de las poblaciones se han visto mermadas.

Según Greenpeace, también se tienen que tener en cuenta otros aspectos que vienen afectando a la vida de estos cetáceos sin necesidad de que sean cazados. Así, la contaminación, la intrusión y perturbaciones producidas por el hombre en algunas zonas de especial importancia para estos animales —como las zonas de cría—, las capturas accidentales mediante artes de pesca dañinas —redes de enmalle y deriva— o la sobrepesca, que limita la distribución y recuperación de estos animales por la falta de alimento.

En general, cualquier eslabón de la cadena trófica del mar que se vea afectado influye en el desarrollo normal de las ballenas. Las maniobras militares y el estrés son otros de los factores negativos menos considerados, pero que también dañan la vitalidad de estos cetáceos. Son pocos los ejemplares que aparecen muertos y varados en las playas, aunque a finales de mayo



se dio un caso en Canarias de una ballena de unos 1.500 kilos de peso perteneciente a una especie poco conocida. La mayoría de ellas, sin embargo, mueren y desaparecen en alta mar.

A por el rorcual aliblanco

Por este motivo es también bastante difícil valorar cuantitativamente el estado de las diferentes poblaciones de ballenas. Para Greenpeace, imponer cuotas de captura ante la falta de datos viables sobre los *stocks* existentes sólo significaría una mayor regresión de los mismos.

De hecho, reconoce esta asociación que los países balleneros han violado constantemente los acuerdos y consejos del CBI. La industria de esos países ha ido diezmando, una tras otra, las diferentes especies de grandes cetáceos, y lo que está fuera de toda du-



da es que la población ha disminuido. Es por eso que los países cazadores persiguen ahora a las especies de pequeño tamaño, como los rorcuals aliblanco de nueve me-

tros, cuya captura no se consideró demasiado interesante hasta que las grandes ballenas empezaron a escasear.

En todo caso, se estima que, aunque los censos existentes

se limitan al control de avistamientos, las poblaciones balleneras se han reducido entre un 50 y un 60 por 100 en los últimos diez años.

Tampoco se entiende que unas ballenas que se encuentran especialmente protegidas mientras se hallan en las aguas de Gran Bretaña o Irlanda, donde se han declarado determinados santuarios a lo largo de la costa para posibilitar su lenta y difícil procreación, sean objeto de caza cuando se dirigen un poco más al norte del Atlántico.

La conclusión de la organización conservacionista es que «la industria de la caza de las ballenas ha demostrado a lo largo de su historia que no ha sabido explotar racionalmente las ballenas, y esto queda patente al comprobar que la especie sobre la que se centra prácticamente la totalidad de las capturas es el rorcual aliblanco», lo cual es suficiente motivo de reflexión. ■

Alfredo LOPEZ

La Armada española apresó seis atuneros italianos

Pescaban ilegalmente en aguas de Baleares



La Armada española ha apresado a seis buques atuneros italianos con el cargo de faenar ilegalmente en aguas cercanas a la isla de Cabrera y descubrir pesca que no figuraba en su libro de capturas. Para quedar en libertad, el juez instructor ha solicitado una fianza colectiva que asciende a 2.200.000 pesetas.

LOS seis pesqueros capturados, nombrados «Cormorano II», «Enza Vita», «Nueva Samantha», «Silvana», «Fortunata» y «Fortunata Vita», con base en el puerto italiano de Mazara, fueron sorprendidos por patrulleras de vigilancia de la Comandancia Militar de Marina de Palma de Mallorca

cuando estaban faenando en las proximidades de la isla de Cabrera. Desde el pasado viernes 14 de junio los seis buques y sus tripulaciones, compuesta por unos 35 hombres, se encuentran apresados en el puerto de Palma de Mallorca a la espera de que se satisfagan las fianzas solicitadas por el juez.

Con fecha 11 de junio, la or-

La Armada española apresó seis atuneros italianos

ganización ecologista Greenpeace dirigió un escrito al comandante de Marina alertándole de que en estas fechas es cuando abunda la presencia de buques atuneros extranjeros que pescan ilegalmente en aguas jurisdiccionales. En el escrito, a cuyo texto íntegro tuvo acceso MAR, Greenpeace dice, entre otras cosas, lo siguiente: «Ayer por la noche (10-6-91) llegó al puerto de Palma el buque «Adelfa», abanderado en Sierra Leona y sin puerto de registro en el casco. Hoy se encuentra atracado en Porto Pi, concretamente en el dique del oeste. Este buque responde, por sus características, a la flota de palangreros de banderas de conveniencia, que también faenan habitualmente en el Mediterráneo. En la proa, bajo su nombre, pueden observarse otros nombres anteriores a través de la capa de pintura».

«A primeras horas de la mañana —sigue el escrito— dos camiones de la empresa Iberpeixe, S. A., han suministrado varias toneladas de calamar congelado al citado palangrero (para utilizar como cebo), mientras miembros de la Guardia Civil se encontraba cerca del buque.» Asimismo, Greenpeace manifiesta al comandante MM su perplejidad sobre la respuesta del ministro de Relaciones con las Cortes, Virgilio Zapatero, a una pregunta formulada al Congreso por el diputado Rojas Marcos el pasado año; en la respuesta, fechada el 29 de noviembre de 1990, se afirma textualmente: «En las estadísticas obrantes en las Comandancias de Marina no consta la entrada, durante las dos últimas décadas, de buques atuneros de bandera de conveniencia en los puertos españoles ni, en particular, de Sierra Leona, Panamá y Honduras».

Respecto al apresamiento de los citados pesqueros italianos MAR ha podido saber que



este hecho ha ocasionado la presencia desde Madrid de un asesor jurídico del Ministerio de Agricultura y Pesca, con objeto de cooperar con la CMM en la resolución de este asunto. Y aunque tanto desde este estamento como desde el consulado italiano no se han facilitado declaraciones, desde el sector naval solamente manifiestan que se han fijado dos fianzas, una de 1.200.000 pesetas y otra de un millón, así como el decomiso del pescado, sin especificar la cantidad.

Los tripulantes de las embarcaciones niegan rotundamente que estuvieran faenando, alegando que habían anclado cerca de Cabrera a consecuencia del mal tiempo reinante, manifestando su preocupación por el tiempo que permanecerían retenidos en el puerto de Palma, y si su situa-

ción tendría repercusión en la prensa italiana. Como contrapunto, los expertos señalan que la climatología no obligaba al abrigo de los buques, y que el pescado decomisado procedía de aguas jurisdiccionales y, además, no figuraba en el libro de capturas, significando que estas medidas son las adoptadas habitualmente en estos casos.

En este libro oficial de pesca y/o cuaderno de bitácora deben constar registrados, día a día, los datos relativos a nombres de especies, cantidades capturadas y situación geográfica del buque, según se desprende de la Resolución de 31 de marzo de 1982, sobre justificación del origen de las capturas realizadas por buques extranjeros que entren en aguas españolas» («BOE» número 98, de 14 de abril).

Entre los meses de mayo y junio es habitual la presencia de flotas de pesca «pirata» en aguas del archipiélago balear, y esta temporada la organización Greenpeace ha llegado a contabilizar 30 buques dedicados a sobreexplotar la población reproductora del atún rojo en el Mediterráneo. Asumpta Gual, de Greenpeace, asegura que «esta actividad se lleva a cabo sin ningún tipo de control y sin informar de sus capturas a los organismos internacionales de regulación de pesquerías». Esta acción, que perjudica gravemente los intereses locales, ha llevado a la organización ecologista a colocar atunes de madera junto a los palangres con la leyenda: «Alto a la sobrepesca pirata en el Mediterráneo».

Emilio MORANCHO

**El Ministerio de Trabajo
invierte 163 millones de
pesetas en la divulgación**

CAMPAÑA DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha puesto en marcha, el pasado mes de junio, una campaña divulgativa sobre seguridad e higiene en el trabajo en la que ha invertido 163 millones de pesetas. Esta campaña, que se ha emitido por televisión y a través de la prensa, ha intentado cumplir el objetivo de comunicar a todos los ciudadanos en general, y en particular a los empresarios, técnicos y trabajadores, la necesidad de llevar a cabo una estructuración desde el principio de la seguridad e higiene en el trabajo. Pero fundamentalmente ha tratado de transmitir el mensaje de que la seguridad requiere una acción conjunta de todos, de la información como algo prioritario para conseguir la seguridad en el trabajo, así como la seriedad con que debe tratarse este tema por los responsables del mismo. En este aspecto insistió reiteradamente la directora del Instituto de Seguridad e Higiene del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Concha Serrano, cuando se presentó la campaña. *«Es fundamental comprender que todos somos responsables de la seguridad del trabajador, y en este sentido conviene que se conciencien tanto los empresarios, como los interlocutores sociales y los propios trabajadores.»*

Según ha querido transmitir el propio Ministerio de Trabajo, la seguridad no es un tema de protección individual ni de responsabilidad única del trabajador, sino que todos los componentes sociales han de afrontar la decisión conjunta de conseguir la prevención de riesgos y la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores. La seguridad debe entrar desde el principio de la

Durante el mes de junio se ha llevado a cabo una campaña divulgativa sobre seguridad e higiene en el trabajo, con la que el Ministerio ha pretendido concienciar a los empresarios, interlocutores sociales y trabajadores en general de que la prevención de los accidentes de trabajo es un interés común. La campaña tendrá, en un plazo de tiempo próximo, una segunda parte, dedicada específicamente al sector de la construcción.

El spot de televisión se ha emitido dieciocho veces en la Primera Cadena de TVE y treinta veces en cada una de las autonómicas

planificación de la producción como un elemento básico más del proceso productivo.

Por parte del Ministerio se ha insistido también en que en lo que respecta a los empresarios es necesario hacer conocer esta obligación y llevarles al convencimiento de la necesidad y el interés de pensar y actuar con criterios preventivos en el diseño, en la elección de los equipos y productos y a la hora de establecer la organización y los métodos de trabajo.

En lo que respecta a los trabajadores y ciudadanos en general, hay que conseguir, también siguiendo con las pautas oficiales que han inspirado la campaña, que cale una cultura

preventiva, como ocurre en otros ámbitos, y destruir planteamientos arcaicos, tales como la incompatibilidad entre seguridad y productividad. Es preciso también insistir en el deber de conocer y exigir la aplicación de las medidas preventivas necesarias por parte de la empresa, lo que, por otra parte, es un mandato constitucional que obliga a todos los ciudadanos. Los objetivos de estas premisas son dobles y pasan por conseguir una mejor calidad de vida y económica.

De los 163 millones de pesetas invertidos en esta campaña, 40 han sido destinados a prensa y 120 a la televisión. El spot elaborado para la campaña

muestra imágenes de varios clásicos del cine mundo en los que se trata el tema de los accidentes laborales («The fireman» y «The Pawnshop», de Charlot, y una escena de Laurel y Hardy) y se ha emitido 18 veces en la Primera Cadena de Televisión Española y 30 veces en Telemadrid, TV-3, Euskal Telebista, Canal Sur, Televisión Valenciana, TV Gallega, además de nueve pases en Antena 3 y once en Telecinco.

En cuanto a la campaña en prensa, los anuncios de media página y cuarto de página han salido en todos los periódicos de Madrid y Barcelona y en el periódico de mayor tirada de cada provincia y, en el caso de tiradas similares, en el de mayor difusión.

Como apoyo a la campaña se han realizado también cuatro carteles, con imágenes y mensajes distintos, que con una tirada de 50.000 unidades de cada tipo han sido remitidos a los interlocutores sociales, empresas, organismos públicos y Comunidades Autónomas.

Con todos estos medios se ha iniciado una campaña informativa sobre la necesidad de concienciarse de la importancia de la seguridad en el trabajo, cuya segunda parte verá la luz en un plazo próximo e irá destinada específicamente a la construcción. De este modo se pretende ayudar a que descendan las cifras sobre accidentes laborales, siguiendo la tónica que parece haberse tomado en el 91, año en el que los primeros datos trimestrales indican que ha habido un descenso de siniestralidad laboral de un 6,6 por 100 respecto al primer trimestre de 1990, según datos del Instituto de Seguridad e Higiene del Ministerio de Trabajo.

V. L.

Las solicitudes se deben presentar hasta el 10 de diciembre

EL GOBIERNO REGULARIZARA LA SITUACION DE MILES DE EXTRANJEROS

LOS extranjeros que trabajen en España de forma irregular desde el 24 de julio de 1985, y cuya permanencia en el país haya sido habitual desde esa fecha, podrán acceder a los correspondientes permisos de trabajo y residencia, según el acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros el pasado mes de mayo, a propuesta de los Ministerios de Asuntos Sociales, Interior, Trabajo y Seguridad Social y Asuntos Exteriores.

También podrán regularizar su situación en España los extranjeros presentes en el país desde antes del 17 de mayo de 1991, siempre que éstos hayan sido en el pasado titulares de un permiso de trabajo o residencia, si han realizado en España una actividad lucrativa continuada o si cuentan con oferta firme de empleo regular y estable o con un proyecto permanente y viable de explotación o desarrollo de alguna actividad por cuenta propia.

Las solicitudes podrán presentarse, hasta el 10 de diciembre del año en curso, en el modelo y la documentación que se determinen al respecto. La instrucción de los expedientes la hará una oficina conjunta constituida para tal fin en la Dirección General del Instituto Español de Emigración, e integrada por funcionarios de los Ministerios de Interior y de Trabajo y Seguridad Social.

Este acuerdo afecta también a los solicitantes de asilo o refugio político cuya petición, presentada antes del 17 de mayo de 1991, se encuentre en trámite o haya sido objeto de resolución denegatoria sin haber obtenido firmeza. Estos afectados podrán acogerse siempre que reúnan alguno de los requisitos contemplados anteriormente, sobre fecha de permanencia en el país y acti-

La situación de los extranjeros que viven en España de forma habitual desde 1985 y cuyas actividades laborales hayan sido irregulares, podrá regularizarse, según un acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros a finales de mayo. También se beneficiarán con el permiso de residencia los extranjeros presentes en el país antes del 17 de mayo de 1991 que hayan realizado una actividad lucrativa continuada, tengan una oferta de empleo o un proyecto en firme.



vidades efectuadas en el mismo. También podrán acogerse al proceso de regularización los extranjeros cuya solicitud de asilo o refugio hubiera sido denegada por resolución firme, también en el caso de que reúnan alguno de los requisitos contemplados por el acuerdo.

Exclusiones

Este acuerdo deja fuera a todos los extranjeros que, a

subsiguiente a dicha expulsión.

En el acuerdo mencionado se dispone también que no se exigirá la presentación del visado de residencia a las personas que soliciten la regularización. Se especifica también que los extranjeros cuya situación haya sido regularizada, una vez recibida su documentación podrán solicitar para sus familiares que se encuentren en España de forma irregular, el oportuno permiso de residencia, que se tramitará con la máxima urgencia.

Con objeto de tramitar los permisos se constituirá una comisión integrada por el director general de Política Interior en calidad de presidente, y por un representante de cada uno de los siguientes centros directivos: Dirección General de Asuntos Consulares del Ministerio de Asuntos Exteriores, Dirección General de la Policía del Ministerio del Interior, Dirección General del Instituto Español de Emigración del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y Dirección General del Instituto Nacional de Servicios Sociales. Esta comisión tendrá como funciones la dirección y la supervisión del proceso de regularización, la elaboración de orientaciones para la resolución de las solicitudes, el examen de aquellas que susciten dudas en la instrucción y, en general, la resolución de las cuestiones que se planteen en el transcurso del proceso.

El acuerdo especifica que los Ministerios de Asuntos Exteriores, de Interior y de Trabajo y Seguridad Social procederán a adoptar las medidas y dictar las instrucciones que sean necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en el acuerdo. ■

V. L.

L U B R I C A N T E S M A R I N O S

MUSICA A BORDO

CEPSA dispone de una fuerte Red Comercial y de Asistencia Técnica. Una asistencia técnica que funciona viento en popa. Ofreciendo programas de Seguimiento y Estudios de Lubricación. Una Red Comercial que suministra lubricantes a buques en 490 puertos de todo el mundo. Un servicio inmediato. Así es CEPSA.

CEPSA LUBRICANTES MARINOS. Avda. Burgos 16, 7ª
Tel: (91) 337 60 98/99 Fax: (91) 337 71 23 Telex: 27678 CEPSA E



**MAYOR INTERES DE LAS AUTORIDADES
SANITARIAS REGIONALES**

MEJORARON LAS PLAYAS



El baño no es aconsejable en un 10 por 100 de nuestras playas. En la pasada temporada el 16 por 100 de las playas eran consideradas puntos negros.

Las playas españolas gozan de buena salud, a la vista del informe presentado por el Ministerio de Sanidad y Consumo a la Comunidad Europea y del número de banderas azules concedido por la institución comunitaria a nuestras playas y puertos. Sin embargo, aunque en menor cantidad que el pasado año, aún quedan en el litoral zonas en las que, según los expertos, no es muy recomendable el baño.

VACACIONES. Lo que para algunos puede ser un goce festivo, para otros puede convertirse en una auténtica pesadilla, a tenor del lugar elegido en la costa para pasar el descanso estival, y ello porque recorrer los kilómetros de nuestro litoral puede ser toda una aventura para el viajero. Aguas limpias y

cristalinas alternan, en ocasiones muy de cerca, con puntos contaminados en donde el baño puede constituir un serio peligro para nuestra salud.

A pesar de la existencia de 107 playas en las que, según el informe elaborado por el Ministerio de Sanidad y Consumo y remitido por éste a la Comunidad Europea, no es aconsejable el baño, la situa-



ción ha mejorado considerablemente respecto a la temporada anterior. La intensificación de la vigilancia sanitaria respecto a 1989 ha incrementado el número de playas analizadas, los puntos de muestreo y los parámetros determinados.

Actualmente, según se desprende de los análisis realizados por las distintas Comunidades Autónomas ribereñas y enviadas al Ministerio de Sanidad y Consumo, alrededor del 90 por 100 de las aguas marítimas de nuestro litoral están en perfectas condiciones para el baño. Novecientos veinticinco ha sido el número de playas analizadas en uno o varios puntos de muestreo. En los análisis no sólo se han medido los parámetros exigidos por la Comunidad Europea, esto es, coliformes totales y fecales, aceites minerales, sustancias tensoactivas y femoles. También se han determinado otros parámetros a los que Bruselas no obliga, pero que nuestras autoridades sanitarias consideran oportuno conocer: las materias flotantes, el pH, el es-

RELACION DE PLAYAS GALARDONADAS CON

CATALUÑA

GERONA

1. Platja Gran.
2. L'Estartit.
3. Sa Tuna.
4. Sa Riera.
5. Calella de P.
6. Llafranc.
7. Platja Grande.
8. S. Antoni de Calonge.
9. Platja Gran.
10. Torre Valentina.
11. San Feliu de Guixols.
12. Sant Pol.
13. Platja Gran de Tossa.
14. Cala Giverola.
15. Lloret de Mar.
16. Fenals.

BARCELONA

17. Platja La Ribera.
18. Platja Sant Sebastià.
19. La Barra-Riera Chica.
20. Platja Ribes Roges.
21. Platja Llarga de Cubelles.

TARRAGONA

22. Cunit.

23. Sonriure del Mediterrani.
24. S. Salvador-Les Madrigueres.
25. El Francàs.
26. La Mora.
27. Playa Larga.
28. Playa Rabassada.
29. La Pineda.
30. Pino Alto-Cristal.

BALEARES

MALLORCA

31. Can Picafort.
32. Cala Agulla.
33. Canyamell.
34. Son Moll.
35. Font de sa Cala.
36. Cala Mesquida.
37. Playa Millor.
38. Sa Coma.
39. Porto Cristo.
40. Cala Domingos.
41. Cala Marçall.
42. Cala Ferrera.
43. Cala Santanyi.
44. Cala D'Or.
45. Des Dolç.
46. Playa de Palma.
47. Santa Ponsa.
48. Magaluf.

IBIZA

49. Potinatx.
50. Cala S. Vicent.
51. Playa Sta. Eulàlia.
52. Cala Llonga.
53. Es Canar.
54. Salinas.
55. Cala Tarida.
56. Cala Valdella.
57. Cala Bassa.
58. Playa den Bossa.

MENORCA

59. Cala Galdana.
60. D'en Castells.
61. Punta Prima.
62. Playa Brinbeca.
63. Cala Biniacolla.
64. Playa Binisafua.

FORMENTERA

65. Cala Migjorn.

COMUNIDAD VALENCIANA

CASTELLON

66. El Cargador.
67. Almandraba.
68. Els Terrets.
69. Torreón de S. Vicente.

VALENCIA

70. Rincón del Mar.
71. Puerto Sagunto.
72. San Antonio.
73. El Faro.
74. Tabernes.
75. Norte.
76. Aigua Blanca.
77. Terra Nova.
78. Aigua Morta.

ALICANTE

79. Les Marines.
80. Les Deveses.
81. La Granadella.
82. La Fosa.
83. Arenal.
84. L'Albir.
85. Levante.
86. Poniente.
87. Mal Pal.
88. La Cala.
89. Ciudad.
90. Paraíso.
91. Bon Nou.
92. La Caleta.
93. El Carrer de la Mar.



LA BANDERA AZUL DE EUROPA EN 1991

- 94. San Juan.
- 95. La Albufereta.
- 96. El Postiguet.
- 97. Saladar-Urbanova.
- 98. El Atlet.
- 99. Levante.
- 100. Varadero.
- 101. Gran Playa.
- 102. Playa lisa.
- 103. Torrelamata-Nueva.
- 104. Campoamor.
- 105. La Zenia.

MURCIA

- 106. Playa del Espejo.
- 107. Playa del Manzanares.
- 108. Mar del Cristal.

ANDALUCIA

ALMERIA

- 109. Terreros.
- 110. Villaricos.
- 111. Puerto Rey.
- 112. Bolaga.
- 113. Cantal-Rimina.
- 114. San José.
- 115. Agua Amarga.
- 116. Poniente Almerimar.
- 117. Balerna.
- 118. Bolanegra.
- 119. Ponente-Sirena Loca.

MALAGA

- 120. Los Boliches.
- 121. La Rada.

CADIZ

- 122. El Lentiscal-Bolonia.
- 123. La Barrosa.
- 124. La Victoria.
- 125. La Costilla.
- 126. Playa de Regla.

CANARIAS

TENERIFE

- 127. Las Teresitas.
- 128. Las Américas.
- 129. La Arena.

GRAN CANARIA

- 130. Las Canteras.
- 131. Playa del Inglés.
- 132. Maspalomas.
- 133. San Agustín.

LANZAROTE

- 134. La Garita.
- 135. Las Cucharas.
- 136. Playa Blanca-Grande.

GALICIA

PONTEVEDRA

- 137. Playa América.
- 138. Cíes.
- 139. O Bao.
- 140. Silgar.
- 141. A Lanzada.

LA CORUÑA

- 142. Lombiña-Cambio.
- 143. San Francisco-Louro.
- 144. San Pedro-Limbo.
- 145. Razo.
- 146. Riazor.
- 147. Orzán.
- 148. Bastiagueiro.
- 149. Mera.
- 150. Grande do Miño.

LUGO

- 151. Xilloy.
- 152. Area.

- 153. O Torno.
- 154. A Rapadoira.

ASTURIAS

- 155. Las Salinas.
- 156. Aguilar.

CANTABRIA

- 157. El Rosal-Merón.
- 158. Comillas.
- 159. Valdearenas.
- 160. Sardinero.
- 161. El Camello.
- 162. Somo.
- 163. Ris.
- 164. Berría.
- 165. La Salvé.

PAIS VASCO

VIZCAYA

- 166. Barinatxe.

GUIPUZCOA

- 167. Malkorbe.
- 168. La Concha.
- 169. Ondarreta.

treptococo fecal, el oxígeno disuelto y la salmonela. Los muestreos, que según la Directiva comunitaria sobre la calidad de las aguas de baño, se deben hacer periódicamente cada quince días durante la temporada, en nuestro país se realizan casi el doble de veces a lo exigido desde Bruselas.

Los ríos, también analizados

No sólo las aguas marinas han sido objeto de análisis. Los ríos, embalses, lagos y lagunas de las cuencas hidrográficas del norte, Duero, Tago, Guadiana, Júcar y Ebro también han sido objeto de estudio. Como en el caso de las zonas de baño marítimas, en lo que a las aguas continentales se refiere también se han incrementado las zonas de baño controladas, los puntos de muestreo y el rango de los parámetros analizados.

A pesar de la mayor pureza de las aguas y del incre-



«Andalucía continúa presentando la peor situación del litoral»

mento de las investigaciones sanitarias, un total de 107 playas de nuestro litoral no son aptas para el baño. Andalucía, con 32 puntos negros en su costa, es la Comunidad más contaminada; le siguen de cerca Galicia, la Comunidad Valenciana, el Principado de Asturias y el País Vasco. Por el contrario, Cantabria, Baleares y Cataluña son las Comunidades menos contaminadas de nuestro litoral. Según la organización ecologista Greenpeace, las urbanizaciones edificadas incontroladamente a lo largo de nuestro litoral y las industrias situadas en la costa son las principales causas de la contaminación en el mar; en todos los casos, «la escasa conciencia medioambiental de muchos veraneantes y turistas contribuyen en gran medida a agravar la situación», nos dijeron.

Comparando los resultados de los dos últimos años, se aprecia que muchas playas españolas han dejado de aparecer en el informe de 1990; ello porque prácticamente todas las Comunidades Autónomas han eliminado del censo de zonas de baño aquellas que presentaban condiciones insalubres reiteradamente. Sin embargo, hay que destacar el cambio positivo experimentado en la salubridad de algunas zonas del litoral español respecto a los datos obtenidos en la temporada del pasado año.

Son varios los puntos de baño que de tener calificación sanitaria cero resultan positivas o muy positivas en la presente campaña. En el Cantábrico, éste es el caso de Alcabre y Fuchiños; en Pon-



PUNTOS NEGROS EN LA COSTA

LITORAL ATLANTICO Y CANTABRICO

1. PONTEVEDRA

Municipio	Playa
Bayona	Ribeira
Bayona	Santa María
Vigo	Cabido
Vigo	Foz
Vigo	Sua Casa
Vigo	Samil
Redondela	Arealonga
Redondela	Cesantes
Bueu	Bueu
Poio	Lourido
Sanxenxo	Manin
Vilagarcía de Arosa	A Concha

2. LA CORUÑA

Municipio	Playa
Puebla do Caramián	Areal
Ribeira	As Carolinas
Camarinas	Area da Vila
Ponteceso	Amela
Arteixo	Barrañan
Oleiros	San Cruz
Bergondo	Gandario

3. LUGO

Municipio	Playa
Viveiro	Covas

4. ASTURIAS

Municipio	Playa
Luarca	Luarca
Cudillero	S. P. de Bocamar
Cudillero	Concha Artedo
Bañugues	Bañugues
Luanco	Luanco
Carreño	Carranques
Gijón	San Lorenzo
Gijón	Peñarrubia

Villaviciosa	Tazones
Colunga	Lastres
Colunga	La Griega
Colunga	De la Isla
Llanes	Poo
Ribadeva	La Franca

5. CANTABRIA

Municipio	Playa
Suances	La Concha

6. VIZCAYA

Municipio	Playa
Guecho	Ereaga
Bakio	Bakio
Mundaca	Laidatxu
Pedemales	San Antonio
Ibarranguela	Laida
Ibarranguela	Laga
Lequeitio	Isuntza
Ondarroa	Arrigorri

7. GUIPUZCOA

Municipio	Playa
Motrico	Ondarbletz
Zarauz	Zarauz
Orio	Oribarzar
San Sebastián	Gros

LITORAL MEDITERRANEO

1. BARCELONA

Municipio	Playa
S. Antonio del Besós	Sant Adrià
El Prat de Llobregat	Prat
Viladecans	Viladecans
Gavà	Gavà
Castelldefels	Castelldefels
Sitges	Les Botigues



tevedra, Testal y Santa Cristina; en La Coruña, Anguileiro y Porcia; en Asturias, o Gorniz; Ea y Karraspio, en el País Vasco. En Cantabria, por el contrario, repite el único punto negro registrado en 1989, la playa de La Concha, en el municipio santanderino de Suances.

Por lo que respecta al Mediterráneo, en Cataluña repiten dos zonas contaminadas de los 12 puntos registrados por los autoridades sanitarias en la temporada del pasado año, si bien han aparecido 11 nuevos puntos no aptos para el baño. No ocurre así con la Barceloneta, que en esta ocasión ha obtenido una buena calificación sanitaria. De nuevo regiones preferidas por los turistas para pasar sus vacaciones de verano, Valencia y Andalucía, registran un alto porcentaje de zonas contaminadas. Este año la conocida playa de El Saler aparece en el informe elaborado por el Ministerio de Sanidad y Consumo con una calificación cero y, en el sur, la costa de Huelva continúa presentando la peor situación de todo el litoral.

Riesgos para la salud

El baño en las aguas contaminadas puede producir trastornos que sin ser graves sí pueden, en cambio, amargar las vacaciones en la playa. Las autoridades sanitarias aconsejan una ducha con agua potable después de la zambullida en uno de los puntos negros del litoral, baño que en ningún momento debe superar los quince minutos seguidos. De no seguirse estos consejos pueden aparecer enfermedades cutáneas como la dermatitis, los hongos o la conjuntivitis ocular. También pueden aparecer cuadros diarreicos, otitis y afecciones respiratorias, si bien los expertos consideran que no existe una relación directa entre trastornos intestinales y el baño en zonas contaminadas.

El estado de la arena es

2. TARRAGONA

Municipio	Playa
Creixell	Creixell
L'Ampolla	L'Arenal

3. CASTELLON

Municipio	Playa
Oropesa	Morro de Gos
Castellón	El Pinar
Almenara	Casablanca

4. BALEARES

Municipio	Playa
Pollença	Pollença

5. VALENCIA

Municipio	Playa
Sagunto	Corinto
El Puig	El Puig
Puebla de Farnals	Puebla de Farnals
Alboraya	Alboraya
Valencia	Las Arenas
Pinedo	Pinedo
El Saler	El Saler
Sueca	El Perelló
Sueca	Les Palmeretes
Sueca	Del Rey
Cullera	El Dorado
Xeraco	Xeraco
Daimus	Daimus
Miramar	Miramar
Piles	Piles
Oliva	Les Deveses

LITORAL ANDALUZ

1. HUELVA

Municipio	Playa
Almonte	Matalascañas
Mazagón	Mazagón

Huelva	Espigón
Punta Umbría	Punta Umbría
Cartaya	Del Portil
Cartaya	Del Rompido
Lepe	La Antilla
Isla Cristina	Isla Cristina
Ayamonte	Isla Canela

2. CADIZ

Municipio	Playa
Los Barrios	Palmone
Algeciras	Rinconcillo
Sanlúcar de Barrameda	Calzada
Sanlúcar de Barrameda	Bajo de Guía

3. MALAGA

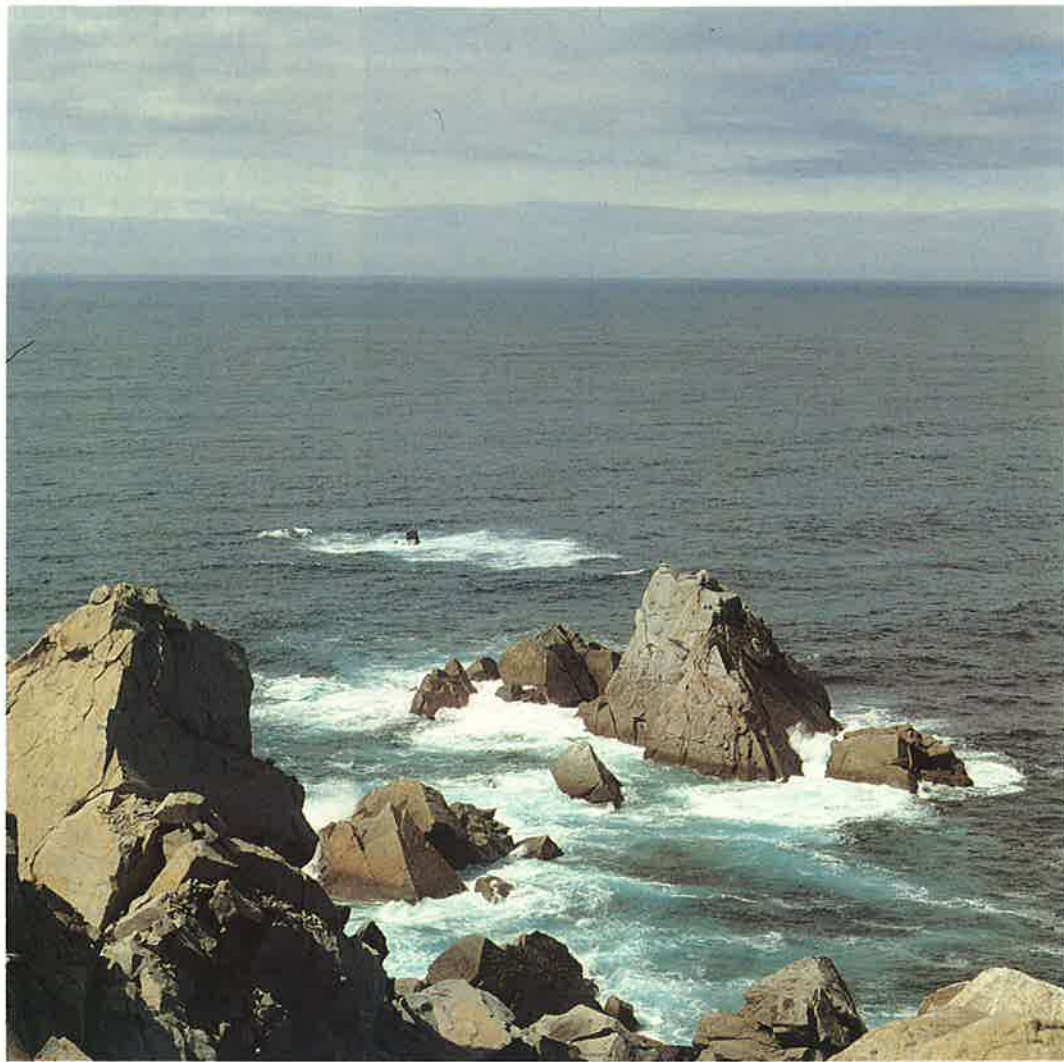
Municipio	Playa
Torrox	Ferrara
Almayate	Almayate
Caleta	Caleta
Torremolinos	Los Alamos
Torremolinos	Carihuela
Benalmádena	Torremuelle
Benalmádena	Torrequebrada
Mijas	La Cala
Marbella	Venus
San Pedro de Alcántara	San P. de Alcántara

4. GRANADA

Municipio	Playa
Motril	Poniente
Motril	Las Azucenas
Motril	Calahonda
Salobreña	La Guardia
Salobreña	El Peñón
Salobreña	Poniente

5. ALMERIA

Municipio	Playa
Garrucha	Garrucha
Almería	Costa Cabana
Aimería	Almadrabillas



otro de los factores causantes de pequeñas molestias, ya que cuanto mayor sea el grado de humedad de la misma mayor será también la posibilidad de contraer infecciones.

La mezcla de las aguas fecales con el agua del mar es el conducto ideal, según los expertos, para la aparición de microorganismos patógenos que, entre otras enfermedades, pueden causar hepatitis, paratífus y cólera entre los bañistas, y especialmente entre las personas que consumen pescado contaminado y crudo extraído en dichas zonas.

Más banderas azules

A pesar de la situación descrita, nuestras playas es-

España se encuentra entre los países más galardonados con la bandera azul de la Comunidad Europea

tán entre las más limpias del continente europeo. Así lo demuestran las 170 playas galardonadas en la presente temporada con la bandera azul de la Comunidad.

Cada año la Fundación Europea de Educación Ambiental otorga una bandera azul a aquellas playas y puertos deportivos que sobresalen tanto por la limpieza y calidad de sus aguas como por el número y calidad de los servicios existentes en sus zonas de ba-

ño y recreo. De las 250 playas y 50 puertos deportivos de nuestro litoral que presentaron su candidatura a la obtención del premio europeo, el jurado ha elegido un total de 170 playas y 38 puertos (33 más que el pasado año), lo que nos sitúa a un buen nivel respecto al resto de los países comunitarios, ya que en su totalidad la Fundación Europea de Educación Ambiental ha elegido 700 playas y 150 puertos deportivos.

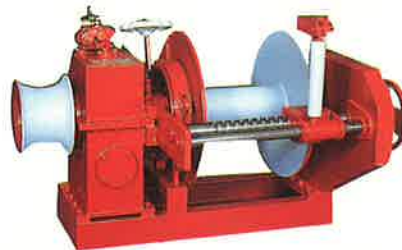
La Comunidad Valenciana es la zona de nuestro litoral con más banderas azules, 40, seguida de cerca por las islas Baleares, con 36; Cataluña, con 30; Galicia y Andalucía, con 18; Cantabria, con nueve; el País Vasco, con cuatro, y Asturias, con dos.

José Ramón Sánchez Moro, vicepresidente de la Fundación Europea de Educación Ambiental, señaló que la calidad de las aguas ha sido un factor determinante a la hora de conceder banderas azules. «Este año hemos exigido a las playas y puertos candidatos una calidad de agua muy buena en los puntos de muestreo y a lo largo de la temporada de baño», dijo. A partir de 1992 la Comunidad Europea va a exigir a todos sus miembros que no se superen los niveles de coliformes totales y fecales aconsejados por las autoridades sanitarias. «Algunos países —señaló José Ramón Sánchez Moro— hemos creído oportuno adelantar tal medida. Así, hemos considerado candidatas aquellas playas sometidas a análisis oficiales con una frecuencia mínima quincenal durante la temporada de baño. Estos resultados aparecen publicados en el informe que anualmente envían las autoridades sanitarias de cada país a Bruselas.»

Sin embargo, la calidad de las aguas no es el único punto a tener en cuenta a la hora de conceder banderas azules por la Fundación Europea de Educación Medioambiental. Existen playas cuya calidad de agua cumple los requisitos mínimos para el baño, incluso los superan, pero no pueden ser consideradas modélicas a nivel europeo; «es por ello por lo que no son galardonadas», señaló Sánchez Moro. En otros casos, la calidad de las aguas no está acompañada del mínimo de requisitos exigidos o porque en el entorno de la zona de baño existen construcciones o edificaciones ilegales. ■

A. D.

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

Prats Publicitat - Tel 879 66 67

 S.A.
MAQUINARIA NAVAL

C/. Virgen de Nuria, 21. Tel 870 94 00 - 08400 GRANOLLERS (Barcelona)



Si desea recibir más información sobre nuestros productos rellene el presente cupón marcando con una cruz el apartado que le interesa y envíelo a:

**MAPSA, S.A. C/ Virgen de Nuria, 21
08400 GRANOLLERS (Barcelona)**

NOMBRE.....
 BARCO..... TEL.....
 DIRECCION.....
 POBLACION.....
 PROVINCIA.....
 Envíeme información sobre.....

- Ganchos, giratorios
- Puertas hidrodinámicas
- Máquinas para cable
- Máquinas para malleta y arte
- Máquina compacta
- Máquina para mariscar
- Máquina para cerco
- Bombas hidráulicas, embragues
- Servo-timones
- Grúas
- Tomas de fuerza.
- Multiplicadoras, reductoras
- Otros.....



CANARIAS

Según los datos obtenidos por los análisis que periódicamente realiza la Dirección Territorial de Salud del Gobierno Canario, los problemas que afectan al buen estado de las playas se vienen arrastrando desde hace tiempo. Ello indica y refleja que no se ponen los medios e infraestructura adecuada para los vertidos de aguas residuales al mar sin tratamiento previo. Estos vertidos son la principal causa de la contaminación de las costas canarias, ya que el Archipiélago está lejos de las grandes industrias de nuestro país.

LOS PROBLEMAS QUE AFECTAN AL BUEN ESTADO DE LAS PLAYAS SE ARRASTRAN DESDE HACE TIEMPO

Las playas canarias carecen de infraestructura sanitaria adecuada





Mensualmente se elabora un resumen de la situación higiénico-sanitaria sobre el estado de cada playa.

ESTA es la principal conclusión de los datos facilitados por la Dirección Territorial de Salud del Gobierno Canario, que es quien, en cumplimiento del Real Decreto 734/88, del 1 de julio, lleva a cabo las actividades de control higiénico-sanitario de las playas. Así, la red de vigilancia de playas comprende el estudio higiénico-sanitario de las costas, determinando mediante análisis bacteriológicos y físico-químicos la calidad de las aguas de baño. Dichos análisis se realizan con una periodicidad variable en función del uso de las playas y de la época del año, variando de semanal a mensual.

Control de las playas

En función del Decreto 734/88, del 1 de julio, cabe destacar las siguientes actividades:

- Inspección del estado general de las playas en lo referente a infraestructura general de la zona y equipamientos.
- Toma de muestras del agua de la playa. Para ello se han establecido unos puntos de muestreo en cada playa que varían en función de las dimensiones y de la utilización de las mismas por los usuarios, así como la función de los factores de riesgo existentes en cada uno.
- Análisis de las muestras:
 - a) El análisis físico-químico comprende el estudio de los parámetros relativos a la transparencia, color, pH, aceites minerales, sustancias tensioactivas, fenoles, residuos, restos y desechos alquitranados y matéricos.

b) El análisis bacteriológico abarca el estudio de indicadores de contaminación fecal.

- Evaluación de resultados obtenidos. El Real Decreto establece unos valores guías que dan una idea del estado general del agua y cuya consecución será objeto de la acción sanitaria, así como de valores imperativos de obligado cumplimiento que no deben sobrepasarse. Así, en función de los valores analíticos obtenidos y tras la aplicación de los porcentajes indicados en la legislación vigente, se establecen los criterios de calidad de las aguas de baño.

- Mensualmente se elabora un resumen de la situación higiénico-sanitaria sobre el estado de cada playa, que se remite a diferentes organismos con competencia en el mantenimiento de las playas, como son los Ayuntamientos. Estos informes proporcionan una idea de la situación puntual y concreta mes a mes del estado de las playas, que varía según los diferentes factores medioambientales que inciden en las condiciones del medio, como son: régimen de vientos, mareas, corrientes, variaciones en el caudal de vertidos, etcétera. Cuando los resultados analíticos en determinadas playas se incrementan, es necesario ponerlo en conocimiento del organismo competente y averiguar las causas, al objeto de tomar las medidas correctoras en cada caso.

Recursos técnicos y humanos

Los medios de los que dispone la Dirección Territorial de Salud de la Comunidad



Autónoma Canaria para evaluar el estado de las playas de las islas responden a la siguiente relación:

- Medios técnicos:
 - Laboratorios de Salud Pública.
 - Laboratorio Insular de Lanzarote (Cabildo Insular Lanzarote).
 - Laboratorio Insular de Fuerteventura (Cabildo Insular Fuerteventura).
- Recursos humanos:
 - Farmacéuticos titulares pertenecientes al cuerpo de Sanitarios Locales, dependientes de las Direcciones Territoriales de Salud Pública al servicio de los Ayuntamientos.
 - Personal colaborador dependiente de los Ayuntamientos y preparados por los farmacéuticos titulares.

Solamente en muy pocos municipios los farmacéuticos titulares realizan los análisis del agua de baño, dependiendo de que hayan habilitado o

no un laboratorio municipal de salud pública. Los datos obtenidos en los análisis que realizan este tipo de laboratorios municipales son trasladados posteriormente a la Dirección Territorial de Salud. Generalmente las muestras recogidas por los farmacéuticos titulares o personal municipal son trasladadas a los laboratorios de Salud Pública para su posterior análisis. ■

C. R.

Playas no aptas para el baño durante todo el año

FUERTEVENTURA: Las playas de Corralejo Viejo y la Clavelina tienen sistemáticamente sus parámetros estéticos alterados, así como los físico-químicos en los meses de enero y febrero, debido a los vertidos de las viviendas próximas y al mal servicio de mantenimiento de los mismos.

LANZAROTE: El Charco de San Ginés presenta los problemas derivados de su ubicación, en el corazón de la ciudad, por lo que está expuesto a vertidos urbanos incontrolados de aguas residuales.

El Cable presenta alteraciones analíticas debidas a la proximidad de una estación depuradora de aguas residuales. Famara y El Reducto también presentan alteraciones analíticas como consecuencia de las filtraciones y vertidos de aguas residuales domésticas.

GRAN CANARIA: Las Alcaravaneras es una playa expuesta a dos tipos de vertidos que condicionan su estado. Por una parte, los vertidos procedentes del Puerto de la Luz, a consecuencia del tráfico portuario, y por otra, los

vertidos de aguas residuales sin depurar procedentes de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y que se vierten sin tratamiento previo al mar y en la misma línea de la costa. Esta playa también se ve afectada por los vertidos del muelle deportivo y los muelles de la Base Naval Militar.

Las playas de La Laja y San Cristóbal, ubicadas en la zona sur de la ciudad, están expuestas a vertidos incontrolados de aguas procedentes de las viviendas más próximas y que no están incluidas en ningún programa de mantenimiento municipal.

Playa del Hombre, en el municipio de Telde, está sometida a un aporte importante de aguas residuales procedentes de las viviendas más próximas, y el problema se ha agravado desde que se instaló en sus proximidades una estación depuradora, debido a la concentración de aguas residuales que confluyen en ella cada vez que se estropea la depuradora.

TENERIFE: Todas aptas para el baño al no presentar alteraciones en sus parámetros.

Diez playas canarias galardonadas con la bandera azul europea

Diez playas canarias y cuatro puertos han sido galardonados con la bandera azul europea en la campaña correspondiente a este año 1991. Así, en la isla de Gran Canaria, las playas galardonadas son Las Canteras, Playa del Inglés, Maspalomas y San Agustín, así como los puertos de Mogán y

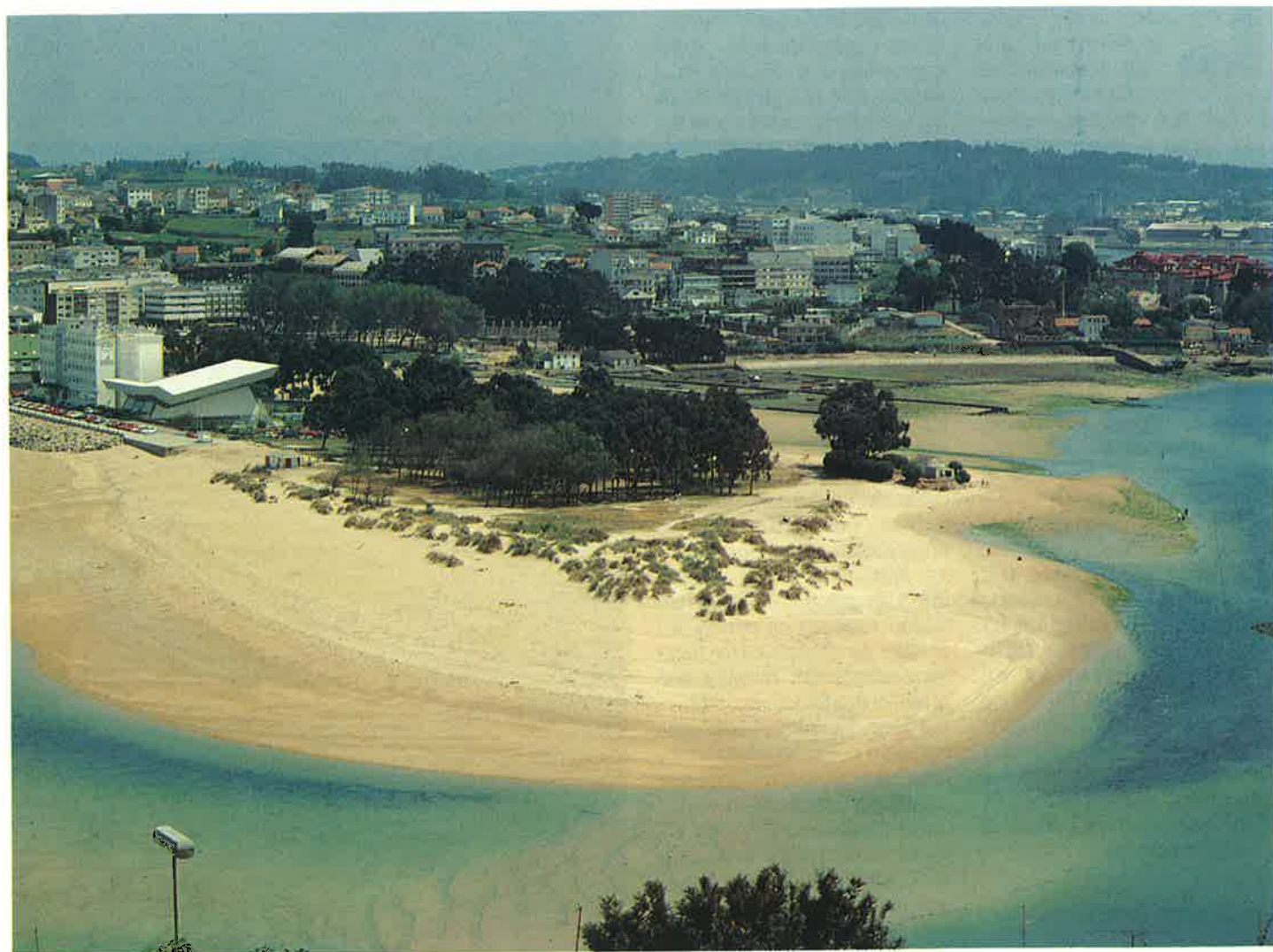
Puerto Rico. En Tenerife el galardón recayó en la playa de Las Teresitas, Las Américas, Las Arenas y los puertos de Marina-Acantilado de los Gigantes y Puerto Colón. En Lanzarote han obtenido la bandera azul las playas de la Garita, Las Cucharas y Playa Blanca.



GALICIA

**SOLO CINCO DE LAS 210 PLAYAS
ANALIZADAS SE CONSIDERAN
PUNTOS NEGROS**

El 90 por cien de las playas gallegas son aptas para el baño



El 90 por 100 de las playas gallegas son aptas para el baño, según los resultados obtenidos en un primer control realizado por la Consellería de Sanidad de la Comunidad Autónoma de Galicia, mientras que solamente cinco playas no cumplen los requisitos sanitarios exigibles por la

Comunidad Europea. Estos datos, según Florencio Moreno García, jefe de Servicio de Programas de Sanidad Ambiental de la Xunta de Galicia, podrían variar a lo largo de la temporada de baño, aunque no se esperan cambios muy significativos.

Las playas consideradas «puntos negros» son las de Cariño (Cariño) y As Carolinas (Ribeira), en la provincia de La Coruña; L-Polvorín (Poio), Foz (Vigo) y Samil I (Vigo), en Pontevedra

LOS amantes del litoral gallego pueden, pues, darse el primer remojón con tranquilidad, aunque deberán tener cuidado con los «puntos negros» que, según el primer control realizado, se sitúan en: Cariño (Cariño) y As Carolinas (Ribeira), en la provincia de La Coruña, y L-Polvorín (Poio), Foz (Vigo) y Samil I (Vigo), en Pontevedra.

Estas primeras conclusiones indican una mejora de los resultados obtenidos durante la temporada de baños junio-octubre de 1990, donde los puntos de muestreo que obtuvieron la calificación «0», según la Directiva 76/160/CE, fueron 24 (cuadro número 1).

El muestreo seguido por los técnicos de la Consellería de Sanidad se realizó en un total de 57 municipios, recogiendo muestras en 253 puntos de un total de 210 playas. Los análisis continuarán efectuándose semanalmente para conocer las incidencias que se produzcan tanto por agentes naturales como artificiales.

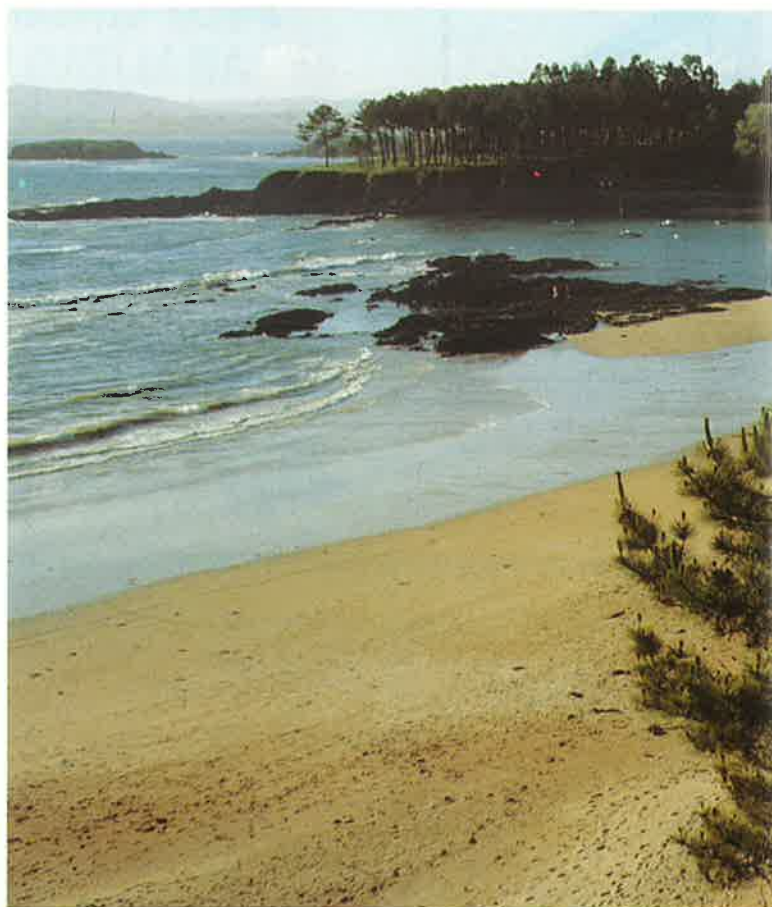
Dieciocho banderas azules

Por lo que respecta a la concesión de banderas azules por la Fundación Europea de Educación Ambiental, que se realiza en función de estrictos requisitos de cali-

dad de las aguas, la Comunidad Autónoma gallega ha obtenido 18 de los 170 galardones otorgados a las playas españolas, dos más que en el pasado año. La provincia de La Coruña ha sido la más beneficiada, con un total de nueve banderas azules, y en esta ocasión no ha renovado estandarte la playa de Coroso (Ribeira), incorporándose tres nuevas, la del Orzán, en La Coruña; O Bao, en Vigo, y Area, en Viveiro (Lugo).

En todas ellas se observa un alto nivel de cuidado en los arenales y alrededores, y las autoridades prestan especial atención a que las aguas no rebasen los límites establecidos de coliformes totales y fecales. Los parámetros de observación visual son el color, la transparencia y la espuma, y en algunos casos se han tenido también en cuenta los análisis de estreptococos fecales y salmonella, estudios que serán obligatorios en 1992.

Estas 18 playas gallegas han sido consideradas modélicas por las autoridades comunitarias en función de los datos enviados a Bruselas y a juicio de un jurado especializado en estos temas, mientras que en el resto de los casos, salvo los puntos negros, la calidad de las aguas es buena, pero no viene acompañada del mínimo de requisitos exigidos, o bien porque en el entorno de la playa existen construcciones o concesiones ilegales que descartan ya su candidatura para





alcanzar el preciado galardón.

Varios son los criterios que observa la Comisión Europea a la hora de conceder las banderas azules de la Comunidad, además del que resulta imprescindible, la calidad de las aguas, como son

el fomento de la educación e información sobre el medio ambiente, los servicios con los que cuentan las playas y puertos candidatos al estandarte azul (si en la localidad se dispone de medios manuales o mecánicos para la limpieza de la arena, la prohibición de entrar en la zona de baño con vehículos a motor o con animales domésticos, el control de la acampada incontrolada...) o el cumplimiento tanto de la Ley de Costas como de las demás disposiciones legislativas sobre el medio marino y la protección del medio ambiente.

Mil setecientos kilómetros de litoral

Galicia tiene cerca de 1.700 kilómetros de litoral, con 79 municipios en él. En general mantiene un muy alto grado de conservación natural, a pesar de ser la comunidad con menos costa pro-

CUADRO 1			
PUNTOS DE MUESTREO QUE OBTUVIERON LA CALIFICACION «0» DE LA CEE 1990			
Provincia y municipio	Zonas de baño/ Playas	Punto de muestreo	Calificación sanitaria 1990
La Coruña			
Arteixo	Barrañan-Río	Río	0
Bergondo	Gandario-Dereita	Dcha.	0
Boiro	Barraña-Río	Río	0
Camariñas	Area da Vila	Unico	0
Oleiros	Santa Cruz (Porto)	Unico	0
P. do Caramiñal	Arenal	Unico	0
Pontecezo	Arnela (Corme)	Unico	0
Ribeira	As Carolinas	Unico	0
Lugo			
Viveiro	Covas-Esquerda	Izda.	0
Pontevedra			
Baiona	Santa Marta	Unico	0
	Ribeira	Unico	0
Bueu	Bueu-II (Banda do Río)	Centro	0
Poio	Lourido-Polvorín	Unico	0
Redondela	Cesantes-Peirao	Muelle	0
	Arealonga	Unico	0
Sanxenxo	Manin	Unico	0
Vigo	Sua Casa	Unico	0
	Samil-III	Centro	0
	Samil-II	Izda.	0
	Samil-IV	Dcha.	0
	Samil-I	Río	0
	Foz (Coruxo)	Unico	0
	Canido	Unico	0
Vilagarcía de Arousa	A Concha	Centro	0

tegida. Cuenta con el parque natural de las Islas Cies, en la provincia de Pontevedra, y 27 espacios naturales más repartidos por la línea marítima de las tres provincias costeras: La Coruña, Pontevedra y Lugo.

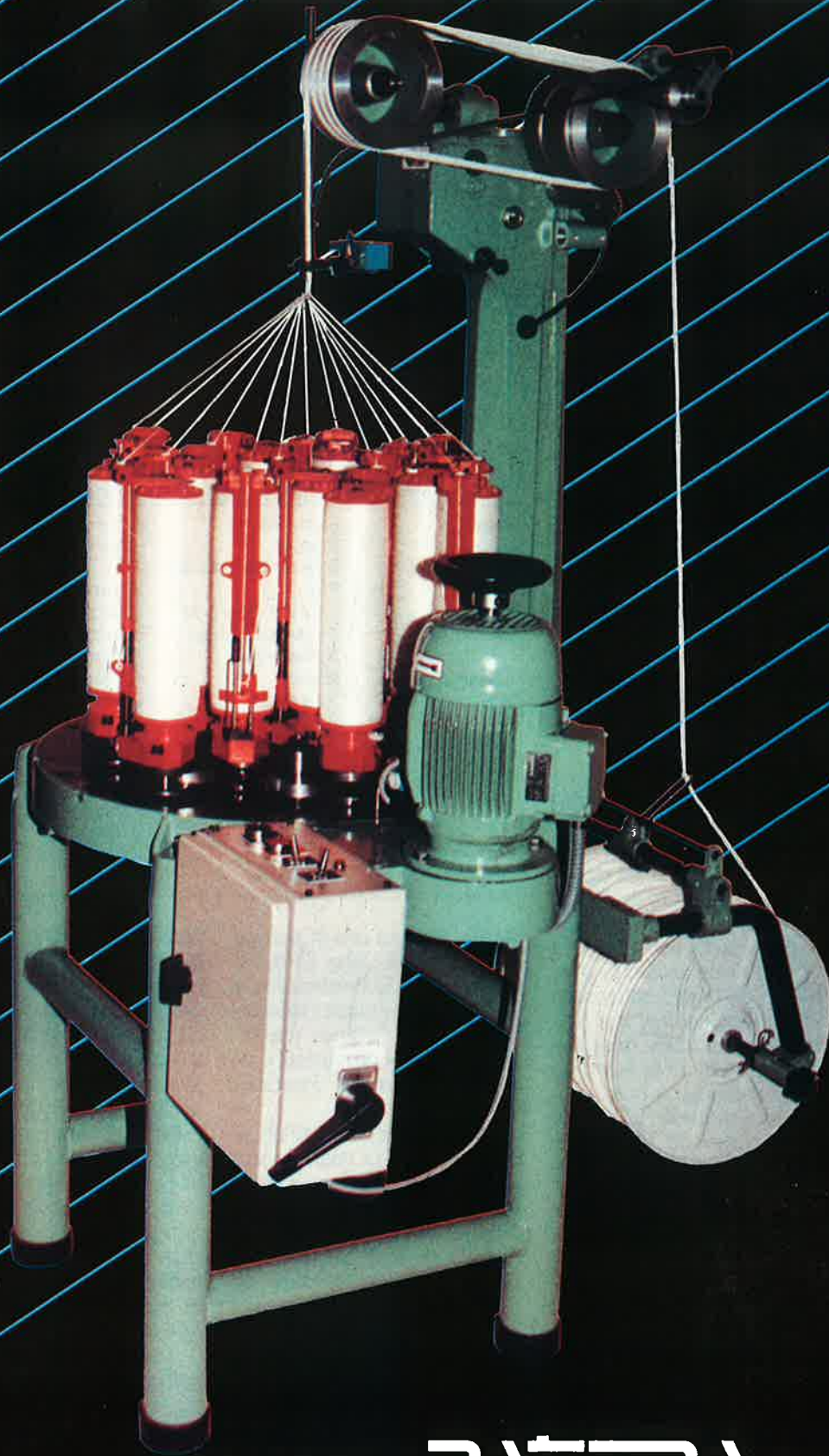
No obstante, en Galicia se tramitan casi la cuarta parte de los expedientes sancionadores en base al incumplimiento de la Ley de Costas dictada en 1988, aunque este elevado número se debe en parte a que cuenta con muchos kilómetros de litoral, casi la cuarta parte de España. En concreto, en la provincia coruñesa durante 1989 se incoaron numerosos expedientes en relación a las infracciones cometidas respecto a la Ley de Costas, siendo la segunda zona de España,

detrás de Huelva. Estas sanciones fueron impuestas por diversos motivos, como son las construcciones sin licencia, extracciones de arena de las playas, etcétera. Tras la publicación de esta norma nacional parece que ha remitido la fiebre constructora que amenazaba el litoral gallego con sembrar de cemento la fina arena de sus playas, aunque todavía quedan muchas construcciones que invaden un terreno público sin el menor decoro ambiental ni estético.

También en la comunidad gallega se encuentra una de las dos playas privadas que existen en España, la de Santa Cristina, aunque es de utilidad pública.

Elena CEBRIAN

RATERA



MAQUINA DE TRENZAR

16 BOLILLOS EC. 140 MM. - 83 L
BOBINA 250 x 74 MM. Ø.
CAPACIDAD 962 CM³.
VELOCIDAD 250 R.P.M.

METIER A TRESSER

16 FUSEAUX VOLUME 140 MM. - 83 L
BOBINE 250 x 74 MM. Ø.
CAPACITE 962 CM³.
VITESSE

BRAIDING MACHINE

16 CARRIERS GAUGE 140 MM. - 83 L
BOBBING 250 x 74 MM. Ø.
CAPACITY 962 CM³.
SPEED 250 R.P.M.

TALLERES **RATERA** S.A.

Avda. dels Dolors, 13 - Teléfono (93) 874 57 11 (3 líneas)
Telex: 94594 RATE E - Telefax (93) 874 11 02 - Ap. 228
08240 MANRESA (Barcelona) ESPAÑA

ESTAMOS EN LA
ITMA'91 HANNOVER
PABELLON 018
STAND B 11



BALEARES

**FUE UNA DE LAS PRIMERAS
COMUNIDADES AUTONOMAS QUE SE
PREOCUPARON DEL CONTROL SANITARIO**

Las playas baleares, en buenas condiciones



Mantener las playas y costas de Baleares en condiciones óptimas va más allá del innegable interés turístico. Aguas sin contaminar y protección del litoral contribuyen a un saneado medioambiente y al logro de una mejor calidad de vida de la población. Fauna y flora marinas

en ideales condiciones de reproducción, tierras regadas con subproductos acordes al tipo de cultivo y la conservación de unas costas protegidas es el ambicioso proyecto que el Govern balear hará realidad cuando finalice el año 92.

«Cuando finalice el año 91 se llegará a un reciclaje del 90 por 100, con la puesta en funcionamiento de cuatro estaciones más de depuración en Menorca e Ibiza»

BALEARES fue una de las primeras Comunidades Autónomas que se preocuparon del control sanitario y de la vigilancia de playas, y sumado a la carencia de industrias contaminantes, las convierte en exentas de contaminación. Desde el año 1986 está en funcionamiento un plan de saneamiento de Baleares, llevado a cabo por el Govern balear, consistente en que no se vierta al mar ni una gota de agua residual sin depurar.

Desde ese año se empezó a trabajar y se vio dónde había vertidos y dónde era más urgente construir nuevas depuradoras, llevándose este proyecto entre el Servicio Hidráulico y la Dirección General de Medio Ambiente, ambos dependiendo de la Consellería de Obras Públicas.

No obstante, para agilizar el proyecto se creó el Instituto Balear de Saneamiento (IBASAN), con objeto de conseguir créditos y dar mejor servicio a los Ayuntamientos.

María Luisa Tarancón, del Departamento de Análisis Microbiológico de Aguas, afirma que para poder valorar las playas se necesitan un determinado número de muestras recogidas quincenalmente siempre en el mismo punto. El número mínimo de muestras —según normativa— es el número de quincenas más uno; es decir, si la temporada es de seis meses, el número mínimo de muestras para una playa será de 13, y si no se tienen esas 13 muestras no se puede valorar ese punto. En la Comunidad

Autónoma de Baleares se toman las muestras desde principios de abril hasta la segunda quincena de octubre.

Las valoraciones se hacen del agua, puesto que para la arena no existe normativa, ni en la comunidad, ni a nivel nacional, ni en la CE. Respecto al agua, la normativa comunitaria especifica que el agua de baño debe reunir una serie de condiciones y éstas fueron incorporadas a la legislación española el 13 de julio de 1988 en virtud del Real Decreto 734/1988, de 1 de julio, que publicó el «BOE».

A tenor de esta normativa, uno de los requisitos son los parámetros microbiológicos, y lo que observan son «coliformes totales, coliformes fecales, estreptococos, salmonella y enterovirus, y este último no se hace en ninguna otra Comunidad Autónoma del Estado ni en ningún país extranjero. También hay otros parámetros, los denominados visuales, y que hacen referencia al pH, color, aceites minerales, transparencia y residuos alquitranados.

Se debe tener en cuenta que en Baleares no hay ríos que de forma constante arrastren aluviones en su desembocadura al mar, lo que existen son torrentes, lechos por donde discurren las aguas procedentes de las lluvias. Por eso la situación no suele ser tan buena cuando hay muchas lluvias, puesto que al desbordarse los torrentes arrastran desperdicios que la gente arroja, pero aunque suba el nivel de contaminación esos días de ninguna forma es alarmante. «Lo posi-



tivo que tiene el mar —dice María Luisa Tarancón— es que produce una dilución muy grande; si hay una contaminación en un punto determinado, si no es muy grande, a un metro de distancia ya no existe.»

Depuración de aguas

A través de IBASAN se han construido seis depuradoras y se tiene en construcción 15 más, pero lo importante, y ése es el proyecto, es que todos los pueblos tengan cubiertas sus necesidades de depuración de aguas. La mayor parte de las estaciones depuradoras están construidas en pueblos costeros, ya que el 75 por 100 de la población vive en la costa. También se busca una reutilización de las aguas depuradas en el riego de tierras cultivables. En este sentido, la Consellería de Obras Públicas está





elaborando una normativa, ya que se deben tomar ciertas precauciones, pues según el tipo de riego hay que depurar más o menos, así como según sea el suelo y el cultivo. Nada de todo esto está legislado, ni siquiera la CE tiene una normativa buena y completa.

Los trabajos realizados hasta la fecha permiten que al finalizar este verano Baleares recicle el 68 por 100 del total de las aguas que se vierten al Mediterráneo, cifra muy importante, ya que la media de la OCDE es del 60 por 100, mientras que en Japón se depura el 39 y en el resto del Estado el 48 por 100. Según el presidente de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, Gabriel Cañellas, «cuando finalice el presente año 1991 se llegará a un reciclaje del 90 por 100, con la puesta en funcionamiento de cuatro estaciones más en Menorca e Ibiza».

Para llevar a cabo este magno proyecto se ha hecho un esfuerzo inversor espectacular. Desde el año 89 se llevan invertidos cuatro mil millones de pesetas y en estos días se ha obtenido un crédito de cinco mil millones más suscrito por 14 entidades bancarias. Sin embargo, se necesitarán otros cinco o seis mil millones más para contratar el próximo año 92, por lo que la inversión global en depuradoras alcanzará la cifra de 15.000 millones de pesetas, ya que la Comunidad Autónoma ha invertido mil millones más. No obstante, IBASAN necesitará más dinero para la ampliación y mejoras en plantas existentes, por lo que esta institución planifica su inversión total hasta 1990 en 20.000 millones de pesetas.

Las mejores playas

Para hacer una evaluación de las playas de Baleares no se hace una media de resultados, sino que existen unos niveles establecidos por la Comunidad Autónoma junto con la CE. Se parte del valor 2, que

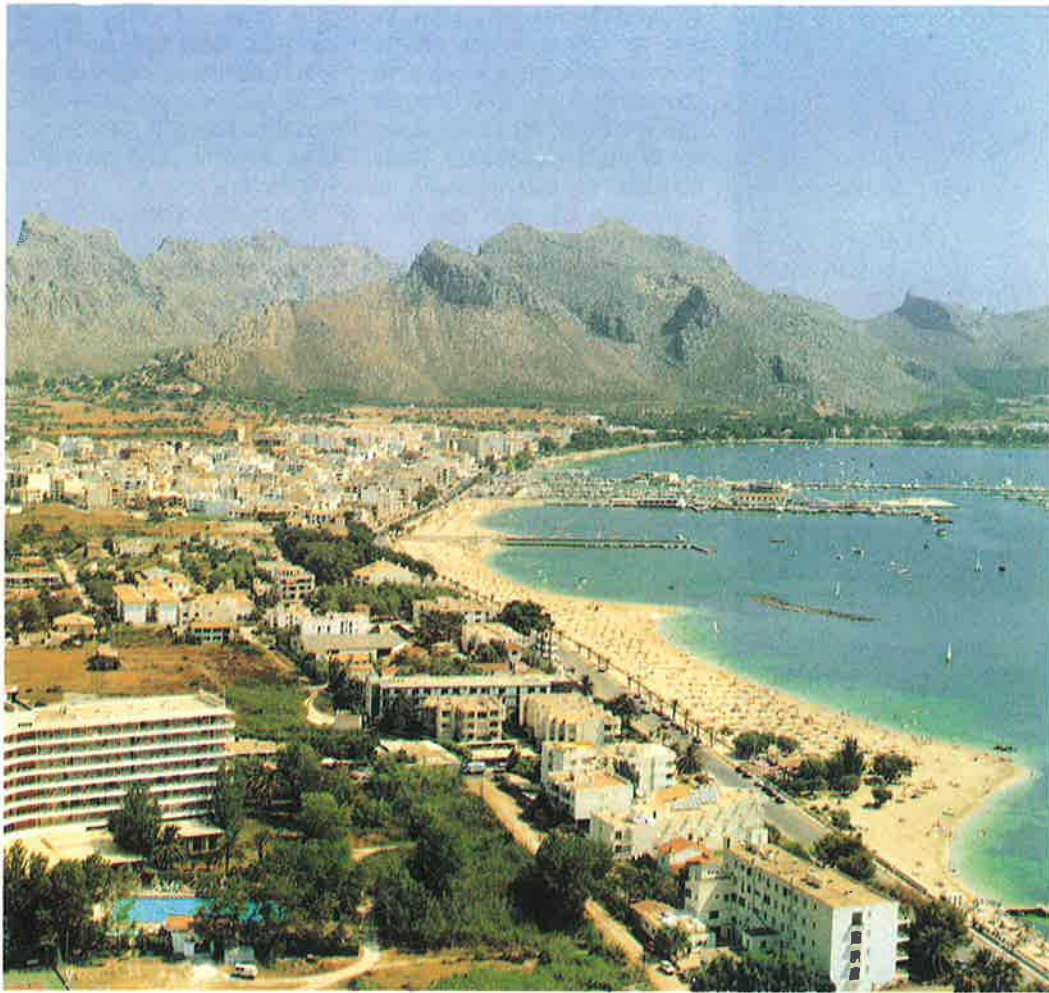
es el que está en óptimas condiciones; tiene que haber ausencia de salmonella y enterovirus, así como los parámetros visuales también tienen que estar ausentes para esa misma valoración.

En cuanto a los coliformes, tal vez la gente no esté preparada para aceptarlos, pues se trata de un bacilo que se encuentra normalmente en el intestino del hombre y de algunos animales y en determinadas circunstancias puede adquirir virulencia y producir infecciones. Para una valoración 2, o sea, óptima, el número de coliformes totales es hasta 500; los coliformes fecales no deben pasar el número de 100. Así, cuando los análisis cumplen estas condiciones más los parámetros visuales se califica con una valoración 2, permitiendo que alguna muestra haya superado estos valores.

La valoración 1 es mucho más amplia, pues permite hasta 10.000 coliformes totales y 2.000 los fecales. La valoración 0 es cuando se sobrepasan estos valores y se considera que está fuera de cumplimiento. Las contaminaciones son debidas, generalmente, por la rotura de un emisario o son aliviaderos de hoteles, casas particulares o casas antiguas. Cada año se va mejorando, la gente se está concienciando y los alcaldes van consiguiendo instalar depuradoras. También es cierto que los barcos influyen en la contaminación al arrojar plásticos, botellas y bolsas de basura que dejan restos.

Las banderas azules de la CE también están de acuerdo con la valoración microbiológica de las aguas, pero, además, valoran si tienen servicios, aseos, socorristas o puntos de diversión; es un concepto más amplio, pero distorsionan lo que para uno es la playa ideal. Esta distinción que otorga la CE a las mejores playas es distinta a la valoración que se hace en la Conselleria de Sanidad de Baleares.

En los primeros meses de la presente temporada 1991 todas las playas están en condi-



ciones óptimas según los valores estipulados por la normativa de países comunitarios. En el año 89, el informe enviado al Ministerio de Sanidad y Consumo sobre la calidad de las aguas de Baleares se refería a 25 municipios que tienen litoral. De ellos, la Consellería de Sanidad controla 57 zonas de baños, teniendo un total de 92 puntos de muestreo en Mallorca. El resultado dio un 92 por 100 de puntos de muestreo conforme, que respecto a otras provincias españolas son resultados excelentes.

En el pasado año 90 la situación mejoró sensiblemente. Se aumentaron a 30 el número de municipios, 88 zonas de baño y 132 puntos de muestreo. Se hicieron 12 quincenas, 1.775 muestreos y nueve parámetros, con lo que se practicaron 15.975 determinaciones. La calificación sanitaria y conformidad

de las aguas sobre 132 puntos de muestreo se han calificado con 2, 99 puntos; con 1, 32 puntos, y con 0, un solo punto. Este punto corresponde a un lugar de una playa de Pollensa que estaba al lado de un torrente, pero esta calificación no abarca a toda el área, sólo se refiere a ese punto situado junto al torrente.

Más costas y playas

Una laguna importante que tiene la Ley de Costas publicada es la falta de deslindes, por lo que no se sabe hasta dónde llega la zona de costa de dominio público. El Reglamento de la Ley de Costas, de diciembre de 1989, concedía cuatro años para hacer el deslinde provisional, siendo la Demarcación de Costas de Baleares la primera que lo ha

presentado del Estado español, trabajo realizado en el tiempo récord de quince meses. Con este primer trámite, hasta elevarlo al expediente definitivo, ya ofrece mayor seguridad jurídica.

Estos trabajos de deslinde han permitido incrementar el número de metros cuadrados de dominio público en costas y playas, así como la zona de protección. Se ha determinado que el 69 por 100 de la costa balear no está urbanizada y, del 31 por 100 urbanizado, el mayor porcentaje corresponde a Mallorca, con el 37 por 100, seguida de Menorca, con el 30 por 100, e Ibiza, con el 19 por 100.

El jefe de Demarcación de Costas de Baleares, Antonio Garau, ha manifestado que las construcciones apenas se verán afectadas por el deslinde, aunque «aquellas que incurran en ilegalidad, por carecer de licencia o concesión, se

derribarán. No obstante, en aquellos casos en que las construcciones legales estén ocupando zonas de dominio público, la Administración está dispuesta a establecer la concesión por un período de sesenta años o llegar al acuerdo de la indemnización».

El nuevo deslinde de costas de dominio público ha quedado en 85,5 millones de metros cuadrados, con un incremento de 47 millones; en cuanto a las playas, con casi ocho millones de metros cuadrados, se ha visto incrementado en cuatro millones. Sin embargo, la mayor beneficiada ha sido la zona de protección, que de 24 millones de metros cuadrados ha pasado a tener 98, con lo que hay un incremento de protección de 7.500 hectáreas. Antonio Garau ha afirmado que en 1993 quedarán fijados definitivamente los deslindes de dominio público de Baleares, constituyendo una inversión total de mil millones de pesetas.

Son de destacar los trabajos técnicos llevados a cabo, tanto por las fotografías aéreas realizadas a escala 1:1.000, como las de levantamiento de planos, de los que se han recopilado 6.500 de la costa, con lo que se podrá actuar con total transparencia a la hora de juzgar si una propiedad está o no dentro del dominio público. El límite de protección de 100 metros se ha aplicado con especial intensidad en el terreno no urbano, mientras que en las zonas ya urbanizadas se ha mantenido el límite de los 20 metros que estipula la anterior legislación.

En este sentido, el jefe de Demarcación de Costas de Baleares ha asegurado que «la zona de protección —20 metros— no impide la propiedad, sólo limita la construcción», y que los deslindes afectan a un número muy reducido de viviendas, aunque sí a las obras abusivas, como pueden ser piscinas o varaderos, de las cuales ya se han detectado dos mil sólo en Ibiza. ■

Emilio MORANCHO
(Fotos: Revista MOPT)



motores marinos CAT®

«siempre a punto»

Pesquero
«Salvador Divino»
con base en el
puerto de Bermeo.

Su armador, **don José Antonio Baza**, se manifiesta así:

«En este puerto hay muchos motores CAT instalados en pesqueros con resultados extraordinarios. Cuando se exige confianza, potencia, bajo consumo y motores siempre a punto, no hay duda... el motor es CAT. Y si además quieres el mejor respaldo técnico hay que acudir a Finanzauto».

PROPULSORES
50 a 7.270 HP

GRUPOS AUXILIARES
50 a 4.800 kW (50 Hz.)
65 a 4.400 (kW (60 Hz.)



motor marino CAT® modelo 3508 775 Hp a 1.600 rpm. - 580 kW - 8 cilindros en V

36 centros de servicio en nuestras costas

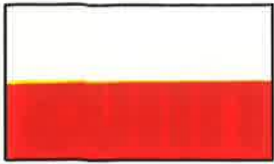
Gerona • Barcelona • Tarragona • San Carlos de la Rápita
Benicarló • Palma de Mallorca • Pollença • Valencia
Denia • Alicante • Santa Pola • Cartagena • Almería
Motril • Málaga • Marbella • Manilva • Algeciras
Barbate • Huelva • Isla Cristina • Ribeira • Boiro
Vigo • La Coruña • Muros • Camariñas • Cedeira
Burela • Cudillero • Bilbao • La Palma • Tenerife
Guaza • Las Palmas • Lanzarote

y más de 1.000 en el resto del mundo.

Finanzauto



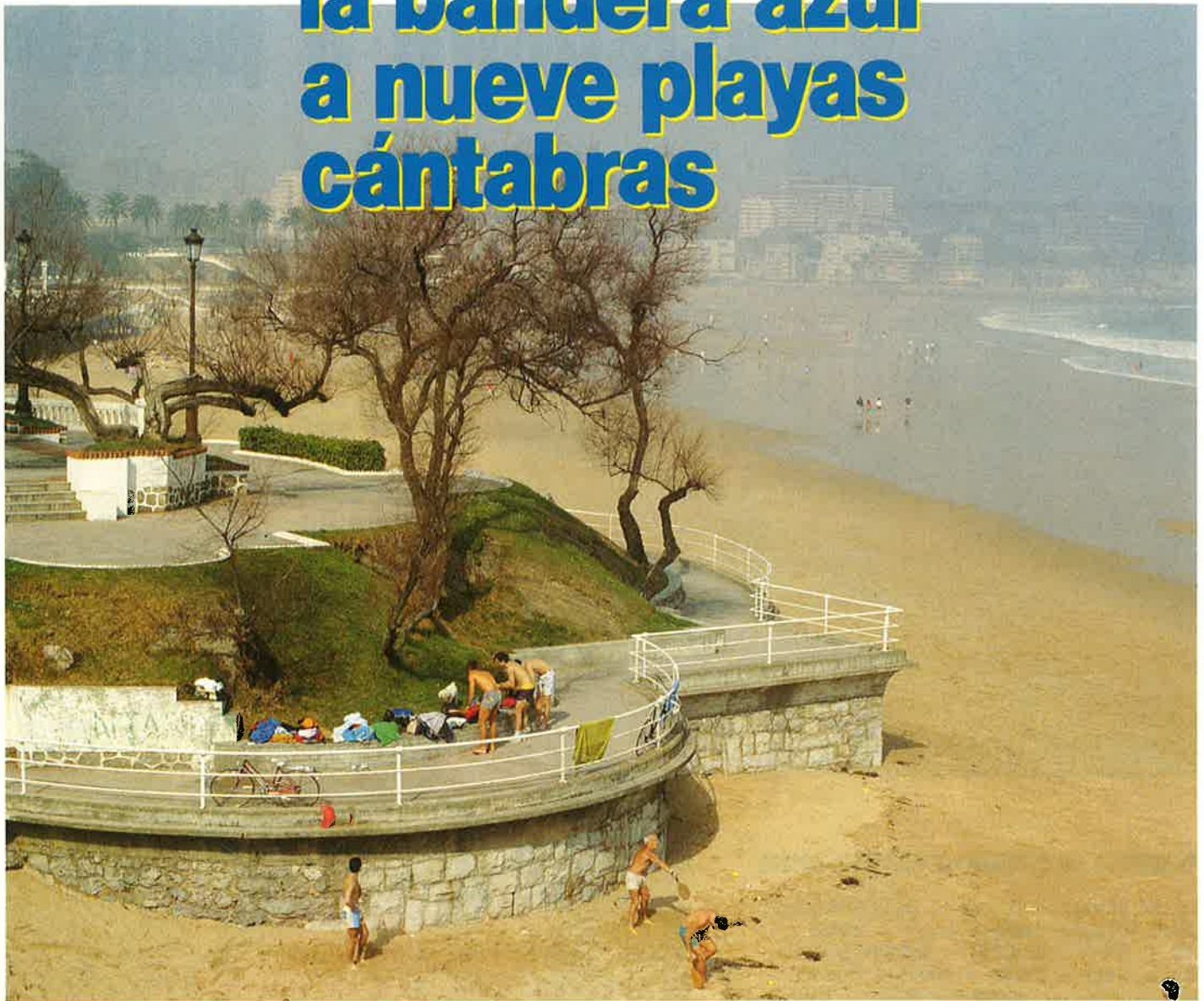
Central: Arturo Soria, 125
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12
28043 Madrid



CANTABRIA

**SEGUN LAS DIRECTIVAS
COMUNITARIAS, SOLO UNA PLAYA
NO ES APTA PARA EL BAÑO**

La CE otorga la bandera azul a nueve playas cántabras



Nueve playas del litoral cántabro han sido distinguidas por la Comunidad Económica con el distintivo bandera azul, que acredita la óptima calidad de la arena y el agua de las mismas, analizada cada quince días durante todo el año. Las playas que han recibido esta distinción de la Fundación para la Educación Ambiental en Europa (FEEE) en 1991 son las de El

Rosal-Merón, en San Vicente de la Barquera; la playa de Comillas; Valdearenas, en Liencres; El Sardinero y El Camello, en Santander; Somo, en Ribamontán al Mar; Ris, en Noja; Berria, en Santoña, y Salvé, en Laredo. También se ha concedido otra modalidad de bandera azul, ésta para puertos, al puerto deportivo de Laredo, por la calidad de servicio.

SEGUN las directivas comunitarias, sólo una playa de Cantabria no es apta para el baño, la de La Concha, en el municipio de Suances. La playa de La Concha, aneja a la ría de San Martín, es desde hace varios años uno de los puntos negros de la contaminación litoral en Cantabria. En ella vierte lejías bisulfíticas y otros residuos tóxicos la empresa Sniace, que han llegado a formar barreras de espuma blanca contaminante en la orilla de la playa. En este verano de 1991, Sniace, como ha venido haciendo durante los pasados años, parará su producción durante dos meses para no saturar de lejías la cuenca de la ría de San Martín, en estiaje. Ello contribuirá a mejorar las condiciones de la playa de Suances.

Las banderas azules se conceden a las playas europeas aptas para el baño desde que en 1987 se instituyera por primera vez este galardón. Ese año Cantabria no participó, según aclara el consejero de Ecología del Gobierno regional, José Luis Gil —entonces director regional de Medio Ambiente—, «porque entendí que la convocatoria del concurso en aquella época no reunía garantías de que las concesiones estuvieran basadas en hechos suficientemente establecidos para que no hubiera agravios comparativos. Lo que sucedió después, la concesión a playas que no reunían condiciones necesarias, como fueron las de San Lorenzo, de Gijón, u otras del Mediterráneo, demuestra que el galardón de ese año 1987 fue más un montaje publicitario que un programa ambiental serio». «Todo ello llevó —añade Gil— a que el año siguiente, a nivel de reuniones sectoriales que convoca el Ministerio de Obras Públicas, los directores regionales de Medio Ambiente planteáramos que se establecieran otros criterios más serios. Se negoció ese tema, se planteó ante la

En la playa de La Concha, en Suances, la empresa Sniace vierte lejías bisulfíticas y otros residuos tóxicos, que han llegado a formar una barrera de espuma blanca contaminante en la orilla.



Comunidad Europea y cada vez la bandera azul va teniendo más rigor en su concesión, hasta el punto de que cada año se superan las exigencias mínimas planteadas para concederlas. Por eso hay que sentirse satisfechos de que nuestras playas sigan manteniendo ese galardón». José Luis Gil se refiere al hecho de que Cantabria ya recibió en 1990 ocho galardones bandera azul por el estado de sus playas. Sólo la bandera azul de la playa santanderina de El Camello es de nueva concesión. Preguntado el consejero de Ecología y Medio Ambiente de Cantabria por la situación de la playa de La Magdalena,

situada, al igual que El Sardinero y El Camello, en el casco urbano de Santander, Gil señala que el agua y la arena se encuentran en condiciones de ser utilizadas sin peligro alguno, aunque la calidad de la misma dista de ser galardonada con el premio bandera azul. A esta baja calidad contribuye su posición en el interior de la bahía santanderina, donde van a parar residuos de cinco municipios.

«No obstante, el tema de las banderas azules —asegura Gil— es bastante complejo, porque el hecho de que una playa no esté incluida entre las galardonadas no significa que no pueda ser utilizada.» El

consejero recalca que la bandera azul es un galardón para playas de afluencia masiva. «Por ejemplo, aquí en Cantabria tenemos las dunas de Oyambre, que son un auténtico paraje natural y que cumplirían las directivas de la Comunidad Europea para la hipotética concesión de este galardón. Lo que ocurre que ésa es una playa de "fin de semana", no tan transitada como pueda serlo una de la ciudad de Santander. Es decir, hay muchas playas cuya calidad es aceptable para el baño y que no reciben la distinción de bandera azul aunque tienen el máximo de calidad.» Gil asegura que la valoración de los servicios de que dispone la playa es muy importante a la hora de decidirse una bandera azul, «porque precisamente, como he dicho, está pensado para playas de uso intenso. Hay playas tan buenas como las nueve galardonadas pero al no tener ese uso intenso no disponen de servicios como, por ejemplo, el de salvamento del que disponen éstas».

La campaña de limpieza de playas que pone en marcha todos los veranos la Diputación Regional comienza el próximo día 15 de junio y el responsable de la Consejería de Ecología ya tiene previsto un calendario de limpieza que, como mínimo, tendrá una cadencia de una vez a la semana para playas de poco uso, como Oyambre o las calas de Pechón. «Vamos a aprovechar estos días previos en los que el tiempo no acompaña y las playas están vacías —afirma Gil— para hacer la limpieza grosera de todos los árboles, y el día 15 ya se comenzarán a limpiar todas aquellas playas del litoral que tienen acceso.» Playas de uso masivo como las de Noja, Laredo o Santoña, en la zona oriental de Cantabria, o Comillas y San Vicente de la Barquera, serán limpiadas por los rastrillos mecánicos un mínimo de tres veces por semana. ■

Gabriel SANZ



ANDALUCIA

EL INFORME DE LA CE
HA PROVOCADO MALESTAR ENTRE
LOS EMPRESARIOS TURISTICOS

Alarma para el turismo



El informe de la CE, según el cual sólo 18 playas de Andalucía han sido este año merecedoras de la bandera azul, ha provocado un serio malestar, sobre todo entre los empresarios turísticos, por lo que puede significar la pérdida del reconocimiento comunitario a buena parte del litoral andaluz.

EL caso es especialmente significativo en Huelva, donde ninguna de las playas del litoral de esta provincia ha conseguido el reconocimiento de la bandera azul, hecho que también se repite en Granada, aunque los kilómetros de costa son más escasos en el caso granadino, resultando, por el contrario, bastante más favorables en Cádiz y Almería.

En este año, según datos de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía, los «puntos negros» de la costa andaluza se han duplicado, pasando de los nueve registrados en 1990 a 18 en el presente año, mientras que en la actualidad hay 119 playas en buenas o muy buenas condiciones (129 en 1990) y 12 que sólo obtienen la calificación oficial de regular.

Pese a ello, el director general de Atención Sanitaria

de la Junta, Ricardo Vázquez Albertino, aseguró que él mismo se había bañado este año en estas playas e invitó a los periodistas que acudían a la referencia sobre el estado de las costas a hacerlo mismo. «Independientemente de la calificación de las playas, la Consejería de Salud garantiza que nadie se va a bañar en una playa andaluza con riesgo para su salud», afirmó. En todo caso, los puntos negros, cuyas zo-

nas podrían ser calificadas en zonas «no aptas para el baño», son las de San Andrés, San Pedro de Alcántara, Venus y Bajamar, en la provincia malagueña; la de Punta del Caimán, La Galera y La Peña, en la onubense; la de

Azucena, en el litoral granadino, y las de Puente Mayor y la de Palmones, en la de Cádiz. En la costa de Huelva también existen algunos problemas en Punta Umbría, Mazagón, El Rompido e Isla Cristina.

Esta situación ha desatado el pesimismo entre los empresarios hoteleros de la costa de Huelva, que han solicitado urgentemente una en-

Los puntos negros de la costa andaluza se han duplicado, pasando de nueve registrados en el noventa, a dieciocho

Los empresarios consideran que sólo con las muestras sobre cuatro kilómetros de playa se juzga la situación de 120 kilómetros de la costa onubense.

El presidente de la Diputación de Huelva, por ejemplo, afirmó que la situación de las playas de la provincia es mucho mejor que la de pasados años.

También los empresarios turísticos de la Costa del Sol se muestran sumamente pesimistas. De hecho dan por perdida la temporada, a pesar de que los últimos datos revelan una recuperación del número de viajeros que llegaron al aeropuerto de Málaga a partir de la finalización de la guerra del Golfo.

En todo caso, y según fuentes de la Consejería de Economía de la Junta, el crecimiento andaluz para el ejercicio de 1991 se estima en un 3,6 por 100, cifra inferior en cuatro décimas al resultado del año pasado, pero que, curiosamente, se basaría en una recuperación del sector servicios, donde, como parece tradicional en Andalucía, tiene su base principal en el turismo.

Se da el hecho de que los responsables económicos de la Junta de Andalucía consideran que el pesimismo turístico de los empresarios es algo «crónico» y que no tiene una base real. Por lo mismo, se considera que las previsiones, sin ser muy optimistas, sí superan las cifras fijadas a principios de año y aseguran que «las malas previsiones de los empresarios pueden ir aparejadas de algunas peticiones de subvenciones que continuamente nos plantean». Mientras tanto, y por si acaso, la Junta está presentando promoción de la Costa del Sol en Alemania, Escocia e Irlanda, y abre una nueva vía con la promoción del turismo del interior como alternativa frente a una devaluada oferta costera. ■

Lola FERRAND

(Fotos: Revista MOPT)



trevista con el consejero de Salud. Una playa de gran importancia para el turismo onubense es la de Matalascañas, donde tradicionalmente se han dado problemas con la depuración de aguas, que este año parecen ya supera-

dos, aunque tampoco ha obtenido un reconocimiento en la medida deseada tanto por la Consejería de Salud o por la propia.

El secretario general de la Federación Onubense de Empresarios, Rafael Avila,

ha mostrado su rechazo sobre el método utilizado para la realización de informes sobre la salubridad de las playas. Según Avila, el informe de la CE «deja a las playas de Huelva como las peores de España».

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.
CIA. 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 - 5º - 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 39 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 89 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 29 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 - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)
Tels.: 947/ 32 04 15 - 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

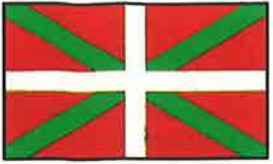
SANTANDER. CANTABRICA DE SILOS, S.A.
Agente Colaborador
C/. Antonio López, 24 - 1º - Apartado de Correos 215
39009 - Santander
Tels.: 942/ 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942
Fax: 942/ 31 32 75

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)
Alfonso XIII, nº 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)
Tel.: 928/ 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928/ 85 13 04



PAIS VASCO

AUNQUE EL BAÑO ES LIBRE EN 21 DE LAS 36 PLAYAS, EL MUESTREO OFICIAL REVELA DEFICIENCIAS EN CASI TODAS

La mayor parte de las playas vascas no reúne las condiciones sanitarias deseables



La mayoría de las 36 playas del litoral vasco no reúnen las condiciones higiénico-sanitarias adecuadas para acoger a los miles de bañistas que desde el pasado 15 de junio y hasta el 15 de septiembre acudirán a bañarse en sus aguas y disfrutar del sol. De acuerdo con el informe

elaborado por el Servicio Vasco de Salud, Osakidetza, en sólo 12 de las playas se recomienda el baño con precaución, y en 21 es libre. A pesar de ello, el muestreo oficial revela deficiencias en la mayoría. Sin embargo, cuatro playas se acercan al ideal.

EL muestreo fue recogido en las primeras semanas de la temporada y el resultado no fue demasiado optimista. A pesar de ello, los responsables de Sanidad del Gobierno Vasco expresaron que las aguas del litoral han mejorado su calidad sensiblemente en relación al pasado año. La calidad del agua viene dada por su mayor o menor proximidad a los núcleos industriales; por ello, playas como la de Ereaga, en Vizcaya, y las de Orío y Gros, en Guipúzcoa, resultan la más perjudicadas.

El Departamento de Salud de Osakidetza comenzó en el pasado mes de mayo la medición de la contaminación en los 36 puntos del litoral vasco. Durante quince días se apreciaron cambios sustanciales en algunas de las playas, como la de Zarauz, en Guipúzcoa, que pasó de ser «aceptable» en un primer sondeo, a posteriormente ser calificada de «no apta». Otras, en cambio, como la playa vizcaína de San Antonio, tradicionalmente no apta para el baño, alcanzó el grado de baño libre en los análisis más recientes de Osakidetza.

De acuerdo con el citado informe del Servicio Vasco de Salud, de las 19 playas que cuenta el litoral de Guipúzcoa, situadas en ocho municipios, únicamente en dos de ellas, Orizaba, en la localidad de Orío, y Ondarbeltz, en Motriko, tienen calificación sanitaria de agua para el baño como no apta.

El resto es aceptable en el caso de Antilla, en Orío; Regata, en Zarautz; Gastetape, en Getaria; Santiago, en la localidad de Zumaia, y Deba, en la del mismo nombre. Las once restantes, de acuerdo con el informe del Servicio Vasco de Salud, tienen la calificación de buena.

Por el contrario, las condiciones higiénico-sanitarias de la playa, en el total de los casos, se considera deficien-



te. En los casos en que se considera aceptable la calidad del agua, el Servicio de Salud recomienda el baño con precaución. En estos casos es aconsejable una inmersión no superior a diez minutos y una ducha de agua potable en cuanto sea posible.

El Servicio Vasco de Salud incide en que el baño no es aconsejable cuando la playa haya sido calificada con el «no apto», ya que implicaría trastornos de piel y mucosas y, además, resultar peligroso para la salud.

A comienzos de temporada ninguna playa del litoral guipuzcoano estaba preparada para acoger a bañistas. La no disposición de los imprescindibles servicios de recogida de basuras, papeleras, duchas, vestuarios y no pre-

sencia de socorristas hacía improcedente y arriesgado no sólo el baño en sus aguas sino también la presencia de personal en las mismas.

A mediados de junio, coincidiendo con la apertura oficial de baños del día 15, estaba previsto que las playas dispusieran de las condiciones mínimas para asegurar la asistencia sin riesgos, de los guipuzcoanos, en este caso.

Osakidetza instaló junto a las tradicionales banderas roja, amarilla o verde, indicadores de la mayor o menor peligrosidad de las aguas, los carteles-señales de la calidad de las mismas.

En Guipúzcoa, las playas que desde el comienzo de temporada gozaban de la deseada etiqueta de «óptima» son la de La Concha, en San Sebastián, y su cercana de

Ondarreta. Ambas playas, junto a la de Malkorbe, en Getaria, han obtenido por tercer año consecutivo el apreciado galardón que sólo ostentan las playas mejores: la bandera azul concedida por la Comunidad Europea. El premio viene a reconocer la calidad de las aguas y la buena infraestructura playera.

Si éste es el estado de las playas del litoral guipuzcoano, el de Vizcaya presenta un nivel bajo. La Comunidad Europea ha concedido en esta provincia una bandera azul a la playa de La Salvaje, en Sopelana. Esta playa, a pesar del galardón europeo, dista mucho de ser modélica en cuanto a sus aguas, accesos y prestaciones para el visitante. El resto de las playas deja bastante que desear. Así lo reconoce el propio Servicio Vasco de Salud en su informe sobre las playas de esta provincia. Laidatxu, en Mundaka; Laida y Laga, en Ibarangelua; Karraspio, en Mendexa; Ea, Azkorri, en Getxo; Arrigorri, en Ondarroa, y Aritxatxu, en Bermeo, son consideradas de baño libre, ya que sus aguas se ajustan a los parámetros de la normativa. Sin embargo, la propia Osakidetza recomienda que hay que tener cuidado durante toda la época de baños para evitar daños en la piel debidos a los vertidos, residuos sólidos incontrolados, mareas y corrientes de aguas.

Osakidetza recomienda, incluso, precaución en las playas vizcaínas de La Arena, Arrietara, en Sopelana; Bakio, Gorliz, Lekeitio, Plentzia y La Salvaje, la misma considerada «óptima» por la Comunidad Europea.

En todos estos casos Osakidetza aconseja no prolongar las inmersiones por más de quince minutos y tomar siempre una ducha, con con el fin de evitar las erupciones cutáneas y posibles irritaciones en las mucosas. ■

R. O.

(Fotos: Revista MOPT)



ARRASTRERO AL FRESCO

Eslora total	26,00 m
Eslora entre perpendiculares	21,00 m
Manga	7,00 m
Puntal	3,50 m



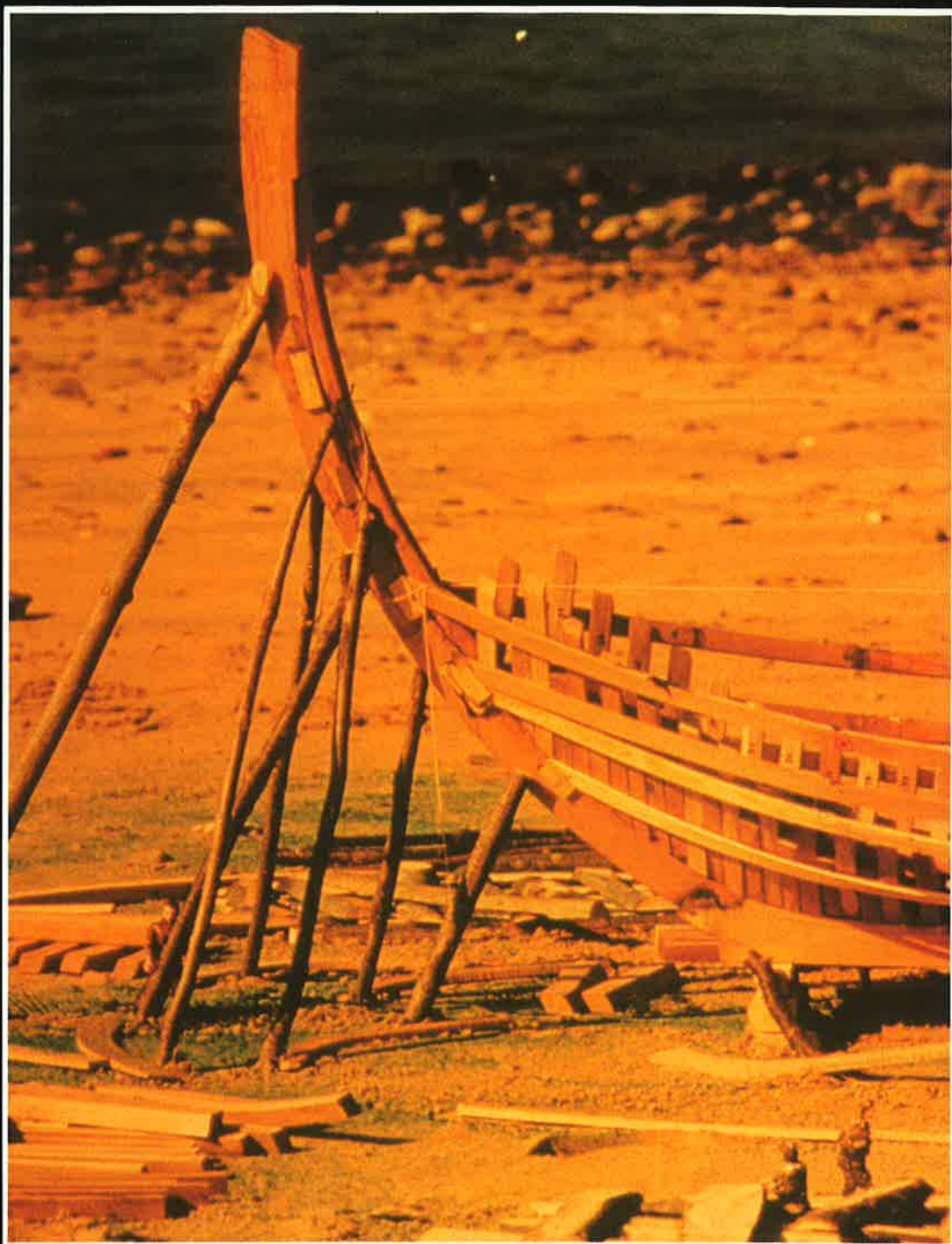
Astilleros ARMON, S. A.

Avenida del Pardo, s/n - Teléfono 63 00 01 - 63 14 64 - 63 18 69 y 63 18 70
Telex 87393 AANA E - telefax 63 17 01

33710 NAVIA

(ASTURIAS)

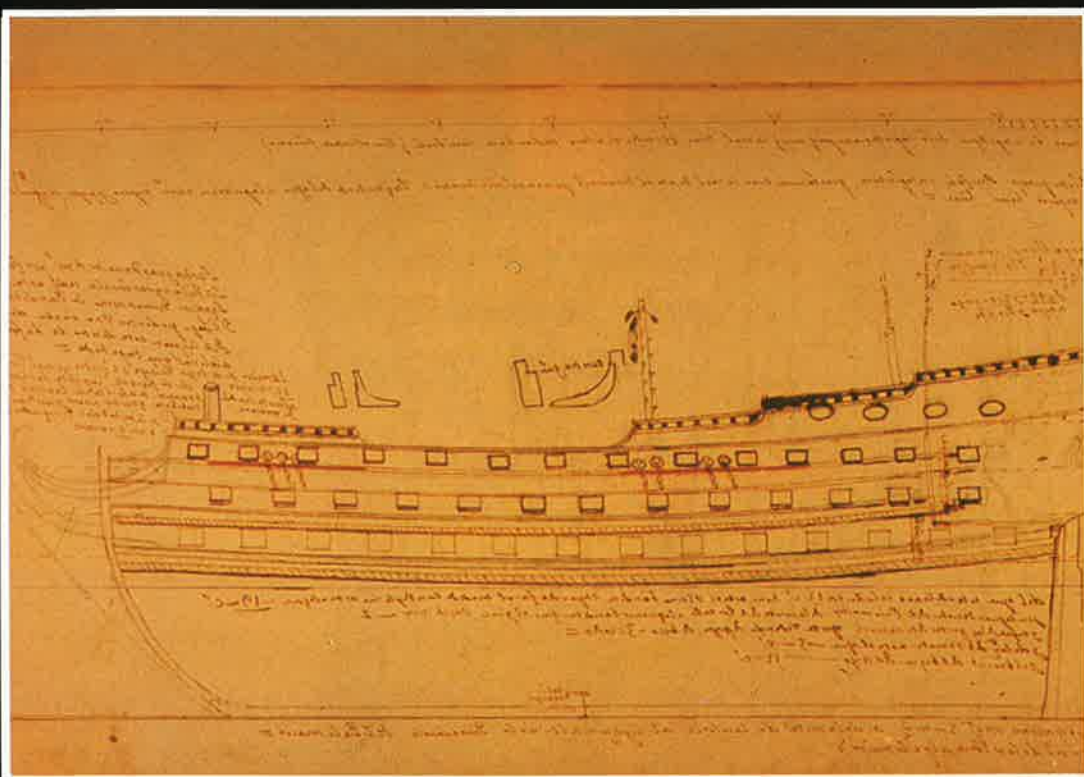
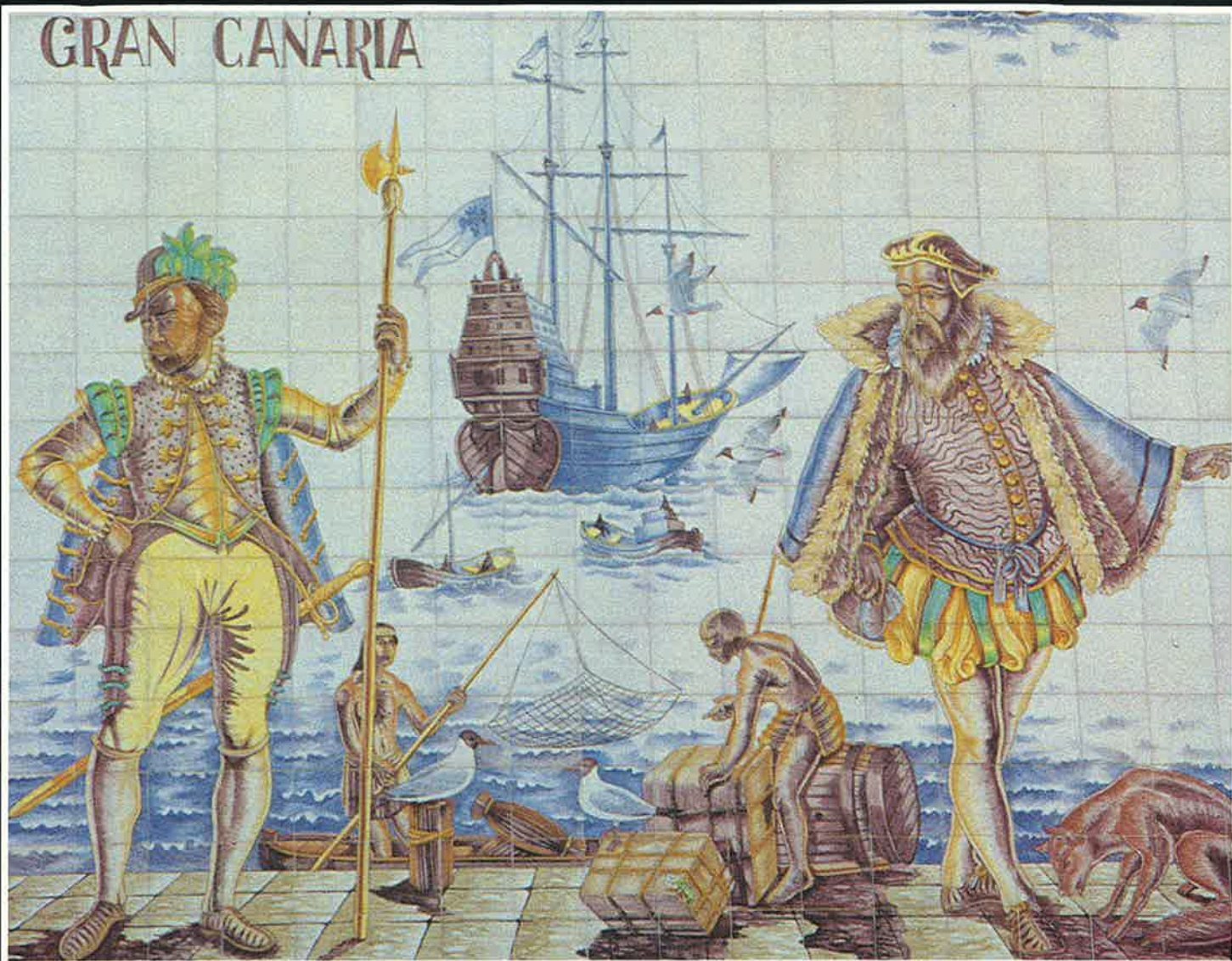
El marino vasco Antonio de Gaztañeta, que fuera teniente general de la Armada, se ha vuelto a poner de actualidad. Un estudio llevado a cabo por investigadores de la Escuela de Ingenieros Navales de Madrid y patrocinado por la Sociedad Estatal V Centenerio ha redescubierto su importancia no sólo como marino, sino como diseñador de barcos. A él se debe la sustitución en el siglo XVIII de los últimos galeones por los nuevos navíos. Unas técnicas que, paradójicamente, llegaron a servir más a otros países europeos que a los propios españoles.



Los ULTIMOS GALEONES

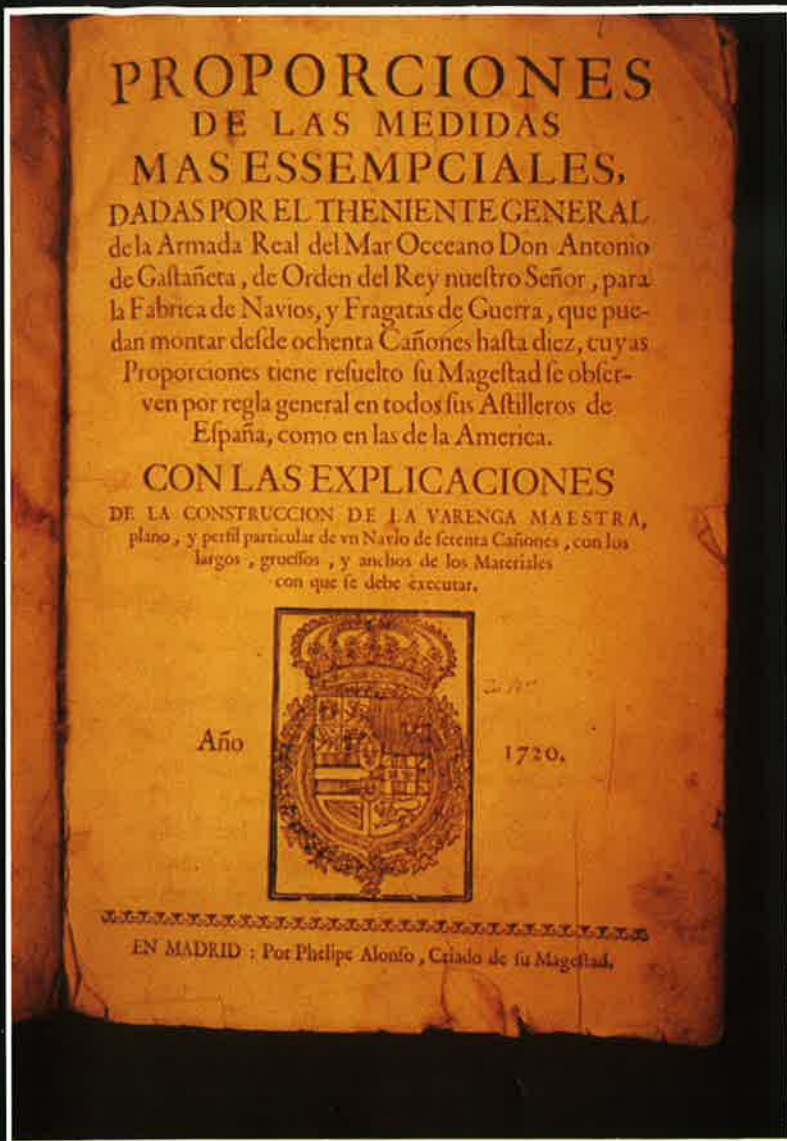
Un estudio sobre Antonio de Gaztañeta permite reconstruir lo que fue la Flota de Indias

GRAN CANARIA



FRANCISCO Fernández González es catedrático de Arquitectura y Construcción Naval de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid. Él, junto con otros cinco investigadores de ese mismo centro, ha llevado a cabo un estudio sobre la figura de Antonio de Gaztañeta (1656-1728) y su importancia para la transición histórica de una Flota de Indias basada en el galeón a una Armada más avanzada técnicamente y que comienza a contar con los primeros navíos o buques de línea.

Figura histórica controvertida, la vida de Gaztañeta había sido estudiada ya anteriormente por diversos historiadores, pero ha sido ahora la primera vez que su obra es analizada por ingenieros na-



Los ULTIMOS GALEONES

vales, desde la óptica de la construcción naval y desde la importancia que tuvo en el desarrollo marítimo no sólo español, sino de otros países europeos. Esta investigación, que ha contado con el patrocinio de la Sociedad Estatal V Centenario, va a ser publicada próximamente, si bien se necesitarían nuevos patrocinadores para realizarla de una manera todavía más completa.

«El objetivo de todo esto — cuenta Francisco Fernández — ha sido demostrar la importancia tecnológica espa-

ñola durante el siglo XVII y la tarea renovadora de Antonio de Gaztañeta para la flota del siglo XVIII.» El análisis de esta importante figura de la historia marítima española ha sido posible, en buena medida, por la conservación de su primer tratado sobre la cuestión, *El Arte de Fabricar Reales*, donde Gaztañeta recoge sus primeras experiencias en la construcción de galeones tal y como se hacían a finales del siglo XVII. El manuscrito, que se conserva actualmente por los condes de Motrico en esa localidad vasca, ha permitido conocer al detalle cómo se realizaba la construcción naval en esos años.

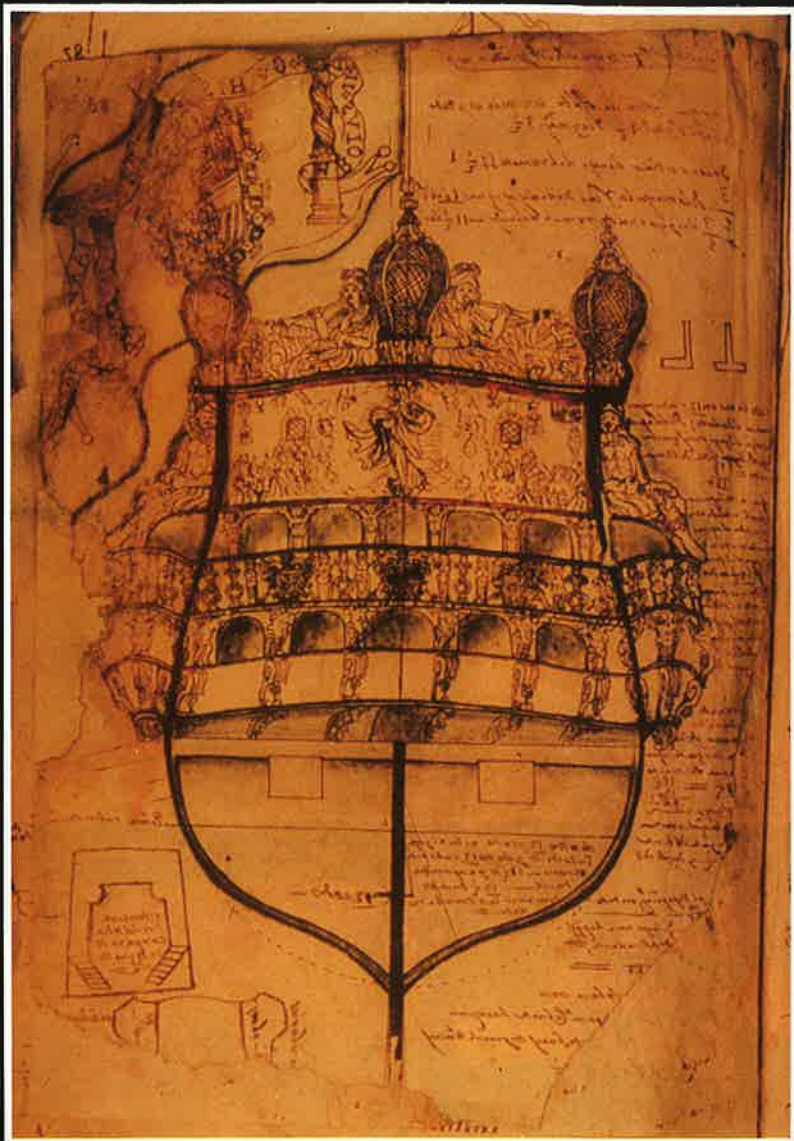
Larga vida

Gaztañeta recoge en esa obra sus primeras experiencias

Una
investigación
auspiciada por
la Sociedad
Estatel
V Centenario
recupera la
figura de
Gaztañeta.

y la manera en que se construían los galeones que hacían la ruta de Indias. Minuciosamente describe allí todo el proceso, desde la selección de los árboles hasta el tratamiento de la madera, la forma de construir las cuadernas y el acabado en general del barco. Estas experiencias las documenta además gráficamente e incluso aporta datos técnicos que corroboraban lo que por entonces se hacía, basándose, fundamentalmente, en una experiencia marítima de años.

Con esta investigación se llega a conocer desde cómo se medían los barcos, hasta palabras y técnicas que luego cayeron en desuso y que son hoy fundamentales para conocer la forma en cómo se armaron los galeones que comunicaron las dos orillas del Atlántico. La figura de Gaztañeta, muy unida en sus inicios a este ti-



po de barcos, supuso, sin embargo, su futura desaparición. No obstante, hoy está reconocida la importancia de los galeones dentro del entramado económico y administrativo de las posesiones americanas y sin los cuales, seguramente, no hubiera sido posible la comunicación oceánica con la importancia que tuvo entonces.

«Los galeones —señala Francisco Fernández— supusieron el mejor modelo de comunicación atlántica y una de las aportaciones españolas más importantes a la navegación. De hecho, estuvieron en uso casi doscientos años, desde 1503 hasta 1730, en que se construye el último galeón y en que se empiezan a sustituir por los barcos de línea.» Más que buques militares, los galeones eran una especie de embarcaciones mixtas de car-

Los galeones españoles tuvieron una vida útil de doscientos años, lo que demuestra su eficacia.

ga y que contaban además con elementos para su defensa. La aparición de flotas hostiles en el Atlántico y los adelantos que se van introduciendo los van haciendo poco a poco obsoletos, no sin que hayan pasado más de doscientos años siendo plenamente efectivos para la misión a que estaban dedicados y siendo el ejemplo para otras flotas extranjeras.

Réplica en maqueta

Las enseñanzas dejadas por Gaztañeta en su primer manuscrito, que permiten conocer hoy la forma de cómo se fabricaban las naves entre 1687 y 1691, tienen no sólo importancia por esta cuestión, sino porque permiten, además, interpretar un conjunto innumerable de documentos, impresos, tratados y ordenan-

zas anteriores que permanecían por ahora indescifrables en una buena parte.

Las técnicas que describe este marino vasco van a permitir además realizar ahora una maqueta del galeón que fuera nave capitana de la Flota de Indias, el «Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas», de cuya construcción da cuenta Gaztañeta. La maqueta, que será construida en madera y a escala, lo será siguiendo la metodología, proporciones, encantillados, provisión de bastimentos, jarcias y otros aspectos de los que se dan cuenta en su manuscrito. Esta reconstrucción se lleva a cabo también bajo un constante seguimiento fotográfico que, al recoger todas las fases de construcción de la nave, así como las técnicas de colocación y ensamblaje de las piezas, constituye un docu-



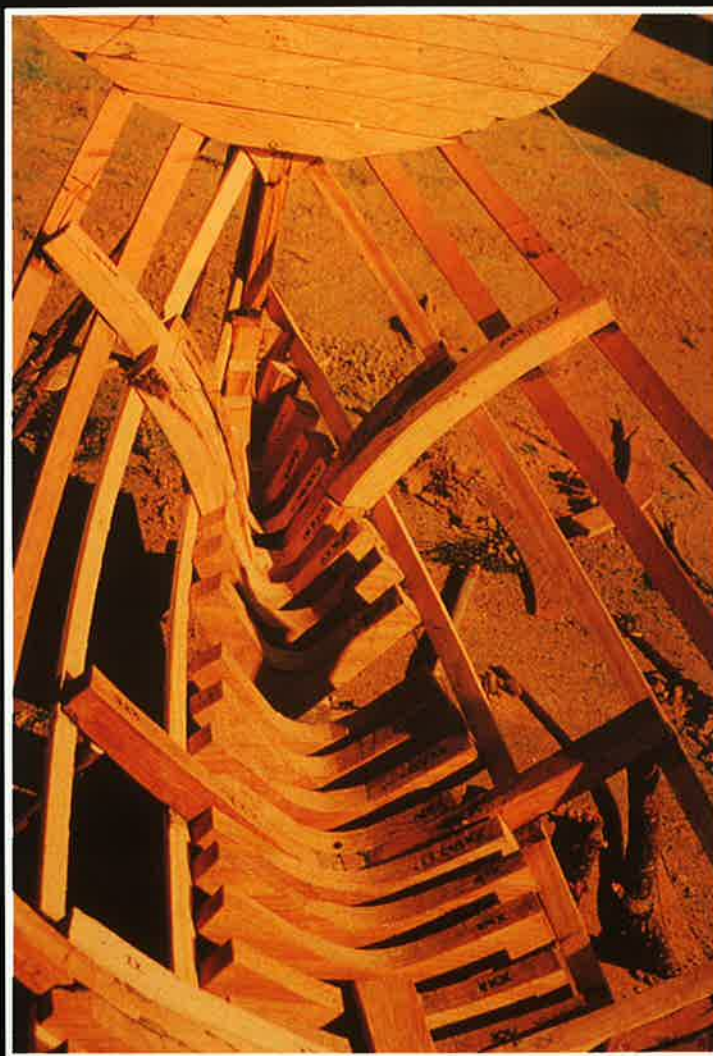
Los ULTIMOS GALEONES

mento de enorme valor técnico y didáctico.

José María Perona, que es el modelista que está construyendo la maqueta en San Sebastián, se va a enfrentar así a unos usos ya periclitados y que no sólo estaban ya olvidados, sino que se desconocían totalmente hasta el estudio ahora de los apuntes de Gaztañeta. Una de las razones, esta última, por la que la investigación cobra relieve en los planes de la Sociedad Estatal V Centenario, que ha querido ensalzar así el papel de los marinos y carpinteros de ribera españoles, que hicieron posible en buena medida la primera organización administrativa trascontinental de la historia.

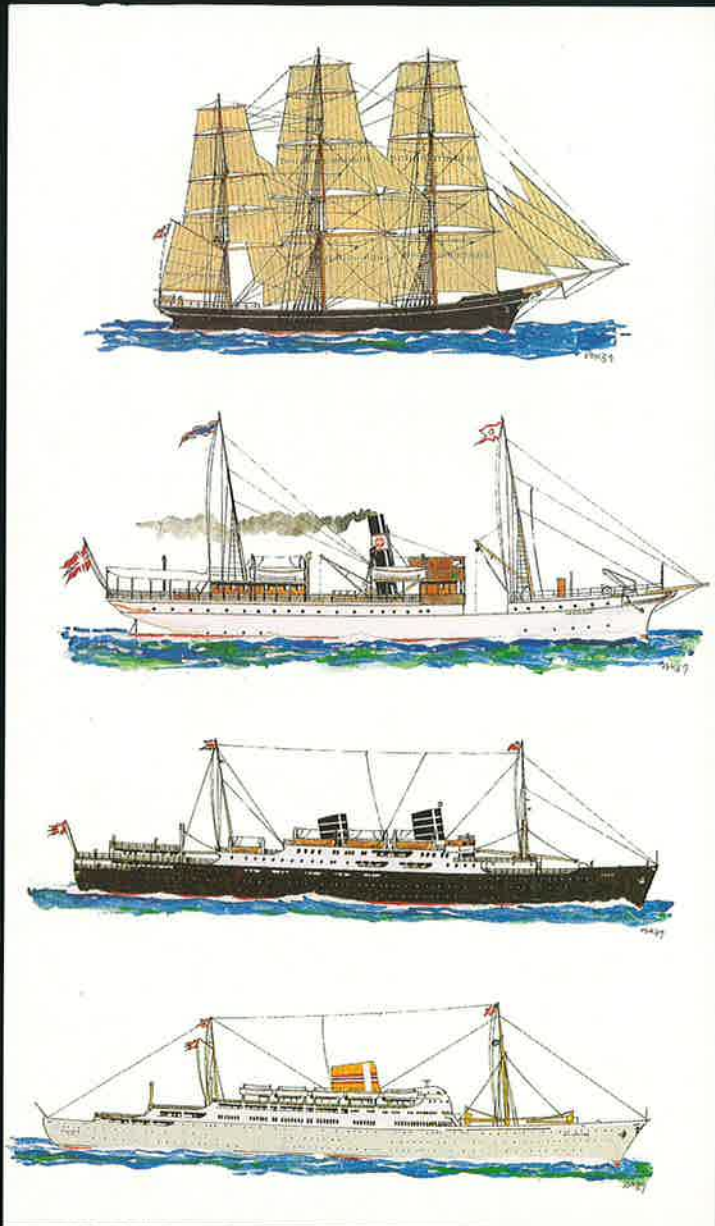
Astillero de Guarnizo

La figura histórica de este marino vasco destaca no sólo



por sus diversas campañas y por sus navegaciones, sino porque además consiguió servir de su experiencia como marino para mejorar la construcción naval de la época. Durante años fue director del Astillero de Guarnizo, situado en las proximidades de Santander y donde hoy se ubica la localidad conocida simplemente con el nombre de Astillero. En dicho centro se construyeron los mejores barcos reales en el siglo XVI y XVII, así como en buena parte del XVIII, momento en el que entra en decadencia la flota española.

La experiencia de Gaztañeta al frente del astillero de Guarnizo se condensa en un segundo tratado sobre construcción naval, donde ya no se limita a describir la forma en que se construía, sino que introduce sus propias y por entonces revolucionarias modificaciones. Es a partir de este momento en que surge el papel de Gaztañeta que hoy denominaríamos como ingeniero naval, pero que une además a esta dimensión su notable currículum como hombre de mar y sabedor, por tanto, de las carencias de los barcos



y de lo que hasta entonces habían sido sus peores defectos, así como de las necesidades que imprimían los nuevos tiempos.

Ingleses y holandeses

La nueva modalidad de construcción naval que introduce Gaztañeta con sus navíos de línea va a ser, sin embargo, olvidada en la propia España y no en cambio en otros países europeos. El desarrollo marítimo inglés y holandés del siglo XVIII va a estar basado en buena medida en las innovaciones que introduce este marino vasco en la construcción naval. La forma en que van a construir sus navíos de línea estos dos países

van a ser deudores de estos adelantos, sin que la Marina española los introduzca hasta mucho más tarde y, lo que es peor, recuperando las enseñanzas de Gaztañeta de manera indirecta. Así ocurrirá que se construirán los navíos españoles siguiendo los modelos inglés, francés y holandés, que a su vez los copiaron, sin aquí conocerlo por entonces, del trabajo y de la experiencia de Gaztañeta.

Todo el siglo XVIII va a ser en España un período, por tanto, de decadencia, en el que se va a dar por bueno lo que viene de fuera, tanto en este aspecto como en otros. En estos años desaparece prácticamente la industria naval española, como el predominio español en el Atlántico,



El desarrollo de las marinas inglesa, francesa y holandesa es deudor de los avances propiciados por este marino vasco.

dando paso a la pujanza inglesa, francesa y holandesa, curiosamente los países que emplean en mayor medida las técnicas desarrolladas por Gaztañeta. Unos modos de hacer que inspirarán, pero ya posteriormente, los tratados de Jorge Juan o de Retamosa, pero de una forma indirecta, al llegarles a ellos después de analizar la forma de construir barcos de esas naciones europeas.

La obra de madurez de Antonio de Gaztañeta, titulada como *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas*, va a constituirse así como un tratado esencial para el desarrollo marítimo de ese siglo que, aunque no aprovechado por los españoles en un primer momento, traerá consigo en décadas posteriores un desarrollo aún mayor de lo que habían sido hasta entonces las comunicaciones oceánicas. unas razones que hacen de esta investigación un homenaje, sin duda, merecido. ■

Texto: M. PEDRERO
Fotos: R. Muñoz, J. Lizarraga y Museo Naval

Revista MOPT

NUESTRO NUMERO DE JULIO-AGOSTO
SERA EXTRAORDINARIO



Guía de las plazas de España e Hispanoamérica



Más de 200
páginas y 500
fotografías para
contarle sus
monumentos, su
historia, sus
ferias y
tradiciones, su
arquitectura...

P.V.P.
700 ptas.

GRATIS

un póster
desplegable

Revista MOPT TARJETA DE SUSCRIPCION

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

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

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:
 El siglo XVIII Guía de Costas Guía de Ríos Guía de las plazas de España e Hispanoamérica

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

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

GRATIS PARA LOS NUEVOS SUSCRITORES «LAS OBRAS PUBLICAS EN EL SIGLO XVIII»

Según los paneles de consumo
de Agricultura, Pesca y Alimentación

SE MANTIENE ALTO EL CONSUMO DE PESCADO



Durante el pasado año los españoles se gastaron en pescados y productos derivados de la pesca un total de 828.000 millones de pesetas, cantidad que supone, aproximadamente, un 11,5 por 100 más sobre las cantidades totales pagadas en 1989. Este aumento en los precios se correspondió con un ligero incremento en cuanto al volumen del pescado comercializado, que pasó de 1.174.000 a 1.195.000 toneladas. En consecuencia, se puede hablar de ligerísimo

aumento en cuanto a los productos consumidos, especialmente en grupos como los moluscos, mariscos y crustáceos, pero a un mayor precio. España se mantiene como uno de los principales consumidores comunitarios de todo tipo de pescados y conservas, a pesar de los problemas habidos en algunos caladeros y la reducción de capturas propias, déficit que ha sido cubierto por productos de importación a precios más elevados.

LOS gastos en alimentación que se producen anualmente en España han sido presentados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de los estudios conocidos como Paneles de Consumo, que se realizan en base a miles de encuestas distribuidas por todo el territorio nacional.

Con carácter general, estos trabajos de la Administración han puesto de manifiesto la continuidad de una tendencia que se había detectado en los últimos trabajos, de acuerdo con la cual cada año los españoles se gastan más dinero en alimentación, pero para comprar menos productos. Es éste un síntoma de las sociedades en desarrollo frente a los países del Tercer Mundo. Cada día se paga más por alimentos más sofisticados, mejor presentados, ofrecidos en cantidades menores y posiblemente con una calidad más contrastada y, sobre todo, unos mayores controles sanitarios. Se consolida la tendencia hacia una mayor selección de productos.

Según los datos contenidos en los Paneles de Consumo, los españoles se gastaron durante el pasado año en alimentación, tanto fuera como dentro del hogar, un total de 6,9 billones de pesetas, lo que significa un aumento del 9 por 100 respecto a las cifras del año anterior. De esta cantidad la mayor parte corresponde a gastos domésticos, que ascienden a 5,2 billones de pesetas, frente a 1,6 billones de pesetas que suponen los gastos en hostelería y restauración y los 160.000 millones de pesetas de centros institucionales.

Por grupos de productos, el primer lugar es para las carnes y productos derivados, con 1.686.000 millones de pesetas, y que suponen el 24,3 por 100 de todos los gastos. En un segundo lugar están los productos de la pesca, con 828.000 millones de pesetas. A gran distancia se hallan otros productos, como las frutas frescas, con 464.000 millones de pesetas;



CANTIDAD COMPRADA EN EL HOGAR Y FUERA DEL HOGAR (Año 1990)

KILOS	TOTAL NACIONAL					% de hogar sobre total	% de hostelería sobre total	% de instit. sobre total
	Hogares total (mill.)	Hostelería, restaur. (mill.)	Institucional (mill.)	Total cantidad comprada (mill.)	Total per cápita			
PRODUCTOS								
TOTAL P. DE LA PESCA	963,527	199,083	32,841	1.195,451	30,390	80,60	16,65	2,75
TOTAL PESCADO F. Y C.	633,514	108,990	23,586	766,090	19,475	82,69	14,23	3,08
PESCADO FRESCO	458,550	73,616	8,624	540,790	13,748	84,79	13,61	1,59
Merluza y pescadilla	103,998	20,139	1,644	125,782	3,198	82,68	16,01	1,31
Sardinas y boquerones	117,360	18,305	1,284	136,949	3,481	85,70	13,37	0,94
Atún y bonito	18,144	2,104	0,398	20,645	0,525	87,88	10,19	1,93
Trucha	21,748	2,188	0,799	24,735	0,629	87,93	8,84	3,23
Otros pescados	197,300	30,880	4,500	232,680	5,915	84,79	84,79	1,93
PESCADO CONGELADO	174,964	18,457	14,962	208,383	5,297	83,96	8,86	7,18
Merluza y pescadilla	128,134	11,498	11,672	151,303	3,846	84,69	7,60	7,71
Sardinas y boquerones	0,824	0,760	0,000	1,583	0,040	52,02	47,98	0,00
Atún y bonito	1,477	0,414	0,144	2,035	0,052	72,60	20,32	7,08
Trucha	0,153	0,076	0,000	0,229	0,006	66,84	33,16	0,00
Otros pescados	44,376	5,710	3,146	53,232	1,353	83,36	10,73	5,91
CONSERVAS DE PESCADO .	72,886	16,918	2,873	92,677	2,356	78,65	18,25	3,10
Sardinas y boquerones	12,137	2,243	0,367	14,747	0,375	82,30	15,21	2,49
Atún y bonito	38,072	11,770	1,391	51,233	1,302	74,31	22,97	2,72
Trucha	0,088	0,020	0,008	0,115	0,003	75,98	17,09	6,94
Otros pescados	22,589	2,886	1,107	26,581	0,676	84,98	10,86	4,16
MARIS., MOLUS. Y CRUSTA- CEOS	257,127	90,093	6,382	353,602	8,989	72,72	25,48	1,80
Frescos	126,850	53,252	2,561	182,663	4,644	69,44	29,15	1,40
En conserva	21,184	3,609	0,234	25,027	0,636	84,64	14,42	0,94
Cocidos	4,171	0,532	0,146	4,849	0,123	86,02	10,97	3,01
Congelados	104,922	32,700	3,441	141,063	3,586	74,38	23,18	2,44

Los españoles pagan mucho más por los mismos productos que hace tres años.



**CANTIDAD COMPRADA EN EL HOGAR Y FUERA DEL HOGAR
(Año 1987)**

KILOS	TOTAL NACIONAL							
	Hogares total (mill.)	Hostelería, restaur. (mill.)	Institucional (mill.)	Total cantidad comprada (mill.)	Total per cápita	% de hogar. sobre total	% de hostelería sobre total	% de instit. sobre total
PRODUCTOS								
TOTAL P. DE LA PESCA	978,776	153,680	32,906	1.165,362	29,959	83,99	13,19	2,82
TOTAL PESCADO F. Y C.	697,514	85,542	25,077	808,132	20,776	86,31	10,59	3,10
PESCADO FRESCO	481,348	61,897	8,385	551,630	14,181	87,26	11,22	1,52
Merluza y pescadilla	124,104	19,724	1,491	145,318	3,736	85,40	13,57	1,03
Sardinas y boquerones	116,668	16,002	1,235	133,905	3,442	87,13	11,95	0,92
Atún y bonito	18,187	2,597	0,278	21,062	0,541	86,35	12,33	1,32
Trucha	20,071	1,615	0,688	22,374	0,575	89,71	7,22	3,07
Otros pescados	202,318	21,959	4,693	228,971	5,886	88,36	9,59	2,05
PESCADO CONGELADO	216,166	23,645	16,693	256,503	6,594	84,27	9,22	6,51
Merluza y pescadilla	150,406	13,072	12,939	176,418	4,535	85,26	7,41	7,33
Sardinas y boquerones	3,788	0,895	0,000	4,684	0,120	80,88	19,11	0,00
Atún y bonito	1,105	0,480	0,094	1,679	0,043	65,79	28,60	5,61
Trucha	0,468	0,143	0,003	0,614	0,016	76,29	23,24	0,47
Otros pescados	60,398	9,054	3,656	73,108	1,879	82,61	12,38	5,00
CONSERVAS DE PESCADO .	53,952	10,982	2,325	67,258	1,729	80,22	16,33	3,46
Sardinas y boquerones	9,612	1,813	0,301	11,726	0,301	81,97	15,46	2,57
Atún y bonito	25,835	6,458	1,030	33,324	0,857	77,53	19,38	3,09
Trucha	0,158	0,061	0,009	0,228	0,006	69,35	26,77	3,89
Otros pescados	18,347	2,649	0,985	21,980	0,565	83,47	12,05	4,48
MARIS., MOLUS. Y CRUSTA-CEOS	227,311	57,156	5,504	289,971	7,455	78,39	19,71	1,90
Frescos	133,331	38,846	2,597	174,774	4,493	76,29	22,23	1,49
En conserva	15,177	1,284	0,193	16,654	0,428	91,13	7,71	1,16
Cocidos	5,189	0,917	0,103	6,208	0,160	83,57	14,77	1,66
Congelados	73,615	16,109	2,611	92,335	2,374	79,73	17,45	2,83

el pan, con 369.000 millones de pesetas; la leche líquida, con 339.000 millones de pesetas; los derivados lácteos, con 335.000 millones de pesetas, y las hortalizas frescas, con 321.000 millones de pesetas.

El gasto medio por persona y año ascendió en 1990 a 132.997 pesetas en los hogares, lo que supone un aumento del 4 por 100. Por meses, ese gasto medio fue superior en diciembre, con 14.750 pesetas por persona y año, y el más bajo en febrero, julio y agosto, con 10.000 pesetas. Por regiones, no han variado las circunstancias y están por encima de la media las provincias del norte y noroeste, mientras están por debajo Canarias y Andalucía. Por tipología socioeconómica, los niveles altos tienen un gasto mayor, mientras los niveles bajos se hallan por debajo de la media. Por tipos de ciudades, hay un mayor aumento en gastos en alimentación en aquéllas con más de 500.000 habitantes, mientras están por debajo las que se hallan entre 2.000 y 10.000 personas. Por edades, gastan más en alimentación cuando el responsable de hacer la compra tiene menos de veintinueve años. Finalmente, por tamaño del hogar, el gasto es mayor cuando hay un solo miembro. Se produce un des-



censo importante cuando la familia está compuesta por seis o más miembros.

En el caso concreto de los productos de la pesca, los datos referidos a 1990 señalan un claro aumento en los precios totales pagados por los consumidores, frente a un consumo de pescado prácticamente estable.

En 1987 los gastos en consumo de productos de la pesca ascendieron a 652.000 millones de pesetas. Esa cantidad ha experimentado un aumento considerable en los últimos cuatro años, con un crecimiento no inferior al 25 por 100, para situarse en 1990 en 829.000 millones de pesetas. Estas cantidades confir-

man las posiciones expresadas reiteradamente por el propio sector, cuando señalaban el fuerte crecimiento de los precios de algunas especies con mayor demanda, consecuencia de las importaciones de países donde tratan de navegar los buques nacionales. En pesca o productos pesqueros resulta difícil hablar de un precio medio, habida cuenta de las diferentes especies. Con el riesgo que supone todo resumen en esta dirección, se puede hablar de un crecimiento espectacular de las cotizaciones, que han pasado de una media de 478 pesetas por kilo en 1987 a 642 pesetas en 1990.

El consumo de productos

de la pesca se puede decir que se halla prácticamente estabilizado en los últimos cuatro años, con oscilaciones arriba o abajo que no varían sustancialmente el volumen global de las operaciones. En 1987 el consumo por persona y año se situaba en 30 kilos. Un año más tarde pasó a 30,6 kilos, para bajar a 29,9 kilos en 1989 y situarse nuevamente por encima de los 30 kilos en 1990. El volumen total de la demanda en estos últimos cuatro años pasó de 1,165 millones de toneladas a 1,195 millones de toneladas, en las que hay, sin embargo, una mayor participación de los productos de importación.

Finalmente, en cuanto a los lugares de compra del pescado y los productos de la pesca, destaca el papel que siguen jugando las tiendas tradicionales frente a autoservicios o supermercados y a los hipermercados. Lo que es indudable es que las tiendas tradicionales han perdido peso frente a otras fórmulas, fenómeno usual en el mercado.

Hace cuatro años los productos de la pesca se vendían en un 76,7 por 100 en tiendas tradicionales. En 1990 ese porcentaje se había reducido al 69,8 por 100. Frente a esta pérdida de peso de la tienda tradicional, ganan cuota de mercado autoservicios y grandes superficies de distribución. Los autoservicios y supermercados logran pasar del 13,7 por 100 hasta el 18 por 100. Los hipermercados en el mismo período pasaron de tener una cuota de mercado del 3,5 hasta el 6 por 100.

Los cuadros sobre el comportamiento de las ventas de los productos de la pesca reflejan cómo una serie de especies tienen aumentos en la demanda, mientras otras se ven relegadas a un segundo plano. Si tomamos como referencia los últimos cuatro años, resulta que en 1987 el consumo total de los productos de la pesca fue de 1.165 millones de toneladas, para pasar en 1990 a 1.195 millones de toneladas. ■

V. M.

Se ha notado una mayor demanda de moluscos, crustáceos y mariscos.

LA MUJER ASPIRA A UN PUESTO DE TRABAJO

COMO EL HOMBRE EN EL SECTOR MARITIMO



MARINERAS PARA EL MAR

Tradicionalmente han sido las esposas, madres o hijas de los marineros embarcados, ocupadas fundamentalmente en las tareas del hogar en todos los casos y en otros muchos las responsables de las explotaciones agrícolas o ganaderas que poseían las familias de los pescadores. Su entrada en el mundo laboral relacionado con el mar se ha centrado especialmente en las tareas de venta y comercialización en lonjas, así como en las industrias conserveras. Sin embargo, la mujer embarcada en los barcos pesqueros o en otro tipo de embarcaciones en el

sector de la Marina Mercante ha sido algo casi inexistente en el pasado, espacio del mercado laboral que reclaman en este momento en igualdad de condiciones con los varones. La mujer marinera para desempeñar las tareas propias del puesto a bordo de cualquier barco es un objetivo por el que luchan en este momento miles de personas de este sexo y que se están preparando a conciencia para evitar la posibilidad de que sean rechazadas sus ofertas de trabajo por falta de conocimientos.

**EXISTE UNA IMAGEN
ERRONEA DEL
TRABAJO EN EL
MAR COMO ALGO
PROPIO SOLAMENTE
DE LOS HOMBRES**

HACE algunos años, ver a una mujer siguiendo los cursos de «Iniciación marinera» organizados por el Instituto Social de la Marina constituía una situación anecdótica. En este momento, según datos manejados en estos medios, aproximadamente una de cada cinco personas que se presentan es mujer. En el caso de la Oficina de Empleo del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, existen actualmente unas 50 demandas de empleo presentadas por mujeres.

Los cursos de «Iniciación Marinera» se imparten durante un período de dos meses y constan de doscientas horas lectivas. En este período los alumnos aprenden la realidad de lo que es un barco, desde su terminología hasta las tareas más propias de la actividad que se desarrolla a bordo, así como cursos complementarios de sanidad, lucha contra incendios, supervivencia en el mar, etcétera.

Según respuestas recogidas entre varios cientos de alumnas asistentes a ese tipo de cursos, se trata de un trabajo, el de la marinería, que puede ser desarrollado por la mujer en las mismas condiciones que el hombre e, incluso, en algunos casos, entienden que la sensibilidad de la mujer puede ser positiva para el desarrollo de las faenas a bordo.

La coincidencia de las alumnas es total a la hora de denunciar la imagen del trabajo en los barcos y en el mar como algo reservado, por su dureza, únicamente a los hombres. Entienden que se trata de una actividad machista. «Me parece bien —señala Ana Sandra León Betancor, de Las Palmas— que tengamos la oportunidad de obtener un nuevo trabajo en esta sociedad machista. Ya es hora de que la mujer se incorpore a este tipo de trabajos...»

Desmitificar el trabajo

La desmitificación del trabajo en el mar, acabar con la imagen de debilidad de la mujer para este tipo de actividad es algo que señala Laura Dámaso Manzanares, natural de Elche, soltera, y que ha realizado estudios hasta COU. «Creo —señala— que tanto en las empresas dedicadas al mar como en las de tierra resulta difícil que se contrate a una mujer, ya que además de la cuestión de la maternidad se ve a la mujer como el sexo débil. Sin duda, el primer paso para ayudar a la incorporación de pleno derecho de la mujer en el mar es informarla de la formación que necesita. Esta información debería estar dirigida a desmitificar fundamentalmente la idea de que el trabajo en el mar es cosa de hombres.» Para Carmen Du-





nia, mientras en España se ve la incorporación de la mujer al mar como algo extraño, en otros Estados no sucede lo mismo y es normal ver a mujeres ejerciendo como un trabajador más, ya que actualmente, con las innovaciones técnicas, no es todo cuestión de fuerza.

María Eugenia Machado, de Las Palmas, defiende la incorporación de la mujer a esta actividad en el mar por considerar que tienen los mismos derechos que el hombre, pero porque, además, sería positivo para el trabajo de todos. «Con los adelantos en los métodos de trabajo actuales —indica— no hay que hacer tanto uso de la fuerza bruta. Por ello creo que en un buque en donde hubiera tantos hombres como mujeres, el trabajo sería más ameno y la vida tantos meses fuera de casa menos dura.»

Dorotea Martín Toral, de Medina de Ríoseo, opina que la mujer está subrepresentada en el mundo marítimo y que se debería exigir a las empresas el cumplimiento de la legislación sobre igualdad de oportunidades para los puestos de trabajo.

Por parte de las aspirantes a unos puestos de trabajo como marineras en cualquier tipo de embarcación, está claro que existe actualmente una mitificación del trabajo en el mar como algo reservado solamente para hombres duros y fuertes, cuando la realidad es que la fuerza física cada día es menos importante. Más que el tipo de trabajo, la actividad en el mar se ve como algo que implica otras condiciones como las derivadas de una forma de vida diferente, alejada de tierra, familia, etcétera, y ahí se entiende que la incorpora-

ción de la mujer podía ser de todo punto de vista positivo.

De acuerdo con las respuestas de una mayoría de alumnas aspirantes a ese tipo de trabajo, tras haber cursado peticiones a una serie de empresas, la negativa a la contratación en muchos casos a la mujer se deriva de no existir una infraestructura en el barco preparada para recibir mujeres en la tripulación. Esta es la «pega» más socorrida por parte de los responsables de las empresas cuando se tiene sobre la mesa una petición de trabajo por parte de una mujer. Se espera que progresivamente se vaya produciendo un cambio de mentalidad para dar entrada a la mujer en este tipo de tareas.

¿Quién pretende un trabajo en el mar? No hay un tipo definido de mujeres que pretendan esta ocupación. Con

**AUMENTA LA PRESENCIA
DE MUJERES
EN LOS CURSOS DE
«INICIACION
MARINERA» DEL I.S.M.**

carácter general, se podría hablar de personas solteras entre veinte y treinta años. Por lo general, no han trabajado antes en puestos fijos durante mucho tiempo, aunque no acuden al mar como último clavo ardiendo a falta de otra salida en tierra.

En algunos casos tienen antecedentes familiares que están o han estado enrolados en embarcaciones. Pero existen una mayoría de situaciones donde la alumna aspirante a

trabajar en el mar no ha visto en la familia a ningún miembro en esta actividad.

Una parte de las aspirantes a este tipo de trabajos pretenden enrolarse por afán de aventura. Tienen ganas de conocer mundo y ven en el barco, especialmente en los mercantes, una vía abierta para tener unos ingresos y a la vez tener sus aventuras. Pero la idea general es lograr el puesto de trabajo para desarrollar una actividad estable como un trabajador más.

Se trata de mujeres que en la totalidad de los casos han cursado estudios hasta el BUP y el COU. En algunas ocasiones son personas que siguieron también estudios de grado medio y que han tenido una escasa experiencia en el mundo laboral.

En definitiva, se puede hablar de una generación de mujeres comprendidas entre los veinte y los treinta años que ven la actividad en el mar, barcos de pesca, mercantes para el transporte de mercancías y sobre todo de pasajeros, como una vía laboral más para sus aspiraciones. Hay un total rechazo a la vieja y arcaica imagen del mar como el trabajo rudo reservado únicamente a los hombres fuertes, cuando nos hallamos ante el avance de la tecnología en todos los campos. Esta sería la primera y gran batalla a dar y a ganar por las aspirantes a un puesto de trabajo en el mar. La segunda, lograr que las embarcaciones con carácter general dispusieran de esa infraestructura adecuada que parece, hoy, es el principal inconveniente que se pone a las mujeres a la hora de acceder a este puesto de trabajo. Los cursos de «Iniciación marinera» suponen una lanza rota en esta dirección para ofrecer un personal mejor preparado. La mujer ha ganado ya muchas batallas en defensa de la igualdad a la hora de acceder a un puesto de trabajo en tierra. El mar es uno de los pocos reductos donde, según las aspirantes a esa actividad, se mantiene una imagen machista. ■

V. M.



Antonio Fernández Segura, director general de Industria

Los astilleros invertirán más de 14.000 millones de pesetas en el bienio 1991-92



«El Real Decreto de Primas a la Construcción Naval, aprobado por el Gobierno, reconoce la mejoría del sector en los dos últimos años y debe ser suficiente, junto con el programa complementario de actuación, para situar a nuestros astilleros en condiciones de competir en las mismas condiciones que el resto de los astilleros europeos el 1 de enero de 1993», manifestó Antonio Fernández Segura, director general de Industria, en la entrega de premios a los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales que hicieron sus prácticas en astilleros durante 1990, acto presidido por el rector de la Universidad Politécnica, Rafael Portaencasa, al que acompañaba el director de la Escuela, Alejandro Mira.

EN opinión de Fernández Segura, los esfuerzos inversores que se han hecho en los campos tecnológico, de formación y de organización —14.363 millones de pesetas en el bienio 1991-92—, permitirán al sector, a corto plazo, competir con éxito frente a otros países comunitarios dentro del mismo marco de ayudas.

«Sin embargo, es preciso no bajar la guardia —añadió el director general de Industria—, pues aunque la progresiva implantación en nuestros astilleros de nuevos sis-

temas informatizados de diseño, gestión y planificación, así como de innovaciones tecnológicas productivas, ya están dando resultados satisfactorios, otros países de nuestro entorno han mantenido en este campo un ritmo de evolución permanentemente ascendente en los últimos ejercicios, y ello nos obliga a acelerar la marcha.»

Pese a todo —subrayó Fernández Segura—, el Ministerio de Industria confía plenamente en el porvenir del sector, porque ha constreñado su capacidad de reacción en los últimos años y porque iniciativas como la que motiva

Nuestros astilleros deben estar en condiciones de competir en las mismas condiciones que los europeos el 1 de enero de 1993

la convocatoria, es decir, la decisión de los astilleros de acoger en prácticas alumnos de la ETSIN, supone una apuesta decidida por el futuro del sector.

La iniciativa de los astilleros de acoger alumnos de la ETSIN en prácticas —concluyó el director general—, no sólo representa el recono-

cimiento de la importancia de la formación de los trabajadores como herramienta esencial de competitividad, sino que resulta muy positiva para la Universidad, que dispone de pocos recursos para estos fines, y para la industria, que de esta manera promociona la calidad de la preparación de los futuros profesionales de la construcción naval española.

El acto fue clausurado por el rector de la Politécnica, Rafael Portaencasa, que respaldó en su intervención la iniciativa de PYMAR de facilitar el acercamiento entre la Universidad y la empresa a través de esta línea de actuación, consistente en que los alumnos puedan realizar sus prácticas en los astilleros, que la propia experiencia de los últimos años —según recordó— ha calificado como muy valiosa.

En la opinión de Portaencasa, la misión última de la Universidad es preparar a sus alumnos para la vida laboral y, en consecuencia, las enseñanzas deben ir encaminadas a esa finalidad y deben darse por periclitadas las teorías defensoras de la enseñanza por la enseñanza. Por ello —añadió— adquieren en la actualidad tanta importancia las actuaciones encaminadas al acercamiento entre la Universidad y la empresa.

Portaencasa manifestó, por último, que es preciso mejorar el sistema de selectividad para el ingreso en la Universidad, pues, en su opinión, dificulta a los alumnos el total desarrollo de sus potencialidades en las facultades o escuelas preferidas e, incluso, puede impedir el acceso a candidatos válidos, porque —concluyó— «son todos los que están, pero puede que no estén todos los que son». ■



GALICIA

El pasado año se embarcaron cerca de seis mil toneladas

Se inició la costera del bonito

En los primeros días de junio los pescadores del norte de Galicia iniciaron la costera del bonito, una campaña con gran proyección económica y social en el norte de España y en concreto en la Comunidad Autónoma gallega, donde el pasado año se desembarcaron cerca de 6.000 toneladas de esta especie, lo que supuso un montante económico que rondó los 2.000 millones de pesetas en primera venta. Al igual que otros años, en 1990 fue el puerto de Burela donde más desembarco hubo, con 3.422 toneladas, lo que representa el 58 por 100 de la cantidad total de desembarcos. Los rendimientos económicos, en esta ocasión, se redujeron respecto a la campaña de 1989 en 200 millones de pesetas, según el secretario de la Cofradía de Pescadores de esta localidad lucense, José Manuel López Rodríguez, quien se mostró moderadamente optimista respecto a la actual costera pues, según asegura, detrás de una campaña mala suele venir una buena.

LA causa de este descalabro económico, que a nivel general puede parecer poco importante, pero que sí lo es a nivel individual, se justifica por el descenso de los precios del bonito, que se fijó en 71 pesetas menos respecto al fijado para 1989, y por la falta de clarificación por parte de las conservas, que coincide a su vez con un período de fuerte demanda de otro bonito de inferior calidad al atún blanco, especialmente atún rojo.

Después de Burela le siguen en importancia los puertos de La Coruña, con 1.550 toneladas de bonito desembarcadas; Vigo, con 575, y Celeiro, con 398 toneladas, según datos del Instituto Español de Oceanografía.

«El príncipe azul» de la costa de Lugo

Por otra parte, la Organización de Productores Pesqueros de Lugo va a realizar una campaña de promoción del bonito fresco del norte, con la que se tratará de incentivar el consumo de este túnido. El lema propagandístico será «El príncipe azul», y se tratará de resaltar las recetas culinarias aplicables a este pescado tras capturarlo en las aguas del Atlántico.

El esfuerzo de la campaña se realizará a través de distintos medios de comunicación de distintos puntos de España, sobre todo en Aragón y País Valenciano, sin descartar una



progresiva incidencia en otros ámbitos y en Galicia. El presupuesto destinado para promocionar tan suculento manjar se eleva a seis millones de pesetas, que serán financiadas por el colectivo de productores pesqueros de A Mariña y también se recibirá la colaboración de la Consellería de Pesca, cuyo titular, Enrique López Veiga, aseguró que colaboraría económica e institucionalmente a todos los niveles para llevarla adelante.

Esta iniciativa surgió como una fórmula más de evitar que los resultados económicos de los tres meses de la costera del bonito sigan decreciendo respecto al IPC, como así ha ocurrido en veranos precedentes.

El Gobierno defenderá el cambio del dispositivo de separación del tráfico de Finisterre

El Gobierno asume y defenderá ante la Organización Marítima Internacional (OMI) la propuesta de modificar el dispositivo de separación del tráfico marítimo de Finisterre para que no afecte a importantes bancos pesqueros en los que faenan gran número de barcos gallegos. Esta reivindicación provocó en los últimos días del

mes de mayo una acalorada polémica y el enfrentamiento del sector pesquero gallego con la Dirección General de la Marina Mercante.

La propuesta, que aleja el dispositivo desde las 10 millas actuales a 20 millas, había sido propuesta por el sector y será

presentada por el Gobierno español ante la OMI en el próximo mes de septiembre. Además, mientras se soluciona este problema se incrementará la vigilancia en los «pasillos» de Finisterre, por donde patrullará una barco de la Armada para informar a los buques que



transitan la zona sobre la peligrosidad de ésta y para reforzar la vigilancia y el salvamento.

Instituto Galego de Acuicultura

El Instituto Galego de Cultivos Marinos comenzará a funcionar el próximo curso y se convertirá en uno de los pioneros de esta rama. En él se pretende formar a técnicos auxiliares y técnicos especialistas en cultivos marinos, que equivaldrá a la Formación Profesional de primero y segundo grado. El nuevo centro se construye en A Illa de Arousa.

Las enseñanzas que se impartirán en este nuevo centro responderá fundamentalmente a las necesidades de la industria acuícola de Galicia, ya sea en la modalidad de explotación de playas, producción en parques flotantes o acuicultura en unidades de puesta inducida y criadero, o en su vertiente de moluscos, crustáceos, peces y algas.

Los objetivos formativos que persigue la Administración autonómica es buscar el conocimiento de los principios de regulación científica y legal de los recursos marisqueros y su aplicación en técnicas de cultivo extensivo o intensivo.

Teoría y práctica tendrán cabida en el nuevo centro, cuyas instalaciones lindan con el mar y está situado en una zona con importante densidad de industrias acuícolas. El Instituto tendrá capacidad para 400-600 alumnos, y el edificio contará con aulas, servicios docentes complementarios, taller de prácticas con unidad de puesta inducida de diez módulos y un criadero, ambos a escala de laboratorio y experimental.

Las prácticas se desarrollarán en un parque de cultivo situado en la zona marítimo terrestre mediante concesión de unos 2.500 metros cuadrados y en un vivero flotante de 400 metros cuadrados, que por exigencias didácticas dispondrá de caseta y plataforma central de 50 metros cuadrados. ■

Elena CEBRIAN

MAR 71

Un helicóptero civil sustituye al del SAR

Para la segunda semana de julio está previsto el desmantelamiento de la base del Servicio Aéreo de Rescate (SAR), que ya fue paralizado a finales del pasado año. El helicóptero del SAR, dependiente del Ejército del Aire, y con base en La Coruña, será sustituido por otro de la Administración Civil, modelo «Sikorsky», de fabricación estadounidense, y cuyo nombre responde al de «Rey del Mar». Este nuevo aparato incorpora tecnología punta.

La aeronave de la Marina Mercante opera con una tripulación de cuatro personas: piloto, copiloto y dos especialistas en salvamento y a su vez responsables de manejar la grúa Hoist. Su capacidad de rescate en cada operación es suficiente para atender a una veintena de accidentados o naufragos.

Como características técnicas destaca el vuelo instrumental; propulsión mediante dos tur-

binas que desarrollan una potencia total de 2.400 caballos de vapor; carga útil superior a 8.000 libras; la grúa de rescate eleva pesos de hasta 400 libras, descendiendo a más de 75 metros; la autonomía del aparato alcanza las 400 millas marinas; la velocidad del crucero supera los 100 nudos, llegando a lograr un máximo de 120.

Además, el helicóptero está dotado de radar meteorológico, sistemas autónomos de navegación, comunicaciones en varias bandas, prota radioteléfono, así como faro de búsqueda, flotadores, altavoces, localizadores de emergencia y variado instrumental adecuado a operaciones de rescate urgente.

El aparato está construido contemplando también la posibilidad de efectuar amerizajes. ■

E. C.



La guerra de las mallas

Los armadores se sienten discriminados por la Administración española a la hora de aplicar la normativa comunitaria

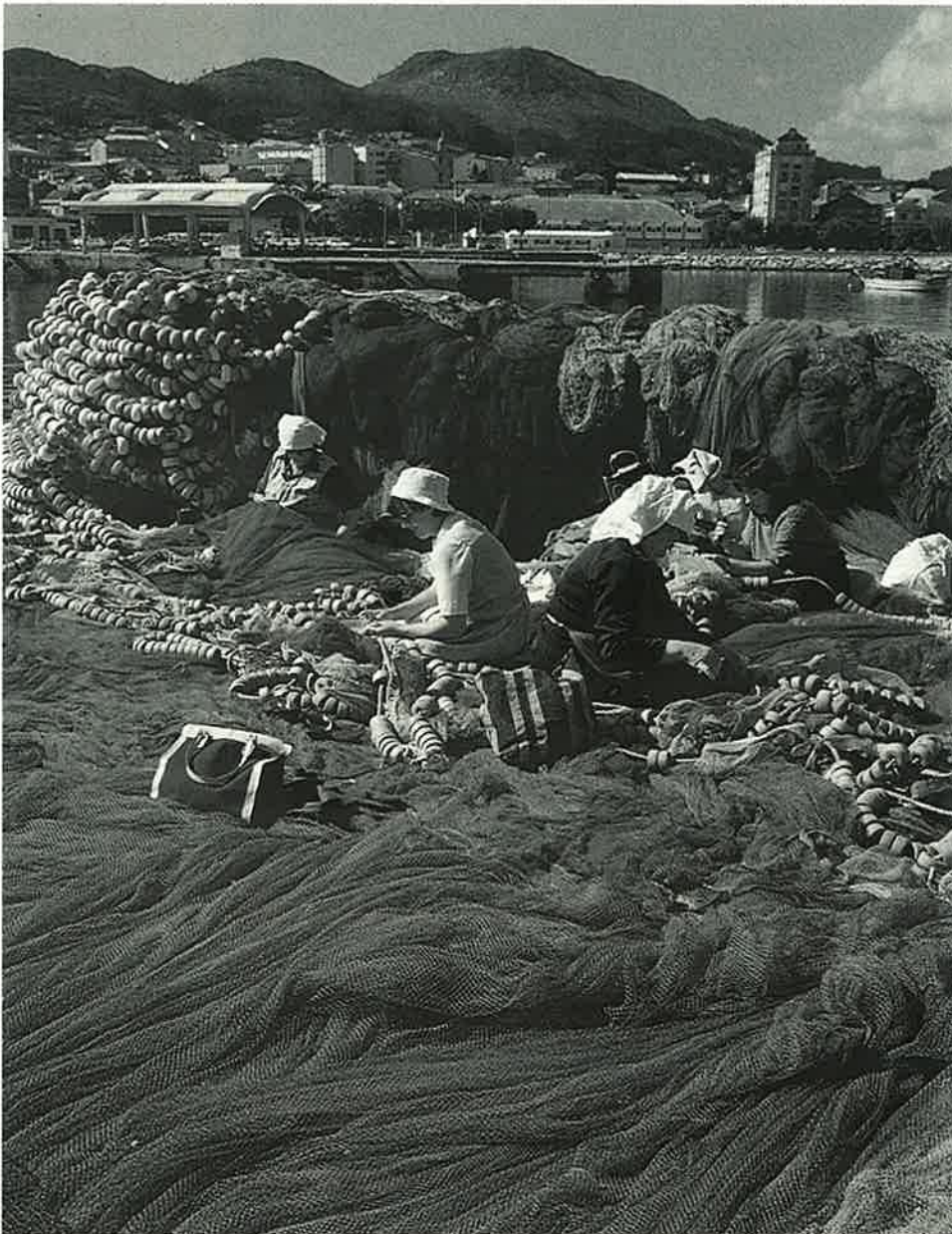
La flota de arrastre de Santander salió el pasado día 13 de junio de nuevo a navegar, después de estar tres días amarrada frente a la Comandancia de Marina en protesta por la «discriminación» que, según los armadores, practica la Administración española a la hora de aplicar la legislación comunitaria.

EL principio de acuerdo al que han llegado representantes de los armadores de altura de la región y el director general de Pesca, Rafael Conde, contempla la creación de una comisión que integran Administración y armadores, la cual comenzará a estudiar a partir de julio las

reclamaciones de los pescadores cántabros. Diecisiete barcos, con sus respectivas tripulaciones, solicitan a la Administración pesquera la posibilidad de salir a faenar con dos aparejos de 40 y 65 milímetros, en contra de la opinión oficial y, sobre todo, piden un aumento en los porcentajes de pesca, que actualmente es de 100 kilogramos de rape por cada tonelada de lirio y chicharro capturada.

La protesta de los pesqueros cántabros sobrevino después de que en la jornada del lunes 10 de junio, los barcos «Gloria Tomás», «Marino I» y «Anjo», y durante la jornada del martes de nuevo el «Gloria Tomás» y el «Losada», fueran todos ellos revisados a unas 35 millas de la costa de Castro-Urdiales por inspectores de la Comunidad Europea a bordo de la patrullera de la Armada española «Marola», con base en Santander. Los patrones consideran que las actuaciones de los inspectores españoles, en base a la normativa comunitaria, es muy dura y lesiva para los intereses de los trabajadores de la mar, ya que al no contar con licencia para pescar en aguas de la Comunidad Europea, el marco de su actividad es para la mayoría de estos barcos muy reducido y poco rentable.

El presidente de la Asociación de Armadores de Altura de Cantabria, Luis Lafuente, asegura que el origen del conflicto está en el incumplimiento por parte de los inspectores comunitarios de la propia normativa de la CE, que incluye la posibilidad de faenar con dos mallas. «Los inspectores aseguran que no son a ellos a quienes debemos dirigirnos, porque se limitan a





La Secretaría General de Pesca y el sector iniciaron conversaciones para buscar una solución

cumplir con las reglas que ha establecido el Gobierno para regular las directivas europeas, pero nosotros les explicamos que es ridículo salir con una malla porque si, por ejemplo, vamos a un caladero que está a ocho horas de Santander, fronterizo con las aguas jurisdiccionales francesas, y nos encontramos que con esa malla no se pueden coger lirios, hay que volver a puerto a por la otra. Esto es algo monstruoso, porque en esa operación de ida y vuelta has invertido casi un día de navegación y para cuando quieras volver ya no sabes si hay lirios o no. Esto no es una ciencia exacta.» Luis Lafuente asegura, por contra, que salir con una malla era posible años atrás «cuando había pesca abundante, y con una red los barcos traían 100, 200 y hasta 300 cajas de pescado». En opinión de los armadores, eso ya no es posible, y la utilización de la red de 45 milímetros no esquilma los fondos

marinos, ya esquilados, que es el peligro que teme la Administración pesquera española. «Ellos piensan que con la utilización de una malla determinada para lirio y chicharro se atrapan también especies como el salmonetillo y el pitillo (merluza pequeña)», dice el presidente de los armadores de altura.

La legislación española cambió radicalmente al entrar en vigor, el 1 de enero de 1987, el reglamento comunitario de 7 de octubre de 1986, al que se somete España en materia de pesca.

«El problema empieza —dice Luis Lafuente— cuan-

do después de esa fecha la Administración pesquera ha venido dictando normas para desarrollar ese reglamento. Nos dicen que la legislación española anterior a la normativa comunitaria tenía puntos más restrictivos, algo que nosotros, los pescadores, negamos en todo momento.» Los barcos de arrastre tienen permitido pescar con la malla más pequeña, de 40 milímetros, hasta un 15 por 100 de pescados protegidos. Si ese pescado protegido ha sido capturado con la malla de 60 milímetros y ello no es reflejado en el diario de pesca del barco, la Administración

entiende automáticamente que el barco ha capturado esas especies con la malla de 40 milímetros. «Por eso los patrones de los barcos apuntan sus faenas con meticulosidad», asegura el presidente de los armadores.

Por el momento, los 17 barcos de pesca de altura de Santander han decidido volver a faenar, ante las promesas hechas por el nuevo director general de Pesca, Rafael Conde, de que sus problemas empezarán a ser revisados a partir de julio. «En ese sentido —comenta Luis Lafuente—, los armadores hemos entendido que el director general de Pesca es una persona nueva en el cargo y necesita un período de conocimientos de los problemas de la pesca que no son sólo nuestros. Las primeras reuniones, como hemos acordado, se celebrarán a partir de julio y de momento hemos preferido salir a faenar.» ■

Gabriel SANZ

Algunas razones y causas de por qué pasan los accidentes



EL FACTOR HUMANO EN LOS SINIESTROS MARITIMOS

Una vez más la opinión pública ha sido sacudida por efecto de un grave accidente marítimo, y una vez más ha surgido la polémica acerca de las causas de una tragedia, cuyas consecuencias han sido la pérdida de un gran número de vidas humanas y un gran riesgo de contaminación medioambiental. Sin duda, del abordaje del transbordador «Moby Prince» al buque-tanque «Agip Abruzzo», fondeado en las proximidades del puerto de Livorno, se ha derivado uno de los resultados más patéticos de los últimos tiempos del transporte por mar. Probablemente, como en otras ocasiones anteriores, se sucederán diferentes reflexiones, reacciones e incluso protestas y demandas ante los organismos competentes en la materia para que sean tomadas medidas con el fin de disminuir los riesgos existentes hoy en día. Inexorablemente la historia se repite en la ya conocida cadena accidente-reacciones-aplicación de nuevas medidas, siendo ya un hecho reconocido que muchos avances en navegación y seguridad marítima han estado vinculados a los grandes siniestros y a los conflictos bélicos.

NO es nuestra intención analizar el mencionado abordaje a nivel particular, puesto que ni somos expertos ni contamos con la información suficiente. Pero las circunstancias de este dramático accidente nos ofrecen, como muchos otros, una especial oportunidad para recapa-

citar sobre la influencia del comportamiento humano en una tarea como es el control y la maniobra de los buques, especialidad que en determinados momentos puede presentar situaciones de difícil resolución.

Queremos llamar primeramente la atención sobre la conclusión de algunos infor-

madores, ya a las pocas horas de producirse el abordaje, en el sentido de que «las causas del accidente se encontraban en el fallo humano». Aunque estimamos que en aquellos momentos dicha afirmación era difícilmente comprobable, tanto por lo inmediato del suceso como por la casi total ausencia de supervivientes, su posible intención sensacionalista no se contradice con algo que ya muchos aceptan: **entre las causas de todo accidente siempre aparecen errores humanos (de forma directa o indirecta).**

Admitiendo esto, es lógico pensar que la respuesta humana ofrece un amplio campo de investigación en lo que se refiere a los accidentes marítimos y su prevención, donde habría de contemplarse al hombre, no como un instrumento o maquinaria más, sino como elemento de una mayor complejidad e imprescindible, por el momento, para el control de los movimientos del buque, cuyo simple desplazamiento en un entorno muy cambiante genera por sí mismo un alto riesgo potencial. Creemos que esto ha sido me-

por entendido en el sector aeronáutico y, sobre todo, en el del transporte por carretera, siendo en este último cada vez más tenidos en cuenta aspectos psicológicos de la conducción. Es cierto que en el campo marítimo, aunque escasos en lo que nos consta, ya se han realizado algunos trabajos puntuales y es una interesante referencia que la Organización Marítima Internacional (IMO) haya emprendido un estudio relativo a la influencia de la fatiga en el personal que maneja los buques, pero, a pesar de ello, lo realizado hasta ahora parece a todas luces insuficiente.

Tipos de navegación

Como punto de partida, con objeto de diferenciar las necesidades en la intervención del navegante deseamos establecer una clasificación muy sencilla dentro de la navegación: **navegación de altura y navegación a la vista**. La primera es la que se realiza principalmente en alta mar, con amplitud de espacio en las tres dimensiones y donde los cambios de rumbo y de velocidad no son abundantes y pueden ser generalmente previstos con bastante antelación. En circunstancias normales de tiempo, visibilidad y tráfico los márgenes de error no suelen ser excesivamente bajos, por lo que en este tipo de navegación la seguridad del buque se fundamenta en una vigilancia constante y eficaz desde el puente y la correcta utilización de los equipos de posicionamiento y de control de su movimiento. Esto evita los riesgos de abordaje o embarrancada, mientras que el mantenimiento adecuado de las instalaciones y del cargamento garantiza la seguridad interior.

Se considera **navegación a la vista** la que transcurre en zonas de la costa poco profundas, ríos y canales, pasos obligados, puertos, etcétera, en los que los espacios están fuertemente limitados y en donde a las dificultades de la naturaleza se añaden, en muchos casos, las originadas por un tráfico denso y diverso. En estas

«Aunque muchas compañías tratan de seleccionar lo mejor posible su personal, en general se ha ido descuidando el papel del elemento humano en los buques»



circunstancias la navegación está ya sujeta a muy diferentes alternativas, aumentando las variables que deben manejarse. Resulta extraño para los no familiarizados con el tema que, según crecen las dificultades, el navegante no pueda confiar ya tanto en los equipos electrónicos de posicionamiento y movimiento del buque, teniendo que depender mucho más de sus sentidos, especialmente en las entradas a puerto y maniobras interiores, en las que dicha dependencia puede ser casi exclusiva. Es entonces cuando en muchas ocasiones el navegante necesita recurrir también a otras ayudas, como la señalización marítima, los VTS, los prácticos y los remolcadores. Frecuentemente sucede, además, que todo esto coincide con una alteración de la vida de a

bordo y, por tanto, de los ritmos biológicos y laborales de la tripulación, por efecto de las escalas y operaciones portuarias. Por todo ello, en esta variante de la navegación el riesgo de accidente es mucho mayor, a veces muy alto, así como más graves sus efectos.

Precisamente en esta fase, en la que el control del buque es más difícil, no sólo debido a lo anterior, sino a otros factores propios de su manejo, como el mayor efecto de deriva del viento, la mar y la corriente por disminución de la velocidad, la pérdida de gobierno por razones de poco fondo, las dificultades de parada, la imprevisible reacción del buque al invertir la marcha, etcétera, es cuando más ha de confiarse en las capacidades humanas, resultando paradójico que en muchas

ocasiones se haya de prescindir, incluso, de la observación de equipos náuticos, en otros casos insustituibles y de indudable mayor precisión que la sensibilidad de todo individuo, para no perturbar los procesos atencionales necesarios para el control del buque. Pero aunque ha de admitirse, al menos actualmente, que la mente humana en su conjunto es el procesador de información más completo para ejecutar este tipo de tarea, su capacidad resulta también bastante limitada y tiene el grave inconveniente de ser muy vulnerable, como veremos más adelante.

Desde nuestro punto de consideración, el esquema básico del control del buque es el siguiente:

Situación-Percepción-
Decisión-Ejecución-Nueva situación

y estando en movimiento existe un proceso dinámico en el que se van sucediendo en cadena, a veces con rapidez, toda una serie de diferentes esquemas básicos. La consecuencia de este esquema es que la seguridad de la navegación va a depender de las capacidades de percepción y de decisión de quienes dirigen el manejo de los buques, así como de la correcta actuación de aquellas otras personas que intervienen en la ejecución como maniobra de respuesta. Esto, que en principio parece tan simple, requiere, no obstante, un análisis mucho más profundo, puesto que fundamentalmente la **percepción** y la **decisión** van a depender en gran medida de las variables psicológicas personales de un solo individuo.

A nivel general se puede aceptar que la **percepción** es la representación propia que cada individuo obtiene a partir de una sensación captada por sus sentidos. En su composición no intervienen sólo los estímulos externos, sino otras aportaciones internas del sujeto. Por ello varias personas pueden observar objetos o situaciones idénticos, elaborando una diferente interpretación de los mismos. Estas diferencias, a veces muy gran-

des, dependen no sólo de las desigualdades individuales en las capacidades sensoriales, sino especialmente de esas aportaciones subjetivas que pueden considerarse como verdaderos factores psíquicos de la personalidad. Indiscutiblemente la percepción será tanto más perfecta cuanto más se aproxime la interpretación a la realidad. En lo que se refiere a la navegación a la vista, nos atreveríamos a destacar la gran importancia de la orientación espacial, la percepción visual y la percepción del riesgo, esta última más compleja, que dependerán de las cualidades innatas del individuo y de su formación, pero, sobre todo, de su entrenamiento y experiencia.

En la investigación de la percepción en la navegación no contamos con información de trabajos al respecto, ha de ser especialmente difícil debido al medio en que ha de desarrollarse, pero quizá resulte necesaria en un futuro no sólo en razón de su aplicación en la revisión de accidentes y el estudio de la prevención de los mismos, sino como aplicación para el diseño de nuevos equipos y sistemas de navegación y también para el desarrollo de técnicas de formación y entrenamiento de profesionales, incluyendo los simuladores de navegación y maniobra, en muchos de los cuales algunos factores perceptivos no son hoy en día suficientemente tenidos en cuenta, con el fin de lograr que:

Situación de simulación = Situación real

Los psicólogos, cuando se refieren al manejo de móviles, hablan ya de «percepción en situaciones reales», diferenciándola claramente de la que se obtiene en otros escenarios. Por ejemplo, cuando los alumnos náuticos analizan en clase casos de accidentes ocurridos realmente, resuelven en general aceptablemente las situaciones de peligro que les son presentadas, mientras que las mismas les resultan bastante más difíciles en un simulador de radar, todavía más en un simulador de navegación completo, y no cabe ninguna duda

de que en el puente del buque, en las condiciones del momento del accidente, sus dificultades serían mayores.

Por otro lado, cuando las circunstancias de cada accidente son examinadas por otras personas, incluso peritos y expertos, en unas condiciones completamente diferentes a las de la escena real, en una actitud relajada y disponiendo de abundante tiempo, es frecuente estimar que entre las causas que produjeron un análisis equivocado de la situación previa al accidente existieron «fa-

tudes con las luces de otros buques, lo cual puede parecer incomprendible y hasta jocoso a personas desconocedoras del medio.

En lo que respecta a un mismo individuo, la percepción de los mismos objetos reales pueden cambiar de una situación a otra. Por ejemplo, en lo que se refiere a maniobras en espacios reducidos, resulta sobradamente conocido que detalles como la altura y situación del puente, la posición del observador respecto al plano de crujía, las condiciones

sino que también se precisa una adecuada disposición hacia dicha tarea. La atención es la preparación o concentración del individuo para realizar una función determinada, resultando también un factor psicológico complejo, principalmente debido a su variabilidad temporal. En el esquema básico propuesto anteriormente se comprende fácilmente que la atención no interviene tan sólo en la percepción, sino también en la decisión y en la ejecución.

El sujeto debe extraer la información necesaria entre un sinnúmero de estímulos con que tanto el medio ambiente como su propia personalidad le «bombardean» continuamente, pero como no le es posible atender a todos a la vez (se acepta que sólo es posible captar de unos cinco a diez estímulos al mismo tiempo), debe prescindir de gran parte de los recibidos, seleccionando los deseados mediante una adecuada focalización. Esto resulta a veces difícil cuando los estímulos interesantes son de menor intensidad que los restantes.

Problemas de la atención

Los principales problemas que puede plantear la atención son los siguientes:

- Para el ejercicio de la atención es condición previa que los niveles de actividad fisiológica y psíquica del individuo se mantengan dentro de unos límites determinados.

- No es posible el mantenimiento constante de un alto nivel de atención para la realización de una tarea de larga duración. Con el transcurso del tiempo se produce una inevitable **fatiga atencional**.

- Para percibir algo se requiere una cantidad mínima de estimulación. Por otro lado, el exceso de información puede conducir, incluso, a una pérdida en la percepción a consecuencia de una dispersión de la atención.

- Estímulos más intensos, no necesarios para la ejecución de una tarea, pueden des-

«Las normativas de los Estados para el control de buques y tripulaciones no suele producir el efecto deseable si luego es difícil su cumplimiento»



llos humanos». Esto, evidentemente, es así, pero en muchos casos sería preferible hablar de errores perceptivos y profundizar en sus causas. Indudablemente, la percepción directa desde el buque, donde existen condicionantes ambientales y personales múltiples, tienen a veces poco que ver con las situaciones que se han expuesto. Sirva como ejemplo muy simple la confusión que a veces produce a un oficial en guardia nocturna la aparición de una estrella, e incluso la luna, sobre un horizonte poco visible, debido a sus «aparentes» simili-

de visibilidad, etcétera, pueden influir considerablemente en la apreciación de distancias, ángulos, velocidades, raios de giro y otros parámetros. En la medición de estos aspectos los instrumentos resultan más fiables que el hombre.

Destacada la importancia de la percepción y su fragilidad, es necesario hacer mención a su gran dependencia de otra variable psicológica como es la atención. Para percibir no es suficiente contar con un sistema sensorial y unas capacidades mentales apropiadas,

viar la atención de otros estímulos deseados, produciendo la distracción del sujeto. Por otra parte, la conjunción de una serie de estímulos muy intensos puede provocar la confusión y el bloqueo mentales e, incluso, alteraciones fisiológicas en el individuo.

- La capacidad de atención puede ser sensible alterada por muy diversos factores psicofisiológicos.

Conviene insistir sobre este último punto, pues son muchos los factores que pueden

vel de atención por parte de los intervinientes implicados.

Al igual que con la percepción, debe atenderse el concepto «decisión en situación real», ya que ésta va a estar muy condicionada tanto por ser necesariamente inmediata como por la «presión» ambiental. Como ejemplo, la diferente reacción que produce, por efecto de la responsabilidad, el hecho de transmitir órdenes de máquina por medio del telégrafo cuando un primer oficial pasa a ser capitán

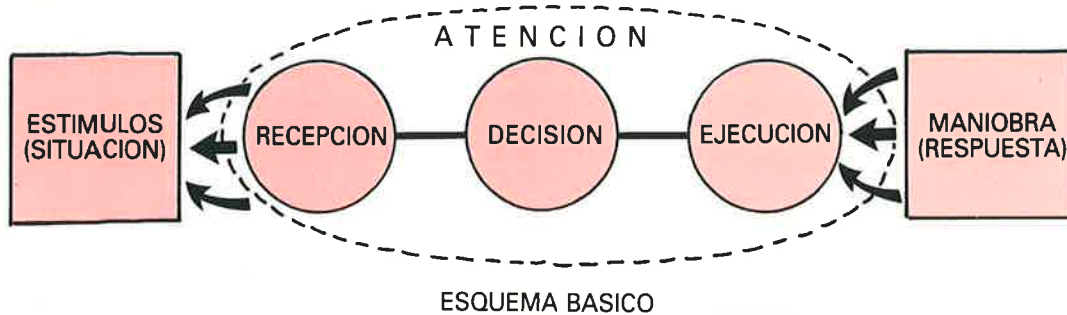
que todavía bastantes compañías tratan de seleccionar lo mejor posible su personal y cuidan tanto las condiciones de trabajo como su compensación equitativa, esto no es una tónica general. Principalmente por ello se está produciendo un progresivo empobrecimiento en la disponibilidad de profesionales bien cualificados, lo cual comienza a preocupar a algunos Gobiernos. Por otro lado, aunque la tecnología avanza extraordinariamente en lo que se refiere a sistemas

Indudablemente, todo esto parece originado por los complicados mecanismos que rigen el sistema de competitividad y mercado, en el que casi todos los países están envueltos. Para evitarlo, las medidas preventivas de los Estados potencian la promulgación de múltiples normativas y de sistemas para el control de los buques y de las tripulaciones, lo que tampoco suele producir el efecto deseado, ya que no sirve de mucho disponer de una normativa exhaustiva si luego es difícil de cumplir, bien por ser desconocida por el navegante o por no contar éste con medios o posibilidades de hacerlo, y en lo que se refiere al control si en el mismo pueden influir también las reglas de mercado. Resulta así que en este círculo vicioso la seguridad y la economía no siguen, normalmente, el mismo carril, siendo, por tanto, difícil su equilibrio.

Las consideraciones anteriores se escapan un poco del campo concreto de este trabajo, pero parece oportuna su mención por la relación que tienen con el mismo. Nuestro objetivo se ha centrado en aspectos del comportamiento, y a este respecto las conclusiones son bastante simples. Las referencias que hemos expuesto apuntan la evidencia de que las capacidades perceptivas y atencionales de quienes manejan los buques tienen bastante que ver con la incidencia de accidentes marítimos, lo que justificaría emprender estudios más profundos en la aplicación de las leyes que rigen la conducta humana a las situaciones de a bordo. Es incuestionable que cuando en un buque su tripulación es insuficiente, no ha sido convenientemente formada, está falta de coordinación o motivación, o se encuentra excesivamente fatigada, las probabilidades de que se vea envuelto en un accidente grave aumentan considerablemente. ■

Rafael SOPENA
Corporación de Prácticos.
Pasajes

Elvira GARCIA BAJOS
Facultad de Psicología.
Universidad del País Vasco



deteriorar circunstancialmente la capacidad atencional de cada individuo. Algunos de ellos están interrelacionados entre sí, siendo muy probable su relación con las causas de algunos accidentes. Se han de señalar principalmente:

- La fatiga.
- Determinadas actitudes y la falta de motivación.
- La ansiedad, la depresión y los estados emocionales.
- Las enfermedades y el uso de fármacos o drogas.

Retornando al esquema básico, en la fase de decisión intervienen las mismas personas que en la de percepción, es decir, el capitán o el oficial del buque y/o el práctico en su caso, mientras que en la ejecución se incorporan otros participantes en funciones diversas, como manejo del timón, cambio de regímenes de máquina, utilización de cabos o anclas, ayuda de remolcadores, etcétera. En esta fase la tarea de quienes dirigen las naves puede ampliarse si además de continuar la percepción global de la nueva situación necesitan coordinar y controlar la ejecución de las maniobras. Como es lógico, tanto la decisión como la ejecución requieren también un adecuado ni-



de un buque. Otro caso claro lo tenemos al maniobrar con modelos a escala o con simuladores matemáticos, observándose que en algunos ejercicios, incluso profesionales muy experimentados aplican en ocasiones regímenes de velocidad y efectos de máquina que difícilmente pondrían en práctica en maniobras verdaderas, debido al elevado riesgo que ello representaría.

Que en general se ha ido descuidando el papel del elemento humano en los buques no es una conclusión nuestra. La opinión es unánime, y aun-

de navegación, comunicaciones y equipos técnicos de los buques, lo cual es deseable desde todos los puntos de vista, se está produciendo también una gran diversidad en la calidad técnica y en el estado de conservación de los barcos, observándose una gran diferencia entre los niveles de seguridad de unos y otros, observándose, asimismo, que en muchos casos la sustitución del hombre por sofisticados equipos tecnológicos se está fundamentando más en motivos económicos que en aspectos de seguridad.

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

La extinción del contrato de trabajo representa el ocaso de la vigencia contractual. Si por la firma del contrato de trabajo se pone en funcionamiento el mecanismo de derechos y deberes de ambas partes, por la extinción se pone fin a las prestaciones mutuas que, mediante la firma, trabajadores y empresarios se comprometieron a respetar a través de una contraprestación mutua de servicios por sueldo. Representa la ruptura del contrato y, consiguientemente, la cesación definitiva de las obligaciones en él establecidas.

EXTINCION DEL CONTRATO DE TRABAJO

REMITIENDONOS a la normativa que regulan las relaciones laborales: el Estatuto de los Trabajadores (ET), éste en su artículo 49 enumera las causas por las que el contrato de trabajo queda extinguido, explicitando de esta forma las siguientes:

- Mutuo acuerdo de las partes.
- Por las causas consignadas válidamente en el contrato siempre que las mismas no constituyan abuso de derecho o vayan en contra de las normas que regulan las relaciones laborales.
- Porque haya llegado la fecha convenida de extinción, respetando, en todo caso, el período máximo de contratación temporal, ya que superado el mismo, en la actualidad tres años, el trabajador pasaría a ser fijo; o se haya realizado la obra o servicio que constituyó el objeto del contrato.

Conviene recordar que cuando el contrato de trabajo es de duración superior al año, la parte firmante que desee denunciarlo deberá notificar a la otra la terminación con quince días mínimo de antelación, lo que más comúnmente se llama *el preaviso*:

- Por dimisión del trabajador, preavisando con el tiempo establecido en convenio o de acuerdo a la costumbre del lugar.
- Por muerte, gran invalidez, invalidez permanente total o absoluta o jubilación del trabajador.
- Por muerte, jubilación o incapacidad del empresario cuando éste sea una persona física, o extinción de la personalidad jurídica del empresario cuando ésta sea una persona jurídica, una sociedad.

Pero no se extingue por el

hecho de que un empresario venda la empresa a otro, o realice cualquier otro negocio jurídico de transmisión, ya que en este caso el empresario comprador se subroga en los derechos y deberes del empresario vendedor, viniendo obligado, a tenor del artículo 44 del ET, a respetar los contratos de trabajo en vigor y firmados con el empresario vendedor.

- Por cese de la industria basado en fuerza mayor, en causas tecnológicas o económicas, acompañadas en estos casos de la debida autorización administrativa.
- Por causas objetivas legalmente procedentes.
- Por despido del trabajador.
- Por voluntad del trabajador, fundamentada en incumplimiento contractual del empresario.

Causas todas éstas que iremos viendo en números posteriores, centrándonos ahora en la última de las causas enumeradas.

1 EXTINCION DEL CONTRATO POR VOLUNTAD DEL TRABAJADOR

Dentro de este enumerado cabe distinguir entre extinción con causa regulada legalmente y extinción sin causa o motivo, movida exclusivamente por ánimo de dejar de prestar servicios para un empresario determinado. Distinción importante por los efectos indemnizatorios que puedan llevar aparejados, dependiendo que sea extinción con causa o sin ella.

1.1. Extinción motivada o con causa

Los supuestos que dan lugar a que el trabajador pue-

da ejercer su derecho de solicitar la resolución unilateral del contrato están fundamentados en un preexistente incumplimiento del empresario, incumplimiento que proporciona al trabajador el poder alegar causa justa con lo que ello implica, de acuerdo con el artículo 50 del ET, optando si éste es el deseo



del trabajador por la indemnización de daños y perjuicios, siguiendo en este sentido el principio indemnizatorio por parte del lado incumplidor dentro del campo del derecho contractual, y de todo el derecho de obligaciones.

Son causas justas o motivadas para que el trabajador

pueda solicitar la resolución o extinción del contrato:

— Las modificaciones sustanciales en las condiciones de trabajo que redunden en perjuicio de su formación profesional o menoscabo de su dignidad.

El carácter de modificación sustancial de las condiciones de trabajo nos remite al artículo 41 del ET, que en su número 3 nos enumera como sustanciales las modificaciones que afecten: a la jornada de trabajo, horario, ré-

fesional del trabajador o ponga en grave riesgo la integridad física del trabajador, de acuerdo con el artículo 4.2. b y d del ET.

— La falta de pago o retraso continuados en el abono del salario pactado.

Hechos que no pueden esculparse en la alegación del empresario de que la crisis afecta a la empresa, ya que, si esto es así, tiene la posibilidad de acudir a la vía del expediente de crisis regulado por el artículo 51 del ET.



gimen de trabajo a turnos, sistema de remuneración, sistema de trabajo y rendimiento. De forma que cualquier modificación que afecte a las materias enunciadas tendrán la consideración de *sustancial*, así como cualquier otra decisión empresarial que impida o dificulte la promoción y formación pro-

— Cualquier otro incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales por parte del empresario, salvo los supuestos de fuerza mayor.

Supuestos que deja abierta la lista de incumplimientos graves. Como dice el profesor Alonso Olea, estas causas de extinción son «conductas que si del trabajador respecto del

empresario justifican el despido, justifican, a la inversa, que el trabajador se despida».

No obstante, conviene tener presente el artículo 4 del ET, que habla de los derechos básicos, como pueden ser, aparte de los ya enunciados: la falta de ocupación efectiva, la no discriminación, el respeto a la intimidad y a la dignidad del trabajador.

La sanción a estos incumplimientos graves viene determinada no sólo por la posibilidad de pedir la extinción del contrato de trabajo, sino también por el derecho que el trabajador tiene en estos supuestos de ser indemnizado como si de despido improcedente se tratase. Indemnización cifrada en *cuarenta y cinco días de salario por año de servicio*, a tenor de lo preceptuado en el artículo 56 del ET, excluyendo los salarios de tramitación. Pues, lógicamente, en este supuesto no cabe, toda vez que se está prestando servicios hasta que se dicte la resolución judicial pertinente.

1.2. Extinción sin causa

Dos figuras se pueden incluir en la extinción sin causa, y que al principio ya se han señalado:

— La dimisión del trabajador.

— El abandono del puesto de trabajo.

La diferencia entre ambas radica en que mientras que en la dimisión puede existir causa y mediar preaviso, en el abandono ni existe causa ni preaviso.

La dimisión

Consiste en la resolución del contrato a instancias del trabajador sin alegar causa alguna, pero mediando preaviso. El preaviso no está sujeto a requisito formal determinado, puede hacerse de forma verbal o escrita. Lo importante es que la persona a la que va dirigido, al empresario, le llegue la decisión tomada por el trabajador, intentando en

todo momento causar el menor daño posible.

Plazo de preaviso

Respecto a este punto, el ET se limita a remitir al que los convenios colectivos o la costumbre del lugar señalen.

En defecto de convenio o costumbre, el preaviso en el artículo 49.3, de *quince días*, puede servir de norma, sin perjuicio de que sea válido el pacto contractual de fijar un período más amplio. Y en última instancia, el magistrado de lo Social tiene competencia para fijar la duración del plazo de preaviso, sopesando la mayor o menor dificultad de sustitución del trabajador que, en definitiva, constituye el objeto del preaviso, no existiendo derecho de indemnización en favor del trabajador, sólo derecho a la liquidación.

El abandono

Es un acto voluntario encaminado a dejar de cumplir el contrato, bien diciéndolo expresamente y dejando el trabajo a continuación, bien abandonando el puesto de trabajo, o no retornar a él, sin más. Es decir, y en contraposición a la dimisión, lo reprochable de la conducta, de la actitud, no está en resolver sin causa, sino en resolver de forma brusca sin preaviso.

En estos supuestos el empresario puede exigir que el trabajador le indemnice con los daños y perjuicios derivados de la falta de preaviso. En todo caso, deberá alegar y probar los daños causados y también deberá probar la relación causa-efecto entre abandono y perjuicio.

Para los supuestos en los que exista pacto de permanencia o cláusula indemnizatoria, habrá que estar a lo que dichas cláusulas recojan siempre que las mismas no sean abusivas o vayan en contra de ley. ■

José Manuel MARTINEZ
GALAN
Abogado



LA HISTORIA CLINICA A BORDO

Siguiendo la evolución lógica de un problema sanitario a bordo, y una vez que conocemos la estructura de nuestro cuerpo, cómo funciona y las alteraciones más importantes, estamos en disposición de realizar una somera historia clínica que será la que transmitamos al Centro Radio-médico.

HISTORIA CLINICA

Toda historia clínica comienza con la afiliación del paciente:

- Nombre, DNI.
- Lugar y fecha de nacimiento.
- Puesto que ocupa a bordo.

A continuación haremos una recogida sistemática de las alteraciones que han motivado la consulta, siguiendo normas diferentes en el caso de enfermedad o de accidente.

Enfermedad

- Signos y síntomas que presenta (dolor, vómito, estado de consciencia, etcéte-

ra, según hemos visto en capítulos anteriores).

— A qué atribuye la alteración, si la relaciona con alguna actividad: por ejemplo, comida, bebida, y si ya le ha pasado lo mismo o algo parecido en alguna ocasión.

— Desde cuándo nota las molestias.

— Antecedentes del paciente, tratamientos médicos que haya seguido o esté siguiendo, enfermedades que padezca o haya padecido, operaciones a las que haya sido sometido si así fuera.

— Recomendaciones que haya recibido por parte del médico de Sanidad Marítima al hacer el último reconocimiento, como dietas, revisiones, etcétera.

— Hábitos de comidas, bebidas o tabaco; indicar si existe abuso de alguno de ellos.

— Alergias, si las conoce, tanto a medicamentos como a otros productos.

— Alteraciones, si las hubiere, de la conducta o en la convivencia a bordo.

Accidente

La historia clínica en caso de accidente es tan importante como en el caso de enfermedad, si bien es verdad que en ocasiones la importancia de la lesión nos hace prescindir de la historia clínica; no obstante, deberemos recoger los siguientes datos, que pueden ser de gran ayuda a la hora de recibir instrucciones por parte del médico del Centro Radio-médico:

—Cuál fue la causa de la lesión y en qué zona del barco se produjo.

Sanidad a bordo



HISTORIA CLINICA

NOMBRE:

LUGAR DE NACIMIENTO:

FECHA:

DNI:

CARGO:

● ENFERMO DESDE HACE:

HORAS:

DIAS:

● ASPECTO, IMPRESION:

● PULSO:

TEMPERATURA:

T. A.:

● COMO COMENZO LA ENFERMEDAD:

● LO ATRIBUYE A ALGO:

● DESDE CUANDO SE ENCUENTRA ENFERMO:

● TOS:

● VOMITO:

● DIARREA:

● DOLOR:

COMO:

DONDE:

HACIA DONDE:

● ORINA:

● OTRA VEZ HA PADECIDO ALGO PARECIDO:

● OTROS DATOS DE INTERES (hábitos, alergias, conducta, etcétera):

MEDICAMENTOS:

TRATAMIENTO:

HORARIO DE TOMAS:

DIETAS:

EVOLUCION:

— Descripción de la lesión. Qué parte del cuerpo se encuentra afectada, y si se trata de una quemadura, cuál es la extensión (en el capítulo de quemaduras se explica cómo calcular la extensión en este caso).

— Constantes vitales del paciente, en especial pulso y tensión arterial.

— Hemorragia, en caso de que la hubiera; tratar de cuantificar la intensidad.

— Expresar si el paciente ha perdido el conocimiento y durante cuánto tiempo.

— Tratar de observar con cuidado si conserva los movimientos de la parte afectada o no, y si presenta alguna deformación.

Tratamiento

La historia clínica se completa con el tratamiento y la evolución. Es importante que se tome nota del tratamiento indicado por el médico del Centro Radio-médico, así como la hora en se administra (con el fin de evitar dudas), duración del tratamiento y si su administración

ha producido algún efecto no deseado (dolor de estómago, acidez, alergia de algún tipo, etcétera), con el fin de comunicarlo en la consulta de control.

En ocasiones el tratamiento no consiste en medicamentos sino en dietas, medidas higiénicas o posturales. En ese caso tomaremos nota sobre si el paciente cumple las instrucciones recibidas.

Evolución

En la evolución anotaremos las variaciones, tanto

positivas como negativas, que se produzcan durante el tratamiento, si va recuperando su ritmo de vida normal y el efecto que el tratamiento va produciendo en el paciente.

¿Cómo contactar con el Centro Radio-médico?

Alguien puede pensar que una consulta radio-médica (para poder transmitir toda esta información) tiene que ser cara. Las consultas radio-médicas son *gratuitas*. La atención es permanente las veinticuatro horas del día de todos los días del año.

El Centro Radio-médico se encuentra en las dependencias que el Instituto tiene en Madrid, calle Génova, número 20, cuarta planta, y podemos contactar con él por medio de:

— Estaciones costeras, solicitando el teléfono de Madrid (91) 410 34 75.

— Vía satélite, marcando el número de teléfono indicado.

— Télex: 43340 de Madrid.

— Telefax: 410 77 77.

Siendo aconsejable la consulta directa con el médico, utilizando el télex y telefax solamente en caso de no poder contactar mediante fonía.

En la actualidad se trabaja en la formación de una red de centros radio-médicos europeos (Programa MAC-NET). A esta red se han incorporado Francia, Italia, Grecia y Portugal, y pretenden un intercambio de información rápida, para lo cual se han unido informáticamente, con el fin de que en cualquier momento puedan ser consultados datos sanitarios que sean de interés para el médico que realiza la consulta. ■

José TOSCANO
Carlos MONTAÑES
Elena GARCIA ACEBES



Plan Experimental de Pesca en el noroeste peninsular

A la vista del éxito alcanzado en los dos últimos años con los planes experimentales de pesca en una zona localizada al noroeste peninsular y a la que sólo se permitía el acceso a barcos con aparejos de palangre de fondo y artes de enmalle de fondo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cree aconsejable volver a repetir la experiencia una vez más, si bien con algunas modificaciones. El área marítima en el que se permite este tipo de pesquería queda limitada por los puntos:

- A) 1. 44° 14' N-L. 08° 48' O.
- B) 1. 44° 14' N-L. 07° 56' O.
- C) 1. 44° 05' N-L. 07° 56' O.
- D) 1. 44° 05' N-L. 08° 28' O.
- E) 1. 44° 08' N-L. 08° 28' O.
- F) 1. 44° 08' N-L. 08° 37' O.
- G) 1. 44° 05' N-L. 08° 37' O.
- H) 1. 44° 05' N-L. 08° 48' O.

Esta zona quedará reservada exclusivamente para el ejercicio de la pesca con aparejos de palangre de fondo y artes de enmalle fijo de fondo (volante y rasco), para buques censados en las citadas modalidades y con base en los puertos establecidos en el anexo de la Orden de 27 de mayo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (publicada en el «BOE» de 1 de junio de 1991). Los armadores cuyos barcos no se incluyen en dicha relación de buques y justifiquen su derecho, podrán solicitar a la Secretaría General de Pesca la inclusión en dicho listado.

En el área marítima delimitada los aparejos de palangre de fondo y las artes de rasco y volanta solamente podrán largarse a la hora del alba de madrugada, no pudiéndose encontrar calados ninguno de ellos antes de la citada hora.

El Plan Experimental se aplicará hasta el 31 de diciembre del presente año. ■

Regulada la pesca del boquerón en el Golfo de León

Dada la importancia que en los últimos años ha tenido la pesca del boquerón en el Golfo de León y en aguas exteriores, al norte de la provincia de Gerona, la Secretaría General de Pesca ha decidido regular las capturas de la presente campaña para preservar los bancos pesqueros y evitar la llegada masiva de buques a los puertos de la zona, carentes en muchos casos de la suficiente infraestructura. De este modo, durante la campaña de 1991 tendrán acceso a la pesca del boquerón los buques inscritos en la lista base de la Resolución del 31 de mayo (publicada en el «BOE» de 6 de junio). Dicho listado está formado por los buques pesqueros del Mediterráneo censados en la modalidad de cerco, arte claro o arrastre, con polivalencia reconocida para ejercer la actividad de cerco y, obtenido el cambio de modalidad temporal, haber faenado en esta pesquería al menos una campaña entre el 1 de enero de 1983 y el 1 de enero de 1989. Por su parte, los armadores cuyos barcos no se encuentren incluidos en el citado listado podrán

reclamar su derecho siempre y cuando puedan demostrar fehacientemente que participaron en la pesquería durante dicho período y los barcos pesqueros de Rosas y Puerto de la Selva no necesitarán estar inscritos en la lista para participar en la pesca del boquerón en la zona.

Hasta un total de 70 barcos podrán utilizar durante los meses de junio a septiembre los puertos de Rosas y La Selva como base provisional. Al quedar establecido el límite máximo de buques admisibles durante la campaña de 1991 en 70 unidades, la presencia simultánea será de 40 barcos de Cataluña (excepto los de base en la provincia de Gerona), 10 de Murcia, 11 de Andalucía y nueve de la Comunidad Valenciana, pesqueros que, en todo caso, será designados mensualmente por la Secretaría General de Pesca a partir de las listas parciales facilitadas por las diferentes Comunidades Autónomas, previa consulta a las Comarcas de Pescadores o a las organizaciones de productores afectadas. ■

Aumentan las tarifas de practicajes en los puertos

Como resultado del expediente promovido por la Federación de Prácticos de Puertos de España en el que se solicitaba una actualización de las tarifas correspondientes a los servicios de practicajes que prestan, se ha decidido, a propuesta del director general de la Marina Mercante, el incremento de un 7 por 100 en las tarifas de los servicios de practicajes en todos los puertos nacionales. Los cuadros con las tarifas resultantes deberán ser remitidos para su aprobación a la Dirección General de la Marina Mercante. ■

Primas a la construcción naval

La Comunidad Europea ha dictado una nueva Directiva para la construcción naval en sus países miembros. Para adaptar nuestra legislación a la comunitaria, el Ministerio de Industria ha aprobado un nuevo real decreto sobre primas a la construcción naval en el que se mantiene la prima de reestructuración, desaparece la prima específica y se conservan las primas de producción y la de compensación de aranceles.

Asimismo es preciso continuar, dentro de unos márgenes razonables, la producción máxima para el sector y seguir manteniendo la ordenación de los grandes astilleros y el de pequeños y medianos astilleros, tal como establecía el real decreto anterior. ■



Feria Mundial de la Pesca en Vigo

Entre los días 10 y 15 de septiembre tendrá lugar en Vigo la exhibición más importante de las industrias de la pesca que tiene lugar en el mundo. En esta ocasión van a participar representantes de 275 compañías, pertenecientes a más de 20 países, entre los que se encuentran aquéllos donde las industrias pesqueras tienen mayor desarrollo, como Chile, USA, Sudáfrica, Japón, Hong-Kong, Dinamarca, Suecia, Islandia, Portugal y, obviamente, España.

La última muestra celebrada en Vigo tuvo lugar en 1985. ■

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



CARRIZOS PUBLICIDAD VIGO

Un verdadero maestro lo sabe todo

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	30,00 m.
Eslora entre perpendiculares	26,00 m.
Manga de trazado	8,0 m.
Puntal de trazado a la cubierta principal	4,20 m.
Puntal a la cubierta superior	6,40 m.
Velocidad en pruebas máxima	12 nudos
Capacidad de combustible	40 m. ³
Capacidad agua dulce	12 m. ³
Tripulación	8 hombres
Propulsión	705 C.V.
Número de alumnos	12 alumnos
Clasificación Lloyd's Register of Shipping	* 100 A1



Un maestro como el Buque-Escuela "LA BOCAINA"

Buque en el que aprenderán a pescar las próximas generaciones de pescadores. Pescadores que sabrán hacerlo todo: Arrastre con aparejos semipelágicos, pelágicos y de fondo, pesca con cebo vivo, cerco, curricán, palangre,... **TODO.**

Sabrán hacerlo todo porque se han formado en un buque que lo sabe todo, "LA BOCAINA", un buque avalado por **POLYSHIPS**, un **astillero líder** con una amplia y positiva experiencia que ha **construido y armado los buques de mayor eslora con casco de PRFV** (Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio)

Buques que, como "LA BOCAINA", constituyen una excelente herramienta de formación y adiestramiento, **perfectamente dotados para practicar todas las modalidades de pesca**, sin olvidar en ningún momento, **la completa seguridad y comodidad de su tripulación.**

Barcos armados, además, con los más **modernos equipos electrónicos** de comunicación y detección, los más **perfeccionados sistemas de pesca**, y una **potente y fiable motorización** que le convierten en el **buque seguro y rentable** que hoy demandan las principales empresas dedicadas a la pesca...

UN VERDADERO MAESTRO QUE LO SABE TODO.



Construcción Naval
en Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio