

MAR

Nº 288 - OCTUBRE 1991

**Empresas conjuntas
en el Reino Unido**

**LOS ARMADORES
PEDIRAN DAÑOS
Y PERJUICIOS**



**Cumbre mundial
de ministros en A Toxa**

**PESCA,
SE AVECINAN
TIEMPOS
DIFICILES**

**World Fishing
Exhibition en Vigo**

**LOS PAISES
EN DESARROLLO,
PRINCIPALES
COMPRADORES**

Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.

- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.

- Eficaz refrigeración de los pistones.

- Culatas separadas para cada cilindro, sin junta.

- Cuatro válvulas por cilindro.

- Filtro extra de aceite.
- Sistema de refrigeración con protección anticorrosiva.

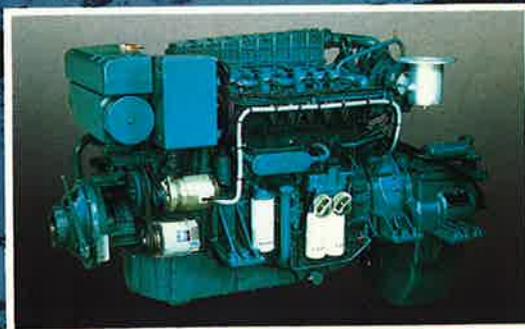
- Robusta bomba de inyección.

- Turbo y enfriador de admisión adaptados entre sí.

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

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

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



**VOLVO
PENTA**

Respuesta segura.

VOLVO PENTA ESPAÑA, S.A. Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 262 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursales

- Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.
- Zona Franca Sector A, c/ 60 Nº 22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 98 91 / 94 10. Fax (93) 336 72 63.

E

L sector de la pesca ha sido protagonista de excepción durante las últi-

mas semanas, tanto desde una perspectiva política como por razones económicas. Representantes de casi 40 países se reunieron durante varios días en lo que se denominó la Conferencia Mundial de Pesca en A Toxa (Pontevedra), para analizar la actual situación del sector en el mundo y tratar de buscar soluciones ante una crisis y un proceso de cambios que nadie pone en duda. Por otra parte, coincidiendo casi con las mismas fechas, el mundo económico relacionado con el sector se daba también cita en la Feria Mundial de la Pesca. De la mano de ambos acontecimientos realmente importantes, la pesca ha sido la noticia que ha trascendido al propio sector, frente a lo que suele ser habitual en la mayor parte de los medios de comunicación.

Tanto la Conferencia Mundial de Ministros de Pesca como la Feria de Vigo han constituido dos motivos que sirvieron para reflejar con realismo la actual problemática del sector de la pesca en el mundo y sus repercusiones en España. En la reunión de A Toxa se puso de manifiesto que no solamente se mantienen, sino que se han agrandado las diferencias entre los intereses de los países con caladeros ricos en recursos que pretenden el aprovechamiento de los mismos y los que defienden los Estados con flotas importantes y caladeros esquilados. Todos los países del mundo coincidieron en la conveniencia de aumentar los controles pa-

20
M
DIAS

ra mantener los recursos, incluidas las aguas fuera de las 200 millas. Con estos problemas sobre la mesa, países con caladeros ricos y países con flotas importantes se mostraron teóricamente de acuerdo sobre la necesidad de una cooperación, buscando un equilibrio entre los intereses de ambas partes. Lo que quedó claro tras la Conferencia de A Toxa es que en el futuro se van a incrementar los esfuerzos para el control de los caladeros y que se deberán reducir las flotas allí donde estén sobredimensionadas en relación con sus recursos. En consecuencia, no corren tiempos fáciles para las flotas de estos últimos Estados, que cada día ven recortada su actividad exterior y que deben pagar pre-

cios más altos para acceder a otras aguas.

De lo que está sucediendo en el sector de la pesca en España y en el mundo fue testigo, y, además, fiel reflejo, la Feria Mundial celebrada en Vigo. Según datos de los organizadores del certamen, la muestra constituyó todo un éxito de ventas u operaciones comerciales que se evaluaron en un volumen superior a los 150.000 millones de pesetas. Pero hay un dato significativo y que fue resaltado también por los organizadores. Vigo fue el centro mundial de la industria de la pesca. Pero el grueso de las operaciones, los compradores más significativos no fueron empresas de países con flotas importantes y caladeros en retroceso. Los protagonistas del certamen fueron países en desarrollo con un sector pesquero en expansión como algunos sudamericanos, otros africanos o asiáticos, que aspiran a obtener de sus recursos pesqueros beneficios que apuntalen sus economías. España, que fue uno de los principales compradores hace seis años en la anterior Feria Mundial, en este momento pasó a un segundo plano.

Corren tiempos de cambio en las relaciones pesqueras internacionales y aires de crisis anunciada para las flotas sobredimensionadas. España no es una excepción. Las ayudas previstas por la Comunidad para la reforma de estructuras y el aumento de los presupuestos para el sector de la pesca logrado con mucho esfuerzo por el Ministerio de Agricultura pueden ser las primeras salidas para una solución que se presenta compleja. ■

Vidal MATE

PROTAGONISMO

PESQUERO



SUBE EL NIVEL DEL MAR EN BARCELONA.

Cada año se dan cita miles de futuros clientes y cientos de expositores en el Salón Náutico Internacional de Barcelona. Allí se reúnen y exponen sus productos y novedades. Durante nueve días la náutica llega a todos los rincones de la ciudad. Y por ello, año tras año, sube el nivel del mar en Barcelona.

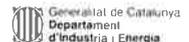
30 SALON NAUTICO INTERNACIONAL.



DEL 30 NOVIEMBRE AL 8 DICIEMBRE '91



El máximo exponente.



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



42

LOS PROBLEMAS DEL MAR CANTABRICO

La contaminación también afecta gravemente a las costas del norte de España.

6

CUMBRE PESQUERA EN A TOXA

Ministros y responsables de pesca de casi 40 países debatieron el futuro del sector.



26

FERIA MUNDIAL EN VIGO

Los países en desarrollo fueron los principales compradores.



19

SOS DE TELEFONICA

La compañía quiere transferir el servicio de socorro en el mar.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Virginia Lavín 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:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Camil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Solileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

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

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



**Cumbre mundial de ministros
de la Pesca en A Toxa**

**TODOS APOYAN
UN MAYOR
CONTROL
DEL ESFUERZO
PESQUERO**



Vidal MATE

Hay una serie de países que poseen los recursos pesqueros y otros las flotas suficientes para realizar esas capturas.

Una serie de países que tienen la oferta y otros la demanda del pescado.

Salvo algunas excepciones, entre los primeros se hallan los países subdesarrollados o en proceso de desarrollo, mientras los segundos corresponden al pelotón de los países industrializados. A grandes rasgos, esta es la situación que presenta el sector de la pesca en el mundo, con dos bloques claramente diferenciados entre los que se trata de encontrar fórmulas de equilibrio para la explotación de

España aboga por fórmulas de colaboración que supongan un equilibrio entre los intereses de los países con recursos y los que tienen las flotas

recursos, el acceso a caladeros y la apertura de mercados.

Este fue también uno de los principales objetivos que se pretendían con la Conferencia de ministros de Pesca celebrada en la isla de A Toxa, en Pontevedra, durante los días 9, 10 y 11 de septiembre. Al término de varias jornadas de trabajo, la impresión general es que se había avanzado posiblemente en el convencimiento de que era indispensable la colaboración entre ambas partes, pero que el sector de la pesca se encontraba también ante uno de los momentos más difíciles de los últimos años ante la existencia de claros desajustes en materia de caladeros, flotas y mercados.

Cumbre mundial de ministros de la Pesca en A Toxa

CERCA de cuarenta delegaciones de otros tantos países, entre los que se hallaban las principales potencias pesqueras con la exclusión de Namibia, se dieron cita durante la primera quincena de septiembre en la isla de A Toxa con el fin de discutir la actual situación de la pesca en el mundo, así como las posibles soluciones a una crisis especialmente por exceso de flotas y reducción de recursos que nadie oculta. El antecedente más cercano sobre una reunión de características similares se halla en la cumbre de A Toxa que tuvo lugar en 1985, justamente antes del ingreso efectivo de España en la Comunidad Europea. Seis años después, la Conferencia de A Toxa se produce cuando la Comunidad Europea ha aplicado ya su política de estructuras en el primer quinquenio y cuando se está a punto de diseñar una nueva política para los próximos años.

La Conferencia de A Toxa, convocada por el Ministerio español de Agricultura, se ha producido, además, en un momento clave, tanto por las reformas introducidas en la Política Común de la Pesca como por la situación de crisis que se está viviendo en una buena parte del sector, especialmente en los barcos que necesitan otros caladeros fuera de las aguas comunitarias para poder seguir ejerciendo su actividad. Por este motivo, la Conferencia de A Toxa constituyó un importante foro para el intercambio de opiniones sobre los problemas de la pesca, aunque, como suele suceder en este tipo de foros, no aportó soluciones a los problemas planteados. España buscó y logró para la Conferencia el máximo apoyo oficial al contar con la presencia en las jornadas del comisario de Pesca de la CE Manuel Marín, mientras el Gobierno estuvo representado en el acto de clausura por el vicepresidente Narcís Serra.

Tal como se esperaba, la Conferencia de A Toxa puso sobre la mesa, a través de las diferentes delegaciones, los principales problemas que hoy afectan a este sector, tanto desde la óptica de los países tenedores de los recursos y de los países con exceso de flota, altos niveles de consumo y caladeros muy reducidos, como sería el caso de España. No exis-

ten soluciones rápidas y mucho menos mágicas para conjugar intereses tan dispares, aunque, por encima de todo, se puso de manifiesto una decidida voluntad de colaboración. Lo que está por definir son los nuevos instrumentos que hagan posible esa colaboración que suponga un equilibrio entre los intereses de los países con caladeros ricos y los Estados que se ven obligados a reducir su flota o a efectuar grandes importaciones.

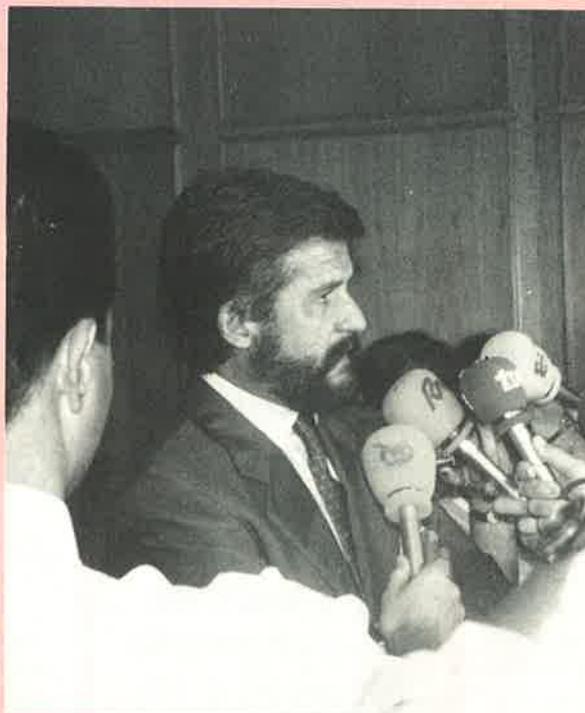
El ministro de Agricultura español Pedro Solbes se refirió en el discurso de apertura de la Conferencia a la situación general del sector de la pesca en el mundo, señalando la existencia de dos partes muy diferenciadas. Por un lado, los países en vías de desarrollo donde la pesca constituye un eje en sus actividades económicas, no solamente como generadora de alimentos, sino también como instrumento para potenciar los puestos de trabajo directos o indirectos. Una idea de la importancia de la pesca en estos países viene dada por el hecho de que las aguas de las zonas económicas exclusivas suponen el 35 por 100 del total de los océanos, mientras tienen el 95

por 100 de los recursos pesqueros. Por otra parte, existen los países desarrollados donde hay un alto consumo de pescado y unas flotas sobredimensionadas con problemas para buscar caladeros. Pedro Solbes destacó en su intervención la necesidad de proteger de forma eficaz los recursos pesqueros e insistió en el funcionamiento de medidas eficaces de control. «Gestión y control —señaló Pedro Solbes— son dos aspectos fundamentales en el diseño de una nueva política para este sector.»

Para el responsable español de Pesca, partiendo del hecho real de que hay unos países con caladeros ricos y otros necesitados de recursos pesqueros, se deben buscar fórmulas satisfactorias que posibiliten el acceso de esas flotas a esos caladeros con un acuerdo entre las partes. La Administración española señaló que, si bien es importante tener los recursos pesqueros, no menos importante es poseer los mercados que pueden adquirir esos productos, razón por la cual Pedro Solbes insistió en la necesidad de un equilibrio entre los intereses de esos Estados.

En su discurso de apertura de

Marín, rotundo contra la pesca ilegal



Marín fue rotundo para señalar que se debía acabar con la pesca ilegal.

EL comisario de Pesca de la Comunidad Europea, Manuel Marín, acudió a la Conferencia de Pesca de A Toxa y asistió también a la inauguración de la Feria Mundial de la Pesca en Vigo. El representante comunitario aprovechó su presencia en Galicia para dar sus impresiones sobre la actual situación de la Política Común Pesquera, así como para analizar algunas de las cuestiones puntuales que afectan al sector. Manuel Marín, entre otras cosas, señaló que la década de los noventa se debe destacar por el control de las capturas y por una buena gestión de los recursos. Al igual que la representación española, Manuel Marín manifestó que en este momento la pesca se ha internacionalizado y que es,



preciso replantear toda la filosofía en cuanto a las relaciones que deben existir entre los intereses de los países que tienen los recursos, los países con flotas y quienes consumen el pescado. De acuerdo con las líneas marcadas por la Comunidad Europea para los próximos años, el comisario de Pesca hizo hincapié en el funcionamiento que deberían tener en el futuro las empresas mixtas y que recogen prácticamente toda la filosofía de la política aplicada en su día por España.

El comisario de Pesca comunitario se mostró especialmente duro a la hora de analizar algunos de los conflictos que se han planteado en diferentes caladeros durante los últimos meses y especialmente los apresamientos de barcos españoles. «La pesca ilegal —señaló Manuel Marín— debe terminar. Es preciso perseguirla aquí y en todo el mundo si queremos

preservar los caladeros para próximas generaciones...» Desde esta perspectiva, Manuel Marín se mostró partidario de mejorar todos los sistemas de control para garantizar que las capturas se hacen en aguas autorizadas para determinadas faenas pesqueras. «Cuando se produce un apresamiento —terminó Manuel Marín— hay siempre dos versiones. Los responsables del barco apresado que señalan no estar pescando en aguas ilegales. El Estado que ha hecho el apresamiento que señala la versión contraria. A partir de estos datos, la Comunidad inicia un proceso de averiguaciones e investigación. La experiencia no ha demostrado que casi el 90 por 100 de los apresamientos de barcos donde ha tenido que estar presente la CE han sido legales, ya que las embarcaciones se hallaban fondeando en zonas prohibidas o con aparejos diferentes a los autorizados. ■

la Conferencia, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación se refirió, finalmente, a la existencia de un problema estructural determinado por el exceso de capacidad de las flotas pesqueras en los países desarrollados. Pedro Solbes abogó por una adecuación del esfuerzo pesquero a los recursos disponibles para evitar la sobreexplotación, pero también la posibilidad de que se dejen recursos abandonados. Para lograr ese equilibrio, Pedro Solbes se mostró partidario de un gran esfuerzo científico encaminado a conocer la realidad de los recursos.

A la vista de los problemas que existen en el sector de la pesca con carácter mundial, Pedro Solbes se planteó dos preguntas: ¿Qué hacer? y ¿cómo hay que hacerlo? A la primera pregunta se respondió añadiendo que era indispensable un proyecto político que avance por la vía del equilibrio entre los intereses de los países con recursos y los necesitados de los mismos. Para hacer ese proyecto político, Pedro Solbes abogó por la vía de la cooperación como eje para las actua-

ciones en el sector de la pesca.

Los debates en la Conferencia de A Toxa pusieron de manifiesto a lo largo de tres jornadas la existencia de lo que ya se conocía con anterioridad: dos mundos con intereses claramente contrapuestos. Los países desarrollados, ansiosos de entrar en nuevos caladeros, y los que poseen importantes riquezas y pretenden sacar el máximo provecho de su explotación. Desde esta perspectiva, todos los países se apuntaron a la filosofía de la cooperación. Declaración importante como filosofía para una conferencia, pero que no tiene más valor hasta que no vaya acompañada de las condiciones concretas de esa cooperación y lo que aporta o renuncia cada una de las partes.

Junto a esa necesaria cooperación, las delegaciones asistentes mostraron especial preocupación por el control y el mantenimiento de los recursos pesqueros, regeneración de caladeros y la pro-

Cumbre mundial de ministros de la Pesca en A Toxa



El ministro John Crosbie acusó a españoles y portugueses de pescar más de lo permitido

Canadá quiere más control fuera de las 200 millas

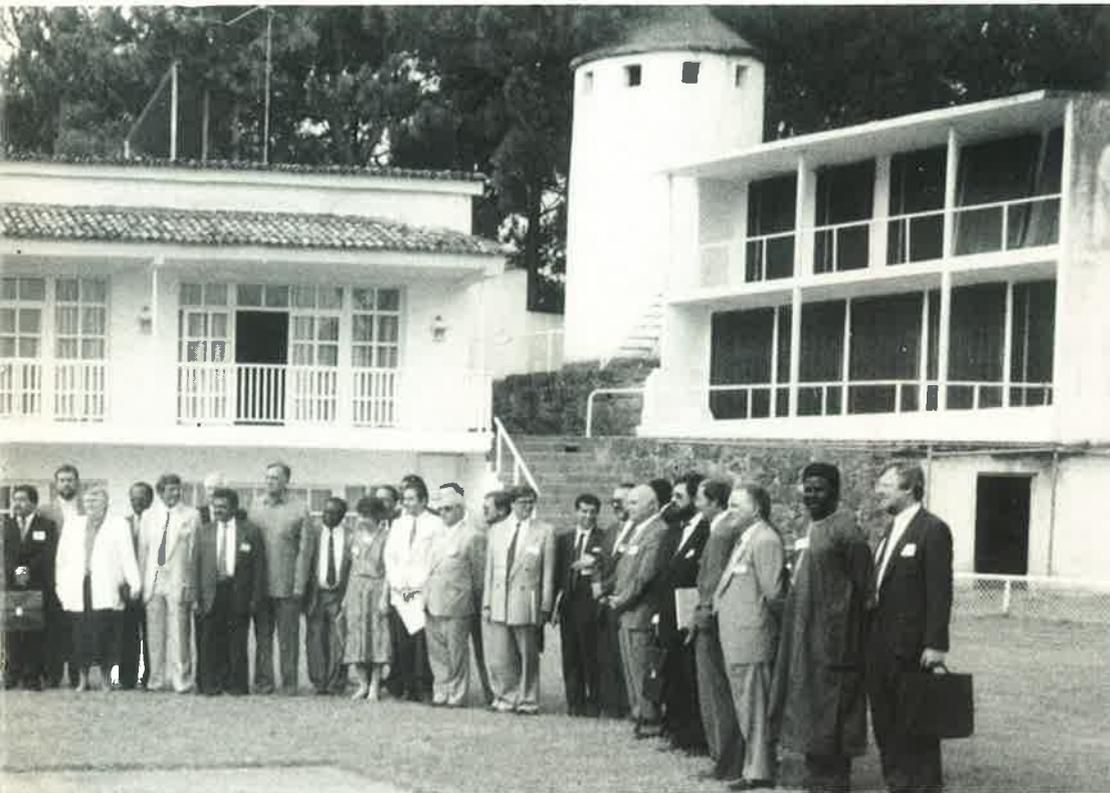
UNO de los países cuya presencia en A Toxa despertó más interés fue Canadá, donde su representante, el ministro de Pesca y Océanos, John Crosbie, hizo denuncias contra la actividad de los armadores de algunos países como España y Portugal, a quienes acusó de haber pescado ilegalmente en sus aguas miles de toneladas durante los últimos años. «Canadá y España —señaló— tienen solamente problemas por cuestiones relativas a la pesca. Por lo demás, las relaciones son muy buenas. Nosotros creemos que Portugal, España y, en general, los países de la CE extraen más pescado del que sería recomendable en el Atlántico Norte. Pescan por encima de lo que permiten las cuotas que se fijan cada año, y lo cierto es que muchas familias de nuestras costas viven de la riqueza de esas aguas.»

Para el representante canadiense, las cuotas de Nafo no se pueden considerar altas ni bajas, sino las justas, en función de los estudios sobre recursos que se hacen periódicamente. «Queremos que los recursos crezcan, y por ese motivo se aplican cuotas bajas y pretendemos que se cumplan estas condiciones.»

Según las cifras manejadas por las autoridades canadienses, en los últimos cinco años Portugal y España capturaron 262.000 toneladas más de las permitidas. Las toneladas permitidas en el periodo 1986-90 por Nafo fueron 93.377. España capturó 166.000 y Portugal más de 192.000 toneladas, lo que suman más de 358.000 toneladas. En opinión de las autoridades canadienses, esta actuación de otras flotas capturando por encima de las cantidades asignadas coincidió con una reducción de las capturas por los pescados del país. El ministro canadiense, entre otras manifestaciones, apuntó que su país no tiene a los barcos españoles en listas negras, aunque recordó que sus servicios de vigilancia funcionan con gran rigor. Si se considera que un barco ha operado de forma ilegal en un determinado momento, aunque hayan pasado dos o tres años, si ese barco toca un puerto del país debe responder de sus actos.

La ponencia presentada por Canadá tuvo como eje fundamental la necesidad de establecer mecanismos de control más rigurosos sobre las aguas cercanas a las 200 millas de los





plia contaminación en el mar. Desde esta perspectiva, las posiciones de mayor dureza se manifestaron desde países como Marruecos. Por parte de la representación canadiense se puso especial énfasis en la necesidad de unos mayores controles no solamente en aguas comprendidas en las 200 millas, sino también en las que se aflan a caballo junto a los mares libres. Los canadienses estiman que hay una importante flota faenando en los límites de los caladeros de cada país y cuyas capturas afectan decisivamente a los recursos de las aguas interiores en las 200 millas. Canadá aboga por un control riguroso desde los organismos internacionales en esas aguas. En la Conferencia de A Toxa probablemente alguna delegación estaba de acuerdo en la necesidad de extender las aguas de la Zona Económica Exclusiva más allá de las 200 millas. No se llegó a exponer, sin embargo, esa posibilidad, aunque todo el mundo estu-



Estados. Las autoridades canadienses estiman que los recursos dentro de las 200 millas guardan relación con la actividad pesquera que se lleve a cabo fuera de esa zona, razón por la cual abogan por un mayor control también en los mares libres, aunque en ningún caso se habló de la necesidad de ampliar las aguas jurisdiccionales por encima de las 200 millas.

Los problemas planteados en el seno de la política pesquera mundial, según los representantes canadienses, se centrarían en el exceso de capacidad pesquera, los problemas jurisdiccionales, límites en alta mar, vigilancia y controles inadecuados. Canadá se centró en la Conferencia de A Toxa en las reservas que se hallan a caballo en la zona de las 200 millas de la costa atlántica.

El ministro canadiense señaló que se trataba de un problema que afectaba fundamentalmente a su país, por ser casi el único que tenía importantes reservas en esas aguas. John Crosbie estima que mientras unos países pueden gestionar cómodamente sus recursos con una tarea de vigilancia, en el caso de Canadá una política de estas características significaría que, mientras los pescadores nacionales limitaban su esfuerzo, se estarían beneficiando las capturas de otras flotas que operan a caballo entre las 200 millas.

En 1978, con el fin de tener un mayor control sobre los recursos de ese caladero, se estableció la Organización Pesquera del Atlántico Norte (Opano). En opinión de las autoridades canadienses, no se ha logrado en este período impedir la pesca salvaje que ha dado lugar a una disminución de las reservas. Se-

gún el ministro canadiense, las partes contratantes de Opano deberán tomar una decisión colectiva en la próxima década para evitar que siga el deterioro de los recursos pesqueros en las zonas límite de las 200 millas.

Críticas españolas

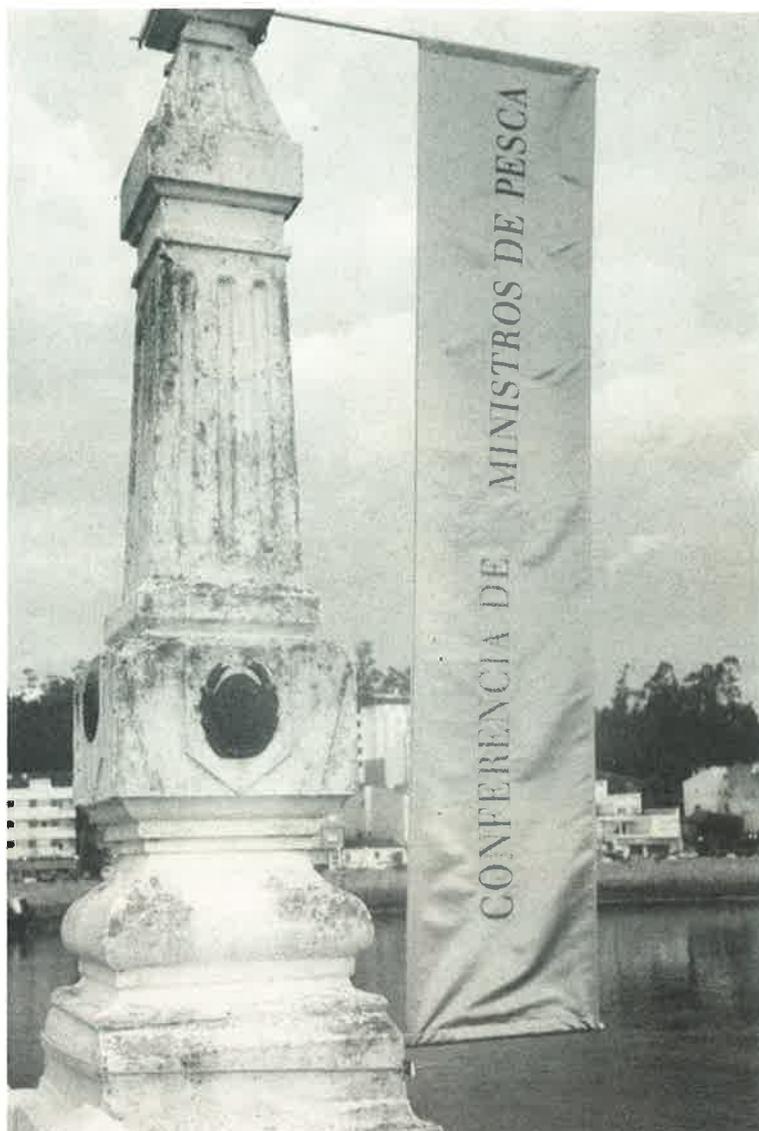
Las manifestaciones del representante canadiense en la Conferencia de A Toxa fueron replicadas duramente por la Asociación Gallega de Buques Bacaladeros (Agarba) ante las acusaciones sobre actividades pesqueras sin control en aguas del Atlántico Norte fuera de las 200 millas. Los armadores españoles señalaron que las autoridades canadienses deberían conocer que no ha existido otra flota en el mundo que se haya regulado y ordenado más que la española. En esta línea, se ha pasado de las 110 unidades que funcionaban en 1976 a 24 unidades en 1991, lo que supone una caída del 80 por 100. Por su parte, las capturas se redujeron de 200.000 a solamente 35.000 toneladas. Los empresarios españoles insisten igualmente en que son solamente las flotas de los países de la Comunidad Europea las que funcionan de acuerdo con una normativa que no se aplica a otros miembros de la Nafo. Agarba insiste que son los bacaladeros españoles los primeros interesados en mantener y proteger los recursos, en cuanto viven de esos caladeros. Finalmente, en la misma línea los armadores señalan que son las flotas de países con banderas de conveniencia quienes han incrementado su presencia en aquellas aguas y que las actividades sin control nada tienen que ver con los barcos españoles. ■

vo de acuerdo en la conveniencia de preservar todos los caladeros de faenas que puedan suponer la esquilación de los recursos. Junto a la filosofía de la colaboración, todo el mundo estuvo de acuerdo en las propuestas para controlar recursos y nadie puso en duda que para la pesca se aproximan tiempos más difíciles.

Por parte de la delegación española se presentó a la Conferencia una ponencia moderada donde se recogía, a grandes rasgos, la situación y necesidades de la flota nacional. En esta comunicación a la Conferencia, España hacía un análisis de la situación antes del ingreso en la Comunidad, donde una de las notas destacadas era la existencia de 12 acuerdos pesqueros bilaterales, que permitían el acceso a caladeros exteriores. Por otra parte, la Administración española expuso a la Conferencia su posición ante cuestiones como la conservación de los recursos pesqueros, cuestión que considera fundamental y para lo que pidió la elaboración y el cumplimiento de una «política racional y sensata para su gestión». Para garantizar la eficacia de esta política —señala la ponencia— debe ser justificada y justificable. Justificada en cuanto debe responder a un conocimiento científico suficiente de los stocks y justificable en la medida que debe ser objetiva y no voluntarista o subjetiva». Para España, esa política de gestión, conservación y control de los recursos solamente puede tener éxito si es asumida plenamente por todos los actores de la escena pesquera.

Los representantes españoles hicieron mención especial en su ponencia a la importancia de este mercado como un gran demandante de productos de la pesca al tener uno de los consumos «per capita» más altos del mundo. Al no poder satisfacer esa demanda con productos propios, el mercado español es hoy un objetivo pretendido por muchos países con capacidad de extracción o recursos. España no se opone al funcionamiento de un mercado internacional totalmente liberalizado en este punto, pero a la vez señala que tampoco debería infravalorarse la importancia de un mercado como el español. En este momento, hay una serie de países en el mundo que tienen importantes recursos, muy

Cumbre mundial de ministros de la Pesca en A Toxa



Chile y Argentina, dos caladeros



Marcelo Regunaga, responsable de Pesca argentino.

CHILE y Argentina constituyen dos de los caladeros en este momento con mayor interés para una parte de la flota española que debe buscar nuevos caladeros. Las conversaciones llevadas a cabo bajo el mandato de la Comunidad Europea para abrir nuevas vías de colaboración en materia de pesca, por el momento no han dado los resultados esperados para los armadores españoles. Los principales responsables de la política pesquera en ambos Estados asistentes a la Conferencia de A Toxa fueron también claros en sus planteamientos y, de acuerdo con sus manifestaciones, se po-

El 95 por 100 de la pesca se halla en el 35 por 100 de las aguas de las zonas económicas exclusivas



eros deseados

dría deducir que las cosas no están fáciles para aumentar la presencia en esos caladeros.

Para el ministro de Pesca chileno, Andrés Couve, los recursos pesqueros en Chile se hallan explotados al máximo y que no caben más barcos en aquellas aguas. El mandatario chileno reconoció las dificultades que existen para actuar como en el pasado ante la existencia de una crisis que afecta tanto a la flota de altura del país andino como a la española.

Por su parte, el ministro de Pesca argentino, Marcelo Eduardo Regunaga, consideró que los recientes apresamientos de barcos españoles en aquel país constituyen solamente un

cortocircuito dentro de las tradicionales buenas relaciones que existen entre ambos países. El mandatario argentino considera que son más los barcos que faenan sin problemas y que los apresamientos no han afectado solamente a los españoles, sino también a otros coreanos y hondureños. El ministro argentino considera que son muy importantes los acuerdos de colaboración como para que se puedan enturbiar por hechos aislados. En relación con los apresamientos aseguró que se iba a seguir intensificando la vigilancia, ya que los barcos tienen medios suficientes para saber en cada momento en qué punto se hallan pescando. ■

por encima de las necesidades de su demanda interna.

En el marco de la competencia se pusieron de manifiesto dos posiciones completamente opuestas. Países productores y con importantes recursos abogando por una total liberalización de los mercados de productos pesqueros mientras defendían con uñas y dientes la propiedad de sus recursos. Frente a esta posición, aunque no radicalmente en contra, la Administración española considera que a la hora de negociar el acceso de una flota en un determinado caladero, el factor mercado debería ser también algo a tener en cuenta, aunque no se aplique estrictamente la vieja posición de «acceso a mercados por acceso a caladeros». España indicó en su intervención la necesidad de buscar fórmulas de entendimiento que permitan congeniar esos intereses diferentes.

Tradicionalmente, según seña-

Cumbre mundial de ministros de la Pesca en A Toxa

laron los representantes españoles, las contrapartidas con las que se jugaba a la hora de negociar el acceso a determinados caladeros estaban referidas a cuestiones financieras, de cooperación, transferencia de tecnología y de capacitación, así como formación profesional. A estas actuaciones se deben sumar ahora nuevos elementos desarrollados a través de política de estructuras como sociedades mixtas, asociaciones temporales, inversiones en tierra firme, facilidades para la distri-

bución, comercialización o acceso a mercados.

«En definitiva —señala la propuesta española—, tal vez resulta imprescindible replantearse las relaciones pesqueras en un contexto de cooperación dinámico, objetivo y mutamente beneficioso. Más aún, exige un esfuerzo recíproco nuevo para ultrapasarse los límites de la cooperación de Estado a Estado y entrar de lleno en el terreno del sector privado.» Para la Administración española, la pesca es una activi-

dad económica que requiere la conjunción de distintos elementos vitales, tales como la existencia de recursos, acceso a los mismos, «know-how» y capital para los procesos desde la extracción a la distribución. «La interdependencia que existe en el mundo —concluye la comunicación española— se muestra especialmente en el sector de la pesca. Ningún país del mundo reúne de forma altamente satisfactoria todos los elementos mencionados. Por ello, resulta imprescindible

Marruecos busca un acuerdo

La delegación marroquí en A Toxa, encabezada por su ministro de Pesca, Bensalem Smili, fue una de las que tuvieron mayor atención, tanto por parte de los medios de comunicación como por las propias autoridades españolas. A la vuelta de la esquina, a finales de febrero, termina el actual acuerdo con el país africano y para esa fecha se espera hayan terminado las negociaciones.

Según manifestaciones del mandatario marroquí, Rabat tiene el firme deseo de seguir pescando junto con España, y aseguró que habría un nuevo acuerdo con la Comunidad Europea. Las autoridades marroquíes pretenden, sin embargo, mejorar las actuales condiciones y que las ventajas sean mutuas.

Por parte de los responsables de pesca de Marruecos, tanto en sus manifestaciones a la prensa como en sus intervenciones ante la Conferencia, se puso especial énfasis en la necesidad de preservar cada vez más unos recursos escasos y de tomar una serie de medidas proteccionistas como los paros biológicos para poder seguir con un caladero vivo. Smili insistió en que el cumplimiento de esas condiciones se exigiría tanto para los barcos extranjeros como para los nacionales, y señaló que en las últimas fechas se habían llevado a cabo algunos apresamientos a barcos marroquíes.



Según manifestaciones de la delegación marroquí, las autoridades de Rabat están interesadas en aumentar el grado de colaboración con España y reclamaron mayores inversiones de empresarios españoles, especialmente en algunos sectores como la industria pesquera. Marruecos está interesada en celebrar una conferencia mundial para analizar exclusivamente los problemas relacionados con la preservación de recursos, lucha contra la pesca ilegal y la contaminación en el mar. Ante los recelos de los armadores, Smili fue claro: «No pretendemos crear una flota potente en base a las ayudas comunitarias para luego echar fuera a los barcos extranjeros. Pretendemos ser más fuertes, pero seguir pescando y transformando juntos».

Faltó Namibia

EN la Conferencia de ministros o responsables de pesca celebrada en A Toxa estuvieron prácticamente todos los que tienen alguna significación en este sector desde los procesos de producción hasta la transformación y la comercialización. La única ausencia importante fue la no comparecencia del ministro de Pesca de Namibia, Helmut Angula. Las autoridades españolas lamentaron la actitud de los representantes de Namibia, que, sin embargo, no dieron explicaciones sobre su comportamiento al rechazar la invitación para asistir a la Conferencia.

Según el ministro de Agricultura, Pedro Solbes, la ausencia de Namibia fue una pena, porque a lo mejor había dado la posibilidad de dialogar y evitar así posibles malentendidos que se produjeron en el pasado. La Administración española había hecho esfuerzos

encontrar fórmulas de acuerdo que permitan el mayor beneficio para todos, ese "mix" pesquero óptimo que congenie todos los intereses en juego.» España, frente a las posiciones enfrentadas, entiende que hay razones suficientes para encontrar en el sector pesquero fórmulas de cooperación entre países con recursos y países con flotas y mercados, y se mostró, finalmente, optimista a la hora de buscar un punto de equilibrio y entendimiento que beneficie a ambas partes. ■



El ministro de Pesca marroquí estuvo siempre bien acompañado.

para que en A Toxa estuvieran todos los países interesados en el sector de la pesca y existía un especial interés por Namibia ante la importancia de este caladero para una parte de la flota nacional.

En opinión del embajador español en Namibia, Carlos Sánchez de Boado, la no asistencia de los representantes de ese país en la Conferencia de ministros de Pesca en A Toxa fue consecuencia directa de la existencia de un malestar entre las autoridades namibias por la presencia ilegal de barcos españoles en aquellas aguas. Los responsables españoles entendieron que quizá hubiera sido más positivo para todos, españoles y namibias, que las denuncias sobre la actividad de las flotas en sus aguas y las posibles medidas a tomar se hubieran planteado sobre la mesa de A Toxa, además de que sigan las causas abiertas en los tribunales de Justicia. ■

CONCLUSIONES

LA Conferencia Mundial de Ministros de Pesca concluyó sin ningún tipo de acuerdos, porque, entre otras razones, no era ese el objetivo de la misma. Se trataban de unas jornadas consultivas y, fundamentalmente, de diálogo, que sí dieron lugar, sin embargo, a unas conclusiones importantes en cuanto reflejan la opinión de los principales países pesqueros del mundo sobre el sector.

En primer lugar, cabe destacar la coincidencia de los asistentes para señalar que nos hallamos en un período de una mayor demanda de pescado frente a problemas de escasez de recursos y, especialmente, de exceso de flota. Todas las delegaciones asistentes a la Conferencia mostraron igualmente su interés por la protección máxima de los recursos pesqueros preservando especies y mejorando, a su vez, los sistemas de protección. El medio ambiente ocupa también un lugar destacado, así como la defensa del ecosistema marítimo.

Los Estados con los mayores recursos pesqueros defendieron especialmente una política racional de gestión de los mismos con un mayor control sobre las artes de pesca, la defensa de los alevines, la mejora de la investigación y los sistemas de control y el cumplimiento de nuevas medidas en las zonas hoy libres para evitar que se esquilmen también los recursos. Los ministros presentes en la Conferencia apoyaron la potenciación de la pesca artesanal.

Durante las reuniones de A Toxa, se debatieron cuestiones relacionadas con las pesquerías del futuro. Entre las conclusiones de la Conferencia se indica que es preciso superar el concepto de pesca como algo puramente extractivo, para enmarcarlo en un conjunto de relaciones e intereses que van

desde la producción a la comercialización y la distribución.

La Conferencia de A Toxa se manifestó por un decidido apoyo a la acuicultura, más que como exportación, como respuesta a una mayor demanda interna de cada país y, entre otros, de España.

El mercado de los productos pesqueros fue uno de los puntos que merecieron mayor debate, especialmente visto desde la perspectiva de instrumento de cambio para el acceso a los caladeros. En la Conferencia se pusieron de manifiesto dos posiciones. La primera, quienes defendieron que debería existir un mercado mundial totalmente libre para los productos de la pesca. La segunda, defendida por España, quienes defienden que debería haber una cierta relación entre la política de mercados y la de acceso a caladeros, aunque no fuera como en el pasado. En este punto se informó a la Conferencia que diferentes países estaban discutiendo nuevas normativas para regular el acceso de los barcos extranjeros.

Los ministros de Pesca asistentes a la Conferencia mostraron su preocupación por los problemas de la contaminación y señalaron la necesidad de evitar que empeoren las condiciones del mar. La libertad de los mares es un hecho, pero, fuera de las 200 millas, a juicio de muchos países, se deberían establecer también algunas fórmulas de control de los recursos. La empresa mixta se vio como una de las mejores salidas para la cooperación entre países con caladeros ricos y países con mercados y flotas en exceso.

En resumen, una Conferencia donde se analizaron con un gran realismo los problemas actuales del sector de la pesca y que se continuará dentro de dos años en la India. ■

LOS ARMADORES DE EMPRESAS

MIXTAS INICIAN LA RECLAMACION

DE DAÑOS Y PERJUICIOS

Los ingleses perdieron la guerra de la Merchant Shipping Act



En los primeros días de octubre, los armadores españoles de empresas conjuntas en el Reino Unido reanudaron en Londres la guerra judicial contra las autoridades del Reino Unido. Con la sentencia en la mano del Tribunal de Luxemburgo, por el que se desautorizaba la ley inglesa en lo referido al registro de los barcos de las empresas conjuntas, los armadores españoles han comenzado a hacer sus cuentas sobre los posibles daños causados por la inactividad de la flota durante casi dos años. Se trata de una evaluación que no responderá a las cifras reales sobre ingresos no producidos, si tenemos en cuenta que una demanda de fuertes cantidades se debería corresponder con las cifras anualmente declaradas en Hacienda. Por este motivo, parece probable que muchos armadores hagan las reclamaciones mínimas y que se puedan dar por satisfechos si recuperan los fondos puestos para gastos judiciales, unos 120 millones de pesetas por la posibilidad de seguir faenando en aquellos caladeros.

LA sentencia del Tribunal Comunitario de Luxemburgo, dictada a finales del pasado mes de julio, vino a poner fin a una batalla jurídica que se prolongó por espacio de tres años y donde los armadores españoles consiguieron nada menos que un fallo contra una ley del Parla-

mento británico. Además, ha sido la primera vez que un organismo de la CE deja sin efecto una disposición de la Real Corona británica. El esfuerzo desarrollado durante estos años se da por bien empleado.

La batalla de las empresas conjuntas con el Reino Unido se inició prácticamente en

1988, cuando las autoridades de ese país aprobaron la denominada Merchant Shipping Act, por la que en materia de pesca se obligaba a las embarcaciones a un nuevo registro. El problema era que para inscribirse en esa nueva lista las autoridades británicas exigían una serie de nuevas cláusulas, que prácticamente hacían imposible el que una empresa mixta siguiera en manos de empresarios españoles. La medida afectaba a un total de unos 90 barcos, una parte metidos en las empresas conjuntas antes del ingreso de España en la Comunidad y otros llegados a ese caladero en base a las empresas mixtas tras 1986.

La nueva ley se comenzó a aplicar en abril de 1989. Para poder inscribir un barco en el nuevo registro y seguir con la actividad pesquera, era indispensable que se tratase de personas físicas o jurídicas inglesas que tuvieran en su po-

der al menos el 75 por 100 del capital. Eso se decía para una serie de empresas donde prácticamente el 90 por 100 del capital era español. Las exigencias en cuanto a domicilio de las empresas fue otra de las batallas planteadas y que dio lugar a soluciones puntuales para algunas empresas. La realidad fue, sin embargo, que el grueso del colectivo se aprestó a pasar un tiempo duro con el amarre de los buques y a la espera de las decisiones comunitarias, a la vista de que en los tribunales ingleses las victorias iniciales se habían convertido en derrotas más tarde, tratando de implicar en el caso a las autoridades comunitarias.

Los responsables de la CE se mostraron desde un primer momento favorables a las posiciones y los intereses de las empresas conjuntas, por estimar que un Estado miembro no es quien para poner en marcha disposiciones que va-



yan contra la propia filosofía comunitaria. Pero, como suele suceder en estos casos, las soluciones en la CE no son rápidas.

Entre el mes de abril de 1989 y la fecha de la publicación de la sentencia el pasado mes de julio han pasado más de dos años. Durante este período la mayor parte de los 90 barcos que se hallaban en esas circunstancias hubieron de permanecer amarrados en diferentes puertos, haciendo frente a todos los gastos de mantenimiento sin poder salir a faenar. La existencia de problemas económicos hizo que en algunos casos unos barcos se hicieran a la mar, con grave riesgo para sus intereses y la posibilidad de sufrir graves sanciones. Algunas unidades de esa flota se malvendieron a armadores del Reino Unido. El grueso de las embarcaciones permanecieron, sin embargo, a la espera de lo que decidiera el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, desde donde, como confiaban los armadores, se produjo un fallo favorable para sus posiciones.

En líneas generales, el volumen de ingresos brutos por las ventas de pescado de una de estas embarcaciones se suele situar anualmente en unos 120 millones de pesetas. Se trata de unas cantidades muy importantes que han dejado de ingresar estos armadores durante un período de dos años.

Tras el fallo del Tribunal de Luxemburgo, aproximadamente, son unos 60 los barcos que se han hecho a la mar para seguir faenando como antes de la ley del Reino Unido. En medios de los arma-

dores españoles se espera que a corto plazo puedan regularizar su situación otros 10 ó 15 barcos y que se sitúen en unas 75 las unidades que se mantengan entre las empresas conjuntas en el Reino Unido. Con este triunfo en la mano, la posición de los armadores españoles es mantener la actividad de la flota en el mayor clima de colaboración y entendimiento posible con las autoridades del Reino Unido. ■

V. M.



El texto de la sentencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

de 25 de julio de 1991

en el asunto C-221/89 (petición de decisión prejudicial presentada por la High Court of Justice de Inglaterra y del País de Gales): *The Queen contra Secretary of State for Transport*, ex parte: *Factortame Ltd.* y otros

(*Pesca-Matriculación de buques-Requisitos*)

(91/C 220/05)

(Traducción provisional: la traducción definitiva se publicará en la «Recopilación de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia»)

En el asunto C-221/89, que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por la High Court of Justice de Inglaterra y del País de Gales, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre *The Queen* y *Secretary of State for Transport* (ministro de Transportes) ex parte: *Factortame Ltd.* y otros, con el fin de obtener una decisión prejudicial sobre la interpretación de las disposiciones de Derecho comunitario relativas especialmente al derecho de establecimiento y de los principios de proporcionalidad y de no discriminación por razón de la nacionalidad, con el fin de determinar si es

compatible con este Derecho la legislación nacional relativa a los requisitos exigidos para el registro de los buques de pesca, el Tribunal de Justicia, integrado por los señores: O. Due, presidente; G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco, presidentes de Sala; sir Gordon Slynn, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. Grévisse y M. Zuleeg, jueces; abogado general: señor J. Mischo; secretario, J. G. Girauld, ha dictado el 25 de julio de 1991 una sentencia cuyo fallo es el siguiente:

1. En el estado actual del Derecho comunitario, corresponde a los Estados miembros determinar, de conformidad con las normas generales de Derecho internacional, los requisitos necesarios para permitir la matriculación de un buque en sus Registros y para conceder a ese buque el derecho a llevar su bandera, pero en el ejercicio de dicha competencia, los Estados miembros deben observar las normas de Derecho comunitario.

2. Las disposiciones de Derecho comunitario, y en particular el artículo 52 del Tratado CEE, se oponen a que un Estado miembro exija, como requisitos de matriculación de un buque pesquero en su Registro nacional, que: a) los propietarios («legal owners» y «beneficial owners»), fletadores y armadores del buque sean nacionales de ese Estado miembro o sociedades constituidas en dicho Estado y que, en este último

caso, por lo menos el 75 por 100 del capital social de esa sociedad pertenezca a nacionales de dicho Estado miembro o a sociedades que reúnan los mismos requisitos y que el 75 por 100 de los administradores de dicha sociedad sean nacionales de ese Estado miembro; b) dichos propietarios («legal owners» y «beneficial owners»), fletadores, armadores accionistas y administradores, según el caso, tengan su residencia y su domicilio en dicho Estado miembro.

3. El Derecho comunitario no se opone a que un Estado miembro exija, como requisito de matriculación de un buque pesquero en su Registro nacional, que dicho buque sea explotado y sus actividades dirigidas y controladas desde el territorio de ese Estado miembro.

4. La posibilidad que tiene el ministro competente de un Estado miembro de dispensar a un particular del requisito de la nacionalidad, habida cuenta de la duración del período durante el cual haya residido en ese Estado miembro y participado en las actividades de la industria pesquera de dicho Estado, no puede justificar, por lo que respecta al Derecho comunitario, la norma según la cual la matriculación de un buque pesquero está supeditada a un requisito de nacionalidad y a un requisito de residencia y de domicilio.

5. La existencia del sistema actual de cuotas nacionales no puede modificar las respuestas dadas a la segunda cuestión. ■

TELEFONICA HA PUESTO EN MARCHA UN PROCESO PILOTO DE TRANSFERENCIA DEL SERVICIO DE SOCORRO A LA DIRECCION GENERAL

DE LA MARINA MERCANTE



A LA ADMINISTRACION

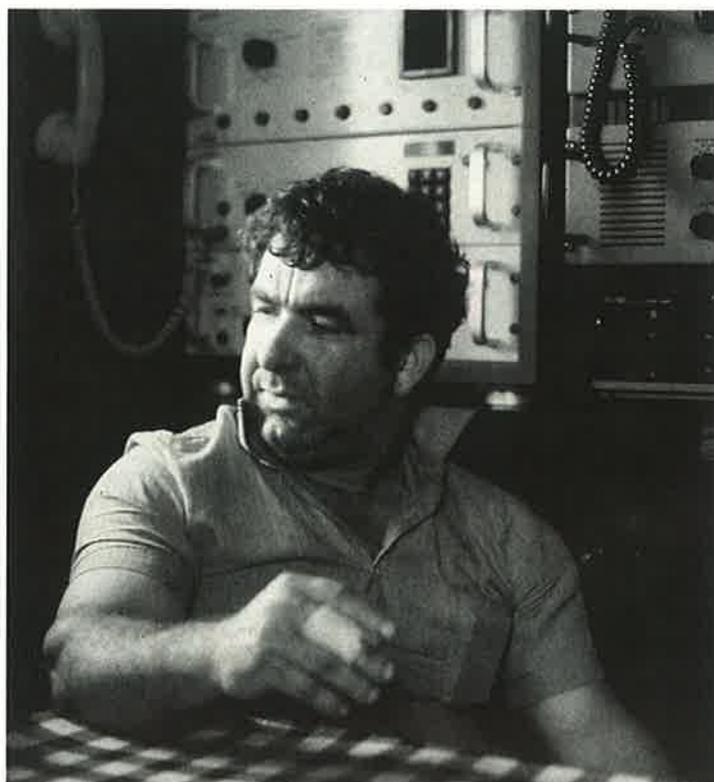
El servicio telefónico de socorro marítimo atraviesa una fase de transferencia de competencias de Telefónica, entidad responsable desde 1970, a la Dirección General de la Marina Mercante. Este proceso se está llevando a cabo en fase experimental y obedece a la necesidad de Telefónica de convertirse en una empresa que ofrezca servicios al usuario a

precios competitivos de cara al 93, cuando se instalen en España otras compañías telefónicas europeas que ofrezcan las llamadas telefónicas a precios más baratos. El proceso de transferencia, sin embargo, ha causado preocupación entre las centrales sindicales de Telefónica, que temen que se produzca un deterioro del servicio.

EN diciembre de 1970 se publicaba un decreto mediante el que se reorganizaban los servicios de telecomunicación en España. Gracias a esa normativa, la entonces Compañía Telefónica Nacional de España se hace cargo de los servicios relativos a la seguridad de la vida humana en el mar, hasta entonces competencia de Entel y de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones. El hasta entonces Servicio Marítimo Español pasaba de esta forma a manos exclusivas de Telefónica, tanto en su vertiente de socorro como en la vertiente comercial, aspecto desarrollado con posterioridad para amortiguar en parte las costosísimas inversiones que requería el primero.

«Había muchas empresas interesadas en instalar toda la red de transmisión de datos, y se le adjudicó a Telefónica la explotación del servicio», afirma Rafael Casado, oficial radioelectrónico, sociólogo industrial y ex secretario del Gabinete Técnico y de Formación Sindical del Sindicato Estatal de CC.OO.-Teléfonos.

Los costes del Servicio Móvil Marítimo representaron para Telefónica durante el pasado año unos costes superiores a los cuatro mil millones de pesetas, paliados apenas por los mil millones recaudados gracias a la vertiente comercial de este servicio. Este balance, claramente deficitario, representa un punto clave para comprender la actual situación del servicio y el interés de Telefónica por deshacerse de él de cara al 93, año en el que perderá su monopolio como única compañía telefónica nacional y tendrá que competir con otras empresas europeas. «Este coste deficitario que representa el servicio de socorro se cobra a costa de cargar otro tipo de servicios, tales como las conferencias internacionales, etcétera. Si va-



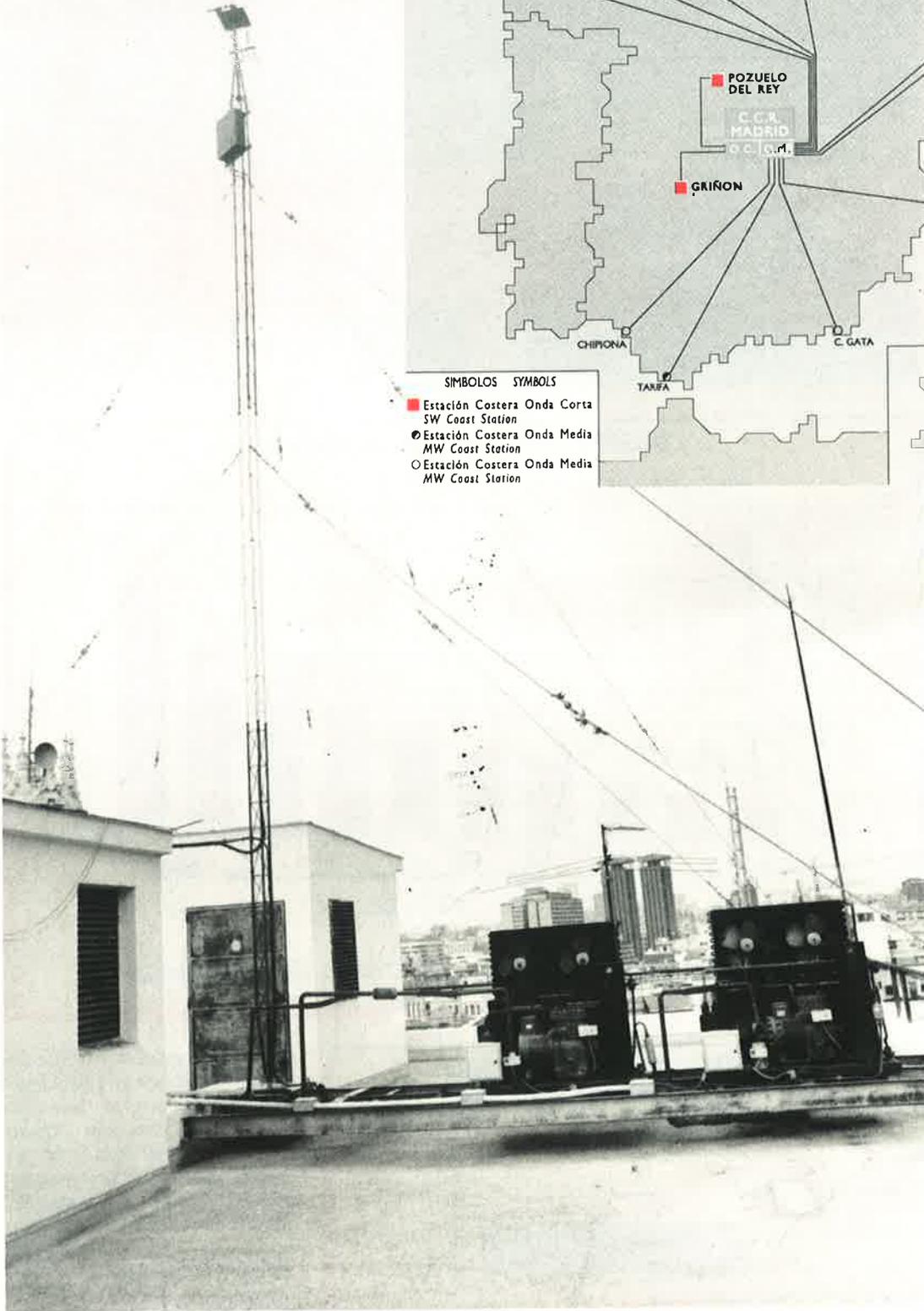
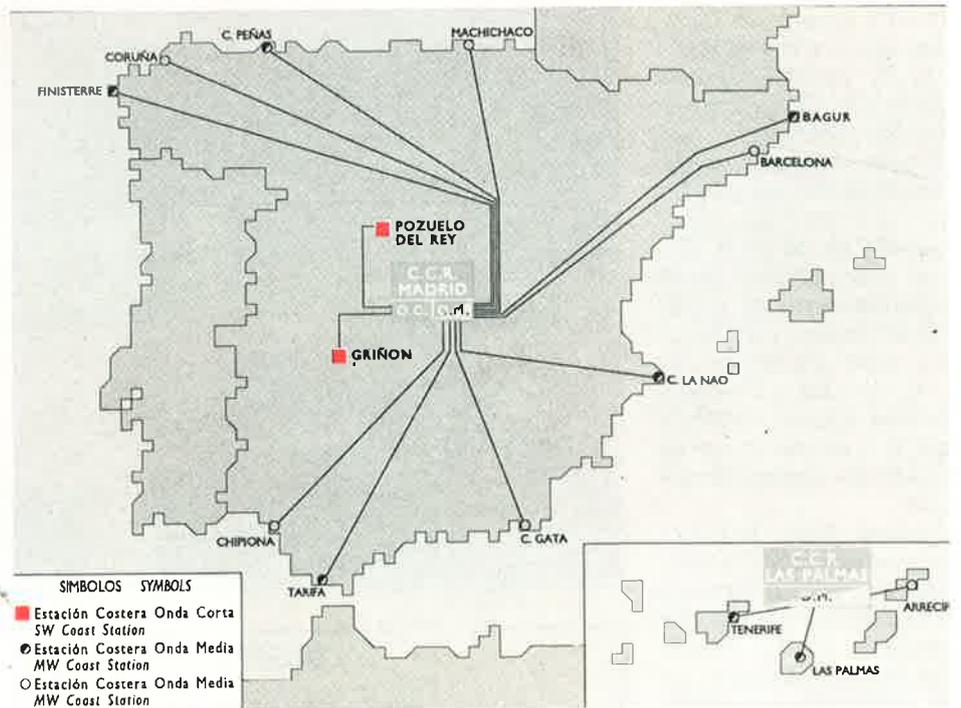
mos a tener que competir con empresas que ofrezcan precios más reducidos al usuario, es fundamental que Telefónica se replantee la situación», explica Francisco Ruiz Vinuesa, responsable de los Servicios Móviles de Telefónica.

Actualmente, la red de Onda Corta se utiliza para la correspondencia pública; la Onda Media, para la correspondencia pública, y el servicio de socorro y seguridad y la VHF, para el servicio de socorro. Entre estos últimos figuran otros servicios especiales, tales como los servicios meteorológicos, el radio-médico, etcétera, prestados a diferentes departamentos de la Administración, y todos ellos gratuitos. «Estamos haciendo de medio portador, porque todos éstos no son servicios de Telefónica. El único que nos confiere la ley es el de la correspondencia pública», puntualiza Vinuesa.

La LOT

Esta referencia anterior a la ley se refiere a la LOT, la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, del 18 de diciembre de 1987, que pretende definir «con nitidez»,

«Había muchas empresas interesadas en explotar la red de transmisión de datos y el servicio se le adjudicó a Telefónica»



Fuente: Telefónica.

según reza el propio texto legal, las funciones y responsabilidades de la Administración pública y de los sectores público y privado. «Telefónica, que ha realizado fuertes inversiones en este servicio, intentó que la ley se redactara de forma que le permitiera deshacerse de él, sobre todo en la vertiente de seguridad marítima, que exige una inversión más costosa. Su argumento es económico, pero también es cierto que esta doble vertiente de servicio público y comercial ya estaba implícita en el decreto por el que se le adjudicó en los setenta, y podía entonces habersele adjudicado a otra empresa», contrasta Rafael Casado.

La solución que propone Telefónica, y en la que ya se está trabajando, es que este servicio pase a manos de la Dirección General de la Marina Mercante, quien, sin entrar en polémica, está dispuesta a asumir este servicio si le es encomendado. Pero la preocupación de las centrales sindicales de Telefónica en este sentido hace referencia a la falta de experiencia que este organismo tiene al respecto y en la repercusión negativa que la transferencia podría tener sobre el servicio de

«Los costes del servicio marítimo representaron el pasado año para Telefónica un desembolso superior a los cuatro mil millones de pesetas»

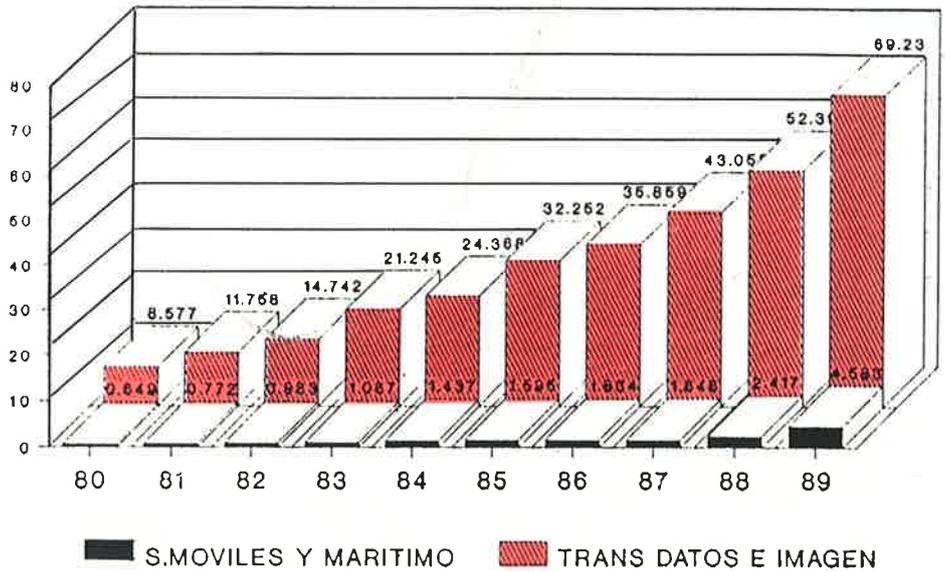
socorro. En opinión de Casado, «hay una correspondencia entre lo que desea Telefónica y la Dirección General de la Marina Mercante; hay acuerdo entre ella y los servicios. Esto es un disparate, porque Telefónica va a tener que seguir escuchando en la vieja frecuencia. Los marinos hacen uso indistintamente de la frecuencia de socorro y de la comercial para transmitir los SOS, con lo cual si Telefónica conserva la línea comercial y traspasa la de socorro se va a producir una duplicidad del servicio».

Francisco Ruiz Vinuesa contrapone su versión a ésta, y explica que la transferencia no se va a hacer de la noche a la mañana, y que, además, se efectuaría teniendo en cuenta todos estos factores. «Estamos haciendo un estudio piloto en la zona de Andalucía para que los efectivos de la Dirección General de la Marina Mercante puedan hacerse cargo de los servicios de socorro y seguridad y puedan operar en ellos en lugar de Telefónica. Es una fase experimental que avanza muy despacio, y la transferencia se hará muy despacio, progresivamente, siguiendo un proceso de adiestramiento. Además, en el futuro, Telefónica se encargará de las instalaciones, que son carísimas, porque están prácticamente hechas a medida y cuenta con varias centrales suministrando energía.»



INGRESOS POR OPERACIONES

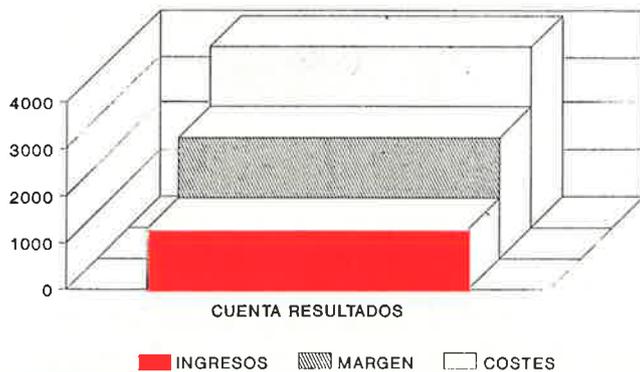
MILES DE MILLONES



Subvención del Estado

Pese a las diferencias que existen entre ambas versiones del asunto, tanto Rafael Casado como Francisco Ruiz Vinuesa coinciden en que una solución ideal, no obstante, sería la continuidad de Telefónica al cargo de este servicio gracias a un sistema de posibles subvenciones por parte de la Administración. «Con la LOT y las directivas recientes de la CE se va a liberalizar la red de transmisión de datos en el 93, que teniéndolo en régimen de

SERVICIO MOVIL MARITIMO CUENTA RESULTADOS AÑO 1990*



monopolio estaba justificado. En la medida en que esto se liberalice, es comprensible que se revise la situación actual, que haya posibilidad de un nuevo reglamento que estudie qué es lo más comprensible. Lo fundamental en este caso es que el servicio marítimo de Telefónica no separe la vertiente de seguridad de la comercial, porque en la práctica no existe esa separación. Se puede hacer a través de contraprestaciones, que sea un servicio subvencionado, para lo cual habría que revisar la política de concertos. Esta es

Fuente: Revista Comunicación Telefónica, de CC.OO.

«Estamos haciendo un estudio piloto en Andalucía para que los efectivos de la DGMM puedan hacerse cargo de los servicios de socorro y seguridad, y puedan operar en ellos en lugar de Telefónica»



la única solución», opina Casado.

Sin embargo, Vinuesa añade un matiz a esta consideración, ya que, en su opinión, existe una falta de coordinación en la actualidad, debido a que Telefónica, aunque puede recibir las señales de socorro, no tiene competencias para actuar, con lo que tiene que ponerse en contacto con diferentes organismos. Esto crea dispersión en la asistencia de socorro y deja al libre arbitrio de los técnicos de Telefónica el decidir a qué organismos comunican el aviso para que asista la urgencia de socorro mar adentro. *«Nosotros recibimos la llamada, pero no podemos dar órdenes a nadie, siempre seremos un paso intermedio, porque no tenemos responsabilidad sobre la seguridad.»*

En cuanto a la experiencia internacional, parece que no existe un modelo a seguir. Mientras en algunos países existe un modelo mixto, en otros se encargan directamente los militares de atender el servicio, y en otros, como en el caso de Gran Bretaña, la compañía British Telecom se hace cargo del servicio y cobra por ello a la Administración. ■

Virginia LAVIN

¿Cómo opera el Servicio Marítimo?

El Servicio Marítimo de Telefónica está atendido en la actualidad por una plantilla de unas 200 personas, teniendo en cuenta sólo las que operan desde la central denominada «Diana», ubicada en Madrid, puesto en el que están emplazados los controles. Actualmente, sin embargo, este centro de operaciones va a dejar de controlar todo el servicio, que está atravesando por un proceso de descentralización.

En la actualidad, la red está compuesta por una serie de estaciones costeras que permite atender con eficacia los sistemas de comunicaciones radiomarítimas en las diferentes bandas de frecuencias asignadas al Servicio Marítimo Móvil en ondas decamétricas u Onda Corta, ondas hectométricas u Onda Media y ondas métricas (VHF).

De acuerdo con las distintas modalidades y con su ubicación geográfica, las estaciones costeras están asociadas, a efectos operativos y de control, en ocho centros de comunicaciones radiomarítimas, ubicados en Madrid, Barcelona, Bilbao, La Coruña, Málaga, Valencia, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Los centros están enlazados entre sí a través de distintos medios, permitiendo, de esta forma, una perfecta coordinación en los procesos operativos. Cada centro opera una red de estaciones.

La central de Onda Corta está ubicada en Madrid, que opera en tres modalidades de servicio: radiotelefonía, radiotelegrafía y radiotélex, y su cobertura es mundial. El centro emisor está ubicado en Pozuelo del Rey (a unos 50 kilómetros de la capital), y el centro receptor,

en la localidad de Griñón. Dichos centros disponen de transmisores y receptores principales y de reserva, y sistemas radiantes de antenas omnidireccionales y directivas, según la zona y las frecuencias a utilizar. La operación se efectúa mediante control remoto de los equipos y antenas desde la central «Diana».

La red de estaciones costeras en Onda Media está formada por 13 estaciones radiotelefónicas y siete radiotelegráficas, con una cobertura superior a 300 millas náuticas en toda la costa. A efectos operativos, las estaciones están concentradas en dos centros de control, uno en la península —«Diana»— y otro en Canarias. Desde «Diana» se operan, mediante control remoto, 10 estaciones radiotelefónicas y cinco radiotelegráficas, y desde el centro de Canarias, denominado Centro de Comunicaciones Radiomarítimas de Las Palmas-San Cristóbal, se operan, también por control remoto, tres costeras radiotelefónicas y dos radiotelegráficas.

Las necesidades de comunicaciones radiomarítimas por VHF están cubiertas por 35 estaciones, que cubren, aproximadamente, el 80 por 100 del litoral marítimo español y la totalidad de las zonas de mayor densidad de navegación.

La red está configurada de forma que la operación se efectúa a distancia mediante control remoto de los equipos, desde seis centros de comunicaciones radiomarítimas (cinco en la Península y uno en Canarias). Su alcance medio es de unas 40 millas náuticas, aproximadamente. ■

V. L.

EL MINISTRO DE TRABAJO EN UNA REUNION DE REPRESENTANTES DE SISTEMAS DE SEGURIDAD SOCIAL IBEROAMERICANOS



HACIA LA INTERNACIONALIZACION DE LA SEGURIDAD SOCIAL

«**C**REO que debemos impulsar la acción internacional de manera que posibilitemos la articulación de formas de cooperación entre las instituciones de Seguridad Social y favorezcamos el desarrollo de procesos de internacionalización de la Seguridad Social en el ámbito iberoamericano, así como la coordinación entre los sistemas de Seguridad Social para asegurar la libre circulación de trabajadores y la garantía en la protección de sus derechos.» Estas afirmaciones las hizo el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, el pasado 12 de septiembre en El Escorial, en el marco de una reunión celebrada entre los representantes de los diferentes sistemas de Seguridad Social de países iberoamericanos.

El ministro sacó tres conclusiones de su discurso relacionadas con el objetivo de alcanzar el próximo año un acuerdo sobre la Seguridad Social en Iberoamérica. Este acuerdo deberá integrar, en primer lugar, «una declaración sobre la necesidad de hacer evolucionar los sistemas de Seguridad Social

al servicio de un objetivo de progreso social, desde el total respeto a las singularidades que estos sistemas tengan en los diferentes países». En segundo lugar, el ministro hizo referencia a la necesidad de adquirir el compromiso de articular programas de cooperación, generales y específicos, multilaterales y bilaterales, para el cumplimiento del objetivo pretendido. Y, finalmente, hizo alusión a la «aprobación de una iniciativa que conduzca a la elaboración de una norma internacional sobre la Seguridad Social en Iberoamérica, a modo de un "Código Iberoamericano de Seguridad Social", como instrumento internacional para el desarrollo, la coordinación y el acercamiento de los distintos sistemas de Seguridad Social en Iberoamérica».

El ministro puntualizó que para que cualquier iniciativa sobre este tema pueda ser viable «debemos imprimir a nuestras acciones una fuerte dosis de realismo y de autocrítica. Sólo el reconocimiento de la realidad sobre la que debemos actuar nos situará en la posición correcta».

Entre los problemas a tener en cuenta, el ministro valoró la existencia de

dificultades importantes para lograr la consolidación de procesos de activación y desarrollo económico, que se presenta frecuentemente acompañado de fuertes niveles de deuda externa. Por otra parte, aludió a la consolidación de sectores marginales como consecuencia de lo anterior, «lo que se convierte en un factor de inestabilidad social y política y constituye un obstáculo real para el desarrollo armónico e integral de la sociedad y de sus individuos. Este marco influye en la evolución de los sistemas de Seguridad Social. Todo esto y la situación que de aquí se deriva no hace sino proporcionar argumentos a quienes afirman que la Seguridad Social no es un instrumento de desarrollo social, sino una carga y freno para el progreso». Por esta razón, afirmó el ministro, hay que exigir una adecuación de la Seguridad Social al marco económico, político y social en el que se vaya a actuar, lo que condicionará, en propia consecuencia, la configuración del modelo de sistema que se considere más conveniente, así como sus propias posibilidades de desarrollo. ■

V. L.

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

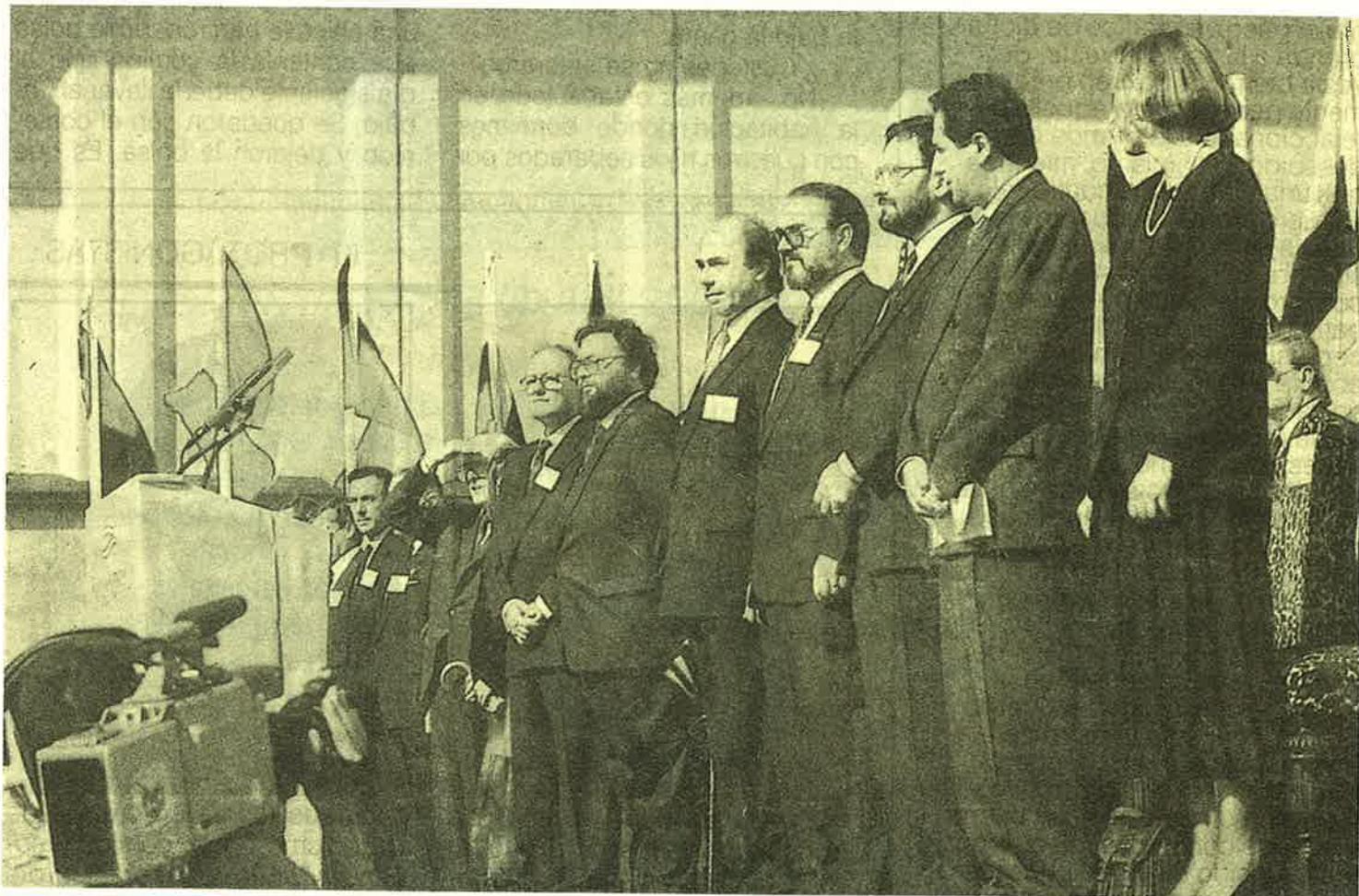
SEGUROS MULTIRRIESGO. Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole 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



ENTRE LOS DIAS 10 Y 15 DE SEPTIEMBRE



VIGO, CENTRO MUNDIAL DE LA PESCA



Prácticamente durante una semana, entre los días 10 y 14 de septiembre, Vigo se convirtió en la capital del mundo de la industria de la pesca con motivo de la celebración de la World Fishing Exhibition. Fabricantes y posibles compradores de todos los países con importantes industrias de la pesca acudieron a Galicia con el fin de presentar o conocer sobre el terreno los últimos avances de la tecnología relativa a este sector básico en la economía gallega. La World Fishing Exhibition contó en el acto de su inauguración, el 12 de septiembre, con la presencia del vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra; del comisario europeo de Pesca, Manuel Marín; del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes; del secretario general de Pesca, José Loira, y del alcalde de Vigo, Carlos González Príncipe, entre otras muchas personalidades, donde destacaba la presencia de los representantes pesqueros de cerca de 40 países que acudieron a la cumbre celebrada en A Toxa.

**Según los organizadores,
la Feria generó un negocio de ventas
de unos 150.000 millones de pesetas.**

SEGUN el presidente del Comité Ejecutivo de la exposición, Alfonso Paz Andrade, la Feria ha constituido un éxito al suponer un volumen de negocio en operaciones comerciales superiores a los 150.000 millones de pesetas. Por su parte, el sector servicios de la ciudad y comarca, según las mismas cuentas, consideradas en algunos medios como excesivamente triunfalistas, habrían superado los 6.000 millones de pesetas. El presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, que no asistió a la inauguración ni al Día de Galicia, fue una ausencia destacada. Por el contrario, el consejero de Pesca de la Xunta, Enrique López Veiga, prácticamente toda la Feria «a pie de obra», fue uno de los principales protagonistas.

La Feria Mundial de la Pesca se había celebrado por última vez en Vigo en 1985, en la zona de Bouzas, y sus resultados fueron satisfactorios para quienes acudieron a la misma. De acuerdo con aquellos datos, los organizadores del certamen no dudaron en repetir la muestra en la ciudad gallega, posiblemente más que pensando en el mercado nacional, ante las condiciones de Galicia y Vigo como un puente hacia mercados de América Latina, así como para otros africanos.

La Feria de este año, instalada en las instalaciones del muelle de Guixar, se ha celebrado sobre una superficie de unos 50.000 metros cuadrados, sin incluir los servicios complementarios como restaurantes, prensa, oficinas, etcétera. Más del 95 por 100 de los expositores que estuvieron en la edición anterior de la feria han repetido su presencia en la de este año. Los expositores presentes en la edición actual se acercaron a los 450, procedentes de 30 países, entre los que se hallan los más



significativos en el negocio de la pesca ya sea como transformadores o como productores con importantes recursos. Estos son los casos de Argentina, Australia, Bangladesh, Bélgica, Canadá, Chile, Dinamarca, Finlandia, Francia,

Alemania, Holanda, Hong Kong, Islandia, Irlanda, Italia, Japón, Mozambique, Noruega, Polonia, Portugal, Singapur, Suecia, Tailandia, Inglaterra, Uruguay y Yugoslavia. El interés de la Feria, según sus organizadores, radica no

solamente en el número de expositores privados en unos casos y en otros con pabellones nacionales que acudieron a Vigo, sino a la existencia de visitantes profesionales especializados procedentes de 123 países.

Junto a los «stands» dedicados a las últimas innovaciones en materias relacionadas con el sector de la pesca, desde las capturas a los transformados y, en general, todo el sector industrial, la nota colorista la proporcionó la Xunta de Galicia con un importante «stand» dedicado a la promoción de diferentes productos gallegos obtenidos en la acuicultura.

Algunas previsiones iniciales hablaban de una Feria que podría generar un volumen de negocio por encima de los 100.000 millones de pesetas. Los responsables de este



evento consideran que, de acuerdo con algunas evaluaciones provisionales, se podría hablar de un volumen de negocio superior a los 150.000 millones de pesetas.

La Feria Mundial de la Pesca de Vigo ha constituido también un indicador más de cómo están las cosas en el sector de la industria pesquera tanto en España como en el resto del mundo. Los problemas suscitados días antes en la isla de A Toxa tuvieron un claro reflejo en las operaciones comerciales que tuvieron lugar en la Feria. Hace unos años, en 1985, de las operaciones de negocio llevadas a cabo en la muestra celebrada en España, una buena parte fueron hechas por empresas españolas, desde las dedicadas a la extracción hasta la transformación. En la última edición, el grueso de las operaciones no ha sido de empresarios na-

Mientras en 1985 parte de las grandes compras correspondieron a industriales españoles, este año los protagonistas han sido países sudamericanos, asiáticos y africanos.

cionales. El protagonismo ha correspondido a países con caladeros y pesquerías en aumento, que están ganando día a día cuotas en el mercado exterior, como serían los casos de países sudamericanos como Chile o Argentina, algunos asiáticos y otros africanos. La crisis por la que atraviesa, en líneas generales, el sector de la pesca en España ha hecho que se produjera un retraimiento en las compras en be-

neficio de los países que tienen caladeros ricos. Desde esta perspectiva, se debería hablar de la Feria Mundial de la Pesca de Vigo como una feria puente entre los intereses de fabricantes generalmente comunitarios y los que tienen países productores generalmente ubicados en el Tercer Mundo. Vigo ha servido como punto de negocio y la ciudad se ha visto beneficiada fundamentalmente por esos 6.000

mil millones de pesetas que dicen los organizadores que movieron en esa semana los sectores de servicios.

La Feria Mundial de la Pesca de Vigo contó con la visita, según las cifras de los organizadores, de unas 40.000 personas no profesionales y una cifra similar de profesionales del sector. La próxima Feria Mundial de la Pesca tendrá lugar en China dentro de dos años.

Negocio y política

Además de las operaciones puramente comerciales desarrolladas durante el tiempo de la Feria entre empresarios, Vigo constituyó también un marco idóneo para hablar de cuestiones de política pesquera prácticamente desde su inauguración hasta el final de la misma, desde que el vice-

presidente del Gobierno, Narcís Serra, reconoció la existencia de problemas en el sector de la pesca y auguró una salida a la misma con la ayuda de todos, hasta las declaraciones, el mismo día de la apertura, también, del alcalde de Vigo, Carlos G. Príncipe, cuando señalaba que los pescadores vigueses habían contribuido a la merma de los recursos en los países ribereños. Para el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, la Feria, además de negocio, era una ocasión importante para dar a conocer mejor a todo el mundo la realidad pesquera gallega. Por su parte, el anterior director general de Ordenación Pesquera y ex presidente de la Xunta, Fernando González Laxe, manifestó: «Se habla mucho de nivel, de colaboración, etcétera, pero desde hace cinco años no se inventan nuevas fórmulas de colaboración e inversión en el sector». También abogó por avances que supongan una nueva política sobre redistribución de cuotas, modificar el sistema de licencias, mecanismos de control y vigilancia, y para el uso de técnicas más modernas para evitar que los barcos desperdicien los descartes...

Entre las actividades desarrolladas en el contexto de la Feria Mundial de la Pesca y no referidas al negocio comercial destaca, en primer lugar, el encuentro que tuvo lugar entre el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, con el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, y con el director de Pesca Marítima de la Generalitat, Edelmir Salich. La reunión entre los representantes de las tres comunidades autónomas sirvió para analizar la situación actual de transferencias en esta materia y coincidieron en criticar la existencia de una fuerte descoordinación con el Gobierno. Los representantes de Cataluña, País Vasco y Galicia



Prensa y agua

Los expositores en la Feria Mundial de la Pesca de Vigo hubieron de soportar durante algunas horas los efectos de las fuertes lluvias que cayeron sobre la ciudad el pasado día 13 de septiembre. Muchos expositores se quejaban de los altos precios pagados por metro cuadrado, muy superiores a los de otros certámenes similares, mientras los servicios no estaban a la misma altura. Pabellones sin energía eléctrica, «stands» inundados, máquinas cubiertas con plásticos para evitar la caída de agua, fueron la nota destacada de una jornada donde la Feria se vio pasada por agua, mientras los organizadores señalaban que se había tratado de una lluvia por cantidad inusual en la ciudad en esas fechas del año. El espectáculo de una Feria inundada, a pesar de ese volumen de negocio final de que hablan los organizadores, fue lamentable.

Los expositores de la Feria Mundial de la Pesca de Vigo fueron pasados por agua durante una jornada. Los periodistas que acudimos al certamen estuvimos pasados por agua durante todo el certamen. Es difícil esperar un evento de las características aireadas por sus organizadores, donde los servicios de información y los de prensa en general hayan tenido más pobreza de datos, medios e ideas. Probablemente, la penuria de los servicios de prensa era también una parte del negocio de la Feria organizada por la World Fishing Exhibition. ■ V. M.



Se estima que la World Fishing Exhibition dejó en el sector servicios de Vigo y la comarca unos 6.000 millones de pesetas.



llegaron a un primer compromiso para elaborar conjuntamente un documento donde se incluyan las pautas para el máximo desarrollo de los Estatutos en estas materias. Enrique López Veiga señaló la necesidad de diálogo con la Administración central y reconoció la existencia de un nuevo talante en el actual equipo de Agricultura.

Por la Feria de Vigo pasó el director general de Estructuras Pesqueras de la Comunidad Europea, Emilio Mastacchio, que estuvo acompañado del director general de Estructuras, Rafael Jaén. El representante comunitario no tuvo pelos en la lengua para insistir sobre el proceso de reconversión y modernización que se ha puesto en marcha y reconoció la posibilidad de que esas actuaciones den lugar a problemas sociales. El director general español de Estructuras, Rafael Jaén, lle-

vó la tranquilidad a los asistentes al señalar que habría los presupuestos suficientes para seguir con las acciones previstas en cuanto a la modernización de la flota.

Finalmente, entre otras muchas actuaciones y actos celebrados en el recinto ferial, cabe destacar la reunión de la Junta Asesora de Cultivos Marinos (Jacumar), que aprobó en Vigo el Programa de Orientación Plurianual que entrará en vigor en enero de 1992 con una duración de cinco años. Las inversiones previstas para este período rondan los 26.000 millones de pesetas, con la posibilidad de que las ayudas comunitarias lleguen al 40 por 100 de la inversión. Rodaballo, lubina, dorada, salmones, mejillones y ostras se hallan entre las principales especies a desarrollar. ■

V. M.



PRESENCIA DEL ISM

FIEL a sus compromisos de servicio con las gentes del mar, el Instituto Social de la Marina (ISM) estuvo presente en la Feria Mundial de la Pesca de Vigo en un «stand» que compartió con otro organismo de la Administración, el From, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Durante los días que duró el certamen, por nuestras instalaciones pasaron miles de profesionales del mar, empresarios, técnicos, políticos nacionales, representantes de diferentes países y público en general, a quienes se les entregó el diferente material informativo o de investigación editado por el Instituto, así como miles de ejem-

plares de la revista MAR. Especialistas marítimos nacionales, así como representantes de la política del mar en otros países, se mostraron especialmente interesados en todas las publicaciones relacionadas con cuestiones como incendios, salvamento, seguridad o medicina marítima. En el «stand» del ISM, los visitantes, además de recibir todo tipo de publicaciones de las editadas por el Instituto, pudieron contemplar diferentes prendas de seguridad a utilizar por los hombres del mar, así como una maqueta del centro de formación profesional, actualmente en fase de construcción, que se está levantando en Bamio. ■





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.)

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.



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

Finanzauto



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

ESPAÑA PODRÍA SER UN ALIADO IMPORTANTE EN LA BUSQUEDA DE NUEVOS RECURSOS, SEGUN EL PRESIDENTE DE FENAPESCA

Venezuela, ubicada al norte de América del Sur, ha sido denominada la «Puerta de Entrada» a América Latina. País de incontables bellezas, limita al norte con el majestuoso mar Caribe, proporcionándole, además de la espectacular belleza oro y azul de sus playas, una gran riqueza de productos marítimos, algunos todavía por descubrir. La pesca en este

país es una actividad muy antigua. Cuenta con una larga y arraigada tradición como lógica consecuencia de la abundancia de sus recursos, tanto marinos como fluviales, y de su relativamente fácil asequibilidad por la configuración de sus costas, sus condiciones climáticas e hidrológicas y la estructura de sus ecosistemas.



VENEZUELA

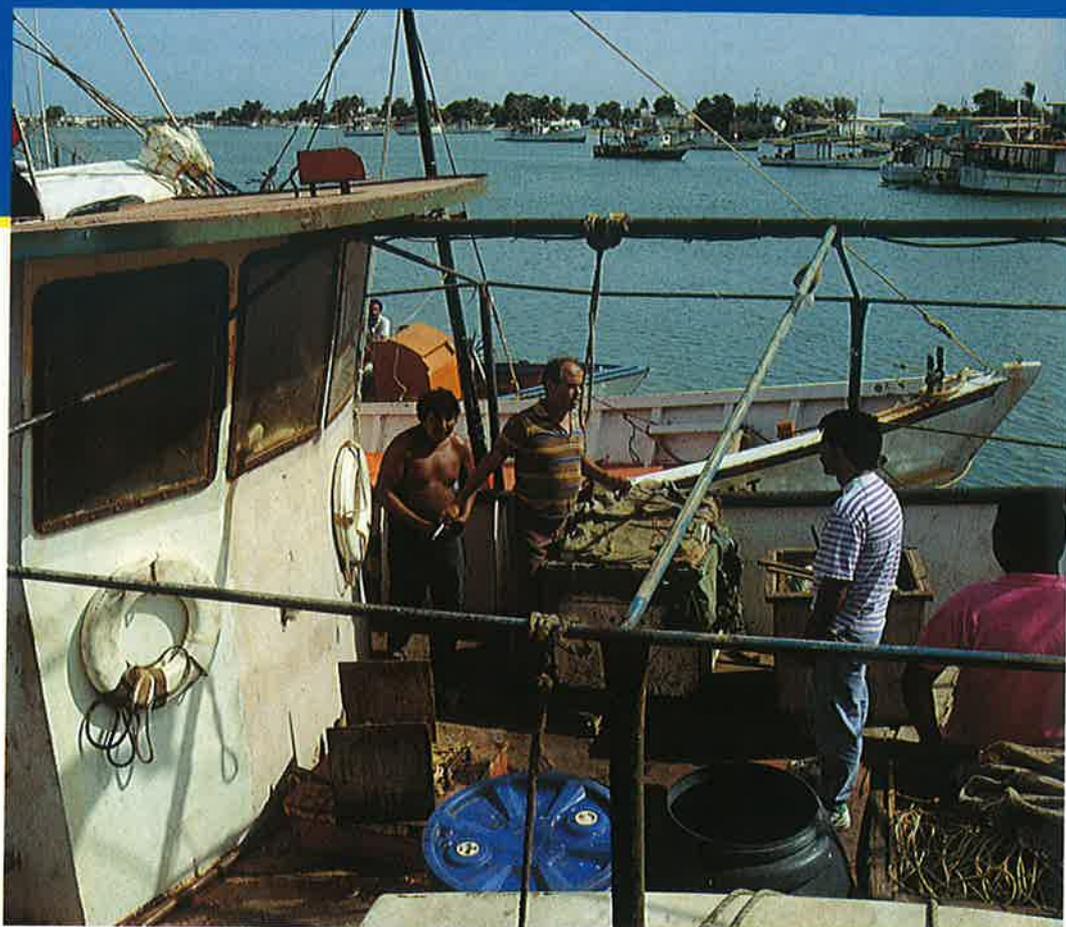
UN MAR POR DESCUBRIR

VENEZUELA

LOS cronistas de Indias mencionan y describen repetidas veces las actividades pesqueras de las poblaciones indígenas, principalmente de la región nororiental. Los yacimientos arqueológicos confirman la dimensión y las características de estas actividades. La llegada de los españoles produjo determinados cambios en la organización de las pesquerías e introdujo nuevos métodos y artes, pero aprovechó y fundamentó la pesca en la mano de obra y en la pericia y conocimiento empírico de los indígenas. Prueba de ello es el elevado número de especies comerciales que tienen nombres indígenas, más que en ninguna otra nación de Latinoamérica.

A pesar de esta tradición, no es hasta los años cincuenta cuando se inicia el verdadero auge de la industria en este sector, con barcos modernos, nuevas tecnologías de captura, así como la instalación de plantas procesadoras que agregan valor a la materia prima. Sin embargo, todavía hoy, en la antesala del siglo XXI, la «pequeña Venecia» americana no conoce cuál es realmente su fortuna marina dentro de la zona económica exclusiva de las 200 millas...

Habiendo desarrollado la pesca artesanal y de arrastre, y en algunos aspectos la de altura, cuenta con una importante flota atunera, se olvidó de bucear en el fondo del mar. *«España, debido a sus lazos de amistad con Latinoamérica, y por su tradición pesquera, podría ser un buen aliado en la búsqueda de un conocimiento mayor de esta plataforma»*, asegura Guido Stefanelli, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Productores Pesqueros (FENAPESCA) de este país, quien afirma que sería muy interesante un acuerdo intersectorial entre empresarios de am-



La llegada de los españoles produjo determinados cambios en la organización de las pesquerías e introdujo nuevos métodos y artes, pero aprovechó y fundamentó la pesca en la mano de obra y en la pericia y conocimiento empírico de los indígenas.

bos Estados, dentro de un marco general de acuerdo entre los dos países.

La pesca en Venezuela es una actividad económica que ha venido registrando un progresivo crecimiento, convirtiéndose en la actualidad en un renglón de apreciable importancia en la economía agrícola de muchas regiones del país. Según datos oficiales del Ministerio de Agricultura y Cría venezolano, durante los últimos años los desembarcos totales se han establecido alrededor de las 300.000 toneladas anuales, obtenidos de los distintos sistemas pesqueros tanto en aguas nacionales como internacionales.

Los empleos directos superan los 130.000 y las inversiones totales, sin incluir los di-

ques, astilleros, puertos y otras obras de apoyo, superaron los 28.000 millones de bolívares (un bolívar equivale a casi dos pesetas). Además, se ha generado a través de este sector divisas que rondan los 60 millones de dólares al año.

Sector marginado

Pero a pesar de estos favorables datos y de su importancia dentro de la economía del país, el sector pesquero ha sido tradicionalmente marginado, con una escasa información sobre lo que significa este subsector agrícola, sus características generales, su importancia económica y social, los beneficios que generan y sus potencialidades.

En la actualidad el Plan Na-

cional de Desarrollo Pesquero tiene como objetivo prioritario consolidar este sector y conseguir que la pesca sea considerada como una de las actividades más importantes para el desarrollo del país, integrándola armónicamente a la economía nacional, y aportar mayores beneficios a la comunidad. Un mejor aprovechamiento racional de los recursos explotables y la posibilidad de incrementar su producción serán dos de las líneas básicas para obtener éxito dentro del nuevo plan de desarrollo.

Zona pesquera virgen e inexplorada

Y es en este último aspecto, a través de un aumento de la

frontera pesquera nacional, con la exploración y explotación de nuevas zonas pesqueras (zona económica exclusiva) donde España podría iniciar sus relaciones pesqueras con este país, aportando técnicas y personal, así como infraestructura de buques, ya que éstas serían las carencias más importantes para llegar a conocer los recursos pesqueros de esta zona, hasta ahora totalmente inexplorada y virgen al no disponer de datos objetivos y precisos sobre la riqueza que contiene, según manifiesta Guido Stefanelli.

«La celebración de convenios internacionales con países desarrollados, con la finalidad de brindar asistencia técnica y financiera a proyectos pesqueros específicos, es muy importante para nosotros en estos momentos. Pienso que España, tanto por su experiencia en este sector como por su confluencia como país amigo y que comparte con nosotros un mismo idioma, sería el país más indicado para iniciar una serie de contactos que llevarán a la realización de dichos convenios y a la explotación conjunta de los recursos pesqueros disponibles. Creo que ésta sería una oportunidad para mejorar tanto nuestras posibilidades como las suyas.»

Para el presidente de la Federación de Productores Pesqueros, éste puede ser un momento ideal para el entendimiento entre los responsables de pesca de ambos Estados, manteniendo conversaciones intergremiales, *«porque los empresarios somos los que, al fin y al cabo, vamos a explotar estos recursos. Sería muy interesante el descubrimiento de nuevas zonas de pesca.»*

Dos «países» pesqueros conflictivos

Dentro del sector subsisten dos países pesqueros, artesa-



VENEZUELA

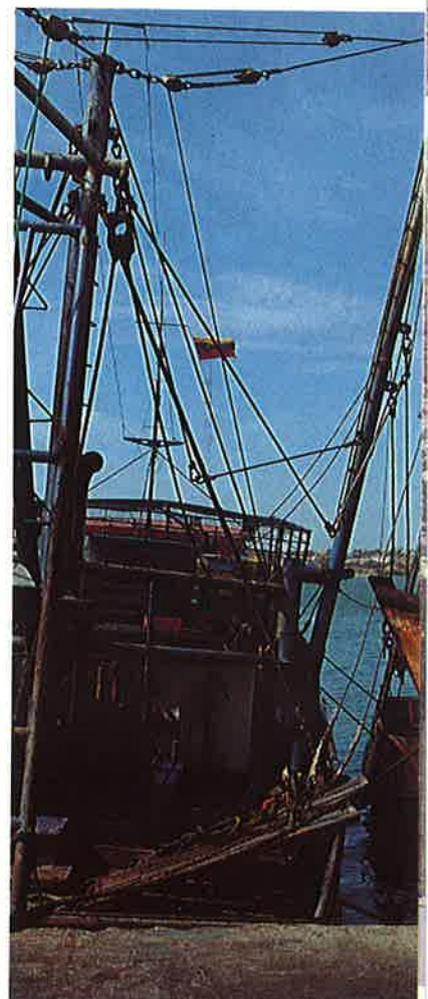
nal e industrial, muy distintos entre sí, distantes y con grandes diferencias en sus características fundamentales como productor pesquero y que no siempre han mantenido relaciones de vecindad, generándose continuos conflictos por el área que a cada uno corresponde, en competencia por el uso de los recursos pesqueros compartidos. La lucha ha sido constante y unos y otros mantienen su pretendido derecho a ser protegidos.

De momento sigue manteniéndose la pugna, y mientras que los pescadores artesanales acusan a los de arrastre de invadir la zona para ellos delimitada por el Estado como medida de equilibrio, estos últimos alegan que tan sólo son algunos los que infringen las leyes y que necesitan una zona de acción más amplia.

El sector artesanal, en un principio, estuvo dedicado más a la pesca de subsistencia, pero que poco a poco fue ingresando en los canales de comercialización que se fueron abriendo a través de una fuerte red de intermediarios, tanto como proveedores de materia prima a la industria del procesamiento o como fuente de pescado fresco para el consumo popular. Los pescadores artesanales están establecidos a lo largo de las costas venezolanas y en las grandes arterias fluviales.

El número de personas que se dedican a dicha actividad es difícil de cuantificar, pero todos ellos cuentan con un rasgo fundamental, su debilidad económica y su condición marginal en el contexto de la sociedad venezolana. Según datos oficiales da empleo a, aproximadamente, 31.432 pescadores, 22.479 en la flota marítima y 8.953 en la fluvial.

En el otro extremo de la cuerda se halla el sector industrial. Los empresarios que a ella se dedican se encuentran distribuidos en la zona maríti-



La pesca en este país es una actividad muy antigua, pero todavía hoy, en la antesala del siglo XXI, la «pequeña Venecia» americana no conoce cuál es realmente su fortuna marina dentro de la zona económica exclusiva de las 200 millas.

IMPORTANCIA DE LA PESCA EN VENEZUELA
Flota, capturas y empleos en 1989

| Flota | Tipo | Barcos | Capturas | Empleos |
|------------------|--------------------|--------|-----------|---------|
| | | Número | Toneladas | Número |
| Atunera | TOTAL | 78 | 94.511 | 1.425 |
| | Cerquera | 30 | | 459 |
| | Palangrera | 33 | | 240 |
| | Cañera | 15 | | 726 |
| Arrastre | TOTAL | 433 | 32.219 | 3.031 |
| | Camarón | | 7.196 | |
| Artesanal | TOTAL | 12.821 | 206.803 | 29.330 |
| Pargo-mero | TOTAL | 1.111 | 8.869 | 10.450 |
| | Altura | 448 | | 5.736 |
| | Media altura | 618 | | 3.090 |
| | Hieleros | 45 | | 1.984 |
| Venezuela | TOTAL 1989 | 14.443 | 342.402 | 44.242 |

Fuente: Ministerio de Agricultura y Cría. Venezuela, 1990.

Cuantitativamente, la pesca artesanal es la más importante de Venezuela, tanto por el volumen total de las capturas, que representan un 60 por 100 de la producción, así como por los empleos que genera. Sin embargo, está muy dispersa, atomizándose la oferta del producto. Su vulnerabilidad es extrema ante los cambios de los costes de insumos o ante el sector distribuidor de pescados.

Por su parte, el sector empresarial, aunque menos importante en cuanto a producción total y empleo generado, posee una integración vertical total y gran capacidad de respuesta. Este sector es el que se encuentra en condiciones para emprender iniciativas fundamentales como la creación de una pesquería de altura en la Zona Económica Exclusiva o participar en convenios de pesca en aguas extraterritoriales.

Exportación del camarón

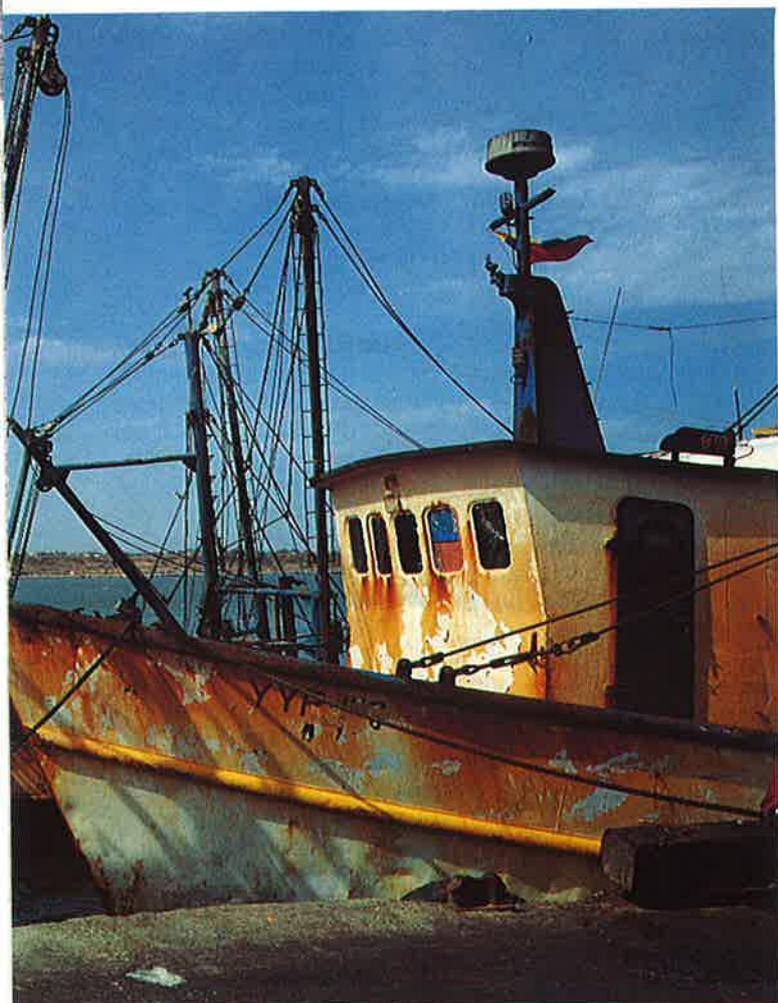
La pesca de arrastre se inició en Venezuela a principios de la década de los cincuenta, cuando pescadores procedentes de Italia trajeron sus barcos y emprendieron campañas explotatorias a todo lo largo de la costa venezolana. En una primera fase se establecieron en el occidente del país, concretamente en la península de Paraguana, del Estado Falcón, convencidos de la riqueza productiva, fundamentalmente camaronesa, en el golfo de Venezuela.

Este tipo de pesquería se expandió rápidamente, aumentando considerablemente el tamaño de la flota hasta 1972, cuando la explotación pesquera del camarón entró en crisis, provocando una migración de un importante número de barcos hacia el oriente del país, iniciándose así la

ma del país y son poseedores de las flotas de altura (arrastre, atún, etcétera), de un desarrollo acelerado, grandes inversiones en infraestructura, facilidades en tierra y plantas procesadoras. Ellos se han constituido en las fuerzas que motorizan economías locales, usualmente deprimidas, en diversas regiones costeras del país.

Su gran capacidad de inversión se deriva de los altos beneficios obtenidos de la explotación y exportación de productos de gran valor, tales como el camarón y el atún. También se integran dentro de este grupo las industrias que trabajan con productos de alto consumo a nivel nacional incluidos en la dieta popular, con un bajo valor unitario pero con grandes volúmenes de ventas al año, como son los productos enlatados.

En un lugar intermedio están los pescadores de pargo-mero, que tienen su origen en un tipo de pesca artesanal pero que posteriormente han evolucionado hacia una pesquería sofisticada, de un producto de alto valor y, por tanto, muy rentable.



España podría iniciar sus relaciones pesqueras con este país aportando técnicas y personal, así como infraestructura de buques. Estas serían las carencias más importantes para llegar a conocer los recursos pesqueros.



Uno de los principales productores mundiales de atún

La pesca industrial de atún en Venezuela se inició en el año 1955. En esa fecha se realizaron operaciones de pesca exploratorias frente a sus costas para conocer los recursos disponibles. Los resultados de estas campañas fueron satisfactorios, obteniéndose altos rendimientos, lo que originó nuevas exploraciones con diferentes sistemas de pesca. Esto dio paso a un proceso de diversificación de la pesca de esta especie caracterizado por un alto grado de especialización y rendimiento que convirtió a este país en uno de los principales productores de atún a nivel mundial.

A finales de la década de los setenta la flota pesquera estaba constituida por 55 embarcaciones, las cuales alcanzaron un promedio de desembarcos anuales que superó las 16.000 toneladas métricas. En los últimos años estas cifras se han incrementado tanto en el número de embarcaciones como en el de los desembarques (en 1988 se llegó a las 73.000 toneladas), reportados por 67 unidades.

En el período 1988-89 la producción de la

flota atunera representó, aproximadamente, el 28 por 100 de la producción nacional marítima, lo que indica su importancia dentro del subsector pesquero del país. Estos recursos se destinaron en 1988 al procesamiento industrial (28,99 por 100), consumo en fresco (33,58 por 100), exportaciones desde el país y desembarques en puertos extranjeros (un 37 por 100). Ya en 1989 la producción de atún se dedicó principalmente a este último capítulo con el 56 por 100 del total.

La industria atunera generó en 1988 un total aproximado de 26.800 empleos, de los cuales cerca del 17 por 100 correspondió a la mano de obra empleada directamente, mientras que el 83 por 100 restante correspondió a los empleos indirectos. Se pone de relieve en este punto el hecho de que un porcentaje importante de la tripulación de las embarcaciones atuneras cerqueras es extranjera, con la particularidad de que el capitán de pesca, rango de mayor jerarquía de este tipo de barcos, no es venezolano. ■

E. C.

pesca a gran escala en esa región de Venezuela, en donde, para 1977, la flota alcanzó un número aproximado de cien unidades arrastreras.

Este sector orienta su explotación hacia el camarón, producto destinado a la exportación, convirtiéndose en el de más alto valor, ya que aunque representa tan sólo el 16,8 por 100 de las capturas, su precio en el mercado equivale al 52,9 por 100 del ingreso total de pesca. Otros recursos demersales (peces y moluscos) que son capturados conjuntamente con la especie citada, también han sido objeto de una explotación intensa durante treinta años por parte de una flota que vivía en continua expansión.

La pesca de arrastre tuvo una producción de 1.115 millones de bolívares en 1988, lo que representó más del 26 por 100 del total generado por el subsector pesquero, siendo superado solamente por la pesca artesanal, que aportó, según las cifras oficiales disponibles, más del 35 por 100 de ese total.

Las perspectivas futuras de este arte de pesca, teniendo en cuenta el exceso de flota en relación a la capacidad de carga que existe en las áreas pesqueras tradicionales del país, pasa por una congelación de la construcción de este tipo de embarcaciones, con la conversión de algunas hacia la pesca en aguas profundas, lejos de los fondos someros cercanos a la costa, así como la aplicación de esquemas de manejos pesqueros que incluyan regímenes de operación de los barcos con limitaciones tales como la aplicación de vedas convenientemente establecidas sobre la base de factores diversos tales como la biología de las especies y el entorno socio-económico de la pesquería. ■

Elena CEBRIAN



ASTILLEROS "LA PARRILLA"

TELEFONOS:

Particular: Muros de Nalón, 58 32 41
Oficina: S. Esteban, 58 01 28 y 58 03 13

**SAN ESTEBAN DE PRAVIA
(Asturias)**

BASILIO FIDALGO ARNALDO S. A.

- Construcción de Buques con casco de Madera.

- Construcción de Buques con casco de Acero.

- Reparaciones y transformaciones, Mantenimiento en Buques de Acero.

- Reparaciones y transformaciones, Mantenimiento en Buques de Madera.

- Muelle de Armamento (150 m).

- Taller de Calderería para Acero y Alluminio.



**A DIARIO SE VIERTEN A LAS
AGUAS ENTRE 10 Y 20
TONELADAS DE
COMPUESTOS
ORGANOCORADOS**

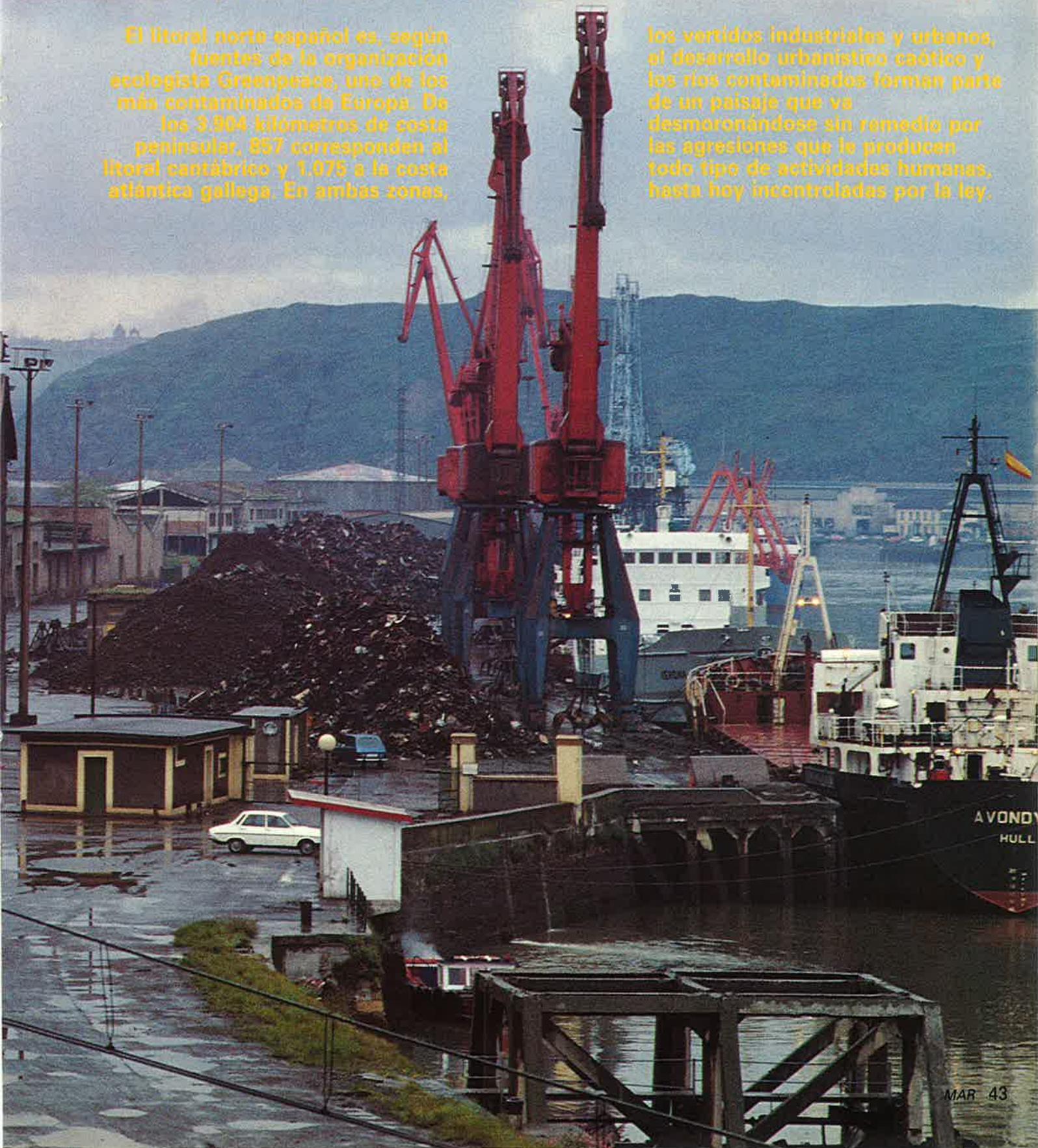
UN MA



LA CONTAMINACIÓN DEL CANTÁBRICO: R DE INTERESES CREADOS

El litoral norte español es, según fuentes de la organización ecologista Greenpeace, uno de los más contaminados de Europa. De los 3.904 kilómetros de costa peninsular, 857 corresponden al litoral cantábrico y 1.075 a la costa atlántica gallega. En ambas zonas,

los vertidos industriales y urbanos, el desarrollo urbanístico caótico y los ríos contaminados forman parte de un paisaje que va desmoronándose sin remedio por las agresiones que le producen todo tipo de actividades humanas, hasta hoy incontroladas por la ley.



Las empresas esconden sus vertidos con incineradores y emisarios submarinos



PRECISAMENTE porque las agresiones contra la naturaleza no cesan y continúa la degradación progresiva del medio ambiente, Greenpeace ha iniciado una campaña en la costa norte que pretende eliminar los vertidos tóxicos en nuestras costas, conservar los últimos espacios naturales que permanecen intactos, limpiar los ríos y, en definitiva, conseguir un hábitat más saludable mediante la protección del medio ambiente.

La más contaminada de Europa

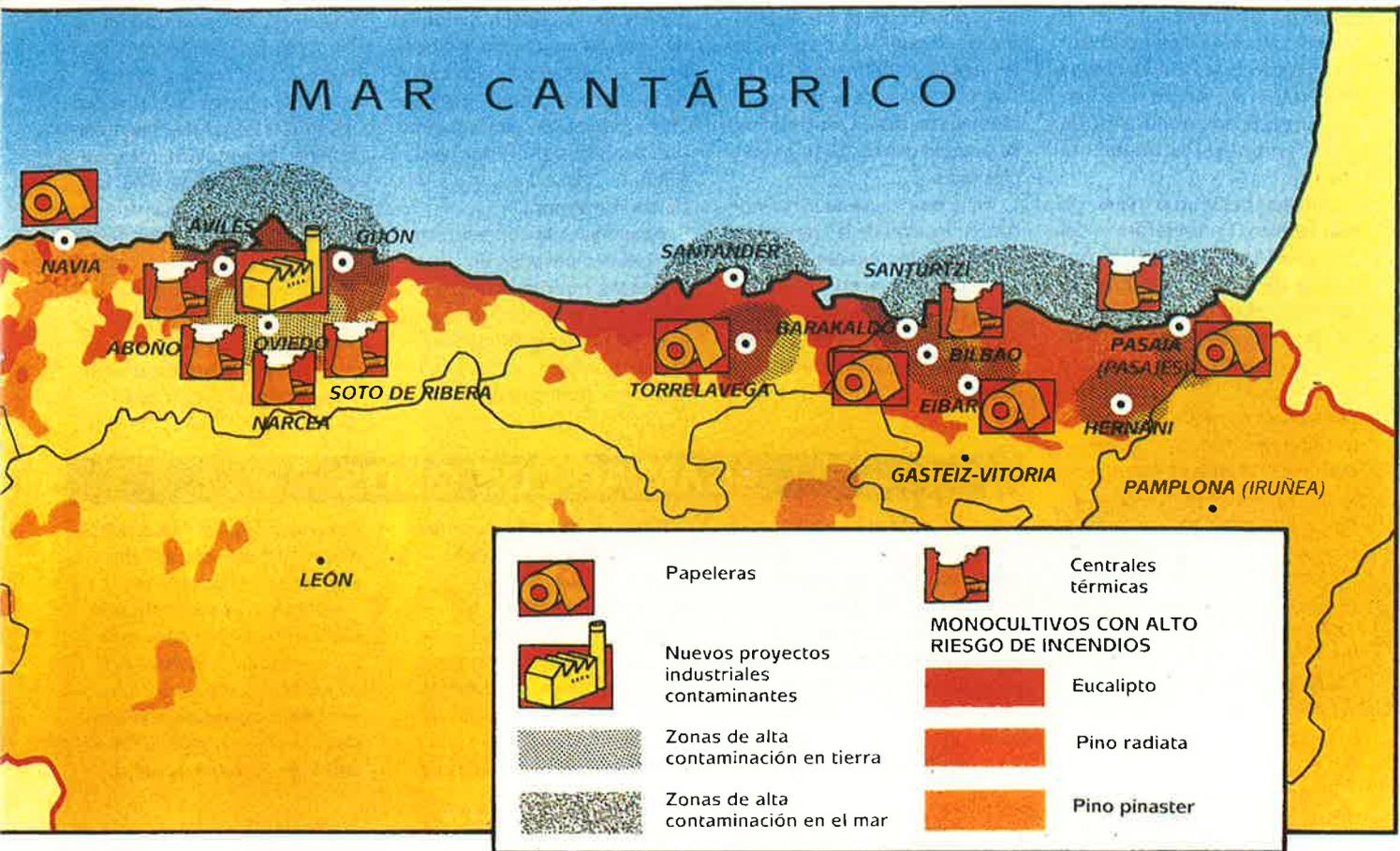
A lo largo de la cornisa cantábrica se encuentran algunas de las zonas con índices de contaminación más elevados de toda Europa por la cantidad de industrias instaladas por metro cuadrado. Un ejemplo claro es el de la central térmica As Pontes, de García Rodríguez en La Coruña que se considera la ma-

yor emisora de dióxido de azufre (SO_2) de todo el continente europeo. Por otro lado, un estudio de la Organización Mundial de la Salud señala que la margen izquierda del río Nervión, en Bilbao, está produciendo un deterioro del medio que incide sobre la población. En Langreo (Asturias) el problema se tramita en la Oficina del Defensor del Pueblo por las quejas del colectivo social contra las industrias. Pero hay más, un informe reciente del Instituto Español de Oceanografía demuestra que la contaminación en Suances (Cantabria) y en Bilbao no tiene «parangón», y otro tanto ocurre con Gijón, Santander o las rías gallegas.

El río más salmonero de la Península, el Pas, se encuentra en un grave proceso de deterioro a causa de la contaminación que provoca la atrofización de sus aguas.

Que la contaminación industrial ejerce una influencia directa sobre el medio ambiente está claro y, sin embar-





go, la única estadística global sobre la producción de residuos tóxicos y peligrosos generados por la industria en España, que publicó hace dos años el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, contiene cifras que no pueden tomarse en serio. De hecho, las estimaciones de residuos tóxicos industriales que iba a producir la industria, según la citada fuente, eran 282.000 toneladas anuales en el País Vasco, 54.000 en Asturias, 43.000 en Galicia y 21.230 en Cantabria.

Estos datos habría que multiplicarlos al menos por cuatro para tener una aproximación a la cifra real de vertidos. La muestra real fue la previsión realizada para Cataluña, que se cifraba en 482.000 Tm/año. En la práctica los desechos tóxicos industriales de esta Comunidad durante el año 89 ascendieron a 1.600.000 Tm/año (1.118.000 toneladas más).

Greenpeace tiene datos que demuestran que lo mismo ocurrió con los residuos potencialmente incinerables,

que se calculaban en 30.000 toneladas/año y que para colmo de casualidades coincidían con la capacidad de cada una de las plantas incineradoras que pensaban instalarse según el Plan Nacional de Residuos Industriales. Es decir, que esta estadística, lejos de ser fiable, se realiza para justificar unas instalaciones previstas y no para resolver el grave problema ambiental.

La dejadez, el descontrol y la irresponsabilidad gubernativa, según Greenpeace, favorece, por otra parte, la aparición y desaparición de residuos de vertidos por doquier, sobre todo en el País Vasco. Además, a la falta de acción para resolver la problemática actual se añaden los nuevos proyectos de industrias contaminantes que pretende ubicarse en esta zona (la multinacional química norteamericana Dupont busca la instalación en el Valle de Tamón [Asturias] y otro tanto sucede con las nuevas industrias de producción de pasta de papel).

Los culpables

La moderna tecnología de producción de pasta y papel crea uno de los residuos más tóxicos que se conocen, utilizando mucha energía y consumiendo grandes cantidades de agua. Por otra parte, las prácticas de tala y la creación desmesurada de monocultivos de árboles de crecimiento rápido tienen un impacto desastroso en el medio ambiente.

Como manifiesta Greenpeace, el sector de la pasta y el papel apostó por el norte dadas las posibilidades de alta rentabilidad económica que ofrecían las plantaciones de pino y eucalipto, que han hecho de esta costa la principal abastecedora de productos de celulosa dentro de España.

Son cinco las empresas líderes que contaminan a diario el aire y las aguas: CEA-SA (Navia), Papelera de Zicuñaga (Hernani), ENCE (Pontevedra), SNIACE (Torrelavega) y Papelera Española (Aranguren). Cada



Greenpeace ha iniciado una campaña de limpieza, eliminación de vertidos y protección de todo el litoral cantábrico

una de ellas vierte entre 10 y 20 toneladas de compuestos organoclorados que envenenan las aguas del Atlántico y del Cantábrico.

Se ha demostrado que los vertidos de las fábricas que utilizan cloro para el blanqueo producen graves daños a la vida marina. Afecciones al hígado y en el sistema inmunitario, anomalías en las células de la sangre o deformaciones en la espina dorsal son algunos de sus efectos en los peces. Y, encima, su persistencia en el medio ambiente hace visibles sus efectos en un área de muchos kilómetros cuadrados alrededor del vertido. Todos estos productos tendrán, además, como destino final, un vertedero o una incineradora, donde de nuevo volverán a aparecer problemas de contaminación porque emiten dioxina y otros organoclorados a la atmósfera y a las aguas. La dioxina, en

concreto, es sólo uno de los mil compuestos organoclorados que se forman durante el proceso de blanqueo de la pasta de papel. Sólo se conocen químicamente alrededor de un tercio de estas sustancias y todavía es menos el número de aquéllas cuya toxicidad ha sido estudiada a fondo. Es seguro que quedan por identificar «súper venenos» en los residuos de la celulosa.

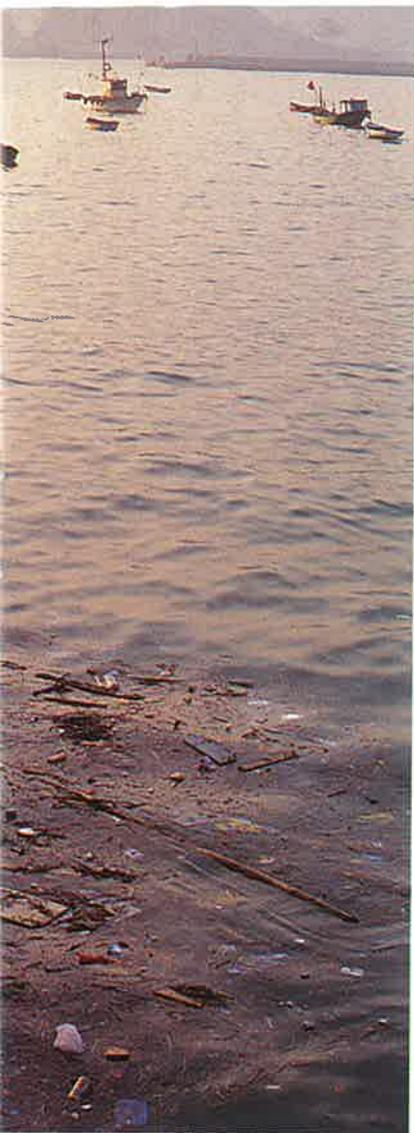
Vizcaya importa residuos

En Bilbao, además de la contaminación que producen las empresas ubicadas en su suelo, es un centro de entrada de miles de toneladas de residuos tóxicos y peligrosos que se importan, al parecer, para su tratamiento. La organización Greenpeace se pregunta cómo es posible que un lugar tan contaminado sea a

la vez un centro de importación de residuos tóxicos industriales.

En el valle vizcaíno de Asúa, la empresa ASER ha hecho del tratamiento de los residuos de las acerías la base de su actividad. Esta empresa, que fue subvencionada por el Gobierno vasco para tratar los residuos de este tipo que se producen en esa Comunidad Autónoma, dispone de capacidad suficiente para tratar setenta mil toneladas de polvo de acerías, pero se ve obligada a importar residuos de otras regiones porque las industrias vascas no acaban de decidirse por el reciclaje de los residuos que producen. De hecho, a finales del año pasado, Greenpeace denunciaba la entrada en el puerto de Bilbao de un cargamento de residuos tóxicos que, procedente de Rotterdam, había sido rechazado en Brasil.





Incineradoras y emisarios

Con estos dos sistemas —incineradoras y emisarios submarinos— las industrias pretenden esconder el problema de la contaminación y evitar que los residuos sean demasiado visibles ante una sociedad cada vez más preocupada por la calidad de vida y el entorno.

De hecho, a medida que la presión ciudadana contra las agresiones al medio ambiente

crece, los Gobiernos e industrias empiezan a sentirse obligados a hacer algo. No importa el qué con tal de poder dar la impresión de que están concienciados. Todos tratan de vender una falsa imagen ecologista que defiende la naturaleza.

Pero esta «solución» resulta ser un nuevo problema. Ni la quema de los residuos industriales ni su vertido al mar solucionan nada, porque durante el proceso de incineración una parte importante de los

también un proyecto de emisario.

Según Greenpeace, la justificación más habitual para este tipo de instalaciones es que cuanto más lejos se realice el vertido, mayor será la dilución. Es fácil entender, sin embargo, que si una empresa vierte 100 kilos al año de mercurio al mar, no importa lo larga que sea la tubería por donde corre la sustancia, el resultado final son 100 kilos de mercurio que se depositan en las aguas.



contaminantes se emite a la atmósfera y otra parte queda en las cenizas. La contaminación, pues, no desaparece, sólo pasa del medio sólido o líquido al medio atmosférico. Se ha constatado la presencia de dioxinas y furanos en las plantas incineradoras; además, al ser muy acumulativas, estas sustancias aumentan su concentración a medida que ascienden en la cadena trófica.

Y otro tanto sucede con los emisarios submarinos. Empresas e industrias contaminantes pretenden eludir la necesidad urgente de reducir en origen la cantidad de residuos tóxicos que producen, mediante la construcción de enormes tuberías que se introducen en el mar y desde las que arrojan los vertidos a escondidas. La papelera de CEASA, en Navia, ya tiene construido un colector; ENCE, en Pontevedra, casi lo ha terminado, y Sniace, en Torrelavega, ha presentado

Soluciones

Como para casi todo en la vida, y a pesar de que cada vez resulta más difícil conseguir limpiar el Cantábrico, Greenpeace aboga por la ejecución urgente de medidas básicas que permitan reducir los vertidos a la atmósfera y a los ríos. Su objetivo es llegar al vertido cero en el año 2000. Lograrlo supone en principio el respeto a la naturaleza y para ello proponen el abandono del blanqueo con cloro en la pasta de papel, que se prohíba tanto la importación como la exportación de residuos, que se evite la construcción de plantas incineradoras y, sobre todo, que se apliquen sistemas de producción limpia en todas las industrias, porque sólo en la cornisa cantábrica existen en la actualidad 500 puntos de vertidos. ■

Mercedes MANJAVACAS

**Los faros españoles
añaden el valor estético
a la funcionalidad**

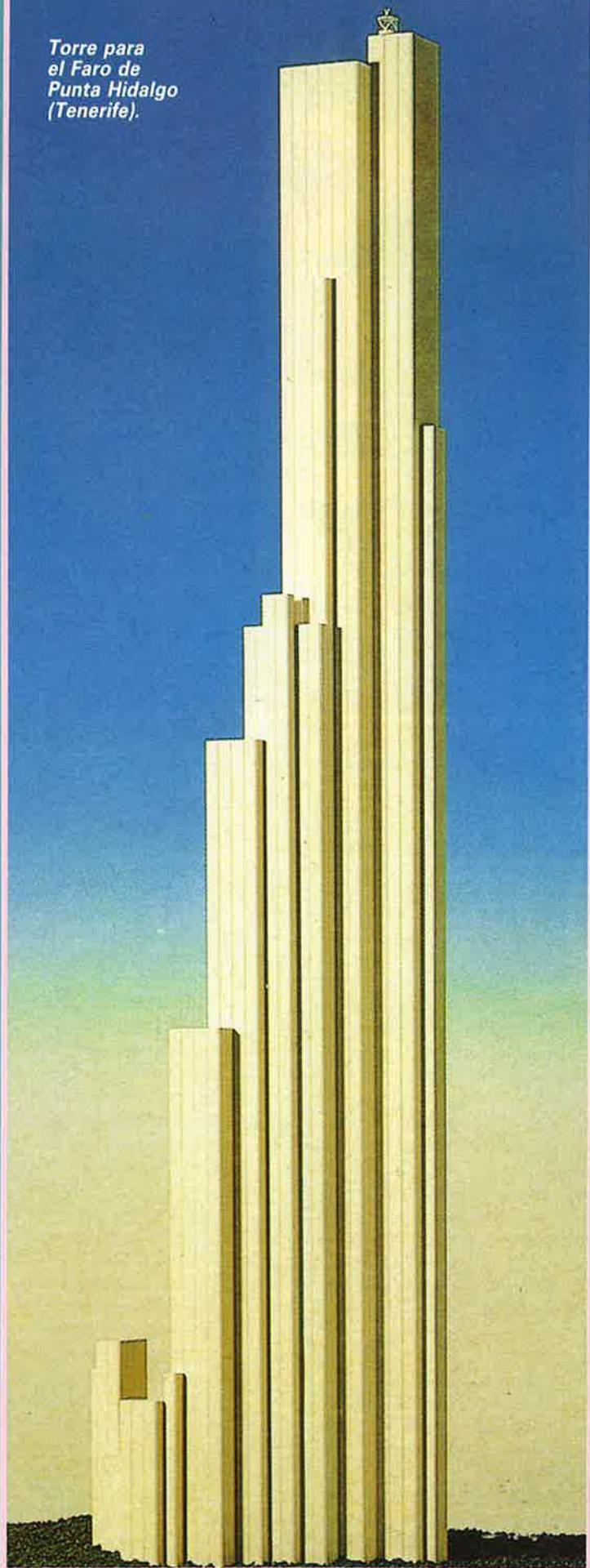
ENTRE LA LEYENDA Y EL ARTE

**Las torres proyectadas en las
Islas Canarias son las más
excepcionales por su diseño y
originalidad, y también las que
han exigido un presupuesto
más elevado**

La actuación de la Dirección General de Puertos y Costas en la renovación y mejora de las señales marítimas ha dado como resultado varios prodigios de la ingeniería ubicados a lo largo de la costa española. El faro, elemento esencial de historias de marinos, misteriosas noches de niebla y cuentos de niños, se ha convertido ahora en un elemento estético de un porte tan majestuoso, en ocasiones, que se coloca en un término medio entre la ingeniería, la arquitectura y la escultura.



Torre para el Faro de Punta Hidalgo (Tenerife).





Torre para el Faro de Punta Aldea (Gran Canaria).

Ubicación de algunos de los faros remodelados o recientemente construidos.

LAS torres para faros tienen unos usuarios al otro lado de la línea de tierra que les dan su razón de ser, pero existen también otros, del lado de tierra, que buscan en el faro un hito en el paisaje. Teniendo en cuenta estos dos aspectos, la Dirección General de Costas tomó la decisión de reducir el uso de torres normalizadas a ubicaciones de escaso interés paisajístico, decidiendo que el resto de las señales marítimas que se incluían en el Plan de Señales Marítimas puesto en marcha entre el ochenta y cinco y el ochenta y nueve se acometiera con criterios de singularidad. Con este fin se establecieron tres lotes de proyectos que fueron redactados, unos por proyectistas de reconocido prestigio profesional, otros sobre la base de un concurso de ideas, y el

resto por técnicos del Departamento. Este refuerzo de diseño ha supuesto un retraso en el desarrollo del Plan de Señales Marítimas, que debió haber estado acabado en el ochenta y nueve, así como un encarecimiento considerable del mismo, todo ello en favor de conseguir que las exigencias técnicas no sólo tengan una faceta funcional, sino también exquisitamente estéticas.

Estos faros presentan, además, otra singularidad, y es que no se ha incluido en ellos la existencia de una vivienda, como sucedía en las antiguas torres. Hoy en día las nuevas tecnologías aplicadas a las instalaciones luminosas conducen inexorablemente hacia su automatización y, a corto plazo, al control remoto de una serie de parámetros desde un centro de control y mando centralizado. Con ello se rompe

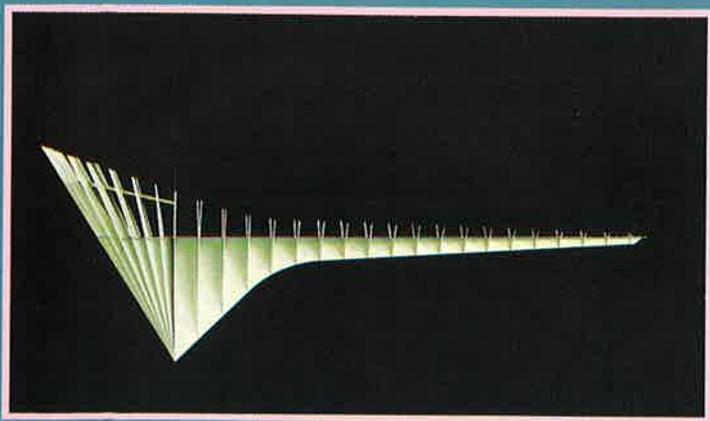
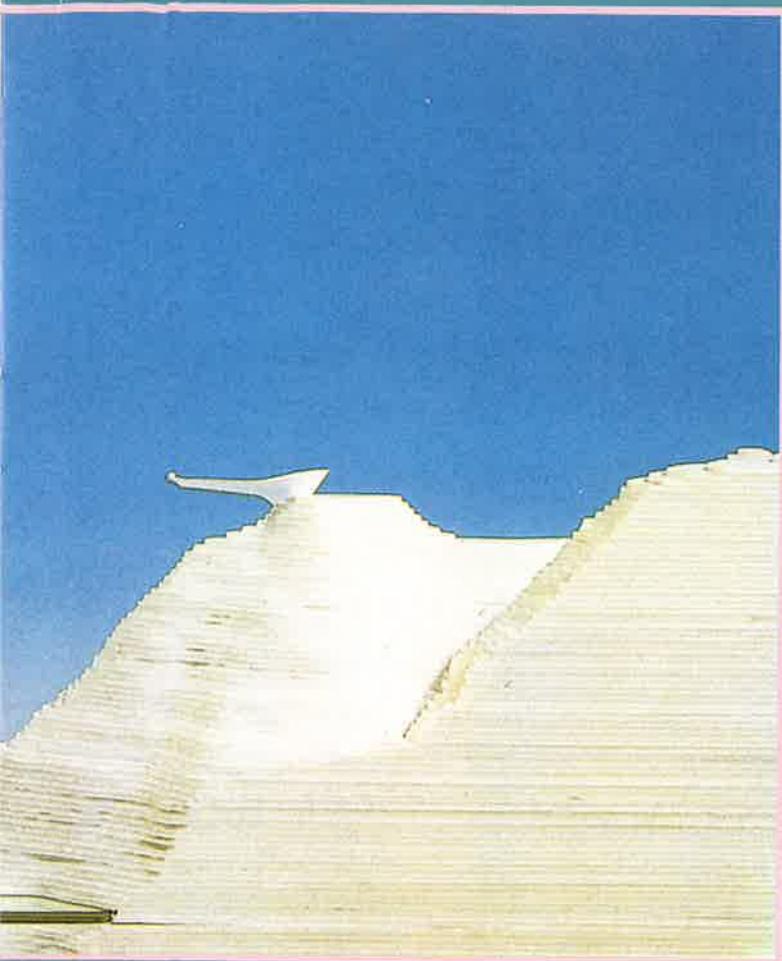
definitivamente la relación biunívoca faro/torrero y aparece una nueva relación: conjunto de faros controlados desde un centro de mando único/equipos de técnicos especializados capaces de realizar las operaciones de mantenimiento y conservación, así como las reparaciones menores.

En la concepción de estos nuevos faros se ha tenido también en cuenta que el faro, que surge asociado a la idea de señal visual, va adquiriendo poco a poco otro talante, y en un futuro inmediato se puede afirmar que será soporte no sólo de la señal visual sino de receptores activos de radar o de cualquier otra señal radioeléctrica.

La Dirección General de Puertos y Costas ha propiciado también la reutilización como faros de las antiguas torres de vigías de los siglos XVI a XVIII, allí donde su

situación coincide con la necesidad de una nueva señal. Estas torres estaban hasta ahora huérfanas de uso y se las ha destinado a una función con la cual estaban históricamente emparentadas: la vigilancia del mar.

La reutilización y conservación del patrimonio histórico existente en lo que a los faros se refiere no termina aquí. El Área de Señales Marítimas de la Dirección General de Puertos y Costas ha establecido una serie de criterios para el saneamiento de los edificios en mal estado, con máximo respeto a su esencia arquitectónica. En este sentido se han tenido en cuenta tres tipos de actuaciones: faros en los que sea necesario aumentar el alcance geográfico de la señal visual, faros en los que se ha de electrificar y automatizar la señal visual y faros en los que es necesario instalar equipos

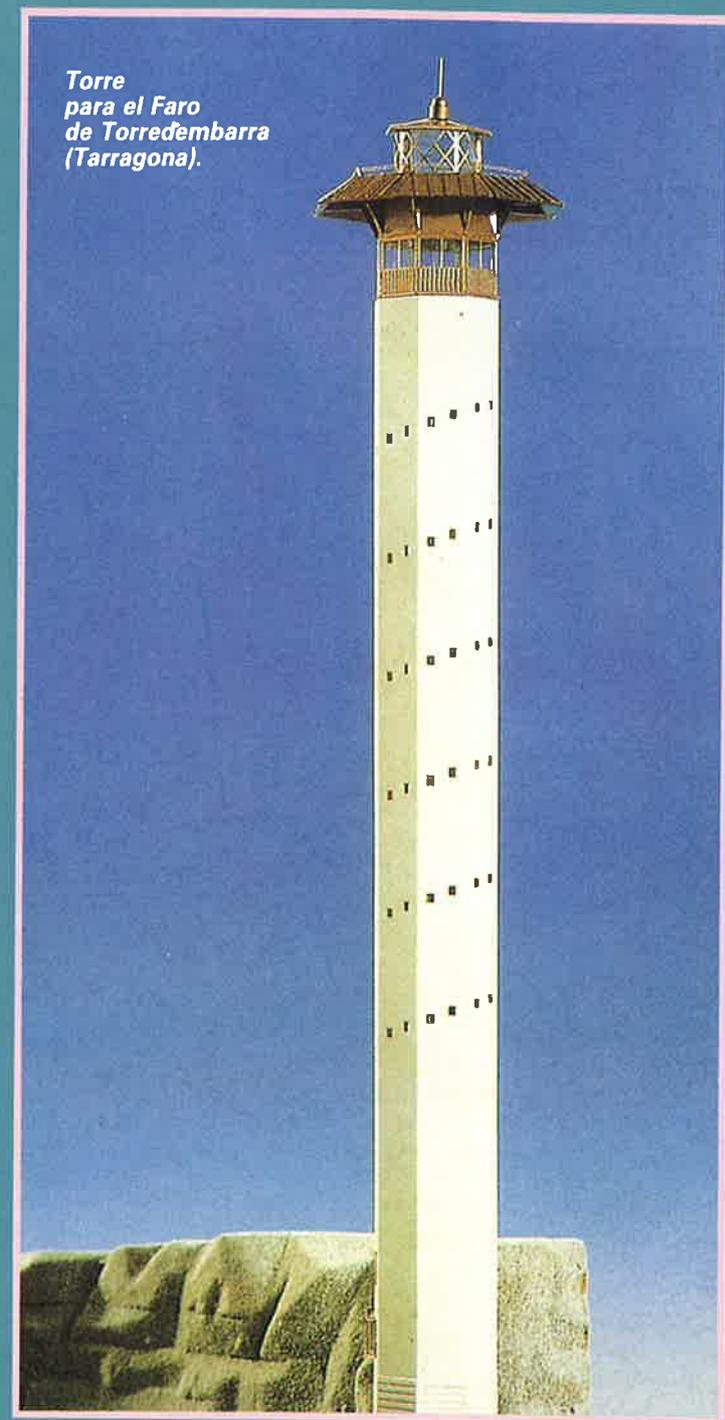


y antenas de sistemas eléctricos. En el primer caso se ha estudiado la posibilidad de aumentar la altura de la torre con materiales compatibles con los existentes, o se ha planteado la construcción en sus inmediaciones de una torre nueva. En el segundo caso se ha planteado la instalación de un generador solar para la electrificación y automatización de la señal. Estos generadores solares requieren una serie de exigencias, tales como dispositivos antiviento, orientación

preferentemente al sur, que han tenido que hacerse compatibles con el respeto a la torre. Finalmente, la adopción de nuevos sistemas de ayuda a la navegación.

En cuanto a la adopción de nuevos sistemas de ayuda a la navegación cuya ubicación fuese en las inmediaciones de un faro existente, ha constituido un reto que se ha plasmado de forma espectacular en ocasiones.

La reducción de los costes de mantenimiento y la mejora de las condiciones de tra-

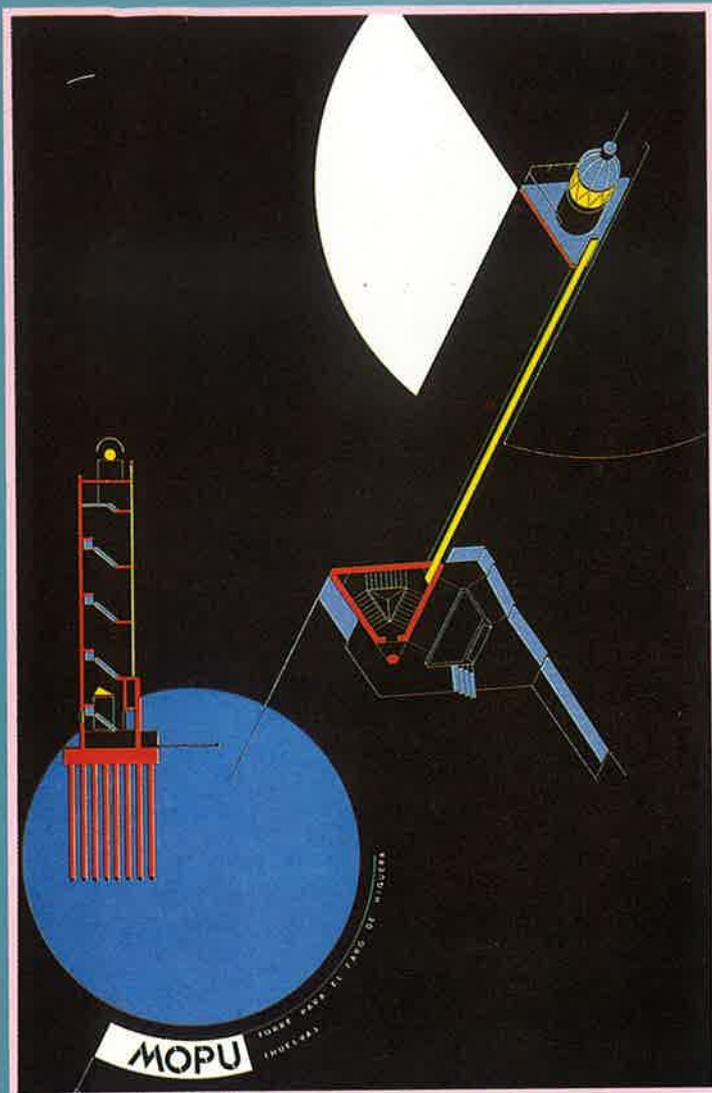


Torre para el Faro de Torredembarra (Tarragona).

bajo, en particular de la reducción de horas de vigilancia, han conducido a abordar la automatización de las señales con la fiabilidad necesaria en relación al objetivo de la señalización marítima, esto es, proporcionar a los navegantes los medios para fijar su situación e indicar los peligros en las proximidades de las costas. Esta finalidad no ha sido compatible con la conservación de ciertos equipos monumentales, que han resultado perfectamente aprovechables. Las ópticas

Fresnel utilizadas, de vidrio tallado y pulido, son auténticas esculturas giratorias, para cuya reutilización se ha procurado seguir una frecuencia de ritmos de las señales en consonancia con la apariencia que podían ostentar.

Algunos de los proyectos de mayor envergadura que se han llevado a cabo dentro de esta actuación se han ejecutado entre el ochenta y ocho y el noventa, y el resultado ha sido todo un prodigio de la ingeniería. El faro de Torredembarra, en Tarragona,



Torre para el Faro de Nules (Castellón).

gona, por ejemplo, tiene una altura de 58 metros sobre el nivel del mar y un alcance luminoso de 17 millas marinas. El presupuesto necesario para realizarlo ha sido de cien millones de pesetas. El criterio seguido en el proyecto de la torre ha sido el de compaginar los requerimientos propios de una señal de ayuda a la navegación con los estrictamente estéticos y de hito paisajístico y arquitectónico. Sus formas, el color del fuste y la luminosidad de la zona permiten obtener apariencias distintas en función de los grados de luz y sombra, variables según la posición del sol.

Con un presupuesto idéntico de cien millones de pesetas se ha construido la torre para el faro de Punta Aldea, en Gran Canaria, cuya apariencia estética es

completamente excepcional. Este faro invierte la estructura vertical para adoptar una estructura horizontal, convirtiendo el faro en una prolongación de la cresta de la costa, con su diseño en voladizo. Se basa en un plano horizontal en el que se contienen la señal marítima y los paneles fotovoltaicos. Esta pieza de la ingeniería arquitectónica se ha construido en hormigón armado blanco. Su alcance nominal es de quince millas marítimas y su luminosidad de diecisiete mil candelas.

Las torres proyectadas en las Islas Canarias son las más excepcionales por su diseño y originalidad, así como las que han exigido un presupuesto más elevado. La torre para el Faro de Punta Hidalgo, en Tenerife, ha exigido también un presupuesto cer-



Torre para el Faro de La Higuera (Huelva).

cano a los 100 millones de pesetas, concretamente de 91 millones. Su alcance luminoso es también similar, de 16 millas marítimas, y su altura sobre el nivel del mar es de 52 metros. Este faro fue el resultado del concurso de ideas convocado por la Dirección General de Puertos y Costas con objeto de mejorar el entorno y el paisaje costeros al tiempo que la seguridad marítima. Su construcción es compacta y esbelta, formada por unas estilizadas masas de hormigón dispuestas de forma que insinúan una proa hacia el mar.

En la isla de La Palma el diseño de la torre para el Faro de Punta Lava pone de manifiesto la posibilidad de lograr un equilibrio entre la funcionalidad y los aspectos estéticos, resaltando sobre un terreno pedregoso y

abrupto una creación esbelta y transparente, de 45 metros de altura sobre el nivel del mar y un alcance luminoso de 15 millas marítimas. Su presupuesto, 99 millones de pesetas.

Morro Jable en Fuerteventura, Nules en Castellón, el Faro de Castell de Ferro y La Herradura en Granada, Punta Carbonera y Camarinal en Cádiz, el Faro de la Higuera en Huelva, la Isla de Ons en Pontevedra, Frouxeira en La Coruña, Lastres en Asturias y Górliz en Vizcaya son otros puntos de la costa española que se han beneficiado de este plan de actuación que ha sabido transformar en arte un elemento de la navegación costera que hasta ahora, como mucho, había aspirado a ser leyenda. ■

V. L.



El pintor Esteban Arriaga recrea cuatro momentos de la singladura del marino genovés a América

La travesía de Colón

El pintor canario Esteban Arriaga, conocido por sus pinturas sobre temas marinos, ha recreado en cuatro obras otros tantos momentos de la travesía trasatlántica de las naves de Colón.

De este modo, el pintor se ha sumado a la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América con estos óleos, de los que se ha impreso una serie limitada de láminas firmadas por el propio autor.

Los cuadros responden a los títulos «Salida de España por Palos de la Frontera», «Las naves de Colón en Sevilla-Fantasia», «Navegando de paso por la isla Gomera en Canarias» y «Colón descubre las tierras del Nuevo Mundo», y en ellos se plasma con minuciosidad cada uno de estos momentos del navegante genovés recreados por la imaginación del autor de los lienzos.

Esteban Arriaga nació en Tenerife en 1922. Entre los doce y los diecisiete años estudió en la Escuela de Bellas Artes y después ingresó en la Escuela Naval Militar. Empezó a navegar como

alférez de Navío en 1946, y entre 1948 y 1950 fue profesor de guardamarinas en el buque escuela «Juan Sebastián Elcano», donde empleaba su tiempo libre pintando.

Además de pintor y capitán de Fragata es doctor en ingeniería. En 1970 decidió retirarse de la Armada para dedicarse por completo al arte. Escribió el libro *Singladuras*, en el que se incluían más de cien reproducciones en color de sus pinturas. En la obra contaba su vida artística a bordo de diferentes veleros y buques mercantes a lo largo del mundo, desde la Patagonia hasta el cabo de Hornos, las islas de Malasia y Polinesia, Filipinas, Japón, los mares de la China, Mármara, Bósforo, etcétera.

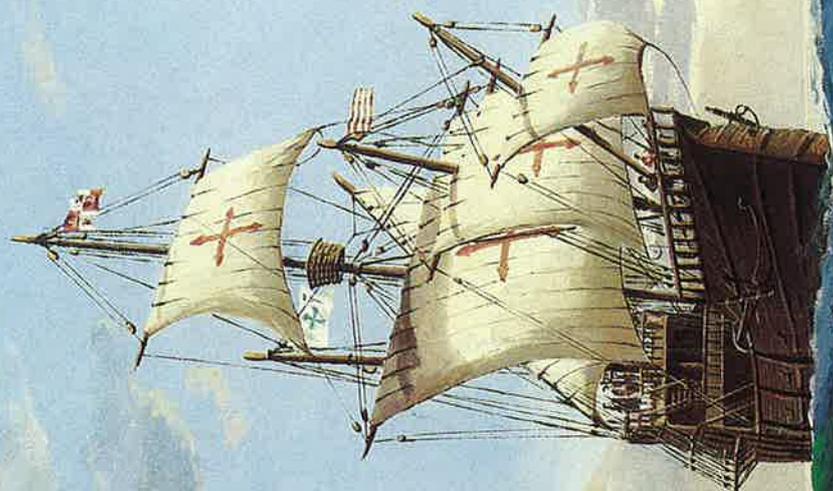
Su extenso trabajo y la calidad del mismo han hecho que este pintor, entre cuyos clientes figura el Rey Don Juan Carlos, haya cobrado fama como un excelente pintor de temas marinos.



V. L.

MAR 53

*La travesía
de Colón*



Univ. de Sevilla

*La travesía
de Colón*

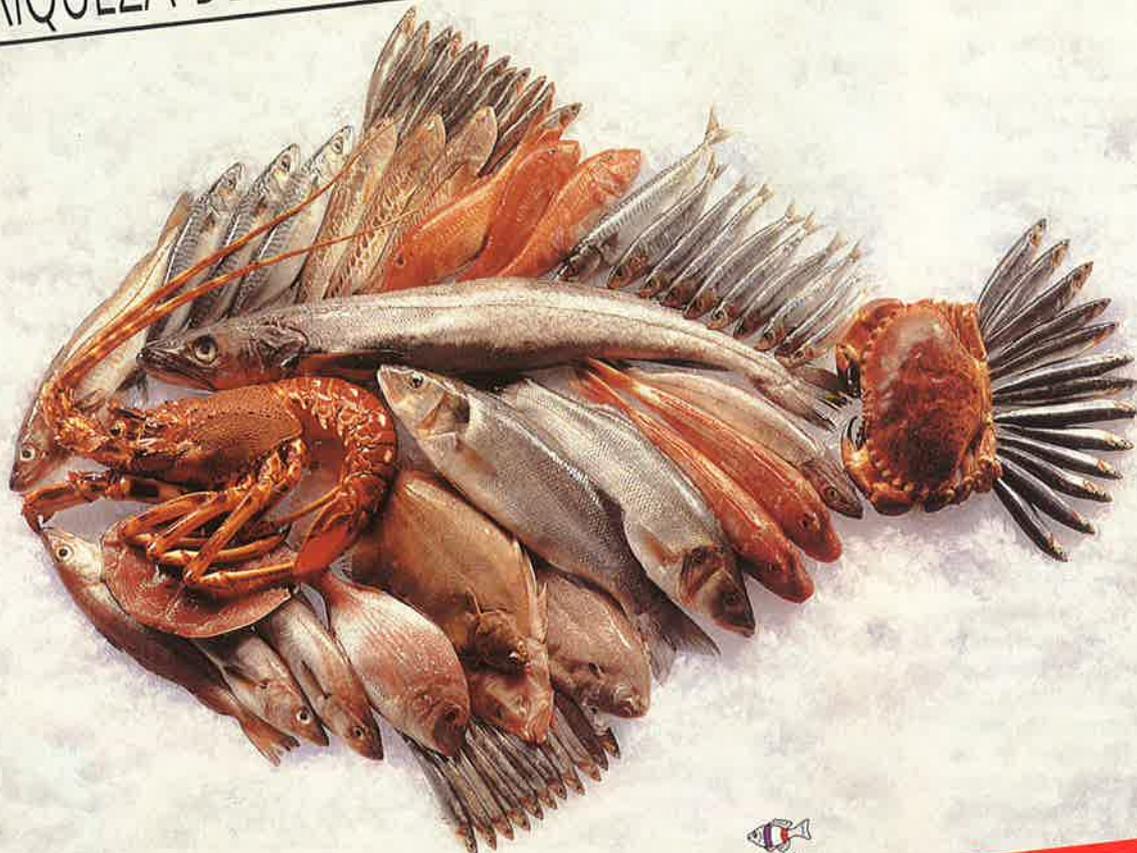


*La travesía
de Colón*



Montez
1951

LA RIQUEZA DEL MAR : EL PRIVILEGIO DEL SABOR



Los productores franceses de sepia quieren abastecer a los mayoristas

Francia apunta hacia el mercado español

La producción francesa de sepia ha pasado en los últimos diez años de 2.500 toneladas a más de 22.000. Este pescado, cuyo consumo en el país vecino tiene mayor tradición que en España, ha visto incrementado su volumen de capturas de forma tan espectacular que los productores franceses, apoyados y asesorados por sus organismos oficiales, están intentando ensanchar las vías de introducción en el mercado español. Los mayoristas españoles, por su parte, denuncian la falta de seriedad de los productos nacionales y anuncian que estarían dispuestos a abastecerse en los mercados franceses si éstos obedecen óptimamente a tres demandas: calidad, seriedad y precio.

LOS productores franceses tienen puestas sus miras en el mercado español para introducir en él algunos de sus productos del mar. Concretamente, los organismos franceses están tanteando las posibilidades de venta de la sepia francesa, una especie cuyas extracciones son abundantes en el país vecino desde hace relativamente poco tiempo, ya que diez años atrás era apenas conocida entre los franceses.

Los tanteos sobre las posibilidades que este producto tiene de calar en el mercado español están siendo llevadas a cabo por el Fiom francés, organismo paralelo al FROM español y dependiente de los Ministerios del Mar y Finanzas. El Fiom percibe, además, fondos de Bruselas para ayudar a los pescadores y organizaciones de productores franceses, así como para realizar estudios de mercado en el extranjero destinados a proporcionar información sobre las posibilidades fuera de sus fronteras a las empresas privadas francesas destinadas a la transformación de los productos del mar. La labor de este organismo se centra, en definitiva, en promocionar todo tipo de productos (especialmente, en estos momentos, la ostra y la sepia francesas) y proporcionar datos a los productores franceses sobre el mercado extranjero.

La labor del Fiom francés es complementada por el CFCE, el Centro Francés del Comercio Exterior, cuyos trabajos se centran, en Europa, en los estudios sobre los mercados de productos agroalimentarios en general. La misión del CFCE es ayudar a los exportadores franceses a conocer el mercado español y ayudar a los exportadores franceses y españoles, en este caso, a contactar. Este organismo, que recientemente ha realizado un estudio en profundidad sobre el mercado español, acostumbra a trabajar organizando desplazamientos para fomentar el contacto personalizado entre los operadores de los diferentes países.

La sepia

Este pescado, que el Fiom está intentado promocionar (en España lo hace con la ayu-

da de la empresa Sopexa), era prácticamente desconocido en Francia hace diez años, período de tiempo durante el que ha sufrido una revaloriza-

ción y cuyas capturas han explotado en un 800 por 100 desde entonces. En el año 1980 la producción de sepia fue de 2.500 toneladas. En el

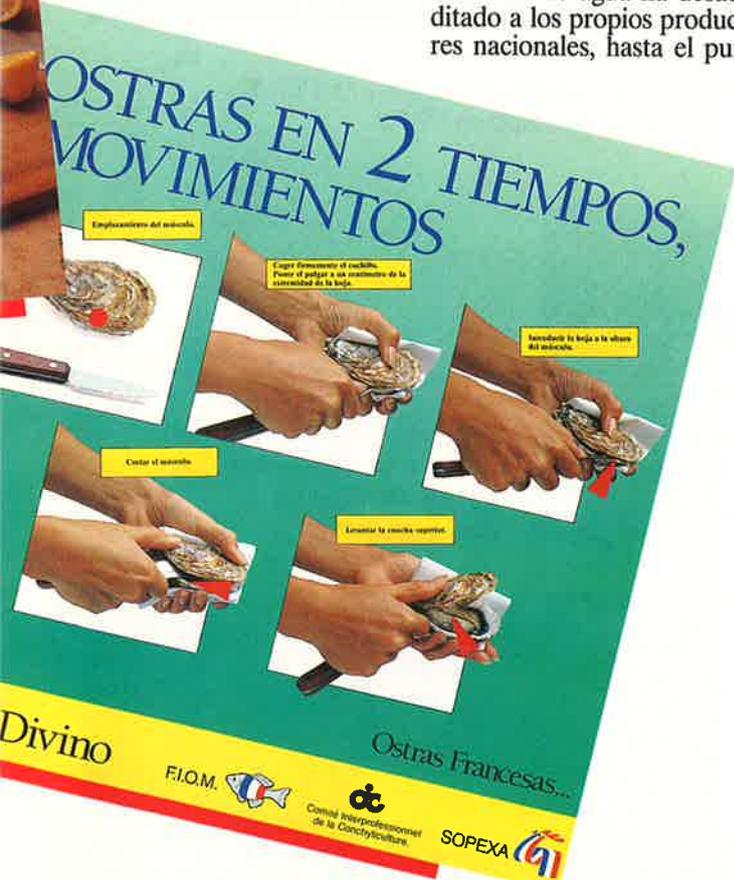


SABEN A PERLAS



83 sufrió una explosión y las capturas pasaron de 5.500 toneladas en 1982 a 9.150 ese mismo año. Durante el 86 y 87 las capturas volvieron a decrecer, para recuperarse en el 88 (10.850 toneladas) y en el 89 (12.400 toneladas). Pero ha sido en 1990 cuando la producción se ha disparado hasta casi multiplicarse por dos con respecto al año anterior. Las capturas realizadas durante el pasado año alcanzaron la cifra de 22.680 toneladas y parece que van a continuar en esta línea ascendente en los próximos años. Esta situación pro-

Aunque las importaciones españolas de sepia han descendido ligeramente, esto es debido más a factores relacionados con las complejas fluctuaciones de este mercado a nivel internacional que con un descenso del consumo. De hecho, los mayoristas españoles estarían dispuestos a ampliar la vía de intercambio con el mercado francés en el caso concreto de la sepia. La acusación que vierten los mayoristas españoles sobre los productores españoles de esta especie es que la venta de este producto congelado con grandes dosis de agua ha desacreditado a los propios productores nacionales, hasta el punto



voca el claro interés de los organismos franceses comprometidos con los productores y empresas de transformación del pescado por tantear las posibilidades del mercado español, donde sí existe una buena aceptación y tradición de consumo de este pescado y que, además, importa grandes cantidades del mismo de diversos países del globo. Fundamentalmente, los países que abastecen a España de sepia congelada son Marruecos, Ghana, Tailandia y Japón, y Francia de sepia fresca.

de que los mayoristas estarían dispuestos a entrar en contacto con los potenciales abastecedores franceses si éstos ofrecen una garantía de calidad y seriedad que parece que los vecinos galos sí están dispuestos a aportar. Pero, por encima de otras consideraciones, hay un factor obvio y fundamental para los mayoristas de pescado españoles: el precio. De este elemento depende la entrada o no de este pescado en el mercado español. ■

V. L.



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

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

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

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

PROTEGELOS.



FROM

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

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

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



ASTILLEROS BLASCO

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



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



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

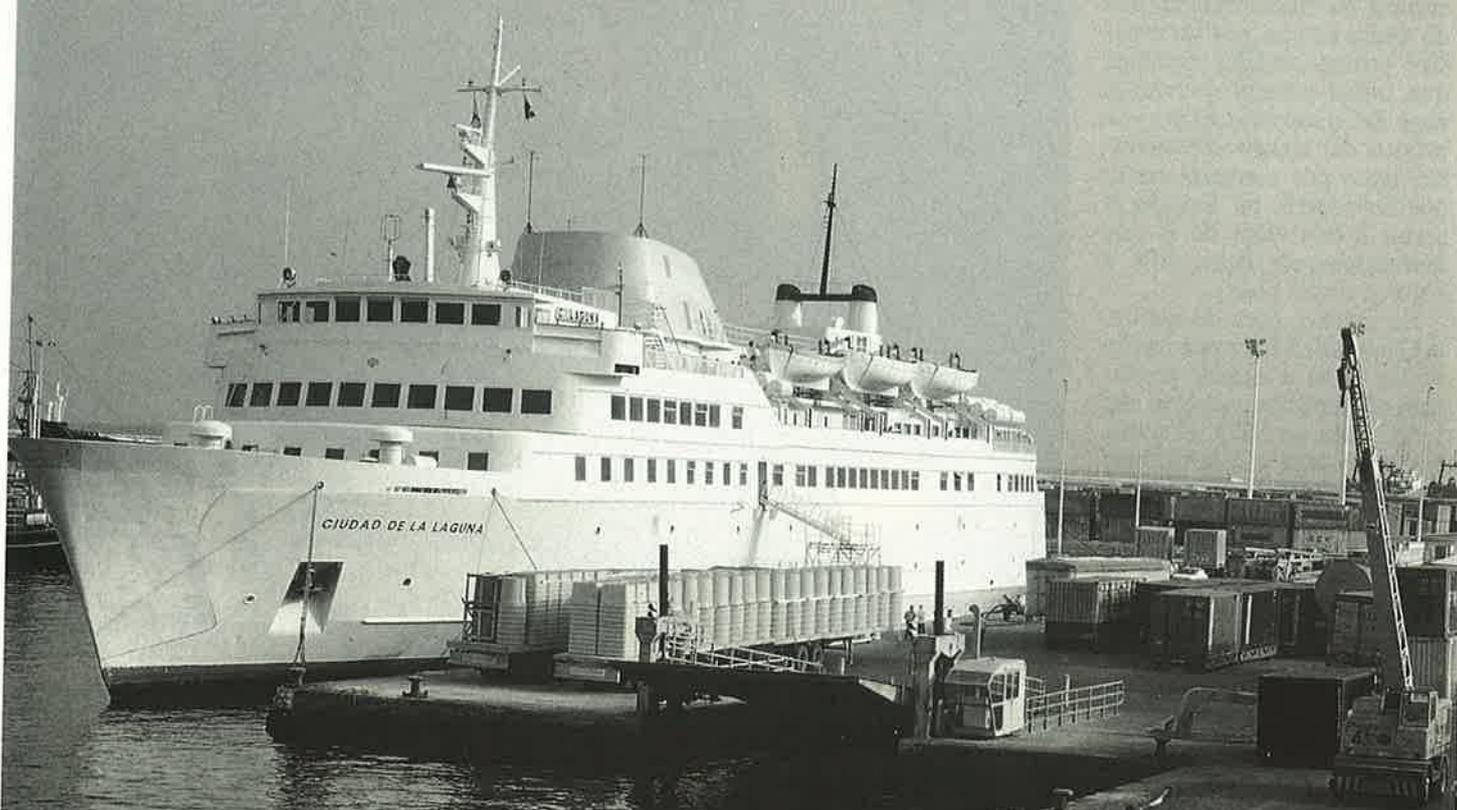


Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

TRASMEDITERRANEA YA HA INICIADO SU PROCESO DE TRANSFORMACION

Cambio en el transporte marítimo



Aunque partidarios de la reforma, los sindicatos se muestran preocupados por el despido de trabajadores.

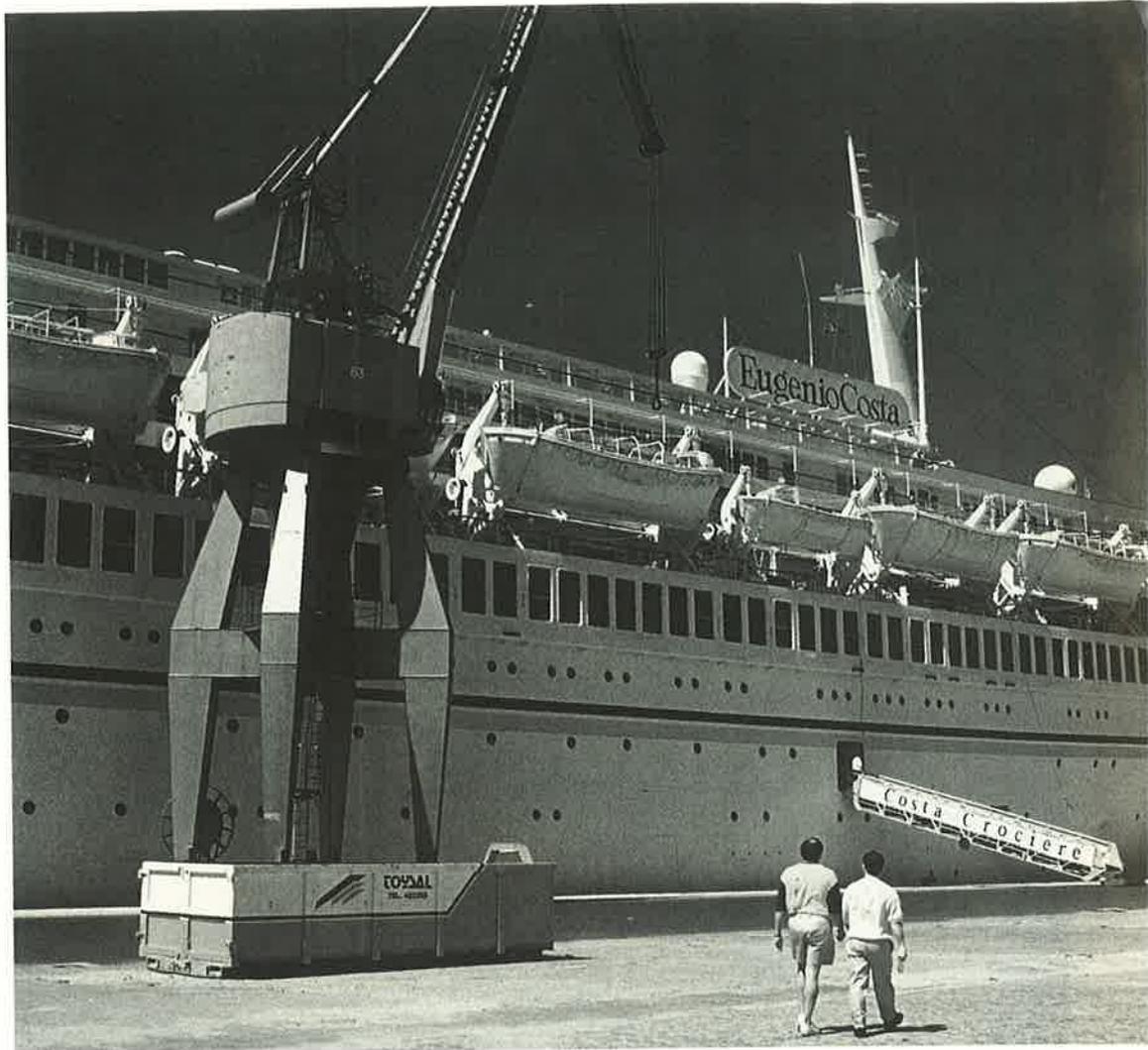
En el contexto de la economía española, el año 1993 está llegando quizá un poco deprisa para algunos sectores, de ahí que, en el último semestre del año, muchas de nuestras empresas estén agilizando su proceso de transformación para competir en igualdad de condiciones en un mercado sin fronteras ya cercano. En el transporte marítimo, el cabotaje ha iniciado su remodelación.

TRADICIONALMENTE, las líneas que cubren el cabotaje han sido reservadas a buques y navieras nacionales. Así ha ocurrido desde siempre y no es el caso español una excepción, sino que, a nivel internacional, es una práctica muy extendida. Sin embargo, el tráfico marítimo entre puertos de la Península, entre ésta y las islas y las islas entre sí ha estado caracterizado desde antaño por un excesivo proteccionismo; práctica que, unida a factores como el auge del transporte aéreo y la mejora del transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, ha llevado al sector a una crisis de la que necesariamente debe salir a corto y medio plazo.

En nuestra área de acción, la Comunidad Europea ha dado luz verde a la libre prestación de servicios. A partir del 1 de enero de 1993, el transporte de carga y viajeros, bien entre Estados comunitarios, bien entre terceros países, quedará totalmente liberalizado. Tal liberalización aún no ha afectado al cabotaje nacional; sin embargo, el interés que cada Estado miembro de la CE tiene en su cabotaje ha quedado ya plasmado en dos posturas claramente diferenciadas: la mantenida por los países del Norte de Europa, liberalizadora a ultranza, y la seguida por los países del Sur, más proteccionista y en la que el cabotaje es considerado una actividad de vital importancia. (Fuera de nuestras fronteras, el caso griego, con multitud de pequeñas islas repartidas por toda su geografía, hace fácilmente comprensible la postura de los países mediterráneos.)

Remodelación en tres fases

Ante la situación planteada, nuestro país ha entendido que es preferible la negociación y el trabajo por la unificación de criterios, antes que el enfrentamiento en el seno de la Comunidad Europea. Por ello, ha propuesto un proceso de li-



beralización del cabotaje en varias fases aceptado, en principio, por el grupo de trabajo de Transportes Marítimos de la Comunidad Europea.

La liberalización apuntada nos va a obligar a cambiar las estructuras, los medios y las actividades empresariales que caracterizan a nuestro cabotaje para poner fin al descontrol, la baja calidad de los servicios, los malos rendimientos y los descontentos existentes en la actualidad.

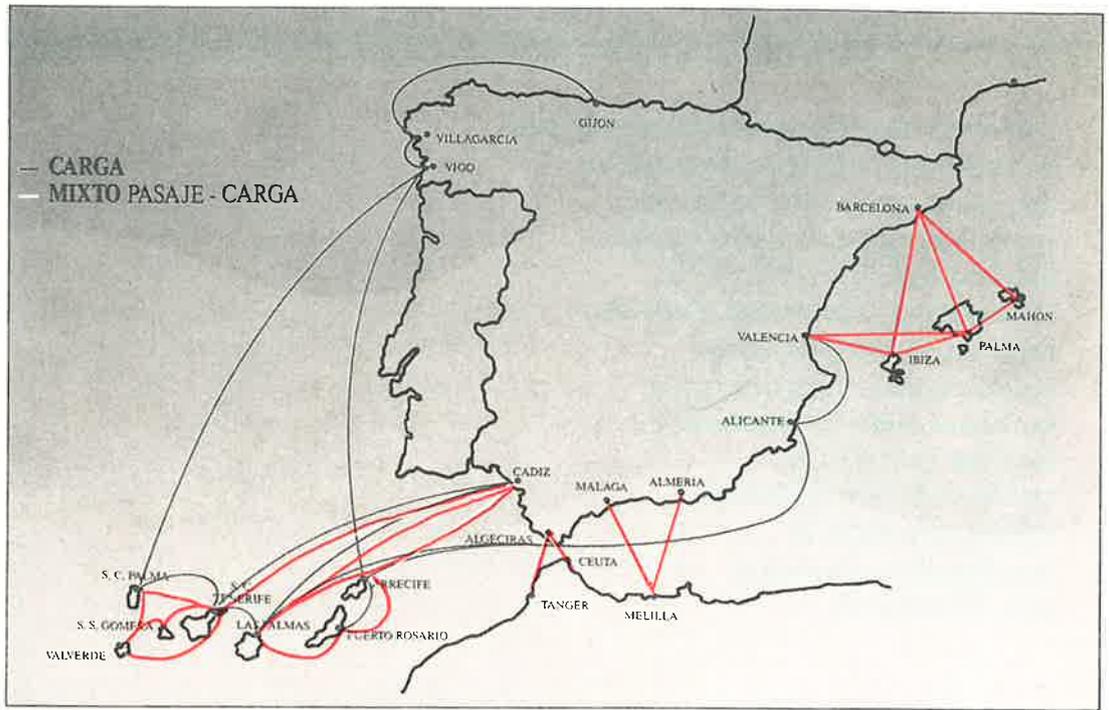
Así las cosas, la Administración marítima española pretende un cambio gradual establecido en tres fases, la primera de las cuales se considera ya iniciada con la puesta en práctica de una política encaminada a posibilitar la supervivencia del sector y en la que la negociación entre las partes es esencial para la racionalización del proceso. Entre los logros conseguidos hasta ahora cabe destacar el plan estraté-

gico de Trasmediterránea, los acuerdos iniciados en el Sector Norte, COPECAN, INTERCAN y BALCON y los alcanzados entre las navieras del Estrecho (Trasmediterránea e ISNASA), el del Pool hispano-marroquí y el del tráfico Algeciras-Tánger.

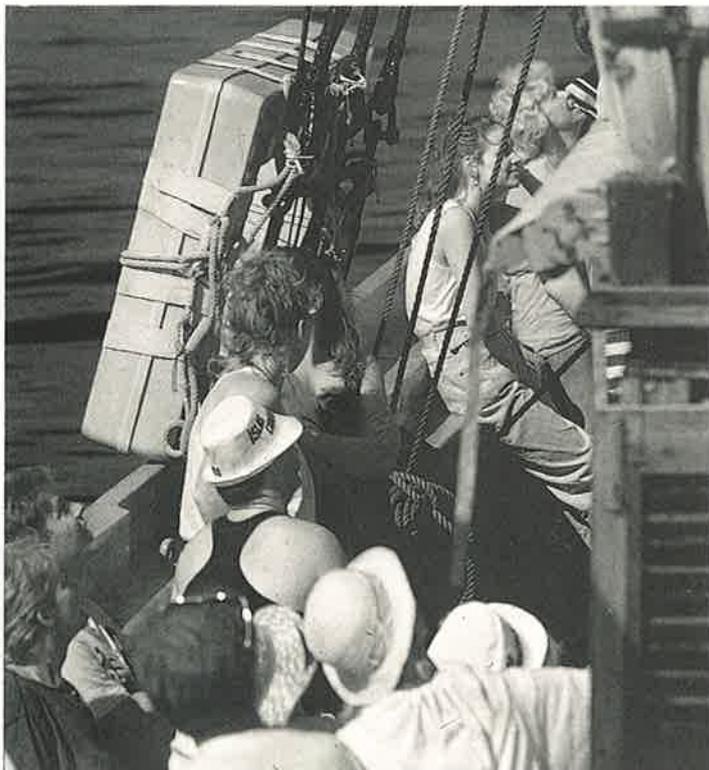
La Compañía Trasmediterránea, con capital mayoritariamente estatal, es la naviera más importante de las que operan en nuestro cabotaje. La llegada de Luis Delso a la presencia de la naviera supuso unos aires de renovación, abriendo el camino de la transformación con unas inversiones previstas para los próximos cinco años superiores a los 65.000 millones de pesetas en remodelaciones, compras y construcciones de buques. Todo ello originará una nueva estructura empresarial caracterizada por la descentralización de la gestión y a favor de la dirección por

áreas geográficas. «El negocio de la compañía está en los puertos y lo que está claro es que en Madrid no hay ninguno», manifestó Luis Delso en el momento de la presentación a los medios de comunicación del nuevo organigrama de la empresa. Con la intención de ofrecer un servicio de alta calidad, Trasmediterránea apuesta por la segmentación del mercado. Baleares, Canarias y el Sur serán de este modo las tres áreas geográficas en las que se divida la gestión de la compañía. Asimismo, no se descarta la firma de acuerdos con otras empresas nacionales o extranjeras; especialmente con aquellas que cubren las líneas con el norte de África.

Los cambios producidos en esta primera fase han originado reacciones críticas en los sindicatos que, si bien consideran necesaria la transformación y modernización del sec-



El futuro de Trasmediterránea pasa por la descentralización de la compañía.



tor, se muestran preocupados por el coste de puestos de trabajo que tal reforma puede llevar consigo.

Una vez puestos en marcha y finalizados los acuerdos señalados, la Administración marítima española pretende en esta primera fase obtener resultados tales como la ordenación de los tráficos y las líneas, la mejora y racionalización de los servicios, la modernización de la flota, y el perfeccionamiento en la formación y el reciclaje de las tripulaciones; lo que determinará una mejora general en los resultados y se dará estabilidad al sistema.

La segunda fase se contempla como un período de asentamiento que sirva para consolidar los objetivos previamente alcanzados al tiempo que permita su reforzamiento y capacidad de respuesta. En esta segunda fase, la Administración estudia la posibilidad

de crear un «plan de reordenación», similar a los planes de viabilidad y en los que no entra el cabotaje, por el que se fusionarían algunas empresas y se mejoraría la tecnología de los buques y las instalaciones portuarias, así como la formación de las tripulaciones.

El proceso de liberalización exigido por Bruselas llevará a

la necesidad de lograr algo imprescindible para las navieras que nuestro cabotaje goce de las mismas ventajas y opere con idénticas características que las que tienen el resto de compañías comunitarias dedicadas a este tipo de transporte marítimo. Dotar a nuestras empresas de tales características será el eje sobre el que girará la tercera fase de la reor-

ganización del cabotaje nacional.

Un sector competitivo

Con la transformación planteada desde la Administración lo que se pretende, en líneas generales, es la mejoría de los servicios y reducir los costes de nuestro cabotaje, caracterizado por un dominio de empresas de carácter público, fuertemente endeudadas, y cuya autofinanciación (4.777 millones de pesetas en el conjunto del sector, sin incluir las subvenciones que reciben las navieras públicas) resulta claramente insuficiente para hacer frente a la amortización de sus créditos y a las renovaciones de flota.

La reordenación de los puertos, la revisión del marco jurídico regulador del transporte marítimo, el ritmo y la fecha de liberalización del cabotaje dentro de la Comunidad Europea, la libre competencia del transporte de pasajeros y mercancías en el contexto internacional y las perspectivas económicas, así como las necesidades de transporte de las islas serán los puntos que marquen las pautas a seguir en cada fase del proceso. ■

A. D.

SINDICATOS Y EMPRESAS FIRMAN UN ACUERDO EN EL COPECAN

A lo largo del año, la situación en la que se encuentra la Marina mercante ha sido duramente criticada por los sindicatos, que en varias ocasiones llegaron incluso a llevar a los trabajadores a la huelga. Entre los acuerdos alcanzados en los últimos meses, el pactado para las líneas entre la Península y las islas Canarias es considerado por muchos el primer paso para la reordenación en nuestro país del cabotaje.

A large cargo ship is docked at a pier. The ship is white with a dark hull. It has several cranes on its deck. In the background, there is a tall crane structure. The scene is set in a harbor or port area.

**Primer paso
para ordenar
el cabotaje**

Similares pactos se firmarán próximamente en INTERCAN y BALCAN. Con ellos, el cabotaje tendrá una nueva estructura para competir en un mercado sin fronteras.



EN las líneas con Canarias, la competencia era tal que la bajada sistemática en los precios de tarifas y fletes llevaba insistentemente a la pérdida de beneficios en las compañías encargadas de cubrir los trayectos entre la Península y las islas. Este y no otro fue el principal motivo para que sindicatos, patronal y Administración comenzaran a trabajar juntos con el fin de lograr una serie de acuerdos y medidas que terminaran con la guerra comercial declarada por las compañías. Así, en marzo de 1990 surge el primer acuerdo para el NORCAN (las líneas que cubren los trayectos entre el norte de la Península y las islas Canarias), por el que las compañías implicadas se comprometían a reducir el número de buques que cubrían tales trayectos. De nada sirvió este acuerdo, porque al poco tiem-

po el fantasma de la guerra de fletes volvió a aparecer de nuevo. La solución pasaba entonces por analizar compañía a compañía, una por una, ya que la situación laboral, social y hasta económica presentaba en cada naviera parámetros diferentes, por lo que no se podía incluir a todas en un mismo conjunto. Una cosa estaba clara: en cualquier caso no debían crearse problemas en el tema laboral ni en lo que a convenios se refería para evitar agravios comparativos entre las empresas. De este modo, con buena voluntad y también grandes esfuerzos, se ha firmado el acuerdo que regula los tráficos entre la Península y Canarias.

El acuerdo se concreta básicamente en cuatro puntos: número de buques, plantillas, armonización de condiciones sociolaborales y tratamiento de excedentes que, dada la especificidad de cada uno de ellos,

se han tratado por separado. En principio, el acuerdo alcanzado pasa por la creación y el establecimiento de una tercera empresa BANZA-FACTOR, encargada de cobrar y pagar los fletes a los clientes, fijar un precio por barco y día y repartir los beneficios conseguidos según la proporción detallada en el cuadro 1. De manera paralela se ha repartido el número de buques que cubrían los tráficos en cada una de las zonas NORCAN (norte de la Península-Canarias), MEDCAN (Mediterráneo-Canarias) y SURCAN (sur de la Península-Canarias), como se observa en el cuadro 2.

Respecto a la primera de las materias definidas, se ha ratificado el pacto sobre reducción del número de buques en explotación, estimándose un total de 22 unidades. Asimismo, en cuanto a las plantillas de tripulaciones, éstas estarán formadas por el número de

trabajadores pactados en el convenio colectivo de 1991, multiplicado por el coeficiente de vacaciones (coeficiente 0,6) y negociado posteriormente caso por caso. La armonización de las condiciones sociolaborales y el tratamiento de excedentes han sido recogidos en dos acuerdos, marco y base, respectivamente.

El modelo de armonización pactado tiene el objetivo de homogeneizar las condiciones sociolaborales en las empresas signatarias de COPECAN (Contenamar, Frigo-Lines, Líneas Marítimas Hespérides, Naviera del Atlántico y Naviera Pinillos), con el fin de estabilizar y posicionar el subsector del cabotaje ante el nuevo marco competitivo que se acerca. La jornada, las vacaciones y las retribuciones han sido las cuestiones objeto de armonización.

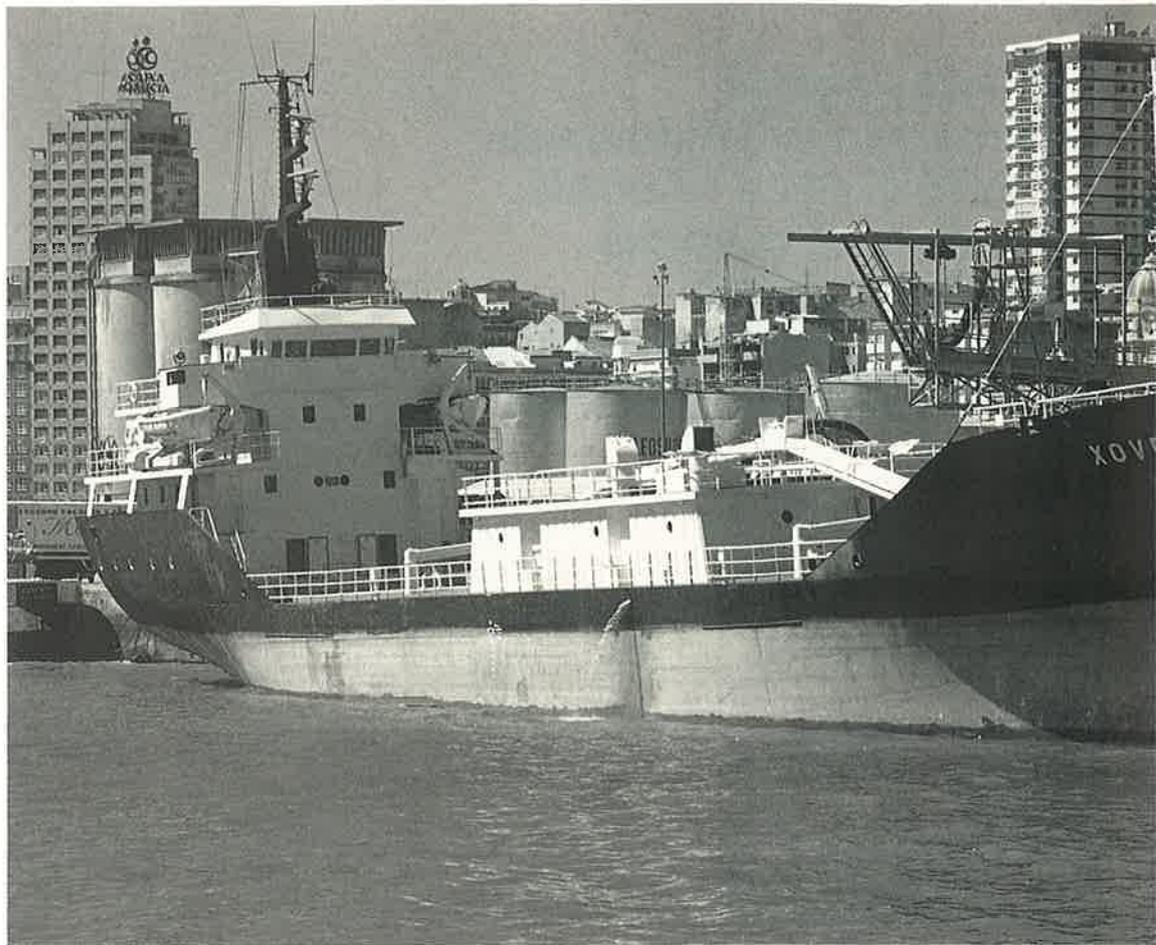
A partir de ahora las empresas mencionadas adoptarán

una jornada de cuarenta horas semanales con proyección anual. Durante los sábados, domingos y festivos los trabajadores realizarán guardias de mar y puerto, maniobras en puerto, fondeos, atraques y desatraques, carga y descarga y atenderán a cualquier emergencia que se produzca, tanto en el buque como en la carga.

En cuanto al período de vacaciones, la situación actual de las empresas firmantes contempla un abanico de opciones que va desde ciento veintidós días de vacaciones/descansos por año hasta ciento treinta y siete días por los mismos conceptos. A partir del 1 de enero de 1992 el período máximo de embarque será de ciento catorce días, correspondiendo a cada empresa negociar individualmente con su comité los márgenes de flexibilidad y desarrollo operativo de este compromiso. El objetivo final del proceso de armonización es igualar a todas las empresas al coeficiente 0,6, equivalente a ciento treinta y siete días de vacaciones/descansos por año.

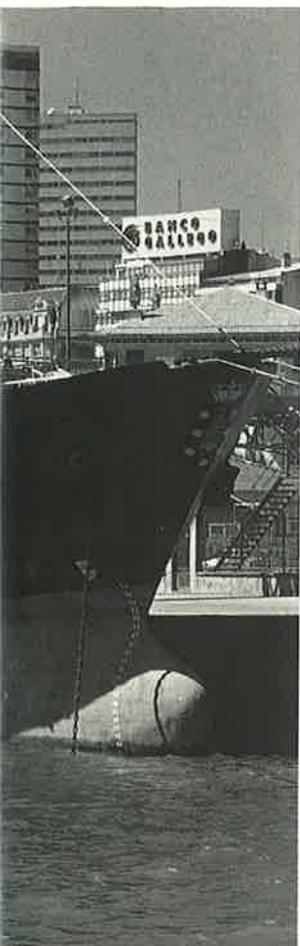
Respecto a las retribuciones, se ha establecido como criterio de armonización la fijación de la tabla de referencia referida al 31 de diciembre de 1990 (que reproducimos en el cuadro 3) y en la que, además del salario profesional, se incluyen el valor trienio y el valor unitario de la hora extraordinaria. Las tablas de referencia se revisarán anualmente en el índice de precios al consumo (IPC) real más 1,5 puntos acumulativos en cada año de vigencia del período de armonización. Cada empresa, según el acuerdo, deberá ajustarse a estas tablas de referencia de manera gradual y proporcionalmente a lo largo de los cuatro años de vigencia del plan. Las compañías que en la actualidad tienen un coeficiente de vacaciones menor al 0,6 asumirán como adicionales los costes derivados de la aplicación del nuevo coeficiente.

Una vez suscrito el acuerdo base entre las navieras y los sindicatos para la armoniza-



ción de las condiciones socio-laborales en el sector del cabotaje, se ha optado, asimismo, por abordar el problema de los recursos humanos de las empresas. En cuanto al tratamiento de los excedentes, el objetivo se fundamenta en estudiarlos del modo menos traumático posible. Así, el personal fijo se jubilará con el 100 por 100 de los derechos de pensión.

Las empresas con excedentes se verán afectadas por jubilaciones anticipadas, suscribiéndose un convenio especial para estos casos por parte de las compañías. Los trabajadores que se encuentren en esta situación percibirán, además de una indemnización de siete mensualidades brutas, el complemento necesario para garantizar la percepción del salario líquido anual en las condiciones pactadas en su convenio de empresa hasta el momento de poder jubilarse con plenitud de derechos.



Cuadro 1

Reparto de beneficios según los resultados

| | Norcan % | Medcan % | Surcan % |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Compañía Trasmediterránea | 22,83 | 8,50 | 43 |
| Contenemar | 39,67 | 31,05 | 18,75 |
| Friego-Linares | — | 5,75 | 7,00 |
| Líneas Marítimas Hespérides | 9 | 4,75 | 13,75 |
| Naviera del Atlántico | — | 16,50 | — |
| Naviera Pinillos | 28,50 | 33,45 | 17,50 |

Cuadro 2

Número de barcos que servirán en COPECAN

| | Norcan | Medcan | Surcan |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Compañía Trasmediterránea | — | — | 4 |
| Contenemar | 2 | 3 | 1 |
| Friego-Linares | — | — | 2 |
| Líneas Marítimas Hespérides | — | 1 | 1 |
| Naviera del Atlántico | — | 2 | — |
| Naviera Pinillos | 2 | 3 | 1 |

Cuadro 3

Tabla de referencia año 1990 para armonización salarial empresas COPECAN

| Categoría | Salario prof. anual | Salario mensual | Valor hora extra | Valor trienio |
|---------------|---------------------|-----------------|------------------|---------------|
| Capitán | 3.822.434 | 273.031 | 1.278 | 10.767 |
| Jefe máquinas | 3.762.099 | 268.721 | 1.278 | 10.714 |
| 1.º oficial | 3.187.218 | 227.658 | 1.102 | 8.679 |
| 2.º oficial | 2.721.623 | 194.401 | 971 | 8.034 |
| 3.º oficial | 2.721.623 | 194.401 | 971 | 7.821 |
| Contramaestre | 2.128.000 | 152.000 | 717 | 6.160 |
| Calderero | 2.128.000 | 152.000 | 717 | 6.160 |
| Cocinero | 2.128.000 | 152.000 | 717 | 6.160 |
| Marinero | 1.890.000 | 135.000 | 650 | 5.732 |
| Engrasador | 1.890.000 | 135.000 | 650 | 5.732 |
| Camarero | 1.890.000 | 135.000 | 650 | 5.732 |
| Mozo | 1.806.000 | 129.000 | 608 | 5.464 |
| Limpiador | 1.806.000 | 129.000 | 608 | 5.464 |
| Marmiton | 1.806.000 | 129.000 | 608 | 5.464 |

Salario profesional anual: Incluye Plus P. Jornada.

Salario profesional anual y valor trienio: Se entiende en 14 mensualidades.

En el supuesto de bajas incentivadas voluntarias, se negociará un plan para el personal prejubilable mayor de cincuenta y tres años y que no alcance el 100 por 100 de derechos de jubilación en el período de dos años y otro plan destinado al personal de menos edad para el que se establecerá la indemnización correspondiente.

Asimismo, con carácter excepcional se ha acordado que los trabajadores con contratos temporales suscritos entre el 1 de marzo de 1988 y el 17 de julio de 1991 y que hayan prestado servicios durante, al menos, treinta meses en ese período de tiempo tendrán, en materia de excedentes, el mismo tratamiento que se dé a la plantilla fija. El resto de personal con contrato temporal será incluido en la Bolsa de Embarque nominativa, para lo cual se mantendrán los siguientes criterios: el personal de la Bolsa tendrá prioridad de embarque en la empresa de su procedencia. Cuando entre estos trabajadores no existiese ninguno con capacidad de ocupar vacante, la plaza se cubrirá con los trabajadores de la Bolsa procedentes de otras empresas.

En cualquier caso, el personal adscrito a las Bolsas de Embarque nominativas sustituirán con idéntico carácter a los trabajadores que causen baja en las empresas.

Según los sindicatos, este acuerdo, al que en fechas no muy lejanas se unirán otros de similares características en el BALCAN (líneas que cubren los trayectos entre las islas Baleares y Canarias) e INTERCAN (trayectos entre las islas Canarias entre sí) aseguran la continuidad del cabotaje. Un sector que aún podrá recibir ayudas comunitarias hasta su definitiva liberalización.

A juicio de los sindicatos, estos acuerdos permitirán modernizar la flota de nuestro cabotaje y mejorar tecnológicamente los tráficos respecto a las mercancías transportadas. ■

Cuatro unidades de salvamento operan ya en el Cantábrico

Presentada la embarcación «El Puntal» en Santander

El Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación, presentado oficialmente por el Ministerio de Transportes en octubre de 1989, se está desarrollando de la manera que las autoridades habían previsto, lo que está permitiendo dar respuesta

efectiva a la mayoría de las emergencias marítimas que se dan en nuestras aguas. A las embarcaciones adquiridas por la Dirección General de la Marina Mercante hay que añadir una más, la presentada hace escasas semanas en el puerto de Santander.

DIEZ buques de salvamento de altura o remolcadores, siete embarcaciones menores, cuatro lanchas de limpieza de puertos, un helicóptero y dos centros regionales de coordinación de tareas, ubicados en Tarifa y Finisterre, respectivamente, son los medios de los que dispone la Dirección General de la Marina Mercante para hacer frente a las emergencias marítimas que se dan en nuestras aguas. Además de estos medios propios, en virtud de los acuerdos firmados con diferentes organismos e instituciones (Comunidades Autónomas de Galicia, Valencia y Andalucía; la Cruz Roja; el SAR o Protección Civil, entre otros), la organización del Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación cuenta con otro buen número de unidades, con las que ofrece un mayor y mejor servicio a quienes, por ocio o trabajo, navegan por nuestro litoral.

Este motivo obliga a la Dirección General de la Marina Mercante a continuar su programa de adquisición de embarcaciones y buques, así como de construcción de nuevos centros de operación desde la costa. La última de estas adquisiciones ha sido la embarcación «El Puntal», adscrita, desde el pasado 23 de agosto, al puerto de Santander. Esta embarcación



prestaba sus servicios en la zona norte de Galicia, pero por razones operativas al objeto de cubrir la zona oriental del Cantábrico, se ha decidido su traslado a la capital cántabra.

Construida en los astilleros Polyships de Vigo, «El Puntal» es una embarcación de salvamento con casco de poliéster reforzado con fibra de vidrio y kevlar. Entre sus

características técnicas destacan su eslora, de 11 metros; manga máxima de 3,80; puntal de 2,60; calado de 0,65 centímetros; potencial de 2x250 CV; autonomía de 135 millas, y velocidad máxima de 30 nudos. Un patrón, un mecánico y un marinero son los tres miembros de la tripulación al mando de la nave.

En la actualidad son siete

las embarcaciones que con «El Puntal» prestan sus servicios en los puertos de Cañiño, Porto do Son, Arrecife, Algeciras, Palma de Mallorca, Palamós y Santander, aunque el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación prevé la entrada en funcionamiento de un total de 16 embarcaciones de este tipo. A pesar de estar adscritas a un



puerto base concreto, al igual que sucede con los remolcadores, las embarcaciones «menores» pueden desplazarse en cualquier momento a la zona en la que sean necesarios sus servicios, especialmente cuando se trate de actuar en casos de siniestros relacionados con barcos de recreo o pesqueros, para los que están especialmente diseñadas, aunque también pueden realizar operaciones de apoyo de las embarcaciones «mayores» o remolcadores.

Con esta embarcación son cuatro las unidades que operan en la cornisa cantábrica, donde actúan en la actualidad los remolcadores «Punta Salinas» y «Golfo de Vizcaya» (que operan desde Gijón y Bilbao, respectivamente) y las embarcaciones de salvamento «El Puntal» y «Tourinán», con Santander y Cariño, en La Coruña, como puertos base.

«Santander 91»

Como viene siendo ya tradicional en estos casos, con



El Plan Nacional de Salvamento Marítimo prevé un total de 16 unidades de este tipo en todo el litoral

motivo de la presentación de la embarcación «El Puntal» en Santander, la Dirección General de la Marina Mercante efectuó en el puerto de la capital cántabra un ejercicio de emergencia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en el que también participaron otros organismos e instituciones.

El ejercicio, conocido como «Santander 91», se encuadra dentro del programa de formación en situaciones simuladas que la Dirección General de la Marina Mercante realiza periódicamente por todo el litoral con el objetivo de mantener el adiestramiento de las tripulaciones y unidades operativas y el nivel de coordinación de las mismas. El ejercicio consistió en dar respuesta efectiva a una hipotética situación de emergencia que había tenido lugar en una embarcación situada frente a la playa del Sardinero con incendio a bordo, heridos, naufragos y derrame de fuel-oil al mar, produciendo una mancha contaminante en el área afectada.

Las operaciones en el lugar del siniestro consistieron en la extinción del fuego declarado, el rescate de naufragos, la evacuación de heridos y el establecimiento de una barrera anticontaminación para salvaguardar la zona de baño.

En el simulacro, realizado con total éxito, participaron los remolcadores de la zona cantábrica «Punta Salinas» y «Golfo de Vizcaya», y la embarcación «El Puntal», todos ellos pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante; el patrullero PZ 23 «Mariola», de la Armada; embarcaciones de salvamento «LSAA-7», «C-05» y «C-06», de la Cruz Roja del Mar; un helicóptero «DR», del Servicio de Protección Civil de la Diputación Regional de Cantabria, y la embarcación «HJ-7», del Servicio de Vigilancia Aduanera. ■

A. D.

El decreto que regula esta medida se promulgó el 12 de julio

El descanso de fin de semana enfrenta a la Consellería con los armadores

La obligación de cesar la actividad pesquera y permanecer en los distintos puertos durante el fin de semana (establecida en el artículo 84 del decreto regulador de la actividad pesquera y las artes y aparejos de pesca permisibles en Galicia, aprobado por la Consellería de Pesca de la Xunta el pasado mes de julio) abrió una agria y progresiva polémica entre las autoridades autonómicas, apoyadas por algunas cofradías y los representantes de armadores de arrastre.

LOS representantes de los armadores del arrastre, según afirman, están de acuerdo en la toma de medidas para la preservación de los ya muy esquilados bancos del litoral gallego, pero difieren en la fórmula adoptada en esta reciente normativa, ya que, según ellos, debería regularse el esfuerzo pesquero «en función de cálculos fijados en período de tiempos más largos, meses o trimestres, por ejemplo, que permitan adaptarse con más facilidad al resto del proceso productivo de la pesca». Los armadores cuestionan también la legalidad de esta norma al aplicarse a los barcos que faenan en aguas exteriores, que son competencia de la Administración central.

Las reiteradas protestas por parte de este sector no han ablandado la postura de los responsables autonómicos, quienes insisten en que el decreto que regula el paro de la flota de arrastre los fines de semana se encuentra en vigor y se exigirá un estricto y adecuado cumplimiento.

El conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, fue explícito, no modificarán ni retirarán la norma. Posteriormente, explicó que si el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cree





que dicha legislación plantea conflicto de competencias deberán recurrir al Tribunal Constitucional. «Mientras —aseveró—, el decreto obliga, y que nadie se engañe, porque aplicaremos la Ley de Sanciones (en su día también motivo de fuertes discusiones políticas), como ya se está haciendo.» Desde la publicación de decreto hasta finales de septiembre se tramitaban más de 60 sanciones por infracciones.

Choque de competencias

Por su parte, el director general de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Rafael Conde de Sario, informó a la Asociación de Armadores de Arrastre de Galicia, después de ser consultado por ellos, que «la competencia en pesca marítima, en aguas exteriores, es totalmente exclusiva de la Administración del Estado». En su misiva se refiere a que «conforme a lo establecido en la Orden Ministerial de 30 de julio de 1983, por la que se regula la pesca de arrastre de

Los armadores de arrastre afirman estar de acuerdo en la toma de medidas para la protección de los ya esquilados bancos, pero difieren en la forma de adoptarlas.

fondo en el Cantábrico y Noroeste, el ejercicio de esta modalidad de pesca está autorizado sin más limitaciones que las establecidas en la mencionada orden (veintidós días de actividad como promedio al mes).

En virtud de esta norma, la pesca de arrastre podrá llevarse a cabo en el caladero nacional del Noroeste en fondos superiores a 100 metros y siempre que se respeten las medidas técnicas y las zonas de veda establecidas en el citado texto legal. En ella no se hace referencia alguna a la obligación de dejar de faenar los fines de semana.

La respuesta del ejecutivo gallego, capitaneado por Manuel Fraga, no se hizo esperar tras hacerse pública esta comunicación de la Dirección General de Recursos

Pesqueros, y el mismo presidente, antes de sobrevolar los mares con destino a tierras cubanas, informó que estaban dispuestos a defender los caladeros y las medidas de carácter social del descanso semanal, para recuperar los recursos de la plataforma gallega y procurar un mayor bienestar para los hombres que trabajan en esta actividad.

El Gobierno gallego reafirmó, asimismo, «su irrenunciable voluntad de defender firmemente la totalidad de las competencias que en esta materia le corresponden justamente a Galicia».

Además, el titular del Departamento de Pesca indicó que la mayoría del sector se comporta con cordura, aunque reconoció que algunos armadores parecen poco dispuestos a aceptar las cuestio-

nes razonables. La conservación de recursos y la vida normal de las tripulaciones aparecen como dos importantes motivos para defender la vigente normativa, concluyó.

Los que rechazan esta medida argumentan, por su parte, que la flota del arrastre de litoral «podría desaparecer si la Consellería de Pesca no se aviene al diálogo sobre el descanso semanal». Según los armadores, este Departamento «está ejercitando una persecución sobre la flota de arrastre para obligarla a paralizar su actividad los sábados y domingos», considerando una falacia el pretender justificarla como «la única forma posible de reducir el esfuerzo en nuestro litoral».

Los armadores sostienen que no es cierto que para lograr la recuperación del caladero gallego sea necesario lesionar de manera tan brutal los intereses de las empresas armadoras de estos barcos, obligándoles a interrumpir su faena cada cinco días para regresar a su puerto base, poniendo con ello en peligro la supervivencia de gran parte de esta industria pesquera.

Consideran, además, que las medidas de Pesca deberían ser escalonadas y negociadas, pues decretando reglas como la del descanso del fin de semana «puede llevar a una drástica modificación de las actuales condiciones en que se desarrolla la actividad pesquera del arrastre, tanto desde el punto de vista laboral como comercial u otros», esto, indican, «sólo llevará a la ruina de muchas empresas pesqueras dedicadas al arrastre en Galicia y favorecer, en consecuencia, situaciones de paro y conflicto social».

Costa da Morte

Caso aparte es el de los armadores de la costa da Morte, quienes añaden a las ra-

ones anteriormente argumentadas las meteorológicas. Los armadores de Fisterra convocaron un paro en protesta por la obligatoriedad del descanso de fin de semana, alegando que en esta zona sólo puede salir al mar ciento noventa días al año y la medida de la Xunta supone un grave perjuicio. Considera que las fechas fijadas para el descanso de la flota no se ajustan a las circunstancias de la zona, puesto que en esta parte del litoral gallego se ven en la obligación de amarrar los pesqueros durante largos períodos de tiempo como consecuencia de los temporales.

■ El Gobierno gallego reafirma su irrenunciable voluntad de defender firmemente la totalidad de las competencias que en esta materia le corresponden.

■ Las cofradías apoyan a la Consellería en lo que consideran «una medida imprescindible para recuperar una plataforma prácticamente esquilada en su totalidad».

Además, exigieron que la Consellería de Pesca negocie con el Gobierno central la normativa y evite con ello la duplicidad de regulaciones en la materia. Al mismo tiempo, expresaron su apoyo a Enrique López Veiga «por la voluntad que tiene de reducir el esfuerzo pesquero en el litoral gallego», pero consideran inadecuada la solución adoptada para arreglar el problema «estamos de acuerdo con el fondo, pero no con la forma».

El sí de las cofradías

En esta ardiente polémica de la Administración autónoma con los armadores del arrastre terciaron algunas cofradías de distintos puertos, apoyando a la primera, y, en concreto, al conselleiro de Pesca y al máximo responsable del ejecutivo, Manuel Fraga, considerando el articulado 84 del decreto regulador de las artes de pesca «como una medida imprescindible y necesaria, entre otras, para recuperar una plataforma prácticamente esquilada en su totalidad», como se puso de manifiesto en un comunicado de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de La Coruña.

También dieron su total e incondicional apoyo a las autoridades gallegas las cofradías de Ares, Portonovo, Porto do Son y Pontedeume, así como las de Miño y Aguiño, «por el bien de recuperar la plataforma pesquera esquilada y buscando el bienestar económico de los trabajadores del mar». En los diferentes comunicados emitidos las cofradías aseguran que esperan la colaboración de las administraciones públicas pesqueras para conseguir índices de mejora «en un sector deteriorado por cargas fiscales y caladeros muy menoscabados». ■

Elena CEBRIAN





Manuel Vinatea y Rodolfo Iglesias, nuevos presidentes de las cofradías de Santoña y San Vicente de la Barquera, respectivamente

Elecciones en las cofradías cántabras



LAS cofradías de pescadores de dos importantes puertos cántabros, los de San Vicente de la Barquera y Santoña, han elegido a sus nuevos presidentes, que permanecerán en el cargo por un período de cuatro años.

Rodolfo Iglesias es el nombre del nuevo responsable de la cofradía barquera, tras conseguir 21 votos en la Junta General frente a los 17 de su contrincante, el anterior pre-

sidente Miguel Angel Cortabartarte.

Entre los objetivos de Iglesias al frente de la asociación de pescadores destaca el dragado del puerto, actualmente con serios problemas de navegación, y la construcción de viviendas sociales para los marineros barquereños que carecen de alojamiento digno.

El patrón mayor de la cofradía barquera ha manifestado también su deseo de entrevistarse

con el presidente regional de Cantabria, Juan Hormaechea. Iglesias planteará en esta reunión las reivindicaciones más urgentes del colectivo que preside como el traslado del surtidor de gasóleo al puerto de la Barquera o la construcción de una nueva nave de manipulación y pesaje.

Rodolfo Iglesias tiene veintiséis años y pertenece a la tripulación del barco «Madre Rosaura».

La Cofradía Nuestra Señora

del Puerto, de Santoña, eligió también en los primeros días de septiembre a su nueva Junta de Gobierno, que será presidida a partir de ahora por Manuel Vinatea.

Vinatea, que obtuvo 38 votos a favor de 37 en contra, sustituye en el cargo a Arturo Badiola, también presidente de las cofradías de pescadores de Cantabria, que no se presentó a la reelección.

Badiola, con ocho años al frente de la cofradía santoñesa, considera que ha saturado su aportación a esta asociación tras su largo mandato.

Muere un buzo mientras recolectaba algas

Un submarinista de la empresa cántabra Algatecsa, recolectora de algas, pereció ahogado en aguas de la playa de Oyambre cuando se encontraba faenando a siete metros de profundidad, en su primer día de trabajo para esta compañía.

El buzo, de veintisiete años de edad, participaba en la siega de algas para Algatecsa en una zona situada a la altura de Peñañtera, en el municipio cántabro de San Vicente de la Barquera, según fuentes del Juzgado de Primera Instrucción de la localidad.

Alrededor de las once de la mañana, minutos después de que el submarinista Miguel Santos Lorente se sumergiera en el agua, sus compañeros de trabajo observaron que salían burbujas de aire en el lugar donde el joven se hallaba buceando.

El patrón de la embarcación en que viajaban se lanzó al agua para rescatar al joven, que no afloraba a la superficie, aunque nada pudo hacer por salvar su vida.

Un portavoz de Algatecsa señaló que la muerte del joven pu-



do deberse a una embolia gaseosa, que se produce si no se toman las medidas adecuadas al realizar la descompresión para salir a la superficie o bien por algún desvanecimiento o golpe.

Miguel Santos estaba considerado como un buceador experto y había concluido la preparación exigida en este tipo de actividad.

Naufraga un pesquero cántabro en aguas francesas

El arrastrero cántabro «José Álvarez» naufragó el pasado día

13 de septiembre a 40 millas al norte de la costa de Orio (Gupúzcoa), cuando navegaba por aguas jurisdiccionales francesas, sin que se registraran víctimas, según fuentes de la Comandancia de Marina de San Sebastián.

El siniestro se produjo al abrirse una vía de agua en la proa de la embarcación tras originarse una avería en la bocina del eje de la hélice. El patrón del barco radió un SOS que alertó a la patrullera francesa «Sterne» y a dos embarcaciones españolas, «Rodríguez Morán» y «Gure San Pedro», que se encontraban en la zona del naufrago

y participaron en las labores de rescate.

Pese a los esfuerzos de la marinería por controlar la vía de agua mediante bombas de achique, el tamaño y la intensidad de ésta impidió atajar la entrada de agua en el barco, que se hundió en veinte minutos.

La tripulación, compuesta por nueve españoles, fue rescatada antes de que la nave se sumergiera definitivamente y embarcó en el «Rodríguez Morán», que la trasladó a Santander.

El arrastrero, de 127 toneladas de registro bruto, se dirigía a la pesca de altura en aguas del golfo de Vizcaya cuando ocurrió el siniestro.

Inaugurada una nueva base de salvamento marítimo

La nueva Base de Salvamento Marítimo de Cruz Roja en Santander, abierta hace un año, fue inaugurada el pasado mes de septiembre por la presidenta nacional de esta institución, Carmen Mestre, y su responsable en Cantabria, María Eugenia Calabuig.

La base, con una dimensión de 600 metros cuadrados, dispone de seis embarcaciones de nivel C (tipo zodiac) y otra más grande y completa, de nivel A. En ella prestan servicio nueve hombres que se encuentran realizando el servicio civil sustitutorio y que cubren un espacio marítimo de 25 millas.

Hasta la puesta en marcha de esta base, hace, aproximadamente, doce meses, los integrantes de la sección naval de Cruz Roja no contaban con instalaciones a pie de agua para realizar el servicio, hecho que obstaculizaba su labor.

En la inauguración del nuevo centro, Carmen Mestre agradeció la ayuda de las instituciones que han hecho posible este proyecto, como la Junta del Puerto de Santander, que cedió la nave, y el Banco Santander, que aportó cerca de cinco millones de pesetas.

La Cruz Roja cuenta ya con tres bases de similares características en las localidades cántabras de Castro Urdiales, Suanes y Laredo. ■

Violeta GONZALEZ



El Gobierno autónomo pretende acercar el lenguaje técnico al coloquial

La Consellería edita un glosario de terminología pesquera



EL glosario, siguiendo un orden alfabético, recoge la terminología empleada en el sector, extendiéndose en cada vocablo o concepto a modo de una pequeña enciclopedia. El libro, de cerca de 200 páginas, recoge temas sobre las administraciones y los organismos públicos y privados, así como las gestiones administrativas y burocráticas. Además, incluye terminología legal y las normativas de pesca y cultivos marinos, sobre las estructuras e instituciones del sector pesquero, terminando con expresiones sobre el medio marino, su fauna y flora, la ecología marina, y sobre la maricultura en sus conceptos más amplios.

El conseller de Agricultura y Pesca, Pere J. Morey, ha manifestado que «nuestra experiencia en la administración y en la investigación pesquera, en

La Dirección General de Pesca, de la Consellería de Agricultura y Pesca, del Govern balear, ha editado un libro en catalán denominado «Glosari de terminología pesquera», pretendiendo, además de integrarlo en la campaña de normalización lingüística, presentar al sector de la pesca en Baleares, y especialmente a la población marinera y empresas y cooperativas de cultivos marinos, un trabajo de recopilación de la terminología específica en todos aquellos temas que tienen relación con sus actividades, a través de definiciones correspondientes a una estructura temática.

todas sus variantes, nos ha mostrado las dificultades que tiene una buena parte de la gente de mar, para enfrentarse a la abundancia de disposiciones legales difusas, o al lenguaje de los especialistas en temas científicos, técnicos y legales, explícito para el científico o el funcionario, pero difícil para la generalidad de la población afectada».

El «glosari» que ha presentado la Consellería tiene, en

cierta manera, un contenido científico y técnico, pero sobre todo, coloquial. Se podría definir como una parte del contenido de una conversación de divulgación, y hasta de tertulia de amigos, donde se intenta exponer de la forma más simple posible, todo aquello que ha de saber cualquier persona con intereses en la actividad pesquera o en los cultivos marinos.

En definitiva, con este glosario se desea aclarar cualquier duda en relación a los temas planteados y marcar un índice a todo el conjunto de disposiciones legales, tramitación de expedientes, organización y estructura de la administración que afecte a las actividades pesqueras o de cultivos marinos.

«Actualmente —dice Morey en el prólogo— esta extensa terminología es de uso casi diario, tanto en las gestiones propiamente administrativas, como en las actividades y desarrollo del sector, siendo términos y conceptos habituales en las informaciones de los medios de comunicación social.»

Defensa de la política pesquera autonómica

Con el deseo de potenciar el área de comercialización al fresco del pescado extraído en aguas de Baleares, la Consellería de Agricultura y Pesca ha tomado dos determinaciones que favorecen la política pesquera del Govern balear. De un lado, denunciar la venta del pescado congelado y el procedente de la Península, en la lonja y, de otro, controlar la cantidad y calidad del pescado balear mediante la denominación de origen.

Según el director general de Pesca, Miguel Massutí, «en la lonja sólo se puede vender pescado fresco, y el destino legal del pescado venido de la Península son los mayoristas de Mercapalma». Con la obtención de la denominación de origen y, por tanto, con la etiqueta de «qualitat controlada», se consigue la garantía de reconocer los productos elaborados y envasados en Baleares, teniendo la certeza de consumir pescado fresco sin conservantes.



Recientemente, se ha creado la Federación Insular de Cofradías, que ha tenido el apoyo técnico y económico del Govern, con la pretensión de mejorar los canales de comercialización y controlar la cantidad de pescado extraído en aguas de Baleares, y se desea un sistema empresarial regulado en función de la demanda.

«Realismo»

En este sentido, Miguel Massutí, afirma que *«sólo el realismo puede permitir un enfoque del problema de la comercialización de la pesca en Baleares. La flota pesquera y los caladeros, de una parte, y las condiciones de demanda, de otra, no pueden dar más de lo que están dando, salvo excepciones muy específicas»*. En opinión de Massutí, son utópicos los planteamientos de incrementar la demanda de pescado mediante el sector hotelero tan prolijo en las islas.

En primer lugar, porque para los niveles de este sector no hay producto, ya que las especies más cotizadas no pueden comercializarse hacia este sector, porque no es posible in-



crementar su producción. En segundo lugar, porque los niveles de precio de los productos frescos más cotizados de la isla difícilmente podrían competir con los congelados o refrigerados importados. Y, en tercer lugar, porque en cualquier caso, y de producirse algún intento de penetración en el sector hotelero, a medio término, rompería todos los actuales equilibrios de la demanda, y cuando se agotasen las iniciativas, por inviable, podrían encontrarse que los habituales consumidores —el doméstico y la restauración— obligados por la falta de productos generados, habrían buscado otras alternativas de suministro y también posible oferta de fresco desde los puertos cercanos del litoral mediterráneo-peninsular.

De otro lado —dice Massutí—, plantearse industrias derivadas (fletaje, ahumados y pastas) sufre un grave optimismo respecto a los potenciales reales de captura y a la rentabilidad de los volúmenes que podrían ser tratados mediante estas técnicas. Podría haber un cierto mercado para estos productos, pero instalar máquinas con capacidades productivas y ritmos de producción que difícilmente permitirían tenerlas en funcionamiento durante un tiempo mínimo cada día, podría ser económicamente temerario.

Desde una perspectiva realista, para el director general de Pesca, Miguel Massutí, sólo cabe considerar tres planteamientos para la mejora de la comercialización de la pesca en Baleares. Uno, sería la autorregulación de la oferta y, por tanto, autolimitación de la producción extractiva; se trata de establecer exactamente el equilibrio entre la oferta y la demanda a cada especie o grupo de especies y en cada momento según la estacionalidad de la producción extractiva.

El segundo planteamiento es el incremento de la demanda variada del consumo doméstico. En este aspecto se ha de distinguir entre la demanda que procede de Palma, considerando que el 70 por 100 de

las ventas efectuadas en la lonja de Palma se hacen a los detallistas que venden al público en los mercados municipales, y la que procede del interior de la isla.

El tercer planteamiento puede derivarse de ese crecimiento de la demanda del consumo doméstico, que ha de basarse, fundamentalmente, en tres aspectos: divulgación del consumo, mejora de la presentación del producto y la eliminación de la servidumbre que comporta el pescado, tal como limpieza, descamación, olor, etcétera, todo ello mediante técnicas sencillas, económicas y asequibles.

«Todo lo que vaya más allá de estos tres planteamientos —asegura Massutí— escaparía a los objetivos económicos y comerciales que se plantea el sector». Evidentemente, hay algunas excepciones, como las capturas de las especies más cotizadas que se encuentran en proceso de receso por sobreexplota-

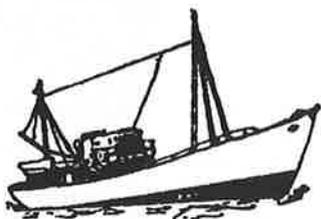


ción, que ya tienen canales de comercialización claramente definidos: la venta directa fundamentalmente y, mayoritariamente, a ciertos tipos de restauración. Sólo los excedentes de esta clase de capturas acuden a la venta mediante la lonja de Palma de Mallorca.

También algunas especies de poca o baja aceptación en el mercado insular, dados los hábitos de consumo de la población isleña, podrían ser colocados en el mercado peninsular y, otra excepción, es la producción que procede de las incipientes instalaciones destinadas a piscifactorías, como las de Andratx y Portocolom, concretamente explotadas por el propio sector pesquero. No son necesarios demasiados planteamientos comerciales, pero sí unas organizaciones propias de comercialización centralizada de estas especies. ■

Emilio MORANCHO

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



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

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

LEKEITO
(VIZCAYA)



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)

Te interesa
SABER

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

El ejercicio de la acción de despido, como el ejercicio de cualquier otro derecho, está sometido a unas formalidades procesales determinadas, a determinados requisitos, que es preciso cumplir y sin cuyo cumplimiento la petición de reclamación de ese derecho puede verse afectada, e incluso que el mismo sea desestimado por cuestiones estrictamente procedimentales. Todos estos requisitos vienen exigidos por la Ley Procesal Laboral (LPL).

LA DEMANDA DE DESPIDO

Conciliación previa

Es un requisito formal imprescindible intentar la conciliación con anterioridad a interponer la demanda en el Juzgado de lo Social correspondiente.

Dicho acto de conciliación debe de solicitarse ante el Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación (SMAC), órgano administrativo dependiente del Ministerio de Trabajo, o ante el órgano que asuma estas funciones según expresa el artículo 63 de la Ley de Procedimiento Laboral (LPL), órgano que, por regla general, está ubicado en cada capital de provincia.

La solicitud del intento de conciliación en el SMAC se hace a través de un escrito llamado papeleta de conciliación, en el que ha de constar:

- Identificación y dirección del trabajador reclamante y de la empresa o empresario contra el que se reclama.
- Antigüedad, categoría y salario del trabajador despedido.
- Motivo o causa del despido.
- Ramo de la actividad a la que se dedica la empresa.
- Fecha en la que ha sido despedido.
- Solicitud de tener por intentado el acto de conciliación.

Plazo para el acto de conciliación

Según los artículos 59.3 del Estatuto de los Trabajadores (ET) y el 103 de la LPL, el trabajador podrá reclamar contra el despido dentro de los *veinte días hábiles* siguientes a aquél en el que se hubiera producido.

Este plazo es de *caducidad*. Ello significa que los veinte días son para intentar el acto de conciliación e interponer demanda ante el Juzgado de lo Social si no hubiese habido acuerdo en el SMAC, antes IMAC.

Pero la reclamación de conciliación suspende el plazo de veinte días, de forma que cuenta desde el día siguiente al del despido hasta el día de presentación ante el SMAC de la papeleta de conciliación; en ese momento el plazo de veinte días se suspende y se reanuda al día siguiente de haber tenido lugar el acto de conciliación. Así, por ejemplo, si entre la fecha del despido y la presentación de la papeleta de conciliación han transcurrido ocho días, me restan doce días desde el día siguiente al de celebración del acto de conciliación.

Eficacia del acto de conciliación

Lo acordado ante el SMAC en acto de conciliación tiene fuerza ejecutiva entre las partes intervinientes.

Ello quiere decir que si el empresario no cumple con lo acordado se puede solicitar directamente del Juzgado de lo Social correspondiente el llevar a efecto el acuerdo, tomándose las medidas como si de sentencia judicial se tratase a estos efectos.

Lugar de presentación de la Papeleta de Conciliación y la demanda por despido

Por regla general, tanto el órgano administrativo como el órgano judicial competente, será el correspondiente al



del lugar donde se están prestando los servicios, el del lugar del trabajo o el correspondiente al del domicilio del demandado, a elección de quién demanda.

Existen también otras reglas, pero que se refieren a casos y procesos concretos, y a los que se refieren los artículos 10 y 11 de la LPL.



En lo judicial la competencia está atribuida a los Juzgados de lo Social, las antiguas Magistraturas de Trabajo, con sede en la capital de provincia.

Requisitos de la demanda por despido

Las demandas por despido

deberán contener como mínimo los siguientes requisitos:

- Designación del órgano ante el que se presenta.
- Identificación del trabajador demandante y domicilio.
- Identificación del demandado, de aquella persona física o jurídica contra la que se reclama y domicilio.

- Lugar de trabajo y categoría profesional.

- Salario, forma de pago y antigüedad en la empresa.

- Fecha desde la que es efectivo el despido.

- Forma en la que se produjo: verbal, por carta...

- Hechos que el empresario alega para el despido.

- Si el trabajador es o ha sido en el año anterior al despido representante legal o sindical de los trabajadores.

- Si el trabajador se encuentra afiliado a algún sindicato.

El fallo de la sentencia que se produzca en el procedimiento de despido lo calificará como procedente o improcedente o nulo, con los efectos para cada uno de ellos, que ya tuvimos ocasión de ver en el número anterior, tanto indemnizatorios como de salarios de tramitación.

El despido del representante sindical

El artículo 68 del ET, que alude a las garantías de los miembros del Comité de Empresa, y en su apartado 2), hace referencia a que toda sanción grave o muy grave que se les imponga a estos representantes, incluido el despido como sanción muy grave, va a ser resuelta previo expediente contradictorio abierto al efecto.

Expediente que debe contar con unos mínimos requisitos, cuales son:

- Que se instruya y resuelva en tiempo razonable.

- Que se le dé a conocer al expedientado las cargas que se le imputan, así como un período de tiempo razonable para contestar a ellas y proponer las pruebas que estime oportunas en su descargo y que las mismas se practiquen si son adecuadas.

- Imparcialidad en el instructor del expediente.

- Que las actuaciones se realicen todas por escrito para más garantía y constancia.

- Audiencia a los representantes de los trabajadores.

La conclusión del expediente puede dar lugar o al sobreseimiento o a imponer el despido como falta máxima.

Si da lugar al despido, a la conclusión debe seguir la carta de despido en los términos ya señalados para el resto de los trabajadores.

Así pues, a la nulidad del despido ordinario puede añadirse a este caso la nulidad proveniente del expediente por no cumplir alguno o algunos de los requisitos vistos.

Respecto de los efectos de la improcedencia del despido de los representantes de los trabajadores, de acuerdo con el artículo 56.3 del ET, la opción de solicitar la readmisión o la indemnización que en el despido ordinario corresponde al empresario, en este supuesto de despido de representantes de los trabajadores, la opción corresponde a los representantes despedidos, de forma que la readmisión es obligatoria para el empresario para el caso de que el representante optase por ella. Es decir, no se puede sustituir por indemnización.

El despido marca un proceso especial dentro de la Ley Procesal Laboral, especialidad que viene fundada desde la demanda, de forma que al ser procedimiento especial a la demanda de reclamación por despido no puede acumularse otras peticiones, aunque las mismas estén unidas al acto de despido.

Por tanto, a la demanda de despido no se podrá acumular ninguna otra acción: bien sea reclamación de algún derecho o de cantidad; ni siquiera puede solicitarse la liquidación, para la cual si no hay acuerdo será preciso entablar otro nuevo proceso como reclamación de cantidad. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN
(Abogado)

Te interesa
SABER

PALUDISMO O MALARIA

EL paludismo o malaria es una enfermedad causada por parásitos del género *Plasmodio*, que se adquiere a través de la picadura de un mosquito (Anófeles).

La enfermedad se caracteriza por la invasión de los glóbulos rojos sanguíneos por parte de los parásitos, lo que origina fiebre y, en ocasiones, complicaciones graves que pueden ser mortales.

De las cuatro especies de plasmodios que parasitan al hombre es el *Plasmodio falciparum* el que provoca los cuadros más graves y el que presenta mayores complicaciones para su tratamiento, dado que desarrolla resistencias a los medicamentos empleados habitualmente.

Las zonas geográficas en las que se puede contraer la enfermedad vienen dadas tanto por el tipo de plasmodio existente en el área como por la

existencia o no de resistencia a la medicación.

Esta distribución geográfica de la enfermedad no es fija y es objeto de revisiones periódicas, observándose un aumento de las zonas en las que el proceso presenta dificultades para su tratamiento.

En la lucha contra el paludismo podemos distinguir entre las medidas tendentes a evitar la picadura del mosquito, las medidas de quimiopprofilaxis y el tratamiento de los casos agudos.

Medidas para evitar la picadura del mosquito

La prevención de la picadura del mosquito es un capítulo fundamental, dado que si no se produce no se contrae la enfermedad.

Los mosquitos pican más frecuentemente durante el período comprendido entre el

atardecer y el amanecer. Se recomienda:

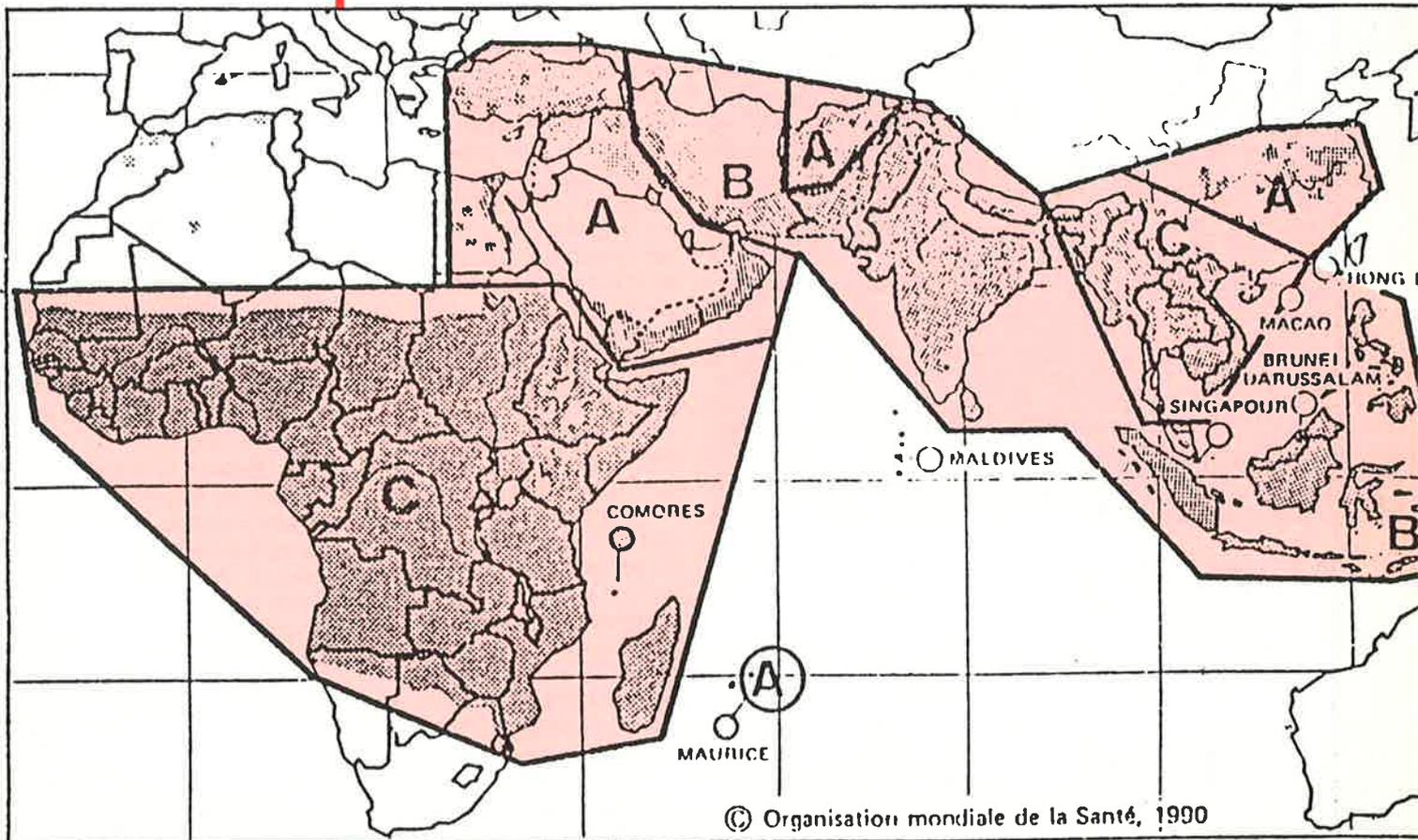
1. Vestir ropas de manga larga y pantalones largos de colores claros, dado que los colores oscuros atraen a los mosquitos.

2. Aplicarse repelentes en las zonas de piel descubiertas, siendo los más aconsejados aquellos que contengan concentraciones iguales o mayores al 30 por 100 de N,N-dietil 3-Toluamida, bien en forma de colonias, lociones, etcétera. Sirven la mayoría de los repelentes de insectos comercializados y que pueden comprarse en droguerías, farmacias, supermercados...

3. Utilizar mosquiteras en buen estado, comprobando que no se han introducido mosquitos y que sus extremos estén metidos por debajo del colchón.

4. Instalación de barreras mecánicas, tales como telas

**Sanidad
a bordo**



© Organisation mondiale de la Santé, 1990

metálicas o de nylon de malla estrecha en ventanas, ojos de buey, etcétera.

5. Uso de insecticidas con piretroides sintéticos, de preferencia los comercializados para su conexión a la red eléctrica, por su efecto continuo, o, en su defecto, aerosoles o quemando tiras antimosquito.

Quimioprofilaxis del paludismo

La quimioprofilaxis es una medida preventiva que consiste en la toma de medicación antipalúdica previa a la estancia en zonas en las que se transmite la enfermedad.

En la actualidad no existe ninguna medicación que garantice al ciento por ciento no contraer la enfermedad.

El instaurar una pauta de-terminanda depende de: zona que se vaya a visitar, tiempo que se permanezca en ella y estado de salud del sujeto.

Lo más recomendable es acudir antes de iniciar una

travesía o marea por las zonas de riesgo palúdico a los centros de sanidad exterior o pedir asesoramiento personalizado al médico de Sanidad Marítima en el momento del reconocimiento previo al embarque.

En general, el riesgo de contraer el paludismo a bordo de los barcos es bajo. Ello depende en gran medida de la zona de riesgo, del tiempo de permanencia del barco en

puerto y de la distancia de éste a la costa.

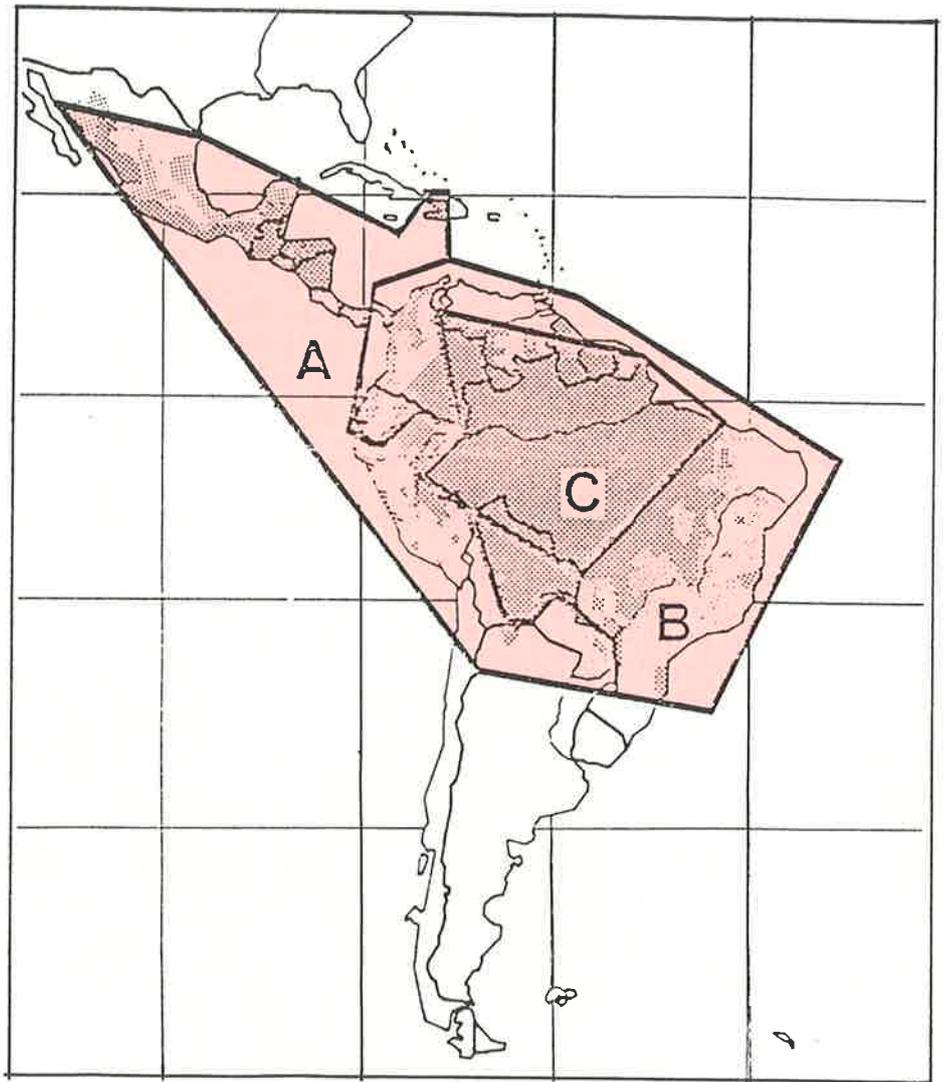
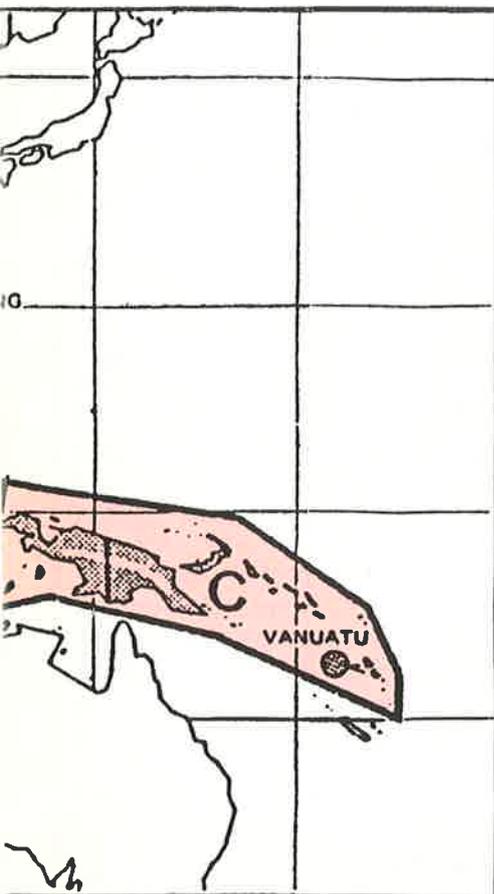
Tratamiento de los casos agudos

Actualmente el tratamiento de los brotes agudos palúdicos cuenta con nuevos fármacos, algunos no comercializados en España, pero que se pueden obtener fácilmente a través de sanidad exterior y

que requieren siempre el consejo médico para su correcta aplicación.

Por ello, todo cuadro febril que se presente a los siete días de permanecer en zona palúdica es tributario de consulta médica, bien a través del centro radiomédico, centro asistencial del ISM en el extranjero o centro médico local más próximo. ■

Servicio médico del ISM



- A) Zona de riesgo débil y estacional; en muchas regiones el riesgo es nulo (por ejemplo, zonas urbanas). El *Plasmodio falciparum* no existe o es sensible al Resochin.
- B) Zona de riesgo débil, pero en la que el Resochin solo no es eficaz, necesitando reforzarlo con un segundo medicamento (Proguanil).
- C) En Africa el riesgo es alto en todas las regiones comprendidas en la zona C, excepto en algunas regiones urbanas y en grandes altitudes. El riesgo es débil en las regiones de esta zona en Asia y América, pero alto en ciertas partes de la cuenca amazónica. Es en esta zona C donde se presentan las mayores resistencias a los medicamentos habituales.

Regulado el material didáctico para los Centros de Formación de Patrones de Pesca y Mecánicos

El pasado mes de septiembre entró en vigor una orden por la que se regulaban los medios materiales mínimos exigibles a los centros para impartir las titulaciones de patrón de primera clase de pesca de litoral y mecánico naval de segunda clase. Para esta última titulación se exigirán, para un módulo de 10 a 12 personas, proyectores de transparencia, diapositivas, cuerpos opacos, videoteca técnica básica, bibliografía básica actualizada y suficiente, bibliografía legislativa y ordenador.

En lo que se refiere a los centros adecuados para impartir las enseñanzas correspondientes a la titulación profesional marítimo-pesquera de patrón de primera clase de pesca de litoral se exigirá biblioteca técnica básica, así como videoteca técnica básica, ordenador personal Computer con adaptador de transparencias, proyector de transparencias, proyector de diapositivas, proyector de opacos, reproductor de videograbaciones, grabador reproductor de audio (magnetófono) y barco de prácticas

multipropósito. Todo este material de uso general es el legislado como necesario para un módulo de 10 a 12 personas. Además, en lo que se refiere a esta titulación se han delimitado varias áreas específicas para cada una de las cuales se enumera un material específico. Estas áreas son la de pesca marítima, la de legislación marítima, la de navegación, meteorología y comunicaciones, la de conocimientos del buque, su estabilidad y maniobra y la de seguridad, primeros auxilios e higiene naval.

En cuanto a la titulación profesional marítimo-pesquera de mecánico naval de segunda clase, se ha especificado también el material necesario para las diferentes áreas de formación comprendidas dentro de esta titulación. Estas áreas son las de comunicación, motores de combustión interna e instalaciones propulsoras, instalaciones y equipos auxiliares, sistemas eléctricos y electrónicos, tecnología mecánica y taller, y el área de seguridad, primeros auxilios e higiene naval.

Calendario de paro de la flota para 1992

El pasado 24 de diciembre se publicaba en el «BOE» una resolución de la Dirección General de Estructuras Pesqueras por la que se establecían las zonas o caladeros, pesquerías, modalidades de pesca y períodos de inactividad, a efectos de asignar las ayudas por paralización temporal de la actividad pesquera durante 1992.

Los períodos subvencionados por paralización temporal de la actividad pesquera serán el cuarto trimestre para los buques de la modalidad de arrastre del Cantábrico y noroeste. Los buques de la modalidad de palangre de fondo del Cantábrico y noroeste



deberán realizar el paro en el primer trimestre. Los buques de la modalidad de arrastre del Mediterráneo de las provincias de Castellón y Tarragona deberán realizar el paro durante los meses de abril, mayo, junio y julio. En cuanto a los buques de la modalidad de cerco suratlántica, deberán realizar el paro en los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre.

En cuanto al caladero internacional, los buques que operan en el caladero de Marruecos deberán realizar el paro en los períodos establecidos específicamente en el acuerdo pesquero suscrito por la CE en el reino de Marruecos. ■



Rodman 61

18 metros que dan la talla en el mar

El Rodman 61 es un pequeño gigante en el mar. Sólo 18 metros, pero llenos de grandes ideas y tecnología para hacer fácil la difícil tarea de la mar. Para empezar, este palangrero está fabricado en Polyéster Reforzado en Fibra de Vidrio. Y eso significa economía, higiene, resistencia, seguridad y durabilidad. Pero, además, está equipado con un modernísimo equipo de navegación y detección. Y eso es pesca segura. Por eso, El Rodman 61 da la talla en el mar.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Eslora total | 18,45 m. |
| Eslora entre pp | 16,40 m. |
| Manga | 5,55 m. |
| Puntal | 2,50 m. |
| Calado | 1,80 m. |
| Potencia aproximada | 322 CV. |
| Velocidad | 10,5 nudos |
| Capacidad bodega | 50 m. ³ |
| Capacidad combustible | 10 m. ³ |
| Capacidad agua dulce | 2 m. ³ |
| Habilitación | 9 hombres |
| T.R.B. aprox. | 36 tons. |

***polyships* s.a.**

Construcción Naval
en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

Tel. (986) 45 29 69 Tlx. 83667 - PLSP E FAX 452961 APARTADO 501, RÍOS, VIGO, 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 26 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 - 6º - 35007 Las Palmas de G.C.
Tels.: 928 27 41 00-04-08 - Télex: 95228
Fax: 928 22 16 51

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

ARRECIFE DE LANZAROTE.
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.
Avda. General Franco, 4 - 2º
35500 Arrecife de Lanzarote

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

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

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

CADIZ. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.
C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos, 308
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)
Tels.: 956 86 40 89 - 86 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 16 - 31 16 40 - Télex: 39461
Fax: 947 31 43 13

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

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

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

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

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

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