

MAR

Nº 289 - NOVIEMBRE 1991

Treinta
marineros
murieron en
tres naufragios
**LUTO EN
LA COSTA
GALLEGA**

Presupuestos
Seguridad Social 1992

**PRIORIDAD
A LOS GASTOS
DE CARACTER
SOCIAL**

Tras más
de dos años
en las cárceles
de Irán

**EL CAPITAN
ROSALES
VOLVIO
A CASA**

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 solo 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 Hórneros, 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.

L

OS hombres del mar, en unos casos por la cara amarga de la tragedia, consecuencia de los graves

sinistros ocurridos durante este período, y en otros con la alegría que suponen siempre los retornos de situaciones difíciles, han sido protagonistas de la actualidad durante los últimos treinta días.

El sector de la pesca ha sido escenario de la muerte casi en cadena de una treintena de marineros gallegos en tres accidentes, que volvieron a sembrar el luto en poblaciones acostumbradas ya a este tipo de siniestros. Treinta muertes que se produjeron en cuestión de una semana y que, probablemente, sirvan para reabrir un debate en profundidad sobre la siniestralidad y la seguridad en el mar, para que la muerte sea consecuencia de una situación de excepcionalidad como puede suceder en otros sectores y no un riesgo permanente ante la falta de medidas preventivas adecuadas, que van desde el perfecto estado del buque, la formación de sus tripulantes o la existencia de medios adecuados para el salvamento tanto en el barco como en tierra.

La otra cara de la moneda, también para los hombres del mar, la protagonizó el capitán Rosales, tras haber pasado más de dos años en cárceles de Irán por el siniestro ocurrido en el petrolero del que formaba parte y cuyo incendio produjo la muerte de una docena de ciudadanos de aquel país. Las gestiones de la Administración española, donde el ISM tuvo un especial protagonismo tanto para atender al marino espa-

30 DÍAS

ñol como a su familia en España, dieron al final sus resultados. En la parte oculta de la aventura vivida durante estos dos años largos por el capitán Rosales, se halla el debate sobre las condiciones de trabajo en barcos de ciertos países y los compromisos que asumen las compañías con sus trabajadores.

En el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social fue noticia la presentación por el ministro Luis Martínez Noval y por el secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, del proyecto de los Presupuestos de la Seguridad Social para 1992.

Dentro del conjunto de los Presupuestos Generales del Estado, donde al final se ha impuesto una política de contención en el gasto, los de la Seguridad Social suponen una clara excepción. Con un volumen de casi 8,3

billones de pesetas, tienen un crecimiento del 16,1 por 100 respecto al año anterior y responden al objetivo del Gobierno de dar atención prioritaria a los gastos de carácter social. Los Presupuestos de la Seguridad Social para 1992 significan, por otra parte, la culminación del proceso de reformas iniciado hace varios años por la Administración socialista y que, entre otros logros, ha supuesto la universalización de las pensiones con la instauración de las no contributivas para las personas sin recursos, la revalorización automática de las mismas en función del Índice de Precios al Consumo, la equiparación de la pensión mínima familiar al Salario Mínimo Interprofesional, la estabilidad económica del sistema y la consolidación de la administración gestora.

Aunque todavía son muchos los logros a conseguir en materia de prestaciones en un momento como éste, cuando se han recortado recursos para acciones de otros departamentos de la Administración, especialmente en cuestiones de infraestructuras, resulta destacable el trato que dan los presupuestos a las prestaciones sociales, aunque la medida haya sido calificada por la oposición como electoralista.

En las páginas siguientes ofrecemos amplia información sobre estas cuestiones sin olvidar otras, como la tregua para la Antártida, la política pesquera de Pedro Solbes, la campaña de marisqueo en Galicia con los problemas de siempre, las guerras entre Ondárroa y La Coruña y el nuevo pasillo para Finisterre. ■

Vidal MATE

PENAS Y ALEGRÍAS



SOLUCIONES

Brillantes

EN LIMPIEZA DE TODO TIPO DE BUQUES

En el sector naval ofrecemos un servicio hasta ahora inexistente en Canarias: LA LIMPIEZA GENERAL DE BUQUES (mercantes, pesqueros, petroleros, frigoríficos, graneleros, de pasaje...). Realizamos las labores de: Limpieza general de: Bodegas, salas de máquinas, camarotes, baños, pasillos, cubiertas, salones, cristales, carpintería, alfombras y moquetas, encerados de pisos... en el menor tiempo posible.



La Empresa "Limpia Lux, S.A.", se funda en Madrid, el 2 de Noviembre de 1978 y como consecuencia de su expansión en la Península y Archipiélago Canario, se adquiere la Empresa "Limpiezas Astur, S.A.", y posteriormente se constituye "Lux Canarias, S.A.", con sede social en Las Palmas de Gran Canaria. En la actualidad el Grupo factura globalmente 4.000 millones de pesetas al año y cuenta con una plantilla de 3.000 empleados, constituyendo una de las Empresas más consolidadas del sector.

Disponemos de una amplia flota de vehículos (autobuses, microbuses, furgonetas). Así como de maquinaria de alta tecnología (fregadoras automáticas, abrillantadoras, limpia-moquetas, aspiradoras industriales, chupadoras-secadoras, barredoras automáticas ...) para la realización de cualquier trabajo de limpieza y mantenimiento con la mejor garantía.

Además, ofrecemos un eficaz y rápido equipo móvil para resolver en el menor tiempo sus problemas de mantenimiento de limpieza (LIMPIEZA DE CHOQUE).



OFICINAS LAS PALMAS:

Perez Muñoz, 26-3º
35009 Las Palmas de Gran Canaria.
Teléfonos: (928) 46 32 45 / 46 32 80
Fax.: (928) 46 33 14

DELEGACION MADRID:

Batalla del Salado, 37. 28045 Madrid
Tfno.: (91) 467 11 16

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



26

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Los gastos en protección social no tienen recortes en los presupuestos de 1992

6

MUERTE EN GALICIA

Una treintena de marineros gallegos murieron en tres siniestros.



19

EL CAPITAN ROSALES, EN LIBERTAD

Tras más de dos años en las cárceles de Irán, el capitán Rosales volvió a casa



61

ONDARROA-LA CORUÑA, LA ULTIMA VENTA

Sigue el trasvase de barcos desde La Coruña al puerto de Ondárroa.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Virginia Lavin y Raúl Gutiérrez.

Secretaría de Redacción: Inés Otero, Mery Varona, M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: 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. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 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.

Impreme: 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.

30 personas perdieron la vida en los accidentes sufridos por tres pesqueros

La muerte se cebó con los marineros gallegos

Las costas gallegas y escocesas fueron testigos durante las últimas semanas de la muerte de casi una treintena de marineros gallegos, consecuencia de los accidentes sufridos por las tres embarcaciones pesqueras donde faenaban. El «Frank C», frente a las costas escocesas, se hundió con 16 de sus 17 tripulantes desaparecidos, de los cuales 14 eran gallegos. Solamente pudo salvarse el patrón de costa Gerardo Pérez Pose. Sólo unos días más tarde se hundía, frente a las costas de Malpica, el pesquero «Os Tonechos», y el mar se llevaba la vida de otros nueve marineros. Otros cinco pescadores morían también fechas más tarde en Muxía por el naufragio del barco «La Xana», mientras tres de los tripulantes lograban salvarse gracias a un golpe de mar que les arrojó de la embarcación hacia la costa.

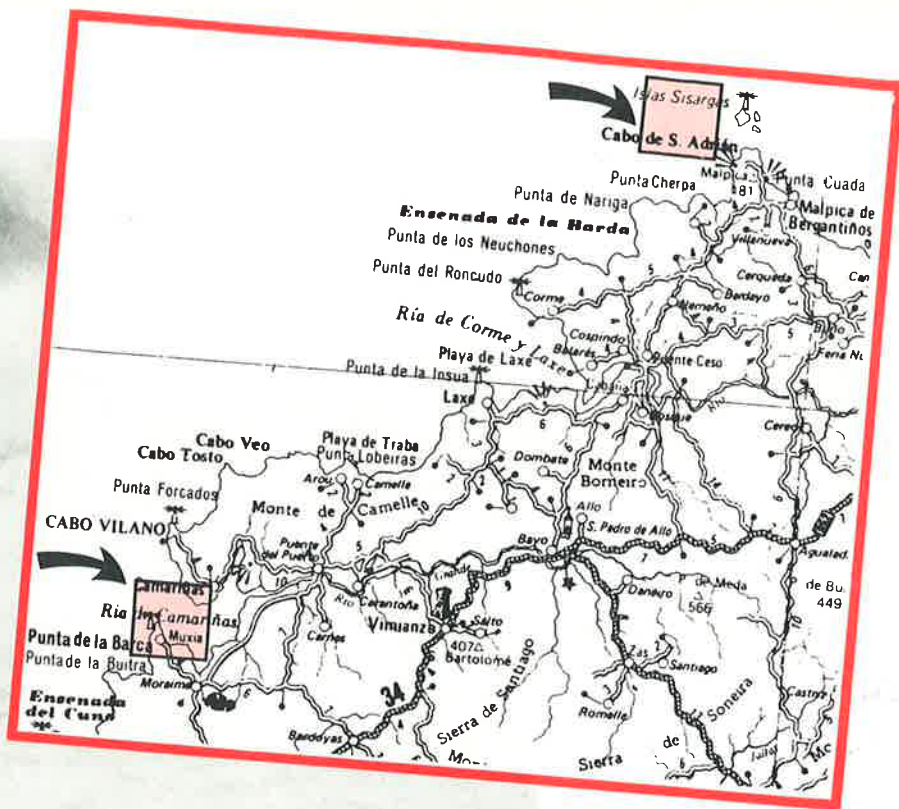
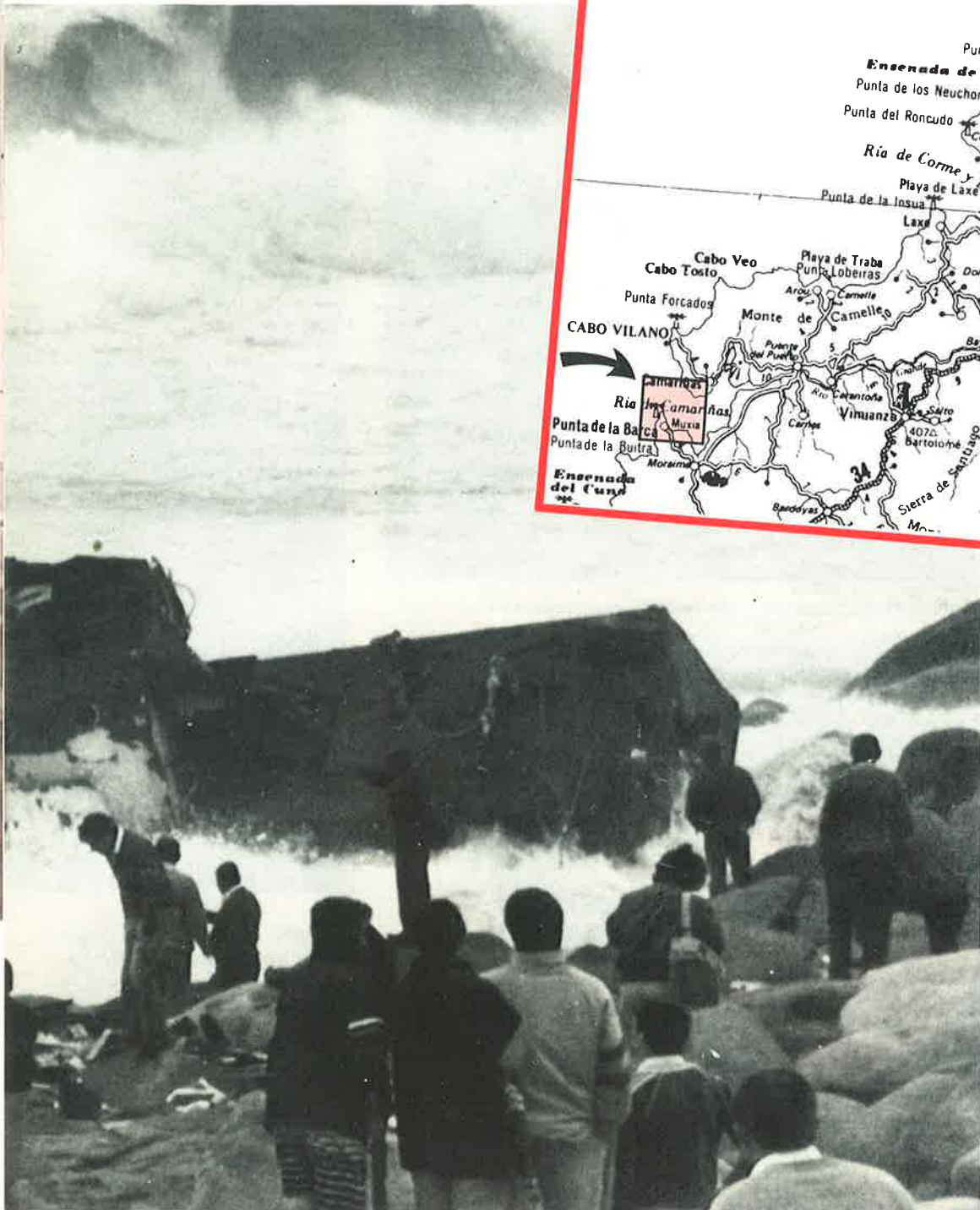


D

URANTE los últimos diez años, la llamada «Costa de la Muerte», en Galicia, ha sido escenario de diferentes siniestros, que costaron la vida a un total de 172 personas, mientras en lo que va de año ya son 67 los marineros gallegos muertos en el mar. Sindicatos y organizaciones profesionales relacionadas con el sector de la pesca, al margen de las razones de mala suerte o fallos humanos que hayan podi-

do provocar los últimos siniestros, insisten en la necesidad de exigir a todos los barcos las medidas de seguridad previstas por la normativa vigente.

Con las estadísticas en la mano, sea cual sea el período objeto de análisis, por los riesgos que entraña el mar, fallos humanos, imprudencias, malas condiciones de las embarcaciones, fallos de seguridad o problemas de salvamento, la realidad es que la alta sinies-



fragio. La opinión, entre catastrofista y resignada del viejo pescador, la verdad es que, sin embargo, no es compartida por organizaciones sindicales y profesionales relacionadas con el sector, para quienes mejorando las condiciones de las embarcaciones, la formación de los tripulantes y disponiendo de las adecuadas medidas de salvamento, en el mar también se pueden evitar muchos accidentes. En esta misma línea, el conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, con motivo de los accidentes de las últimas semanas hacía una llamada a los responsables de las embarcaciones pesqueras para que dieran la señal de aviso para pedir ayuda ante la existencia del más mínimo problema a bordo, ya que era mejor hacer 50 salidas falsas por parte de los servicios de salvamento que hacer solamente una para buscar los cadáveres.

El primero y más importante de los siniestros ocurridos en el mar durante las últimas semanas, por el número de personas que perecieron en el mismo, es el protagonizado por el pesquero con bandera alemana y tripulación casi en su totalidad gallega «Frank C». El barco, da-

tralidad en el sector de la pesca ha llegado a considerarse en muchos casos como un riesgo más de esta actividad contra el que no son fáciles todas las medidas preventivas. «En el mar no hay barcos viejos ni nuevos», comentaba un viejo pescador a la pregunta del presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, cuando se interesó por las condiciones del barco «Os Tonechos» horas después del nau-

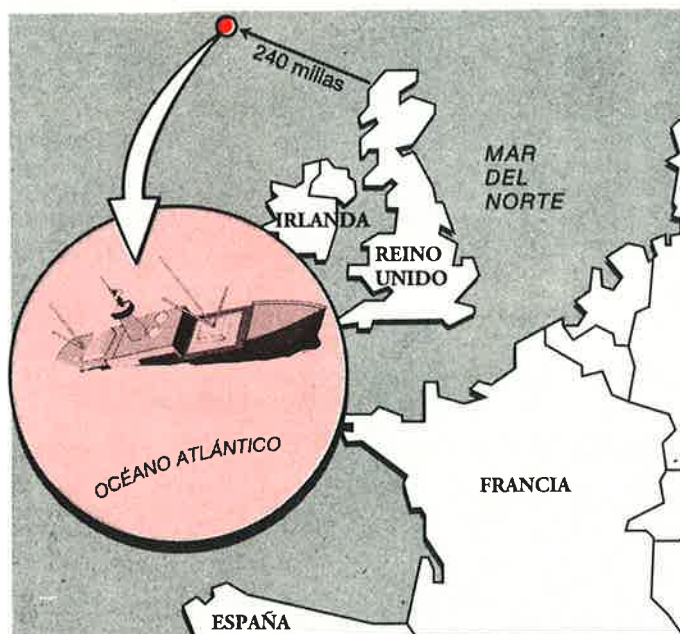
En el «Frank C», frente a las costas de Escocia, solamente se salvó un marinero de una tripulación de 17 personas.

do de alta con el registro 55/87 en el Reglamento de la CE, no se encontraba dentro del cupo de los 300 fijados en su día por la Comunidad. Se trataba de una embarcación abanderada en Alemania y matriculado en el puerto de Buesum, propiedad de la firma armadora Gerukespan Fish, que está representada en Galicia por la firma Pescarosa. Se trataba de un barco de 108 TRB que había sido construido en 1960, aunque había sido reparado recientemente en el puerto de Marín antes de emprender la campaña de pesca en aguas escocesas. El «Frank C» era un barco de 30 metros de eslora que se dedicaba preferentemente a la actividad de pesca del rape con artes de rasco, especialidad que suelen practicar en buena parte barcos bajo banderas de conveniencia al estilo del «Frank C», que, matriculado en Alemania, utilizaba los puertos gallegos en algunas ocasiones para la descarga y que había recibido críticas desde la Asociación de Armadores.

En la madrugada del martes, 1 de octubre, con sus bodegas cargadas, el «Frank C» se disponía a regresar al puerto irlandés de Killibergs con el fin de proceder a la descarga del producto. Según las versiones del único superviviente de este naufragio, el patrón del pesquero, Gerardo Pérez, cuando se hallaba a unas 250 millas al oeste de Escocia, un fuerte golpe de mar provocó una gran vía de agua que acabó hundiendo el barco en cuestión de pocos minutos. «Fue un fallo de máquinas —ha señalado Gerardo Pérez—. Quedó la banda abierta al mal tiempo y fue cuando se fue tirando a babor mientras penetraba agua, perdiendo estabilidad el barco hasta que se fue al fondo del mar.» En sus manifestaciones sobre las circunstancias del accidente y la situación del resto de la tripulación, el único superviviente ha insistido en que él mismo ayudó a sus compañeros a introducirse en una de las balsas salvavidas mientras él se metía en otra. Vio cómo se alejaba del barco, aunque,



Gerardo Pérez Pose fue el único superviviente del «Frank C».



El «Frank C» se hundió frente a las costas de Escocia.

por la situación del mar y el hecho de que fuera de noche, no pudo conectar más con sus compañeros.

A bordo de la balsa permaneció Gerardo Pérez durante veintiséis horas hasta ser recogido por el barco danés «Nuka-Ittuk», que se hallaba en la zona.

Fue a partir del hallazgo del único superviviente cuando se iniciaron las tareas de búsqueda del resto de los miembros de la tripulación del

«Frank C». Aviones y varias embarcaciones de los servicios de salvamento británico, a pesar de las malas condiciones climatológicas que imperaban en la zona, comenzaron inmediatamente las operaciones de rastreo para detectar la presencia de los naufragos sin resultados positivos. A pesar de que las tareas de búsqueda se prolongaron durante una semana, no se obtuvieron resultados positivos.

La tragedia del «Frank C»



ha sido motivo de polémica entre los familiares de los tripulantes desaparecidos, para quienes no serían correctas las explicaciones dadas por el patrón. Por otra parte, está prevista una investigación para determinar por qué no se activó la radiobaliza del pesquero en el momento del accidente. Por tratarse de un barco abanderado en otro país, España no tiene competencias para llevar a cabo la inspección de esa embarcación. En medios sindicales se mantienen ciertas reservas sobre las versiones dadas en relación con el naufragio. Se desconfía que un barco que navegaba prácticamente bajo una bandera de conveniencia, con treinta años de vida dispusiera de los instrumentos de salvamento, balsas incluidas, exigibles en este tipo de buques.

Los tripulantes desapareci-

«Os Tonechos», en Malpica, naufragó y provocó la muerte de sus nueve tripulantes.



«Os Tonechos» era un barco recién estrenado.



dos son el capitán Manfred Appelzoler, de nacionalidad alemana; Nelson Brown, natural de Sudáfrica, aunque vecino de La Coruña, y los marineros gallegos Jorge López Bana, de cuarenta y un años, natural de Ponteceso; el primer y segundo mecánico, Javier Cabaleiro Juncal, de treinta y un años, y Manuel Piñeiro Pastoriza, de veintinueve años, ambos de Bueu; el engrasador Severo Malvido Parcero, de veintitrés años, domiciliado en Cangas; el cocinero Jaime Gestido, de treinta y un años, también vecino de Cangas; José Manuel Otero Vilas, de Marín; Agustín Soage Paz, de Bueu, de veinticinco años; José Antonio Rodríguez Marta, de dieciséis años, y su padre José Antonio Rodríguez Verdia, de treinta y cinco, ambos de Carballo; Celestino Faria San-



Enrique López Veiga.

tomé, de diecinueve años; Jaime Sánchez Gallego, de veintidós años, y Antonio López Cardero, de treinta y ocho años, los tres de Moaña.

Noche de muerte en Malpica

No se habían apagado los ecos del naufragio frente a las costas escocesas cuando en la madrugada del viernes al sábado 5 de octubre los vecinos de la localidad gallega de Malpica se despertaron con otra mala noticia. El barco pesquero «Os Tonechos», construido hacía solamente medio año, se hundía al colisionar con uno de los bajos del arenal de Baldaio, a sólo cinco millas de las costa de Malpica, en un lugar conocido como Canal de Maior. Parece que el accidente se pudo producir hacia las nueve de la noche del viernes. Se tuvo conocimiento del siniestro en la madrugada siguiente cuando un barco pesquero encontró en el mar un salvavidas con el nombre de la embarcación.

Las causas del siniestro se desconocen, aunque las opiniones coinciden en señalar el mal estado del mar, que impedía una correcta visibilidad para atravesar la zona. Los bajos rocosos que existen en la zona donde se produjo el accidente son sobradamente conocidos por los habitantes y los pescadores de Malpica. Es un paso que se suele utilizar para llegar a puerto cuando las condiciones del mar lo permiten y, en esas circunstancias, no tiene mayores pro-

blemas para quienes conocen la zona. «Sin embargo —señalaba el patrón mayor de la cofradía de Malpica, Genaro Amigo—, cuando las condiciones del mar son malas es muy peligroso y arriesgado usar esa vía.» No está claro si el accidente se produjo por un descuido, un exceso de confianza o porque las condiciones del mar obligaron a utilizar ese camino. Pero lo cierto es que el mar en la noche del suceso no estaba para tomar rutas arriesgadas para llegar a puerto. En este accidente tampoco funcionó la señal de socorro, a pesar de llevar radiobaliza a bordo, que apareció flotando a las pocas horas del siniestro. Técnicos en salvamento marítimo señalaban que, en siniestros tan rápidos como éste, la radiobaliza habría servido para muy poco.

En el accidente de «Os Tonechos» perdieron la vida las siguientes personas: Juan José Chouciño Garrido, de veintidós años; Juan José Ruíz Pose, de veinte años; José Manuel Varela Pose, de veintidós años; Modesto Varela Torrado, de cuarenta y nueve años, patrón y propietario del barco hundido que tenía cuatro hijos; Antonio Alfeirán Rodríguez, de veinte años; Francisco Pose Reino, de diecisiete años; Santiago Manuel Vila Lema, de veintitres años, y José Antonio Vila Lema, de veinticinco años.

La localidad de Malpica declaró tres días de luto oficial y pidió ayudas para la familia de los fallecidos.

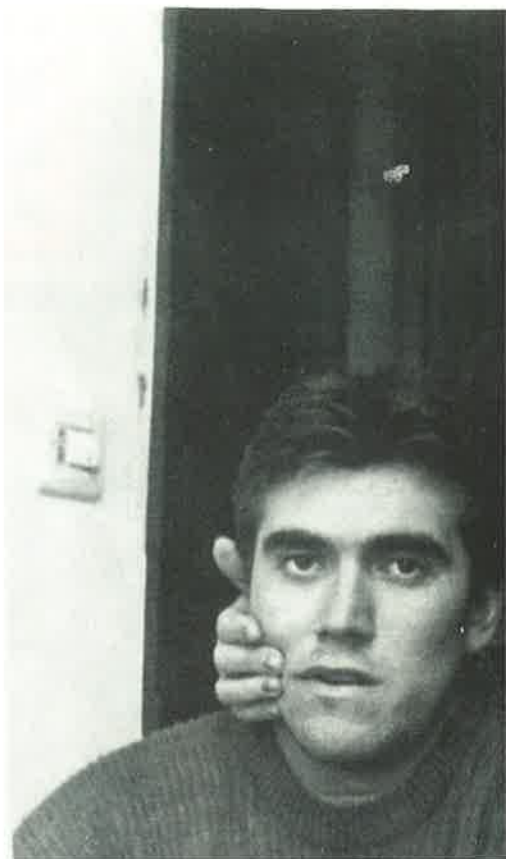
Vía de agua en el «La Xana»

Finalmente, esta semana trágica para el mar en Galicia se cerraba el día 8 de octubre con el naufragio del pesquero «La Xana» en las inmediaciones de Punta de Barea, en Muxía, frente al santuario de la Virgen de la Barca. En esta ocasión, las causas del accidente han estado más claras. Según las versiones ofrecidas por los armadores del buque y por los tripulantes que se salvaron, el pesquero tenía

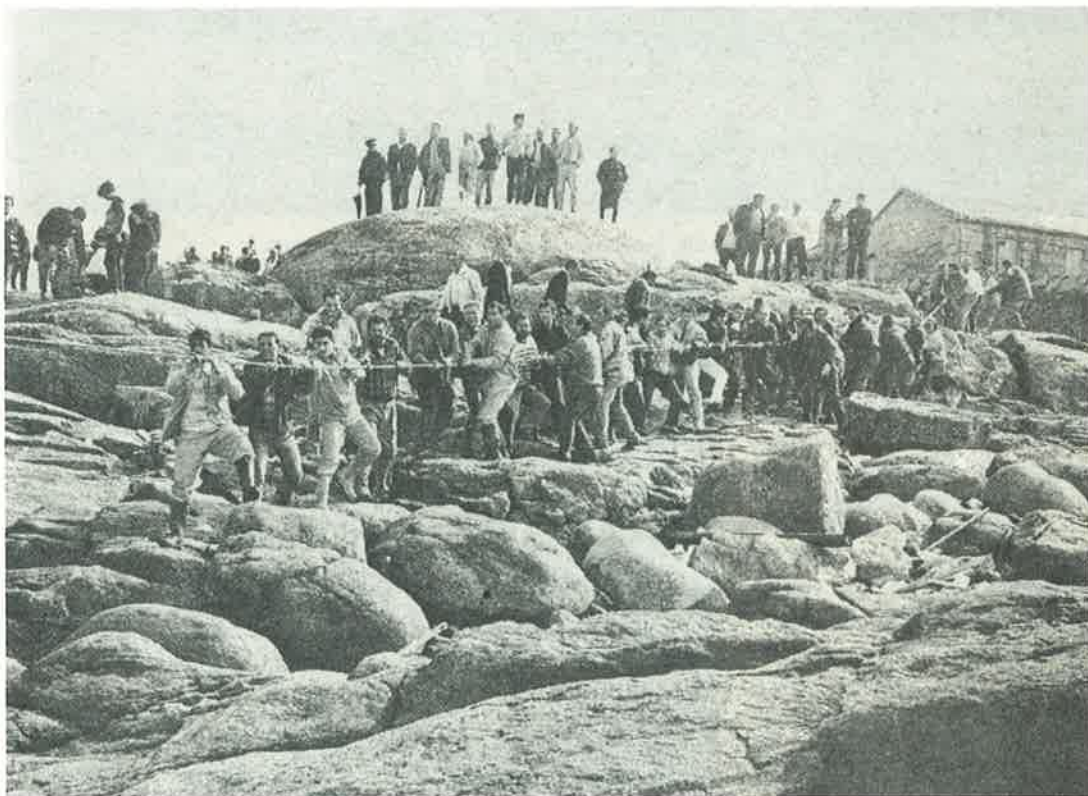
Cinco marineros de una tripulación de ocho personas perdieron la vida en el naufragio del pesquero «La Xana», frente a Muxía.



José Manuel Muñiz.



Mariano Niné se salvó casualmente en el naufragio de «La Xana».



una vía de agua que había sido imposible achicar con los medios propios de la embarcación. Por esta razón se dirigían a puerto cuando, a consecuencia de esa vía de agua el barco se quedó sin gobierno ante los acantilados de la

zona donde las olas lanzaron a la embarcación. El pesquero «La Xana» era un arrastre que había sido adquirido en Gijón y que tenía actualmente su base en Muros. La mayor parte del barco estaba hecha de madera, tenía una

eslora de 27,20 metros y se dedicaba generalmente a la pesca de arrastre. El barco quedó embarrancado y las olas destrozaron prácticamente la embarcación en unas horas.

Habitualmente eran nueve los tripulantes que trabajaban



ta y tuvo la suerte de que un golpe de mar lo arrojase contras las rocas. Los cinco tripulantes desaparecidos son: Martín Rama Lestón, de veinte años, segundo mecánico; José Manuel Santiago Lago, de treinta años, contramaestre; Antonio Ramos Fernández, de veinticinco años; Manuel Lestón Romero, de veinticuatro años, y Bruno Bermúdez Freire, de cincuenta y tres años. Bernardino Blanco Caaño, el noveno miembro habitual de la tripulación, se encontraba ese día de baja por enfermedad.

Protestas y peticiones

El conjunto de los siniestros acaecidos en las últimas semanas levantó momentáneamente una ola de preocupación entre sindicatos y partidos políticos. El Parlamento gallego fue el primero en manifestarse para que se pongan medi-



a bordo de «La Xana». En este caso, solamente se habían embarcado siete personas, tres de las cuales se salvaron milagrosamente al ser lanzados del barco antes de hundirse por un golpe de agua contra las rocas. Se trata del pa-

trón de costa José María Núñez García, el primer mecánico Mariano Nino Mayo y el segundo patrón José M. Villar Blanco, que minutos antes del naufragio se hallaba durmiendo. Al enterarse de que existían problemas subió a cubier-

das que eviten esos accidentes. El ministro de Agricultura, Pedro Solbes, señalaba en aquellos días en el Parlamento que era muy difícil achacar a una sola causa cualquier accidente e hizo un llamamiento a los marineros para que, al

margen de otras medidas, tomen siempre las debidas precauciones.

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros fue mucho más concluyente en sus críticas. Para José Manuel Muñiz, la flota española de pesca, y especialmente para determinadas actividades, son, en realidad, auténticos ataúdes flotantes donde no hay más siniestros porque Dios no quiere. Los planteamientos de Aetinape son simples y las soluciones se pueden aplicar a poco que exista una política coordinada. Para José Manuel Muñiz, actualmente se han dado avances muy importantes en materia de salvamento, pero, por el contrario, se ha hecho muy poco o nada para mejorar las condiciones de seguridad de la flota. Más inspección y formación entre los tripulantes daría lugar a una mayor seguridad en los barcos.

Aetinape denuncia que no se están realizando las inspecciones reglamentarias en los barcos de pesca para que lleven a bordo todos los elementos de prevención necesarios como radiobalizas, balsas salvavidas, chalecos, aparatos contra incendios, etcétera. En ocasiones, según apunta esta organización, se trata de elementos que van a bordo, pero que en muchos casos no funcionan ni se saben utilizar correctamente. Junto a la falta de materiales técnicos para las actuaciones preventivas, José Manuel Muñiz destaca igualmente el que en el mar se desarrollen, en ocasiones, jornadas de veinticuatro horas, lo que influye en la propia seguridad de la embarcación y sus tripulantes. Aetinape denuncia que los barcos pesqueros españoles en una buena parte tienen problemas de habitabilidad y de estabilidad. «De poco vale —señala José Manuel Muñiz— un buen servicio de salvamento si es solamente para recoger cadáveres...» ■

V. M.

Pedro Solbes expuso en el Congreso las líneas básicas de la política para el sector pesquero.



España rechaza una reducción lineal del 40 por cien de la flota

El ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes, se mostró contrario a una reducción lineal de la flota española en un 40 por 100, según manifestaciones ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados, donde expuso las grandes líneas de la política pesquera.

PARA el titular de Atocha, Manuel Marín tiene razón cuando afirma que es preciso reducir la flota para adaptar su capacidad a la nueva realidad de los caladeros. Pero no es admisible la posibilidad de que se traten de hacer reducciones lineales cuando cada flota y cada cala-

dero tienen problemas diferentes. Por otra parte, Pedro Solbes considera que es una clara discriminación el que, con una flota ya estabilizada y plenamente integrados en la política común, se mantengan los sistemas de licencias para España, tal como se contemplaban en el Tratado de Adhesión, cuando es algo que no

se pide al resto de las flotas comunitarias. Pedro Solbes se mostró optimista en cuanto a la posibilidad de firmar el nuevo acuerdo con Marruecos en los plazos previstos y consideró que la oferta de pesca hecha por Namibia no era de recibo para la Comunidad Europea. En este aspecto, y en relación con este caladero, Pedro Solbes señaló que la firma de acuerdos privados de empresas con el Gobierno namibio no habían contribuido a desarrollar las conversaciones entre la CE y el país africano. En relación con Malvinas, la Administración española no entra en el litigio planteado entre el Reino Unido y Argentina y aboga por acuerdos des-

de la política exterior de la Comunidad Europea, al igual que se está haciendo con otros países del cono sur, como Chile, Colombia, Perú o Uruguay.

Programa de equilibrio

Según las manifestaciones del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, la política de pesca de la Administración pretende lograr un equilibrio entre el mantenimiento de los recursos, una adecuación de estructuras y una racionalización de los mercados, todo ello apoyado por una política de investigación.

En materia de recursos, el ministro de Agricultura, Pesca

Para la negociación del acuerdo con Namibia no han sido positivos los compromisos suscritos por empresas privadas.

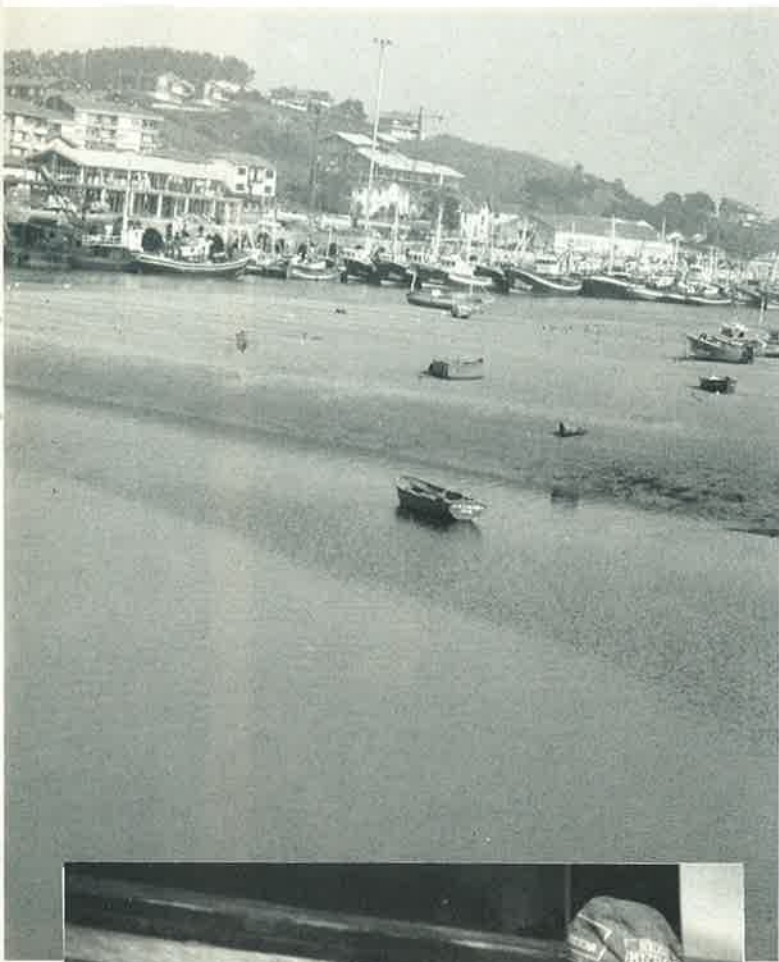
y Alimentación distinguió entre las actuaciones en aguas internas de cada país y las que afectan a caladeros exteriores. Una realidad es que en el mundo existen las Zonas Económicas Exclusivas, que, con el 35 por 100 de la superficie de los mares, tienen, sin embargo, el 85 por 100 de todos los recursos pesqueros. La Comunidad Europea tiene una gran dependencia de las aguas exteriores, de donde importa el 25 por 100 de sus necesidades para el consumo, mientras el 66 por 100 corresponde a las aguas comunitarias y el 11 por 100 a la acuicultura. En el caso de España, esa situación de dependencia del exterior es mucho más grave, si se tiene en cuenta que dos terceras partes de los desembarcos proceden de otras aguas.

España dispuso en el pasado, según el ministro Pedro Solbes, de un total de 21 acuerdos en todo el mundo, cada uno de los cuales se regía por unas condiciones diferentes. En unos casos, el acceso era simplemente por dinero, por pago de cánones, en otros por dinero y con la contrapartida de acceso a mercados. Esta política, aunque con modificaciones, se trata de mantener en el futuro, contando, además, con las nuevas exigencias de los Estados que disponen de los recursos. La Comunidad trata de consolidar los anteriores acuerdos y busca a la vez otros especialmente en aquellas zonas del mundo donde hay buenos caladeros sin explotar. En esta línea existe ya un mandato para las conversaciones con México, Chile, Argentina, Colombia, Perú y Uruguay. En Asia las conversaciones se han centrado con India, Pakistán y

las islas Maldivas. Las negociaciones con Namibia se hallan en una situación de «impasse» ante la imposibilidad de aceptar una cuota de 9.000 toneladas.

Para el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, debido a los cambios que se han producido en el panorama internacional pesquero, se deberá llevar a cabo una segunda generación de acuerdos para el sector, donde entran otras vertientes diferentes a las tradicionalmente exigidas para acceder a determinados caladeros. Entre esas nuevas exigencias se hallan las aportaciones tecnológicas, los acuerdos generales de cooperación y mayor acceso a la inversión vía de las empresas mixtas.

En relación con la política de recursos en el marco comunitario, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes, se mostró de acuerdo en la necesidad de adaptar la flota a la realidad de los caladeros. Pero el representante español estima que el sistema actual no se ajusta a la realidad biológica. España estima que es necesario reducir la flota, pero nunca de forma lineal, en cuanto cada caladero es diferente y en cada uno operan diferentes flotas. La Administración española no está de acuerdo en el actual sistema para la fijación de TACs y cuotas y se ve como una clara discriminación el que existan licencias para los barcos españoles, mientras no se piden los mismos requisitos a las embarcaciones de otros Estados miembros. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación propugna un sistema de control tanto en aguas nacionales como en toda la Comunidad Euro-



pea y en terceros países una adaptación de flotas a recursos y la aplicación de medidas concretas más restrictivas referidas a cuestiones como las vedas, mallas mínimas y pesos de los productos. En política exterior relacionada con la cuestión de los recursos, España apoya el mantenimiento de la actividad de la flota nacional, cumpliendo a la vez las exigencias internacionales.

En materia de estructuras, otro de los pilares de la política de pesca de la Administración, Pedro Solbes señaló que España se hallaba desarrollando todas las medidas contempladas en las disposiciones comunitarias a partir del Reglamento 4028 de 1986 y la posterior reforma de 1990. Durante los últimos meses, la Administración ha elaborado las órdenes correspondientes para la aplicación del conjunto de medidas encaminadas a reordenar y modernizar la flota, adaptando la capacidad de la misma a los recursos disponibles. Pedro Solbes destacó la elaboración del nuevo plan para el sector acuícola, que contempla una inversión en los próximos cinco años de 33.500 millones de pesetas, con unas ayudas comunitarias de 8.000 millones y 5.400 millones por parte nacional.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación destacó el desarrollo para la declaración de zonas como reservas y el impulso que se pretende dar a la mejora de la franja costera, con unas inversiones previstas para los próximos años de 4.200 millones de pesetas.

La Administración, según las manifestaciones de Pedro Solbes, es consciente de la necesidad de adaptar la capacidad de la flota y destacó, entre otras medidas, las referidas al paro temporal de las embarcaciones, al desguace y al funcionamiento de las empresas mixtas. De acuerdo con las nuevas disposiciones comunitarias, se pondrá igualmente énfasis especial en el funcionamiento de campañas experimentales en otros caladeros, así como con la política de



Según Pedro Solbes, no es lógico que España mantenga en la CE el sistema de licencias cuando no lo tienen otros países.

asociaciones temporales. Finalmente, en este mismo contexto el ministro destacó el interés de la Administración para la mejora de la formación profesional en el sector pesquero, el desarrollo de la investigación y la mejora también de la infraestructura portuaria.

El tercer pilar de la política del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para el sector se centra en el desarrollo de los mercados pesqueros para un país como España, que ocupa el segundo lugar del mundo en cuanto a la demanda de este tipo de productos.

La Administración está procediendo a la adaptación de

las estructuras al sistema comunitario. Se pretende que las organizaciones de productores sean el eje de los mercados y que ocupen el lugar que en un tiempo tuvieron las cofradías de pescadores. Pedro Solbes reconoció implícitamente que existían muchas OPES, pero que, en realidad, no se habían desarrollado plenamente para tener un funcionamiento acorde con el sector. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación reconoció que la actual política de precios no estaba jugando positivamente para regular el mercado. Finalmente, como soporte a toda la política para el sector, Pedro Solbes destacó la importancia de una adecuada

política de investigación desde el Instituto Oceanográfico y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

El ministro anunció que se estaba trabajando en la elaboración de un libro blanco en materia de investigación sobre este sector, tratando también las cuestiones medioambientales que inciden directamente en los recursos pesqueros.

En respuesta a las intervenciones de los diferentes grupos, el responsable de Pesca abordó la mayor parte de las cuestiones que preocupan en este momento al sector. Pedro Solbes negó que existieran malas relaciones con las cofradías de pescadores, aunque señaló la necesidad de proceder a su adaptación de acuerdo con la normativa comunitaria. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación señaló que desde la entrada de España en la Comunidad se habían logrado mejoras sensibles y que de alguna manera se habían introducido cambios sustanciales a instancias de la Ad-



ministración española. Se mostró de acuerdo con Manuel Marín, actual comisario de Pesca, en la necesidad de afrontar los problemas de exceso de flota y falta de recursos con realismo, pero se mostró en contra de una reducción lineal de la flota en un 40 por 100. Pedro Solbes considera igualmente que actualmente España recibe un trato discriminatorio en materia de pesca respecto al resto de los Estados miembros, al tener que funcionar con el sistema de licencias previsto en el Tratado de Adhesión. Para el titular español, España tiene ya una flota estabilizada y debería funcionar con los mismos esquemas que el resto de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

En relación con la política de acuerdos con algunos países, Pedro Solbes analizó la situación en que se hallaban algunos de los más significativos para la flota.

El acuerdo con Mauritania es positivo, aunque no se han



logrado las pretensiones comunitarias; con Marruecos las negociaciones se están desarrollando en un buen clima y se espera que haya un compromiso antes de que finalice el actual acuerdo para finales de febrero. El objetivo de la Administración española es mantener los niveles actuales de actividad de la flota. En relación con Malvinas, la Administración española pretende el acceso al caladero a partir de las negociaciones de la Comunidad Europea y se mantiene al margen del contencioso entre el Reino Unido y Argentina. Las negociaciones con Nafo se consideran, por otra parte, difíciles, ante las cada día mayores exigencias de los países de la zona. Finalmente, respecto a la situación de Namibia, Pedro Solbes reconoció que la Comunidad Europea no tomó en cuenta la oferta para la pesca de una cantidad insignificante en relación con la actividad anterior de la flota en aquellas aguas. Para el ministro español, las negociaciones y los acuerdos llevados a cabo por empresas privadas han jugado negativamente para la negociación del nuevo acuerdo comunitario.

En respuesta a las críticas sobre la construcción del puerto de Agadir en Marruecos con ayuda española, lo que estaba favoreciendo los desembarcos de las flotas en aquel punto de las flotas de Canarias, Pedro Solbes señaló que ese puerto no es la razón de los problemas en este sentido en las islas, ya que Rabat lo habría construido con o sin ayuda española.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación señaló que su Departamento no era ajeno a los probables problemas de empleo que se pudieran producir en los próximos años ante el ajuste previsto de la flota y que en esa línea se habían iniciado ya conversaciones con otros ministerios para tener la respuesta adecuada y lograr la máxima cobertura para esos colectivos. ■

V. M.

En materia de estructuras pesqueras

España a la cabeza de las ayudas de la CE

Al igual que en los últimos años, en 1991 España ha sido el país miembro de la Comunidad Europea que ha recibido más ayudas en materia de estructuras pesqueras, según los datos hechos públicos por la Secretaría General de Pesca, tras la aprobación de los proyectos correspondientes al segundo semestre del año.

Sobre unas disponibilidades totales de 68,8 millones de ecus, España recibió 22,5 millones, seguida de Italia, con 17,4 millones de ecus, y ya a gran distancia Francia, con 5,9 millones de ecus, y Portugal, con 5,4 millones. La participación del sector de la pesca de España en ese reparto llega en algunos casos al 40 por 100.

EL resultado de la decisión comunitaria para la aprobación de los proyectos correspondientes al segundo semestre de ese año, fue comunicado por el secretario general de Pesca José Loira. La Administración española, dentro de las limitaciones de los presupuestos comunitarios, se muestra satisfecha del nivel de ayudas logrado en este período.

En las actuaciones para modernización y construcción de barcos pesqueros, la Comunidad Europea aprobó en todo el año un total de 216 proyectos, 111 en el primer semestre y 105 en el segundo, por una inversión total de 8.151 millones de pesetas. De esta cantidad, la Comunidad Europea aporta un total de 1.116 millones de pesetas, a los que se suman otros 550 millones que aporta la Administración española, lo que supone una ayuda global de 1.667 millones de pesetas. Como en ocasiones anteriores, Galicia ocupa el primer lugar, a gran distancia de otras comunidades autónomas como el País Vasco o Cataluña.

En el caso de la construcción de barcos pesqueros, la Comunidad Europea adoptó este año únicamente la decisión del segundo semestre. Se han aprobado 11 proyectos, con una inversión superior a los 1.776 millones de pesetas, a los que va a contribuir la CE con una subvención de 510 millones de pesetas, y la Administración española, con otros 145 millones. En este caso, Andalucía ocupa el primer lugar, con cuatro proyectos, seguida de Galicia, con tres.

La acuicultura ocupa un lugar destacado dentro de la es-



Ayudas concedidas para la modernización de buques pesqueros (En millones de pesetas)

PRIMER SEMESTRE

Comunidad Autónoma	N.º expd. aprobados	Inversión total	Ayuda CE	Ayuda nacional	Ayuda total
Andalucía	15	405,9	105,8	45,5	151,2
Galicia	50	1.855,5	452,3	172,5	624,8
Murcia	1	18,1	0,5	3,3	3,8
Canarias	—	410,4	—	48,1	48,1
Valencia	9	209,0	25,1	23,4	48,5
Asturias	2	7,7	1,6	0,8	2,4
Baleares	1	52,3	1,1	8,2	9,3
Cantabria	5	124,5	14,9	13,2	28,1
País Vasco	14	1.474,8	106,0	(*)	106,0
Cataluña	14	462,8	47,2	44,3	9,5
TOTAL	111	5.021,0	754,5	359,2	1.113,7

SEGUNDO SEMESTRE

Cantabria	5	169,4	12,3	18,3	82,2
País Vasco	31	1.227,6	86,2	(*)	30,7
Asturias	1	66,5	7,0	7,0	14,1
Andalucía	11	206,8	40,0	21,6	61,7
Murcia	2	29,5	2,7	3,6	6,4
Cataluña	12	221,4	20,5	20,0	40,6
Valencia	12	172,4	22,9	17,5	40,4
Galicia	31	1.036,5	169,6	103,0	272,6
TOTAL	105	3.130,4	361,6	191,4(**)	553,0

(*) Excluida la ayuda nacional del País Vasco, que es abonada directamente por el País Vasco.

(**) La ayuda nacional está incrementada al 15 por 100 en aquellos buques que no han sido favorecidos por la CE.

trategia española ante la Comunidad Europea. Según los datos oficiales, el número de proyectos aprobados, tanto para la acuicultura como para arrecifes artificiales, ha sido de 73, con una inversión superior a los 4.000 millones de pesetas. Durante este año, los proyectos de acuicultura aprobados fueron 65, de los que 56 correspondieron a Galicia, donde la inversión prevista se acerca a los 2.000 millones de pesetas. En el resto de las comunidades autónomas la respuesta está muy lejos con los tres proyectos en Castilla y León, los dos

En 1991 recibió 22,5 millones de ecus sobre un reparto de 68,8 millones de ecus

en Andalucía u otros dos en Cataluña. La inversión total prevista para estos 65 proyectos es de 2.779 millones de pesetas, de los que 1.007 corresponden a recursos de Bruselas y 277 millones a fondos nacionales. Para arrecifes artificiales, los proyectos aprobados han sido ocho durante todo el año, con una inversión total de

438 millones de pesetas, de los que 212 millones son subvención comunitaria y 153 millones ayudas nacionales.

Dentro de las disponibilidades presupuestarias de la Comunidad Europea, España se sitúa en un lugar destacado a la hora de recibir ayudas por estos conceptos. En construcción de buques pesqueros, los

recursos han ido a parar solamente a cuatro países, Alemania, Italia, Portugal y España. De los cuatro Estados, España se ha llevado la parte más importante, con 3,9 millones de ecus, lo que supone el 40 por 100 del total de los recursos asignados. En modernización de buques, España recibió el 40 por 100 de las ayudas para un total de 218 embarcaciones. En el cómputo total, España ha recibido, aproximadamente, el 33 por 100 de los recursos comunitarios para este fin, lo que en medios de la Administración se ve con cierto optimismo.

Los resultados de este año, se insiste en medios oficiales, no son algo sorprendente, sino que responden a la dinámica de las últimas campañas, que han sido escenario de un profundo proceso en la renovación de la flota pesquera. Desde el ingreso de España en la Comunidad hasta este momento, en el programa para la modernización de buques pesqueros, se han beneficiado 986 proyectos, con una inversión prevista de más de 26.000 millones de pesetas. Las ayudas comunitarias pueden alcanzar los 5.000 millones de pesetas. Para la construcción de buques, los proyectos aprobados se elevan a 250, con 10.000 millones de pesetas de ayudas. La inversión total en construcción y modernización de barcos pesqueros en el período 1986 a 1991 ha sido de 123.000 millones de pesetas.

Para instalaciones en la acuicultura, se han aprobado 382 proyectos, con una inversión próxima a los 20.000 millones de pesetas, de los que la CE aportó 7.000 millones a casi 2.000 la Administración. En arrecifes artificiales se aprobaron, a partir de 1988, 42 proyectos, con una inversión de 2.250 millones de pesetas.

Las ayudas de la Comunidad Europea han permitido en este período una profunda renovación de la flota pesquera, tanto para adaptar su capacidad como las nuevas condiciones de los buques a la demanda de los nuevos caladeros. ■

V. M.

Proyectos de arrecifes artificiales subvencionados por la CE en 1991 (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CE	Subvención Estado	Subvención total
C. Valenciana	2	92,4	44,9	32,3	77,2
Cataluña	2	150,3	72,0	52,6	124,6
Baleares	2	79,3	39,4	27,6	67,0
Canarias	2	116,0	56,5	40,6	97,1
TOTAL	8	438,0	212,8	153,1	365,9

Proyectos de acuicultura subvencionados por la CE en 1991 (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco	1	252,2	62,9	25,2	88,1
Asturias	1	28,8	7,0	2,9	9,9
Galicia	56	1.839,4	726,3	183,9	910,2
Andalucía	2	307,7	121,0	30,8	151,8
Cataluña	2	268,1	56,7	26,7	83,4
Castilla y León	3	83,4	33,2	8,3	41,5
TOTAL	65	2.779,6	1.007,1	277,8	1.284,9

Proyectos de construcción de buques pesqueros subvencionados por la CE en la segunda decisión 1991 (En millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CE	Subvención Nacional	Subvención total
País Vasco	1	335,2	67,0	(*)	67,0
Galicia	3	335,2	170,6	53,5	224,1
Andalucía	4	395,6	129,6	39,6	169,2
Valencia	1	98,4	19,7	9,8	29,5
Baleares	1	24,6	4,9	2,5	7,4
Canarias	1	395,2	118,6	39,5	158,1
TOTAL	11	1.776,7	510,4	144,9	655,3

(*) Excluida la ayuda nacional del País Vasco.

Ha pasado de 4.000 a 12.000 millones de pesetas

TRIPPLICADO EL PRESUPUESTO PARA ORDENAR LA FLOTA PESQUERA

Dentro de los recortes generales que ha experimentado el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación con fuertes reducciones en materia de infraestructuras, la actividad de la pesca constituye una excepción.

Lejos de un descenso o una estabilización de los fondos, el proyecto de Presupuesto contempla un aumento sustancial de recursos especialmente para las actuaciones destinadas a ordenar la flota.



José Loira, secretario general de Pesca Marítima.

LA Administración es consciente de la necesidad de proceder a un cambio en la actual situación de una flota sobredimensionada para la que cada día es más difícil buscar nuevos caladeros y en condiciones económicas aceptables. Desde esta perspectiva, se impone un ajuste de las unidades de la flota, así como una adaptación de la misma a las nuevas pesquerías. Por otra parte, la Comunidad ha puesto en marcha una nueva normativa al respecto con importantes recursos a los que debe acceder la flota nacional. Para ello es indispensable que cada Estado miembro aporte también unos recursos determinados, razón por la cual el Ministerio de Agricultura no podía presentar un presupuesto insuficiente para acceder a los fondos de Bruselas.

Según el proyecto de Presupuesto elaborado por la Administración para la pesca marítima, en 1992 se dispondrá de 17.111 millones de pesetas, frente a los 9.150 millones que había el año anterior, lo que supone un crecimiento del

97 por 100. El mayor crecimiento se ha producido en las partidas para las estructuras pesqueras. Para modernización y renovación de la flota se pasa de 1.700 millones de pesetas en 1991 a 2.200 millones de pesetas en 1992, lo que supone un crecimiento del 29,4 por 100. Para adaptación de capacidades, paralización temporal o paralizaciones definitivas, constitución de empresas mismas o exportaciones, se ha pasado de los 4.150 millones de pesetas de 1991 a 12.600 millones de pesetas asignados para 1992, lo que supone un crecimiento del 203,6 por 100. Para el resto de los proyectos relacionados con las estructuras, se ha producido un recorte al pasar de 2.396 a 1.430 millones de pesetas.

En el capítulo de los recursos pesqueros, para el control de la actividad se pasa de 695 millones en 1991 a 506 millones en 1992. Para otros proyectos se aumentan los recursos de 80 a 235 millones de pesetas. Para equipamiento de informática se va a disponer de 140 mi-

llones de pesetas, frente a los 129 millones de 1991.

Para el Instituto de Oceanografía la asignación en 1992 será de 1.110 millones de pesetas, frente a los 1.547 millones de pesetas que dispuso en 1991. Finalmente, el FROM va a contar con 740 millones de pesetas, frente a los 830 millones que tuvo en el Presupuesto de 1991.

En conjunto, la pesca marítima mejora sus disponibilidades frente al Presupuesto del año anterior. Nota destacada es que eso se produce un año en el que se han recortado gastos en infraestructuras, lo que supone que la necesidad de cambiar la flota es algo inaplazable de lo que tiene conciencia la Administración.

En medios pesqueros se ha valorado positivamente el esfuerzo de Agricultura para aumentar los recursos, aunque se estima que el proceso de reconversión que va a vivir el sector requería de mayores ayudas. ■

V. M.



**Jesús
Manuel
Rosales
ha pasado
dos años
y cinco
meses
injustamente
detenido
por las
autoridades
iraníes**

ODISEA DE UN CAPITAN EN TIERRA

Cuando en los primeros días de marzo de 1989 el capitán Rosales embarcó en el «Minab IV», un petrolero de bandera iraní, no podía imaginar la sucesión de hechos tremendos y absurdos que plagarían su vida desde ese momento, como en la mejor novela de Kafka: un accidente con quince muertos en Irán, una sentencia incomprensible que le hacía responsable y muchos meses de estancia en la cárcel de seguridad más sólida del país.

El ISM ha seguido permanentemente el drama vivido por la familia Rosales, contribuyendo con sus medios humanos, materiales y sociales a la feliz culminación de este proceso. MAR recoge en las páginas siguientes los testimonios de los principales protagonistas, el capitán Rosales y su esposa, Mayte Suárez.



EL 8 de marzo de 1989 el capitán de la Marina Mercante Jesús Manuel Rosales embarcaba como primer oficial a bordo del «Minab IV», un petrolero de bandera iraní construido en 1973 que anteriormente había sido copropiedad de una sociedad británica. El capitán Rosales conocía el barco de aquellos tiempos, pero cuando embarcó se dio cuenta de que la compañía iraní, propietaria en la actualidad del buque, lo había sumido en un estado de abandono que nada tenía que ver con el barco que él conoció años atrás. El funcionamiento de algunas de las válvulas, entre otras cosas, no era correcto, y los problemas tuvieron que ir subsanándose sobre la marcha.

El 26 de abril de 1989 el «Minab IV» estaba atracado en el puerto iraní de Bandar Abbas. «Como primer oficial del barco, yo era el jefe operativo, es decir, la persona que da las órdenes directas para ejecutar las maniobras de carga, descarga, limpieza, lastrado y deslastrado, que constituyen la rutina de trabajo en un buque-tanque. En esta ocasión teníamos que hacer una descarga de gasolina en el puerto de Bandar Abbas y, siguiendo el procedimiento usual, yo ordené al bombero que cerrara la válvula de costado, de funcionamiento manual, y que refuerza el sistema



hidráulico automático. La orden no fue cumplida.»

En las válvulas automáticas se produjo, a la vez, un doble fallo que los indicadores no registraron. Como consecuencia, 200 metros cúbicos de gasolina se vertieron al mar y se extendieron por la rada. Inmediatamente se produjo un incendio de enormes proporciones que arrojó un balance de quince muertos, daños en el buque y en una serie

de embarcaciones, algunas de ellas pertenecientes a la Guardia Revolucionaria de Irán. «El informe técnico que siguió al accidente, realizado por la propia Compañía de Petróleos de Irán —propietaria del buque—, me acusó de negligencia por no comprobar que la orden dada al bombero había sido cumplida. En ningún momento se me declaró culpable. Yo expliqué que ese tipo de maniobra es tan rutinario que los

bomberos lo hacen aun sin recibir órdenes al respecto.»

Sentencia descabellada

Después de unos trámites de investigación kafkianos, Jesús Manuel Rosales es detenido en la prisión de Bandar Abbas, mientras el capitán del buque, el alemán W. Schmidt, y el resto de la tripulación son enviados a casa sin más.

Todo esto me lleva a desear no trabajar nunca en ese país y aconsejar lo mismo a quien piense lo contrario»



«El informe técnico que siguió al accidente, realizado por la propia Compañía de Petróleos de Irán, me acusó de negligencia por no comprobar que la orden dada al bombero había sido cumplida. En ningún momento se me declaró culpable»

El 3 de mayo de 1990 se celebra el juicio y el 9 de junio se pronuncia una descabellada sentencia que descarga toda la responsabilidad civil sobre el acusado (algo completamente imposible en cualquier país occidental) y le condena a pagar un millón de dólares en concepto de indemnización y a depositar una fianza de otros seis millones de dólares para que pueda ser liberado. «Aquellos fueron mo-

«Nunca tuve la sensación de estar abandonado, pues la Embajada, de un modo u otro, me hacía llegar información sobre lo que se estaba haciendo para resolver mi caso»



mentos muy amargos, tanto como los que vinieron tras la segunda sentencia (la primera fue apelada). Después de la segunda sentencia y su consiguiente orden de puesta en libertad, inmediatamente anulada, creí que me derrumbaba. Pero la sensación de estar abandonado nunca la tuve, pues la Embajada, de un modo o de otro, me hacía llegar información sobre todo lo que se hacía o se planeaba para resolver mi

caso. Mi estado de ánimo era de un constante equilibrio entre la esperanza y el escepticismo, y la tristeza que me causaba, por otra parte, el conocimiento de que la lucha sería larga, muy larga y difícil, pues cada día comprendía mejor lo difícil que era ese país.»

Los días de prisión

El 27 de agosto del 90 es trasladado de la cárcel de Bandar Abbas a la de Evin, en Teherán. Su nueva morada era una prisión de alta seguridad construida en los tiempos del sha de Persia para encarcelar a los enemigos del régimen. Si el trasla-



LA INDEFENSIÓN

Por
MAYTE SUAREZ
(esposa
del capitán
Rosales)

EL pasado día 9 de septiembre me presenté en el Parlamento Europeo para denunciar la indefensión jurídica de mi esposo, el capitán de la Marina Mercante Jesús Manuel Rosales, detenido injustamente en una cárcel de Irán desde 1989 y a quien se le había decretado una orden de libertad por parte de un juez civil iraní e incomprensiblemente dicha orden había sido anulada.

Cuando un mes antes, el 4 de agosto, me comunicaron que había sido liberado, confieso que mostré cierto escepticismo a aceptar aquello por lo que había luchado sin tregua durante más de dos años. Ante nosotros se abría la puerta a la esperanza de que, al fin, se hiciera justicia a un hombre para quien morir hubiera sido la solución más fácil para acabar con el grave problema que estaba viviendo. Una trampa mortal a la que están sujetos quienes trabajan para navieras extranjeras, juzgados en ocasiones sin acogerse al derecho marítimo internacional y, en consecuencia, procesados y encarcelados.

En medio de la emoción que me su-

El reencuentro con mi familia ha sido indescriptible. Momento de emoción y alegría por poder regresar con honor, con un sentimiento pleno de autoestima»



do, en principio, fue hecho a petición de las autoridades españolas para tener al detenido en la capital y poder facilitar su contacto con la Embajada, las buenas intenciones, en este caso, se volvieron contra él. «Tenía ciertas informaciones imprecisas sobre lo que podía esperar, y mi ánimo estaba endurecido por los días de estancia en Bandar Abbas, pero lo que me encontré superó mis peores presagios. La disciplina a la que se me sometió era absurdamente rígida, me impedía hablar con los demás reclusos.»

Después de unos días de estancia en una celda común, en la que compartía

JURIDICA DE LOS MARINOS

peraba, trataba de imaginar a mi esposo alejándose del oscuro abismo de la celda, respirando el aire fresco de su libertad, momentos de reflexión en los que sentimos la lógica satisfacción de un deber cumplido. El orgullo de luchar por su libertad superaba con creces las horas de desesperación y soledad en lo que parecía ser el fin de esta increíble odisea islámica.

Sin embargo, un imprevisible pero efectivo golpe de timón frustraba la realización del acto judicial, convirtiendo en espejismo lo que para otros era una consumada libertad. Las poderosas causas que provocaron semejante desconcierto y angustia son una incógnita injustificable, si bien el respeto que nos merecían las leyes islámicas hicieron que cambiásemos en una pronta solución del caso. La prudencia que asumimos no implicó abandonar la lucha en esta absurda carrera de obstáculos para lograr un objetivo justo y humanitario. De poder comunicar con mi esposo, mis palabras serían para alentar y fortalecer su espíritu, anímicamente debilitado por esta cruel situación carcelaria. Su drama era el nuestro, que rebotaba gra-

vemente en sus hijas, a pesar del esfuerzo por mantener la estabilidad familiar.

El 18 de abril el Parlamento Europeo, a través de sus diputados, apoyaban unánimemente solicitar al Gobierno de Irán la libertad de mi esposo. Como mujer, esposa y madre, volví ante los eurodiputados y al presidente de la Cámara para agradecer su comprensión y generosidad, porque con su apoyo han hecho posible que la justicia iraní revisara este absurdo caso, sin precedentes en la historia de la navegación mundial. Lamentablemente, la libertad de mi esposo seguía teniendo un precio —siete millones de dólares—. Algo totalmente injustificable. Cuando esta familia que vivía en permanente desasosiego recupere la paz y tranquilidad en su hogar, hice firme el compromiso de trabajar porque esta amarga situación no se repita en otras familias, ya que en el petrolero iraní «Minab IV», en el que mi esposo trabajaba de primer oficial, había diez oficiales comunitarios de Irlanda, Inglaterra, Francia, Alemania y Noruega. Ellos tuvieron más suerte, ya que abandonaron el país sin cargo alguno.

Después de mantener una entrevista con el presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, solicitamos que este foro comunitario articulase medidas legislativas para que ningún marino se encuentre en tan absurda situación de vacío legal ante compañías navieras que desprecian de un modo tan visible el derecho marítimo internacional. El tema quedó, pues, a debate en la citada Comisión. Ahora que he recuperado de su cautiverio al padre de mis hijas, que la felicidad ha llegado a nuestro hogar, demando apoyo para rematar esta tarea, porque no deseo que ninguna otra familia de los trabajadores de la mar vivan esta absurda e increíble situación.

Europa tiene que dar respuesta a este precedente, como ha sido el caso de mi esposo, y para ello, desde hoy trabajaré conjuntamente con todos aquellos que me han ayudado a obtener la libertad de mi esposo, para que la CE legisle a favor de los marinos. Sería, nuevamente, el triunfo de un esfuerzo compartido. ■



L a prisión de Evin, más moderna y limpia que la de Bandar Abbas, reservaba para mí una disciplina absurda e inhumana»

hasta la letrina con algunos de los presos más peligrosos del país, fue trasladado a una celda individual. «Allí permanecía todo el día a solas y mi única distracción era leer dos libros que tenía y pensar en que mi esposa vendría a visitarme. Después de una visita suya y del capitán Vicente Gurrea, del ISM, se acordó que la Embajada española me podría ver cada dos semanas, y fui autorizado a tener un pequeño receptor de radio y un televisor, además de periódicos, revistas y libros traídos también por la Embajada. Nunca se me autorizó a mantener conversación con nadie. Tan sólo las tres horas de deporte que me permitieron hacer a la semana me permitían romper esta norma y hablar algo con un par de prisioneros destinados a la limpieza del gimnasio y que hablaban algo de inglés. Breves conversaciones vigiladas siempre por la presencia de soldados.»

La revisión de la sentencia que finalmente hace el Tribunal Supremo de Irán declara nulo el veredicto anterior alegando defectos formales importantes, aunque dictamina que parece correcta la imputación de lo ocurrido al acusado. Esto fue en enero. En mayo, el Parlamento Europeo aprueba una resolución en la que solicita la liberación del preso por motivos humanitarios.

Después de una serie de negociaciones del Ministe-



rio de Asuntos Exteriores con las autoridades iraníes, cuyos términos finales se desconocen, y tras un falso amago de liberación en agosto pasado, el capitán Rosales fue puesto en libertad. El mismo día de su llegada a España se examinó de unas oposiciones convocadas por la Dirección General de la Marina Mercante. A pesar de la entereza de este hombre, sobre la que esta anécdota puede dar una idea, la estancia en Irán ha dejado sobre él una huella que difícilmente puede ser borrada. «He lle-

gado a comprender que la organización política y social en Irán es algo difícilmente comprensible para nuestra mentalidad, aun después de largos estudios y razonamientos. Ciertos términos claros para nosotros tienen otro significado allí y los estatutos de poder no tienen la independencia que deberían tener. En mi caso, he visto que las decisiones tomadas por el poder judicial han sido coniestadas dentro del mismo cuerpo, e incluso fuera de él, por otros sectores de un modo que aún no está claro.

En ningún momento se ha prestado atención al Derecho Internacional Marítimo ni al Derecho Común Internacional, y según creo deducir, en líneas generales, incluso las normas de las leyes islámicas parecen no haber sido tomadas en cuenta. Todo ello me lleva a desear no volver nunca a trabajar en este país y a aconsejar a quien piense lo contrario que antes se cerciore bien de cuáles son las condiciones legales que se encontrará en caso de ocurrirle cualquier tipo de incidente.» ■

Virginia LAVIN

PASCH Y CIA., S.A.

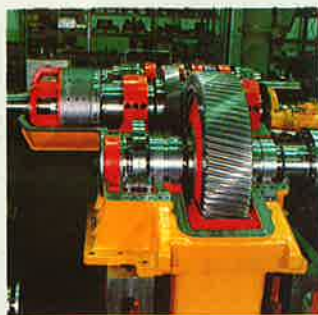
En la Feria de Vigo hubo mucho que ver en el Stand 216-Hall E



Motores marinos,
propulsores y
auxiliares.



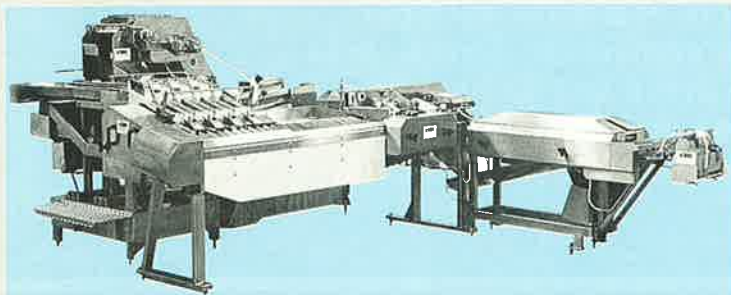
Reductores y
reductores inversos.



Tomas de fuerza a
frecuencia constante y
convencional.



Potabilización de
agua de mar.



Líneas fileteadoras
automáticas.

Empacadoras
automáticas de
sardinas.

Evisceradoras y
decapitadoras.

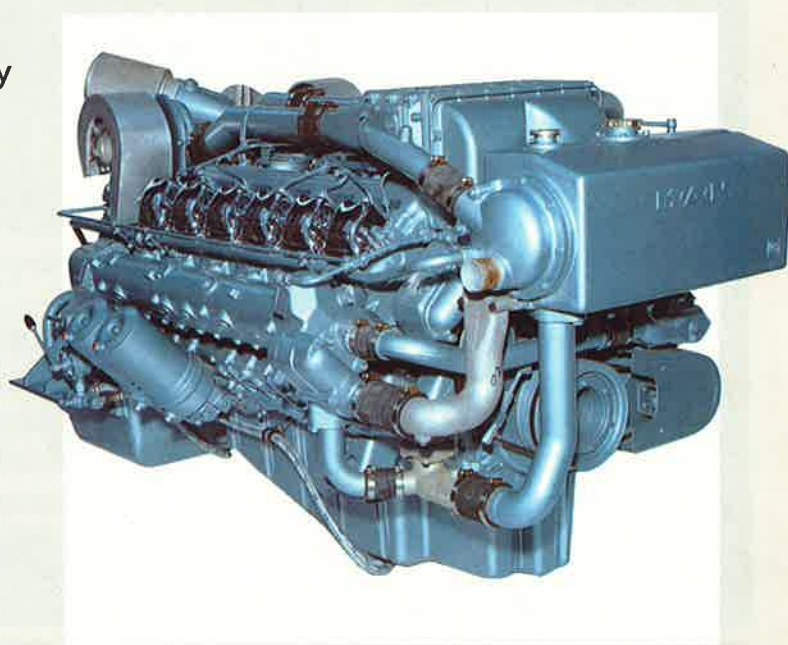
Equipos de vacío,
alimentadoras y
peladoras.



Clasificadoras de
pescado.

Cortadoras de
porciones y de
pescado congelado.

Lavadoras de cajas y
equipos auxiliares.



PASCH Y CIA., S.A.

28020 MADRID

Capitán Haya, 9
Telf.: 91-597 27 27
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 91-555 13 41

08010 BARCELONA

Gran Via de les Cortes
Catalanes, 645 - Entr. 3.^a
Telf.: 93-412 55 34
Fax: 93-412 54 77

48007 BILBAO

Campo Volantín, 24-3^a
Telf.: 94-446 12 00
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 94-446 66 85

Las pensiones aumentarán el equivalente al IPC de noviembre

PROTECCION SOCIAL: PRIORIDAD DEL GOBIERNO

El presupuesto de la Seguridad Social alcanzará en 1992 la cifra de 8,2 billones de pesetas, lo que supone un crecimiento superior a un billón de pesetas, equivalente a un 16,08 por 100, sobre el presupuesto del ejercicio actual, 1991. Este presupuesto está enmarcado dentro de la política macroeconómica del Gobierno, que prevé una dedicación especial de los recursos públicos a los gastos de carácter social, con unos objetivos fijados tendentes a la contención de la inflación y la disminución del déficit público.

En 1992 la Seguridad Social pagará más de 6,5 millones de pensiones, a las que dedicará 4,8 billones de pesetas



LAS directrices fundamentales del presupuesto del 92 son, en definitiva, la expansión de la protección y la austeridad de los gastos de la Administración. Sobre el primer punto, el Gobierno ha tratado de consolidar las reformas iniciadas en años anteriores y el modelo de Seguridad Social contenido en el programa del PSOE, tal y como afirmó el ministro de Trabajo y Se-

guridad Social, Luis Martínez Noval, en la presentación de los presupuestos. Estos objetivos se fundamentan, según explicó, en la universalización y mejora de la protección, la estabilidad económico-financiera del sistema y la consolidación de una entidad gestora eficaz.

Respecto al segundo objetivo, se prevé una contención de los gastos de administración, lo que exigirá un esfuerzo en la gestión, tanto de

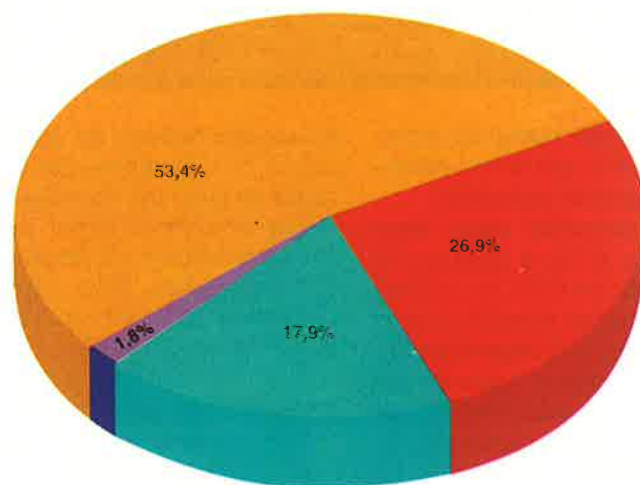
DESGLOSE DEL GASTO DE LA FUNCION 1: PRESTACIONES ECONOMICAS

(En millones de pesetas)

Rúbricas	Importe	% Part.
Pensiones	4.823.728	88,6
Contributivas	4.674.146	85,8
No contributivas*	149.582	2,8
Subsidios de incapacidad temporal	432.275	7,9
Prestaciones familiares y otras	111.574	2,1
Gestión de prestaciones económicas ...	79.308	1,4
Total prestaciones económicas	5.446.885	100,0

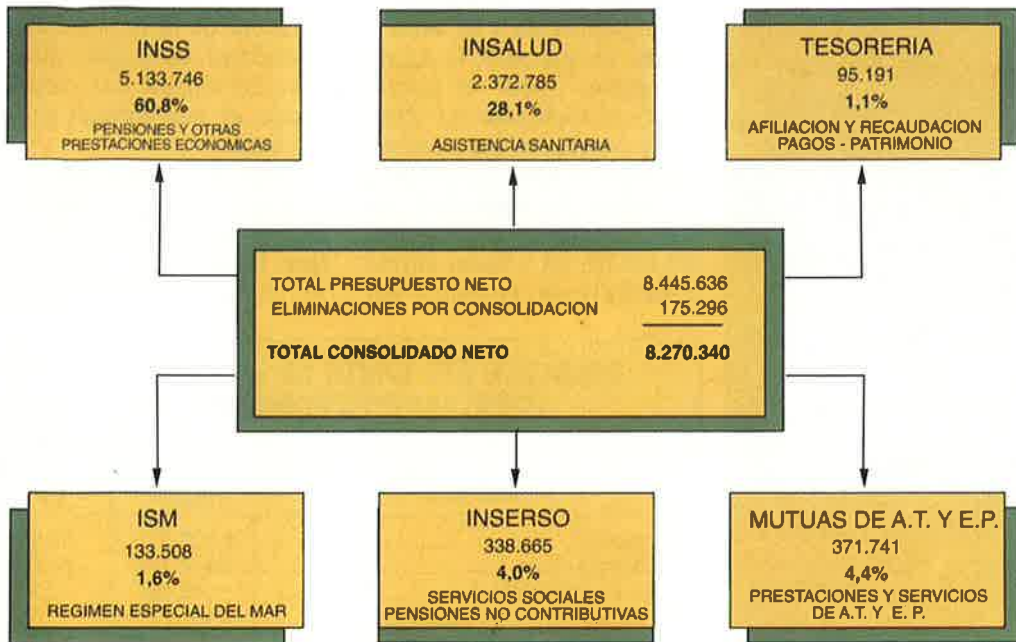
* Las diferencia de 8.055 millones que completa los 157.637, importe total de las pensiones no contributivas que financia el Estado, corresponde a la transferencia a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE PENSIONES



El presupuesto del próximo ejercicio prevé una contención de los gastos de administración que exigirá mayor esfuerzo en la gestión

SEGURIDAD SOCIAL DISTRIBUCION PRESUPUESTARIA (millones de ptas.)



DESGLOSE DEL GASTO DE PENSIONES POR CLASES (En millones de pesetas)

Clase de pensión	Importe	% Part.
Jubilación	2.574.178	53,4
Invalidez	1.301.335	26,9
Viudedad	862.432	17,9
Otras	85.783	1,8
Total pensiones	4.823.728	100,0

prestaciones como de recursos, para lo que se han previstos programas especiales.

La protección social mantiene en el 92, al igual que lo ha hecho en el 91, su carácter de prioridad esencial para el Gobierno, y la Seguridad Social se configura como un elemento de redistribución de rentas, como demuestra la implantación efectiva de las nuevas pensiones no contributivas.

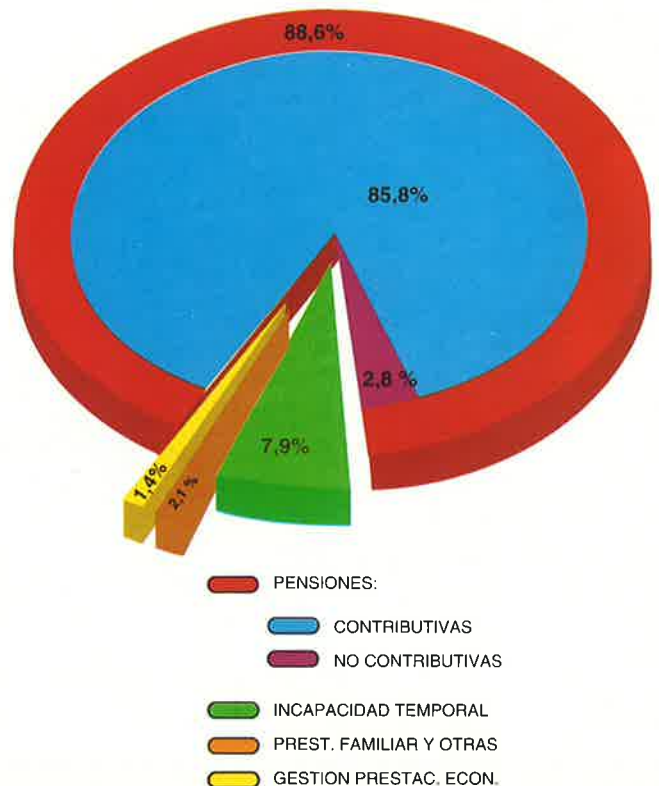
El presupuesto de la Seguridad Social ha experimenta-

do en esta ocasión un incremento de las prestaciones directas en favor del ciudadano, al que devuelve el 71 por 100 (casi seis billones de pesetas) del presupuesto. Estas cifras suponen un aumento del 17,7 por 100 respecto al 91.

El gasto social

El próximo año se pagarán más de seis millones y medio de pensiones, que representan la mayor partida del gasto presupuestario. A ellas se

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE LA FUNCION 1: PRESTACIONES ECONOMICAS





PROYECTO DE PRESUPUESTO DE GASTOS PARA 1992

(En millones de pesetas)

Funciones y subfunciones	Presupuesto 1991*		Proyecto 1992		Variación 92/91	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
Prestaciones económicas	4.615.028	64,77	5.446.885	65,86	831.857	18,02
Pensiones	4.182.938	58,71	4.823.728	58,33	640.790	15,32
Incapacidad laboral transitoria ..	291.530	4,09	392.191	4,74	100.661	34,53
Invalidez provisional	30.104	0,42	40.084	0,48	9.980	33,15
Prestaciones familiares	33.435	0,47	96.893	1,17	63.458	189,80
Otras prestaciones económicas.	12.759	0,18	26.787	0,32	14.028	109,95
Gestión de prestaciones eco- nómicas	64.262	0,90	67.202	0,81	2.940	4,58
Asistencia sanitaria	2.174.691	30,52	2.467.516	29,84	292.825	13,47
Atención primaria	338.328	4,75	395.930	4,79	57.602	17,03
Atención especializada	611.744	8,59	693.204	8,38	81.460	13,32
Otras prestaciones sanitarias ..	21.023	0,30	24.826	0,30	3.803	18,09
Servicios generales	22.252	0,31	22.742	0,27	490	2,20
Transferencias a Comunidades Autónomas	1.181.344	16,58	1.330.814	16,09	149.470	12,65
Servicios sociales	197.389	2,77	201.922	2,44	4.533	2,30
Atención a minusválidos	84.413	1,18	70.189	0,85	-14.224	-16,85
Atención a la tercera edad	35.451	0,50	37.653	0,46	2.202	6,21
Otros servicios sociales	21.526	0,30	22.153	0,27	627	2,91
Servicios generales	9.505	0,13	9.428	0,11	-77	-0,81
Transferencias a Comunidades Autónomas	46.494	0,65	62.499	0,76	16.005	34,42
Tesorería, informática y otros serv. func. comunes	119.916	1,68	139.070	1,68	19.154	15,97
Gestión de tesorería	64.538	0,91	78.199	0,95	13.661	21,17
Apoyo informático a la gestión de la S.S.	19.565	0,27	15.749	0,19	-3.816	-19,50
Otros servicios comunes	35.813	0,50	45.122	0,55	9.309	25,99
Operaciones financieras de mutuas de AT y EP	40.152	0,56	37.944	0,46	-2.208	-5,50
Operaciones financieras de mutuas de AT	40.152	0,56	37.944	0,46	-2.208	-5,50
Presupuesto consolidado	7.147.178	100,31	8.293.337	100,28	1.146.161	16,04
Menos amortizaciones	22.249	0,31	22.997	0,28	748	3,36
Presupuesto consolidado neto .	7.124.927	100,00	8.270.340	100,00	1.145.413	16,08

* Por las transferencias a Galicia y Navarra en Asistencia Sanitaria y a Navarra en Servicios Sociales se incorporan a la gestión transferida 152.424 y 1.632 millones de pesetas, respectivamente, que se deducen de la gestión directa.

dedicarán 4,8 billones de pesetas, el 58,33 por 100 del presupuesto total. La dotación para estas prestaciones aumenta en 640.790 millones en relación al 91, un 15,32 por 100 en cifras relativas. La revalorización de las pensiones de jubilación, exceptuando los casos especiales en los que se completa este año su equiparación, ha sido estimada inicialmente en un 5 por 100, porcentaje que se adecuará al índice de precios al consumo de noviembre.

El gasto de pensiones es el que más expansión ha experimentado en la última década. En este período se ha incrementado un 266,05 por 100, como consecuencia de la mejora de la cuantía de las pensiones a través de una política de revalorización que ha dado un fuerte empujón a las rentas más bajas, con especial énfasis en las pensiones mínimas. El número de pensiones

ha pasado, desde 1982, de 4,8 millones a más de 6,5 millones en el 92, un proceso en el que han influido tanto la evolución del colectivo como la universalización de las prestaciones de la Seguridad Social.

En 1992 se materializarán nuevas mejoras para los pensionistas, dirigidas a aumentar la protección y a corregir desigualdades. En primer lugar, la pensión mínima de viudedad se igualará a la pensión mínima de jubilación a igual

edad. La equiparación de estas pensiones exige sesenta mil millones de pesetas y se extiende también a las pensiones de viudedad SOVI (Se-

La pensión mínima de viudedad se equipara a la de jubilación y aumenta hasta un 17,3%

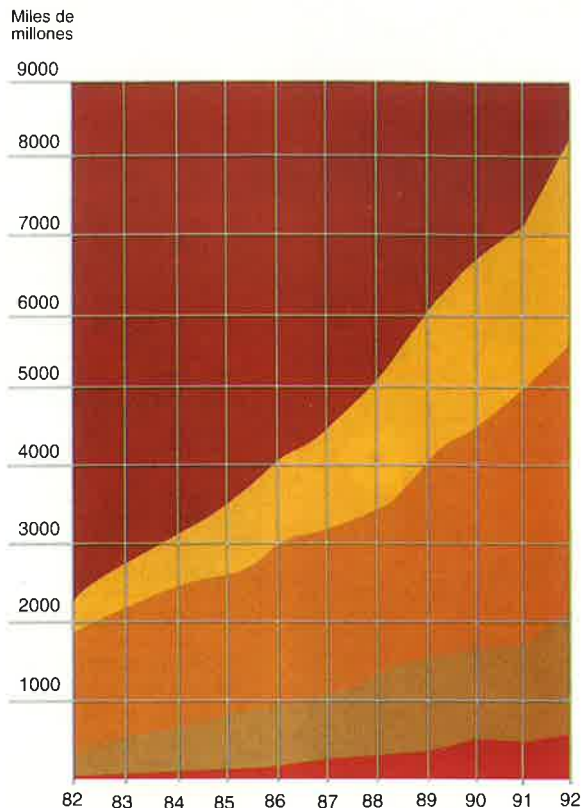


DISTRIBUCION TERRITORIAL DE LA GESTION DE LOS SERVICIOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA SALUD



■ **GESTION TRANSFERIDA: 56,46%**
■ **GESTION DIRECTA: 43,54%**

EVOLUCION DE LOS INGRESOS 1982-1992

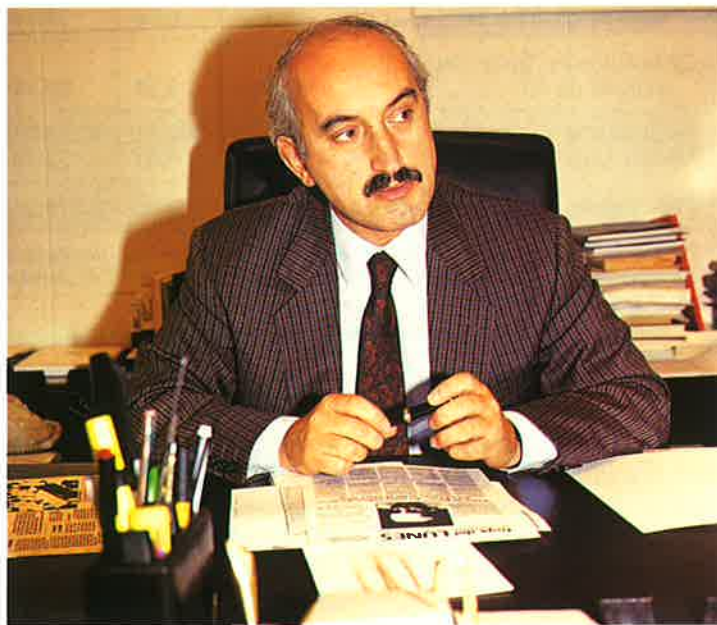


■ INGRESOS TOTALES ■ APORT. ESTATAL
■ COTIZACIONES ■ OTROS*

* A PARTIR DEL 87 SE INCLUYE LA APORTACION DEL I.N.E.M. POR COMPENSACION DE CUOTAS DE DESEMPLEO Y BONIFICACIONES

guro Obligatorio de Vejez e Invalidez). La cuantía de la pensión de viudedad ha experimentado un incremento del 9,5 por 100 para los mayores de sesenta y cinco años, un 17,3 por 100 para beneficiarios de entre sesenta y sesenta y cuatro años de edad y un 9,8 por 100 en el caso de las pensiones del SOVI.

Las pensiones del Régimen de Autónomos y de Empleados del Hogar tendrán, a partir de 1992, catorce pagas al año, una más que hasta ahora. Con esta medida de equiparación con el Régimen General de la Seguridad Social todos los pensionistas recibirán catorce pagas al año.



En cuanto a las pensiones no contributivas, se ha contemplado para este ejercicio próximo una actualización que sitúa su cuantía en 30.000 pesetas al mes.

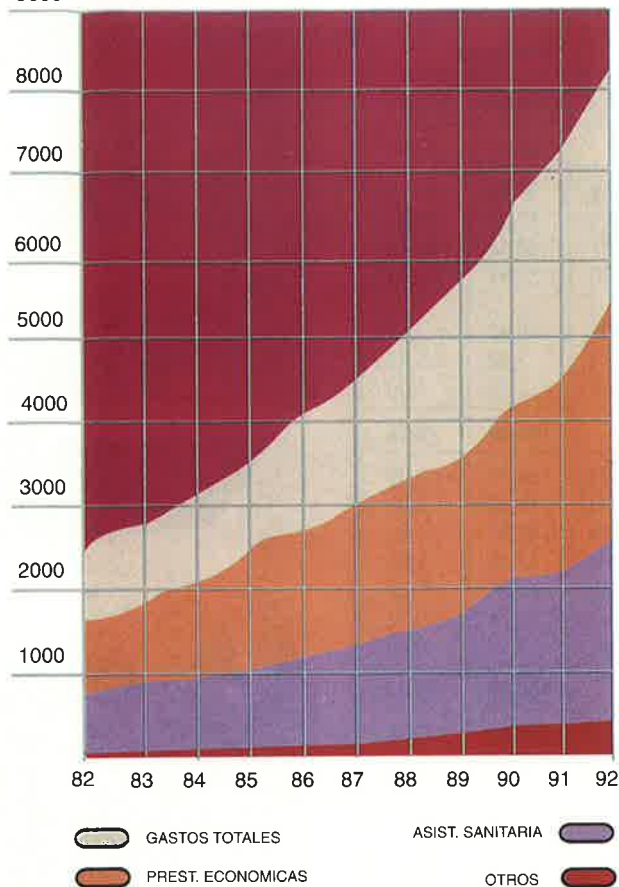
Las prestaciones por hijo minusválido a cargo mayor de dieciocho años se incrementan en la misma cuantía que las no contributivas, alcanzando 30.000 pesetas mensuales y 45.000 si la minusvalía es superior al 75 por 100.

En cuanto a la asistencia sanitaria, la partida destinada a ellas supera los 2,4 billones de pesetas, es decir, el 29,8 por 100 del presupuesto total, con un crecimiento de 292.825 millones de pesetas.

Se han actualizado las pensiones no contributivas, cuya cuantía queda fijada en 30.000 pesetas mensuales

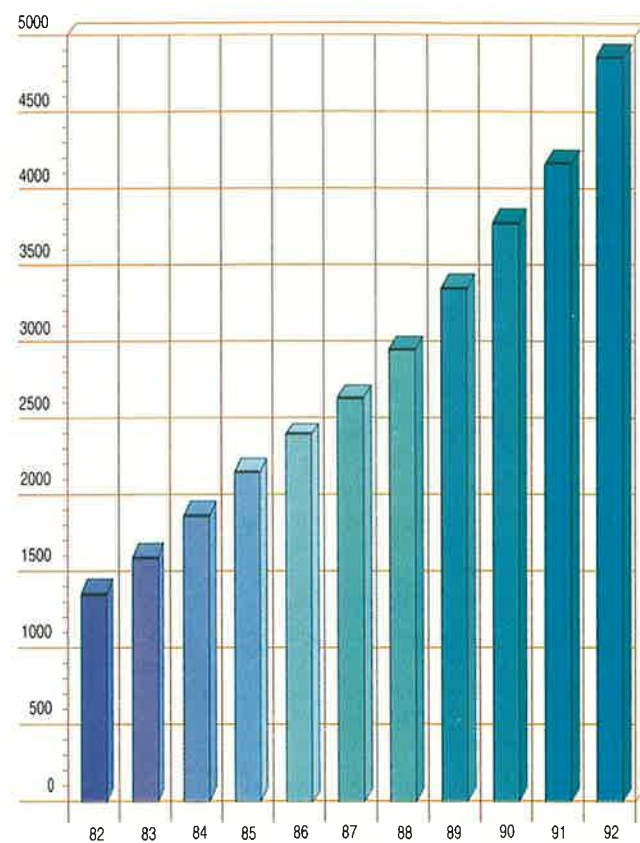
EVOLUCION DE LOS GASTOS FUNCIONALES 1982-1992

Miles de millones



EVOLUCION DEL GASTO DE PENSIONES 1.982-1.992

Miles de millones



PROYECTO DE PRESUPUESTO PARA 1992: SINTESIS GENERAL

INGRESOS

(En millones de pesetas)

Rúbricas	Presupuesto 1991		Proyecto 1992		Incremento 92/91	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales	4.931.032	69,21	5.596.869	67,67	665.837	13,50 (1)
Transferencias del Estado a la S.S.	2.037.261	28,59	2.539.782	30,71	502.521	24,67
Aportaciones del Estado ...	1.746.572	24,51	2.157.053	26,08	410.481	23,50
Otros ingresos	156.634	2,20	133.689	1,62	-22.945	-14,65
PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO	7.124.927	100,00	8.270.340	100,00	1.145.413	16,08

(1) Respecto de la previsión de liquidación de 1991 el incremento es del 10,66%.

El 2,4 por 100 del presupuesto total (algo más de doscientos mil millones de pesetas) se destinará a servicios sociales.

Recursos de la Seguridad Social

Desde el punto de vista de la financiación, el presupuesto de la Seguridad Social para el 92 refleja la consolidación de la reforma de la estructura financiera, que ha dado estabilidad al sistema de la Seguridad Social al estable-



PROYECTO DE PRESUPUESTO DE GASTOS PARA 1992
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Síntesis por programas

(En miles de pesetas)

FUNCION GRUPOS DE PROGRAMAS PROGRAMAS	Número de personas	Importes	Porcentajes		
			S/grupo	S/función	S/pto.
1 PRESTACIONES ECONOMICAS	192	109.529.998		100,00	81,94
11 Pensiones	113	99.087.873	100,00	90,46	74,12
1101 Pensiones de invalidez permanente	33	20.034.823	20,21	18,29	14,98
1102 Pensiones de jubilación	51	55.465.080	55,97	50,63	41,49
1103 Pensiones de muerte y supervivencia	29	23.587.970	23,80	21,53	17,64
12 Subsidios de incapacidad temporal y otras prestaciones económicas	79	10.442.125	100,00	9,53	7,81
1204 Incapacidad temporal	44	8.574.359	82,11	7,82	6,41
1205 Prestación familiar y otras prestaciones	35	1.867.766	17,88	1,70	1,39
2 ASISTENCIA SANITARIA	2.192	11.036.940		100,00	8,25
21 Atención primaria de salud	1.248	4.885.856	100,00	44,26	3,65
2121 Atención primaria de salud	1.248	4.885.856	100,00	44,26	3,65
22 Atención especializada	730	4.786.351	100,00	43,36	3,58
2223 Atención especializada	730	4.786.351	100,00	43,36	3,58
23 Medicina marítima	214	1.364.733	100,00	12,36	1,02
2325 Medicina marítima	176	1.031.064	75,55	9,34	0,77
2326 Apoyo técnico del buque sanitario	38	333.669	24,44	3,02	0,25
3 SERVICIOS SOCIALES	777	4.791.574		100,00	3,58
33 Otros servicios sociales	777	4.791.574	100,00	100,00	3,58
3349 Acción asistencial y social	190	1.464.816	30,57	30,57	1,09
3350 Acción formativa	587	3.326.758	69,42	69,42	2,48
4 TESORERIA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	1.711	8.312.990		100,00	6,21
41 Gestión de tesorería	196	503.681	100,00	6,05	0,37
4161 Inscripción de empresas y afiliación de trabajadores	196	503.681	100,00	6,05	0,37
44 Administración, servicios generales y control interno de tesorería y otros servicios funcionales comunes	1.515	7.809.309	100,00	93,94	5,84
4466 Gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar	163	665.053	8,51	8,00	0,49
4491 Dirección y servicios generales	1.144	6.271.175	80,30	75,43	4,69
4492 Control interno y contabilidad	190	664.153	8,50	7,98	0,49
4493 Información y divulgación	18	208.928	2,67	2,51	0,15
TOTAL GASTOS Y DOTACIONES	4.872	133.671.502			100,00



cer los recursos en base a la naturaleza de las prestaciones.

Uno de los aspectos más destacables del próximo ejercicio es la disminución de la participación de las cotizaciones sociales en la financiación del presupuesto, participación que desciende respec-

to al 91 del 69,2 al 67,7 por 100.

Las cotizaciones continúan siendo, no obstante, la principal fuente de recursos de la Seguridad Social.

En cambio, se produce un crecimiento de los ingresos por cotizaciones como consecuencia del aumento espera-

do en el número de cotizantes, así como del crecimiento de las bases de cotización. A esto se une la aplicación de un programa especial de gestión recaudatoria, de cuya aplicación la Seguridad Social espera obtener cincuenta y dos mil millones de pesetas en el 92.

Las transferencias del Estado, la segunda fuente de financiación, representan el 30,7 por 100 del presupuesto del próximo año 1992, lo que supone un aumento de más de dos puntos respecto al 91. ■

Virginia LAVIN

Las transferencias del Estado representan un 30,7%, dos puntos más que en el 91

El presupuesto del Instituto Social de la Marina

LOS créditos consignados en el Proyecto de presupuesto del Instituto Social de la Marina para el ejercicio de 1992 ascienden a 133.672 millones de pesetas y experimentan un crecimiento del 11,34 por 100 en relación con los aprobados para 1991, lo que significa 13.621 millones de pesetas más en términos absolutos.

El desglose del presupuesto por categorías económicas es el siguiente: 109.706 millones de pesetas se destinan a transferencias corrientes, 14.325 a gastos de personal, 7.140 a gastos corrientes en bienes y servicios, 1.761 a inversiones en Casas del Mar y centros docentes, tanto nuevos como de reposición, y 740 a otros gastos.

Para la gestión y el pago de las prestaciones económicas del Régimen Especial del Mar se destinan 109.530 millones de pesetas, cerca del 82 por 100 del crédito presupuestario. Entre las prestaciones económicas destacan las pensiones, a las que se destinan 99.088 millones de pesetas; es decir, más de 74 de cada 100 pesetas presupuestadas. Le siguen en importancia las prestaciones de incapacidad temporal (incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional), con un gasto previsto de 8.574 millones de pesetas, destinándose finalmente 1.868 millones de pesetas al pago de la prestación familiar y otras prestaciones.

Para la asistencia sanitaria al colectivo, el proyecto de presupuesto prevé una dotación de 11.037 millones de pesetas, lo que representa una participación del 8,25 por 100 sobre el total del presupuesto. Se destinan 4.886 millones a la atención primaria de salud, 4.786 a la atención especializada, tanto con medios propios como concertados, y 1.031 millones de pesetas a los programas de Medicina Marítima.

A servicios sociales se dedica el 3,58 por 100 del presupuesto de la entidad, 4.792 millones de pesetas, de los que 1.465 millones se emplearán en la promoción del bienestar de los trabajadores del mar en puertos nacionales y extranjeros, y de sus familiares, en su formación y promoción social y asistencial; destinándose los 3.326 restantes a actividades educativas y de formación profesional y ocupacional.

A gastos de Administración, servicios generales e informática, gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar, control interno y contabilidad e información y divulgación se dedicarán 8.313 millones de pesetas, el 6,21 por 100 del total presupuestado. ■



PROYECTO DE PRESUPUESTO DE GASTOS PARA 1992

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Cuadro comparativo por rúbricas económicas

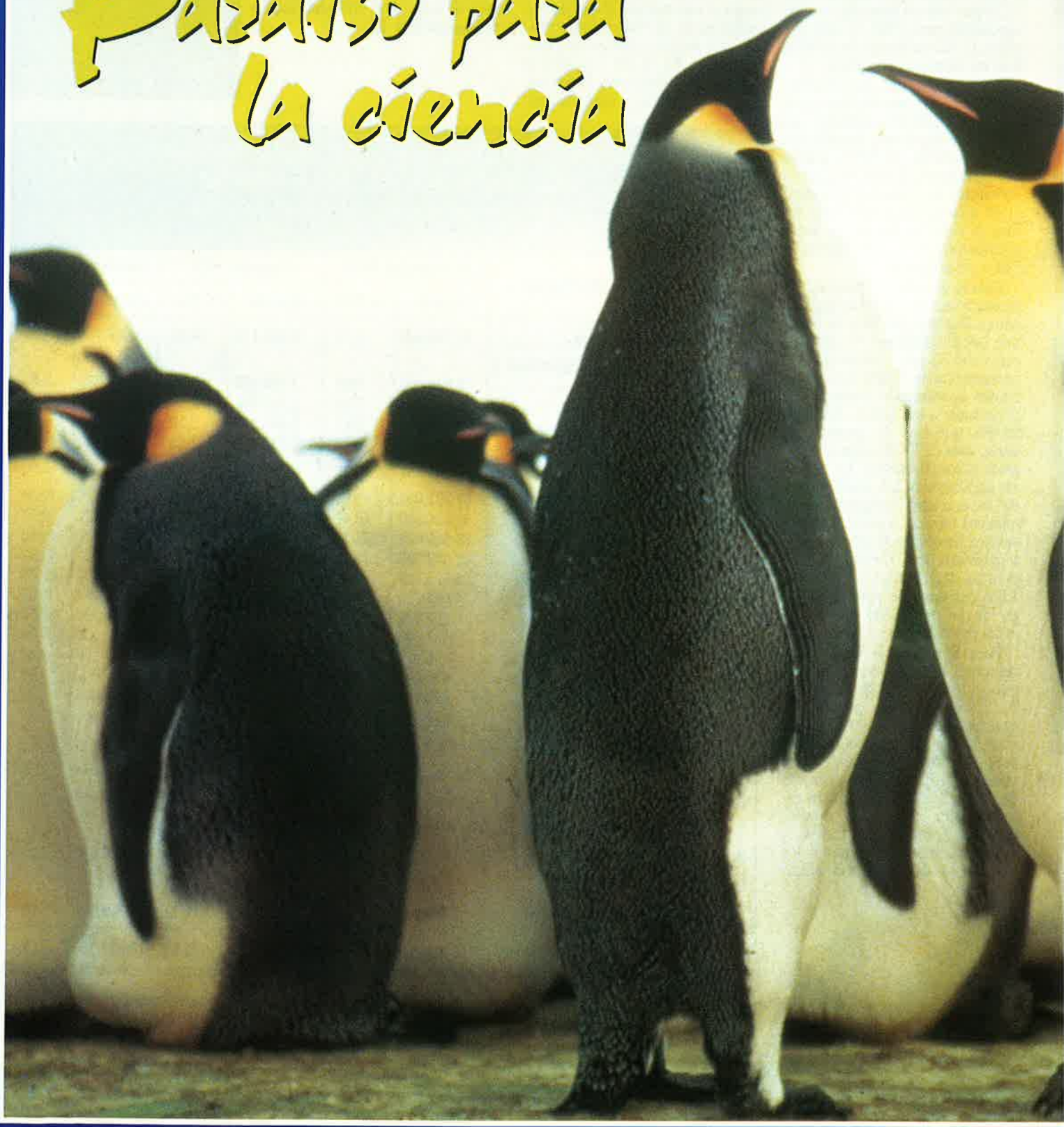
(En miles de pesetas)

CATEGORIAS ECONOMICAS	Presupuesto 1991		Proyecto 1992		Incremento 92/91	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Absoluto	%
1 GASTOS DE PERSONAL	13.388.005	11,15	14.325.173	10,71	937.168	7,00
2 GASTOS EN BIENES CORRIENTES Y SERVICIOS	6.672.600	5,55	7.139.682	5,34	467.082	7,00
Conciertos	3.374.960	2,81	3.353.942	2,50	-21.018	-0,62
Gestión no transferida	3.374.960	2,81	3.353.942	2,50	-21.018	-0,62
Otros gastos en bienes corr. y serv.	3.297.640	2,74	3.785.740	2,83	488.100	14,80
3 GASTOS FINANCIEROS	32.750	0,02	32.750	0,02		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	97.201.000	80,96	109.706.321	82,07	12.505.321	12,86
Prestaciones económicas	96.524.000	80,40	108.995.321	81,53	12.471.321	12,92
Pensiones	88.546.000	73,75	98.757.321	73,88	10.211.321	11,53
Contributivas	88.546.000	73,75	98.757.321	73,88	10.211.321	11,53
Incapacidad laboral transitoria	6.075.000	5,06	7.312.000	5,47	1.237.000	20,36
Invalidez provisional	1.050.000	0,87	1.148.000	0,85	98.000	9,33
Prestaciones familiares	687.000	0,57	1.599.000	1,19	912.000	132,75
Contributivas	687.000	0,57	1.599.000	1,19	912.000	132,75
Otras prestaciones económicas	166.000	0,13	179.000	0,13	13.000	7,83
Otras transferencias corrientes	677.000	0,56	711.000	0,53	34.000	5,02
Gestión no transferida	677.000	0,56	711.000	0,53	34.000	5,02
5 AMORTIZACIONES	162.748	0,13	162.748	0,12		
Gestión no transferida	162.748	0,13	162.748	0,12		
OPERACIONES CORRIENTES	117.457.103	97,83	131.366.674	98,27	13.909.571	11,84
6 INVERSIONES REALES	2.086.000	1,73	1.761.000	1,31	-325.000	-15,58
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	381.000	0,31	381.000	0,28		
8 ACTIVOS FINANCIEROS	84.000	0,06	120.622	0,09	36.622	43,59
9 PASIVOS FINANCIEROS	42.206	0,03	42.206	0,03		
OPERACIONES DE CAPITAL	2.593.206	2,16	2.304.828	1,72	-288.378	-11,12
TOTAL GASTOS Y DOTACIONES	120.050.309	100,00	133.671.502	100,00	13.621.193	11,34

En la última década las pensiones han experimentado un incremento del 266,05%

LA ANTARTIDA

Paraiso para la ciencia



La Antártida será considerada a partir de ahora como un paraíso para la investigación científica. Recientemente, ha sido firmado en Madrid un importante acuerdo para proteger el medio ambiente en el llamado «continente blanco». Por este tratado, suscrito por 30 países, el mundo se compromete a no llevar a cabo explotaciones minerales en la Antártida durante cincuenta años, al tiempo que establece medidas especiales para conservar su ecosistema.

El Gobierno de Estados Unidos ha permitido al final que el hambre y la necesidad de materias primas no se coman la Antártida. Si en un principio la Administración Bush no suscribió la pasada primavera el acuerdo por el que se iba a proteger al continente helado, este otoño estampó su firma en el que se considera, por el momento, el mayor tratado de protección medioambiental firmado en la historia de la Humanidad.

La reunión de junio de Madrid terminó al final en fracaso, al no poder redondear los países del llamado Tratado Antártico las medidas de protección que se proponían.

Los Estados Unidos se negaron entonces a respaldar un texto que supone la prohibición de extraer minerales y petróleo en una zona del planeta caracterizada, seguramente, por la no desdeñable existencia de estos recursos.

Tras la negativa se encontraba, sin duda, una batalla oculta entre los países más desarrollados con presencia en la Antártida y los menos industrializados con territorio en ella para contar con las materias primas de su subsuelo. Así, mientras los norteamericanos especulaban con poder desarrollar en diez o



**Firmado
un
histórico
acuerdo
para
proteger al
«continente
blanco»**

*Los pingüinos
podrán desarrollar
su vida natural
normal durante los
próximos cincuenta
años.*

**La sobrepesca sigue
amenazando todavía a los
mares del Sur.**

quince años la tecnología capaz para extraer petróleo, carbón y otros minerales de debajo de la extensa capa de hielo, otros países veían imposible desarrollar la misma capacidad en tan corto período de tiempo. Y, entre unos y otros, la voluntad ecológica de terceros países signatarios del Tratado Antártico por preservar para la ciencia y la investigación el mayor territorio virgen que aún se conserva en el planeta.

Al final, de nuevo en Madrid, pero en la reunión de otoño, los norteamericanos se han plegado al deseo de la mayoría al firmar un protocolo con el nombre de la capital de España y que une esta ciudad con la protección ecológica del llamado «continente blanco».

Tierra, mar y aire

El protocolo es un documento de 81 páginas con 27 artículos, un apéndice y dos anexos, cuyos puntos más relevantes definen a la Antártida como «reserva natural, consagrada a la paz y a la ciencia». En el texto se señala también que «cualquier actividad relacionada con los recursos minerales, salvo la investigación científica, está prohibida», como también se asegura que «las partes consultivas del Tratado tomarán medidas, individual o colectivamente, para la realización de inspecciones».

En definitiva, supone una protección tanto de tierra, como de mar y aire del continente, con el compromiso de las partes, además de seguir de cerca el cumplimiento que se hace del acuerdo. En este sentido, el texto del tratado señala que los distintos países firmantes «se comprometen a elaborar normas y procedimientos relacionados con la responsabilidad derivada de daños provocados por actividades que se desarrollen en el



área del Tratado Antártico y cubiertas por este protocolo». Aunque no son éstos los artículos más polémicos, sino el que hace el número 25 y que hace referencia al plazo de tiempo que tiene que pasar para poder ser revisado el documento. Así, se señala que sólo a partir de cincuenta años de su entrada en vigor, cualquier país podrá plantear una revisión del protocolo, que deberá ser aprobada por tres cuartas partes de los 26 miembros consultivos y sólo en caso de que no entrase en vigor en el plazo de tres años un país podría salirse del acuerdo.

El documento fue firmado así en una histórica reunión que se celebró el pasado 4 de octubre en el Palacio de Santa Cruz, de Madrid, sede del Ministerio de Asuntos Exteriores. Al acto asistieron no sólo el canciller español, Francisco Fernández Ordóñez, sino que éste estuvo

Leones marinos, especie característica de la fauna antártica.



Numerosos cetáceos han sido capturados en estas aguas por flotas de distintos países.



Las bases científicas han proliferado en el continente desde los últimos años.

acompañado por su compañero de gabinete, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, en cuyo departamento se engloba la Secretaría de Medio Ambiente. Con ellos se encontraban, además, representantes de los países miembros del Tratado Antártico, entre ellos los ministros de Medio Ambiente del Reino Unido, Francia y Bélgica.

Mares del Sur

Sin embargo, el protocolo no ha contemplado nada sobre la sobreexplotación pesquera a que se ven sometidos estos mares del Sur que circundan el continente. Unas aguas en la que es habitual la presencia de varias flotas pesqueras y



Las asociaciones ecologistas consideran histórico el tratado, aunque piden una mayor protección ambiental.

donde el bacalao antártico, los cetáceos y el krill son algunas de las especies más apreciadas.

Una pesca que comenzó a hacerse extensiva en la década de los setenta, en que las flotas de la Unión Soviética, la antigua Alemania Oriental y Polonia llegaron a capturar en sólo una temporada más de 400.000 toneladas de pescado. Sobre todo, tres de las cuatro especies más importantes de pescado comercial —los dos bacalao antárticos

y el pez dentado— que han padecido desde entonces una pesca excesiva. La cuarta especie comercial más importante —el pez del hielo antártico— ha sufrido también este esfuerzo, después de que en la temporada 82-83 se capturaran más de 150.000 toneladas.

Pero no sólo éstas, sino también el krill, una especie de pequeño camarón propio de estas aguas y que ha comenzado a estar en las redes de los pesqueros de algunos países. Así, las capturas de krill se estiman, según la asociación ecologista Greenpeace, que han aumentado hasta alcanzar en la temporada 81-82 el récord de 582.000 toneladas. Una cifra que disminuyó en campañas posteriores hasta alcanzar la no escasa cantidad de casi 400.000 toneladas en la temporada 86-87, según los últimos datos disponibles por esta organización.

Y es que la devastación de esta especie preocupa a los conservacionistas, por tratarse de la base de los ecosistemas antárticos marinos. De este pequeño crustáceo se alimentan desde los peces a los pingüinos, pasando por las grandes ballenas, y se ha descubierto, además, que el krill es adecuado para el consumo humano, de forma que ya en Japón y en otros países puede ser encontrado con facilidad en preparados alimenticios.

Bases y turismo

Pero no son los mares lo único que preocupa a los conservacionistas, sino también la propia destrucción natural en el continente y ello pese al acuerdo alcanzado. Para la asociación ecologista Greenpeace, la que mayor interés ha demostrado por el continente helado, el acuerdo de Madrid no debiera ser sino la primera parte de un tratado más global que declarara a la Antártida parque natural de la Humanidad y estableciera mayores medidas de control.

Para este grupo ecologista internacional, la firma del acuerdo supone una importante victoria, aunque resaltan que la Antártida no está con ello lo suficientemente protegida, al continuar las actividades humanas que se desarrollan en la zona. Y es que Greenpeace considera que existe un número de bases excesivo para el continente y cuya sola presencia acarrea problemas al medioambiente, como vertidos incontrolados y contaminación.

Por eso mismo, Paul Bogart, coordinador internacional de la campaña de Greenpeace para la protección de la Antártida, señala que «en los cinco años que hemos mantenido una presencia permanente en la Antártida hemos sido testigos de los desastres ambientales ocasionados por más de 25 bases de diferentes países; hemos observado el aumento de las actividades pesqueras en aguas antárticas; hemos sido testigos de la llegada de grandes grupos de turistas ricos, y hemos luchado duro contra el apetito mundial por los minerales y el petróleo antárticos».

Por eso mismo, la asociación ecologista va a desmantelar su base permanente establecida en la isla de Ross desde 1987 y que lleva el reivindicativo nombre de «World Park» (Parque Mundial). La base será sustituida por equipos móviles de científicos, que llevarán a cabo visitas regulares para tratar de confeccionar un cuadro completo de los efectos que tiene la presencia humana sobre el frágil ecosistema antártico.

Las más contaminantes

Greenpeace ha confeccionado una lista con las 10 bases más contaminantes instaladas en el continente o en las islas aledañas y que pretende que sean cerradas. De ellas destaca la base Mac Murdo, de Estados Unidos, que está instalada en la isla de Ross desde 1955. La población en



Greenpeace pide que la Antártida sea declarada Parque Natural de la Humanidad.

El «Hespérides», rumbo a la Antártida

El buque oceanográfico español «Hespérides» partió de la Carraca de San Fernando (Cádiz), con rumbo a la Antártida, el pasado 19 de octubre. Se trata de la primera travesía de este barco, primer buque propiamente oceanográfico construido en los astilleros españoles, diseñado para la investigación en las zonas polares. El casco del barco consta de cuatro planchas de acero, lo que le permite navegar entre capas de hielo de 40 centímetros de grosor, aunque por sus características no esté considerado propiamente como un buque rompehielos. Sustituye así al buque «Las Palmas», con el que se llevaron a cabo anteriores viajes al «continente helado».

Con esta nueva campaña antártica serán ya cinco las llevadas a cabo por nuestro país desde que se inició el programa de investigación antártico. El buque llegará a Argentina a principios de diciembre, donde embarcará a

los investigadores, que permanecerán en la Antártida hasta primeros de marzo.

El «Hespérides» trabajará en las proximidades de la isla Livingston (Shetland del Sur) y proporcionará apoyo logístico a la base Juan Carlos I, instalada en dicha isla desde 1987.

A bordo del barco viajan 22 jóvenes españoles que cumplen su servicio militar entre los hielos del continente blanco. Todos ellos son voluntarios, que han querido embarcarse en esta misión.

El presupuesto para esta nueva campaña es de 325 millones de pesetas y en ella participarán 80 investigadores de distintos campos científicos. Los trabajos que éstos llevarán a cabo en la zona estarán centrados en estudios liquénicos, geológicos y geomorfológicos de la isla Livingston y de las Shetland del Sur, entre otros. ■

M. A.



La Antártida es por ahora la mayor superficie virgen de todo el planeta.



La basura acumulada en algunas bases y el turismo son las amenazas que aún quedan para el «continente blanco».

esta base es de 200 personas en invierno y cerca de 1.000 en el verano antártico y, como mayores daños ambientales, la asociación ecologista señala el vertido de aguas residuales y el almacenamiento de compuestos químicos sin identificar y en contenedores inadecuados.

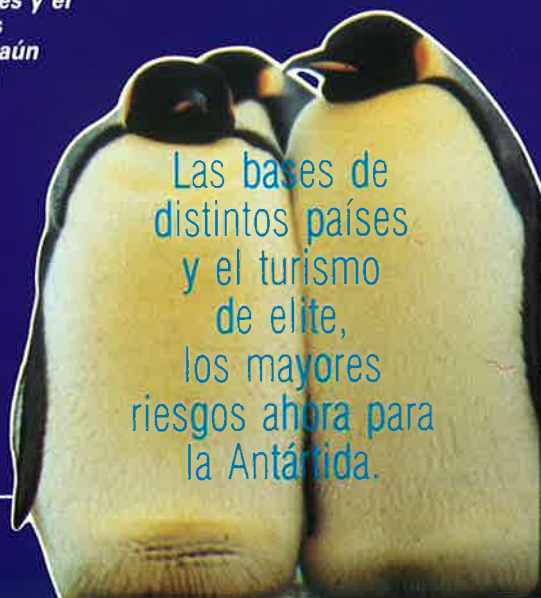
La base soviética de Bellingshausen, en la isla del Rey Jorge, también está incluida en esta lista negra de las bases. Según Greenpeace, es ésta la que peor impacto visual tiene, con edificios deteriorados y rodeados de chatarra, maquinaria abandonada y basura.

Pero, además de éstas, cita a las bases argentinas de Marimbo, en isla de Seymour y la de Esperanza, en la Penín-

sula de Trinidad, como centro de su campaña; como también las chilenas de Capitán Arturo Prat, en Shetland del Sur, y Teniente Marsh, en la Península de Fildes, de iguales consecuencias según la organización ecologista.

Además, menciona en esta lista la también base soviética de Leningradskaya, en Oates Land; la francesa de Dumont D'Urville, en Tierra Adelia, y la británica de Rothera, en isla Adelaida. Pero no sólo le preocupan éstas, que se encuentran por el momento en plena actividad, sino también otras siete bases abandonadas y cuyo impacto ambiental, además, denuncian. Siete bases, de las cuales tres son responsabilidad del Reino Unido, dos de Chile, otra de Argentina y una última recuerdo de la presencia de la República de Ecuador en el continente. Nada menciona, sin embargo, sobre la base española Juan Carlos I, centro de la actividad investigadora de los científicos españoles, y que se encuentra ubicada en la isla Livingston, de las Shetland del Sur, desde 1987. ■

Mikel ARRIARI
(Fotos: Greenpeace)



Las bases de distintos países y el turismo de élite, los mayores riesgos ahora para la Antártida.

CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tif.: 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.
TINERFEÑA 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

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

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

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

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

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



LA Institución Ferial de Baleares (IFEBAL) celebró en Palma de Mallorca su VIII Reunión Flotante Internacional Baleares Náutica 91, sobradamente justificada por la tradición marinera de Baleares, situación geográfica y condiciones climáticas, que favorecen la navegación durante gran parte del año, así como reunir todos los requisitos para satisfacer cualquier demanda.

Su capacidad para aglutinar la oferta industrial y comercial, unida al acierto de disponer de un espacio donde emplazar las embarcaciones en su medio natural, convierten a Baleares Náutica en visita imprescindible para quienes eligen el mar como medio de vida, lo utili-

El sector náutico de Baleares está en plena expansión

El auge del sector náutico en el Mediterráneo, y el creciente interés que despierta la navegación en cualquiera de sus modalidades, confirma la magnífica aceptación que ha tenido la VIII Muestra Flotante Internacional, Baleares Náutica 91, cuya característica peculiar es la de exponer a flote 140 embarcaciones en los 25.000 metros cuadrados de espejo de agua, incluidos en el recinto ferial.

zan como hábitat vacacional o dedican su ocio a la navegación.

En la presente edición, el recinto ferial dedicó 20.000 metros cuadrados a superficie de tierra, que dio capacidad a 153 expositores. Asimismo, construyó pantalanés para amarrar 140 embarcaciones a flote en una superficie de 25.000 metros cuadrados de espejo de agua. Según datos de la organización del certamen, más de 60.000 personas visitaron las instalaciones de Baleares Náutica 91.

Paralelamente a los días de exposición, se han celebrado actividades paralelas, como la demostración de salvamento por parte del SAR, con un helicóptero HD-Superpuma; carreras de motonáutica, puntuables para el campeonato de Baleares, y regatas de «bots» y «llaüts», embarcaciones autóctonas de Mallorca, que atrajeron a numeroso público por ser una actividad novedosa de



las organizadas en la feria, en las que participaron 20 embarcaciones.

El volumen de negocio directo e indirecto que ha generado la feria, aunque difícil de cuantificar, ha sido positivo según los propios expositores. Han participado, además de la industria española, empresas que provenían de diversos países europeos y de USA, interesados en exponer y promocionar sus productos: novedades, avances tecnológicos y de equipamiento, nuevos diseños y materiales directamente relacionados con la náutica.

La recuperación de la industria naval tradicional de Baleares, iniciada con la ayuda de la Conselleria de Comercio e Industria y la creación del trofeo de Mestres d'Aixa o Carpinteros de Ribera, han permitido mantener las ancestrales técnicas constructivas y de restauración de «bots y llaüts», estando presentes en todas las ediciones de Balears Náutica.

Expansión del sector náutico

Por su importante expansión industrial y turística, el sector náutico ha sido incluido en el Plan de Desarrollo Regional, elaborado por la Conselleria de Economía y Hacienda, destinado a promover los distintos sectores económicos de las islas, con unas inversiones que superan los 173.000 millones de pesetas.

La industria náutica de Baleares está dividida en cuatro subsectores. Astilleros, que cuenta con 39 empresas, incluyendo las destinadas a la fabricación de barcos de medio porte para transporte de mercancías y embarcaciones deportivas, de las que destacan los tradicionales «llaüts». Algunas empresas están especia-



lizadas en la utilización de nuevas tecnologías, aplicadas a embarcaciones de alta competición o de investigación. El mercado es, fundamentalmente, interior; las ventas al exterior suponen el 10 por 100 de la totalidad de las ventas realizadas por el subsector. Las industrias auxiliares fabrican elementos tales como velas, jarcias, hélices y otros componentes y equipos de pesca submarina.

La Carpintería de Ribera, dedicada a la fabricación tradicional, Baleares cuenta con 33 empresas, de las que unas

10 son de tipo familiar, y sirve a una demanda nacional y extranjera para usos de ocio y recreación, así como a profesionales de nuestra flota pesquera. Las materias primas utilizadas son el pino, encina y abeto.

Dadas las características y condiciones de nuestras islas, el subsector posee un mercado potencial con capacidad para conseguir una evolución positiva en el área turística. La falta de mano de obra cualificada puede suponer la desaparición de esta profesión. La escuela de Mestres d'Aixa, del

Consell Insular de Mallorca, pretende paliar este problema.

En cuanto al subsector correspondiente a los talleres de reparación náutica que incluye, además, el mantenimiento de embarcaciones, operaciones de pintura y tratamientos especiales. En Baleares existen 413 empresas dedicadas a este fin, siendo el 20 por 100 de su clientela la nacional y el resto de otros países. Aunque ofrece buenas perspectivas de crecimiento, sus principales dificultades estriban en la falta de formación profesional y la necesidad de renovación y modernización de equipos.

Los chárter náuticos

Según un informe realizado por el Instituto de Estudios Turísticos (IET), en los últimos años, el alquiler de embarcaciones ha crecido en el Mediterráneo un 60 por 100, estimándose en más de 12.000 el número de embarcaciones chárter que navega por el área que comprende Turquía, Grecia, Yugoslavia, Italia, Francia y España. Francia, con un 38 por 100, es el país con mayor número de barcos de esta modalidad, y España, con un 20 por 100, el menor.



El número total de empresas que operan en aguas mediterráneas supera las 700 y pertenecen, en su mayoría, a alemanes y británicos. Los chárter náuticos se caracterizan por poner a disposición de los clientes el barco completamente equipado. El informe redactado por el mencionado organismo (IET) cifra en más de 1.200.000 el número de usuarios de chárter náutico en Europa mediterránea, teniendo gran incidencia en el mercado laboral. En conjunto, el alquiler de embarcaciones representa unos 30.000 empleos en plena temporada, reduciéndose a un 37 por 100 en el resto del año.

Porcentualmente, los índices de actividades generadas por esta modalidad turística estima que Francia alcanza el mayor índice de actividad con el 50 por 100, España representa el 3 por 100 del empleo total, y Baleares, el 63 por 100 de esos puestos de trabajo totales.

El problema de los amarres

Según los datos aportados por la Asociación de Clubs Náuticos de Baleares, el número de amarres con que cuentan las islas se eleva a 17.524, excluyendo embarcaderos, varaderos y fondeaderos. De los 12.694 puntos de amarre que se hallan en régimen de concesión, 8.462 están



administrados por la Comunidad Autónoma y 4.232 por el MOPU. La normativa exige la reserva del 20 por 100 de las concesiones para los barcos transeúntes, siendo el resto adjudicable mediante venta o alquiler, durante el tiempo de concesión establecido.

Las tarifas de alquiler y los precios de adquisición de puntos de amarre en las islas Baleares son, según los datos recogidos por la Conselleria de Obras Públicas, los más caros del litoral español. Mientras en el litoral peninsular el precio ronda los dos millones de pesetas, en las islas los precios oscilan entre los tres y los cuatro millones de pesetas, para embarcaciones de 10 a 12 metros de eslora. Según las fuentes consultadas, la necesidad de puertos deportivos no la marcan los promotores, sino una demanda que supera en 5.000 la actual oferta de amarres.

En la actualidad, las islas disponen, a lo largo de sus 1.000 kilómetros de costa, de 17.524 amarres, ubicados en 60 puertos deportivos. En relación al número de instalaciones náuticas en España, el archipiélago balear representa más del 32 por 100 del total y casi un 40 por 100 del total de amarres. La inversión prevista para la dotación de puertos deportivos, incluidas las edificaciones complementarias, hasta el año 2000, se sitúa en torno a los 128.000 millones de pesetas.

De lo que no cabe duda es que el futuro del turismo pasa por la náutica y, en este sentido, hay que recordar las miles de embarcaciones que eligen nuestros puertos para realizar operaciones de avituallamiento, reparación y mantenimiento, así como las 650.000 de todo tipo que surcan el Mare Nostrum en épocas vacacionales, y una creciente demanda de amarres avalan el hecho de que navegar ha dejado de ser un lujo, convirtiéndose en un deporte o recreo al alcance de la mayoría. ■

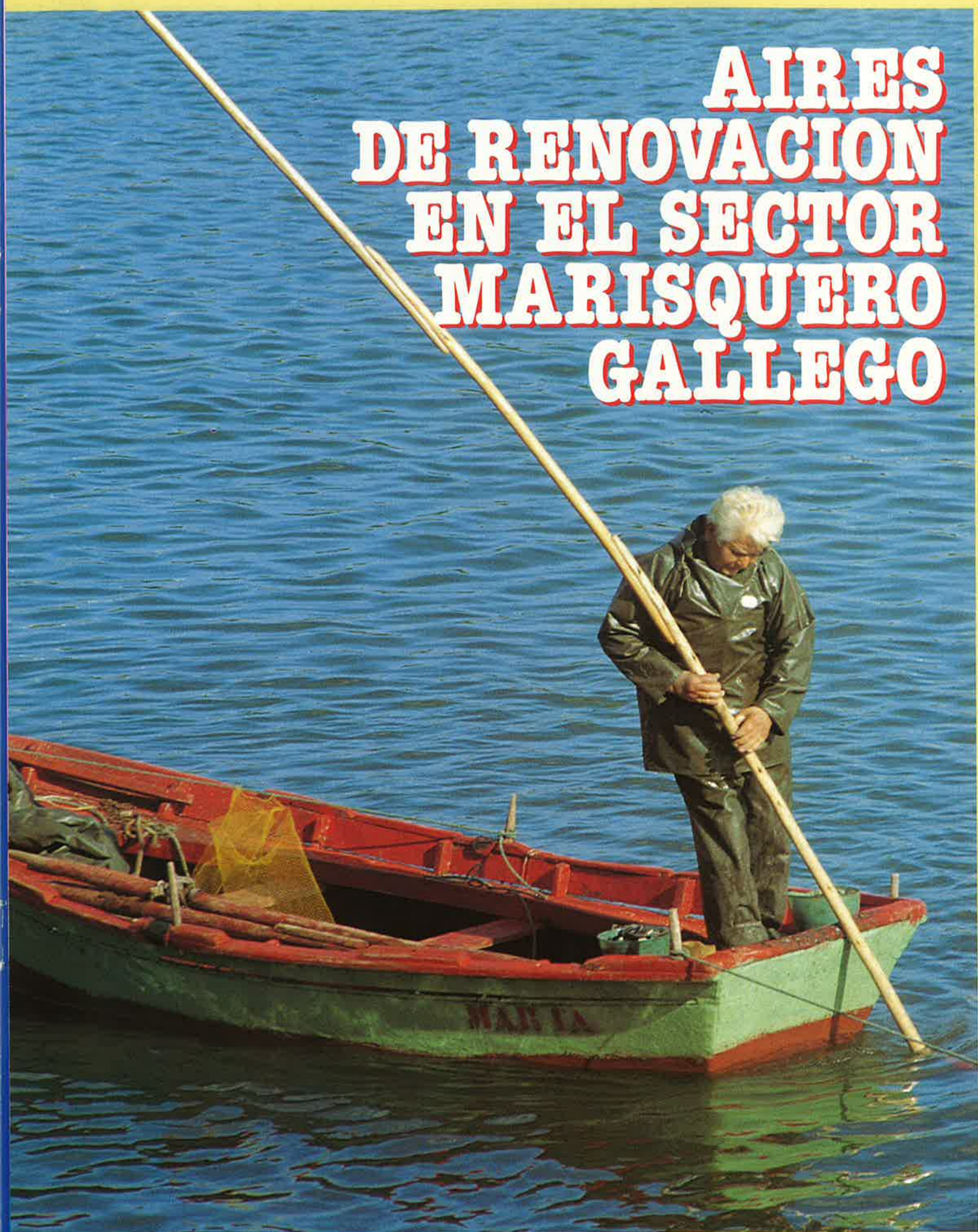
Emilio MORANCHO



LA CAMPAÑA 1991-1992 SERA LA ULTIMA QUE SE INICIE EN OCTUBRE

Les denominan poéticamente labradores del mar, pero la actividad marisquera en Galicia muchas veces sólo ocupa una parte de las labores que los campesinos pacientemente realizan, la de extracción de unos productos que un mar generoso les brinda, olvidándose de las tareas de la siembra, del cuidado y la vigilancia constante que un agricultor ofrece a su tierra. Ahora, iniciada la campaña marisquera 1991-92, la última que comenzará el 1 de octubre, se espera una profunda reestructuración de esta actividad. Dos objetivos animan a la Administración autonómica y a las asociaciones de mariscadores: la explotación racional de los recursos y la ansiada profesionalización.

AIRES DE RENOVACION EN EL SECTOR MARISQUERO GALLEGO



IR a mariscar, una ocupación muy antigua conocida desde tiempos remotos, supuso para gente de muy diversas clases sociales un ingreso extra en determinadas épocas del año, convirtiéndose en el sustento básico para las capas sociales con menor poder adquisitivo como son los pescadores de bajura, para los cuales sobrevivir en el duro invierno adentrándose en el mar era una auténtica pesadilla. Pero el aumento de las personas que se dedican a estos menesteres, y la consecuente sobreexplotación ocasionó poco a poco el deterioro de los bancos marisqueros al no respetarse los topes de captura, tallas mínimas y ventas en lonja.

La captura y comercialización de inmaduros impedía una regeneración natural y el litoral perdía así parte de su potencial biológico. A este afán extractivo se unió la falta de un sistema comercial adecuado y una implantación de vedas desfasada, que impiden la profesionalización de los mariscadores al ser demasiado extensas las temporadas en las que no puede realizar su actividad, y fomenta el furtivismo uno de los mayores problemas en este sector.

La anarquía era, pues, el sistema que regía para toda la actividad relacionada con el marisqueo, y progresivamente la gran riqueza de los mares gallegos quedaba esquilada por la dilapidadora acción del hombre que no respetaba el entorno del cual vivía.

Con el proyecto de reforma marisquera iniciada por la Consellería de Pesca, Acuicultura y Marisqueo, que tratará de acomodar una explotación racional de los recursos con una profesionalización de la actividad, se pretende romper con la anterior desidia en el sector y poner orden en una cada vez más nutrida nómina de mariscadores que año tras año generaban múltiples conflictos provocando daños irreparables al conjunto del marisqueo en Galicia.

La primera de las acciones llevada a cabo por el Departamento de Pesca fue el con-



La reforma tiene dos objetivos primordiales: la explotación racional de los recursos y la profesionalización de la actividad marisquera.

trol exhaustivo de los carnés para otorgarlos a las personas que cumplieran todos los requisitos, lo que ocasionó enconados enfrentamientos entre la Administración autónoma y los mariscadores en la pasada campaña, ecos que parecen haberse acallado en la actual temporada. A lo largo de este año se tomó una segunda e importante medida, la flexibilización de vedas, ya que, como significa Enrique López Vega, el sistema actual era anticuado y «desde el punto de vista tanto económico, como biológico no tiene ningún sentido».

Flexibilización de vedas

Hasta ahora la veda se abría el 1 de octubre y se cerraba el 28 de febrero, con lo que se obligaba al mariscador a extraer todo lo que encontraba, sin respetar las tallas ni el número de kilos, para terminar en el plazo previsto, «ello conllevaba el que se produjera una acumulación





de productos que provocaba una bajada de los precios, pues salvo en la época navideña, el mercado se encontraba muy limitado», asegura Veiga, quien añade que tras un estudio biológico se supo que nada hace pensar en que las vedas deban seguir como están, pudiéndose mariscar a lo largo de todo el año, salvo informes contrarios de los técnicos.

La razón del sistema de vedas actual se debía a una adecuación de la demanda exigida por las conserveras en tiempos pretéritos, «pero una vez que se ha extendido el consumo en fresco, no es lógico que esto continúe así», matiza López Veiga.

A lo largo de 1991 se ha experimentado con este nuevo método de flexibilización y parece ser que está dando los resultados apetecidos. Oficialmente este nuevo sistema comenzará a aplicarse el 1 de enero de 1992, y serán dos decretos los que regulen tanto la flexibilidad como el fomento de la capacidad de autogestión de las cofradías. El procedimiento a seguir consistirá en la elaboración de un plan de explotación por parte de las cofradías que serán las que decidan cuándo quieren mariscar, solicitando a la Administración gallega los permisos pertinentes que se otorgarán si no existe ningún im-

pedimento biológico para ello.

También se ha iniciado en distintas cofradías la norma de establecer el tope de capturas para cada mariscador, y el control de todo el marisco que se recoge, debiendo presentarse el carné en el momento de la venta y del control de los kilos que se comercialice. Comienzan así los albores de una racionalización de los recursos.

«El establecimiento de la flexibilización —indica el máximo responsable de Pesca— motivará a los mariscadores para que no se precipiten y puedan organizarse de una forma equilibrada sin tener que recurrir a vender inmaduros y a un bajo precio. En esta temporada ya se han cerrado distintas campañas por considerar que el importe ofrecido por sus productos no les compensaba el esfuerzo realizado. Yo creo que esto es una prueba de madurez y la posibilidad de que los ingresos, que hasta ahora eran estacionales, se extiendan a lo largo de todo el año.»

Ha sido el caso de las cofradías de Rianxo o La Coruña, que tras varios días de actividad cerraron la campaña amparándose en que el precio no resultaba rentable a los mariscadores. Como novedad también se ha impuesto una vigilancia más estrecha en las rías para controlar el furtivismo, uno de los problemas que más dificultan la actividad marisquera.

Según López Veiga, el furtivismo es difícil de cuantificar, puesto que en muchos casos es el mismo mariscador quien lo promueve y justifica, sacando ilegalmente los productos que no dan la talla, porque el furtivismo es, en gran parte, según Ernesto Penas, director xeral de Marisqueo, el resultado de una gran población viviendo sobre la costa sin otras alternativas laborales. La mejor forma de luchar contra él sería la de crear una conciencia entre los mariscadores para que sepan que están protegiendo algo suyo y que de seguir así en el futuro no podrán seguir ejerciendo

esta actividad por falta de recursos.

Las importaciones

Finalmente, otra de las cuestiones que preocupan al sector es la del aumento de las importaciones de marisco, que duplican actualmente la producción gallega, una dificultad añadida que, a juicio de López Veiga, supone un reto para todos e invita a competir a través del fomento de las especies gallegas especialmente afectadas por las importaciones, como el berberecho y la almeja, mediante la promoción como «producto de calidad».

En 1989 entraron en Galicia 1.710.893 kilos de almeja y 23.125 kilos de berberecho, cifras que en 1990 aumentaron hasta llegar a 2.646.505 kilos y 32.711 kilos, respectivamente. A ellos hay que añadir las también crecientes importaciones de molusco en conserva, hechos que afectan notoriamente a la producción propia.

Respecto a la profesionalización que se derivará de la racionalización de los recursos y la dedicación a lo largo de todo el año a la actividad del marisqueo, se han iniciado trámites con el Instituto Social de la Marina, según López Veiga, para regularizar la profesión de mariscador a pie para que pueda vivir todo el año. Asimismo, se tratará de establecer topes de mariscadores por ría, creando un empleo estable que garantice la existencia de trabajo y la consecución de una renta más o menos fija. En este sentido, se refirió a la próxima inauguración de la Escola de Acuicultura de la Illa de Arousa, que permitirá una mejor preparación y posterior selección del personal.

Profesionalización, racionalización de recursos, lucha contra el furtivismo, flexibilización de vedas, búsqueda de la calidad, y la recuperación medioambiental de las rías, que, aunque no muestran problemas de salubridad, sí cuentan con una sobrecarga de



El furtivismo continúa siendo uno de los problemas más importantes en el sector.

materia orgánica, son las líneas maestras que dibujan el futuro del marisqueo. Los mariscadores llegarán a ser labradores del mar.

Valdoviño y Cedeira, vecinos en discordia

La actual campaña marisquera se ha iniciado sin graves problemas y sin la tensión que dominaron los preludios de la pasada, aunque persiste uno de los focos más conflictivos, la mala vecindad entre los mariscadores de Valdoviño y Cedeira, «un problema sin solución aparente, ya que existe una negativa total, por parte de los mariscadores de Valdoviño que trabajan en la playa de Vilarrube, a aceptar la legislación vigente, violando los principios generales. Este es un grave problema que terminará resolviéndose por la fuerza, aunque entre los implicados persista la idea de que no va a pasar nada. Es una situación difícil y, sobre

todo, cerril», manifiesta Enrique López Veiga, que se muestra impotente ante esta disputa marisquera.

Encierros y duros enfrentamientos, debiendo intervenir fuerzas policiales, han caracterizado a esta vieja contienda en la que las mariscadoras de Pantín y Vilarrube (Valdoviño) piden que la sección del marisqueo a pie de la cofradía de Cedeira no siga disfrutando de las concesiones que Pesca le otorgó en la playa de Vilarrube-Pantín, parte de la cual se encuentra en el municipio de Valdoviño. La solución legal por la que apuesta la Consellería es la de la integración de los valdoviñeses en la cofradía cedeiresa, algo a lo que no parecen estar dispuestos los primeros.

El Departamento de Pesca, Acuicultura y Marisqueo está considerando la posibilidad de llevar a los tribunales a estos mariscadores, y se aseguró que con posturas de fuerza no se va a ceder a sus peticiones.

Mientras, la falta de enten-



dimiento prosigue y los vecinos y mariscadores de Valdoviño continúan deshaciendo los trabajos que a lo largo de unos meses vienen realizando la sección de mariscadores de la cofradía de Cedeira, que apenas avanzan por la intervención de los primeros que deshacen durante la noche las labores hechas durante el día. De momento el tema se ha solucionado estableciendo vigilancia nocturna. Los enfrentamientos, mientras, se imponen al diálogo racional y las vías de entendimiento caminan por una vereda espinosa. Pelean por algo que todos consideran suyo.

25.000 personas viven de esta actividad

El marisqueo se entiende como la explotación con fines comerciales de los bancos naturales, en playa o en fondo, de los moluscos bivalvos. En Galicia, alrededor de 20.000 a 25.000 personas viven de esta actividad que en el pasado

año aportó un volumen de ingresos en lonja de cerca de 2.000 millones de pesetas, y una producción anual de 3.000.000 de kilos. Las rías en las que más intensamente se da este trabajo son: Vigo, Pontevedra, Arousa o Noia-Muros, aunque también en otras hay marisqueo, pero menos significativo: golfo Artabro (La Coruña, Betanzos, Ares, Ferrol), Camariñas, Ce-

deira, Cariño, Ortigueira y Ribadeo.

En la anterior campaña estas cifras generales descendieron notablemente respecto a los dos años anteriores y sólo pudieron alcanzarse los 1.729 millones de pesetas en primera venta. La campaña, según el conselleiro de Pesca, no fue buena, y argumentó cuatro condicionantes fundamentales que contribuyeron a ello:

la captura de un millón de kilos menos de berberecho en la ría de Muros, el descenso generalizado de los precios de la almeja fina, la incidencia de la marea roja, la peor desde 1976, y las crecientes importaciones de berberechos y almejas que dejan cada vez menos «hueco» comercial al marisco gallego.

La opinión sobre la campaña 1990-91 por parte del grupo socialista fue mucho más pesimista y fue calificada como «nefasta», insistiendo en que cada uno de los 25.000 mariscadores tuvo una merma de 50.000 pesetas.

En la actual campaña, 1991-92, parece confirmarse la tendencia a la baja y en la

jornada de apertura se detectó un descenso en el número de participantes, y capturas similares a las del año anterior, que alcanzaron precios también muy parecidos a los del día de inicio de la pasada temporada. Sin embargo, los parámetros en esta ocasión variarán, ya que la campaña se alargará a lo largo de todo el año. ■

Elena CEBRIAN



SURIMI

**PESCADO
PREFABRICADO**

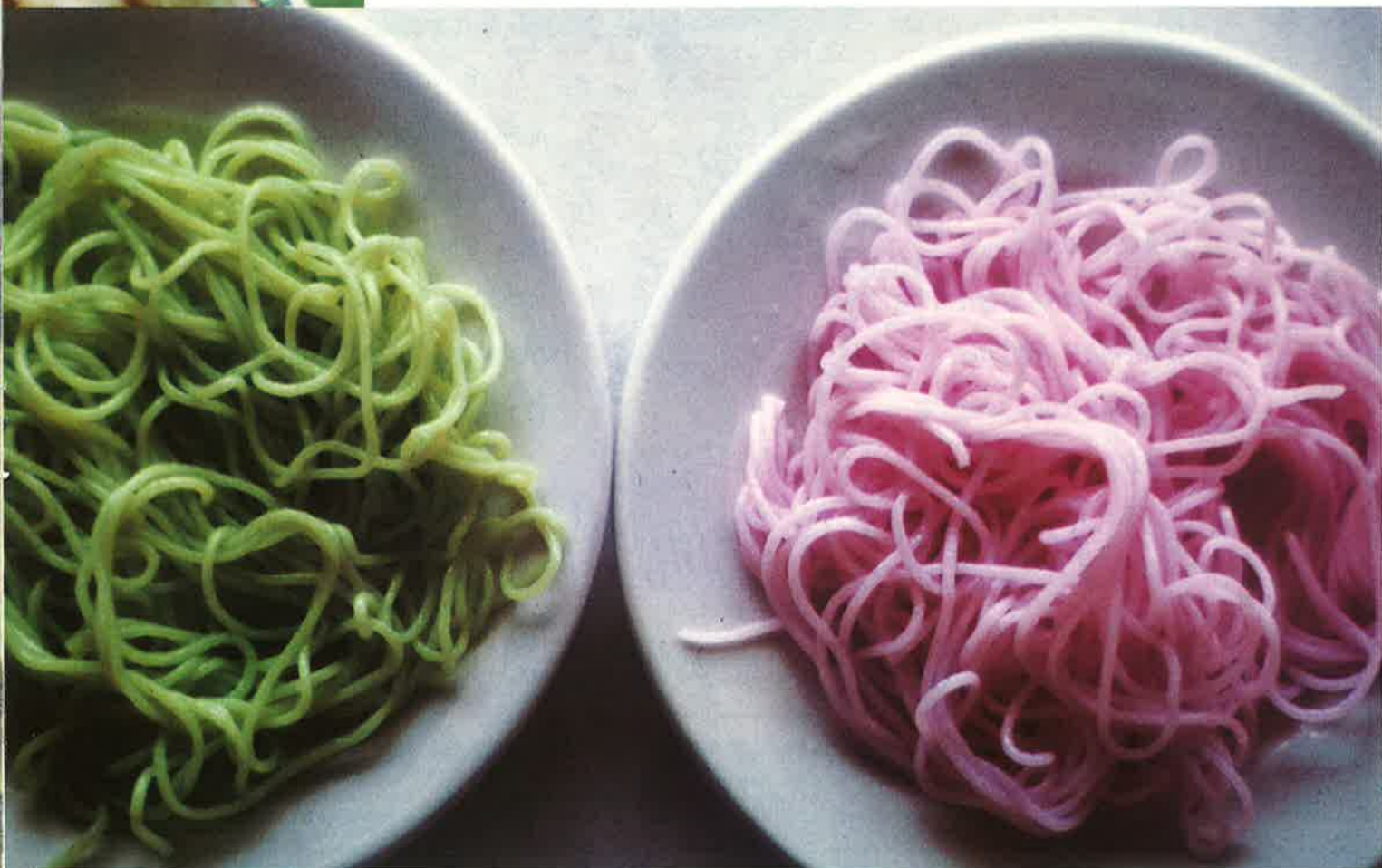


Desde hace casi una década el surimi está demostrando que las posibilidades que ofrece son casi ilimitadas. Aunque no es una panacea, su promoción resulta muy interesante porque con un pescado relativamente barato pueden obtenerse productos muy sofisticados. El surimi puede, sin duda, llenar un hueco de la alimentación humana, sobre todo en cuanto a proteínas. Además, la relación calidad-precio está equilibrada, porque el surimi ya preparado no tiene desperdicio alguno y el nivel proteico que proporciona es elevado. El reto actual que tiene la fabricación y empleo del surimi es el de recuperar, de una forma económica, la mayoría de los compuestos de valor nutritivo o funcional que hasta hoy se pierden.

Se trata de un producto compuesto esencialmente por músculo de pescado picado, sin espinas ni membranas.

EL surimi es, en esencia, músculo de pescado picado al que se le retiran las espinas y membranas, que lo devaluarían, para después someterlo a varios lavados con agua. Este tradicional producto japonés se elabora aprovechando especies de pescado de escaso valor comercial y pequeño tamaño que suelen tirarse después de la captura. Aunque casi el 80 por 100 del pescado son pérdidas, hay que tener en cuenta que la parte aprovechada es todo proteína y además corresponde a especies infrautilizadas, de las que hasta ahora no se ha obtenido otra cosa que harina de pescado.

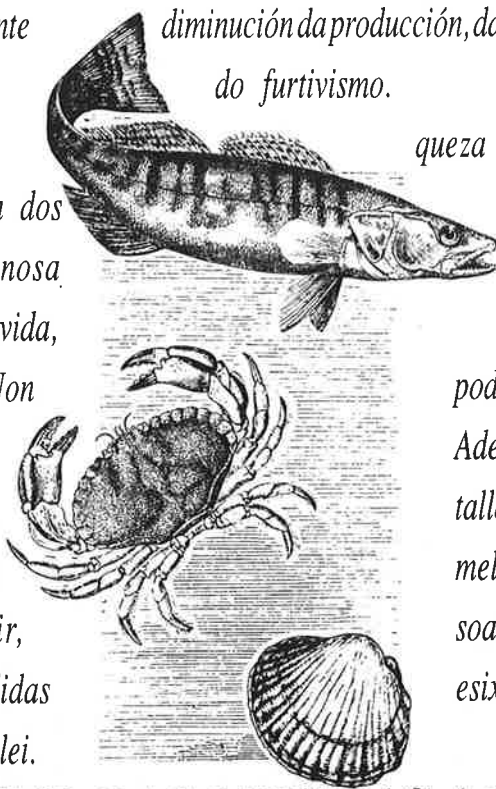
Existen dos factores importantes en el surimi: la capacidad de formación de gel, que le permite adquirir una gama variada de texturas, y la capacidad de conservación en estado conge-



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

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

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



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

TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
 MARISQUEO E ACUICULTURA

TAMAÑOS MÍNIMOS ESIXIBLES

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

SURIMI

PESCADO
PREFABRICADO

lado, debido a la acción de criptoprotectores de las proteínas. Además, los geles del surimi una vez formados son termoestables y pueden volverse a calentar sin que se disgreguen, lo que no ocurre con otros geles, como los de gelatina, que se destruyen con el calor.

Especies para elaborar surimi

Aunque para la fabricación de productos tradicionales en Japón se empleaban distintas especies en función del tipo de productos que se quería obtener, el mercado del surimi a nivel internacional se desarrolló a partir de las pesquerías de abadejo de Alaska. En la actualidad se tiende cada vez más emplear otras especies con alta posibilidad de captura, buena capacidad de formar gel y que han sido casi siempre infrautilizadas. Como ejemplos están el hoki, la merluza atlántica, la bacaladilla, sardina, bacaladilla austral y mehaden, entre otras. Para ello se ha tenido, en algunos casos, que modificar la metodología de obtención de surimi, con el objetivo de mejorar el color y hacer más sencilla la separación del músculo rojo o de la grasa.

El surimi es la materia prima empleada para fabricar lo que durante siglos se ha elaborado en Japón como producto tipo «kamaboko», esto es, geles termoestables que se forman al calentar el surimi, que previamente ha sido amasado con sal para solubilizar su proteína. Antes los nipones comenzaban —directamente— a producir en fresco, pero a partir de los años sesenta se hicieron los primeros estudios serios sobre la utilización de surimi congelado tal y como se conoce en la actualidad. De hecho, lo habitual es que se comercialice en bloques congelados de 10 kilogramos.



Inicialmente se desarrolló a partir del abadejo, pero actualmente se emplean otras muchas especies.

Así se evita que la proteína se estropee y se logra mantener durante meses el surimi, que será la materia prima para la elaboración de múltiples derivados alimenticios.

Gama de productos inacabable

Japón encabeza la lista de productores mundiales por la amplia variedad de alimentos (superior a los cien) que elabora a partir de surimi. Algunos menos en Europa y EE.UU. —país éste que produce sobre todo vieiras—. La importancia en el mundo occidental comenzó a finales de los años setenta y principios de los ochenta, al aparecer en el mercado americano los productos denominados «análogos» y que son simulaciones de mariscos (patas de cangrejo, colas de langosta, gambas, vieiras, salmón ahumado, etcétera). Esta variedad

suele englobar los productos derivados del surimi que hoy en día tienen más interés para el consumidor europeo, los análogos del marisco. El más conocido sigue siendo las patas de cangrejo, que inicialmente se desarrolló como una especie de salchicha carente de estructura, pero que tenía el aroma y el sabor propios del producto, e incluso se consiguió obtener una cubierta de color rojizo similar al caparazón del cangrejo.

Precisamente estas patas de cangrejo es la variedad que hasta ahora se ha comercializado en España, aunque parece que poco a poco la tendencia del mercado se dirige a la importación de una gama mucho más amplia de estos sabrosos alimentos. Aunque el Instituto del Frío del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) ha hecho algunos trabajos con industrias españolas, de momento todos los alimentos

elaborados a partir de surimi que hay en el mercado español son importados, principalmente de Japón o Corea. Estos países productores cuentan con unos buenos caladeros que ofrecen una constante calidad de pescado fresco y la posibilidad de elaborar el surimi en alta mar. Además, para la elaboración de muchos productos interesa que sea pescado de especies magras, porque las denominadas pelágicas dan demasiado color y una de las cosas que más interesa en el surimi es que sea blanco, con el fin de poder darle el color natural del producto que se desea fabricar. De los pescados magros (sin grasa) el que más se utiliza en surimi es el abadejo de Alaska. También se hace de bacaladilla, pero el color grisáceo de ésta limita un poco su utilización. En realidad se hace surimi de bastantes especies piscícolas, pero para decidirse a elaborar surimi es preciso estar seguro de que se dispone del suficiente pescado y, cómo no, de compradores.

En España —que carece de materia prima para fabricar surimi— lo que sí resultaría factible y rentable es la elaboración de los productos partiendo de bloques de surimi preparado que puede importarse de distintas naciones productoras. De

SURIMI

PESCADO
PREFABRICADO



este modo la fuerte inversión que la tecnología necesaria para su fabricación requiere sería mucho más sencilla de amortizar. En este sentido, el CSIC viene desde hace dos años desarrollando un proyecto sobre el aprovechamiento de la sardina para fabricar surimi y pescado picado en cooperación con Francia, Portugal e Italia. A España le corresponde estudiar la parte funcional de la proteína, geles y emulsiones.

Salchichas de pescado

Japón comenzó a fabricar salchichas de surimi ya en 1982. Se parte de pescado picado y lavado que se mezcla en una «silent cutter», añadiendo la sal y determinados ingredientes —que varían según el producto y el fabricante—, pero que, en general, son almidón, proteínas vegetales o animales, especias, colorantes, aroma, saborizantes y grasas.

Las formulaciones son muy diversas, según el producto final, como ocurre en las salchichas de carnes rojas o de aves. Una vez que la masa ha alcan-



zando la textura deseada, se embute en tripa artificial. En este tipo de salchichas, al ser un producto esterilizado y con envoltura, su período de conservación es mucho mayor y, además, permiten comercializarlas a temperatura ambiente.

Algunas compañías japonesas y americanas están fabricando también productos de imitación de carne tipo chopped, salamis o mortadelas. Se fabrican a partir del ciento por ciento de

surimi, con una textura análoga al producto que se quiere imitar y añadiendo distintos sabores y aromas, tales como ahumado, con sabor a queso, etcétera. Esto es posible porque el surimi en sí es muy blando de sabor (poco fuerte) y, por tanto, se puede enmascarar enseguida con cualquier saborizante. Otra ventaja que tienen estos productos es su bajo nivel de colesterol, conseguido al cambiar las emulsiones grasas

de los embutidos por un gel procedente de surimi. Y, además, aporta pocas calorías por el escaso porcentaje de grasa que tiene el surimi (un 1 por 100). Esta característica dietética es en la actualidad muy apreciada por un amplio número de consumidores.

Parece claro que el empleo del surimi en la industria es la vía que actualmente tiene más importancia. En parte porque en la elaboración de productos cárnicos el color del surimi no es un factor determinante, ya que en la mayoría de los casos queda enmascarado por el del propio producto que se desea conseguir. Por ello pueden destinarse a este uso surimis de especias que por sus características de color no pueden emplearse en la elaboración de productos análogos de mariscos.

Surimi para comer y beber

Desde hace algunos años en Estados Unidos se elabora, entre otras, una bebida de alto contenido en fibra y proteína



preparada a partir de surimi liofilizado y proteína de algodón. También se producen análogos de determinados dulces, batidos, chocolates e incluso yema de huevo, y se emplea surimi picado para sopas y chiles; la variedad deshidratada para masa de espaguetis o cubiertas de pizzas, etcétera. Es decir, que no sólo la industria del pescado está interesada en el surimi, sino que lo están las firmas de productos dietéticos, alimentos infantiles, quesos, galletas y leche, entre otras.

Es evidente que la amplitud de posibilidades que puede ofrecer este producto no están restringidas exclusivamente al uso pesquero que, por el momento, se le está dando en Occidente y que del surimi es factible la obtención de productos con una textura óptima, una proteína de gran calidad y más bajos en grasa que los tradicionales. Tres ventajas que los consumidores exigen, sobre todo en productos típicos, como los embutidos.

Producción mundial

Las estadísticas sobre pro-

ducción de surimi varían según las fuentes. Según Hamman (1990), durante 1989 se produjeron en Alaska, aproximadamente, 140.000 toneladas de surimi, con un valor de 465,8 millones de dólares, siendo las previsiones para 1993 de alrededor de 815 millones. Según estadísticas japonesas, la producción de surimi en Estados Unidos en 1989 también fue de 242.000 toneladas, y en Japón de 150.000, consumiéndose en este último país casi 450.000, de las cuales, además de la producción nacional, 70.000 procedían de Estados Unidos, otras

30.000 de Tailandia y 30.000 más las importó de Nueva Zelanda y otros países.

También producen surimi en cantidades importantes Taiwán, Australia, China, la URSS y varias naciones de Europa de las que no se dispone de estadísticas fiables.

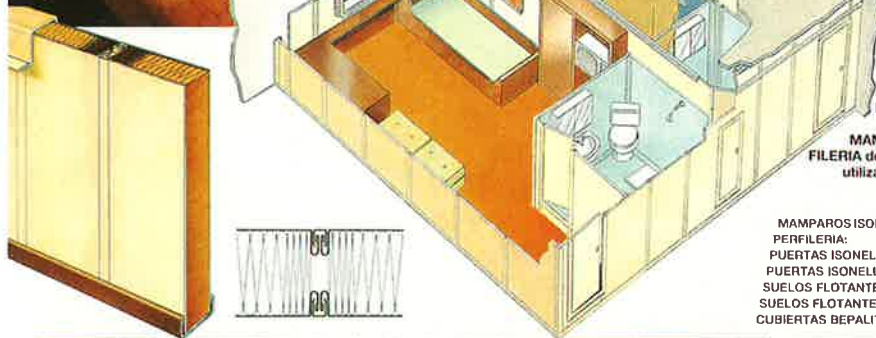
En cuanto a la elaboración, los productos derivados de surimi se fabrican actualmente en muchos países asiáticos. Los más importantes son Japón y Corea, seguidos de China y Singapur. Estados Unidos tiene una producción alta, sobre todo en productos que se consumen

en el propio país. También se fabrican desde hace algunos años en distintos puntos de Europa. En 1989 la producción de análogos de patas de cangrejo en los principales países fabricantes fue la siguiente:

Japón, 74.000 toneladas; EE.UU., 60.000; Corea, 30.000; Europa, entre 5.000 y 6.000 toneladas. ■

Mercedes MANJAVACAS

Fuentes: Dra. Tejada, del Instituto del Frío del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), y «Revista del Instituto de Agroquímica y Tecnología de Alimentos».



DBW MONTERO, S. A. fabricante de materiales aislantes de Lana Mineral BARLAN, ha desarrollado un sistema de MAMPAROS, PUERTAS y PERFILERIA denominado ISONELL, para utilización en habilitación naval.

- | | |
|-------------------------------------|------|
| CASE | B-15 |
| MAMPAROS ISONELL de 25, 40 y 50 mm. | B-15 |
| PERFILERIA: | |
| PUERTAS ISONELL P-30 | B-15 |
| PUERTAS ISONELL P-50 | A-60 |
| SUELOS FLOTANTES SF-50 | A-30 |
| SUELOS FLOTANTES SF-75 | A-60 |
| CUBIERTAS BEPALITE de 40 mm. | A-60 |



DBW - MONTERO, S. A.

C/. Retuerto n.º 15 - BARACALDO (Vizcaya) - Spain
 Dirección Postal: Apartado (P.O. Box) 558 - 48080 BILBAO - Spain
 Teléfonos: (94) 499 33 00* - 499 53 00 Telex: 32125 MONSA-E
 Telefax: (94) 490 18 92

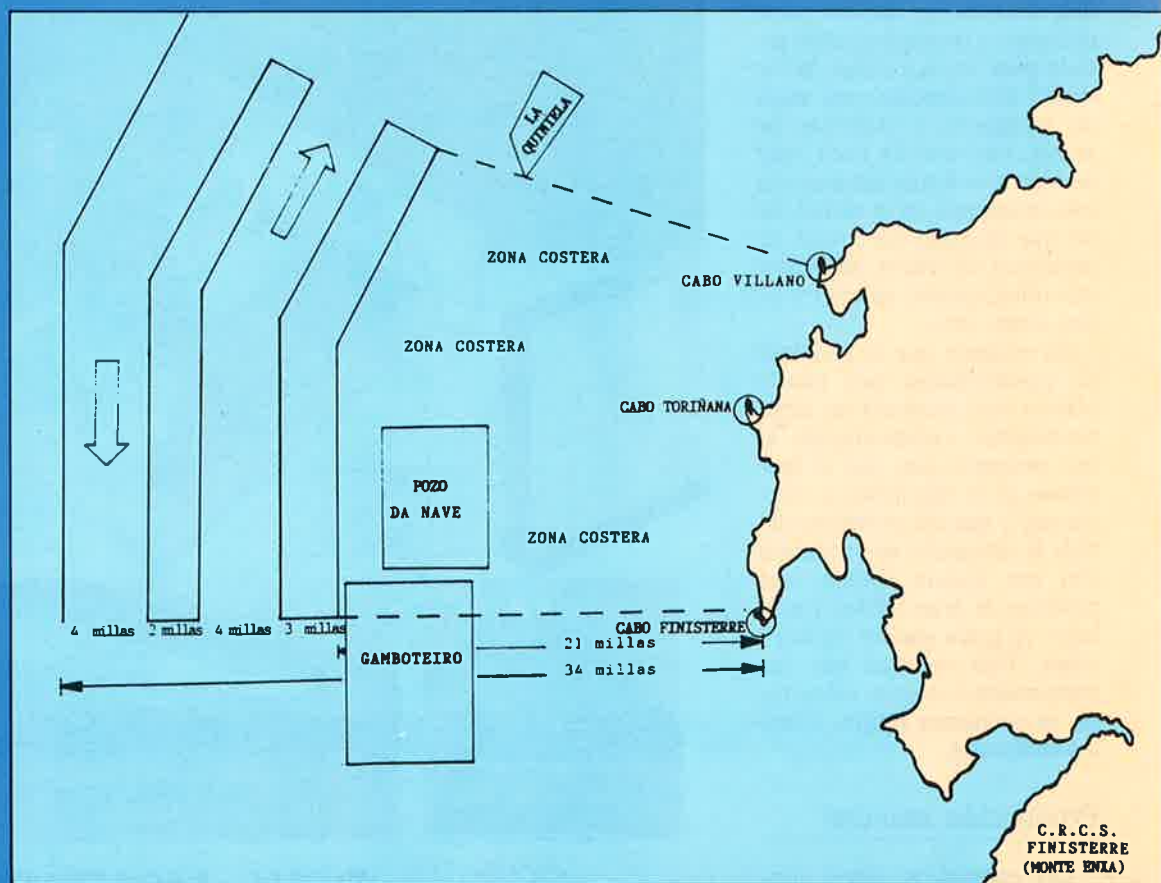
Finisterre: Nuevo dispositivo de separación de tráfico marítimo

El pasado mes de setiembre España presentó ante la Organización Marítima Internacional (OMI) un proyecto de modificación de Separación del Tráfico Marítimo en aguas de Finisterre, separando el actualmente en vigor hacia el oeste una distancia necesaria con objeto de librar las zonas tradicionales de pesca en las costas gallegas. La propuesta fue aprobada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación y se espera que el Comité la apruebe antes de abril del 92.



EL límite más próximo a tierra de este nuevo dispositivo se encuentra a veintiuna millas del Faro Finisterre y libra, por consiguiente, el pozo de pesca denominado «Gamboteiro». El límite exterior de este dispositivo se encuentra a treinta y cuatro millas.

La propuesta española fue debatida ampliamente en el Subcomité, donde España informó también que además del sistema actual de determinación de las situaciones por medio de racones instalados en los faros de Vilano, Toriñana y Finisterre, se instalarán cuatro estaciones radiogoniométricas, las cuales irán instaladas en Monte Beo, Cabo Villano, Monte Veladoiro y Monte Tahume. Dichas estaciones se accionarán a distancia desde el Centro Regional Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Finisterre, si-



C. R. C. S.
FINISTERRE
(MONTE ENLA)



El límite más próximo a tierra se encuentra a veintiuna millas del Faro Finisterre, y libra el pozo de pesca «Gamboteiro».

Por otro lado, la segunda función del centro será la de actuar como servicio de tráfico marítimo. La función del centro es velar, a través de seguimiento de radar, para que estas derrotas sean cumplidas y se respete el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar, sancionando a los infractores mediante notificación a los Gobiernos de la bandera que enarbole el buque infractor.

Dentro de sus funciones como servicio de tráfico marítimo se incluyen las emisiones periódicas de boletines meteorológicos, mensajes de seguridad, avisos urgentes a los navegantes, etcétera.

El edificio está integrado por tres plantas de quinientos metros cuadrados cada una. La planta sótano albergará la maquinaria, entre la que se encuentra un grupo electrógeno y un sistema de alimentación interrumpida, con el fin de que el centro nunca pueda quedar inoperativo por falta de suministro de energía eléctrica. La planta baja estará compuesta por las oficinas y la sala de juntas. La última planta del edificio estará ocupada por la sala de operaciones de control y salvamento marítimo, donde estarán ubicados los monitores y consolas de los distintos equipos.

El acceso, de algo más de siete kilómetros, está en período de construcción, y el tendido eléctrico de media tensión está completamente terminado, suministrando energía al edificio. ■

V. L.

tuado en la cuña del monte Enxa (Porto do Son), el cual está equipado con medios adecuados de radiocomunicaciones en ondas métricas, hectométricas y decamétricas. El sistema de radiogoniometría empezará a funcionar a principios de 1992. El centro de Monte Enxa, cuyas obras están en fase final de construcción, funcionará también como centro coordinador contra la contaminación.

Centro coordinador

Las funciones que realizará este centro serán las de coordinación de todas las unidades que sea preciso movilizar en su zona de cobertura en caso de registrarse una emergencia marítima. Para llevar a cabo este fin se le está equipando con material electrónico de gran complejidad, dado que el centro pretende tener capacidad de observación radar y comunicaciones en VHF

Seguridad para la navegación

Finisterre, si es famoso por algo, es por su capacidad para producir víctimas de siniestros marítimos. Ha sido precisamente esta sucesión de siniestros en el corredor de Finisterre la principal razón argumentada por la Administración española en la reunión del Subcomité de Seguridad de Navegación que se celebró a finales del pasado mes de diciembre en Londres. La propuesta es el resultado de un proceso en el que se han tenido en cuenta las exigencias de la mayor parte de las cofradías de pescadores gallegas y de la propia Consellería de Pesca, de las que la OMI (Organización Marítima Internacional) se ha hecho eco finalmente.

Los ocho centros de control distribuidos por otros tantos puntos de la provincia de La Coruña estarán coordinados desde el centro del monte Enxa, con lo cual se completan las medidas de aumento de la seguridad para el tráfico marítimo de la zona.

en un mínimo radio de cuarenta millas a lo largo de toda la costa gallega comprendida entre la Estaca de Bares y la desembocadura del río Miño.

También estará dotado de otros equipos de comunicaciones en alta y media frecuencia para poder atender cualquier tipo de emergencia

en su zona de responsabilidad SAR. Del mismo modo, y con el fin de facilitar la localización de los buques en la zona, deberá estar dotado con unos sistemas de radiogoniometría, cuyas antenas estarán ubicadas en distintos puntos que permitan obtener triangulación de las señales.



CARABELAS HAC

La Pinta, la Niña y la Santa María han vuelto otra vez a surcar las aguas del que fuera en el siglo XV el llamado Mar Tenebroso. Las réplicas de las naves colombinas, construidas bajo el patrocinio de la Sociedad V Centenario, partieron el 13 de octubre del puerto de Huelva para intentar repetir con barcos parecidos la navegación que ya hiciera el Almirante de la Mar Océana.

EL Príncipe de Asturias, Don Felipe de Borbón, saludó a los navegantes que emprenden este nuevo viaje hacia la historia, en la ceremonia que se desarrolló en el puerto de Huelva. Un acto al que acudieron cientos de personas en un intento por recordar lo que ocurrió en el mundo cuatrocientos noventa y nueve años antes.

La nao y las dos carabelas que ahora emprenden esta particular travesía han sido construidas por la Sociedad V

Centenario en distintos astilleros españoles, siguiendo los mismos patrones con los que se construyeron cinco siglos atrás. Una tarea difícil, por cuanto no existen planos exactos de las naves que cruzaron por vez primera el Océano Tenebroso, aunque sí deducciones que han permitido a los constructores aproximarse lo más posible a lo que pudieron ser aquellos buques históricos.

Otra de las dificultades añadidas para la construcción de estos barcos ha sido contar con los carpinteros de ribera capaces de trabajar la madera como lo hacían sus



IA LA HISTORIA

antecedentes del Renacimiento. Algo para lo que también ha habido ciertos escollos, al no quedar muchos representantes hoy de este milenario oficio y sin el cual no hubiera sido posible que la historia entrara en lo que hoy se llama la Era de los Descubrimientos.

Buenos vientos

La despedida de las naves del puerto de Huelva se convirtió en un acto festivo, en el que se trató de rememorar el ambiente del que participaron las carabelas

**Las
réplicas
de las
naves de
Colón
hacen
la ruta del
Descubrimiento**

originales cuando salieron del puerto de Palos. Así, cuatrocientos noventa y nueve años después, en Huelva se dieron cita decenas de actores, ataviados con trajes de la época, que revivieron lo que fue la salida de las naves en el 1492.

El Príncipe, que realizaba su primera visita a Huelva, se encontraba acompañado por el presidente de la Sociedad Estatal V Centenario, Luis Yáñez, así como por el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves. Y tanto los discursos de unos como de otros se centraron en la necesidad de potenciar

las relaciones entre España e Iberoamérica con motivo del V Centenario del Descubrimiento.

El Príncipe de Asturias, en concreto, deseó buenos vientos a la tripulación y señaló en su mensaje que el viaje original de las tres naves fue «una experiencia insólita, todavía en proceso de seguimiento». El heredero de la Corona añadió además que «Las naves que hoy zarpan son símbolos del esfuerzo que todos estamos haciendo para reconstruir» la comunidad iberoamericana. ■

M. A.

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



MUSICA A BORDO

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

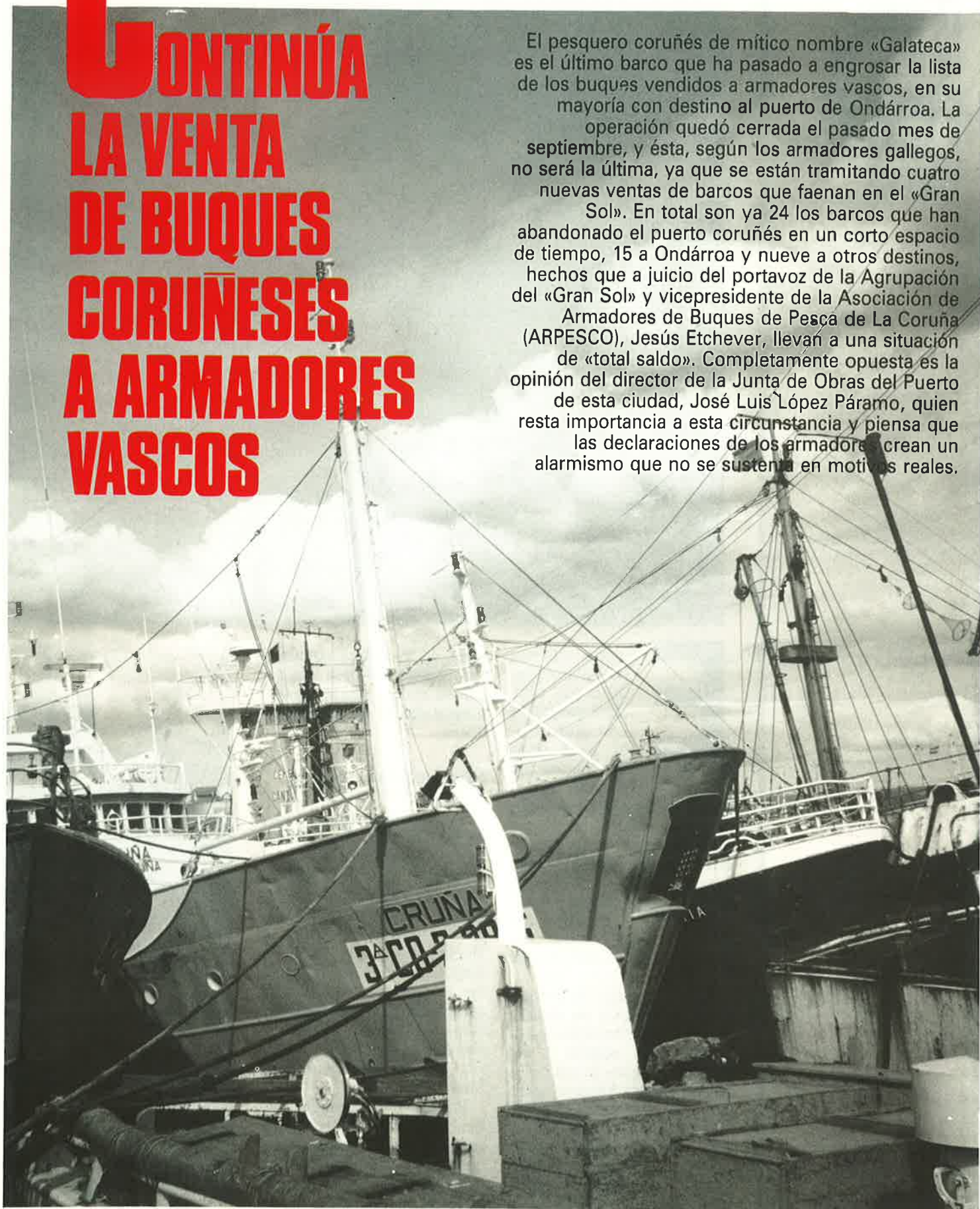
CEPSA LUBRICANTES MARINOS. Avda. Burgos 16, 7ª
Tel: (91) 337 60 98/99 Fax: (91) 337 71 23 Telex: 27678 CEPSA E



EL DIRECTOR DEL PUERTO DE LA CORUÑA NO CREE QUE LA SITUACION SEA ALARMANTE

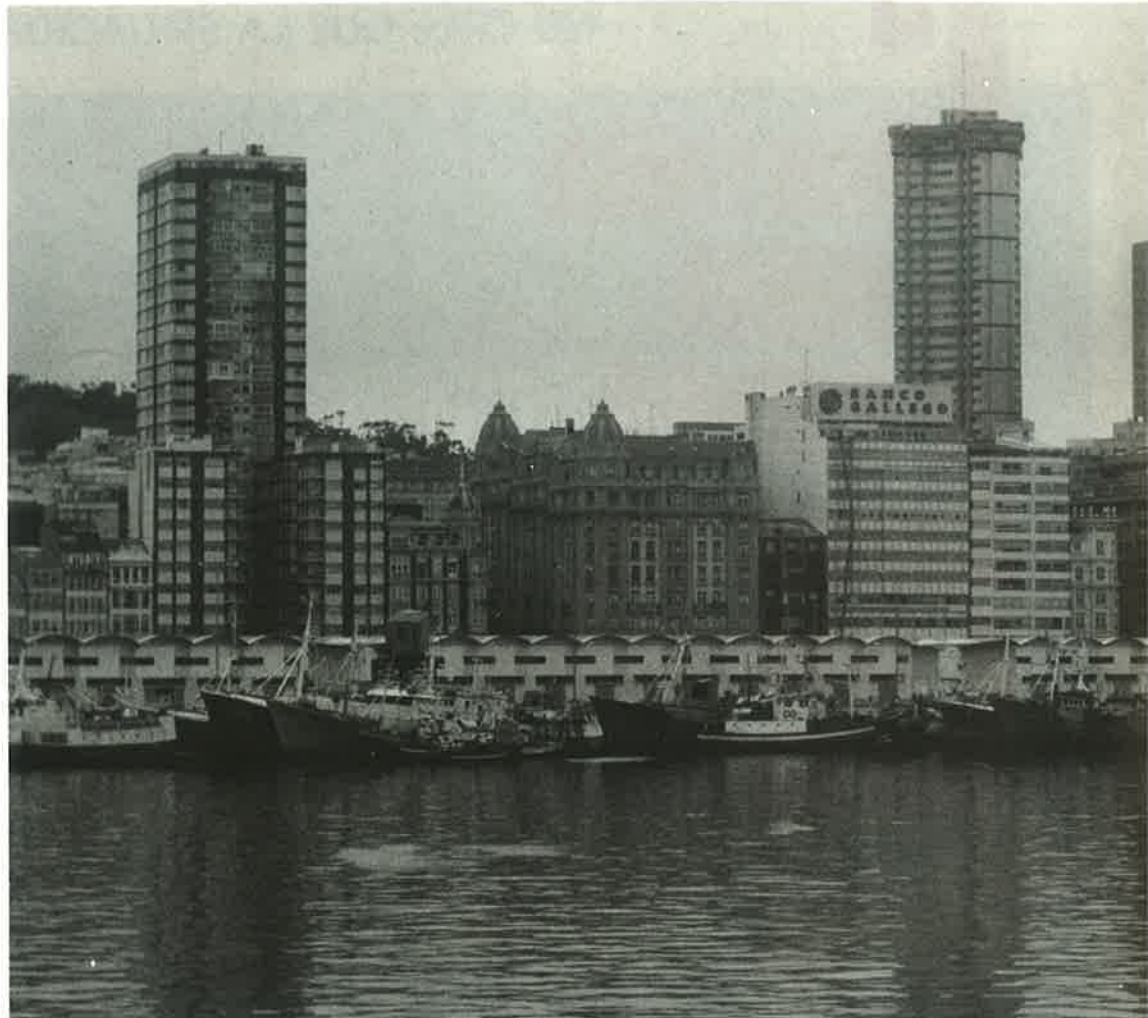
CONTINÚA LA VENTA DE BUQUES CORUÑESES A ARMADORES VASCOS

El pesquero coruñés de mítico nombre «Galateca» es el último barco que ha pasado a engrosar la lista de los buques vendidos a armadores vascos, en su mayoría con destino al puerto de Ondárroa. La operación quedó cerrada el pasado mes de septiembre, y ésta, según los armadores gallegos, no será la última, ya que se están tramitando cuatro nuevas ventas de barcos que faenan en el «Gran Sol». En total son ya 24 los barcos que han abandonado el puerto coruñés en un corto espacio de tiempo, 15 a Ondárroa y nueve a otros destinos, hechos que a juicio del portavoz de la Agrupación del «Gran Sol» y vicepresidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña (ARPESCO), Jesús Etchever, llevan a una situación de «total saldo». Completamente opuesta es la opinión del director de la Junta de Obras del Puerto de esta ciudad, José Luis López Páramo, quien resta importancia a esta circunstancia y piensa que las declaraciones de los armadores crean un alarmismo que no se sustenta en motivos reales.



CONTINÚA LA VENTA DE BUQUES CORUÑESES A ARMADORES VASCOS

**La
Agrupación
del «Gran
Sol» afirma
que son ya
24 los
barcos que
han
abandonado
el puerto
coruñés,
15 de ellos
con destino
a Ondárroa.**



EL goteo continuo de ventas de buques con base en el puerto de La Coruña desde hace poco más de un año supone un agravante más a la ya depauperada economía en el sector pesquero gallego, según los representantes de las asociaciones de armadores agrupadas en ARPESCO, ya que estos barcos pertenecen a la llamada «flota de los 300», con licencia comunitaria para faenar en los caladeros del «Gran Sol».

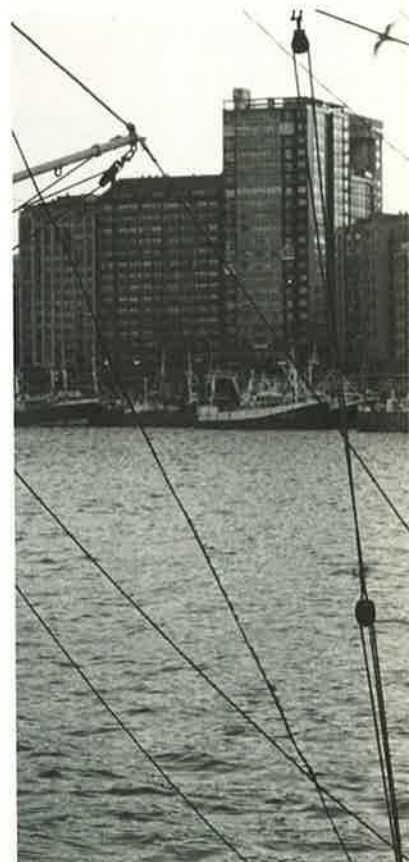
Con la entrega de los barcos se va también un número importante de licencias comunitarias para acceder a tan apreciadas aguas del sur de Irlanda. López Páramo alega que si bien existe la venta de un número importante de barcos, también otros buques cambian su base por el de La Coruña, y a su juicio el balance de altas y bajas se inclina a

favor de la ciudad herculina. Los cambios de base son, según su criterio, un fenómeno normal dentro del sector pesquero.

Restricción de créditos

La razón fundamental que ha llevado a la «emigración» hacia otros puertos ha sido la restricción crediticia prolongada, que está reduciendo los planes de inversión de muchos armadores y, por otro, la incertidumbre que rodea la mayor parte de las actividades portuarias, con elevados precios de las operaciones de carga y descarga, circunstancias que en opinión de Etchever «no se dan en el País Vasco».

Por su parte, López Páramo también difiere en este tema respecto de los armadores, y cree que el hecho de que se descargue en otros puertos gallegos no es motivo de in-





Para López Páramo no existen razones que justifiquen una situación alarmante en el puerto de La Coruña, ya que los cambios de base se producen en ambas direcciones.



quietud, ya que éstos son complementarios, y afirma que también de otros muelles se viene a descargar al de La Coruña por obtener mejores precios en las subastas. Para justificar estas razones se remite a las cifras obtenidas en cuanto a las descargas de pesca fresca a lo largo de este año, que son superiores respecto al ejercicio anterior.

Los armadores insisten, no obstante, en los argumentos esgrimidos, y certifican que a la situación particular del puerto de La Coruña se suma el hecho de que el hasta ahora apetecible caladero de «Gran Sol» sufre un gran deterioro, a lo que ha contribuido decisivamente el aumento masivo e indiscriminado de buques que faenan ilegalmente en esta zona, situada al sur de Irlanda, «creando una competencia desleal al descargar sus productos en el mismo puerto sin pagar a Hacienda ni Seguridad Social, ni nada de nada».

El puerto de la ciudad herculina servía de base para alrededor de un centenar de estos pesqueros de altura, cifra que según las cuentas de los armadores habría disminuido sensiblemente reduciéndose a 75, mientras que el puerto de Ondárroa acumularía un mayor número de licencias tras la adquisición de numerosos barcos y que, según Etchever, ahora ostenta el primer puesto en descargas de pescado fresco, lugar que correspondía anteriormente a La Coruña, aunque éste mantiene la primacía respecto a la pesca subastada. Esta flota coruñesa aporta el 80 por 100 de la pesca fresca que se vende en la lonja de La Coruña.

No hay subvenciones del Gobierno de Euskadi

Representantes de los armadores creen que aparte de la disposición de los dueños de los buques para su venta ante la falta de rentabilidad, las operaciones masivas de compra, «antes ya se producían situaciones de compra-venta, pero no a tan gran es-

cala», se deben a las subvenciones y créditos a bajo interés que el Gobierno vasco, junto con entidades crediticias de aquella comunidad autónoma, otorgarían a empresarios vascos.

Estas ayudas se destinarían para adquirir «buques de pesca del sector altura fresco, para su posterior desguace y obtención de licencias de pesca, al objeto de adaptar la capacidad pesquera», según se podía leer en un documento que circuló por el puerto de Ondárroa y que los armadores gallegos exhiben como prueba, indicando que no critican esta actuación, «puesto que lo único que nos sugiere es una sana envidia con respecto a nuestros colegas vascos, que pueden acceder a un dinero a bajo interés».

Esto fue desmentido posteriormente por el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, quien indicó que el objetivo de su departamento es la reestructuración del sector dentro de la propia Comunidad, «sin que se produzcan operaciones hostiles contra Galicia». Afirmó, asimismo, que en ningún momento se fomentó ni se fomentará la compra de buques gallegos, pero también precisó que legalmente están incapacitados para prohibir dichas transacciones.

En parecidos términos se manifiesta el conselleiro de Pesca de Galicia, Enrique López Veiga, quien en un principio aseguró que iría a los tribunales si se demostraba que las ayudas para comprar barcos coruñeses eran ilegales. Posteriormente, tras un encuentro con los responsables de pesca vascos, negó cualquier vinculación de este Gobierno con el trasvase de barcos con base de operaciones en La Coruña hacia el puerto de Ondárroa, y dijo que una operación de compra-venta es algo consustancial a una economía de mercado como la nuestra y ninguna institución política puede interferir en ese proceso porque sería invertir todo el sistema.

Actualmente, López Veiga, en unas declaraciones a esta

CONTINÚA LA VENTA DE BUQUES CORUÑESES A ARMADORES VASCOS



López Veiga se muestra dispuesto a buscar soluciones y cree que son los propios armadores coruñeses los que deberían organizarse para comprar los buques en venta.

revista, mantiene esta misma postura e insiste en que el Gobierno vasco no ha facilitado ninguna ayuda a los armadores de Ondárroa para la compra de barcos con base en La Coruña, «al menos hasta el día 1 de octubre». A su juicio, la solución a ese problema, «que sin duda supone una pérdida de riqueza para Galicia», pasaría por una agrupación de los armadores coruñeses que les facilitase la compra de los buques en venta, que de esta forma seguirían manteniendo su base en La Coruña.

Respecto a si se van a conceder ayudas, insistió en que ese sistema no llevaría a ninguna parte, y aseguró que vascos y gallegos habían llegado al acuerdo de no conceder subvenciones para no caer en una carrera tonta que llevase a descapitalizar ambas instituciones. Dio, no obstante, la razón a los armadores respecto a la mala situación del ca-

ladero y a la existencia de barcos que faenan ilegalmente, pero dijo que en estas cuestiones no puede entrar la Consejería de Pesca al no tener competencias. Por su parte, afirmó estar dispuesto a estudiar cualquier solución que se le plantease para dar por finalizado este problema, pero insistió en que deben ser los armadores los que realicen las gestiones adecuadas para no llegar al límite de tener que vender sus barcos.

Los buques que se han trasladado al puerto de Ondárroa son: «Ciudad de La Coruña», «Costa de California», «Costa de Irlanda», «Pescamar», «Marosa», «Chirimoya», «Urdiain», «Ría del Burgo», «Barreras Masó», «Soñeiro», «Centauro», «Valle de Achondo», «Isla de Santa», «Molares Alonso», y el último, «Galateca». La lista se completa con los que han pasado a otros puertos: «Revelín», «Adubu», «Foral»,

«Lince Dos», «Amelia de Llano», «Bens», «Playa de Benquerencia», «Montevecio» y «Lince».

Buques «piratas»

En cuanto al agotamiento del caladero «Gran Sol», donde desde tiempos remotos acudían los marineros a buscar el sustento en sus ricas aguas repletas de especies como la cigala, el rape, o el besugo, se ha debido, según los armadores, al enorme esfuerzo pesquero al que se le ha estado sometiendo. Ante tal sobreexplotación, la Comunidad Europea estableció topes de capturas, autorizando a un número determinado de buques, en un intento de evitar un deterioro aún mayor, «pero a largo plazo no ha surtido el efecto esperado».

Cientos de marineros viven de estas aguas, mientras que en España es la conocida «flo-



ta de los 300» (por ser esta cifra la autorizada por la CE) la que se desplaza hacia estas aguas, teniendo como puertos base en su mayoría Galicia (Vigo y La Coruña sobre todo) y el País Vasco.

La regulación de las capturas, que en un principio resultó positiva, no solucionó el problema de la sobreexplotación y menos cuando existen, según la agrupación de armadores del «Gran Sol» de La Coruña, barcos «piratas» que faenan en aquella zona sin licencia para capturar determinadas especies, «éstos se introducen en las aguas jurisdiccionales con banderas de países comunitarios, por lo que no levantan sospechas. Algunos españoles han comprado barcos alemanes, franceses, ingleses e irlandeses que no pescaban antes en estos caladeros y que estaban en mal estado, casi para el desguace, para adquirir así patentes».

El puerto de la ciudad herculina servía de base para un centenar de pesqueros de altura con licencia para faenar en el caladero del «Gran Sol».

Para Jesús Etchever estos buques no cumplen la normativa comunitaria y supone una burla para la «flota de los 300», pues ellos no se someten a las zonas de veda, ni a los planes de pesca, ni respetan las especies prohibidas, por lo cual tienen una actividad ostensiblemente más rentable que los buques legalmente autorizados.

Esta situación, junto a la de los barcos que faenaban bajo banderas de conveniencia de Malta, Panamá e incluso de Gibraltar, para evitar someterse a una determinada normativa, fue denunciada a la Secretaría General de Pesca Marítima y recientemente este organismo envió una lista de barcos con bandera británica que no están registrados en el Reino Unido a los que se les prohíbe descargar en el puerto de La Coruña, «y que, no obstante, lo siguen haciendo».

Según la misiva que llegó en los primeros días de octu-

bre, la negativa británica se sustenta en que los buques en cuestión no se ajustan a las disposiciones de este país en materia de seguridad tras las modificaciones incorporadas por las sentencias de los tribunales comunitarios.

El incumplimiento de estas instrucciones, según la Secretaría de Pesca, podrían traducirse en que las autoridades pesqueras comunitarias, en virtud de los reglamentos de control disponibles, contabilizaran como españolas las descargas efectuadas por estos buques, «con el consiguiente perjuicio para la flota de bandera española», en clara referencia a los barcos incluidos en la lista de los 300. El número de barcos que se encuentran afectados por esta medida es de 65, aunque los que descargan habitualmente en el puerto de La Coruña son 19. ■

Elena CEBRIAN



La Asociación APROMAR denuncia los efectos de la norma sobre las instalaciones

ACUICULTORES CONTRA LA LEY DE COSTAS

La Ley de Costas, que entró en vigor en el año 1989, no ha dejado de provocar, desde su aprobación, grandes polémicas. Frente a quienes la defienden a capa y espada y aplauden la entrada en vigor de esta norma que, a su juicio, llena un espacio legislativamente vacío hasta entonces, están los diferentes sectores que de

LA asociación APROMAR, Asociación de Productores de Cultivos Marinos, comenzó a elevar sus quejas contra la nueva situación que introducía la Ley de Costas respecto a sus instalaciones en 1989. Ya en aquella época, concretamente en una asamblea general que la asociación empresarial celebró en marzo de 1990, se dijo: «Se aprobaron la Ley y el Reglamento y hay que decir, lisa y llanamente, que nos engañaron, pues todas las gestiones que hicimos no solamente fueron infructuosas, sino que nos tomaron el pelo. Fuimos a ver al subsecretario de Obras Públicas y éste nos dijo que la ley no nos iba a dañar, que el texto del reglamento no afectaría a los acuicultores ni a los salineros, pues éramos los que

habíamos mantenido el entorno».

Los acuicultores se encontraron con que la nueva norma consideraba terrenos de dominio público todos aquellos en los que el mar penetra, y otorga una concesión para disfrute de este tipo de terrenos durante treinta años. Desde la asociación las quejas proclaman que, de alguna manera, la mayor parte de las instalaciones acuícolas son inundables por el mar, natu-

una u otra manera se han visto perjudicados por la norma. En este caso le ha tocado el turno a la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos, que desde hace tres años viene quejándose contra los efectos de la Ley de Costas sobre las instalaciones acuícolas.

ral o artificialmente, con lo que se ven afectadas por esta norma. Además, la concesión por espacio de treinta años no la consideran suficiente. «Una empresa de este tipo es deficitaria durante los primeros cinco u ocho años y, para cuando se han amortizado los gastos y comienza a ser rentable, pueden haber pasado muchos años. Si a esto le añadimos que cuando alguien monta una empresa lo hace pensando en sus hijos y en las generaciones futuras, el pla-

zo de treinta años se queda completamente corto.»

Firmeza del MOPT

En este sentido, el Ministerio de Obras Públicas mantiene una postura firme. Fernando Osorio, subdirector de Costas del MOPU, afirma: «Estos terrenos ya eran dominio público, no hay novedad al respecto. En cuanto a la condición de los terrenos, se consideran inundados por el mar aquellos terrenos que se inundan naturalmente, y hay que puntualizar que en el reglamento se hace la distinción entre terrenos invadidos natural y artificialmente».

Osorio hace también una referencia sobre el plazo de la concesión: «La concesión para cualquier uso del dominio

«Cuando se monta un negocio así se hace pensando en las generaciones futuras y no en devolverlo al Gobierno pasados treinta años.»



«Hay otras empresas de mayor envergadura y costes que están sujetas al mismo plazo de concesión y no han presentado quejas»

público es de treinta años. Evidentemente, no se puede dar una garantía, porque terminado el plazo hay que darle tramitación con los informes correspondientes para que se pueda prorrogar. En principio, como punto de partida, la ley dice que los plazos no son prorrogables. Aun así, parece evidente que si no varían las condiciones, todo indica que la realización de los trámites correspondientes concluirá con una nueva concesión. Sin embargo, yo no me preocuparía mucho por si ésta se va a renovar o no dentro de treinta años, porque, probablemente, estará vigente otra legislación».

El responsable del Ministerio de Obras Públicas en este área continúa en la misma línea anterior cuando explica que el plazo de la concesión afecta también a otras empresas, que lo han aceptado como un período de tiempo adecuado: «De cualquier modo, cuando se estableció el plazo de treinta años para las concesiones del dominio público, se hizo tras comprobar que era el plazo de tiempo necesario para amortizar las instalaciones y obtener beneficios del negocio, por supuesto. No se comprende muy bien a qué vienen las quejas procedentes de los acuicultores, porque hay otras industrias de mucha mayor envergadura y cuyas instalaciones exigen costes mucho mayores que están en las mismas circunstancias y no han emitido queja alguna».

**Panorama español de los cultivos marinos
Empresas de cultivos (explotaciones censadas)**

MARZO 1989

	Rodaballo	Dorada-Lubina	Almeja	Ostra	Langostino	Otros	Total
Criaderos funcionando	1	1	2	2			6
Engordes funcionando	15	18	50	7	10	8	108
Cultivos integrados funcionando	3	4	5	1	6		19
	19	23	57	10	16	8	133

ENERO 1991

	Rodaballo	Dorada-Lubina	Almeja	Ostra	Otros moluscos	Langostino	Otros	Total
Criaderos comerciales	1	2	3	3				9
Engordes	11	20	30	15	4	10	8	98
Cultivos integrados	5	5	6			4	1	21
	17	27	39	18	4	14	9	128

Fuente: AROCA.

APROMAR afirma que desde que entró en vigor la Ley de Costas, en 1989, ha disminuido considerablemente el número de nuevas empresas.

V. L.

Cambio en el ISM

Armando Gracia Santamaría, subdirector general de Seguridad Social



El pasado mes de septiembre fue nombrado subdirector general de la Seguridad Social de los trabajadores del mar del Instituto Social de la Marina don Armando Gracia Santamaría, puesto en el que sustituye a don José María García Casillas, que ha pasado al INSS como subdirector general de Servicios Técnicos.

Armando Gracia Santamaría, nacido en Madrid el 1 de marzo de 1950, es licenciado en Derecho y diplomado en la Escuela de Práctica Jurídica por la Universidad Complutense de Madrid.

Ha desarrollado toda su actividad profesional en el Instituto Social de la Marina, donde ingresó en el año 1976. Después de una breve permanencia en la Secretaría de Despacho de la Presidencia del Instituto, se incorporó en 1979 a la Asesoría Jurídica del organismo, donde

permaneció hasta 1982; en diciembre de ese año fue nombrado jefe de la Sección de Inversiones y Obras, y en 1985, jefe del Servicio de Gestión Financiera e Inversiones.

En 1986 se le designa jefe de la Inspección de Servicios de la entidad, puesto que en el que permanece hasta enero de 1988, en que es nombrado adjunto al director general, cargo que ocupaba hasta su reciente nombramiento de subdirector general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, para el que es nombrado por Orden Ministerial de 27 de septiembre de 1991.

Consecuentemente ha prestado servicios en la práctica totalidad de áreas de trabajo del Instituto, donde ha desarrollado una actividad marcada por su inequívoca vocación jurídica.

A través de la Caja de Beneficios y Seguridad Social

Los pescadores peruanos cuentan con una entidad propia para prestaciones sociales

CON el fin de conceder beneficios compensatorios y las prestaciones de Seguridad Social a los trabajadores del mar, hace veinticinco años fue constituida en Perú la Caja de Beneficios y Seguridad Social del Pescador como institución de derecho privado con personalidad jurídica y patrimonio propio y sin fines de lucro.

En Perú, el sector de la pesca se halla dividido en dos grandes sectores. Uno, el vinculado con el comercio exterior, que ha sido afectado por una fuerte recesión económica, al igual que ha sucedido con otros sectores del país. Su principal activi-

dad se centraba en la venta de harina de pescado, que daba lugar a un importante volumen de divisas. El otro sector de la pesca es el que se dedicaba al consumo hu-

mano en un país donde la demanda se cifra en unos 20 kilos por persona y año.

El Estado peruano reconoce la Caja de Beneficios y Seguridad Social del Pesca-

dor como la institución autónoma encargada de otorgar a los pescadores y a su familia, más de 20.000 personas, los beneficios compensatorios y prestaciones de seguridad. Tiene su domicilio central en Perú, pero cuenta en la actualidad con trece oficinas locales con el fin de estar más cerca de los beneficiarios. Su creación ha respondido al objetivo de promover y administrar los regímenes de prestaciones de salud, prestaciones económicas, derechos sociales y vivienda a los pescadores, así como también la administración de los fondos sociales que se creen para estas actividades.



El título fue entregado por el presidente de Aetinape

El Rey Don Juan Carlos, «Capitán de Pesca Honorífico»



VARIOS miembros de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape), encabezados por su presidente, José Manuel Muñiz, acompañados del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes, y del secretario general de Pesca Marítima, José Loira, fueron recibidos recientemente en audiencia por el Rey Don Juan Carlos en el Palacio de la Zarzuela, a quien entregaron el título de «Capitán de Pesca Honorífico».

Durante la entrevista Don Juan Carlos se mostró interesado por las relaciones pesqueras internacionales, así como por sus repercusiones para los trabajadores del mar. Entre otros puntos de

**”
Soy un
pescador
más y un
luchador más
para
conseguir
elevar el
nivel social
de los
pescadores**

actualidad, se comentaron cuestiones como las negociaciones con Namibia, Argentina y Marruecos, así como la situación del capitán Rosales en Irán, donde se hallaba en prisión.

Don Juan Carlos comentó con los miembros de Aetinape cuestiones referidas a las condiciones de habitabilidad y seguridad de la flota española y manifestó a Pedro Solbes su deseo de que se mejorasen esas condiciones y que se elevase el nivel social de los pescadores, al objeto de conseguir una mayor dignidad para los profesionales del mar.

Por su parte, el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, pronunció unas breves palabras para exponer al

Rey Don Juan Carlos la realidad del sector de la pesca y los trabajos llevados a cabo por la organización para lograr de las Administraciones públicas competentes aquello que consideran justo para los trabajadores del sector, entre lo que destacan las reformas administrativas en profundidad, la mejora y reordenación de las enseñanzas marítimas, política de prevención en materia de seguridad y salvamento y coordinación entre las diferentes administraciones.

El Rey Don Juan Carlos manifestó a los miembros de Aetinape que se consideraba «un pescador más» y «un luchador más por conseguir elevar el nivel social de los pescadores». ■



CANTABRIA

El sector debe acometer una profunda renovación

Comisiones Obreras denuncia la crisis del sector conservero cántabro

La industria conservera cántabra, dedicada casi exclusivamente al envasado de anchoa, debe acometer una profunda reestructuración del sector que le permita dejar atrás la crisis que atraviesa y afrontar la entrada en el Mercado Único Europeo a partir de 1992. Según el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.), si no se invierte la tendencia actual, inclinada sin remedio hacia el enconamiento de la crisis, sólo dos de las 44 conserveras que funcionan en Cantabria sobrevivirán al cambio que se nos avecina. CC.OO. propone la creación de una mesa negociadora en la que participen trabajadores, empresarios y Gobierno regional, para diseñar un plan de modernización que asegure el futuro del ramo. Cerca de dos mil familias viven de las conserveras de anchoas en la región, concentradas principalmente en las localidades de Laredo, Colindres y Santoña.

ESTE es un sector al que, en teoría, la entrada en la Comunidad Europea le vendría como anillo al dedo —señala Luis Vega, secretario regional de la Federación de Alimentación de CC.OO.— porque, de momento, no tiene competidores fuertes dentro de la CE. Únicamente Italia y, en un futuro lejano, Grecia.» Pero la actual estructura de esta industria no satisface al sindicato, que ve en ella el freno a su expansión.

«La mayoría de las empresas tienen dimensiones mínimas, bastantes de ellas son casi familiares y, como consecuencia de ello, se ha producido el cierre de otras muchas o su deslizamiento hacia la economía sumergida», explica el líder sindical. Esta es una de las respuestas

obtenidas en un estudio sobre las conserveras en Cantabria elaborado por este sindicato y cuya conclusión es que «es necesario reestructurar el sector conservero, y para adoptar medidas en esta línea hay que asumir que es un sector en crisis».

La descapitalización de las empresas, fenómeno del que se responsabiliza a sus propietarios, y la «lucha despiadada en la comercialización», son otros de los factores que más daño están haciendo a esta industria. Según Vega, «falta capacidad económica para afrontar individualmente proyectos modernizadores y no se reinvierte nada. Es revelador observar los datos y constatar que la mayoría de las empresas carecen de recursos propios o éstos son muy escasos, practicando una política económica de subsistencia». La encuesta realizada por la organización sindical revela que las factorías que ocupan los 25 primeros puestos en ventas sólo declaran 504 millones de recursos propios en total, cifra que contrasta con los datos de una fábrica situada en otra comunidad autónoma, con los mismos recursos propios que todo el sector cántabro junto.

Los errores en la comercialización, basada en una lucha salvaje entre los empresarios, han provocado según Comisiones Obreras, una recesión en el consumo de anchoa envasada. «En los últimos años ha habido una guerra a muerte entre las empresas para introducirse en el mercado. El único atractivo comercial que se está ofreciendo es



el abaratamiento del producto, fundamentalmente mediante la merma en la calidad, pero también aumentando la productividad indiscriminadamente, empleo inestable, contratación fraudulenta. En conjunto han logrado que el producto tenga peor salida en el mercado y que el consumo de anchoa decrezca en lugar de aumentar», argumenta Luis Vega.

A ello se suma la ausencia de controles sanitarios rigurosos, motivo de frecuentes devoluciones cuyas pérdidas son difíciles de absorber; unos centros productivos obsoletos; la falta de homologación y homogeneización en las calidades y formatos, y, sobre todo, la ausencia de investigación y renovación tecnológica en todos los campos.



Como resultado de todo ello Comisiones Obreras ve una crisis en las conserveras, que para el sindicato tiene su mayor evidencia en el cierre de 15 empresas y la pérdida de más de 250 puestos de trabajo entre los años 1980 y 1990, al margen de la paulatina y generalizada reducción de las plantillas.

Pero la industria conservera cántabra aún está a tiempo de emprender una reforma que le permita afrontar el reto de la Europa sin fronteras, afirma el sindicato. La buena imagen histórica de nuestro producto, no muy deteriorada todavía por el empobrecimiento general de la calidad; una mano de obra altamente cualificada y con costes salariales bajos; un sistema de contratación privilegiado, el de fijos discontinuos, y la ➤

Encalla un mercante en la playa cántabra de Somo-Laredo

EL mercante de bandera panameña «Yinka Folawiyo» embarrancó el día 8 de octubre en la zona conocida como Las Quebrantas, entre la playa cántabra de Laredo y la isla de Santa Marina, cuando trataba de acceder al puerto de Santander. Aunque las primeras informaciones atribuyeron el accidente a la pérdida de gobierno, la tripulación del barco, 25 marineros nigerianos y tres polacos, ha acusado de negligencia a su capitán, que no comunicó a los prácticos su intención de arribar a puerto. No obstante, el suceso se produjo en un área donde se han registrado varios accidentes marítimos en los últimos años. Las tareas de reflotamiento continuaban al cierre de esta edición.

El buque, de unos 160 metros de eslora y 10.218 toneladas, procedía de Brasil con un cargamento de 3.179 toneladas de tubos metálicos.

Según la declaración del capitán, F. A. Baloqui, el encallamiento sobrevino al intentar esquivar a otro mercante que salía del puerto cuando el «Yinka Folawiyo» procedía a entrar, maniobra en la que hubo de desplazarse 20 grados sin poder enderezar el barco a tiempo para no chocar contra los arenales que descubre la bajamar. La tripulación culpa a Baloqui del accidente por prescindir de los prácticos, cuya oficina ha con-

firmado que el barco no solicitó la ayuda reglamentaria para entrar a puerto. Los marineros también se han quejado de la mala señalización existente en la bocana que da entrada a los muelles.

Cinco horas duró el rescate de la tripulación, demora debida al desplazamiento de un helicóptero de la Marina Mercante desde La Coruña hasta el lugar de los hechos. Una avería en la polea impedía volar a la aeronave que posee la Diputación Regional de Cantabria. Los primeros siete tripulantes abandonaron el barco por sus propios medios a bordo de un bote salvavidas.

Las laboriosas tareas de reflotamiento continuaban al cierre de esta edición, aunque los expertos estiman que el barco puede ser recuperado en una o dos semanas. Las empresas Boluda y Tecnosud se han hecho cargo del trabajo, para el que han desplazado a Cantabria los remolcadores «Hispania», «Golfo de Vizcaya» y «Punta Salinas». Casi medio centenar de personas intervienen en el reflotamiento.

Tras fracasar los primeros intentos de desencallar el «Yinka Folawiyo» mediante el empuje de remolcadores, las maniobras se orientaron a la reparación de las vías de agua abiertas por la colisión, así como a la descarga del combustible y de la mercancía que aún permanecía a bordo.

Al cierre de esta edición, 115 de las 220 toneladas del combustible que almacena el mercante panameño habían sido extraídas, aunque la operación se realiza con mayor lentitud de la prevista debido al estado de la mar y a las fuertes corrientes que recorren la zona. Mientras se lleva a cabo el trasiego del combustible, un grupo de buzos ha realizado la primera inspección del casco, en la que se detectaron grietas de diverso tamaño.

Las dimensiones del barco y el nulo resultado de anteriores experiencias de recuperación en la misma zona hacen temer a los expertos que el intento sea en vano. No obstante, la consignataria del buque se ha mostrado dispuesta a agotar todas las posibilidades de sacar el barco a flote.

Los naufragos del mercante, que permanecen alojados en la Casa del Mar de Santander y se encuentran en buen estado, han mostrado su malestar y desconfianza hacia la naviera inglesa Yinko Folawiyo & Sons London Ltd., que explota comercialmente el barco. Según ellos, la compañía les adeuda los salarios correspondientes a los últimos tres meses de travesía (unos 1.800 dólares por persona) y se niega a prestar ayuda a la marinería. ■

V. G.

La industria conservera aún está a tiempo de emprender una reforma que le permita afrontar el reto de la Europa sin fronteras

← inexistencia de terceros países con capacidad técnica para convertirse en enemigos dentro de los grandes mercados internacionales, convierten a la industria cántabra del envasado de anchoa en un sector que no sólo puede mantenerse a flote sino también crecer en facturación y empleo.

El Plan de Modernización que sugiere Comisiones Obreras requiere la inversión de unos 7.000 millones de pesetas y la participación de trabajadores, empresarios y Gobierno regional. Sus líneas de acción son tres, aunque todas ellas se basan en una sola premisa: poner fin a la guerra interna.

Aunar esfuerzos

«Es inaplazable la concentración y conjunción de esfuerzos e intereses. Es fundamental aglutinar los recursos para realizar las fuertes inversiones necesarias, creando estructuras con solvencia económico-técnico-productivas», argumenta el estudio de CC.OO. En la propuesta del sindicato se prevé como primera medida la creación de un instituto laboratorio de investigación y control sanitario encargado de mejorar la calidad y de modernizar el sistema productivo y comercial. *«En este punto, y en el aspecto comercial, tiene mucho que decir y que ayudar el Gobierno regional, único organismo capaz de hacer frente al gran esfuerzo económico que supone un centro de estas características»,* explica Luis Vega.

En el terreno comercial y frente a la batalla que enfrenta a las Conserveras, Comisiones Obreras propone la creación de un consorcio exportador que agrupe al sector. Este instrumento permitiría la búsqueda de nuevos mercados y, lo que es más importante, la financiación de campañas publicitarias

sobre la anchoa que promocionasen el consumo de este pescado. El Gobierno regional debería, a juicio de CC.OO., crear además un marchio de calidad específico para este producto que garantizase las condiciones del envasado de anchoa con origen en Cantabria, como ya existe en Galicia con la denominación «Producto Galego de Calidad».

Las empresas, cuyas dimensiones oscilan actualmente entre los 80 y los cuatro trabajadores, deben concentrarse hasta convertirse en unidades productivas de 200 ó 250 empleados, y también para la compra de materias primas o maquinaria.

Comisiones Obreras no olvida las reivindicaciones sociolaborales para el sector, como el respeto y cumplimiento de las condiciones establecidas en los convenios colectivos, la desaparición del empleo inestable y fraudulento, mejora de la salud laboral de los empleados y la desaparición de la economía sumergida.

Los intentos del sindicato por reunir a las partes implicadas en una mesa negociadora que diseñe el plan de reconversión no han dado fruto hasta ahora. En la última convocatoria, los empresarios, debido a un error burocrático, no comparecieron. Para el representante de los trabajadores de Alimentación *«los empresarios no se muestran receptivos hacia los cambios propuestos».* CC.OO. conoce la existencia de otro informe sobre la situación del sector, encargado por la patronal y financiado por la Diputación Regional de Cantabria, que concuerda en un 60 ó 70 por 100 con las tesis del sindicato. *«Y, sin embargo, tampoco satisface a los conserveros»,* señala Luis Vega. ■

Violeta GONZALEZ



La Xunta comparecerá ante el Constitucional para defender el reglamento de la actividad pesquera

Los accidentes ocurridos en la costa gallega en el mes de octubre, que se cobraron 29 vidas, oscurecieron con su trágica actualidad el resto de las noticias concernientes al mar en Galicia. Sin embargo, la consternación por estos graves sucesos no ocultaron los factores que, en parte, los ocasionaron, como son el envejecimiento de la flota y la falta de medidas preventivas de seguridad, así como la inexistencia de una inspección rigurosa, que lleva al sector pesquero de bajura a una indefensión total y provoca una alta siniestralidad. En Galicia la regulación de este tipo de pesca se encuentra todavía en pañales y tan sólo dos mil pescadores de arrastre del puerto de La Coruña están acogidos a convenio colectivo.



Negociación de la regulación del sector de bajura

REPRESENTANTES de sindicatos, Administraciones autonómica y central, Inspección de Trabajo y asociaciones empresariales (con notables ausencias), se reunieron a finales del mes de septiembre en la comunidad gallega, en una sesión que finalizó con el acuerdo de abrir dos mesas negociadoras, una sobre negociación colectiva y otra sobre condiciones de trabajo, que den salida a la situación penosa en la que se encuentran los 30.000 pescadores del sector de bajura. Posteriormente a la convocatoria de la Consellería de Trabajo para los días 16 y 17 de octubre de las mesas negociadoras, se observó la incomparecencia de los representantes de la Confederación de Empresarios de Galicia.

Los problemas planteados en aquella asamblea son los que fundamentalmente aquejan a este sector, como es la falta de un convenio colectivo, salvo en el puerto de La Coruña; el bajo nivel adquisitivo, con la garantía del salario mínimo interprofesional, 53.250 pesetas, y el resto con retribuciones «a la parte» o de porcentaje, lo que a juicio de los sindicatos supone que el marinerero percibe lo que la empresa quiera pagarle, pues sólo ésta conoce el valor real de la pesca capturada.

También se denunció la infracoartización a la Seguridad Social por parte de las empresas pesqueras, y los «sobres», que no constan en nómina ni en concepto retributivo. Preocupante es también el horario de trabajo de estos hombres de mar, ya que las horas dedi-

En Galicia, la regulación de este tipo de pesca está en pañales, y tan sólo dos mil pescadores de arrastre del puerto de La Coruña están acogidos a convenio colectivo

cadas a esta actividad se extienden entre las doce y catorce en la pesca de bajura artesanal hasta las dieciocho o veinte horas diarias de los que trabajan en el «pincho» o en el congelado, sin que existan retribuciones por horas extraordinarias.

Estos problemas se agravan por la aparición de pesqueros de armadores gallegos con bandera de conveniencia y que utilizan tripulación gallega, con lo que pasan a ser barcos extranjeros, pescan teóricamente en aguas internacionales y, sin embargo, venden su pesca en puertos gallegos, con lo que el fraude es evidente, según los sindicatos. «Los marineros no son dados de alta en la Seguridad Social española ni tampoco en la del país abanderado, no firman nóminas ni reciben copia de contrato, con lo que tampoco pueden reclamar laboralmente, pues estas empresas “no existen” para la Administración española.» Según UGT son 52.500 millones anuales la cifra a la que se eleva el fraude fiscal de la pesca de bajura.

Descanso semanal

Mientras, prosigue el conflicto iniciado con la promulgación del decreto sobre regulación de la actividad pesquera en Galicia en lo concerniente a su artículo 84 (descanso obligatorio en el fin de semana), que a juicio de la Administración central excede las competencias de la Xunta, por lo que tras presentar recurso ante el Tribunal Constitucional, éste decidió suspenderlo. Por su parte, el consello de la Xunta, celebrado el 11 de octubre, acordó que la Administración autonómica comparezca en el proceso del conflicto positivo de competencia que se sigue en el alto tribunal.

Ante la decisión de suspender provisionalmente el decreto, el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, señaló que su departamento acatará esta disposición del Tribunal Constitucional, pero extremará la vigilancia en los puertos para controlar el desembarco de ejemplares de tallas no permitidas por la normativa en vigor. Asimismo, declaró que la Xunta tiene voluntad y decisión política para impedir la destrucción de los caladeros y que las sanciones impuestas en los últimos meses se mantendrán.

En cuanto a los armadores de arrastreros de litoral, enfrentados con las autoridades autonómicas por el polémico artículo 84 del decreto ahora en suspenso, declararon su satisfacción por esta medida del Tribunal Constitucional. Para éstos, el descanso semanal obligatorio no es la medida ideal para disminuir el esfuerzo pesquero en los caladeros tradicionales e insisten en que deberán arbitrarse otras medidas para ello. ■

Elena CEBRIAN





El Parlament balear debate sobre navieras y fletes marítimos

Creada una coordinadora para la liberalización del transporte marítimo

Con la entrada en vigor de las nuevas tarifas del transporte marítimo en Baleares, propiciadas por la Conferencia BAL-CON, se puede provocar una inflación que se sitúa entre el 15 y el 20 por 100 y daría lugar a la quiebra de diferentes empresas. Para hacer frente a lo que denominan «monopolio naviero», ha sido creada la Coordinadora para la Liberalización del Transporte Marítimo, mediante la firma de un convenio de colaboración entre asociaciones empresariales, cámaras de comercio y asociaciones de consumidores. Este asunto, de vital importancia para empresarios y consumidores, fue debatido en el Parlament balear.



LOS enfrentamientos entre navieras y usuarios surgen cuando, tiempo atrás, se creó la Conferencia BAL-CON para el transporte de mercancías Península-Baleares, estando integradas en esta agrupación cinco compañías: Trasmediterránea, Naviera Mallorquina, Iscomar, Transbaleares y Transportes Marítimos de Alcudia. Esta Conferencia regula el precio de los fletes y condiciones de transporte haciendo causa común; más tarde, Iscomar y Transportes Marítimos de Alcudia se descuelgan de BAL-CON y comienza una guerra de precios a la baja, creando una situación caótica entre las navieras.

Después de la guerra del golfo Pérsico vuelven a reagruparse y presentan unas nuevas tarifas con un incremento del 5 por 100, según BAL-CON, y en criterio de la Asociación de Empresarios Usuarios el incremento se sitúa entre el 45 y 100 por 100, lo que podría provocar una inflación en Baleares del orden del 20 por 100 y graves problemas financieros en muchas empresas. Ante estos hechos, los empresarios amenazan con denunciar a BAL-CON ante el Tribunal de Defensa de la Competencia.

En este sentido, el presidente de la Conferencia, Jaime Oliver, aseguró que «no me preocupa que nos lleven al Tribunal de Defensa, pues existe una resolución de ese organismo que potencia las agrupaciones marítimas como la nuestra». En su defensa sobre el incremento de tarifas, Jaime Oliver dijo que el 5 por 100 se hacía sobre tarifas oficiales. Por otro lado, las organizaciones empresariales opinan que esa tesis es falsa, ya que esas «tarifas oficiales» nunca se han cobrado, han sido muy inferiores, por lo que el aumento real, partiendo de lo que efectivamente estaba en vi-

gor, representa un 30, 50 y hasta un 100 por 100.

Los empresarios aducen que cuesta más barato transportar una tonelada a Japón, Hong-Kong o Nueva York que a Barcelona, Valencia o Palma. Para una carga convencional muelle a muelle en un trayecto Valencia-Palma el precio de la tonelada es de 7.600 ptas., desde Barcelona a Palma, 8.090 ptas. Desde Valencia a Hong-Kong, contenedor completo, puertamuelle, el precio de la tonelada es de 5.545 ptas; desde Barcelona, contenedor completo, muelle-Barcelona a puerta cliente en Osaka (Japón), el precio de la tonelada es de 4.635 ptas., y a Nueva York, en las mismas condiciones, es de 5.423 ptas.

Ante estos argumentos, el presidente de BAL-CON afirma que «eso es demagogia pura», e insiste en que los barcos que van a esos lugares transportan tres mil contenedores y tienen una frecuencia de salida de uno o dos viajes por mes. «Aquí también podemos hacer lo mismo —dice— pero las empresas de las islas tendrían que soportar stocks y eso sería muy perjudicial».

Coordinadora de liberalización

Precisamente, por la postura monopolística adoptada por la Conferencia de Fletes Península-Baleares (BAL-CON) y por la negativa repercusión que la aplicación de su actual tarifario está provocando en el conjunto de la economía balear, han mostrado su preocupación diferentes entidades empresariales y de consumidores. De ahí que se haya constituido la Coordinadora para la Liberalización del Transporte Marítimo.

Este convenio de colaboración lo han firmado siete entidades: Confederación de Aso-

ciaciones Empresariales de Baleares (CAEB); Confederación de la Petita y Mitjana Empresa (PIME-Baleares); Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca, Ibiza y Formentera; Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Menorca; Asociación Nureduna, Armas de Casa y Defensa del Consumidor y usuario; Federación Unión Nacional de Consumidores y Amas de Hogar de España (UNAE) y Asociación de Consumidores y Usuarios La Defensa, de Baleares.

Con la firma de este convenio la Coordinadora tiene como objetivo primordial conseguir la liberalización del transporte marítimo y evitar esa situación de monopolio que en-

suficientes para poder ofrecer alternativas de transportes.

Con la intención de poder ejercer una mayor presión a nivel nacional y agilizar la obtención de resultados positivos, están manteniendo constantes contactos con las asociaciones empresariales, cámaras de comercio y asociaciones de consumidores de Canarias, Ceuta y Melilla, cuya problemática es muy semejante y donde ya se han iniciado acciones.

El enfoque de la Coordinadora es concienciar a todos de que la gran subida del coste de los fletes repercute directamente sobre los precios de venta al público y, por tanto, de forma negativa sobre el poder adquisitivo del ciudadano balear. No obstante, van a ejercitar presio-

dos situaciones contra la que hay que luchar». Como ejemplo del brutal incremento de los precios, dijo que antes de la subida de tarifas (principios de 1991) un contenedor de 40 pies de alimentos congelados se facturaba a 97.000 pesetas. Después de la subida (julio 1991) el mismo contenedor y mismas condiciones de transporte entre Península y Baleares es facturado a 155.000 pesetas. La diferencia en más es de 58.000 pesetas, lo que supone un incremento del 59,8 por 100, y el efecto del coste del transporte sobre el precio final de los alimentos es del 5 por 100 de media.

De otro lado, la presidenta de la Asociación de Consumidores Nureduna, Mercedes de

la Presa, significó que «los consumidores estamos en esta Coordinadora porque creemos que es nuestro papel estar en todo lo que se constituya, y es la forma de hacer un seguimiento de todos los productos». Tratan de hacer un análisis de toda la cadena del transporte y ver cómo repercute en el precio final del consumidor y qué eslabón podría suprimirse, controlarse o modificarse, abogando, desde luego, por una libre competencia de mercado.

Debate parlamentario

El pasado día 9 de octubre el diputado Miguel Pascual hizo ante el Parlamento Balear una propuesta no de ley en demanda de actuaciones ante la actual situación del transporte marítimo de mercancías en Baleares. Miguel Pascual, del grupo Mixto, presentó la iniciativa para que el Parlament inste al Govern balear a fin de que éste solicite la actuación del Tribunal de Defensa de la Competencia para esclarecer si las navieras pertenecientes a la Conferencia BAL-CON han infringido o no la Ley de Defensa de la Competencia y para que el propio Parlament pida al Gobierno central la liberalización de las líneas regulares de transporte marítimo de mercancías entre Península y Baleares. Tras el debate se obtuvo el voto negativo de la mayoría parlamentaria del Partido Popular.

Así y todo, la Coordinadora para la Liberalización del Transporte Marítimo opina que la postura del Parlament balear contradice la toma de posición del ministro de Economía y Hacienda, Carlos Solchaga, quien anunció en el Senado que solicitará del TDC un informe sobre colegios y asociaciones profesionales para detectar si existen prácticas restrictivas de la competencia. Como tales, Carlos Solchaga se refirió a los acuerdos sobre tarifas. Dicha investigación se extiende a asociaciones empresariales, algunas de las cuales se enfrentan a graves sanciones por comportamientos análogos a los de la conferencia BAL-CON. ■

Emilio MORANCHO



carece los costes de los fletes y ofrece un servicio ineficiente, así como el planteamiento de acciones para actuar por vía legal ante los tribunales en defensa de la libre competencia.

La Coordinadora se ha propuesto elaborar todos los estudios económicos precisos a fin de determinar los efectos producidos por la actual política monopolística en la economía balear. Paralelamente van a contactar con otras navieras, españolas y extranjeras, que tengan infraestructuras y medios

para posibilitar la presencia empresarial en la Junta de Puertos y, en esa línea, solicitarán audiencia con el ministro de Transportes, con el de Economía y con el director general de la Marina Mercante.

El presidente de la CAEB, Francisco Albertí, ha manifestado que «aunque las empresas navieras están integradas en nuestra Confederación, mi criterio es que están formando un "monopolio naviero", y las Juntas del Puerto siguen actuando como en el régimen franquista,

El incremento de las tarifas de fletes puede crear una inflación del 20 por 100 en Baleares



La flota denunció los arrestos por parte de las patrulleras marroquíes

Protesta de los arrastreros

La primera semana de octubre la flota pesquera canaria abandonó el banco pesquero sahariano y regresó a la base en el archipiélago canario como señal de protesta ante los incidentes con patrulleras marroquíes y que obligaron a los pesqueros a abandonar las aguas de este país.

LOS trabajadores de la flota artesanal amenazaron con bloquear el puerto de La Luz y de Las Palmas con sus barcos hasta que la Administración les adjuntara un documento anexo a las licencias y en el que figuraran las condiciones suscritas en el acuerdo de pesca entre la Comunidad Económica Europea y el país alauita. Insistían los pescadores en la necesidad de «contar con licencias más completas para poder faenar con mayor tranquilidad en el banco pesquero canario-sahariano y poder demostrar a las patrulleras que se encontraban allí con todas las de la ley». En esta línea, y según el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de la provincia de Las Palmas, Hilario Estévez, «en dicha documentación deben figurar los límites para la faena, añadiendo, además, que pueden capturar cualquier tipo de especie».

La respuesta de la Administración a la petición de la flota artesanal se hizo esperar, y en ese «impasse» de tiempo los trabajadores acordaron otorgar un plazo de cuarenta y ocho horas, entre el 7 y el 9 de octubre, para que tanto desde Madrid como desde Bruselas le diera una respuesta. En caso contrario, la amenaza de bloqueo del puerto se llevaría a efecto y no sería la primera vez que sucediera, ya que ha habido antecedentes por el mismo motivo.

Hubo un primer comunicado de Bruselas a los armadores de los artesanales que amenazaban con parar, pero no convenció, ya que en él sólo se expresaba que se habían mantenido conversaciones telefónicas con las autoridades magrebíes en Ra-

bat, quienes confirmaron a los negociadores europeos que las prohibiciones de pesca en sus aguas no afectaban a los artesanales. Tras recibir dicho comunicado, los armadores manifestaron que «no había servido para nada», por lo que ellos no depondrían su actitud.

Otro intento de buscar una solución al conflicto surgido estuvo en los contactos con el delegado del Gobierno en las Islas Canarias, Anastasio Travieso, que les ofreció su

—para los pescadores— de que en los últimos cuatro años han estado abandonados de la mano de Dios, manteniendo continuos enfrentamientos con las patrulleras marroquíes, corriendo el riesgo de ser apresados y conducidos a puertos alauitas». Quizá fue la reincidencia lo que llevó al acuerdo entre ambas partes, y sin que llegara a cumplirse el plazo de cuarenta y ocho horas establecido por los artesanales a la Administración para recibir respuesta,

ra poder cobrar banco de pesca canario-sahariano no estaba exento de temor a nuevas provocaciones».

Se puso fin así al conflicto sin que se produjera el bloqueo al puerto de La Luz. Esta medida de presión de los pescadores había sido mal vista por la directiva del Club de Exportadores de Las Palmas, para quien el bloqueo sólo habría venido a perjudicar aún más la situación de crisis que vive. En un comunicado emitido por dicho Club se indicaba «que no entendía la medida y que lo que sí habrían comprendido sería que bloquearan el puerto de Agadir o el de Casablanca». Según los exportadores, el bloqueo del puerto gran-canario no dejaría de ser una mera anécdota sin efectividad en Bruselas, que es donde «se toman las decisiones que afectan a Canarias».

Contenido de la respuesta europea

El fax remitido a la Cofradía de Pescadores de Las Palmas procedía de la Dirección General de Pesca de la Comisión de Las Comunidades Europeas, y en él se confirmaba que los artesanales pueden ejercer su actividad en la zona establecida en el punto G del anexo I del vigente Acuerdo de Pesca entre la CE y Marruecos.

Dicha zona es:

— Una milla para las actividades de pesca con caña, palangre, liña y nasa.

— Tres millas para las redes de enmalle y trasmallo.

Ambos aspectos figurarán junto a las licencias que se otorguen tras el nuevo acuerdo. ■



mediación con la Administración para hacer llegar todas sus peticiones. Todo esto ocurría a sólo cuatro meses de que expirase el acuerdo de pesca entre la CE y Marruecos y cuando ya se estaba negociando el nuevo, que deberá entrar en vigor en marzo del próximo año. Ello, y con la situación generada «una vez más en el sector, era prueba suficiente

ésta adquirió el compromiso de hacer figurar en las licencias que se otorguen tras el nuevo Acuerdo de Pesca los datos exigidos por los pescadores.

La Federación de Cofradías de Pescadores de Las Palmas calificó de satisfactoria la respuesta, aunque no «al ciento por ciento», según su presidente, «pero la necesidad de volver a la faena pa-

C. R.

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.



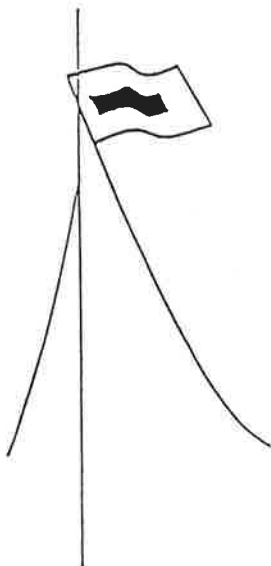
DEL 30 NOVIEMBRE AL 8 DICIEMBRE '91



El máximo exponente.



MARITIMA DEL NORTE S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS
MARITIMA DEL NORTE (PANAMA), S.A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
TERMINALES QUIMICOS, S.A.

Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 563 46 44 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 261 89 62
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

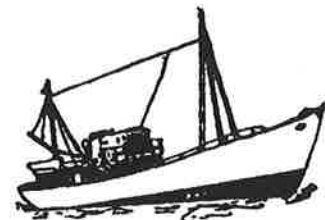
SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GAS
LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



CONSTRUCCION, REPARACION Y ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA

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

LEKEITO
(VIZCAYA)



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

El poder sancionador o poder disciplinario del empresario es una potestad que va íntimamente unida al poder de dirección y a la vez le refuerza. La potestad directiva quedaría vacía de contenido si no estuviese arropada por otra que pudiera sancionar o castigar los incumplimientos contractuales u órdenes dadas por quien dirige la empresa.

FALTAS Y SANCIONES DE LOS TRABAJADORES

NO obstante, los dos poderes o potestades mencionados y cuyos destinatarios son los empresarios han de ser ejercidos, especialmente el sancionador, dentro de un marco y de unos principios determinados fuera de los cuales no tiene efectividad.

Así, el poder disciplinario se ejerce:

— Exclusivamente respecto de personas ligadas por un contrato de trabajo. Es decir, de trabajadores en el ámbito de la empresa para la que prestan sus servicios.

— Es una potestad, como luego veremos, susceptible de ser revisada por vía judicial.

— Debe ejercerse de forma que no produzca discriminación ni violación del principio de igualdad, no pudiendo sancionar a uno sí y a otro no por los mismos hechos.

— No cabe aplicar sanciones que afecten a otros campos que no sean el laboral o social, dado el ámbito estricto en el que sólo se debe aplicar.

Faltas y sanciones de los trabajadores

De esta materia se ocupa el Estatuto de los Trabajadores (ET) en su artículo 58.

Se dividen en:

— *Leves, graves y muy graves.*

En realidad, sólo hace un elenco de las faltas muy graves en el artículo 54, al tratar del despido disciplinario, pues ésta es la sanción mayor con la que penaliza el Estatuto los incumplimientos contractuales por parte del trabajador.

Respecto de las demás faltas y sanciones y su graduación, el artículo 58 remite a lo que en esta

materia dispongan o establezcan las disposiciones legales o el convenio colectivo aplicable.

Por tanto, lo que en esta materia no disponga el ET habrá que acudir a las reglamentaciones y ordenanzas de trabajo y a los convenios colectivos, donde en unas o en otros se encontrarán reguladas las faltas y las correspondientes sanciones. Estas, lógicamente, van en relación al carácter de la acción susceptible de ser sancionada.

Por lo manifestado hasta aquí, el poder sancionador del empresario ha de limitarse al principio de legalidad de la sanción. Debe ser impuesta de acuerdo a cómo expresen las normas sectoriales: ordenanzas, convenios colectivos.

Graduación de las sanciones

Para *faltas leves*, las sanciones normales son el apercibimiento o amonestación, una llamada de atención, verbal o escrita, que no conlleva reprobación o sanción propiamente dicha, o a lo más dos días de suspensión de empleo y sueldo.

Para *las faltas graves*, la sanción consiste en suspensión de empleo y sueldo de hasta quince días, inhabilitaciones temporales para ascender, traslado de puesto de trabajo...

Para *las faltas muy graves* llevan implícitas sanciones correlativas mucho más importantes, tales como:

— Inhabilitación o suspensión de empleo y sueldo de hasta seis meses.

— Traslado de centro de trabajo y de localidad incluso.

— El despido como culmen del poder sancionador del empresario.



La sanción de las faltas graves y muy graves precisa de la comunicación escrita al trabajador, haciendo constar en dicha comunicación como mínimo la fecha de comisión y los hechos por los que se le sanciona.

Sanciones prohibidas

El empresario, a tenor de lo prescrito en el núm. 3 del artículo 58 del ET, no podrá imponer sanciones que consistan en:

— Reducción de la duración de las vacaciones que correspondan.

— Aminorción del derecho al descanso del trabajador.

— Multas dinerarias.

Prescripción de las faltas

El artículo 60 del ET es el que marca los plazos a este respecto.



Así, tenemos que la prescripción o período de tiempo transcurrido, el cual ya no tiene vigencia ni efectividad la sanción que el empresario pudiera imponer, va en relación a la graduación o conceptualización de la falta cometida.

De esta forma:

- Las faltas *leves* prescriben a los *diez días* de su comisión.
- Las faltas *graves* prescriben a los *veinte días* de su comisión.
- Las faltas *muy graves* prescriben a los *sesenta días* contados a partir de la fecha en la que la empresa tuvo conocimiento de su comisión, y en todo caso prescriben las muy graves a los seis meses de haberse cometido la falta.

Procedimiento sancionador

Los requisitos o exigencias que deben cumplir los procedimientos de imposición de sanción vie-

nen recogidos en los convenios colectivos o, en su defecto, en las ordenanzas del sector.

No obstante, el ET como norma de obligado cumplimiento marca unas pautas y los requisitos dependen de que las sanciones sean leves, graves o muy graves.

En cuanto a las leves, no se exige formalidad determinada.

Respecto de las graves y muy graves, requiere que la comunicación al trabajador de la sanción sea por *escrito*, donde constará la fecha o fechas en la que se cumplirá la sanción y, además, deberá contener los hechos que, a juicio del empresario, motivan la sanción.

Revisión judicial de las sanciones. Procedimiento de impugnación

La valoración de las faltas y

las sanciones correspondientes impuestas por el empresario son siempre revisables ante la jurisdicción social, según preceptúa el número 2 del artículo 58 del ET.

De esta revisión judicial, de su impugnación, se ocupa la Ley de Procedimiento Laboral (LPL) en sus artículos 114 y 115.

Forma

La impugnación de la sanción impuesta al trabajador por el empresario habrá de formalizarse en una demanda instada al efecto.

Cuando el empresario trate de sancionar a un trabajador que ostente la condición de representante legal o sindical por faltas graves o muy graves deberá iniciar un expediente contradictorio, establecido generalmente en los convenios colectivos o, en su defecto, en las

ordenanzas del sector de que se trate y este expediente deberá aportarse a la vista oral en la que se trate de la impugnación de la sanción. Si este expediente no se aportase, el efecto subsiguiente es la declaración de nulidad de la sanción impuesta.

Plazo

El trabajador tiene *veinte días*, igual que en el caso del despido, para interponer la demanda en el juzgado de lo social impugnando la sanción.

La carga de la prueba incumbe al empresario. A él le corresponde probar que los hechos imputados al trabajador, y que según el patrón son merecedores de la sanción impuesta, son ciertos y, además, sólo puede oponer a la impugnación los motivos que en su momento fueron alegados para justificar la sanción.

La sentencia dictada en el procedimiento de impugnación de sanción contendrá alguno de los siguientes pronunciamientos:

- Confirmación de la sanción por haberse probado la veracidad de los hechos y haberse cumplido los requisitos formales.
- Revocación de la sanción cuando no se haya probado la realidad de los hechos o éstos no sean constitutivos de falta.
- Revocar en parte la sanción cuando ésta no haya sido calificada adecuadamente, cambiando la sanción del empresario por otra más ajustada a su cualificación.
- Declarar nula la sanción cuando no se hayan cumplido los requisitos legales o convencionales para su imposición.

Las sentencias dictadas en estos procedimientos son irrecurribles ante instancias judiciales superiores, a excepción de aquellas sentencias en las que el juez haya apreciado que los hechos son susceptibles de ser sancionados como faltas muy graves. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN
Abogado

El intercambio sanguíneo, el semen y la leche materna, únicas vías de transmisión comprobadas

¿QUE ES EL SIDA?

El SIDA, esa tan llevada y traída enfermedad de nuestra época, va a ocupar el tema de estas páginas. Nos encontramos ante una enfermedad que es noticia diaria en todos los medios de comunicación actuales. Tanto la radio, prensa, televisión, etcétera, nos suelen presentar una visión sensacionalista de esta enfermedad, una enfermedad crónica e incurable hoy en día, que nos invade por doquier. Este artículo sólo pretende informar y contestar a una serie de preguntas que se nos plantean en relación a esta patología. Una vez tengamos claros los conceptos básicos, nos será muy fácil tomar las medidas necesarias para la prevención.

El SIDA es una enfermedad infecciosa producida por el virus VIH (Virus de la Inmunodeficiencia Humana) que destruye las defensas del individuo (inmunidad) y, por tanto, lo hace vulnerable a cualquier infección y enfermedad grave.

El SIDA fue descrito por primera vez en Norteamérica, y posteriormente en Europa Occidental, en 1981. Estudios retrospectivos indican que los primeros casos en EE.UU. pudieron haber ocurrido en 1978. La descripción de una enfermedad parecida al SIDA en África Central y el hallazgo en sueros almacenados que databan del comienzo de los años setenta que contenían anticuerpos frente al virus VIH condujo a la hipótesis de un origen africano. Esto era apoyado además por la constatación de un virus de la misma familia que el VIH que afecta a ciertos monos de esas regiones. Se cree que el primer miembro de la familia de estos virus es endémico en grados variables en zonas de África, el Caribe, sudeste de los EE.UU, Sudamérica y Japón. De todas formas, la presencia de anticuerpos frente a ese virus en algunas de las muestras tomadas en personas de Ruanda, Kenya y áreas remotas del Zaire oriental no se ha relacionado con datos clínicos o de laboratorio de inmunosupresión, cosa que sí ocurre entre los grupos de riesgo en EE.UU. Tampoco se han mostrado concluyentes las teorías que sugerían modos de transferencia entre especies distintas, en este caso mono-hombre. Queda por tanto, en hipótesis, no demostrado el origen del SIDA.

¿Cómo es y cómo actúa el virus del SIDA?

En mayo de 1983 los científicos del Instituto Pasteur de París describieron por primera vez a este virus VIH (ellos lo llamaron LAV). Científicos del Instituto Nacional del Cáncer de EE.UU. publicaron un informe extenso sobre el virus a comienzos de 1984 (lo llamaron

HTLV III). El Comité Internacional de Taxonomía de los Virus ha determinado denominar al retrovirus causante del SIDA como virus de la inmunodeficiencia humana (VIH).

Es un virus sensible al calor: calentando el virus a 56° C durante treinta minutos reduce su infecciosidad por lo menos cien veces. Es relativamente resistente a las radiaciones ionizantes y a la luz ultravioleta. Pero se inactiva rápidamente por éter, acetona, hipoclorito sódico, etcétera. Es decir, que simplemente limpiando las superficies contaminadas con sangre con, por ejemplo, lejía al 2 por 100, es suficiente para inactivarlo. ¿Dónde radica, pues, su carácter patógeno importante? Su actuación es a nivel de un punto diana, sabe elegir el punto crucial de nuestras defensas, infecta específicamente y destruye los linfocitos T facilitadores que son primordiales en la organización de las defensas de nuestro organismo. Así, la víctima se vuelve vulnerable a cualquier infección oportunista. Sin embargo, el resultado de la infección con VIH puede ser variable. El virus puede permanecer en un estado de latencia en los linfocitos o replicarse sin producir ningún síntoma al individuo afectado.

El período de incubación de esta enfermedad (es decir, entre que el virus infecta y empiezan los síntomas) fluctúa entre seis meses a cinco años. Además, aproximadamente dos tercios de las personas infectadas y vigiladas durante cinco años no han presentado ninguna evidencia de enfermedad. Sólo del 5 al 19 por 100 de los infectados desarrollan SIDA en un período de cinco años.

¿Cómo se transmite el virus?

El virus se ha aislado a partir de sangre, semen, saliva, lágrimas, leche y orina, pero sólo

existen evidencias de que se transmita por sangre y semen.

Transmisión comprobada:

- Por contacto sexual íntimo.
- Por sangre y derivados infectados.
- Madres infectadas al recién nacido.
- Jeringuillas y agujas contaminadas y no esterilizadas.

No se ha demostrado ningún caso de transmisión por:

- Contacto habitual persona-persona (familia, escuela, lugares de trabajo, etcétera).
- Insectos chupadores de sangre (mosquitos, piojos, etcétera).
- Alimentos o agua.
- Vía aérea u oral/fecal.

Es decir, que el SIDA no se contagia ni en el retrete, ni al beber en un vaso, ni al estrechar la mano, ni al dar un abrazo, ni al toser, ni hablar, etcétera, con enfermos de SIDA, ni, por supuesto, si usted dona sangre. Además, con las pruebas obligatorias que se realizan a los preparados sanguíneos tampoco se transmitirá por una transfusión.

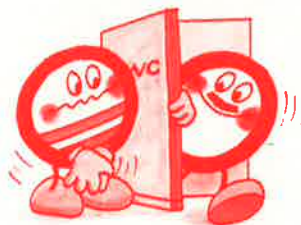
Si previenes
el SIDA,
"No Da"



Otra cosa a puntualizar es que una persona infectada sí puede ser fuente de infección para otros, tanto si desarrolla síntomas como si no.

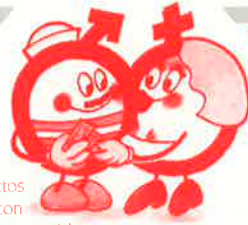
¿Qué personas tienen mayor riesgo de infectarse y padecer SIDA?

En los EE.UU. y en Europa Occidental la gran mayoría de los casos continúan apareciendo en hombres homosexuales y bisexuales, drogadictos por vía endovenosa, personas transfundidas con sangre (antes de ser obligatorio su análisis), contactos heterosexuales de



Compartir aseos o duchas
No Da

Si Da



los contactos sexuales con parejas desconocidas sin utilizar preservativos

Si Da

personas con infección de VIH y niños nacidos de madres infectadas.

En España el grupo de mayor incidencia de anticuerpos positivos es el de drogadictos por vía endovenosa (entre el 40 y el 70 por 100), en los homosexuales oscila entre el 20-30 por 100.

En nuestro colectivo marítimo, recordemos que el primer caso de SIDA en Europa conocido fue un marino noruego que viajaba a África, podría ser indicador de tal riesgo, el aumento de drogadictos embarcados, el aislamiento y homosexualidad a bordo, contactos sexuales, sobre todo en el extranjero, en países endémicos, etcétera. La prevalencia de anticuerpos en prostitutas del África Central es elevada (hasta un 88 por 100 en algunas zonas), en Seattle y Miami (EE.UU.) oscila entre el 5 y el 40 por 100, y en Grecia, 6 por 100. En España sólo tenemos datos parciales, aún no concluyentes por ser escasa la muestra. Por ejemplo, en Barcelona, en un estudio de 41, no se encontró ninguna seropositiva; en Valencia, de 17 prostitutas, tres presentaban anticuerpos anti VIH, etcétera. De hecho, no nos interesan los porcentajes, sino ser conscientes del riesgo. El riesgo de transmisión es mayor de hombres a mujeres o de hombres a hombres que de mujeres a hombres.

¿Cómo se manifiesta el SIDA?

La forma clínica puede ser muy variada, pero siempre serán prolongados estos síntomas en cuanto a duración, por ejemplo, durante más de un mes:

Fiebre alta; malestar, cansancio; pérdida importante de peso sin causa justificada (por ejemplo, del 10 por 100 o más de 6 kg. en poco tiempo) sin dietas adelgazantes ni otra enfermedad; aparición de múltiples ganglios; diarreas persistentes; manchas violáceas múltiples en la piel y en la boca, etcétera.

¿Cómo se diagnostica?

Acudiendo a su médico y realizando pruebas de laboratorio que sirven para conocer si el sistema inmunitario (defensas) está altera-

do y si ha existido contacto con el virus (anticuerpos en sangre).

¿Qué significa tener anticuerpos frente al VIH?

Tener anticuerpos VIH no significa padecer el SIDA, sino que ha estado en contacto con el virus y su organismo se está defendiendo de él mediante la creación de anticuerpos. El virus puede estar presente y puede contagiarle.

El mecanismo es el mismo que, por ejemplo, el de los portadores del virus de la hepatitis: un señor que haya tenido hepatitis no puede dar sangre porque ésta podría provocar hepatitis a otra persona aunque el donante ya no la padezca.

Estos portadores de anticuerpos pueden llegar a desarrollar la enfermedad (de un 6 al 10 por 100) sobre todo si pertenecen a algún grupo de riesgo, como drogadicción, homosexualidad, etcétera, ya que entonces sigue contactando con el virus y se va reinfectando. Resulta pues factible pensar que en ausencia de estimulaciones repetidas del sistema inmune un individuo pueda permanecer como portador asintomático sin ningún síntoma durante muchos años, pudiendo no desarrollar nunca ninguna complicación en un porcentaje elevado de casos.

¿Qué se debe hacer si uno cree estar infectado por el SIDA?

Para el control del SIDA lo importante es

no contagiarse y evitar ser contagiado. Debe acudir a su médico para que se le haga la analítica correspondiente. En centros de Medicina Marítima se dispone de medios para su diagnóstico. Consúltelo al médico correspondiente. En caso de necesitar o completar su información también se puede acudir desde el barco al Centro Radio-Médico.

Deben seguirse las siguientes medidas para no contagiarse:

No se puede donar sangre, plasma, semen y órganos; conviene un control médico periódico y revisar a las personas relacionadas que puedan haberse infectado (la pareja, personas con quien compartió jeringuillas); utilización de preservativos en sus relaciones sexuales; higiene personal estricta, sobre todo en lesiones que puedan sangrar; uso exclusivo y no compartido por otras personas de todos los instrumentos susceptibles de contaminarse con sangre, por ejemplo, máquinas de afeitar, cepillos de dientes, objetos punzantes; utilización de jeringuillas de un solo uso; las superficies contaminadas con sangre se han de limpiar con lejía al 2 por 100; si han de someterse a manipulaciones que puedan provocar lesiones de piel, conviene que informen al dentista, acupuntor, personal médico, y también en caso de tatuajes.

¿Cómo se previene el SIDA?

1. Usando preservativos y evitando contactos sexuales múltiples con personas que, sobre todo, pertenezcan a algún grupo de riesgo.
2. No compartir objetos personales, como cepillos de dientes, maquinillas de afeitar y otros objetos que puedan contaminarse por sangre.
3. Utilizar jeringas para inyección de un solo uso.
4. Los tatuajes también podrían ser una vía de transmisión (si se hacen con agujas que no se cambian).
5. Si ha de recibir transfusiones de sangre, exija productos que estén controlados.

María Luisa CANALS POL-LINA
Médico de Medicina Marítima
ISM Tarragona

Centros de Comités y Comisiones ciudadanas Anti-Sida del Estado Español

Direcciones y teléfonos útiles:

ANDALUCÍA: Comité Ciudadano Anti-Sida: Apartado 800. 41080 Sevilla. Junta de Andalucía: (954) 45 33 44 (ext. 4245). **ARAGÓN:** Comisión Ciudadana Anti-Sida de Aragón. Virgen del Pilar, 5. 50637 Remolinos (Zaragoza). Comunidad Autónoma: (976) 43 99 88. **ASTURIAS:** Comité ciudadano Anti-Sida del Principado de Asturias. Apartado 4168. Gijón (Asturias). Principado (985) 23 07 50. **BALEARES:** Asociación Ciudadana Anti-Sida de Palma de Mallorca. c/ Eusebio Estada, 21, 7.º A. 07004 Palma de Mallorca, (971) 29 75 16. Asociación Ciudadana Anti-Sida de Ibiza ACASI. Avda. de España (Cruz Roja). 07800 Ibiza. Comunidad Autónoma/Gover Balear: (971) 72 29 00. **CANARIAS:** Comité Ciudadano Anti-Sida de Tenerife. Apartado 10809. Santa Cruz de Tenerife (922) 27 36 84. Comunidad Autónoma: (922) 27 93 97. **CANTABRIA:** Comunidad Autónoma: (942) 21 17 04 (ext. 17). **CASTILLA-LA MANCHA:** Tesis, c/ Gaona, 18. 02001 Albacete, (967) 21 68 30. Colegio de A.T.S.

c/ Fermín Caballero, 5, 1.º B. 16004 Cuenca, (966) 22 57 16. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha: (925) 21 25 12. **CASTILLA Y LEÓN:** Comité Ciudadano Anti-Sida de Salamanca. Apartado 819. 37080 Salamanca. (923) 21 15 77. ACLAD: c/ General Almirante, 5. 47003 Valladolid. (983) 33 93 35. Comité Ciudadano Anti-Sida de Zamora. Apartado 325. 49080. Zamora. Junta de Castilla y León: Avila (918) 22 14 99. Burgos (947) 26 08 93. León (987) 25 15 12. Palencia (988) 74 91 00. Salamanca (923) 22 96 08. Segovia (911) 42 06 00. Soría (975) 22 41 61. Valladolid (983) 25 07 00. Zamora (988) 52 35 71. **CATALUÑA:** Associació Ciutadana Anti-Sida de Catalunya. c/ Sepúlveda, 181. 08011 Barcelona. (93) 254 71 93, (93) 207 46 72. Generalitat: (93) 339 87 56. **EXTREMADURA:** Junta de Extremadura: Badajoz (924) 24 33 01. Mérida (924) 30 11 12. Cáceres (927) 22 97 00. **GALICIA:** Comité Ciudadano Anti-Sida de Galicia. c/ Quintela, 22, bajo. 36209 Vigo. (986) 29 73 56. Xunta de Galicia: (981) 56 10 10. **LA RIOJA:**

Comunidad Autónoma: (941) 23 16 00. **MADRID:** Comité Ciudadano Anti-Sida de Madrid. c/ Sandoval, 7, 1.º planta. 28010 Madrid. (91) 593 10 04. Plan Nacional sobre el Sida: Ministerio de Sanidad y Consumo. Paseo del Prado, 18, 4.º planta. 28014 Madrid. (91) 239 70 00. Comunidad Autónoma: (91) 445 23 28. Ayuntamiento de Madrid: (91) 532 98 01- 532 98 02. **MURCIA:** Comunidad Autónoma: (968) 24 52 12. **NAVARRA:** Comisión Ciudadana Anti-Sida de Navarra. Hiesaren Aurkako Nafarroako Batzorde Hiritarra. c/ Alfonso Beorlegui, 46 bajo. 31005 Pamplona (Iruña). (948) 12 21 11. Comunidad Foral de Navarra: (948) 24 53 00. **PAIS VASCO:** Comisión Ciudadana Anti-Sida de Vizcaya. Hies-en Kontrako Bizkaiako Hiritar Batzordea. Posta Kubka. Apartado de Correos 1667. A-48080 Bilbao/Bilbo. (94) 444 63 48. Comunidad Autónoma Vasca. Dirección de Salud. Osakidetza: (943) 28 26 66-(945) 25 82 00. **VALENCIA:** Generalitat: (96) 362 40 61. Alicante (96) 523 05 63. Castellón (964) 23 99 22.



Nuevos caladeros

Veinte biólogos, embarcados en otros tantos pesqueros españoles, se encuentran en el área de Flemish Pass, en aguas de NAFO, para realizar una campaña experimental sobre el «fletan negro». Este pez, que ya era explotado por los canadienses a finales del siglo pasado, es pescado además, desde 1960, por la Unión Soviética, Japón y Portugal, entre otros. En 1990 dieciséis buques españoles se dedicaron a su captura.

Con los datos que recojan los científicos embarcados, tales como zonas donde se faena, talla y madurez de las capturas, etcétera, la Secretaría General de Pesca pretende conocer la evolución de esta pesquería y valorar si para el próximo año se conceden más licencias.

Los armadores, que se quejan de la asfixiante situación existente debido a la falta de caladeros, opinan que esta especie ofrece muchas posibilidades. El «fletan negro» se ha convertido en la nueva esperanza de la flota congeladora.

Sin embargo, y por los datos recogidos en lo que llevamos de año, el número de capturas bajó con respecto a 1990, aunque aún es pronto para conocer las causas. La respuesta no tardará mucho. ■

Exámenes para Patrón de Embarcaciones de recreo

El día 18 de diciembre finaliza el plazo para la presentación de solicitudes para participar en los exámenes, convocados por la Dirección General de la Marina Mercante, destinados a la obtención de los títulos de Patrón de Embarcaciones de Recreo, de Yate, de Yate de Altura y Capitán de Yate. Las solicitudes deberán presentarse en la propia Dirección General de Marina Mercante o en las Direcciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que las remitirán a los respectivos tribunales de examen una vez queden constituidos.

Los candidatos solicitarán la admisión a estas pruebas mediante instancia dirigida al presidente del Tribunal de Exámenes, y deberán ajustarse al modelo que figura en el anexo I que se publica junto a la orden de convocatoria («BOE» núm. 248, de 16 de octubre de 1991).

Los Centros Oficiales de Enseñanzas Náuticas donde se realizarán los exámenes son las siguientes:

Patrón de Embarcaciones de Recreo: Madrid, Barcelona, Cádiz, Huelva, La Coruña, Vigo, Gijón, Santander, Portugalete, Pasajes, Tenerife y Arrecife de Lanzarote.

Patrón de Yate: Madrid, Barcelona, Cádiz, Vigo, Tenerife, La Coruña, Pasajes, Portugalete, Santander y Gijón.

Patrón de Yate de Altura y Capitán de Yate: Madrid, Barcelona, Pasajes, Cádiz, Tenerife, La Coruña, Gijón y Vigo.

Si en alguna de estas localidades no se cubre el número mínimo de solicitudes, las matrículas se trasladarán a la localidad más cercana. Los exámenes para Patrón de Embarcaciones de Recreo se iniciarán el 9 de enero de 1992; para Patrón de Yate, el 13 de enero, y para Patrón de Yate de Altura y Capitán de Yate, el 15 de enero. ■

Red de Socorro Marítimo Mundial

El próximo mes de febrero entrará en vigor, bajo el procedimiento de «aceptación tácita» de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), la Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad. Esta nueva red, conocida por las siglas GMDSS, será puesta en servicio en varias etapas entre 1993 y 1999, e incorporará adelantos técnicos tales como las comunicaciones por satélite. El sistema Morse, base de la actual red de socorro y seguridad desde comienzos de siglo, irá desapareciendo gradualmente.

Con la puesta en marcha de la Red de Socorro Marítimo Mundial se superarán las deficiencias de la red actual, que combina la radiotelefonía y radiotelegrafía. Este sistema tiene un alcance máximo de 250 millas náuticas y la recepción de los mensajes se ve dificultada por las malas condiciones de propagación y otros factores. Gracias al nuevo sistema, con sólo apretar un botón se emitirá el mensaje de socorro, lo que evitará la desaparición de los buques que por determinadas circunstancias no dispongan de tiempo para lanzar su SOS por el sistema

Morse, como ocurre en la actualidad.

Los equipos necesarios para esta nueva red variarán de acuerdo con la zona en la que navegue el barco. Así, los océanos quedarán divididos en cuatro zonas: la zona A1 quedará dentro del alcance de la radio VHF costera (unos 40 kilómetros); la zona A2 entrará dentro del alcance de las emisiones costeras de radio en frecuencia media (unos 161 kilómetros); la zona A3 quedará cubierta vía satélite (INMARSAT), que abarca todo el globo terráqueo excepto los casquetes polares, y la zona A4, que abarcará las zonas marítimas restantes.

El concepto fundamental de esta Red de Socorro es que las autoridades encargadas de la búsqueda y salvamento en tierra, así como los buques que se encuentren en las inmediaciones, reciban inmediatamente la llamada de socorro y puedan intervenir, en el menor tiempo posible, en una operación coordinada de salvamento. ■

Modificación

Ante las solicitudes efectuadas por asociaciones e instituciones de los archipiélagos balear y canario, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes modificó, por orden de 4 de octubre de 1991, las atribuciones que hasta ahora regían en el título para embarcaciones de recreo. Según la nueva regulación, los patrones de este ti-

po de embarcaciones podrán navegar en la zona comprendida entre el puerto base de la embarcación, 30 millas contadas paralelamente a la costa y cinco millas contadas perpendicularmente a la costa, *así como navegaciones entre islas adyacentes dentro del mismo archipiélago canario y balear.* ■

S U M I N I S T R O A B U Q U E S



A TODA MUSICA

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

CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos, 16-D 28036 Madrid.
Tel.:(91) 337 69 52/61 11 Télex 44601 SPAB E Telefax (91) 767 12 73.



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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