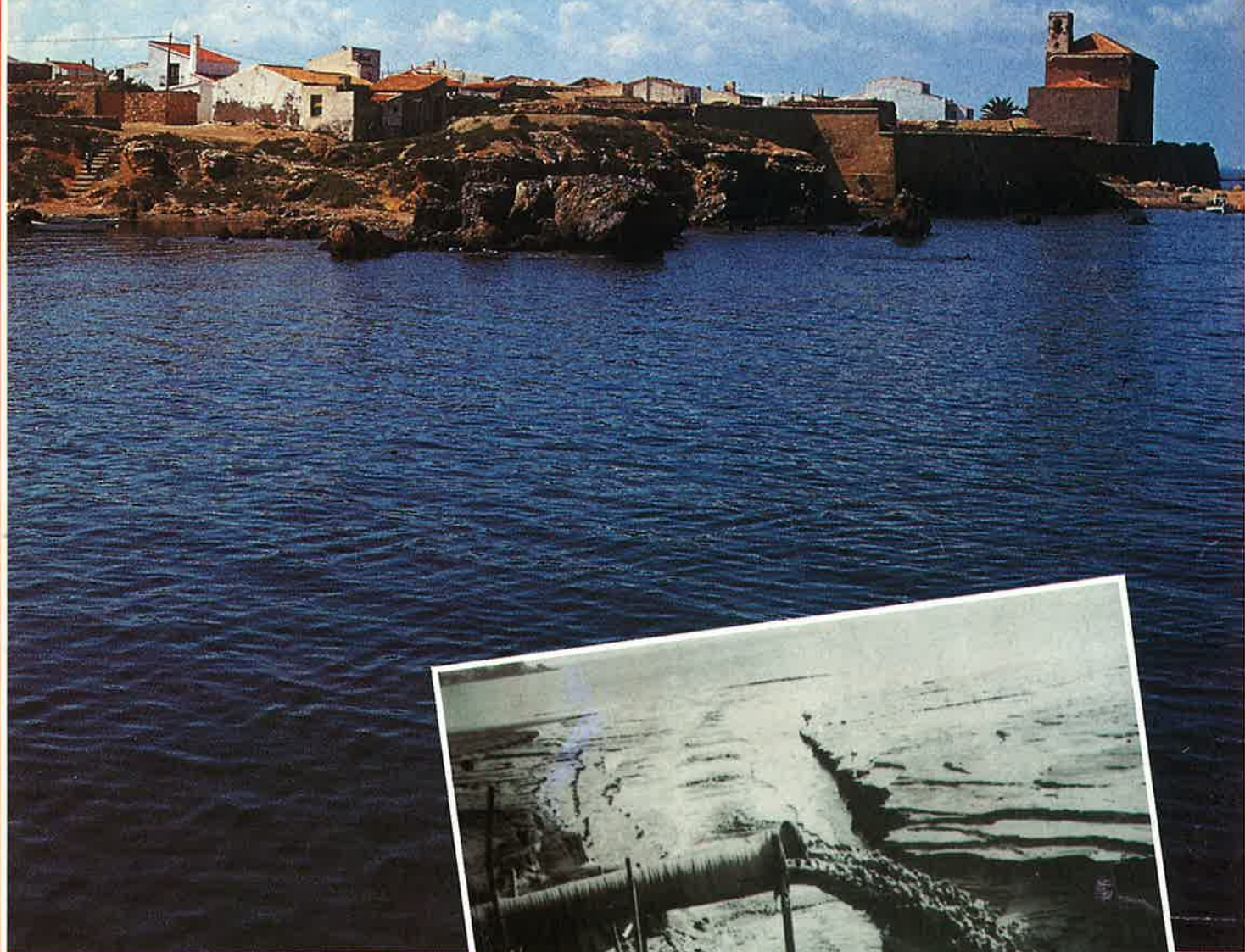


N.º 274 MAYO 1990

# MAR



**CARA  
y CRUZ  
del MEDITERRÁNEO**



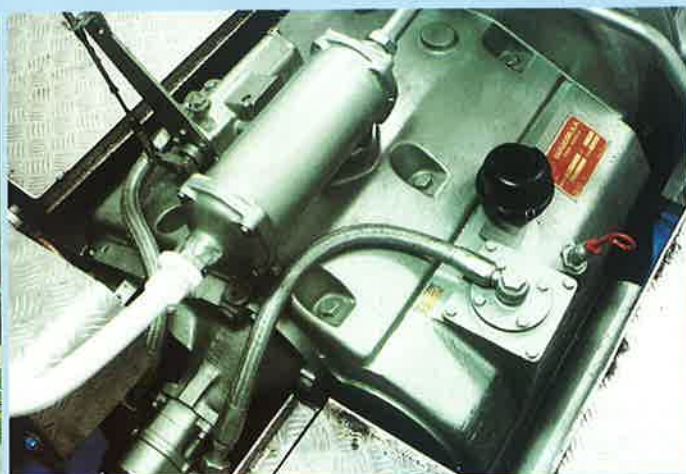


# GUASCOR<sup>®</sup>

MOTORES  
Y  
SISTEMAS

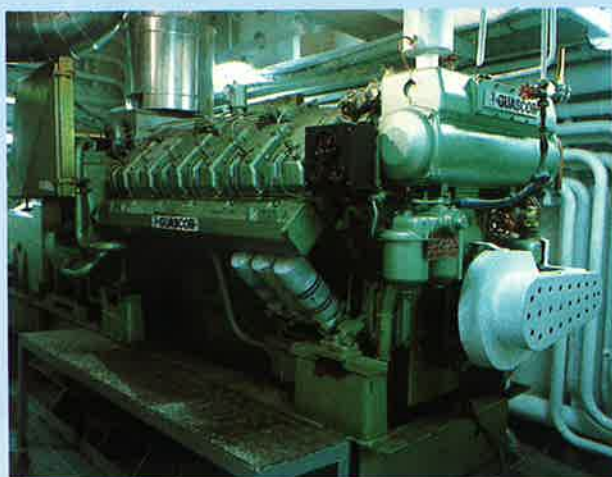
## SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



## SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



**Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.**  
**GUASCOR**

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



# COMUNIDAD

**E**N un país como España que, para tener ocupada su flota pesquera depende de casi una treintena de acuerdos con otros tantos Estados, no resulta extraño que se produzcan dificultades o problemas en algunos de esos caladeros, sobre todo a medida que esos países han visto las posibilidades que ofrecen las pesquerías para sus respectivas economías. Mientras los productos de la pesca eran unos recursos secundarios para esos Estados, sin organización comercial o posibilidades de exportación, las flotas extranjeras como la española tuvieron las faenas en paz. A medida que ha crecido la demanda, que la pesca es un vehículo importante para canalizar divisas necesarias para su desarrollo, los llamados países del Tercer Mundo y otros que no lo son, han endurecido su política frente a las flotas de países desarrollados.

**E**N este contexto y no en otro se sitúan los problemas planteados durante las últimas semanas con Marruecos y Namibia especialmente. Con Marruecos, cuando parece que se había logrado un compromiso para la interpretación del acuerdo, las autoridades de Rabat se han acogido literalmente al mismo fijando por su cuenta las denominadas ventanas de seguridad. En condiciones normales se entiende como un determinado espacio moderado de la costa donde se podría producir la entrada con restricciones de los barcos pesqueros por razones de prudencia ante posibles enfrentamientos bélicos en la zona del Sáhara. La realidad ha sido que las autoridades de Marruecos han fijado un ventanal de 100 kilómetros de longitud hasta la frontera con Mauritania y a 25 millas de la costa, sin que se puedan vislumbrar exactamente las razones de esta actitud. Por este motivo, no es descabellado pensar que se trata de una medida más encaminada a poner dificultades a una actividad pesquera amparada bajo un acuerdo costeadado por la Comunidad.



**J**UNTO a los problemas que se plantean con cierta frecuencia en el caladero marroquí, la noticia ha estado en Galicia y en la calle, con motivo del regreso a puerto de barcos congeladores procedentes de Namibia y algunos de Malvinas. Namibia es ya un caladero que nunca será como antes. En el mejor de los casos, se podrá faenar de nuevo en un plazo de algunos meses pero, con limitación de embarcaciones y posiblemente de capturas. Los armadores no lograron por su cuenta lo que no habían logrado las autoridades comunitarias: prolongar por unas semanas la actividad de los barcos hasta llenar bodegas y evitar un viaje en balde. Los congeladores en esa situación hubieron de trasladarse a Malvinas. El problema para la flota de altura sigue y se agrava más cada día, a medida que terceros Estados encuentran en las exportaciones importantes ingresos para sus economías.

**D**ADA la importancia de la flota y los niveles de consumo de pescado en España,

parece imposible la eliminación de esa dependencia exterior. Pero, de lo que no hay dudas es que también existen posibilidades en las costas españolas de aumentar los recursos y, en consecuencia los niveles de capturas. Tabarca es desde hace tres años una reserva marina de 1.400 hectáreas de extensión, donde se han multiplicado las pesquerías. Columbretes, sobre una superficie de unas 3.000 hectáreas en el mar, se plantea como una nueva experiencia para proteger la flora y la fauna marinas. Una costa de casi 7.000 kilómetros protegida contra las agresiones de tierra y de la irresponsabilidad de un determinado tipo de armadores, podría ser una de las mejores apuestas de futuro para aumentar los niveles de capturas en aguas nacionales. El cierre de los vertidos mineros de Portmán en Cartagena fue una de esas acciones positivas con una dimensión histórica que se ha retrasado varias décadas.

**Y**, si las aguas de la pesca andan movidas, algo parecido sucede en el caso de la mercante. Interrogantes ante la actitud de la Comunidad que pretende una reducción de ayudas para los astilleros españoles mientras los navieros extranjeros reclaman apoyos bajo la amenaza de fijar su sede en otros Estados.

**F**INALMENTE, en lo que afecta al Ministerio de Trabajo, las últimas fechas de abril despejaron la incógnita sobre el relevo en este departamento. Luis Martínez Noval recibió el testigo de Manuel Chaves que fue designado candidato socialista a la Junta de Andalucía. El nuevo titular de Trabajo estrenó prácticamente el cargo con el inicio de la segunda fase de la concertación que todos quieren culminar, tras superar unas primeras discrepancias sobre el proyecto de borrador de Ley para el control de la contratación. ■

Vidal MATE

# SEGURO A TODA MAR



## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

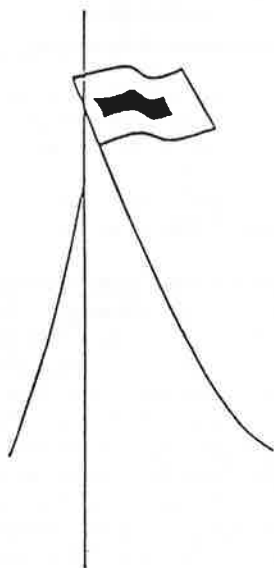
### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID

## 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

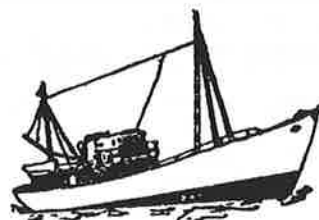
LINEAS REGULARES Y TRAMP  
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

#### TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

## ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



## CONSTRUCCION Y REPARACION DE BARCOS DE MADERA

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

LEKEITO  
(VIZCAYA)





### 6 RELEVO EN TRABAJO

Luis Martínez Noval sustituyó a Manuel Chaves en el Ministerio de Trabajo.



### 16 NUEVOS CALADEROS

La CE firmó acuerdos sobre nuevos caladeros en Africa.

### 42 CIERRE DE PORTMAN

Tras varias décadas de contaminación incontrolada, cesaron los vertidos en Portmán.

### 10 VOLVIERON LOS CONGELADORES DE NAMIBIA

Medio centenar de barcos congeladores regresaron a puerto y otra parte faena en Malvinas



### 14 LAS VENTANAS DE MARRUECOS

Las autoridades de Rabat limitaron la actividad pesquera en una franja de 100 kilómetros al sur del Sáhara.

### 26 TABARCA- COLUMBRETES

El Mediterráneo es escenario de dos experiencias de reservas marinas para recuperar pesquerías.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Mate.

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

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

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. Tels. (982) 22 34 50 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. MADRID 28004. Teléfonos 410 04 07 y 410 43 05. Télex: 23746-22107

Publicidad: Vicente Barberá. Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L. Padilla, 80 - 1.º C - 28006 Madrid. Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

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

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfono (91) 410 36 83.

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.





# RELEVO EN EL MINISTERIO DE TRABAJO

**LUIS MARTÍNEZ NOVAL SUSTITUYO A MANUEL CHAVES, CANDIDATO SOCIALISTA A LA PRESIDENCIA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**

**Luis Martínez Noval, hasta hacía poco diputado socialista por la Comunidad Asturiana, fue nombrado el pasado 27 de abril ministro de Trabajo.**

**Martínez Noval releva así a Manuel Chaves, ministro saliente que el Partido Socialista Obrero Español designó como candidato de esta fuerza política en las elecciones autonómicas andaluzas. De esta forma, cuando el nuevo ministro de Trabajo tomaba posesión de su cargo, el día 3 de mayo, cerraba la página que Manuel Chaves comenzó a escribir hace cuatro años, tras la victoria socialista del 22 de junio de 1986.**

**C**UANDO la ministra portavoz, Rosa Conde, anunció el viernes 27 de abril, después de la reunión del Gabinete con Felipe González, el nombre de Luis Martínez Noval como ministro de Trabajo, despejó una incógnita para cuya resolución se había barajado, durante días y desde que se conoció la designación de Manuel Chaves como representante socialista en las elecciones andaluzas, un abanico de nombres. El elegido, finalmente, resultó ser el hombre que ocupaba la presidencia de la Comisión de Economía del Congreso de los Diputados y la Secretaría General de la Federación Socialista Asturiana, FSA-PSOE.

Luis Martínez Noval es li-

**El nuevo ministro es un especialista en economía regional, nacido en la localidad asturiana de Infiesto, hace cuarenta y un años.**

cenciado en Ciencias Económicas, tiene cuarenta y un años y nació en Infiesto, en la región asturiana. Ha sido diputado del Partido Socialista Obrero Español durante tres legislaturas, partido en el que ingresó en el año 1977. Desde 1979 y hasta 1982 ocupó la Secretaría de Estudios y Programas de la Federación Socialista Asturiana, y con anterioridad ha sido economista de la Cámara de Comercio de Oviedo, profesor de la Facultad de Ciencias Económicas de Oviedo y, fundamentalmente, un especialista en economía regional.

## **El ministro de la concertación social**

El responsable saliente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, saltó a la popularidad un 25 de julio de 1986, cuando, tras la victoria electoral del 22 de junio, Felipe González dio a conocer el tercero de sus gabinetes ministeriales. Desde entonces, las circunstancias sociales del país hicieron que su nombre no dejara de resonar. Como representante del Gobierno tuvo que participar en los procesos de negociación con los interlocutores sociales, que concluyeron en acuerdos durante

los primeros meses de 1990, acuerdos sobre pensiones, financiación de la Seguridad Social, Formación Profesional, y seguimiento y control de la contratación.

Manuel Chaves González, nació en Ceuta el 7 de julio de 1945, estudió el Bachillerato en Cádiz y Utrera y cursó la carrera de Derecho en la Universidad de Sevilla, donde obtuvo la licenciatura en 1968. Allí mismo se doctoró en Derecho del Trabajo con «sobresaliente cum laude». Años después ejerció la actividad docente como profesor de Derecho del Trabajo en esta misma Universidad, concretamente entre 1965 y 1975, y en la Universidad del País Vasco durante el curso 1976-77. En la actualidad es profesor titular en excedencia, en la Facultad de Derecho de la Universidad de Córdoba.

Chaves ingresó en el Partido Socialista Obrero Español en 1968, al tiempo que lo hacía en la Unión General de Trabajadores, en Sevilla, siendo a la vez miembro del Comité Federal del PSOE en representación de dicha provincia. A lo largo de este período de tiempo participó en la tarea de reconstrucción del partido en Andalucía.

Posteriormente, desde que en 1977 fijó su residencia en Cádiz, fue cabeza de lista al Con-





**Manuel Chaves ha sido el ministro a quien ha tocado poner «orden social», en el país, en la época en que éste ha conocido la recuperación económica.**

**En la «Epoca Chaves» se han aprobado las leyes de Cooperativas, de Ampliación del Descanso por Maternidad, de Infracciones y Sanciones en el Orden Social y la Reforma de la Financiación de la Seguridad Social.**

greso de los Diputados de esta provincia, y ha sido reelegido en las convocatorias de 1979, 1982, 1986 y 1989.

Como miembro del Congreso de los Diputados ha realizado una intensa actividad parlamentaria; fue el Portavoz del Grupo Socialista en la Comisión de Política Social y de Empleo desde 1982 hasta 1986, y miembro de la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados en esas mismas fechas. Participó activamente en los debates de leyes sociales como el Estatuto de los Trabajadores, la Ley Orgánica de Libertad Sindical o la Ley de

Pensiones de la Seguridad Social.

Chaves ha sido miembro de la Comisión Ejecutiva Federal desde 1981, como responsable de la política económica y sindical del PSOE, cargo del que dimitió cuando fue nombrado ministro en el 86.

En el XXX Congreso Confederal de la UGT fue elegido miembro de la comisión ejecutiva desde 1976, responsabilidad para la que fue reelegido en los siguientes congresos. También de este cargo tuvo que dimitir como consecuencia de su nombramiento tras las elecciones del 86. Durante esos

diez años en los que fue miembro de la Ejecutiva de la Unión General de Trabajadores participó activamente en todas las negociaciones que se desarrollaron en ese período de tiempo: AMI, AI, ANE, AES, redacción del Estatuto de los Trabajadores, etcétera.

Durante su ejercicio ministerial presidió el consejo de Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales de la Comunidad Europea en la etapa de la presidencia española, en el primer semestre de 1989. En ese período se impulsó decisivamente el proyecto de la Carta Europea de Derechos Sociales Funda-

mentales de los Trabajadores.

En el ámbito nacional, su gestión se ha visto acompañada por el comienzo de la recuperación económica del país, con su efecto consiguiente sobre la creación neta de empleo y la reducción del desempleo. Mientras ha estado al frente del Gabinete de Trabajo se han aprobado normas del carácter de la Ley de Cooperativas, la Ley de Ampliación del Descanso por Maternidad, la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social y el Proyecto de Ley de Prestaciones no Contributivas. ■

V. L.



Luis Martínez Noval:

# «Asumo la herencia de Manuel Chaves»

«Nunca hemos dicho que la situación social nos satisface. Otra cosa es que hayamos tenido posibilidades de hacer frente, en la medida de lo posible, a la situación que existía en el 83.»

**E**FFECTIVAMENTE, asumo y no tengo ninguna discrepancia con la herencia de Manuel Chaves. No encuentro ninguna diferencia entre lo que él mantuvo y lo que yo vengo manteniendo ahora. Estas palabras pronunciadas por el nuevo ministro de Trabajo, inmediatamente después de tomar posesión de su cargo, sugerían una idea de continuidad entre la política que piensa ejercer durante su gestión al frente del departamento de Trabajo y la ejercida por el anterior ministro, Manuel Chaves. En esta misma línea, y refiriéndose al acuerdo sobre el control de los contratos, Luis Martínez Noval afirmó: *No hemos cambiado nada en relación con el acuerdo del 31 de enero y, por lo tanto, si no lo hemos hecho, mal puede decirse que nadie nos haya presionado para cambiar, porque no ha habido ningún cambio, ya que estamos dispuestos a seguir un criterio de sujeción al texto íntegro del acuerdo. La interpretación que Manuel Chaves haría de ese acuerdo no es diferente a la que yo hago en estos momentos, en absoluto. Es exactamente la misma.*

Después de prometer el cargo ante el Rey, el nuevo ministro pronunció un discurso de toma de posesión en el que marcó como objetivos primor-

diales de su labor como responsable del Ministerio la consecución de una mejora en la cantidad y la calidad del empleo, así como una distribución de la riqueza más justa. Afirmó que comparte algunas de las críticas sobre la precariedad de los nuevos empleos, por lo que una de las principales tareas que se propone es revisar las actuales modalidades de contratación.

En cuanto a la segunda fase de la concertación social, Martínez Noval ha afirmado: *Yo creo que, en la próxima semana o en los próximos días, llegaremos a una convergencia entre las posiciones que tienen los sindicatos en materia de contratación y las que viene manteniendo el Gobierno. Tengo la absoluta seguridad de que será así, porque creo que por ambas partes hay mucho interés en que esto ocurra. Si las centrales sindicales ponen como condición para el inicio de la segunda fase de la concertación el cierre a su satisfacción de alguno de los compromisos de la primera, hemos de poner toda la ilusión y todo el empeño en que esto sea así, porque en la segunda fase del diálogo social se van a discutir cuestiones muy importantes para este país, cuestiones de presente y, sobre todo, cuestiones de futuro.*

En cuanto al tema de la po-



lítica social, Luis Martínez Noval mostró su insatisfacción respecto a la misma, si bien ha elogiado la política del Partido Socialista en este terreno. *Nosotros nunca hemos dicho, y creo que tardaremos en decirlo, que la situación social de este país nos satisface. La realidad es que no nos satisface. Otra cuestión es que hayamos tenido posibilidades de hacer frente en la medida de lo posible a la situación social que existía en el 83. Los resultados de la política de este Gobierno desde 1983 hasta 1988 son verdaderamente espectaculares e importantes, y dicen bien a las claras cuál es la política socialista en este terreno.*

V. L.

**El nuevo ministro aboga por una mejora de la calidad y la cantidad del empleo, y por una distribución de la riqueza más justa.**



Las conversaciones se reanudaron el pasado 10 de mayo

## Concertación, segunda fase

**El borrador de proyectos de ley sobre control de la contratación planteó discrepancias entre el Gobierno y los sindicatos.**

**R**EPRESENTANTES de las organizaciones sindicales Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores y los miembros del Gobierno, reanudaron el pasado 10 de mayo la segunda fase del proceso de concertación, tras los acuerdos logrados durante los meses de enero y febrero. Esta reunión supuso el debut en estas mesas del nuevo ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, que estuvo acompañado del ministro de Economía y Hacienda, Carlos Solchaga.

La segunda fase del proceso de concertación entre el Gobierno y los sindicatos se inició bajo el signo de los interrogantes y la polémica, en relación con la aplicación del acuerdo anterior por el que se regulaban los controles sindicales en la contratación laboral. Para los sindicatos, resultaba indispensable un acuerdo total en este punto antes de seguir con todo el desarrollo de concertación, barajándose incluso la posibilidad de una ruptura en todo el proceso de diálogo si no se llegaba a un acuerdo total sobre este punto.

En la primera reunión de trabajo que abría la segunda fase de la concertación, el Gobierno aceptó algunas de las enmiendas presentadas por los sindicatos al borrador de proyecto

de ley, que recoge el control sindical de la contratación.

Sindicatos y el Gobierno mantuvieron discrepancias en la interpretación de las referencias que sobre este punto contempla el Estatuto de los Trabajadores. Para UGT y CCOO, la Administración, a la hora de la redacción del proyecto, habría cedido parcialmente a las presiones y las protestas llevadas a cabo por la patronal en los últimos meses. Por su parte, en medios oficiales se consideraba que no se había variado la filosofía sobre este punto, y que tampoco existía riesgo de ruptura en el proceso de concertación abierto a primeros de este año.

Pese a las discrepancias surgidas en el primer encuentro entre sindicatos y el Gobierno, el ministro de Economía y Hacienda, Carlos Solchaga, señaló que la concertación seguía abierta. Por su parte, el nuevo ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, en la que era su primera comparecencia en público reconoció que el primer texto elaborado por su departamento seguía criterios interpretativos sobre el control de la contratación que no eran literales. Por este motivo, tras esta primera reunión, el Gobierno optó por aplicar la más estricta literalidad para el control sindical de la contratación.

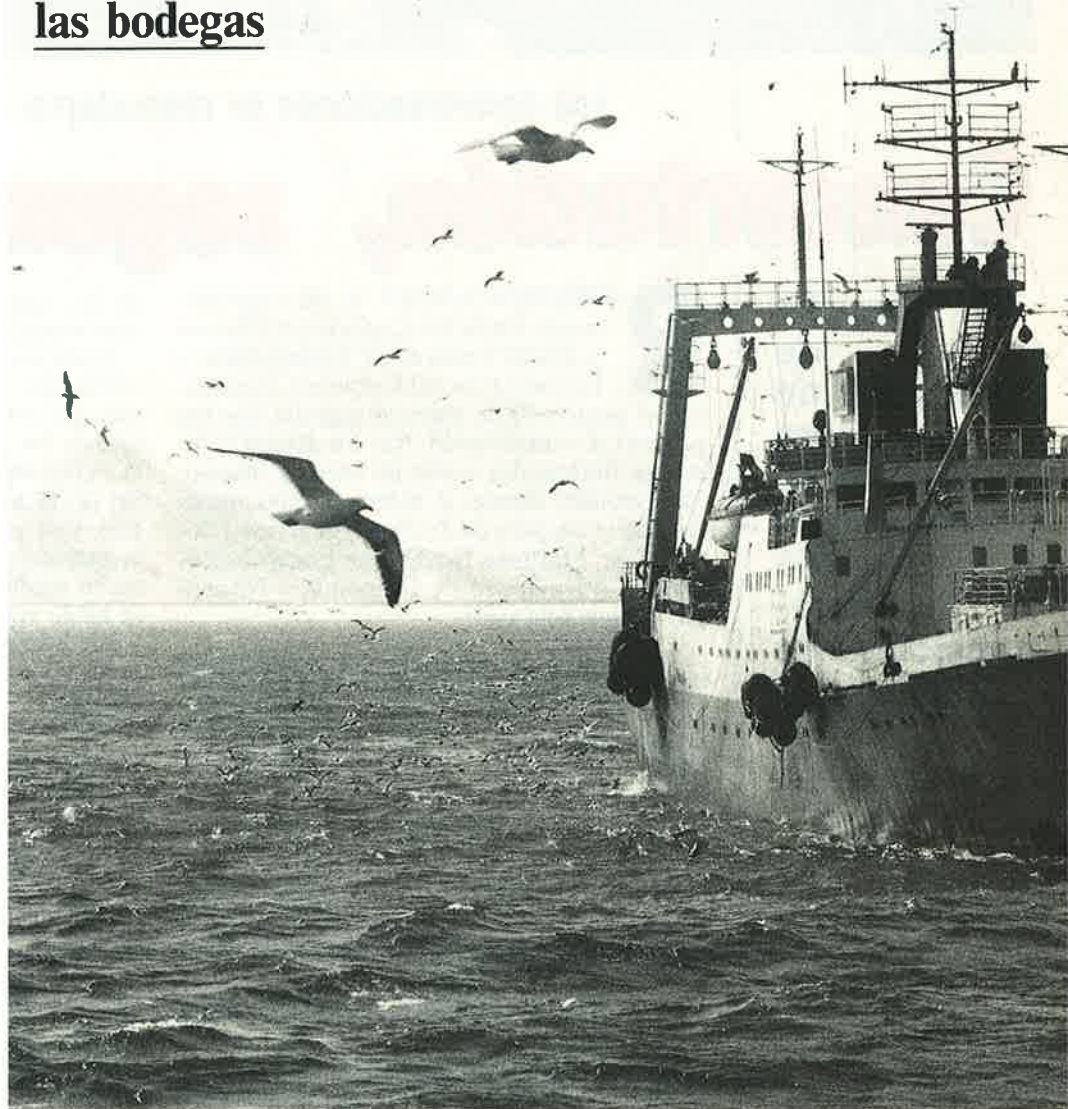


Más de 20 barcos  
procedentes de Namibia  
regresaron a Vigo

# AMARRE DE CONGELADORES

Más de veinte barcos congeladores que se hallaban faenando en aguas de Namibia regresaron al puerto de Vigo, tras la decisión de las autoridades de aquel país de expulsar de sus aguas a los barcos extranjeros, hasta hacer un estudio sobre los recursos de los caladeros. Otra parte de la flota se trasladó a las islas Malvinas. Se espera que, para inicios de este verano, puedan ser unas 100 las unidades de barcos congeladores amarrados en puertos españoles, especialmente en Vigo donde tiene su base el 90 por 100 de este tipo de flota.

Otras embarcaciones se trasladaron a Malvinas para llenar las bodegas



**L**OS armadores españoles de barcos congeladores intentaron a última hora, con el fin de permanecer el máximo de tiempo en el caladero de Namibia, un compromiso privado por el que se les autorizase a seguir faenando hasta llenar las bodegas y evitar así un viaje de regreso de vacío. Las autoridades de Namibia, por el contrario, dejaron claro desde un primer momento su intención de poner fuera de sus aguas a todos los barcos y no volver a conceder licencias, mientras no se hubiera clarificado su política

pesquera y la situación de sus caladeros.

Consecuencia de esta actitud, la flota congeladora española que operaba en aquellas aguas se vio forzada a regresar a puerto o a buscar otro caladero alternativo como era el de las islas Malvinas. Unos barcos regresaron al puerto base y otros pusieron rumbo a Malvinas, con el fin de llenar las bodegas en un momento propicio para la pesca en aquella zona. Sin embargo, a corto plazo, en un plazo de unos meses, se teme que los puertos españoles se hallen al completo de los bar-

## Los armadores quieren que la CE negocie licencias en caladeros de terceros Estados, a cambio de facilitar sus exportaciones de pesca a la Comunidad.

cos congeladores por la falta de caladeros.

Para los responsables españoles de las organizaciones de barcos congeladores, lo sucedido en Namibia era algo que se esperaba hace mucho tiempo. Lo curioso y criticable a la vez es que, ante esta perspectiva, no se hubieran buscado con anterioridad medidas para evitar el amarre forzoso y el regreso a puerto. Los armadores estiman que la Administración comunitaria, en este caso, ha actuado con una gran lentitud y sin hacer uso de los poderes que tiene la Comunidad Europea.

Tras las primeras protestas desarrolladas en Galicia, al tener el 90 por cien de los barcos su base en Vigo, los dirigentes de las organizaciones de armadores se trasladaron a Madrid para anunciar la movilización ciudadana convocada para el pasado 31 de mayo. Según los hombres de la industria de la pesca, Galicia no está dispuesta a que se haga con el sector pesquero lo que se llevó a cabo con el naval. No se acepta el desmantelamiento de estas industrias, desde las tareas de extracción y captura a las de su transformación a cambio de vagas promesas.

Los armadores gallegos de barcos congeladores quisieron dejar claro que tienen una flota para pescar y que, por este motivo, no aceptan las posibles sugerencias sobre venta de unidades a terceros países con importantes reservas pesqueras que luego colocan en los mer-

cados comunitarios. Por otra parte, se teme que unas posibles ventas a esos Estados, vayan a tener posteriormente problemas a la hora de los pagos, si se tienen en cuenta sus economías debilitadas.

### Peces y mercados

Los empresarios de la flota congeladora entienden que no sirven para mucho los acuerdos que se suscriben con pequeños Estados africanos, como ha sucedido en las últimas semanas en cuanto tienen aguas con escasos recursos. De lo que se trata, en opinión de los armadores, es de lograr que la Comunidad se tome en serio la situación de la pesca y que se arbitren soluciones de futuro. En esta línea, se considera indispensable que la política de mercados de la pesca en la Comunidad esté ligada a los accesos a caladeros lejanos. No se entiende como, una CE con graves problemas para el abastecimiento de pescado, con una balanza comercial gravemente deficitaria, no ha intentado al menos que los países exportadores con caladeros ricos en recursos cedan licencias a cambio de colocar sus productos en los Estados miembros. Los últimos años, España es un ejemplo más de este proceso, han sido escenario de un importante aumento de las compras en el exterior, mientras la flota era expulsada progresivamente de caladeros como los de Canadá o los Estados Unidos, antes que de Namibia.

El problema planteado por los barcos congeladores que faenaban en Namibia ha sido el punto de apoyo para un debate general en el conjunto de la sociedad gallega, en defensa del mantenimiento del aparato productivo en este sector y que supone puestos de trabajo indirectos estimados en más de 200.000 personas.

Las negociaciones entre la Comunidad y Namibia solicitadas ya por Bruselas, se considera no puedan culminar hasta pasados al menos seis meses, período excesivamente largo como para permanecer amarrados en puerto. Desde esta perspectiva, se buscan sa-



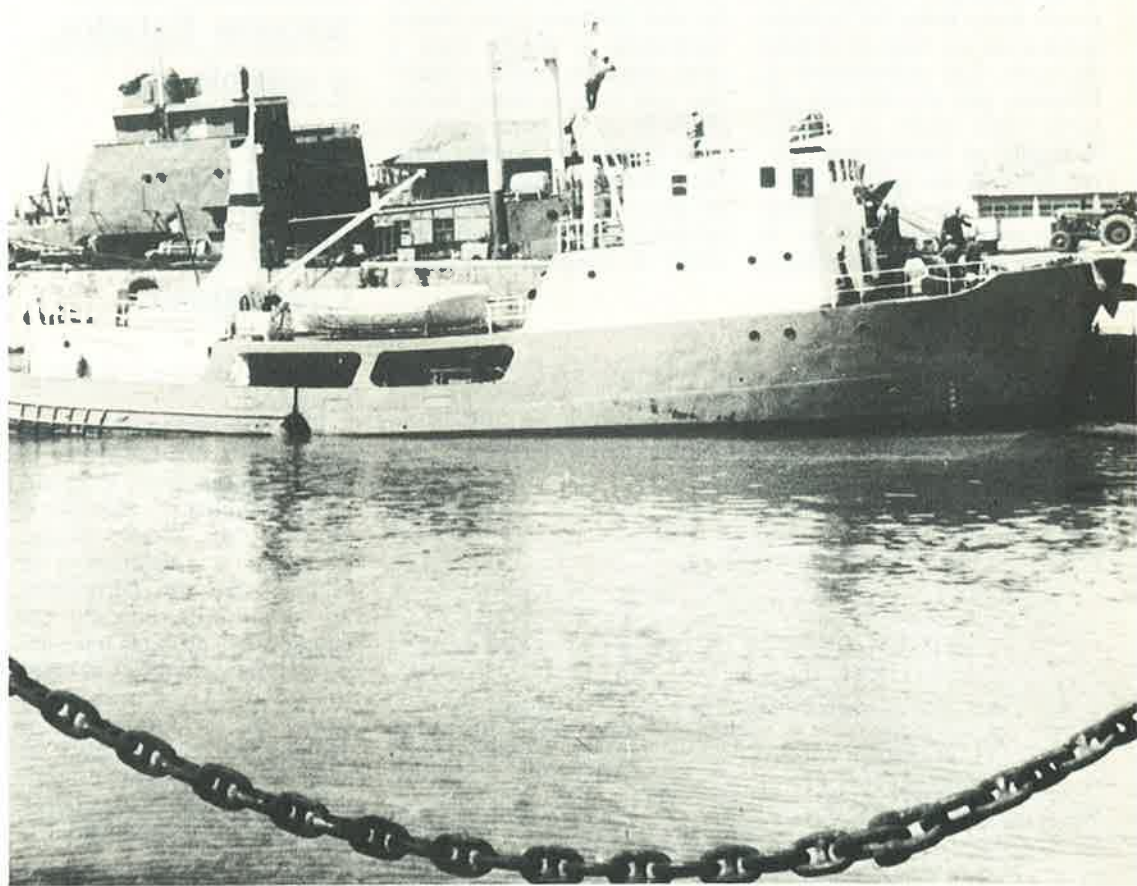


lidas con algunos Estados de América del Sur aunque existen graves dificultades al ser esos Estados algunos de los principales suministradores de pescado a la Comunidad. De cara al futuro se piensa en la posibilidad de empresas conjuntas en zonas de esos caladeros. Era una fórmula utilizada tradicionalmente por España y que se puso en entredicho por la Comunidad. Hoy, por el contrario, se plantea como una de las posibles salidas para esta flota congeladora.

Mientras se hallan salidas y soluciones para el problema de los barcos y las pesquerías, con carácter inmediato se arbitraron soluciones para el colectivo de trabajadores afectados por el paro de la flota y los expedientes de regulación de empleo.

Autoridades, partidos políticos y organizaciones sindicales gallegas, la principal zona afectada por el problema, tienen las cosas claras. No a un desmantelamiento del sector de la pesca y sus industrias derivadas. Presión ante la Administración española y, sobre todo en Bruselas, para atender las reivindicaciones de un colectivo de empresarios pesqueros que deberían tener un peso mayor en el marco de la CE azul. ■

V. M.



# APROBADAS AYUDAS PARA LOS TRABAJADORES AFECTADOS POR EL PARO

*A propuesta de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Consejo de Ministros del Pasado 1 de junio aprobó un acuerdo por el que se conceden ayudas a tripulantes de buques de pesca por la paralización de la flota pesquera que faena en el Atlántico Suroriental.*

*A raíz de la independencia de Namibia, la flota española de arrastreros congeladores que operaba en esa zona tuvo que cesar en su actividad con efectos del 1 de abril de 1990.*

*Parte de esos barcos se trasladaron al caladero de Malvinas y otros regresaron a puerto para su paralización. Teniendo en cuenta la importancia tradicional de este caladero, el número de barcos afectados y la repercusión sociolaboral que origina esta parada, el Gobierno consideró necesario arbitrar las ayudas precisas para hacer frente a la contingencia de paro forzoso de los barcos que operaban en las referidas aguas.*

*A continuación, ofrecemos el texto del acuerdo aprobado por el Gobierno.*

Primero. Se conceden ayudas a los tripulantes de los buques de pesca que operan en el caladero del Atlántico Suroriental, entre los paralelos 17° 17' 54" S y 28° 38' S, que se encuentran enrolados en los mismos a la arribada de éstos a puerto para pro-

ceder a su paralización y que como consecuencia de la misma queden en situación legal de desempleo. A tales efectos se entenderán incluidos aquellos trabajadores que no estando en los supuestos anteriores hayan sido desenrolados por vacaciones, sigan manteniendo la relación laboral con la empresa y finalicen dichas vacaciones dentro del período de paralización. Igualmente se conceden las ayudas a los trabajadores que, habiendo sido enrolados con anterioridad al inicio de la paralización, tengan suspendida su relación laboral por encontrarse en situaciones de incapacidad laboral transitoria o invalidez provisional y finalicen las mismas dentro del período de paralización.

Segundo. Para que las tripulaciones de los buques a que se refiere el artículo primero puedan tener acceso a estas ayudas, los armadores de los mismos deberán acreditar de forma fehaciente y con relación nominal de trabajadores ante la Secretaría General de Pesca Marítima, el encontrarse faenando en el citado caladero en el período inmediatamente anterior al 1 de abril

■ Se aplicarán durante el tiempo que dure la paralización del barco, por un período máximo de cuatro meses comprendido entre el 1 de abril y el 31 de agosto.

■ Para recibir la ayuda de 82.000 pesetas, el trabajador deberá renunciar en ese período a percibir las prestaciones por desempleo que le correspondieran.

de 1990 y haberse visto obligados a interrumpir su actividad pesquera a partir de la citada fecha en el Atlántico Suroriental entre los paralelos 17° 17' 54" y 28° 38' S (caladero de Namibia), sin posibilidad de continuar ejerciéndola en ningún otro caladero durante el período de tiempo total o parcial, establecido en el punto cuarto.

Tercero. Las ayudas a conceder, una vez acreditada la situación legal de desempleo, serán las siguientes:

1. Una ayuda económica mensual a los trabajadores por el importe de 82.000 pesetas.

2. Una ayuda extraordinaria a los tripulantes que no accedan al derecho a las prestaciones por desempleo, por un importe equivalente al de sus cuotas de Seguridad Social, correspondientes al mismo período y que se aplicará al pago de las citadas cuotas.

Cuarto. Estas ayudas se aplicarán por el tiempo que dure la paralización durante un período máximo de cuatro meses, siempre que éste esté comprendido entre el período que media entre el 1 de abril de 1990 y el 31 de agosto, como máximo, del mismo año.

Quinto. La concesión de ayudas a que se refiere el apartado 1 del punto tercero se atenderá a la siguiente regla: el trabajador formalizará por escrito la oportuna solicitud en la que hará constar su opción a percibir dicha ayuda con renuncia expresa al ejercicio del derecho a percibir las prestaciones por desempleo que pudieran corresponderle derivadas de esta situación legal de desempleo durante el tiempo de percepción de la ayuda.

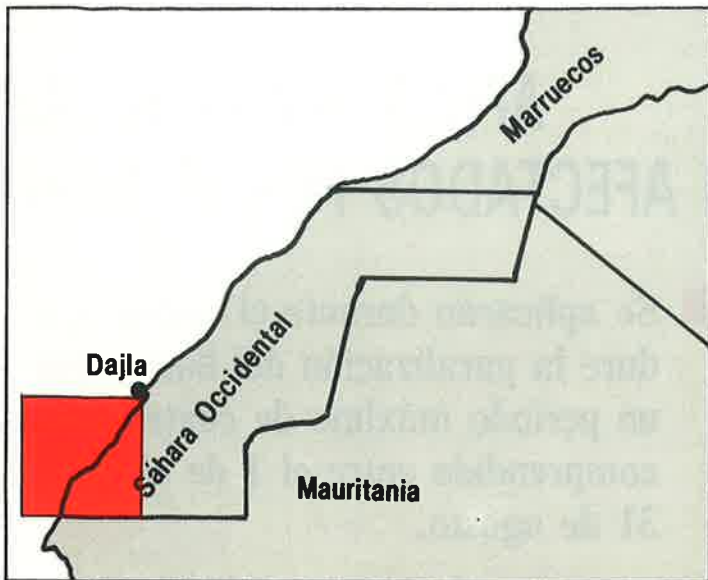
Sexto. Estas ayudas se abonarán con cargo a los vigentes Presupuestos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Séptimo. Por los Ministerios de Economía y Hacienda, Trabajo y Seguridad Social y Agricultura, Pesca y Alimentación se adoptarán las medidas precisas para la ejecución del presente acuerdo incluidas las modificaciones presupuestarias a que hubiere lugar.

Octavo. El pago de las ayudas que se concedan a los tripulantes se realizará por las Entidades Gestoras correspondientes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.







## Rabat acota una controvertida zona de seguridad en la costa saharai

Marruecos ha prohibido las faenas pesqueras en una parte de la costa saharai, en concreto, desde la frontera mauritana hasta 130 kilómetros al norte, y dentro de las 25 millas próximas al litoral. La decisión tomada se encuentra dentro de los compromisos adquiridos con la Comunidad Europea para definir con claridad las zonas de seguridad de sus aguas, según han argumentado.

Los armadores españoles afectados consideran, sin embargo, que establecer restricciones por seguridad más allá de las 12 millas próximas al litoral va contra el Derecho Internacional del Mar.

# Aguas prohibidas en el caladero marroquí



**P**ESCADORES españoles han sido apresados en ocasiones bajo la acusación de estar faenando en una zona de guerra y, por tanto, prohibida. Nadie de las patrulleras les ha sabido señalar entonces dónde se encontraban con precisión dichos límites, dónde terminaban y cuándo había sido comunicada su existencia. Esta incertidumbre les hizo incluir entre sus reivindicaciones una mayor claridad por parte de las autorida-

definida por Marruecos no se ajusta al Derecho Internacional del Mar, por abarcar hasta 25 millas más allá del litoral y no las 12 que consideran las normas internacionales. Según él, esta área ha sido prohibida solamente a la pesca y no al tránsito de barcos, por lo que entiende que la decisión ha sido tomada pensando más en recortar las capturas que en otras consideraciones.

En la zona acotada, equivalente a la extensión de la costa

La importancia de la medida ha sido valorada por el propio José Ramón Fontán, *como de una gravedad sin precedentes. Tal, que mañana podríamos ser expulsados de todo el caladero. Según su criterio, el acuerdo de pesca entre Marruecos y la Comunidad Europea impide en su artículo 8.º, punto 3, que el primer país tome medidas unilaterales contra el normal desarrollo de las faenas en las zonas previstas por el tratado, lo que se contradice*

de ellas, a la propia Comisión Europea. El secretario general de Pesca, José Loira, ha atendido en varias ocasiones las peticiones de los armadores afectados y ha trasladado sus quejas a Bruselas, por si su argumento se encontrara ajustado a Derecho y tuviera que ser recurrida por tanto la medida marroquí.

Los puntos en los que se basa ANACEF para considerar la decisión contraria a la Convención de la ONU sobre los Derechos del Mar, es que en esta última se establece que ningún país puede imponer restricciones por supuestas razones de seguridad más allá de las 12 millas «y el litoral marroquí ya está protegido al tener prohibido a los barcos canarios faenar dentro de las 12 millas», señala Fontán. El director gerente de esta asociación añade además que «la Unión Soviética pesca en la zona con 15 grandes buques a menos de tres millas de la costa, por lo que nos reafirmamos en la idea de que lo más importante que esperan obtener con estas restricciones no es el aumento de la seguridad, pues tampoco piensan impedir el tránsito por las aguas comprendidas entre las 12 y las 25 millas anunciadas».

Mientras Bruselas estudia el caso, los armadores han decidido continuar faenando en las mismas aguas que hasta ahora como si nada hubiera pasado. Entienden que debe ser cada uno de los barcos en particular los que tienen que adoptar la decisión de retirarse o no de esa zona y no la organización como bloque. Todo ello, sobre todo, después de que las autoridades españolas les dijeran que no les obligaban a que abandonaran la zona, sino que les comunicaban la decisión tomada por Marruecos para que se atuvieran a las consecuencias. En tanto no se resuelva el conflicto ellos seguirán en su sitio respondiendo de una forma aunada, eso sí, en caso de pago de multas y fianzas por apresamientos. Y es que, como dice el propio Fontán, «nuestra situación es tan mala que no estamos en condiciones de que desaparezca el 25 por cien de nuestra actividad». ■

M. P.



des de Marruecos a la hora de establecer estas zonas. La delegación de la Comunidad Europea que negoció en Rabat durante el pasado mes de marzo la solución de la crisis que planteó el bloqueo del Estrecho también hizo hincapié en el mismo asunto. Meses más tarde ha sido definida por primera vez una de esas llamadas *ventanas de seguridad*, sin que haya satisfecho a todos y sin que sus límites dejen de ser cuestionados.

José Ramón Fontán, director gerente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF), ha asegurado a esta revista que la zona

atlántica de Galicia aproximadamente, los buques encuadrados en ANACEF obtienen un 25 por cien de sus capturas. Son 121 arrastreros congeladores de cefalópodos, 12 arrastreros de otras modalidades y dos artesanales que van a ver mermadas sus capturas, si sus reivindicaciones no son atendidas por las autoridades del país vecino antes de los tres meses en que la medida va a estar en vigor, desde el 15 de mayo pasado al próximo 15 de agosto. Pero la prohibición no afecta sólo a estos barcos y fuentes de la Cofradía de Las Palmas han señalado que en la zona faenan cerca de 50 artesanales canarios no englobados en ANACEF.

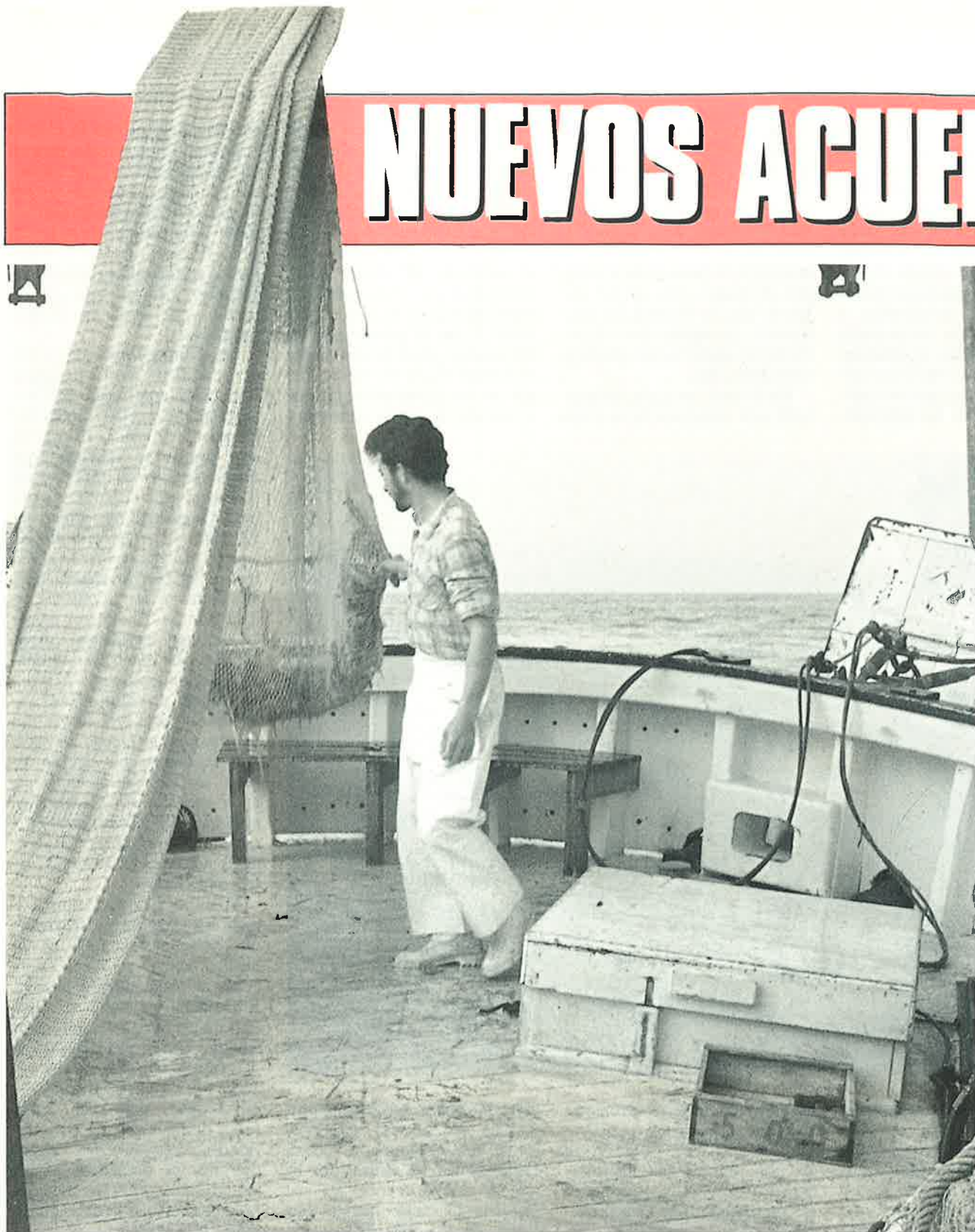
con esta nueva decisión. Según explica, los buques españoles ya se ven obligados a faenar fuera de las 12 millas, por lo que el nuevo recorte les supondría 13 millas menos a lo largo de los 130 kilómetros anunciados, desde Cabo Blanco, en la frontera con Mauritania, hasta el Cabo Barbas, al sur de Dajla, la antigua Villa Cisneros.

### Batalla jurídica

El convencimiento de que tienen consigo la razón jurídica es lo que ha llevado a ANACEF a presionar a las autoridades españolas y por medio



# NUEVOS ACUERDOS



El consejo de ministros de Agricultura y Pesca de la Comunidad aprobó en su reunión de abril una serie de compromisos en materia de pesca internacional que posibilitan la actividad de la flota pesquera en caladeros de terceros Estados.

Entre otras medidas, destaca la ratificación de un acuerdo con Sierra Leona, otro acuerdo con Guinea Bissau, otro con Guinea Ecuatorial y un protocolo de acuerdo con la islas Seychelles.

**L**AS aguas de Sierra Leona permitirán posibilidades de pesca para la flota comunitaria en 10.300 toneladas de registro bruto/mes, media anual para arrastreros congeladores y palangreros de fondo y dará licencias a 46 barcos atuneros cerqueros congeladores, así como a 46 palangreros de superficie y atuneros cañeros. Ello va a permitir acomodar a parte de

la flota arrastrera congeladora de la Comunidad Europea.

El período de vigencia del nuevo acuerdo de pesca será de dos años, a partir de la fecha de su entrada en vigor que será en breve. El Parlamento de Sierra Leona deberá proceder también a la ratificación del mismo.

El consejo de ministros de la Comunidad aprobó también la compensación financiera que



# S PESQUEROS

## La CE ratificó compromisos con Sierra Leona, Guinea Ecuatorial, Guinea Bissau y las islas Seychelles.

deberá pagar la CEE por el período de aplicación de este compromiso, y que supone cerca de cinco millones de ECUs además de otros 300.000 ECUs para financiar un programa científico y técnico, así como otros 300.000 ECUs para becas de estudio y tareas de formación destinadas a los pescadores de Sierra Leona.

En lo que se refiere a la flota española, el sector se ha manifestado interesado en obtener una parte de esas posibles licencias, especialmente para el sector congelador de arrastre, así como para la pesca dirigida a especies migratorias tales co-

el anterior compromiso expiró el pasado 17 de enero.

El acuerdo de pesca con estas islas, según una valoración del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación es el más importante para la flota atunera que faena en aguas del Océano Índico, en cuanto permite unas posibilidades de pesca para 40 licencias de atuneros cerqueros congeladores de las que 20 son españolas.

Como contrapartida a estas posibilidades pesqueras, la Comunidad aportará compensaciones financieras durante los tres años de vigencia del acuerdo. En total, esos apoyos su-

ministrados de Agricultura y Pesca de la Comunidad ratificó también el pasado mes de mayo un acuerdo con Guinea Bissau que había sido rubricado hace ya un año, y gracias al cual se pudo seguir con la actividad pesquera en dichas aguas. Este acuerdo tiene una vigencia de dos años por lo que terminará en 1991.

Las posibilidades de pesca de este compromiso son importantes para la flota comunitaria. Según las cifras oficiales, con este acuerdo podrán faenar en aguas jurisdiccionales de este Estado un total de 95 barcos, de los que 45 son atuneros cerqueros congeladores; 15 embarcaciones son atuneros cañeros y otros 35 serán barcos palangreros de superficie. En total, se permiten unas capturas correspondientes a 15.000 toneladas de registro bruto por mes y media anual para arrastreros congeladores y que mayoritariamente corresponden a marisqueros y cefalopoderos.

Como medidas de compensación, la Comunidad aprobó el pago a Guinea Bissau de cerca de 11 millones de ECUs, además de otros 550.000 para financiar un programa científico y técnico y 550.000 más para becas de estudio.

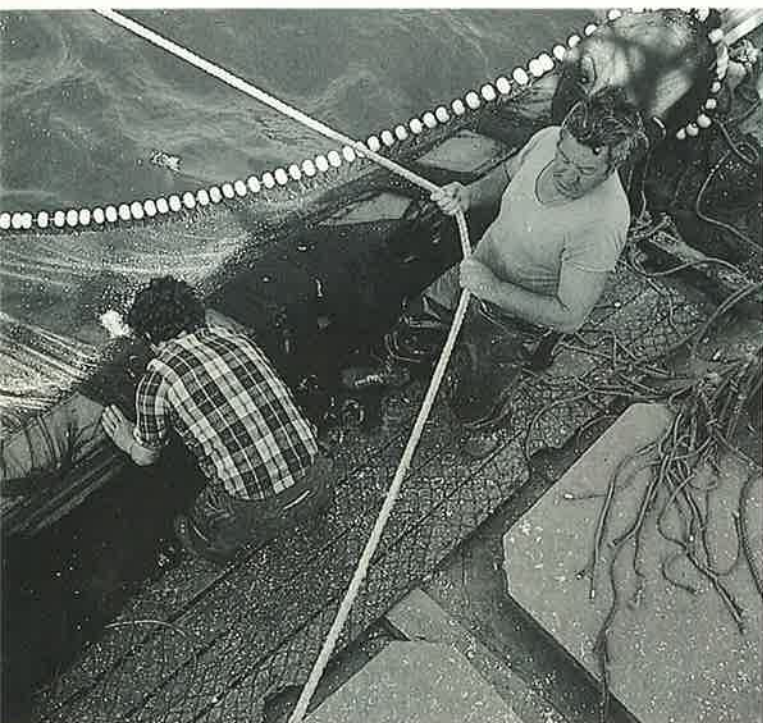
Del total de las posibilidades de pesca que ofrece este nuevo acuerdo para toda la Comunidad, la flota española dispone de 7.000 toneladas de registro bruto para arrastreros congeladores, 19 licencias de atuneros cerqueros congeladores y 16 para palangreros de superficie, modalidad que sin embargo no se ha utilizado hasta la fecha.

Finalmente, el consejo de ministros comunitario ratificó también un acuerdo de pesca con Guinea Ecuatorial que había sido firmado en junio de 1989, y que tiene una vigencia de tres años a partir de aquella fecha. Este compromiso supuso también en su día la posibilidad de seguir faenando en aquellas aguas sin interrupción.

El caladero de Guinea Ecuatorial supone la actividad de 9.000 toneladas de registro bruto mes/media anual para arrastreros congeladores, 40 buques atuneros cerqueros congeladores y 30 barcos palangreros de superficie y atuneros cañeros. De este total, la flota española utiliza 2.470 toneladas de registro bruto para arrastreros congeladores, 18 buques atuneros cerqueros congeladores y 12 barcos palangreros de superficie.

Las medidas de compensación aprobadas por la Comunidad contemplan el pago de seis millones de ECUs por un período de tres años, hasta 1992; así como otros 500.000 ECUs para financiación de un programa científico y técnico relacionado con la investigación de pesquerías y 665.000 ECUs destinados a becas de estudio para formación de pescadores de ese país.

Nota destacada del conjunto de acuerdos firmados o ratificados es la asignación en todos ellos de dinero para la investigación pesquera en cada uno de los caladeros, de acuerdo con la filosofía aplicada en sus propias aguas por la Comunidad. ■



mo atuneros cerqueros y palangreros de superficie.

El acuerdo ratificado por el consejo de ministros de la Comunidad para la pesca en las islas Seychelles fue firmado el pasado mes de enero en Victoria, capital de este Estado. Este nuevo protocolo tiene una vigencia de tres años, hasta 1993 y permitirá continuar realizando las pesquerías en aquellas aguas sin interrupción, ya que

man tres millones de ECUs, de los que su mayor parte está destinada a fomentar los programas científicos que se desarrollen en sus aguas, de cara a mejorar las condiciones de la actividad pesquera en el futuro tal como se hace en otras latitudes. Los responsables de la CE son los primeros interesados en evitar políticas de pesca que eliminen los recursos.

Por otra parte, el consejo de

V. M.



## IV CONGRESO NACIONAL DE TRAFICO MARITIMO EN CANARIAS



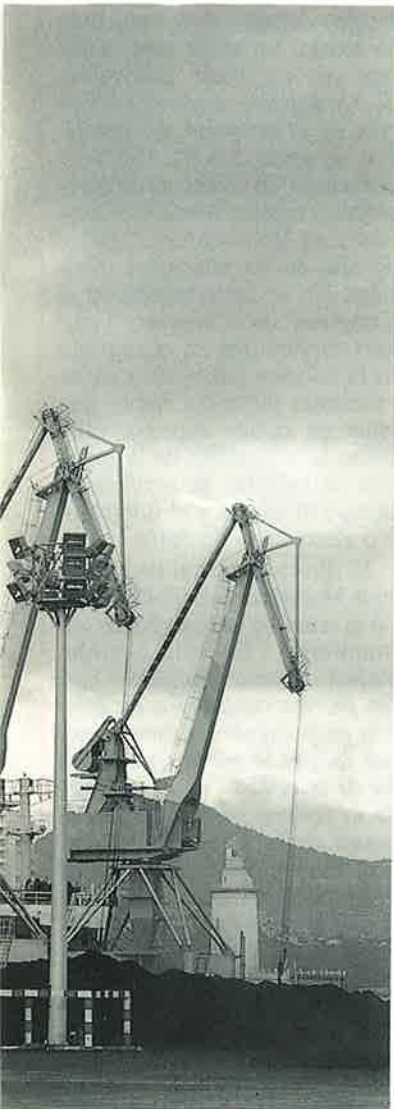
# LA POLITICA PORTUARIA, A DEBATE

Empresarios y técnicos procedentes de 20 países participaron, durante los primeros días de abril, en el IV Congreso Nacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria desarrollado conjuntamente en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Para el director general de Puertos y Costas, Fernando Palao, «ésta ha sido una oportunidad para debatir los problemas y política portuarios en nuestro país, al mismo tiempo que para compararla con la de las distintas naciones presentes en el encuentro».

**C**UATRO fueron las sesiones constituyentes del IV Congreso Nacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria que, celebrado durante los primeros días del mes de abril en las islas Canarias, sirvió para poner de manifiesto nuestro modo de hacer en cuanto a política portuaria se refiere, y comparar nuestras actitudes con las del resto de países participantes en el encuentro.

Conocidos profesionales de los medios de comunicación hicieron las veces de moderadores de las distintas ponencias y mesas de trabajo que, a lo largo de las jornadas, desarrollaron los asistentes al Congreso: avituallamiento de combustibles a buques; comercialización de la pesca en los puertos; el universo del





contenedor y la reforma portuaria.

En la primera de las sesiones Vicent Leconte, coordinador de combustibles de BP Internacional; Francisco Soriano Sanz, responsable de Bunkering de CEPESA; K. J. Bolt, director del Departamento de Medioambiente Marino de Holanda; T. J. O'Sullivan, de los servicios de dirección medioambiental de Irlanda y José Antonio Baura de la Peña, secretario general de E. N. ELCANO, debatieron sobre la oferta y la demanda de combustible en mercados complejos y altamente competitivos; los controles de calidad que deberían pasar esos carburados y el análisis de los efectos que producen sobre el medio marino, su flora y su fauna, el vertido o la pérdida de combustibles. Al mismo tiempo, los ponentes hicieron

referencia a las características del mercado en el área atlántica.

En la segunda de las jornadas, la comercialización de la pesca en los puertos constituyó el eje común en el debate de los congresistas y si los ponentes hicieron referencia al tema en el mundo, las islas Canarias estuvieron presentes en el ánimo de todos los asistentes. En este sentido, Motoyuki Miyoshi, del Interocean Shipping Corporation, de Japón; Michel Legoune, de la dirección de Pesca de la Comunidad Económica Europea; Jesús Linares Leis, director regional de marketing de INMARSAT; José Ramón Fontán, gerente de ANACEF y Juan B. Arencibia Rocha, técnico comercial y economista del Estado trataron a las islas como el centro de comercialización de la pesca de cefalópodos

para Japón y el papel que las islas pueden representar en estos últimos diez años de siglo en la distribución y comercialización de la pesca, así como el punto de vista de la Comunidad Europea. Los ponentes de estas jornadas no olvidaron hablar de aspectos más técnicos como pudieron ser los buques frigoríficos o el sistema estándar C para el control de balizamiento y sus aplicaciones en pesca.

Tras el fin de semana, el Congreso cambió de sede y los participantes se trasladaron a Santa Cruz de Tenerife donde quedaría clausurado, dos jornadas más tarde, el IV Congreso Nacional de Tráfico Marítimo y Portuario. En Tenerife, L. J. Gross, de CSR Consultants, del Reino Unido; W. A. Abernathy, de Edgewater Consultants, de Estados Unidos;

Erik Nielsen, consejero-delegado de MAERKS ESPAÑA; Ignacio de Cárdenas, director-gerente de fabricación de Grúas, S. A. y representante de INMARSAT ORGANISATION, del Reino Unido hicieron referencia al contenedor. Para ello, y moderados por la popular periodista canaria Cristina García Ramos, analizaron el crecimiento del tráfico de contenedores en el área del Atlántico durante el último cuarto de siglo, así como la panorámica general de dicho tráfico en el mundo: sus rutas y centros de carga. Esta jornada, que constituía asimismo la novena conferencia nacional de ICHCA, sirvió también para tratar las bases autorizadas de contenedores; las tendencias en el desarrollo intermodal del transporte y sus consecuencias en los puertos, a la vez que quedó demostrado el sistema EDI-MAR.

### Clausura esperada

Sin restar importancia a las sesiones anteriores y tal como las expectativas preconizaban, la última de las sesiones fue la que despertó un mayor interés entre los asistentes al Congreso y, en especial, la participación del director general de Puertos y Costas, Fernando Palao, quien, en la ponencia anterior al debate sobre la reforma portuaria se despachó a gusto contra las empresas estibadoras manifestando su deseo de que exista mayor transparencia en el sector.

Fernando Palao manifestó en su exposición que *el mundo de oscuridad fiscal de los puertos resulta impenetrable*, por lo que aprovechó la ocasión para reclamar *más garantía y solvencia a las empresas estibadoras*, reconociendo, no obstante, *cierta lentitud en el desarrollo de la reforma, pese a la imposibilidad de resolver las cosas automáticamente, como algunos han pretendido*. Para el director de Puertos y Costas, la solución financiera *no es asunto de una varita mágica* y reiteró que considera *insuficiente* la reestructuración empresarial.

El director general de Puertos y Costas afirmó que *la re-*



## IV CONGRESO NACIONAL DE TRAFICO MARITIMO EN CANARIAS

forma portuaria ha permitido una importante reducción de las plantillas excesivas de estibadores que existían en la mayor parte de los puertos españoles. En este sentido, dijo que el número de trabajadores en el sector de la estiba era, en 1982, de 12.500 empleados mientras que, en la actualidad, la plantilla de estibadores se sitúa en torno a los 8.000 trabajadores. La reducción de las plantillas se ha realizado por las jubilaciones reglamentarias que se produjeron al crear la sociedad es-

mente en la negociación de los convenios colectivos, de los que ya se han firmado 12. El director general de Puertos y Costas se congratuló asimismo de que la discusión se haya trasladado al campo de la negociación colectiva, una vez superados los conflictos con los sindicatos y con la mayoría de los empresarios en la oposición frontal a la reforma.

Fernando Palao señaló que el objetivo que la Administración se plantea para el desarrollo de la reforma es la consoli-

*nición adecuada de los objetivos de política portuaria, para lo que hay que establecer indicadores de rendimiento mínimo en función de la actividad del puerto.* Por su parte, Jos M. Dekkers, licenciado en Ciencias Empresariales, expuso la reforma portuaria en Rotterdam y el papel de ésta en las relaciones laborales. En su intervención en el Congreso de Canarias, Dekkers explicó que en el capítulo de la reforma portuaria y en las relaciones laborales había que tener en cuenta aspectos tales como la utilización de la logística integrada, el servicio a tiempo al cliente y el intercambio electrónico de datos.

El director general de la Marina Mercante Española, abordó el tema de las cuestiones comunitarias. En este sentido, Rafael Lobeto manifestó que *los puertos constituyen un eslabón en la cadena de transportes, por lo que la política portuaria ha de inscribirse en el contexto de la política general de Transportes de la Comunidad Europea.* Para el director general de la Marina Mercante, *la liberalización de tráficos en el transporte marítimo y terrestre y la consiguiente armonización de la competencia en los distintos modos lo que tendrá un efecto directo e inmediato en las condiciones de competencia entre los distintos entes portuarios europeos.*

Por último, Jürgen Erdmenger, de la Dirección General del Transporte de la Comisión de la CEE, señaló en su ponencia sobre los puertos en el mercado único europeo que las circunstancias que llevan al citado mercado *han confirmado que el futuro de los puertos europeos no puede ser separado del futuro del sistema general del transporte del que forman parte los puertos.*

A pesar de que las ponencias y los debates fueron los ejes del IV Congreso Nacional de Tráfico Marítimo, la Asociación para la promoción del Puerto de Tenerife patrocinó una exposición antológica del puerto y un concurso fotográfico sobre el mismo tema, que sirvió para dar un toque más informal al encuentro. ■

Ana DIAZ



tatal por las bajas vegetativas habidas durante la reforma y, en algunos casos, por jubilaciones voluntarias incentivadas.

Fernando Palao destacó, como aspectos positivos de la reforma portuaria, el que los trabajadores valoren ya positivamente la consolidación obtenida de su puesto de trabajo y que los empresarios más solventes aprecien las ventajas de la existencia de un marco normativo claro que regula la actividad portuaria. En este sentido, destacó que la reforma portuaria ha permitido que los empresarios se hayan responsabilizado de la estructura laboral del sector en cada puerto, al repercutirles los costes de inactividad.

Como aspectos negativos a la reforma portuaria, el director general de Puertos y Costas resaltó cierta lentitud en el proceso renovador; la imposibilidad legal de resolver inmediatamente los aspectos económicos consolidados; la reestructuración insuficiente del empresario del sector necesitado de capitalización y modernización, y la escasa repercusión de la reforma en la reducción de las tarifas de estiba.

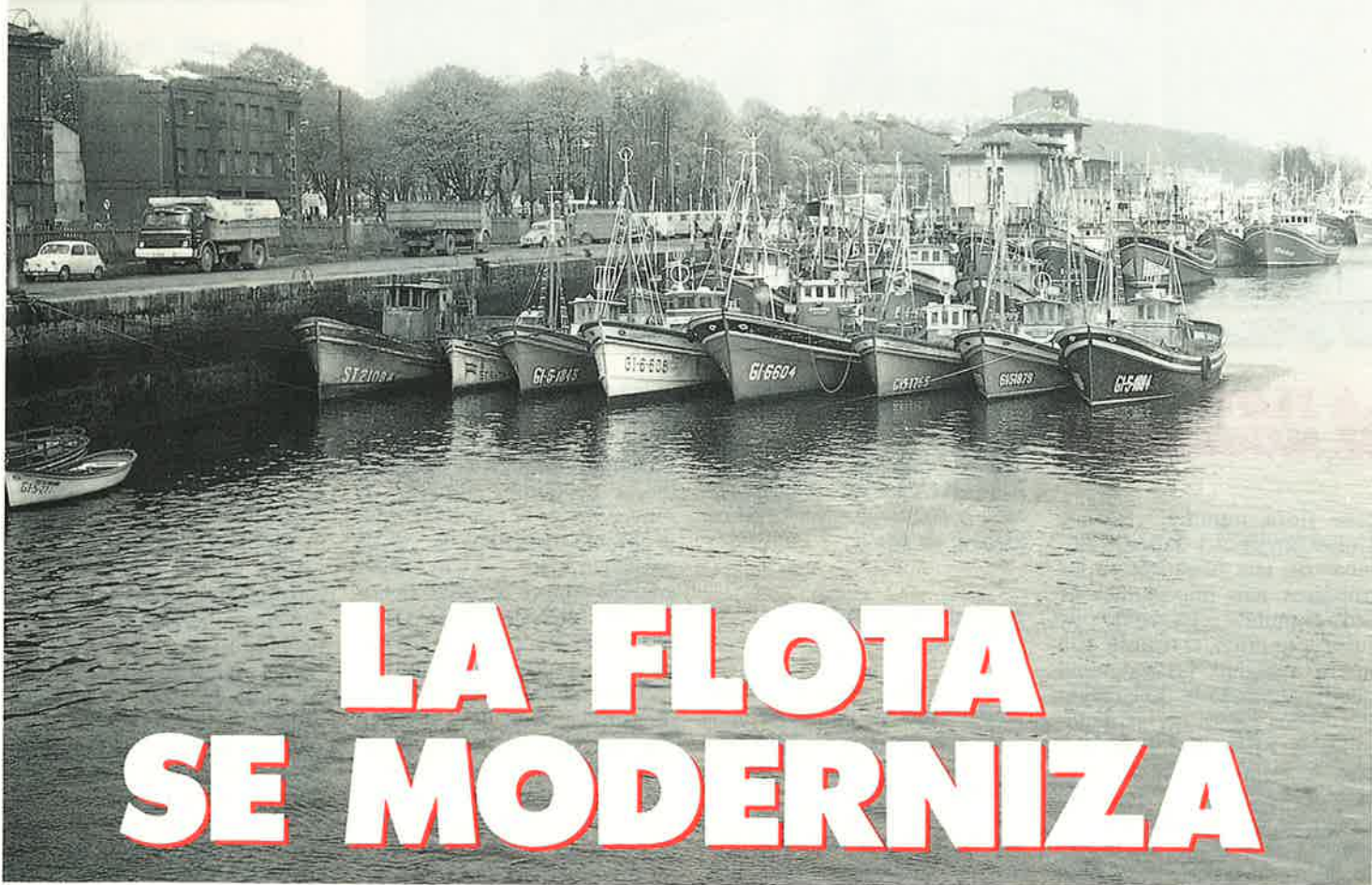
Palao denunció el mantenimiento *en algunos casos* de pagos directos de empresas estibadoras a trabajadores portuarios y operadores de grúas; la escasa transparencia comercial y fiscal del sector y cierta conflictividad provocada especial-

dación definitiva de la estructura de las sociedades estatales; el reforzamiento de la estructura empresarial y la definición, en cada puerto, de un marco económico y técnico para el desarrollo de los trabajos portuarios en condiciones garantizadas de eficiencia y productividad.

Pero la última jornada del IV Congreso Nacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria también contó con la presencia de otros conferenciantes: Willy Winkelmanns, catedrático de Economía del Transporte y presidente de la Comisión del Puerto Flamenco habló sobre las reformas portuarias. Para el profesor, *resulta imprescindible tener una defi-*



## LA POLITICA DE ESTRUCTURAS PESQUERAS DE LA CE COMPLETARA LA PUESTA AL DIA DE LA FLOTA ESPAÑOLA



# LA FLOTA SE MODERNIZA

**E**L secretario general de Pesca, José Loira, en una reciente comparecencia ante el Congreso de los Diputados, respondió a varias preguntas de los grupos parlamentarios en las que se hacía referencia a la capacidad de reconversión de la flota española ante las nuevas circunstancias de estos años que corren.

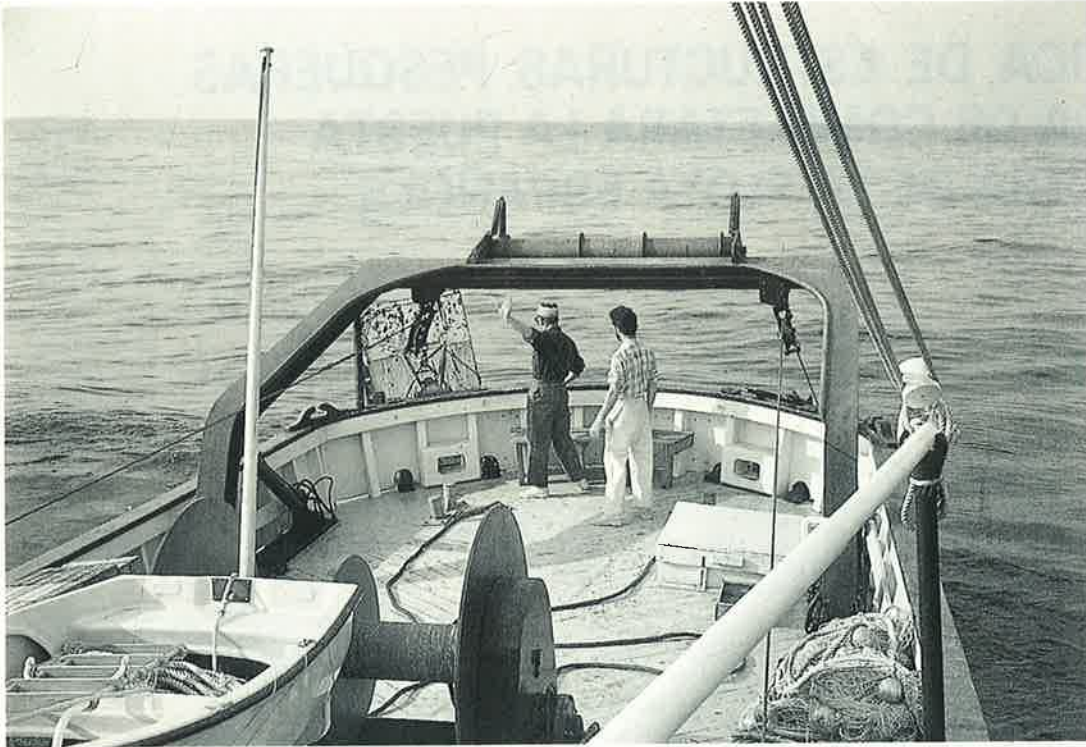
Loira resaltó entonces la capacidad del sector pesquero español, que ha demostrado durante los últimos años saber

El proceso de modernización de la flota pesquera española se completará durante los próximos años. Así lo asegura la Secretaría General de Pesca, que anuncia una puesta al día de la capacidad pesquera española para estos cuatro ejercicios siguientes. Las restricciones para faenar en determinados caladeros, las obligaciones impuestas por la Comunidad Europea y la propia capacidad de captura española han sido los condicionantes que han impuesto esta reestructuración y las barreras que hay que salvar para ponerse a la altura de los tiempos.

adaptarse a la nueva realidad internacional. Como se sabe, a finales de los años setenta los barcos nacionales se encontraron con las trabas que suponía el establecimiento de Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) en varios países, fundamentalmente en aquéllos con caladeros más ricos, situación a la que según el secretario general de Pesca se ha ido adaptando la flota poco a poco, aunque aún quede mucho por hacer.

En ese momento (años setenta), España disponía de la ter-





## LA FLOTA SE MODERNIZA

cera flota mundial, tras la Unión Soviética y Japón. Contaba con una presencia en los caladeros más importantes de todo el mundo y ha tenido que sufrir, por tanto, el reajuste a la nueva realidad internacional que ha supuesto la declaración por varios países de las denominadas ZEE. José Loira explicó al respecto, ante la comisión de Agricultura y Pesca del Congreso, que España optó entonces por acometer un proceso de reconversión de su flota que garantizase el mantenimiento de la actividad, a través de acuerdos internacionales de pesca y el establecimiento de empresas conjuntas con otros países.

Este proceso se vio reforzado a partir de 1983, explicó el secretario general de Pesca, con una nueva orientación plurianual que incluía la reordenación de la actividad pesquera en los caladeros nacionales y la búsqueda de nuevas alternativas en aguas internacionales, *al tiempo —dijo— que se acometía un ambicioso programa de modernización de la flota. La*

*experiencia de este tipo de actuaciones —continuó— facilitó el proceso de adhesión a la Comunidad Europea, a la que España aportó un peso muy importante y una larga experiencia en materia de pesca.*

### Parque pesquero

No obstante, a pesar de esta modernización paulatina que lleva a cabo la flota española, aún presenta todavía algunas cotas de antigüedad. Así, si bien es cierto que contamos con la flota pesquera más numerosa también es cierto que hoy por hoy es la más anticuada del continente.

En la actualidad, el parque pesquero español está integrado por casi 17.000 barcos, de los que el 51 por cien tiene más de veinte años y el 76 por cien menos de 20 toneladas. Estas cifras deben ser cotejadas con los encargos que tienen los astilleros. Cabe decir al respecto que del total de la cartera de pedidos, el 80 por cien (166 buques) corresponde a pesqueros cuya tecnología y recursos están previstos superen en buena medida a muchos de los que hoy surcan las aguas.

Esta flota pesquera nacional supone, como se sabe, un importante capítulo económico. Su importancia en el conjunto de la economía nacional es muy superior al que representa la misma actividad en otros países europeos. De esta forma, en 1988 supuso el medio de vida para cerca de 400.000 familias españolas, con una generación de recursos por valor de 223.000 millones de pesetas, lo que supone cerca del 1 por cien del Producto Interior Bruto (PIB), al tiempo que sus capturas representaron en ese año uno de los componentes básicos de la dieta española, con un consumo de pescado por habitante y año sólo superado en el mundo por los japoneses.

Considerada la importancia de la industria pesquera española en relación con la europea, las cifras muestran el valor no sólo absoluto sino también relativo. Supone en este sentido el 50 por cien de la industria europea de pesca, al tiempo que de nuestros astilleros sale más de la mitad de los buques que faenan en el viejo continente.

Sin embargo, estas cifras no son todo lo positivas que pudieran parecer a primera vista. El problema más importante

que padece nuestra flota es su antigüedad y la necesidad de adaptarse a las nuevas trabas internacionales, como Zonas Económicas Exclusivas, caladeros esquilados y nuevas obligaciones con terceros países, tal y como ha señalado el secretario general de Pesca en su intervención ante el Congreso de los Diputados.

### Política de estructuras

Loira señaló en este sentido que el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea ha supuesto, asimismo, la instrumentación de una política de estructuras pesqueras de la CEE con una planificación a diez años vista, entre 1987 y 1996.

*Una vez puesta en marcha esta política de estructura comunitaria —señaló—, todo el proceso de reconversión y modernización de la flota pesquera española ha pasado a enmarcarse en los mecanismos de actuación y de apoyo previstos por la normativa de la CEE, con el objetivo de completar las actuaciones realizadas en años anteriores.*

José Loira ha destacado, asimismo, que la Administración española ha arbitrado los mecanismos necesarios, bajo financiación nacional, para cubrir el segmento de la flota que ha quedado fuera de la reglamentación comunitaria. Esta parte de la flota está compuesta generalmente por las embarcaciones de menor tamaño, que se dedican a la pesca artesanal y que no está incluida por tanto en las ayudas comunitarias que sí reciben los buques de mayor envergadura. Los mecanismos de apoyo puestos en marcha por el gobierno para paliar esta discriminación se basan fundamentalmente en ayudas a la construcción de nuevos barcos y subvenciones por la paralización temporal.

Por todo ello, según el secretario general de Pesca, la flota española dispone hoy de los instrumentos y los apoyos necesarios para completar, durante los próximos años, el proceso de reconversión y adecuación a la realidad futura del sector, de manera que se garan-

tice el mantenimiento de la actividad y su rentabilidad.

Actualmente, según puso de manifiesto José Loira, la flota faena en 23 caladeros de todos los mares, en el marco de los acuerdos de pesca suscritos entre la CEE y países terceros, así como al amparo de diversos organismos multilaterales, en cuyo seno se asignan cuotas a los países miembros.

Del conjunto de estos caladeros, 16 habían sido negociados por España con carácter bilateral antes de la integración en la Comunidad Europea, y el resto ha sido abierto a nuestra flota tras ese mismo ingreso. De esta forma, los pescadores españoles han podido pescar por primera vez a partir de 1986 en los caladeros de Madagascar, Comores y Gambia, así como podrán hacerlo en breves fechas en aguas de Cabo Verde, Gabón, Isla Mauricio y Sierra Leona.

En esa misma línea de expansión, Loira informó en el Congreso de los Diputados que



la CEE está actualmente en proceso de negociación de acuerdos pesqueros con Tanzania, Costa de Marfil, Sri Lanka, Kenia y Somalia y se iniciarán próximamente conversaciones exploratorias con Yemen del Sur y, en el área latinoamericana, con Argentina, Chile, Uruguay y México. Por lo que se refiere a otras áreas geográficas, existen acuerdos en vías de negociación con los países del Este europeo y, más en concreto, con la Unión Soviética.

Según el secretario general de Pesca, esta diversificación de caladeros ha sido definida por la Administración española ante las instancias comunitarias como solución a los problemas que encuentra nuestra flota para poder faenar en aguas de terceros países, y para intentar paliar la crisis a la que se vería sometida ante su expulsión en estos últimos años de algunos caladeros que le eran tradicionales. ■

M. P.

# RUGGERINI

## F 10 Y F 15 DIESEL

### TODO SON VENTAJAS

El F-15 es el primer fuera borda diesel bicilíndrico del mundo.

Arranque instantáneo, eléctrico o manual, potente, dócil, silencioso y muy fiable.

Larga duración, mínimo mantenimiento.

CONSUMOS INFERIORES A 2 LITROS/H.

Disponibles en 10 y 15 HP ambos con pie corto o largo.

Ideal para embarcaciones profesionales y deportivas.



## MARINA CURT S.L.

C/. Canónigo Penalva, 7 • C/. Turina, 2  
Telf. (96) 526 47 05 • Fax 528 81 74  
03013 • ALICANTE







**E**L comité de seguimiento de la pesca del bonito en el golfo de Vizcaya, integrado por pescadores españoles y franceses, y por autoridades pesqueras de ambos países, celebró recientemente una reunión en la que se abundaba en este acuerdo. Dicho comité ha consolidado una experiencia dada en el sector, por primera vez, y por la cual se pone en marcha un mecanismo de colaboración entre ambos países. Dicho acuerdo afecta a barcos palangreros y arrastreros de los dos países y establece una serie de normas consensuadas por el propio sector, para evitar los riesgos de conflictos entre ambas flotas que faenan en las mismas aguas del golfo de Vizcaya.

La elaboración de este *código de buen entendimiento* surgió como resultado de una serie de contactos previos entre los afectados de ambos países y fue configurado por el Comité de Pesca Marítima de Francia, por una parte, y por otra, por la Federación Nacional de Armadores de España, por la Confederación de Asociaciones de Armadores de Pesca (CEA-PE) y por las Federaciones de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria

# COSTERA TRANQUILA

**ACUERDO HISPANO-FRANCES PARA LA CAMPAÑA BONITERA EN EL GOLFO DE VIZCAYA**

**La costera del bonito, que se inicia en estos meses de primavera, se desarrollará previsiblemente con una mayor tranquilidad y menos incidentes que las anteriores. La Secretaría General de Pesca española ha llegado a un acuerdo con el sector pesquero francés por el que se pondrá en práctica un «código de buen entendimiento» entre ambas partes.**

y Lugo. Dicho código tratará de establecer la coexistencia de los barcos de ambos países, cuya actividad pesquera se ejerce tradicionalmente en aguas del Cantábrico, conocidas como zona VII de las aguas comunitarias.

Entre las medidas adoptadas y que ahora se han aprobado tras ser ensayadas durante un

período de seis meses, se contemplan aquellas que tienden a mejorar la comunicación entre los barcos, según las cuales las organizaciones profesionales españolas y francesas se han comprometido a difundir los mensajes entre buques en ambas lenguas o a emitir los contactos radio-telefónicos en la misma frecuencia.

Otro tipo de medidas adoptadas se refiere a las normas técnicas que deben seguir cada una de las modalidades de pesca, según practiquen las artes de arrastre y palangre. Estas normas fijan con detalle las millas de distancia entre los barcos y el sistema de posición para la pesca en la zona.


La tercera de las medidas acordadas tiende a facilitar las diferentes actividades en las zonas de pesca, mediante la fijación de normas de balizamiento y de navegación, que han resultado de utilidad para una mejor acomodación a las condiciones de pesca de los barcos afectados.

Durante el curso de la última reunión celebrada del comité de seguimiento de este código por parte de los dos países, se acordó además continuar desarrollando los contactos permanentes entre ambas representaciones. Todo ello con el objeto de resolver, en el clima de entendimiento y solidaridad entre los hombres de la mar, cualquier contencioso que la aplicación de este código o al margen de él pudiera producirse en todo momento. ■

M. P.



**BILBAO**  
**14/18 , noviembre, 1990**



**euro**  
**fishing**

**Feria Internacional  
de la Industria Pesquera**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Aptdo 468 - 48080 BILBAO (España) - Tel: (94) 441 54 00 - 441 67 00 - 441 75 00 - Telex 32617 FIMB-E - Fax: (94) 4424222

**IBERIA**  
LINEAS AREAS DE ESPAÑA

**EUSKO JAURLARITZA**  **GOBIERNO VASCO**

**ICEX**  
Instituto Español  
de Comercio Exterior



*A poco más de 100 kilómetros de diferencia, entre Alicante y Cartagena, el litoral mediterráneo es actualmente escenario de dos actuaciones significativas para el futuro de la pesca y en general para el conjunto de la actividad en el mar.*

*En Alicante, justo frente a las costas de la capital, en las inmediaciones de la isla de Tabarca, se trabaja ya sobre los primeros resultados obtenidos en la reserva marina constituida a partir de 1986 en una superficie actual de unas 1.400 hectáreas. Se trata de un fenómeno significativo. En una zona dominada por los intereses del turismo y donde las actividades de la pesca han perdido peso con el pasar de los años en su volumen de capturas, la reserva marina llevada a cabo en Tabarca ha constituido una especie de punto de partida, modelo donde se han comenzado a mirar los pescadores de otras zonas de esta misma costa, con el fin de poner medidas para lograr un aumento de la población marina. Frente a las resistencias del pasado para ejercer controles en las aguas del mar y limitaciones a determinadas artes de pesca, hoy, con la experiencia en Tabarca, son los propios pescadores quienes abogan y reclaman medidas urgentes que sirvan para proteger la pesca del futuro. La reserva marina en Tabarca y la política de arrecifes practicada en esas aguas, son actuaciones que de una u otra manera se quieren ampliar a otras superficies de la costa. Se trata de cultivar el mar, de imponer protección y control allí donde se practicaba la ley de la selva.*

*Probablemente, las dificultades encontradas en otros caladeros, la reducción progresiva de las capturas y el aumento de las importaciones son fenómenos que han contribuido especialmente a esta nueva sensibilización hacia el mar donde, en el caso de Alicante, está jugando un papel importante el Instituto de Ecología Litoral dirigido por el profesor Alfonso Ramos.*

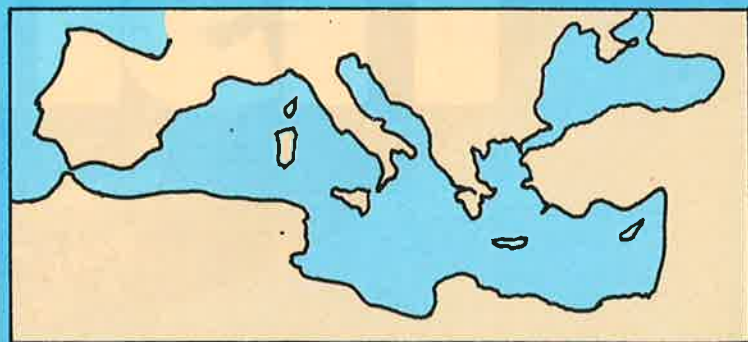
*Por otra parte, de acuerdo con una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha sido declarada también reserva marina desde el pasado 23 de abril, una superficie de unas 4.000 hectáreas en la zona que bordea el archipiélago de las islas Columbretes frente a las costas de Castellón.*

*Con una nueva actuación, la Administración deja clara la filosofía que pretende seguir con el fin de proteger las*

# Vida y en el Mar

■ LA PROTECCION DE LA PRADERA MARINA EN TABARCA (ALICANTE) AUMENTA LA RECUPERACION DE LAS ESPECIES MARINAS.

■ FIN A LOS VERTIDOS EN PORTMAN (MURCIA) TRAS MAS DE TREINTA AÑOS DE LANZAR RESIDUOS SOLIDOS AL MAR.



■ AGRICULTURA CREA UNA NUEVA RESERVA MARINA DE 4.000 HECTAREAS EN LAS ISLAS COLUMBRETES, FRENTE A CASTELLON.



# muerte Mediterráneo



aguas y los fondos del Mediterráneo.

*Junto a noticias como la evolución favorable de la reserva marina de Tabarca y lo que ello supone de acicate, para que en el plazo no muy lejano el mar tenga muchas «Tabarcas» donde se recuperen los bancos de peces, en las últimas semanas se ha producido un hecho destacable que no podía ser silenciado por su importancia para el Mediterráneo y que constituye un símbolo en la lucha de muchos colectivos para eliminar la contaminación en el mar. Se trata de la paralización de los vertidos en la bahía de Portmán desde las minas que tradicionalmente ha explotado en la zona la multinacional francesa Peñarroya y últimamente en manos de la sociedad Portmán Golf.*

*Han sido más de treinta años de lanzar al mar vertidos sólidos y líquidos y que han supuesto la eliminación de toda señal de vida en la bahía de Portmán, hasta integrar el paisaje marino en el conjunto de una sierra de paisaje negro consecuencia de la actividad minera. Donde había no hace muchos años una bahía con su puerto pesquero, un rincón protegido donde podía haber entrado el desarrollo turístico como en otros tantos puntos de ese mismo litoral, la acción permanente de dos tuberías de vertidos con autorización oficial desde la década de los años cincuenta, y renovados posteriormente en los setenta por razones de interés nacional, han sembrado de muerte y desolación una zona del mar y del litoral.*

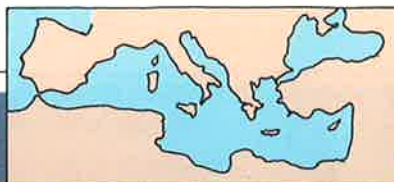
*Tras muchos años de lucha donde han participado colectivos ecologistas, grupos vecinales y partidos políticos, por fin el pasado 30 de septiembre se ponía fin al macabro espectáculo de unos vertidos incontrolados que han arrojado al mar más de 60 millones de toneladas de residuos sólidos mezclados por diferentes productos contaminantes.*

*Se trata de una buena noticia no solamente para los vecinos de Portmán sino para todos.*

*Se ha tardado muchos años, con seguridad demasiados, para buscar una solución a estos vertidos que han enterrado una bahía. A partir de ahora, la noticia deberá ser su recuperación seguramente con recursos públicos, pero donde no deberían faltar tampoco las aportaciones de una empresa que se benefició del negocio minero durante varias décadas.*

V. M.





Excelentes resultados  
a los tres años  
de la declaración de  
reserva marina.

# *Tabarca, recuperación y defensa de un ecosistema marino*

Los pescadores de la isla que en un principio habían mostrado reticencias al proyecto son, ahora, los principales defensores. Se ha mantenido el ecosistema marino y especialmente la pradera de posidonia. Se ha protegido el hábitat para la fauna marina. Los pescadores profesionales de la zona



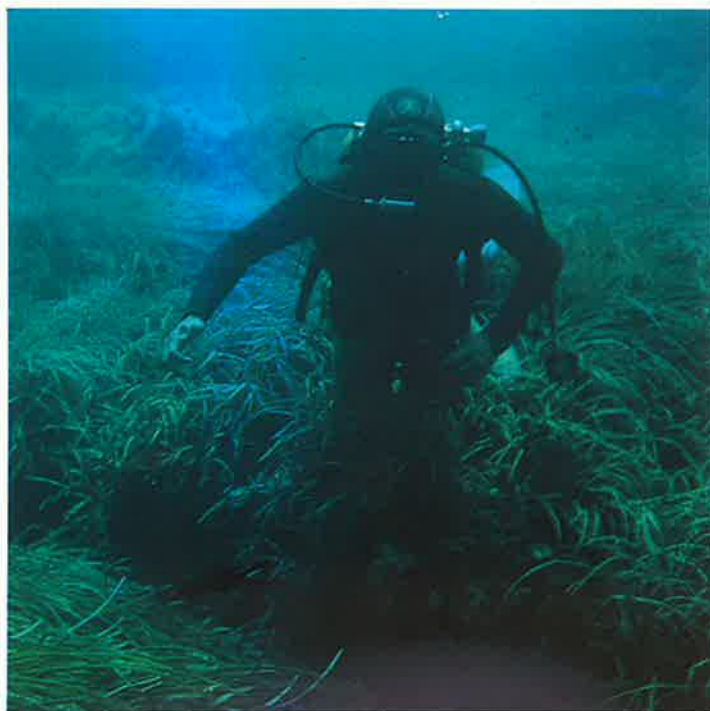
reconocen que se han triplicado las capturas y que, algunas especies antes en peligro de extinción, hoy son abundantes. Los pescadores accidentales que permanecen con sus cañas al borde de las playas en la zona reconocen que, desde «lo de Tabarca» se capturan muchos más pescados...





**S**ON algunas de las consecuencias o los efectos directos producidos por la reserva marina de la isla de Tabarca constituida por una orden ministerial, del 4 de abril de 1986, justamente el mismo día la Consellería de Agricultura de la Generalidad Valenciana publicaba una disposición similar. A los tres años largos de aquellas primeras actuaciones, los principales implicados en estos procesos para la regeneración del Mediterráneo se muestran satisfechos de los logros obtenidos y manifiestan su voluntad de seguir ampliando este tipo de zonas, ahora con el consentimiento y hasta con las exigencias de muchos pescadores profesionales que han decidido apostar por el futuro.

Alfonso Ramos, director del Instituto de Ecología del Litoral, centro ubicado en Campeello, en las inmediaciones de Alicante y dependiente de la Universidad de esta ciudad, ha sido y continúa siendo uno de los principales defensores de es-



**Los pescadores que en principio se oponían son, ahora, los principales defensores.**

tos procesos para la recuperación de las costas y toda su riqueza en fauna y flora.

«Hace unos años, —señala Alfonso—, era difícil convencer, sobre todo a los pescadores que vivían en la isla o en Santa Pola, de la necesidad de recuperar la riqueza piscícola en base al establecimiento de una reserva marina. Hoy, los pescadores son los principales defensores de este tipo de actuaciones, y son ya miembros de otras Cofradías de Pescadores quienes nos piden estudiar para situar, por ejemplo, arrecifes artificiales para proteger la pesquería de los menos responsables que siguen utilizando artes inadecuados.»

#### **Iniciativa municipal**

La reserva marina de la isla de Tabarca fue constituida en abril de 1986, a tenor de los trabajos que se habían realizado con anterioridad tanto por el Ayuntamiento de Alicante como por la Consellería de Agricultura y Pesca de la Comuni-



dad Valenciana. Existía un acuerdo para la regulación coordinada de dicha reserva que en principio se extendía sobre una superficie de 1.000 hectáreas y que posteriormente se amplió hasta 1.400 hectáreas.

Las órdenes del Ministerio de Agricultura y Pesca y de la Consejería de Agricultura de la Comunidad Valenciana eran coincidentes, en cuanto al objetivo que pretendían sus actuaciones. Entre otros puntos, por el artículo 4.º se disponía toda prohibición para la pesca y cualquier extracción de fauna y flora. Las excepciones eran las siguientes: 1.º el calamento de una moruna, a realizar por la Cofradía de Pescadores de la isla al NE del islote de La Nao, en los meses de abril a septiembre. 2.º La pesca con curricán de superficie a los pescadores profesionales con embarcaciones inscritas en la lista tercera al Este del meridiano que pasa por la boya del bajo de La Nao o de La Llosa. 3.º Las autorizaciones que se puedan otorgar, en casos excepcionales por interés social, por la Secretaría General de Pesca Marítima.

Igualmente, de acuerdo con la disposición ministerial, se reguló la actividad de buceo con el fin de evitar las capturas de especies marinas.

La actividad pesquera en la isla de Tabarca procede de muy antiguo. Según señala Alfonso Ramos, la diversidad de las especies, tanto pelágicas como bentónicas, supuso el desarrollo de una gran variedad de útiles de pesca, que dieron lugar a una considerable flota artesanal que generalmente pescaba en el Mediterráneo, pero que también en algunas ocasiones se habían llegado hasta el «mar grande», el Atlántico. La almadraba para los peces migratorios fue una de sus actividades más destacadas hasta los años cincuenta.

Las aguas que rodean la isla de Tabarca eran un punto elegido no solamente por los aficionados a la pesca submarina, sino también por las embarcaciones que utilizaban artes peligrosas para el ecosistema y que procedían a su destrucción.

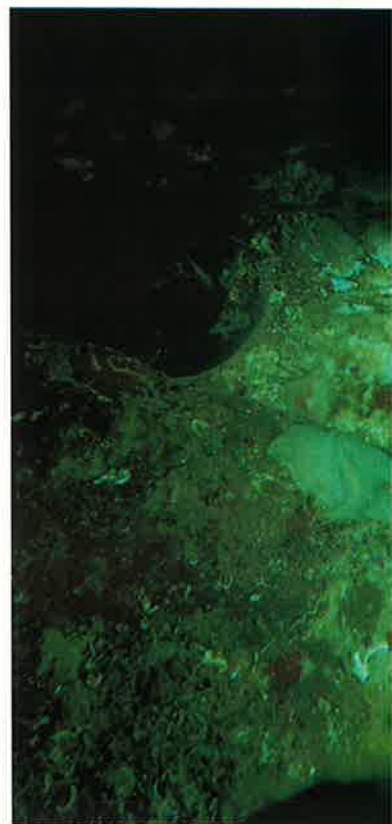
Ante estas circunstancias, se



## Experiencia positiva sobre la coordinación entre el Ayuntamiento de Alicante, la Consejería de Agricultura y el Ministerio.

produjo en Alicante una especial reacción de sensibilidad por la zona. El Ayuntamiento de la capital, en los primeros años de la década de los ochenta fue el principal promotor de los estudios sobre las condiciones de la isla. Los estudios se llevan a cabo entre 1983 y 1984 para redactarse entre 1985 y 1986 el primer plan de gestión entre Ayuntamiento, Consejería de Agricultura y Pesca y el propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Los trabajos contaron en un primer momento con la oposición de los pescadores de la isla a través de su Cofradía. Se oponían a cualquier tipo de limitación por entender que en el mar estaba su sustento diario. Sin embargo, a medida que se conoció el proyecto se fueron solventando las dificultades hasta lograr un apoyo total de todo el colectivo a la reserva marina de Tabarca. Por un orden de junio de 1988 se creó







la comisión de seguimiento sobre la reserva de Tabarca presidida en la actualidad por el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén.

Para la delimitación de la reserva marina de Tabarca se tuvo en cuenta una serie de criterios medioambientales. Se consideraba correcta su extensión al tener más de 1.000 hectáreas, superficie suficiente para el desarrollo de especies, especialmente bentónicas. En este me-



serva se concretarían, entre otros, en los siguientes:

a) Conservación de los fondos y hábitats. Desde la declaración de la reserva marina se ha producido una especial protección sobre la pradera de posidonia oceánica. Anteriormente, las pesquerías de arrastre u otros artes pasivos, suponían el arranque de las plantas. Igualmente eran gravemente perjudiciales los vertidos en los fondos, así como el dragado de los mismos.

b) Con el establecimiento de la reserva se pretendía una mayor protección de la fauna y la flora en la zona. Con las disposiciones oficiales solamente se autorizan pescas, y con determinadas artes, unos meses al año.

c) El objetivo científico es igualmente importante. La declaración de la reserva marina ha supuesto un mayor y mejor seguimiento del comportamiento de los fondos, tanto en lo que afecta a la flora como a la repoblación de la fauna.

d) Con la ordenación de la reserva se ha logrado una regulación de la actividad pesquera al limitar tanto los períodos como las artes, con el fin de no perjudicar el hábitat.

e) Finalmente, se podría hablar de la reserva como un instrumento con fines culturales, turísticos y recreativos.



dio se disponía de una variedad y riqueza de especies en fauna y flora. El área elegida se halla alejada de centros urbanos y su contaminación, en consecuencia en muy escasa. Según los científicos, en la zona de Tabarca se hallan representadas las principales biocenosis marinas bentónicas litorales del Mediterráneo. La zona de Tabarca se consideró igualmente de interés por las posibilidades culturales que ofrecía, así como por el valor potencial de sus recursos con la posible recuperación de algunas de las especies más esquilmas en la zona, como el mero, congrio, la langosta, las cigarras de mar y la nacra.

### Proteger el medio

En función de la conservación y recuperación del medio litoral marino, los usos de re-

### Más pescado

A partir de la declaración de reserva marina en Tabarca, se ha producido una regulación de la actividad pesquera en una política de extracción, dominada por la pesca profesional pero donde también abunda la deportiva. En cuanto a la pesca tradicional se puede hablar de una flota que cuenta solamente con unas quince embarcaciones, también llamadas «busas». Se trata de unidades pequeñas, entre una y tres Tm embarcación y con un radio de acción que no supera las 15 millas. La tripulación consta como máximo de dos o tres personas, y en muchos casos va solamente el propietario. Las bases de estas embarcaciones, aunque pertenecen a la Cofra-

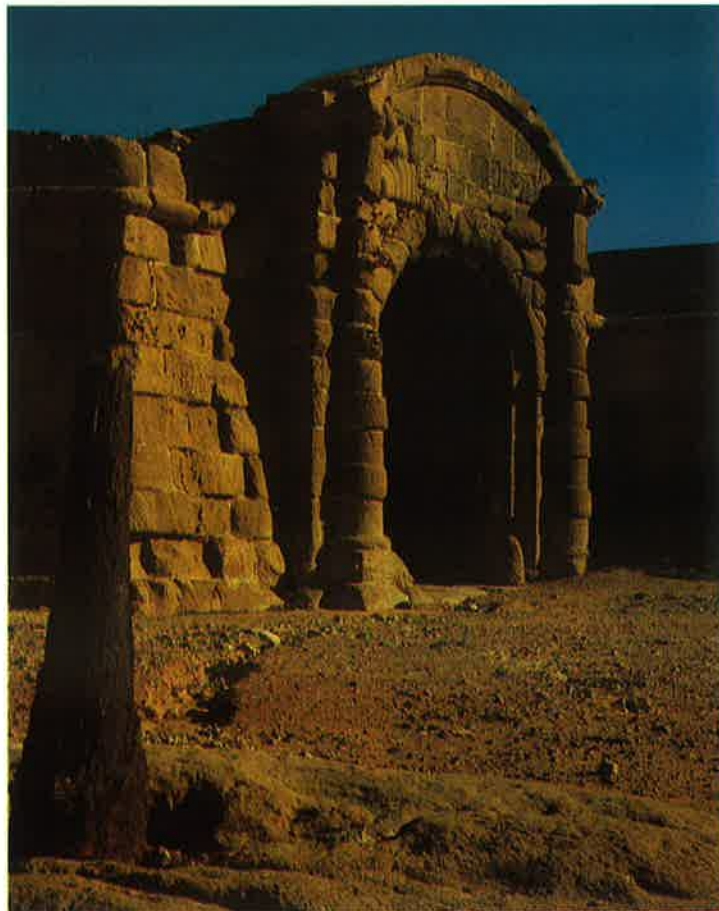




día de Tabarca, se hallan en Santa Pola o en Alicante. Junto a la pesca profesional, en la zona se practicó siempre la pesca deportiva y la submarina.

La constitución y la explotación de la reserva marina de Tabarca conlleva una necesaria investigación, que hasta la fecha se va llevando a cabo con algunos medios y, sobre todo, con la voluntad de sus defensores.

Para el buen funcionamiento de la reserva de Tabarca, se hacía indispensable el funcionamiento de un laboratorio de investigación. A tres años desde el inicio de esta experiencia, los resultados son favorables. Se ha llevado a cabo un seguimiento científico de la zona, que comenzó con un estudio sobre la pradera de posidonia dentro de un programa perteneciente a la Comunidad, y que se ha hecho en colaboración con Francia e Italia. Los trabajos de investigación sobre esta reserva han aconsejado igualmente la instalación de arrecifes en unas determinadas zonas



de la reserva, para lograr una mayor protección de la fauna y de la flora. Hoy, las superficies protegidas por los arrecifes artificiales superan las 80 hectáreas y llueven peticiones para hacer instalaciones similares en otros puntos de la costa. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo cedió las instalaciones del faro para laboratorio, que es utilizado por la Universidad de Alicante y por el Instituto Marítimo Pesquero del Mediterráneo. En un futuro cercano, se instalará también una estación meteorológica zonal para la Comunidad Valenciana.

El éxito de la reserva de Tabarca pasa igualmente por el funcionamiento de unos adecuados servicios de vigilancia. Sobre el papel, tienen competencias de vigilancia las comandancias de Marina de Alicante y Santa Pola, la Guardia Civil que vive en la isla y los guardacostas jurados marítimos. En la práctica, la vigilancia es escasa y sería conveniente disponer de mayores medios, espe-



# RESERVA MARINA DE NUEVA TABARCA O ISLA PLANA

Orden de 4 de abril de 1986 del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Orden de 4 de abril de 1986 de la Conselleria de Agricultura y Pesca.



## NORMATIVA GENERAL

### QUEDAN PROHIBIDOS:

Toda clase de pesca y cualquier extracción de flora y fauna marinas, exceptuándose las autorizaciones que se puedan otorgar por interés social a los pescadores de Tabarca y la pesca deportiva en los lugares indicados al efecto.

Cualquier tipo de instrumento portado por los buceadores a mano o en embarcación que pueda utilizarse para la pesca o extracción de especies marinas.

El fondeo de embarcaciones, fuera de los límites señalados para ello.

La motonáutica y el sky acuático, así como una velocidad de navegación superior a los 5 nudos.

### ÁREA ACCESO LIBRE

Área libre para el baño y el buceo en apnea. El buceo con escafandra autónoma con autorización (Conselleria de Agricultura y Pesca).

### ÁREA DE ACCESO RESTRINGIDO

Previa autorización el buceo en apnea o con escafandra autónoma (Secretaría de Pesca, Comandancia de Marina de Alicante).

●●●●●●●●  
**ÁREA DE PROTECCIÓN**  
 Acceso prohibido a todo tipo de baño y buceo.

▲▲▲▲▲▲▲▲  
**ZONA DE PESCA DEPORTIVA**  
 A los pescadores con licencia federativa, desde la costa en los sectores del puerto y pueblo.

●●●●●●●●  
**ZONA DE FONDEO**  
 **BALIZAS**

cialmente en los meses de verano cuando se concentra la afluencia turística. La Administración dispuso en su día el establecimiento de multas de cierta cuantía que pueden llegar a las 50.000 pesetas para los pescadores deportivos.

Según señala Alfonso Ramos, la recuperación en el caladero de Tabarca ha sido considerable. Esta situación se pondría de manifiesto en la zona que va desde Tabarca a Santa Pola y hasta Alicante. La Cofradía de Pescadores de Tabarca, opuesta en un primer momento a la reserva, hoy ha modernizado su flota, tiene mejores pesquerías y funciona por medio de una cooperativa en la isla.

Para los responsables del Instituto de Ecología Litoral, ha sido importante el grado de recuperación que se ha producido en la flora en los fondos marinos de Tabarca. Los investigadores suelen hacer trabajos de seguimiento una vez al mes y se analiza el número de animales que habitan en la zona. Es destacable el grado de recuperación que se ha logrado en las importantes praderas de posidonia. Especies como el mero que hace unos años apenas se veía, hoy son frecuentes y, sobre todo, alcanzan unas dimensiones aceptables. Los peces han encontrado en una fau-



na intocable, el medio adecuado para su crecimiento. Por otra parte, los arrecifes artificiales han determinado la eliminación de una serie de actividades de la pesca y que estaban destruyendo los fondos.

### Ejemplo en la costa

La experiencia de Tabarca, al menos en el sentido de proteger las especies más pequeñas y de intentar mantener la flora marítima como primer paso para recuperar las pesquerías, es algo que reclaman ya para sí otros pobladores del litoral cuyos fondos amenazan con la esquilmación total, si no se ha producido ya. Barcos arrastrando a escasos metros de la costa han sido una escena excesivamente habitual en estas aguas. Como primera medida, allí donde no haya condiciones como para declarar una reserva marina, los pescadores solicitan la instalación de arrecifes artificiales. Esto es algo que está sucediendo en la localidad de Campello, en Bernidorm, en Villajoyosa y, en general, en muchos puntos de un litoral donde no abunda la pesca.

La experiencia de la reserva marina de Tabarca tiene además, a su favor, el coste no elevado que ha supuesto el funcionamiento de la misma, aun-





## La isla plana

Tabarca es la isla más importante de un pequeño archipiélago situado justamente frente a las costas de Alicante y Santa Pola. Tiene forma alargada con una distancia de 1.800 metros por unos 400 metros de ancho. Junto a la isla principal, existen otros islotes como los de La Cantera, La Galera, La Nao y escollos como Negre, Roig, Cap del moro o Sabata. La cota más alta en la isla no supera los 15 metros.

Durante la mayor parte del año tiene una población estable inferior al centenar de personas. En Verano, la población llega a superar el millar de personas. Los habitantes viven de la pesca, producto que venden todo el año en la lonja de Santa Pola y que en los meses de verano colocan en los restaurantes de la zona. En los meses de verano, Tabarca vive especialmente del turismo ante la llegada diaria de unas 2.000 personas en los barcos que salen desde Alicante y Santa Pola.

La denominación Nueva Tabarca viene de la ciudad tunecina Tabarca, zona donde residían familias italianas dedicadas a la pesca del coral rojo. Sometidas por los piratas y llevadas cautivas a Túnez, fueron liberadas por Carlos III y los trasladó a esta isla, dando nombre al lugar.

Tabarca posee un pequeño pueblo amurallado construido para defenderse de los ataques de los piratas, si bien la estructura defensiva nunca se llegó a terminar. ■



que son necesarias más ayudas para cumplir mejor sus objetivos. Los mayores gastos han correspondido el Ayuntamiento de Alicante y se podrían situar los mismos en unos 25 millones de pesetas.

Políticas como la llevada a cabo en Tabarca tienen una gran importancia para las zonas costeras como ésta, en cuanto se podría potenciar la pesca local, generalmente con mejores precios que otras pesquerías, proporciona trabajo a más gentes y se reparte también

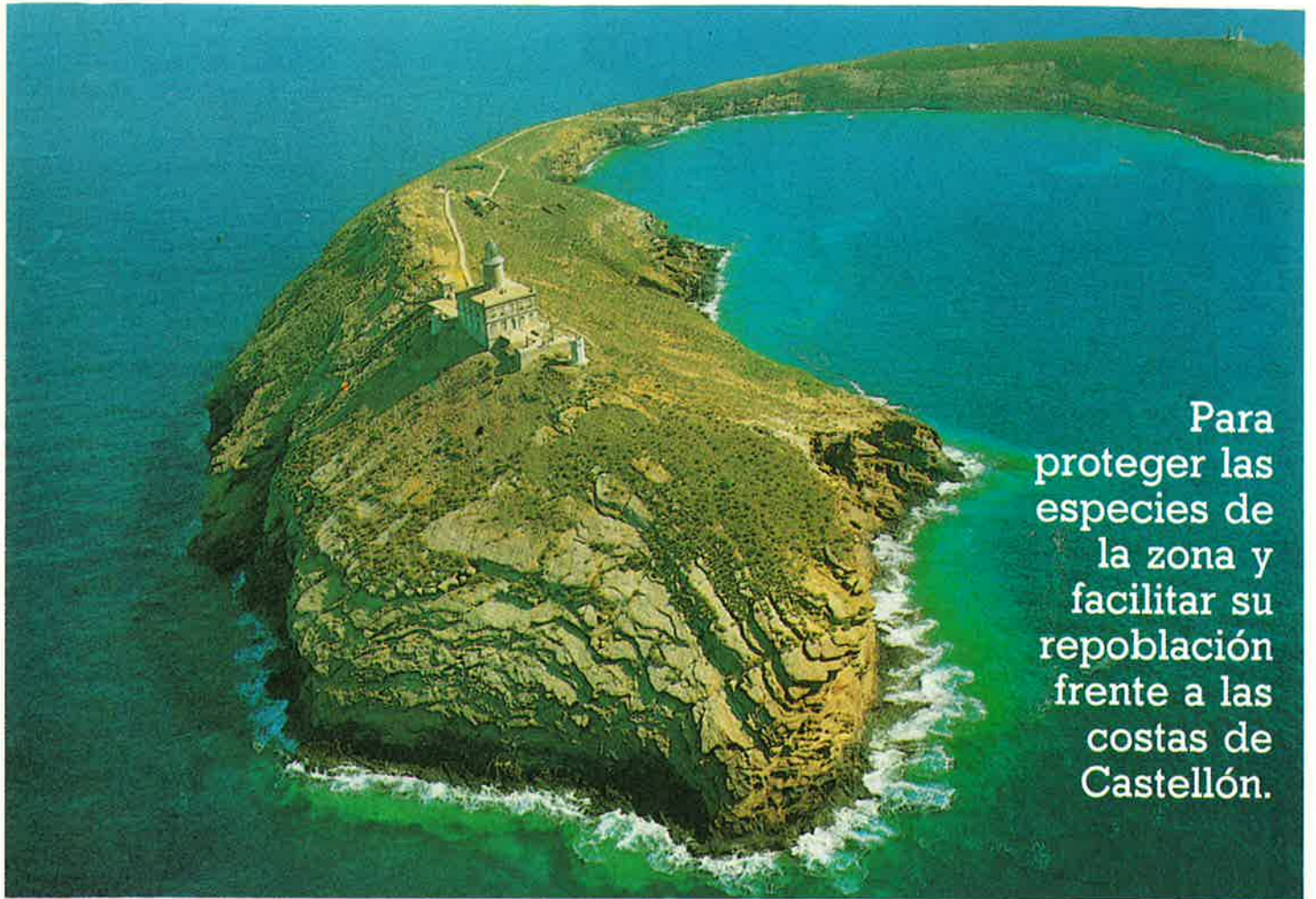
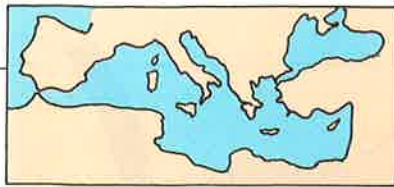
entre un colectivo más amplio. La reserva marina de Tabarca, finalmente, además de proteger y recuperar un ecosistema marino, ha supuesto una importante actividad sociocultural en la zona y, sobre todo, supone un paso importante para abrir una brecha en defensa de una sensibilidad, y también de una política defensora del medio marino como algo a potenciar y cultivar, en un momento en que los caladeros cercanos o lejanos, pero fuera de las aguas jurisdiccionales españolas, son

un bien escaso. Del abandono se pretende pasar al cultivo del mar, y solamente resultados como los que se están obteniendo en Tabarca, pueden ser el mejor aliciente para que los pescadores sean los primeros en demandar el control de la actividad extractora.

La reserva de Tabarca ha constituido también un ejemplo de coordinación entre diferentes administraciones local, autonómica y estatal, sin menoscabo para lograr una buena eficacia. ■ VIDAL MATE

*(Fotos cedidas por el Instituto de Ecología Litoral.)*





Para  
proteger las  
especies de  
la zona y  
facilitar su  
reproducción  
frente a las  
costas de  
Castellón.

# *Columbretes, 4.000 hectáreas de reserva marina*

Por una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación firmada el pasado 23 de abril por Carlos Romero, la Administración ha declarado como reserva marina un espacio de unas 4.000 hectáreas que bordea el archipiélago de las islas Columbretes. Con esta actuación, la segunda que se acomete en el Mediterráneo tras Tabarca, se pretende el mantenimiento y repoblación de las especies pesqueras que habitan en las mismas.





**S**ITUADO en el mar Mediterráneo, frente a las costas de Castellón, el archipiélago de las Columbretes es un Parque Natural integrado por cuatro grupos de peñones, y 16 islas de gran valor por su situación de paso para las aves migratorias y de singulares especies vegetales y animales, que habitan en un medio de origen volcánico, especialmente raro en el Mediterráneo.

Denominadas «Ophiusas» por los griegos y «Serpentaria» por los romanos, por su tradicional asentamiento de víboras, estas islas son actualmente una plataforma terrestre donde anidan aves de paso y gran variedad de artrópodos, para cuya supervivencia es indispensable la flora y la fauna marinas que ahora, con esta orden, serán protegidas de la acción de elementos externos.

Entre sus singularidades, las aguas de la nueva Reserva Marina están pobladas de una especie de alga, denominada «Laminaria Rodríguezi», muy escasa en todo el Mediterráneo, el coral rojo y una larga clasificación de nuevas especies para la botánica, cuya sede casi única en el mundo está en las aguas y fondos de la islas Columbretes.

En cuanto a la fauna mari-

**Agricultura,  
Pesca y  
Alimentación  
sigue la política  
para  
recuperación de  
caladeros y  
mantener  
ecosistemas  
marinos.**

**ISLAS  
COLUMBRETES**

na, destacan en las aguas de estas islas especies de alto interés como el mero, el calamar, el centollo y la langosta, cuyas poblaciones serán ahora protegidas de la actuación de elementos externos al contribuir la nueva Reserva a salvaguardar la repoblación natural de estas especies para que, una vez que salgan del área de la misma, sean aprovechadas por los pescadores.

Así, al declarar esta zona como Reserva Marina, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de cuya competencia exclusiva dependen estas aguas, pretende responder al doble objetivo de resguardar la zona de interferencias en el ecosistema marino y entre sus especies, proponiendo al mismo tiempo una dirección racional de sus recursos que permita disfrutar de ellos dentro de una amplia gama de actividades que van desde la científicas, educativas y culturales hasta el aprovechamiento adecuado de sus productos pesqueros, etcétera.

La nueva Reserva Marina que ahora se crea es hasta el momento la zona de protección marina más grande de España, y la segunda, después de la de Tabarca, que siguiendo esta política ambiental integral ha declarado el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación desde 1986.

### Dos zonas de reserva

En relación con su espacio, la Reserva Marina del Archipiélago de las Columbretes comprende una zona de unas

4.000 hectáreas, en las que se delimitan dos áreas de protección total o Reservas Integrales en el espacio comprendido dentro de las 0,5 millas náuticas alrededor de la isla Columbrete Grande (Illa Grossa) y del islote «El Bergantín», de la misma anchura.

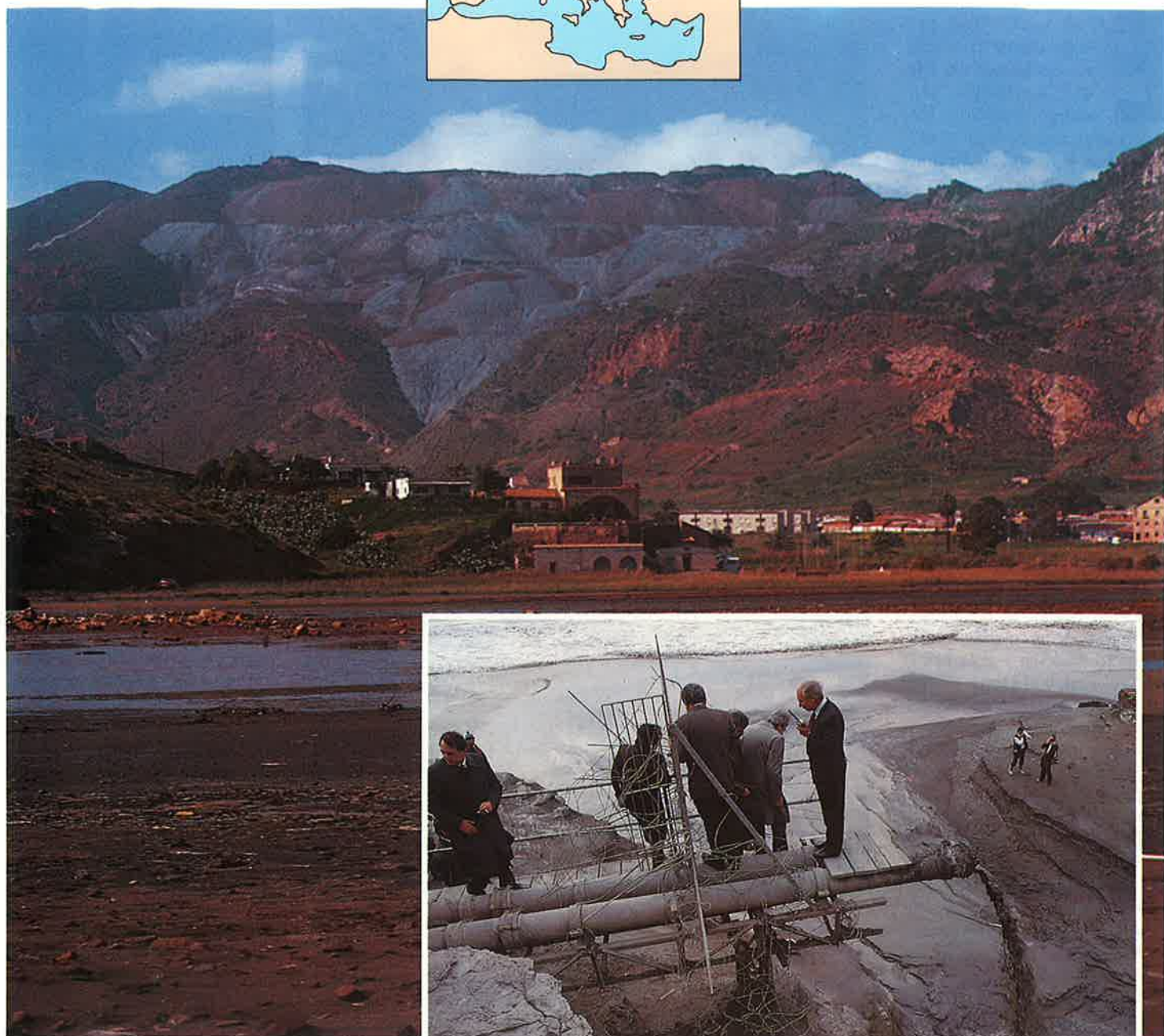
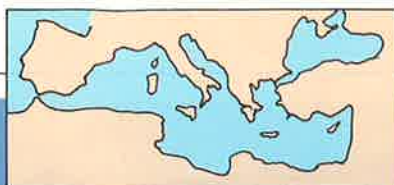
Las actividades y usos en cada una de estas áreas, que se especifican en la Orden firmada por Carlos Romero, vienen determinadas por el grado de conservación y protección que cada espacio requiera.

Así, mientras que en las Reservas Integrales ha sido prohibida cualquier actividad deportiva, extractiva de flora o fauna, o turística, en las que están fuera de sus márgenes y dentro del espacio general de la Reserva, se permiten algunas excepciones a la práctica pesquera, siempre que ésta se realice con algunas artes de pesca no dañinas; como el curricán, cerco profesional, pesca con caña, con volantín y potera.

En este sentido y dentro de la Reserva Marina, fuera del área integral, la nueva Orden —por la que se aplica la Ley 30/87 que regula la protección del mar circundante a las Columbretes—, autoriza a la Secretaría General de Pesca Marítima a facilitar los permisos oficiales, tanto para la práctica del buceo u otras prácticas culturales y deportivas como para actividades pesqueras profesionales, siempre que éstas tengan una causa de interés social justificada.

La nueva Reserva Marina será gestionada por una Comisión de Gestión y Seguimiento, que estará formada por nueve personas, cuatro en representación de la Administración del Estado, entre ellas un miembro del Instituto Español del Oceanografía, y otras cuatro de la Junta de Protección del Parque Natural de las islas, todas ellas presididas por el Director General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, organismo del que, según la Ley 30/87 de protección del mar circundante a la islas Columbretes depende la política de conservación de estas aguas. ■





# Cerró el vertedero de Portmán

El pasado 30 de marzo, el presidente de la Comunidad Autónoma Murciana, Carlos Collado, dio la orden de cese para los vertidos que, procedentes del lavadero de mineral «Roberto», estaban cayendo al mar en las inmediaciones de la bahía de Portmán, en Murcia. Aproximadamente quince minutos más tarde, las dos tuberías dispuestas en su día por la empresa Peñarroya, propietaria de las minas, paralizaban definitivamente su actividad destructora.



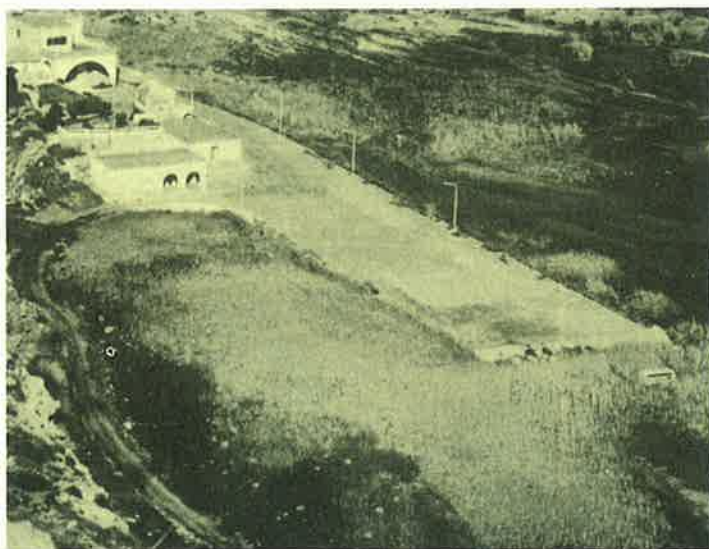
**E**N el acto estuvo presente el nuevo secretario de Estado de Medio Ambiente, Domingo Ferreira. Habían pasado más de treinta años desde que la propia Administración autorizó la concesión de la zona minera explotada por la firma francesa Peñarroya. Más de tres décadas que han supuesto los vertidos al mar entre 50 y 60 millones de toneladas de residuos sólidos mezclados con otras sustancias químicas como sulfato de cobre, cianuro o ácido sulfúrico.

Portmán es una pequeña localidad costera de la provincia de Murcia ubicada en la bahía del mismo nombre y al pie de las montañas de la sierra minera de Cartagena-La Unión. Geográficamente está situado a 0° 51' longitud Este y a 37° 35' de latitud Norte, en el extremo suroriental de la cordillera bética que lo encierra y aísla por el Norte el Este y el Oeste y el pie del monte Santi-Spíritu de 436 metros. Portmán contó históricamente con una espléndida bahía que daba lugar a un puerto natural apreciado por los navegantes, en cuanto suponía un importante refugio natural en el Mediterráneo español. Iberos, fenicios, cartagineses y romanos fueron los pioneros más de 4.000 años antes de Cristo de las explotaciones mineras de la sierra, y utilizaron la bahía para el transporte del material por el Mediterráneo. Tradicionalmente fue un pueblo pues dedicado a la minería y a la pesca.

En sus mejores momentos, Portmán llegó a contar con una población de unas 5.000 personas. En la actualidad, el número de habitantes no supera los 1.500. Se trata de una localidad pegada a la bahía de su mismo nombre, especialmente de casas de una planta que se alinean en la parte baja de unas montañas de tierra oscura, removidas por los trabajos de la explotación minera. Lo que en unas circunstancias normales podría haber sido una pequeña bahía mimada por el mar, con un puerto deportivo al estilo mediterráneo y un poblado de pescadores, con sus playas y chiringuitos de tur-



*Puerto de Portmán. Años sesenta.*

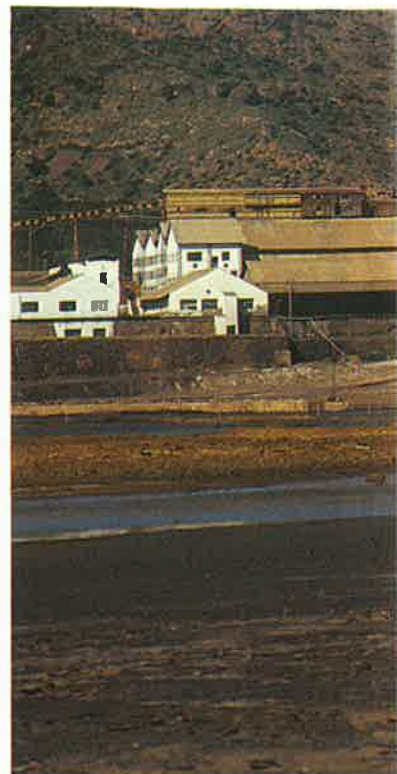


*Puerto de Portmán. Año 1986.*

no, hoy es simplemente una amplia superficie, más de 60 hectáreas de tierras anegadas que han destruido lo que un día fue un puerto. Una serie de boyas a la salida de la bahía anuncian sobre los riesgos de encallamiento a los barcos que pasan por la zona o que podrían intentar la aventura de entrar en tierra. Es una de las consecuencias de los vertidos de la empresa minera. Lo que en su día fue un puerto que figuraba en todas las cartas de navegación, hoy ha desaparecido. Se ha eliminado el puerto. Se ha anegado la bahía.

### **Pueblo sometido**

Portmán, dicen los historiadores, vivió siempre de la minería y la pesca. Hoy, viven de la



mina varios cientos de familias. De la pesca, prácticamente nadie. En sus buenos tiempos, se habla de una flota que llegó a contar hasta con 100 pequeñas embarcaciones. Era un puerto más del Mediterráneo. Hoy, solamente unas cinco familias viven de la actividad pesquera o la comparten con el trabajo en las sierras mineras.

Portmán podría tener hoy una playa recogida, punto de atracción de un turismo que inunda las zonas de los alrededores. Sin embargo, donde en su día hubo playa, se ha ido fijando año tras año una capa de sólidos, procedentes de las minas que de alguna manera dominan toda la bahía. Piedras negras, arenas brillantes y negras, residuos diversos, suciedad por todas partes conforman la nueva situación de Portmán, tras sufrir durante décadas unos vertidos calificados reiteradamente como una de las vergüenzas ecológicas de la actualidad.

Una corta visita a Portmán y sus alrededores, da la impresión al viajero de hallarse ante una población dominada y controlada en toda su extensión por la actividad y los intereses de las minas. Las casas se apiñan como inseguras y sumisas al pie de

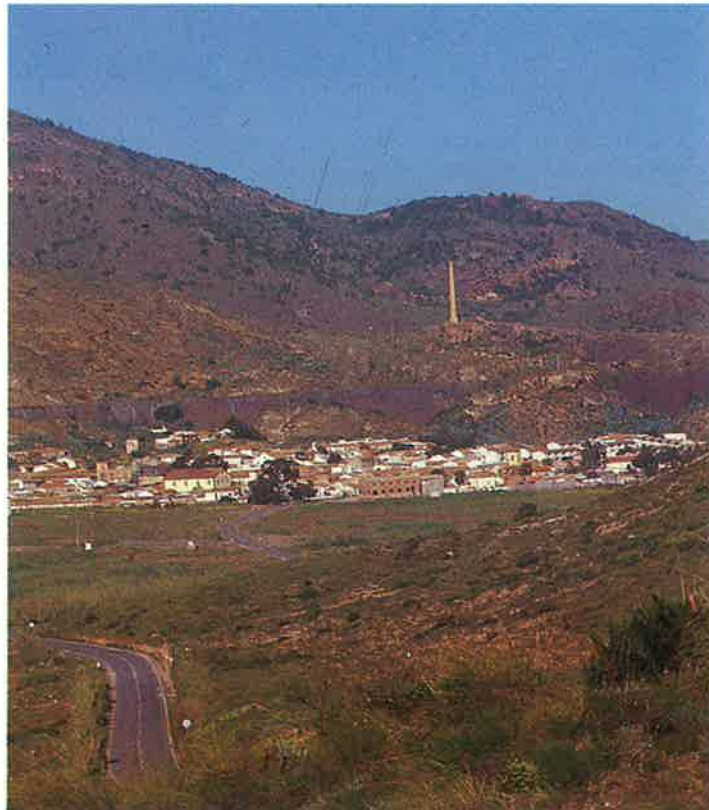




## La bahía de la pequeña localidad murciana acogió en los últimos treinta y dos años 50 millones de toneladas de residuos.

unas montañas removidas, negras, como aprisionadas por una fuerza extraña que domina el ambiente. Frente a sí, una bahía contaminada, negra, sin ninguna riqueza pesquera y cerrada totalmente a la actividad portuaria. Una playa negra que anima al viajero a ausentarse del lugar en busca de las arenas cercanas donde al menos, aunque abarrotadas de turistas, la arena está limpia. A las espaldas del pueblo, como su eterno vigilante y guardián, las minas grises que se abalanzan sobre las casas a través de largas tuberías y cintas para el transporte del mineral. Portmán ha sido uno de esos pueblos cautivos por las circunstancias y los intereses económicos en un pasado no muy lejano y que ahora, por fin, va a tratar de iniciar una nueva andadura se espera, en libertad, sin los condicionamientos que puedan intentar seguir manteniendo quienes en su tiempo fueron los «señores» de la zona, desde el poder que daban las montañas mineras.

Portmán ha sido, en definitiva, durante muchos años, un pueblo silencioso que ha visto cómo, por las implicaciones económicas de la sierra minera, se iba destruyendo poco a poco su historia y su pasado para



convertirse en un simple accidente más de las explotaciones de la multinacional francesa Peñarroya.

La problemática de Portmán no es de hoy, aunque sea en este momento cuando se han logrado las primeras soluciones. Es el inicio para la vuelta a la normalidad. En medio de este camino, han sido muchos los esfuerzos realizados por diferentes colectivos en la lucha para eliminar los vertidos en la bahía. La protesta ecológica más sonada la llevó a cabo la organización Greenpeace, en 1986, cuando varios miembros intentaron taponar los tubos de los vertidos. Pero, es destacable el trabajo llevado a cabo por organizaciones vecinales y regionales, donde destaca la Asociación de Naturalistas del Sudeste (Anse), en cuyo seno se ha realizado un trabajo histórico sobre este problema y que viene a ser como el «catecismo» de Portmán, escrito por Isabel González Gómez y Pedro Baños Páez.

Según se refleja en este informe, la zona minera es rica en diferentes materiales que se utilizan en varias factorías, especialmente en Cartagena. La galena se transporta a la fundición Santa Lucía de la empresa Peñarroya España, S. A. La blenda a la planta de electrolisis de la firma, Española de Cine. Finalmente, la pirita a la planta de ácido sulfúrico de explosivos Río Tinto.

Desde un pasado muy lejano, se vienen obteniendo en la zona minera que ocupa la inmediación de Portmán, diferentes sustancias naturales entre las que destacan la blenda, la galena argentífera, la casiterita y óxidos de hierro. Igualmente, en la zona aparecen entre otros, elementos como los carbonatos de plomo, cinc, hierro, cobre, calcio magnesio, sulfuros de hierro, plata, plomo, cobre, etcétera.

La importancia de estos yacimientos hizo que, desde hace muchos años se desarrollase su explotación y, sobre todo, en tiempos más recientes que los trabajos de extracción en la misma se considerasen prácticamente como de interés nacional



en épocas de desarrollo. Así, lo que en algún momento se pudo haber pensado que tenía futuro para el turismo, la pesca o la agricultura, fue condicionado totalmente por la actividad minera con todas sus peores dependencias, sin recibir casi nada a cambio salvo unos puestos de trabajo que han tenido atemorizada durante mucho tiempo a la población. Todos sabían el atentado que se estaba cometiendo contra la bahía de Portmán, pero en décadas anteriores dominó la ley del silencio. Había temor a la denuncia, en unos casos por razones políticas especialmente hasta 1975. Pero, superada la situación política anterior, el miedo se centraba en razones laborales ante la posibilidad de que una denuncia de la situación pudiera acarrear problemas laborales para una población que tenía en la mina su principal fuente de ingresos y casi siempre la única.

### Carga historia

La historia del vertedero de la bahía de Portmán tiene sus orígenes en 1957 cuando la Sociedad minera Metalúrgica Peñarroya, propiedad de la banca Pothschild de París y la Sociedad minera Zapata-Portmán, ponen en marcha el lavadero Roberto, uno de los mayores del mundo.

En respuesta al diputado del grupo socialista en 1978, Francisco López Baeza, el gobierno señalaba en aquella fecha que la empresa utilizaba el llamado procedimiento de flotación para extraer del mineral los elementos de valor, lo que implicaba la utilización de aditivos o reactivos tales como sales de cobre o cinc y cianuros. En la misma respuesta se indicaba que el lavadero Roberto tenía la posibilidad de tratar 300 toneladas hora, con un consumo de diferentes aditivos entre los que destacaban el ácido sulfúrico. Por su parte, se apuntaba también que los estériles vertidos podían alcanzar unos dos millones de toneladas al año, de acuerdo con la siguiente composición: el 36 por cien de siderita, el 26 por cien de arcillas, el 20 por cien de



cuarzo, el 16 por cien de magnetita.

Según las versiones ofrecidas por la sociedad que explotaba las minas, los reactivos utilizados quedaban destruidos en el proceso. Sin embargo, en los vertidos de la bahía de Portmán se detectan elementos como cadmio y plomo, metales pesados provistos de toxicidad aunque parece se va diluyendo a medida que los vertidos caen en el mar. La misma respuesta parlamentaria señalaba que esos vertidos no eran perjudiciales para la salud, en cuanto en la bahía no había actividad pesquera y tampoco se ejercía la misma en sus alrededores. Por otra parte, el hecho de estar anegada la bahía imposibilitaba el baño y, en general, el turismo.

Por una orden de febrero de 1959, la Administración efectuó una concesión administrativa para la realización de los vertidos de los residuos en un punto distante 400 metros al Oeste de Punta Galera, por medio de una tubería de 300 mm de diámetro enterrada en la playa, estando su extremo libre ubicado por debajo del nivel medio del mar y en un lugar donde las aguas tengan una profundidad

## ¿Quién paga ahora?

Durante muchos años, hasta que no se han ido sentando las bases y reconociendo la importancia del medio ambiente, contaminar el mar, los ríos o el propio ambiente era algo habitual, lo más normal en una sociedad en proceso de desarrollo donde se ponía en primer lugar la instalación de un complejo industrial, los puestos de trabajo que las mínimas exigencias en materia de contaminación. Cualquier intento en este sentido desde algunas Administraciones y o las protestas de algunos colectivos ciudadanos en esa línea, solían contar con las amenazas de la industria en materia de puestos de trabajo.

Hoy, afortunadamente y sin que se haya logrado todavía el grado de control necesario en una sociedad desarrollada, la sensibilidad es superior. Sin embargo, existen casos como éste de Portmán, donde los desastres ocasionados en el medio ambiente ya están producidos, y donde lo más importante en este momento es lograr la recuperación del medio.

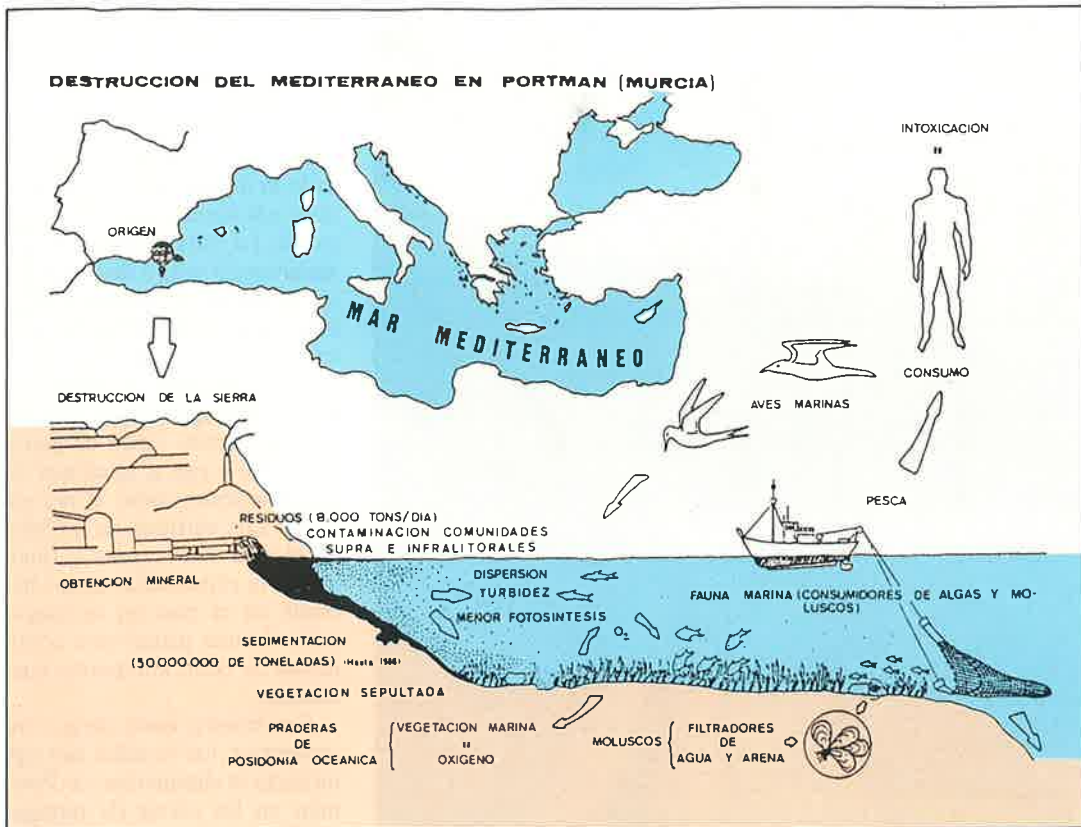
El cierre de los vertidos en Portmán acep-

tado por los nuevos propietarios de la empresa que explota la cuenca, se pretende vaya acompañado de una nueva recalificación de terrenos en la zona, hoy dominada por explotaciones mineras para su destino futuro al turismo. Por otra parte, la recuperación de los daños ocasionados en la bahía se ha calculado puede tener un coste no inferior a los 6.000 millones de pesetas.

La Administración regional murciana se ha comprometido a contribuir con aportaciones económicas para recuperar la zona al igual que la propia Administración central por medio del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Pero, cuando se trata de recuperar un espacio machacado por una determinada industria, no parece lógico que los principales responsables en el proceso, aunque fuera contando con los permisos correspondientes de la Administración, se puedan lavar las manos. La bahía de Portmán está demasiado negra.

V. M.





de tres metros. La condición impuesta era que no afectara ese vertido a las características fundamentales y naturales de la bahía, así como la obligación de dragarla para recuperar los calados naturales que se vieran afectados. El vertido inicial previsto por aquella concesión era de unas 3.000 toneladas diarias. Unas décadas más tarde, los vertidos alcanzaban ya las 8.000 toneladas diarias.

Unos años más tarde, en 1968, se ve que la política de los vertidos está perjudicando a la situación de la zona, razón por la cual se hacen algunos intentos para cambiar la actividad. Se intentaron algunos proyectos de dragado de la bahía pero sin éxito. Las actuaciones siguieron su camino. En diciembre de 1967 se anunció la solicitud de una ampliación para los vertidos de estériles de las minas. En aquel momento ya existía oposición. Pero tras algunos escritos y posiciones de protesta, el 21 de julio de 1969, el Ministerio de Obras Públicas autorizaba a Peñarroya (España) para la ampliación del volumen de sus vertidos para un plazo de treinta años. La Administración era consciente entonces de que, con

la política de vertidos se estaban inutilizando las instalaciones portuarias a la vez que se ampliaba una superficie de playa negra inutilizable por la población. Pero en las mismas justificaciones se argumentaba también el escaso interés que tenía Portmán para un desarrollo que no fuera el minero.

A partir de esta nueva concepción se abrió un importante proceso de polémicas y oposición que ha culminado con el cierre del pasado 30 de marzo.

Pero el camino ha sido largo y costoso para la zona.

El Ayuntamiento de La Unión interpuso en 1969 un recurso de reposición ante el Ministerio de Obras Públicas y, un año más tarde, en 1970, lo hacía ante el Tribunal Supremo con un recurso Contencioso-administrativo.

La Sala tercera del Supremo desestimó el recurso por sentencia de enero de 1972. Se trataba de una sentencia donde moralmente se daba la razón al Ayuntamiento de La Unión, pero que justificaba la existencia de la concesión para los vertidos por razones superiores de intereses nacionales.

**Tierras,  
arenas con  
residuos  
de metales  
pesados  
son la antesala  
de una  
población  
donde  
antes había  
puerto y  
pesca.**

La problemática de la bahía Portmán adquiere nueva relevancia a raíz de la llegada del Parlamento democrático en 1977. Los medios de comunicación comenzaron a hacerse eco de este problema, aunque en muchos casos existieron procedimientos de presión para acallar lo que estaba sucediendo. Pero la polémica estaba ya en la calle, aunque en el seno de la propia Administración se produjo una cierta resistencia para acometer el problema desde sus raíces. El PSOE plantea una pregunta al gobierno en 1978. La respuesta oficial en aquel momento coincidía en buena medida con los planteamientos de la propia empresa: la ocupación de la bahía por los vertidos se consideraba que no planteaba problemas para la salud, en cuanto era un espacio no utilizado por el turismo y el recreo. La Administración admite que los vertidos ocasionen serios problemas en la fauna y la flora de la zona aunque no se aportan soluciones para evitarlo. La pregunta socialista no tuvo la respuesta que esperaba este partido, cuyos responsables aseguraron en su día que seguirían con la ofensiva. Pero, el problema quedó temporalmente aparcado hasta para la oposición.

Peñarroya-España tuvo en los últimos años una facturación en torno a los 14.000 millones de pesetas, correspondientes a una producción del 54 por cien de plata de España, el 42 por cien de la galena y el 33 por cien de blenda. Tras la ofensiva popular y política contra las actividades contaminantes de la multinacional francesa, la respuesta empresarial se centró especialmente en las amenazas de cierre. Se han buscado algunas soluciones que pudieran paliar el problema pero sin resultados convincentes.

El lavadero Roberto solía tratar diariamente por un proceso de flotación entre ocho y 10.000 toneladas con la utilización de agua del mar, 600 kilos diarios de cianuro sódico y unos 10.000 de ácido sulfúrico, entre otros productos que junto con





restos de materiales pesados como cobre, plomo o mercurio, van a parar a las inmediaciones de la bahía de Portmán, a través de dos tuberías de dos kilómetros de longitud que recorren todo el perfil de la bahía. Aunque en un principio se calculó un vertido de unas 3.000 toneladas diarias, en los últimos tiempos los vertidos superaban ya las 8.000 toneladas, lo que supone una cantidad total en más de treinta años de unos 50 a 60 millones de toneladas. Esta política de vertidos ha supuesto el que más del 80 por cien de la bahía de Portmán esté hoy prácticamente anegada por estos residuos, totalmente inutilizada tanto para las actividades de turismo como para la portuaria. Se trata de una superficie de tierras negras, con arenas donde es posible ver restos de metales pesados, unas 70 hectáreas de desolación que constituyen la antesala actual de un pueblo, antes el mar, donde previamente existía un embarcadero que servía para cargar los productos de las minas para su exportación. Según los datos de Anse, los vertidos que realizaba Peñarroya suponían prác-

## Hora cero

El cierre del vertedero de Portmán, además de la mejor voluntad de los nuevos propietarios de las minas, ha constituido la respuesta a las demandas de una sociedad con una mayor sensibilidad por la defensa del medio ambiente. Eliminar los vertidos de los residuos de las minas ha sido un paso importante para comenzar a poner orden y recuperar la plataforma costera en otro tiempo rica en pesca. Pero, también debería ser el punto de partida para ordenar el conjunto de una zona costera gravemente deteriorada por la actividad minera.

La empresa Portman Golf ha hecho aparecer el cierre de los vertidos junto con una buena dosis de buena voluntad para colaborar con las pretensiones de la Administración, a la vez que se planteaba un proyecto para la urbanización de la zona con fines turísticos.

Va a ser un gran trabajo cambiar la faz de las sierras mineras por lo que hoy se ve como la costa mediterránea destinada al turismo. Pero, en cualquier caso, porque hay una cosa muy clara en la propia Administración. Urbanizar la zona no debe suponer, en ningún caso, caer en los mismos defectos o vicios que se ven en la urbanización llevada a cabo en las zonas costeras limítrofes. ■

ticamente el 50 por cien de todos los vertidos de metales pesados que se hacían en el Mediterráneo.

Los vertidos en las inmediaciones de Portmán han significado la desaparición total de la flora y la fauna en las zonas cercanas. La vida marina en esas aguas está a punto de desaparecer y solamente permanecerán algunos animales migratorios a su paso por la zona.

Los moluscos y crustáceos casi han desaparecido y los pocos que restan, están cargados de plomo o zinc al igual que algunas especies como el pez espada. Los vertidos de estériles en el mar han supuesto finalmente la eliminación de los hábitats en el mar en la mayor parte de una plataforma continental de ocho kilómetros cuadrados.

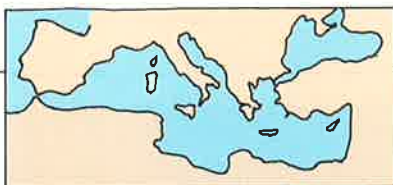
Finalmente, entre otras consecuencias, los vertidos han significado la eliminación de Portmán en las cartas de navegación. De ser un puerto refugio estratégico en el Mediterráneo, ha pasado a su desaparición por falta de calado. Puntos que tenían hasta 20 metros de profundidad se han quedado reducidos a una tercera parte, y en otros se ha producido la ocupación total por los residuos.

Las soluciones al problema de los vertidos de Portmán parece que se han iniciado especialmente a partir del control de las instalaciones mineras por Portmán Golf y los planes urbanísticos que tienen para una zona de más de 300 hectáreas un paisaje desértico. El primer paso ha sido el cierre del lavadero Roberto y su sustitución por otro en tierra firme que debería ser preparado en el plazo de un mes.

El cierre del vertedero de Portmán ha sido considerado como un triunfo para todas las organizaciones ecologistas y lo es para todos los ciudadanos en general. Han sido más de treinta años de atentado permanente en el Mediterráneo, y desde ahora ya se trabaja para la recuperación de la bahía. El «chorro» de Portmán ya es historia. ■

Vidal MATE





CON UNA INVERSION CERCANA A  
LOS 9.000 MILLONES DE PESETAS

# «Hespérides» buque de investigación oceanográfica

**E**L nuevo barco, bautizado con el nombre de «Hespérides» ha sido construido por la empresa nacional Bazán bajo la supervisión técnica de la Armada española. Se trata sin embargo de un proyecto donde han colaborado estrechamente diferentes organismos de la Administración, a través de una comisión mixta formada por el Mi-

Con asistencia de SS.MM. los Reyes de España, el pasado 12 de marzo, se realizó la botadura del buque de Investigación Oceanográfica (BIO), cuya construcción ha sido financiada por el Ministerio de Educación y Ciencia dentro del Programa Nacional Antártico. La Reina Doña Sofía fue la madrina de la nueva embarcación en un acto que tuvo lugar en Cartagena.

nisterio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Ministerio de Defensa y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

El presupuesto invertido en la construcción del nuevo barco ascendió a 8.843 millones de pesetas, cantidad que fue asignada al Consejo Superior de Investigaciones Científicas en la Ley de Presupuestos de 1988, a desglosar en ese año y en los dos si-



guientes. Esta inversión fue aprobada en su día por el Consejo de Ministros a iniciativa de los Ministerios de Educación y Ciencia y de Defensa.

El «Hespérides» pasará a formar parte de la lista de los barcos de la Armada española y será operado por una dotación de oficiales, suboficiales y marineros y esa institución. Los objetivos a realizar por el nuevo barco oceanográfico serán programados y definidos por la Comisión tripartita compuesta por los Ministerios de Agricultura, Educación y Ciencia y Defensa. A grandes rasgos, con esta embarcación se pretende realizar la investigación básica oceanográfica en la Antártida, la investigación oceanográfica básica y aplicada en la zona marítima española en las 200 millas en el Mediterráneo y en el Atlántico, así como la participación en los programas internacionales de investigación básica en los océanos.

La botadura del barco oceanográfico ha constituido la culminación de una serie de trabajos y estudios que se pusieron en marcha hace casi tres años aunque los proyectos previos son muy anteriores.

Entre las conclusiones adoptadas en la II Semana de Estudios del Mar celebrada en 1984 en Cartagena, se llegó a indicar la necesidad de acometer la construcción en España de un barco oceanográfico con capacidad para operar en las regiones antárticas, aunque también pudiera ser utilizado en otras aguas. Esta conclusión era consecuencia de la ponencia presentada en aquella fecha por el director de innovación tecnológica de la empresa nacional Bazán, que se comprometía a acometer técnicamente el proyecto, mientras la dirección general de cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos exteriores se comprometía a financiar un estudio de prehabilitación del buque. Aquel primer estudio se llevó a cabo en 1985 y en el mismo se establecían los requisitos que debería tener una embarcación para los fines propuestos.

Un año más tarde, en la III Semana del Mar celebrada en Cartagena, la empresa nacional Bazán propuso incluir entre las



conclusiones la redacción ya del proyecto de contrato, para la construcción del barco que debería ser financiado por la Administración.

Los trabajos para la construcción de barco oceanográfico han contado en todo momento con la estrecha colaboración de los diferentes departamentos de la Administración a través de la Comisión Asesora de Investigación Científica y Tecnológica. A finales de 1987 quedó terminado el proyecto de contrato del Buques de Investigación Oceanográfica, y el 24 de diciembre de ese mis-

mo año se aprobaba la partida presupuestaria para el mismo. La entrega definitiva del barco, una vez superadas todas las pruebas técnicas, está prevista para finales de 1990.

### Condiciones del barco

El buque «Hespérides», según los datos técnicos de la empresa nacional Bazán, ha sido diseñado para realizar investigación oceanográfica en todos los mares, especialmente en la zona de la Antártida hasta 65°





de latitud sur en el verano austral.

El barco oceanográfico tiene una estructura de construcción transversal, con planchas de acero de alta resistencia grado E; en el casco, más fuerte; y del grado A en el resto. El escantillonado está de acuerdo con las reglas marcadas por la Lloyd's Register of Shipping con notación por reforzado para hielo.

La propulsión de la embarcación es diésel-eléctrica por medio de dos motores eléctricos de c.c. montados en tándem siendo cada uno capaz de desarrollar 1.400 Kw entre 184 y 220 rpm. Además cuenta con cuatro motores de combustión interna. Dos de ellos accionarán alternadores de 1.300 Kw, 675 V, 50 Hz y otros dos, alternadores de 650 Kw, 675 V, 50 Hz. La hélice es de paso fijo de cinco palas y tres metros de diámetro. Junto a los cuatro grupos ya descritos, funcionará otro de emergencia de 120 Kw.

Para las tareas de comunicación y control, el barco oceanográfico irá dotado de un completo y complejo sistema de aparatos cuyos componentes son los siguientes: un radar de banda S con consola Arpa. Un radar de banda X. Sistemas de radioposicionamiento. Giroscópica principal y de reserva. Corredora doppler de dos ejes. Unidad de referencia vertical. Sonador de navegación. Sonar de hielo. Goniómetro MF/HF. Radio MF, HF y VHF. SATCOM. Radiobaliza aeronáutica y fax de satélite meteorológico. Además de estos instrumentos, cuenta con otros sistemas entre los que se pueden destacar los siguientes: cubierta de helicóptero con capacidad para toma de una Augusta Bell 212. Hangar telescópico. Servicios de ayuda visual para aterrizaje, toma de combustible, contraincendios, arranque y luces para servicio de helicóptero. Dos pañoles de oceanografía con escotilla de acceso y grúa. Aire

acondicionado en locales operativos y alojamientos. Sistema de gobierno mediante timones especiales que permiten mayor maniobrabilidad incluso a buque parado. Empujador transversal en proa. Sistema de estabilización por tanque pasivo y dos plantas de tratamiento de aguas fecales.

### Recoger datos

Uno de los trabajos y objetivos más importantes del buque oceanográfico es la recogida, almacenamiento y procesado de los datos que se puedan obtener en el mar. Desde esta perspectiva se ha diseñado su equipamiento. Para las tareas del «Hespérides», un dato esencial es el posicionamiento del mismo que permita situar una referencia exacta. El subsistema de navegación determina con toda precisión la posición del barco en cada instante. Por su parte, el subsistema de posicionamiento permite al barco la capacidad para obrar en las aguas cuando la situación lo requiera. Este conjunto de sistemas, entrelazados entre sí constituye el Sistema Integrado del Barco de Investigación Oceanográfica.

Desde el punto de vista funcional, el subsistema de navegación y sondas incluye las siguientes tareas:

a) Integrar los datos de los distintos equipos de radioposicionamiento y navegación, con el fin de elaborar una referencia única de la posición del buque.

b) Facilitar la planificación sobre la pantalla gráfica de rutas y estaciones de prospección. Para ello contará con los medios de edición para la entrada de líneas de costa y otra información en coordenadas Tm o UTM.

c) Registrar de forma gráfica y tabular la ruta seguida por el buque y almacenar los datos crudos de los equipos de radioposicionamiento y navegación.

Entre otros muchos medios para cumplir correctamente el cometido para el que ha sido construido, el barco oceanográfico «Hespérides» cuenta con diferentes laboratorios para realizar las tareas de investigación. El barco cuenta con cinco chigres

**La inversión realizada para la construcción del buque se aproxima a los 9.000 millones de pesetas.**





oceanográficos localizados en la zona de popa y movidos hidráulicamente. El barco cuenta con un sistema permanente para realizar la investigación sísmica con los elementos más avanzados.

En resumen y a grandes rasgos, se trata de un barco con un conjunto de instrumentos de carácter pluridisciplinar que se concretan en los siguientes apartados:

#### 1. CONJUNTO DE SONDAS

Para realizar mapas cartográficos del fondo marino se utilizará un conjunto de sondas que proporcionan una precisión hasta el momento sólo disponible en los buques oceanográficos más prestigiosos del mundo.

En este conjunto se incluyen sondas de muy diversos tipos: las de alta precisión son capaces de operar a todas las profundidades oceánicas (12.000 metros); las de multihaz pueden levantar una carta batimétrica del fondo a lo largo del recorrido del barco, con una anchura variable entre dos y ocho veces la profundidad; las sondas paramétricas BPS pueden

penetrar en las capas más superficiales del fondo marino y suministrar al mismo tiempo información sobre su composición.

Todas ellas se basan en la emisión de sonidos con diferentes frecuencias y nivel de potencia. Con el fin de evitar interferencias y optimizar la emisión y el registro están sincronizadas a partir de una unidad central.

#### 2. SISMICA DE MULTICANAL

Las técnicas de *sísmica de reflexión de multicanal* permitirán el conocimiento geológico de la naturaleza, la composición y la estructura de los sedimentos y las rocas de la corteza y del fondo marino.

Las ondas acústicas producidas por un sistema de cañones de aire serán recogidas por hidrófonos, una vez reflejadas hasta la superficie del mar por las distintas capas del fondo marino. La información se almacena en un sistema de adquisición de datos digital y posteriormente es procesada. Esta tecnología se emplea actualmente en la investigación petrolífera.

#### 3. SISTEMA DE TOMA DE MUESTRAS

Para el muestreo de los sedimentos y rocas de la parte más superficial del fondo marino se utilizarán varios tipos de sondas que permitirán recoger columnas continuas de sedimentos de hasta una longitud de 10 metros. También se pueden recoger columnas inalteradas de sedimentos, para estudios ambientales de procesos biológicos en la interfase entre el agua y el sedimento, estudios del bentos o análisis geotécnicos.

#### 4. LABORATORIOS GEOLOGICOS

El estudio inicial de los materiales recogidos por los sistemas anteriores y el proceso de los datos podrá hacerse en los diversos laboratorios de carácter pluridisciplinar con que cuenta el BIO, dotados con el instrumental básico para asegurar el trabajo preliminar especialmente durante las campañas de larga duración. ■

## El «Hespérides»

### Dimensiones

Eslora máxima .....	82,5 m
Eslora en la flotación .....	77,8 m
Manga de trazado .....	14,33 m
Puntal de trazado a la cubierta principal .....	7,35 m
Desplazamiento en rosca .....	1.943,6 t
Desplazamiento en plena carga .....	2.709,7 t
Calado medio correspondiente .....	4,42 m
Desplazamiento en plena carga con margen de futuro .....	2.790 t
Calado medio correspondiente .....	4,51 m

### Velocidad

Máxima .....	15 nudos
De crucero .....	13 nudos
En navegación por hielos de un año de 40 cm de espesor .....	5 nudos

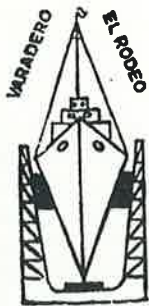
### Autonomía

En combustible: 12.000 millas a .....	13 nudos
En víveres: 120 días	

### Alojamientos

Científico .....	30
Oficiales .....	9
Suboficiales .....	12
Cabos y Marineros .....	18
TOTAL .....	79





## ASTILLEROS Y VARADEROS "EL RODEO"

Paseo Victoria Eugenia, 27 - Teléfono (956) 60 05 11  
ALGECIRAS (Cádiz - España)

- . *Construcción, reparación y transformación de barcos con cascos de madera.*
- . *Construcción de barcos con cascos de acero hasta 100 toneladas.*
- . *Taller de calderería.*
- . *Limpieza, pintado y mantenimiento.*



## BASILIO FIDALGO ARNALDO, S.A.

ASTILLEROS "LA PARRILLA"

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

(ASTURIAS)



- **Construcción de barcos con casco de madera hasta 250 toneladas, unidad.**
- **Construcción de barcos con casco de acero hasta 100 toneladas, unidad.**
- **Reparaciones y transformaciones en barcos de acero.**
- **Reparaciones y transformaciones en barcos con casco de madera.**
- **Muelle de armamento — 150 mtrs.—.**
- **Taller de calderería para acero y aluminio.**

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





*Exploración de restos de una nave sumergida en las profundidades.*



# DUERMEN BAJO LAS AGUAS

Galeones de la Carrera de Indias, balleneros cántabros de Labrador o naves aragonesas de la expansión mediterránea. Tres ejemplos del pasado marítimo español, de los que aún se conservan restos bajo las aguas. La Sociedad Estatal Quinto Centenario trata

de recuperar ahora algunos de estos pecios significativos y, con ellos, parte de nuestra historia. Un proyecto ambicioso que quiere servir de homenaje a los hombres del mar y despertar del olvido a los protagonistas de aquellas travesías.

## Proyecto para rescatar pecios españoles de gran valor arqueológico

**M**AS de 20 galeones del siglo XVII se hallan aún hoy desparramados bajo las bateas de la ría de Vigo. Una nave armada de la Corona de Aragón yace también a poca profundidad en las proximidades de Cerdeña. Hay restos arqueológicos en el fondeadero del Rubicón, en la isla de Lanzarote. También se han encontrado frente a Almería y frente a Gerona; bajo las aguas de Santander y de Asturias; en Cádiz y, curiosamente, en la península canadiense de Labrador. Pertenecen a distintas épocas y a distintos tipos de embarcaciones pero forman parte, todos ellos, de un mismo acervo común.

El patrimonio histórico naval español constituye así uno de los más ricos. Estudiosos del fenómeno han señalado que no es casualidad que fueran los pueblos ibéricos los que ampliaron el conocimiento geográfico del Renacimiento y se aventuraron por el entonces Mar Tenebroso. Herederos del saber marino de otros pueblos, fueron en su momento unos verdaderos adelantados del arte de navegar. Sintetizaron conocimientos, recogieron experiencias aprendidas y pegaron



Los restos encontrados presentan alteraciones propias de su permanencia bajo las aguas.

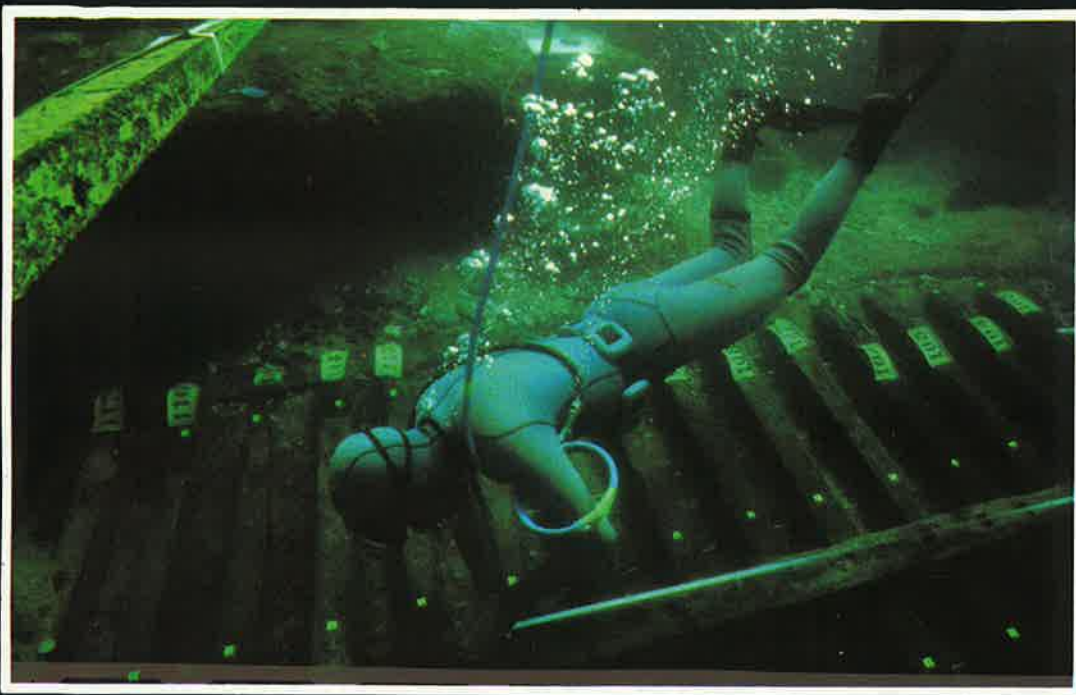
el salto de un Mediterráneo conocido a un Atlántico por descubrir.

De todo esto, sin embargo, no quedan hoy muchos vestigios. La Sociedad Estatal Quinto Centenario quiere por ello estudiar las circunstancias que hicieron posible este cambio revolucionario. Su programa de arqueología naval intenta conocer las causas que permitieron dar ese paso, desde una navegación medieval y casi doméstica a otra oceánica y que ponía en comunicación varios continentes.

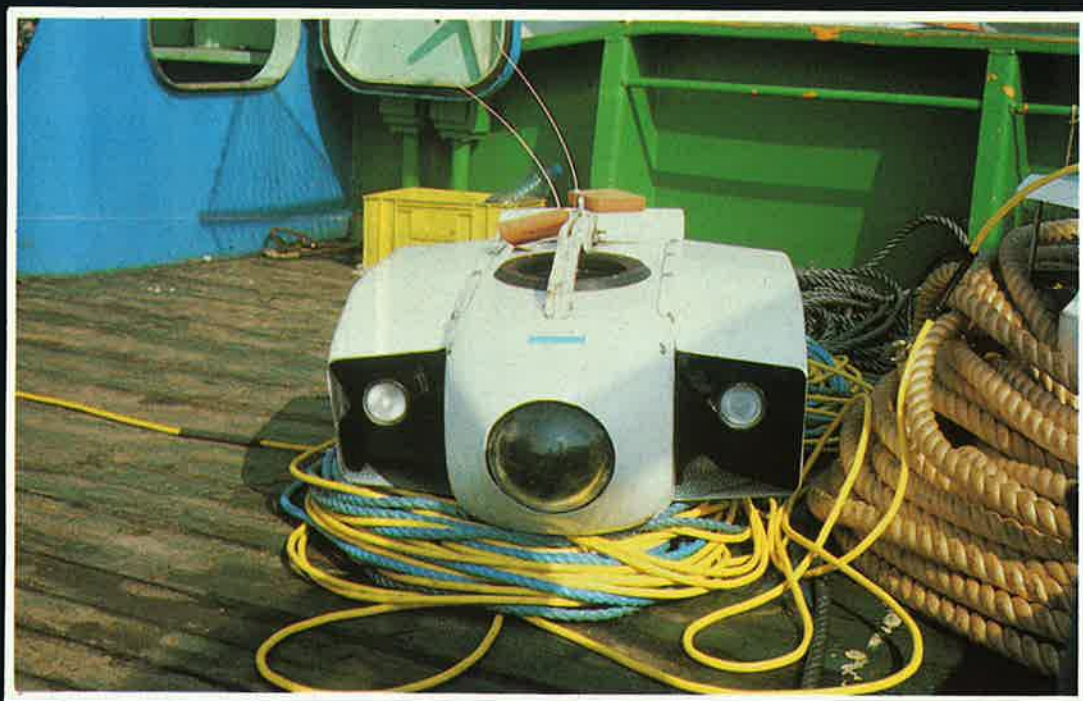
Enrique Lechuga, director de dicho programa, indica al respecto que *somos el país del mundo con mayor patrimonio naval, pero donde no ha habido una política de museos adecuada que encauce todo ese patrimonio, y que muestre a las generaciones de hoy y a las futuras la importancia que llegó a tener nuestra navegación.* Para Lechuga esto viene dificultado además por las mismas características de la investigación que resulta, en su opinión, complicada. *Siempre es más fácil conservar y, por tanto, estudiar la piedra que la madera, y mucho más —dice—, si esta última se encuentra sumergida bajo el mar.*

Por eso mismo considera ne-





*Yacimiento arqueológico de una nave del siglo XIV frente a la costa catalana.*



*Cámara de exploración submarina utilizada para la detección de pecios.*

cesario emprender un estudio de las características del previsto. Según él, la conmemoración del Descubrimiento quedaría coja si no se tratara de conocer la técnica naval que lo hizo posible, y si no se llegara a rescatar ninguno de estos restos sumergidos. Con ellos se pretende recoger información sobre las naves y sobre los usos náuticos que permitieron cruzar el Atlántico, al tiempo que rendir homenaje y dar a conocer la aventura vital de estos marinos de antaño.

### **Cementerios marinos**

El Canal de Bahamas, Filipinas y las Azores son, seguramente, los lugares del planeta donde se puedan encontrar más embarcaciones españolas de la Carrera de Indias. Los temporales, huracanes y arrecifes de coral dieron al traste con buena parte de ellas, más incluso que los ataques piratas o de naves enemigas. El investigador francés Pierre Chaunu señala al respecto que sólo entre 1550 y

1650 España perdió 1.000 embarcaciones de este tipo, en unas aguas que hacen hoy imposible su rescate y muy difícil su localización. La bahía de Cádiz o la de Santander son otros destacados cementerios y, muy curiosamente, la Ría de Vigo, donde yacen aún más de 20 galeones de una flota procedente de La Habana que cargada de oro y plata pretendía abastecer las arcas de Felipe V y sustentar su guerra de sucesión.

La historia y la leyenda se confunden muchas veces a la hora de investigar este último caso. El programa de arqueología naval de la Sociedad Quinto Centenario quiere recuperar alguno de estos galeones para ver lo que hay de verdad tras toda esta historia. Ello, además de las facilidades que presenta para este caso la Ría de Vigo, con una profundidad no superior a los 300 metros y una densidad importante de restos sumergidos. Constituye así una *rara oportunidad de efectuar un estudio histórico-arqueológico de una flota completa, hundida en un escenario geográfico de tan ventajosas características*, señala el propio estudio. *La riqueza transportada en la flota junto a los múltiples y novelescos intentos de recuperación —añade—, agregan un valor legendario muy notable con vista a la exposición y difusión de los resultados.*

No en vano se ha escrito mucho sobre esta flota y sobre la riqueza de sus entrañas. El mismo Julio Verne hacía que el capitán Nemo de sus *20.000 leguas de viaje submarino*, se acercara de vez en cuando hasta esas aguas para embarcar en el «Nautilus» parte del oro del llamado Tesoro de Rande. Un tal William Evans intentó sesenta y cuatro años después de la tragedia, en 1766, conseguir algunas piezas de oro por un procedimiento singular. En los años cincuenta de nuestro siglo un francés y un americano también pretendieron hacerse con parte del tesoro e, incluso en nuestros días, un equipo de la Televisión Gallega sumerge sus cámaras por la ría, para contar en varios capítulos los pormenores de la epopeya.

Lo cierto es que en 1702 se hundieron en estas aguas más de 20 navíos de una flota compuesta por cerca de 40 embarcaciones. Procedente de La Habana, llevaba en sus bodegas oro, plata, piedras preciosas, joyas, esencias y mercancías de valor. Venía a abastecer la hacienda real de Felipe V, por entonces en guerra por el trono de España. Una armada anglo-holandesa que patrocinaba al archiduque Carlos y en guerra contra Francia y España esperaba su llegada frente a Cádiz,





Encontrar embarcaciones sumergidas resulta una actividad cara, para la que se precisan buenos equipos.

puerto habitual de desembarco. Esta circunstancia hizo que el almirante francés que la mandaba, el conde Château- Renault, decidiera buscar refugio en las costas gallegas. Allí fue sorprendida sin que apenas pudiera defenderse y sin que le diera mucho tiempo para desembarcar todo lo que llevaba. La acción de ingleses y holandeses y la propia iniciativa de españoles y franceses para que el botín no cayera en manos enemigas hicieron que al menos la mitad del cargamento fuera a parar al fondo del mar. Desde entonces yace en esas aguas, confundido bajo el cielo en un mar hoy sembrado de bateas y cruzado por el grandioso puente de la autopista que une Vigo y Pontevedra.

La Sociedad Estatal Quinto Centenario, con la colaboración de varios organismos oficiales y la propia Xunta de Galicia, pretende llevar a cabo un programa de investigación que dure por lo menos tres años y con un presupuesto abultado para el que precisan el mecenazgo de alguna otra entidad particular. Encontrar el «Santo Cristo de Maracay», el «Santo Cristo del Buen Viaje» o el «Sagrada Familia», tres de los galeones más codiciados, sería parte de su sueño, no tanto por esos tesoros, sino por la posibilidad de hallarlos completos y poder explicar con ellos buena parte de la leyenda.

### Reliquia colombina

Pero no es ésta la única iniciativa que proponen, ni tan siquiera la más ambiciosa. Del mismo modo que los caballeros medievales emprendieron la búsqueda del Santo Grial, la Sociedad Quinto Centenario pretende recuperar cinco siglos más tarde los restos de la nao «Santa María». El propio Colón utilizó parte de su madera, para construir el llamado Fuerte de Navidad en la costa de La Española, hoy República de Haití. Según el proyecto, se pretende lograr con éxito este hallazgo histórico mediante un estudio de la transgresión del litoral de la costa de La Española, desde 1492 hasta nuestros



días, y una interpretación del diario de Colón que permita acotar la zona de máxima probabilidad de existencia actual de estos restos.

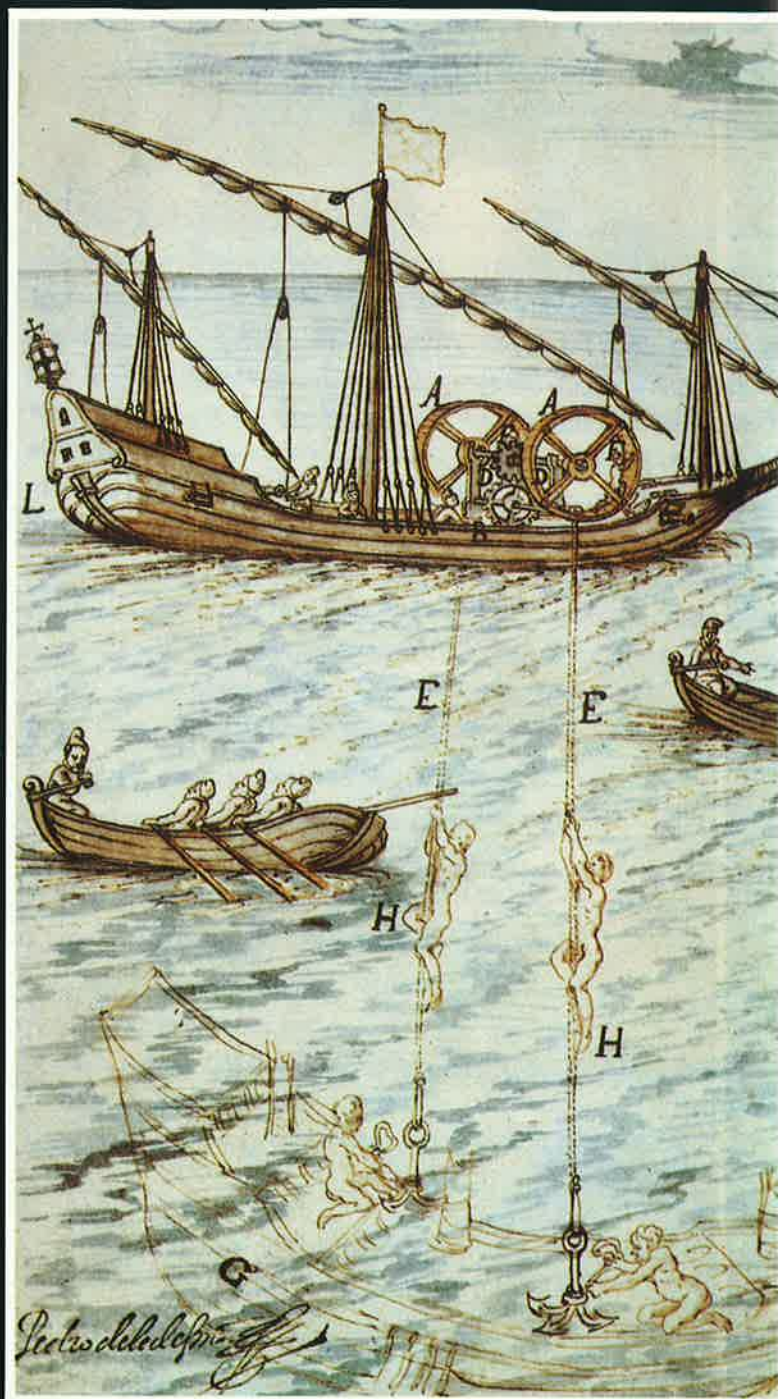
Consideran la investigación de gran impacto publicitario, así como del posible hallazgo, que permitirá unas filmaciones y publicaciones con trascendencia universal. El proyecto tiene una duración prevista de dos años y cuenta con la colaboración del Instituto de Arqueología Náutica de Texas, el Instituto Español de Oceanografía y la Armada española. Una iniciativa ambiciosa que Enrique Lechuga cree que será coronada por el éxito, y que hará posible conservar alguna reliquia de la que fuera nave capitana del Almirante de la Mar Océana.

Pero además de estas proyecciones van a llevarse a cabo otras en la costa asturiana con la idea de rescatar el llamado *pecio de Gozón*. Asimismo, en la bahía de Santander, donde se encuentra sumergida una cantidad nada despreciable de

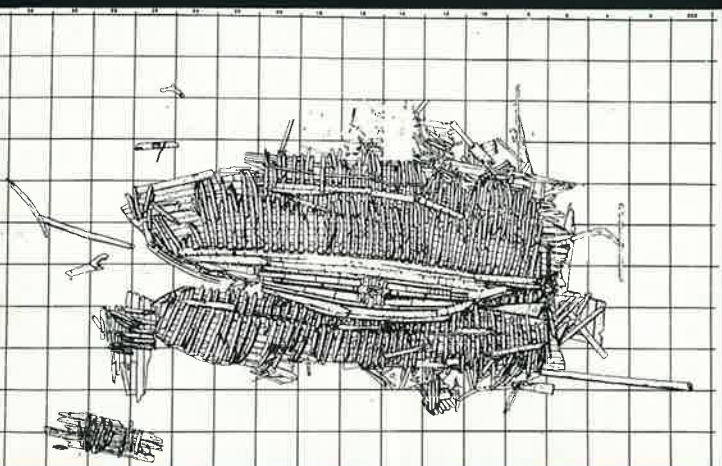
interpretar y situar en las cartas toda la información histórica disponible sobre naufragios en el área, para más tarde seleccionar las zonas donde la probabilidad de encontrar restos navales sea alta y realizar en consecuencia una campaña de exploración.

Las islas Canarias van a contar también con su protagonismo en todos estos estudios. De ellas ha sido seleccionada la isla de Lanzarote como la de más alto porcentaje de éxito. El fondeadero del Rubicón, situado en ella, es el más antiguo utilizado por los españoles en la expansión atlántica hacia el oeste y presenta unas óptimas condiciones para filmaciones submarinas y para poder rescatar un galeón hundido en sus proximidades del que se tiene noticia. Igualmente se intentarán localizar varios galeones de los que se tiene referencia en aguas próximas a Tenerife.

En la costa de Almería se llevará también a cabo la exploración de los restos de la fragata «La Viuda», localizada a 30



**Buques y artificios que se empleaban para la recuperación submarina de objetos en el siglo XVII, según la descripción de Pedro Ledesma.**



**Planimetría de un ballenero vasco del siglo XVI hundido en las proximidades de la costa canadiense de Labrador.**

naos, galeones y naves de los siglos XV al XVIII, que podrían conservarse en buen estado en los fondos de la relativamente pequeña bahía y que podrían ser destruidos ante su previsto dragado.

La Bahía de Cádiz también va a centrar una de las actuaciones del programa. En una primera fase se quiere realizar un meticuloso estudio de toda la información existente sobre los fondos submarinos del golfo gaditano. Simultáneamente,

metros de profundidad y que podría ser rescatada completa y conservada posteriormente en un museo. Del mismo modo cuentan con poder estudiar los restos del «Galeón de Manila», del que creen que se conservan varios pecios en Filipinas, antes de que emprendiera su viaje regular hasta las costas mexicanas de Acapulco.

### **Antecedente navales**

El programa de investigación

diseñado no se ciñe sólo, sin embargo, a las embarcaciones que tuvieron que ver con la empresa americana. Tanto Enrique Lechuga como la mayor parte de los historiadores consideran que ésta no hubiera sido posible sin el conocimiento naval anterior. Por eso mismo han incluido en el proyecto el estudio de embarcaciones de otras épocas y de otras circunstancias. En concreto, de las naves que hicieron del Aragón del siglo XV una potencia medi-

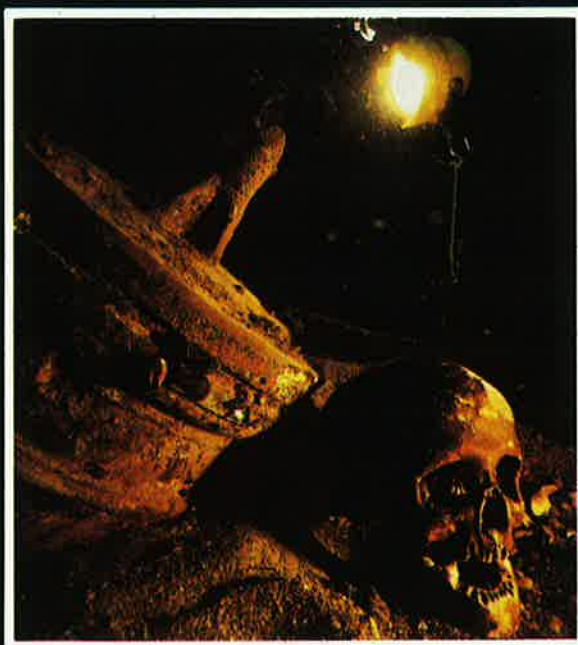
terránea y de las embarcaciones cántabras y vascas que surcaron el Atlántico Norte a la búsqueda de ballenas.

De estas últimas se han encontrado varios vestigios en las proximidades de la península canadiense de Labrador. El rescate en concreto de lo que queda de una de ellas permitiría conocer, según Enrique Lechuga, *en qué fecha llegaron los marinos cántabros a aquellas aguas y de qué forma los conocimientos náuticos que adquirie-*





Curso de adiestramiento en arqueología naval en la Ría de Vigo.



Buscadores de tesoros y arqueólogos no coinciden en sus propósitos a la hora del rescate de embarcaciones naufragadas.

ron en sus travesías atlánticas permitieron más tarde a las naves castellanas emprender su ruta hacia las Indias.

En Cerdeña, la Sociedad Quinto Centenario pretende investigar los restos de una nave armada de la Corona de Aragón de entre los años 1400 a 1500, y que permanece hundida a 20 metros de profundidad en las proximidades de la isla de Cávoli. Su importancia radica en que es coetánea a las naves del Descubrimiento, aun-

que destinada al Mediterráneo, al tiempo que va a permitir un trabajo en equipo con personal italiano. El proyecto presenta además unas buenas condiciones para la filmación, lo que hará posible un documental televisivo posterior. La duración prevista del trabajo es de tres años.

Otra nave mediterránea del siglo XIV, localizada en aguas del cabo de Creus, en Gerona, será también objeto de investigación. Su importancia radica

en ser el único pecio del 1300 conocido en el Mediterráneo y del que existen garantías de conservación e investigación. Tres años durará también este proyecto, denominado Culip VI por encontrarse frente a la llamada Cala Culip de la Costa Brava catalana.

Con todas estas prospecciones quieren encontrar el eslabón perdido que permita conocer el paso de una náutica medieval a otra de carácter atlántico. Saber cómo evolucionaron los conocimientos y la construcción de las embarcaciones, divulgarlo y dar a cono-

cer nuestro pasado con motivo del Quinto Centenario.

### Serie de televisión

La Sociedad Estatal pretende realizar con todo este material una serie documental de 15 capítulos, en la que se cuente para la televisión la manera en que se han llevado a cabo todos estos hallazgos y su importancia histórica. Su presupuesto está cifrado en cerca de 2.000 millones de pesetas y su intención es, por tanto, eminentemente divulgativa. Además de esta serie realizará otros

## Buscadores de tesoros

Enrique Lechuga, director del programa de arqueología naval de la Sociedad Estatal Quinto Centenario, no quiere que la actividad de rescate de pecios que van a llevar a cabo se confunda con la de los simples buscadores de tesoros. *Nosotros —dice—, no pretendemos encontrar barcos naufragados por su valor material, sino por lo que representan para el conocimiento de nuestra historia.* De todas formas señala que cazadores de tesoros *hay infinidad* y a pesar de valorar su actividad de una forma negativa reconoce que podrían ser utilizados de un modo más positivo para sus propósitos. *Ellos no van haciendo arqueología —indica—, pero algunos se han convertido con el tiempo en muy buenos arqueólogos.*

Al respecto cabe decir que hay auténticas empresas dedicadas al rescate de estas riquezas sumergidas, generalmente pertenecientes a antiguos galeones españoles. Una de ellas, denominada Seahawk, con sede central en la localidad norteamericana de Tampa (Florida) estudia en la actualidad el rescate del galeón español del siglo XVII «Nuestra Señora de la Merced», hundido a unos 500 metros de profundidad en los Cayos de Florida, gemelo del recuperado «Nuestra Señora de Atocha», y con un millón y medio de pesos españoles de la época en sus bodegas. Dicha compañía dice haber gastado en la localización del galeón cerca de dos millones de dólares, más de 200 millones de pesetas.

Sobre la reclamación que pudiera hacer España de la propiedad de estos galeones Enrique Lechuga señala que *es un tema jurídicamente muy complejo, sobre el que no se ha puesto de acuerdo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De todas formas hay que decir en este sentido el ejemplo de los holandeses, que rescatan sus propios barcos y se pelean por ello con quien sea.*

La legislación española sobre los restos arqueológicos encontrados en territorio nacional es, por otra parte, muy restrictiva. La Ley del Patrimonio de 1985 deja la recuperación de pecios únicamente a los especialistas, lo que Enrique Lechuga considera demasiado represivo. En su opinión habría que contar también con los sanos aficionados. ■

M. P.





**Anfora rescatada de un pecio hundido en el Mediterráneo.**

documentales sobre cada uno de los pecios en concreto, videoclips sobre algunos de los hallazgos y publicaciones en las que se recojan el análisis histórico y el trabajo de campo de cada uno de los restos encontrados.

Todo esto, comenta Enrique Lechuga, con el propósito de que el esfuerzo realizado no interese sólo a una parte de la sociedad. *A la gente —dice—, hay que entrarle hoy por el cine y la televisión y habrá que explicarle a través de los medios audiovi-*

*suales todo el trabajo que vamos a llevar a cabo. No queremos —añade—, que los resultados que obtengamos vayan a parar a un museo para viejos; pretendemos interesar más bien a los jóvenes, y que lo que hagamos resulte curioso y comprensible tanto para un español como para un japonés.*

Este programa ambicioso debe contar, sin embargo, con un enorme presupuesto. Cada uno de los estudios que se van a llevar a cabo supera el centenar de millones de pesetas y en

algunos casos con creces. Razón por la que no puede acometerlos en solitario la Sociedad Estatal, y que hace que algunos de ellos no se sepa aún si van a tener el respaldo financiero que los haga posible.

La fórmula buscada para poder emprenderlos es el patrocinio de entidades privadas. Según Enrique Lechuga, la financiación ideal de cada proyecto debería apoyarse en tres patas. *Un tercio de cada presupuesto debería aportarlo la propia Sociedad Estatal, otro tercio*

*la comunidad autónoma donde se lleve a cabo cada estudio y el tercio restante alguna empresa o patrocinador, que busque una imagen publicitaria de gran repercusión social y unas desgravaciones fiscales favorecidas por el Gobierno.* La tarea en que se encuentra ahora el director de este programa de arqueología naval es la búsqueda de otros patrocinadores, sin que de momento haya podido ofrecer el nombre de ninguna firma que respalde alguno de ellos.

La tarea emprendida por la Sociedad Estatal no va a quedar, en cambio, solamente aquí. En el programa de arqueología naval no sólo se incluye el estudio y rescate de cada uno de los vestigios mencionados ni la divulgación de toda esta enorme obra. Otros aspectos como la ayuda a la formación de especialistas y la ayuda a la investigación entran también dentro de sus propósitos.

Sobre la primera de ellas llevan a cabo cursos de verano de arqueología naval que están formados por seminarios sobre detección submarina, técnicas para el rescate de pecios, conservación de restos y arquitectura naval. La idea es realizar cada uno de estos seminarios en un lugar diferente de la costa española, dotarle de coeficiente universitario y que sigan realizándose una vez termine el 92 y el programa concreto de rescate que ahora se pretende llevar a cabo. Para ayudar a los investigadores sobre arqueología naval, la Sociedad ha instituido un concurso anual que pretende facilitar su apoyo a los que trabajen sobre estas materias.

Con todo este programa quieren despertar del olvido a los que fueron protagonistas de aquellas fabulosas travesías, rendir un homenaje póstumo a los que ensancharon el planeta y rescatar de las profundidades algunos pecios de leyenda. Si lo consiguen, podrán mostrar a las nuevas generaciones las huellas hoy perdidas de un espléndido pasado. Habrán desentrañado al mar alguno de sus más arcanos secretos. ■

**Miguel PEDRERO**



# CONTENEMAR

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

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



## AGENCIAS

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

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

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

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

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

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

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

**ARRECIFE DE LANZAROTE**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Avda. General Franco, 4 - 2º  
35500 Arrecife de Lanzarote  
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 65 - Télex: 58179 - Fax: 976 / 55 67 66

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

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

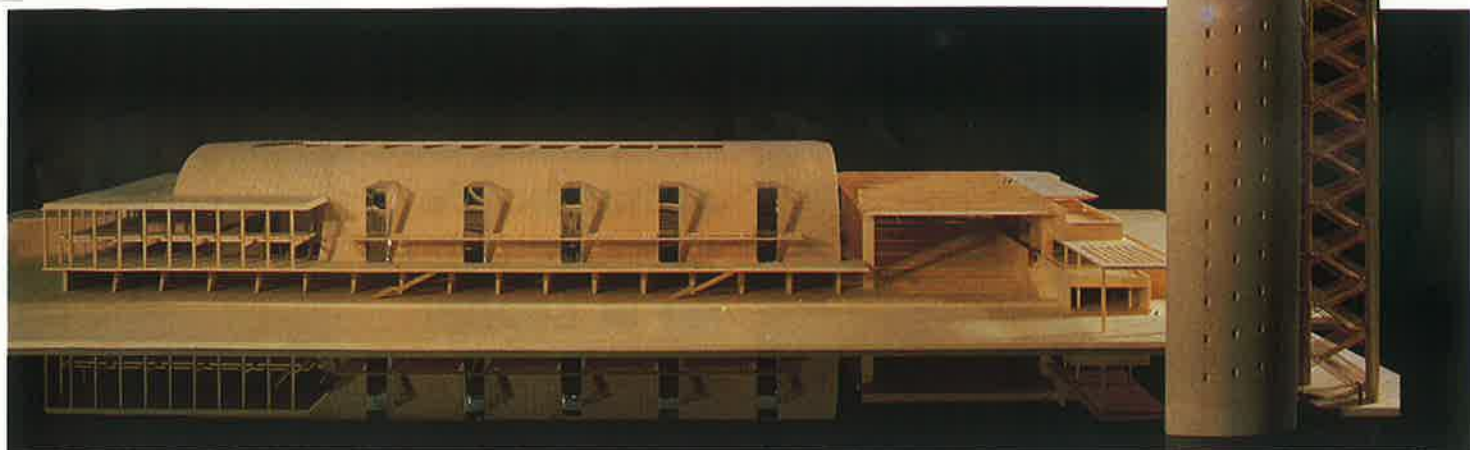
**PUERTO DEL ROSARIO**  
PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA (Consignatario)  
Allonso XIII, nº 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)  
Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928 / 85 13 04





# UN VIAJE A LOS ORIGENES DE LA NAVEGACION





**D**ESDE el pasado 28 de marzo y hasta el próximo 7 de mayo, el Pabellón de la Navegación de la Expo 92 representa a la arquitectura pública española en la III Bienal de Arquitectura de París. Durante este tiempo, el que será futuro Museo de Navegación de la capital andaluza comparte espacio en el centro Georges Pompidou parisiense, junto con un centenar de obras francesas y otras que representan a los 12 países comunitarios, en la primera edición del certamen que admite proyectos extranjeros.

Este hecho es, según el autor de la obra, Guillermo Vázquez Consuegra, «muy importante, no sólo para mí, sino también para la Expo. Creo que es una circunstancia por la que debemos estar contentos. Para mí, un buen proyecto es un compromiso entre un arquitecto y un cliente respetuoso. En este sentido, quiero agradecer a la Exposición Universal de Sevilla el haberme dado la libertad para desarrollar la idea que tenía sobre el Pabellón».

El Pabellón de la Navegación, actualmente en fase de cimentación, ocupará una superficie de 12.000 metros cuadrados de los cuales unos 7.000 serán zona de exposición. El Pabellón está concebido con carácter de permanencia ya que tras la Exposición Universal, se convertirá en futura sede del Museo de la Navegación de la capital andaluza. Un museo que, asomado a la dársena del

Cuando aún quedan dos años para la inauguración oficial de la Exposición Universal de Sevilla, los edificios que formarán parte de la muestra internacional salen de nuestras fronteras y se dan a conocer en otros países. Tal es el caso del Pabellón de la Navegación, obra del arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra, que ha sido seleccionado para representar a España en la III Bienal de Arquitectura de París. El proyecto del Pabellón, un viaje a través de la historia de la navegación se exhibe en el centro Georges Pompidou de la capital francesa, junto a un centenar de obras galas y una representando a cada país miembro de la Comunidad Europea.

**El pabellón ocupará una superficie de 12.000 metros cuadrados y dará a la dársena del Guadalquivir, junto al puerto de Indias.**

río Guadalquivir, junto al Puerto de Indias y el embarcadero de la Expo, quiere dar la impresión al espectador de ser algo que siempre existió, no un edificio hecho con el pretexto de la Exposición Universal del 92. «El interés que presidía la construcción del Pabellón era hacer una arquitectura tranquila, densa, atemporal, distanciada de la idea de un monumento colosal, un artefacto gigante de la Expo. De este modo, se pretende dar la impresión de que el

*Pabellón ha estado siempre en el mismo lugar», dice Guillermo Vázquez Consuegra.*

#### Ubicación idónea

El Pabellón de la Navegación dará a la dársena del río Guadalquivir. Para el arquitecto Vázquez Consuegra, la ubicación del edificio es idónea ya que, «abre el terreno de la Expo si se viaja por el río desde la Torre de Oro».

El futuro Museo de la Navegación sevillano estará situado en la zona sur del recinto de La Cartuja, en un área formada por el Pabellón de los Descubrimientos y la plaza del mismo nombre, a la que dará una de sus fachadas; la otra, mirará al río.

El itinerario de visita de la Expo 92 será un viaje a través de la historia del hombre como descubridor (su pasado, su presente y su futuro), un viaje por el espacio y el tiempo con el que se pretende un reencuentro con los descubrimientos. En este sentido, la Exposición Universal de Sevilla se concibe, en sí misma, como un descubrimiento para el visitante. El tema será desarrollado en los pabellones de los distintos participantes, así como en una serie de instalaciones que se integrarán en un conjunto con el mismo eje temático. Este conjunto tendrá su desarrollo físico en el denominado «Camino de los Descubrimientos», estructurado en tres zonas diferentes.

La primera de estas zonas, «el mundo antes del Descubrimiento», presentará la situación del mundo antes del Descubrimiento de América, relacionando su significado con otros descubrimientos acontecidos en el mismo tiempo cronológico, presentando a los visitantes las condiciones políticas, económicas y sociales que hicieron posible la aventura colombina, así como los conocimientos científico-técnicos necesarios para llevarla a cabo.

El área segunda del «eje te-

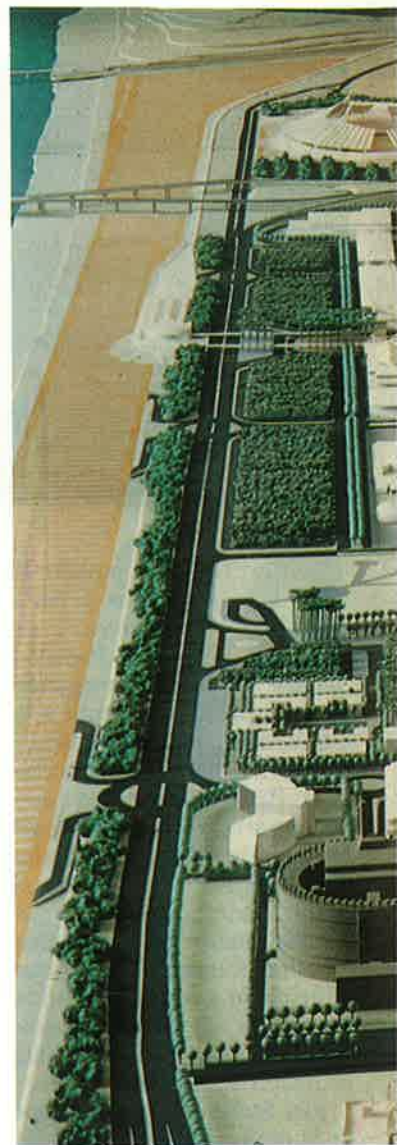




*Perspectivas del pabellón de la navegación.*



Tras la Expo, el pabellón se convertirá en el museo de la navegación de la capital andaluza.



mático», «Cinco siglos de Descubrimiento», constituye un recorrido histórico-cultural a través de los grandes descubrimientos que se han llevado a cabo desde el siglo XVI hasta nuestros días; cinco siglos de hallazgos en todos los campos del conocimiento humano. Este encuentro se realizará, precisamente, a través de los pabellones de los descubrimientos y el de la navegación.

Por último, los años venideros serán tratados en la tercera zona denominada «el futuro» que tratará de descubrimientos venideros en dos pabellones.

### Exposiciones en el interior

El espectacular viaje por los Descubrimientos que la humanidad ha realizado durante los

pasados cinco siglos finalizará en el Pabellón de la Navegación, donde se pondrán de manifiesto las exploraciones geográficas y las expediciones marítimo-científicas, así como los avances en la técnica naval, en los instrumentos, en las formas de navegación y en las infraestructuras marítimas durante este período de tiempo. Esta exposición en el interior del Pabellón, diseñada por Studio Pomés y Fitch RS, estará dividida en seis zonas a través de las cuales se analizará, paulatinamente, las distintas técnicas de navegación: cabotaje y oceánica, al mismo tiempo que se presentará el desarrollo del comercio marítimo a gran escala.

En la primera sección, zona de entrada al edificio, el visitante podrá contemplar fragmentos de películas célebres

basadas en temas marítimos. Ya en el interior de la nave, el visitante se encontrará con un espacio oscuro en cuyas paredes se proyectarán imágenes de mares, océanos, ríos y lagos. El hombre, sobrecogido y pequeño frente a la potencia de estos elementos, decide afrontarlos. Comienzan así los Descubrimientos oceanográficos y la navegación. Durante unos momentos, el visitante recorrerá pequeños espacios en los que podrá contemplar barcos primitivos y su evolución hasta llegar, finalmente, a la zona de Portugal en la que se muestran logros conseguidos en las exploraciones lusas por la costa africana hasta llegar al Cabo de Buena Esperanza y circunnavegar el continente negro. Este relato enlaza la navegación del siglo XV con la llegada de Co-

lón al Nuevo Continente, motivado por la idea de encontrar nuevas rutas de las Indias para España. En este espacio se hará referencia a la primera circunvalación de la tierra realizada por Magallanes y Elcano y así, en el umbral del siglo XV, se alcanza la tercera zona.

Esta sección es un homenaje a la Sevilla de los siglos XVI y XVII; a la sede del puerto de Indias. Al entrar, el visitante se encontrará frente a un mapa ascendente que tiene que subir. Pronto descubrirá que la rampa ascendente se eleva sobre una maqueta que reproduce la Sevilla de 1500.

Una vez en lo alto de la rampa, se da inicio a otro nivel del edificio; la zona cuarta, dedicada a la época de los Descubrimientos geográficos y las condiciones de vida a bordo de las





### Recinto ferial de la Expo de Sevilla

embarcaciones. El espectáculo termina con una experiencia de naufragio.

También en la zona quinta se hará referencia a los Descubrimientos geográficos; si bien, también tienen importancia los avances técnicos. En esta parte del edificio, el espacio que toma al visitante representa la bodega más profunda de un barco del siglo XVII. El espectador se encuentra sobre piedras de lastre, barriles, sacos y fardos. Una escalera mecánica le transporta al piso superior. Durante el trayecto, recorrerá las sucesivas cubiertas del barco: el almacén de avituallamiento de la tripulación, el camarote de la marinería y los camarotes de la tripulación de mando y científica. Al final del recorrido, se proyectará una película en la que se explican los Descubrimientos científicos que fueron posibles gracias a estas rutas de navegación.

Como zona de transición entre la quinta y la sexta zonas del Pabellón de la Navegación y tras observar el conjunto de reproducciones y modelos de distintos barcos protagonistas de los viajes, el visitante contemplará las grandes expediciones científicas de Francia y Gran Bretaña y la Conquista del Polo Sur.

Pero no termina aquí el fascinante viaje por la historia de la navegación, aún queda la sexta y última parte del edificio en la que se tratarán los grandes cambios experimentados por la navegación a lo largo del siglo XX: los nuevos sistemas de propulsión, los buques de pasaje, las grandes migraciones, la marina de guerra, de carga, de pesca, técnico-científica y deportiva.

Al final del recorrido, antes de abandonar el Pabellón, el visitante recibirá el Certificado de Navegante Universal de la Expo '92. Un justificado premio por haber surcado mares y océanos; sobrevolado Sevilla como puerto de Indias y convivido con la tripulación de un barco del siglo XVIII. ■

Ana DIAZ

## Un arquitecto sevillano

Guillermo Vázquez Consuegra nació en Sevilla. Allí estudió en la Escuela de Arquitectura, finalizando sus estudios en 1972. Sus primeros trabajos, la construcción de viviendas unifamiliares fuera de su ciudad natal, le ocuparon hasta 1980. Guillermo Vázquez Consuegra califica este período de tiempo como «años heroicos», « *fueron años de pequeños proyectos, lejos de Sevilla*», dice.

Iniciada la década de los ochenta, Guillermo Vázquez empieza a trabajar en edificios públicos para la capital andaluza. En 1980 se ocupa de la ordenación del Nuevo Mercado de la Plaza de la Encarnación, «*un proyecto que no se llegó a llevar a cabo*». En 1988 recibe el primer premio de arquitectos al mejor edificio de nueva planta (un edificio de viviendas en la sevillana calle de Ramón y Cajal) y un año más tarde, el premio Construmat a la mejor obra de edificación, por la misma obra.

Destacada e importante es la presencia de este arquitecto sevillano en diversos certámenes internacionales; así ha estado presente en la Bienal de Venecia; en la Trienal de Milán y en San Francisco y Montreal, al otro lado del Atlántico.

En la actualidad, trabaja en varios proyectos para la Exposición Universal de Sevilla en 1992 (el ordenamiento del puerto de Indias, las restauración de las construcciones fabriles del monasterio de La Cartuja y del Pabellón de la Navegación), y ha sido encargado de la restauración del Palacio de San Telmo, futura sede de la presidencia de la Junta de Andalucía. Fuera de Sevilla, se encarga de la construcción de la torre de comunicación de Telefónica en Cádiz y continúa con sus trabajos de viviendas en Cádiz, Madrid y Almedralejo (Badajoz).



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

# Sólo se salvarán si son vistos

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

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

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

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

Combina las mejores propiedades ópticas con una

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

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

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

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

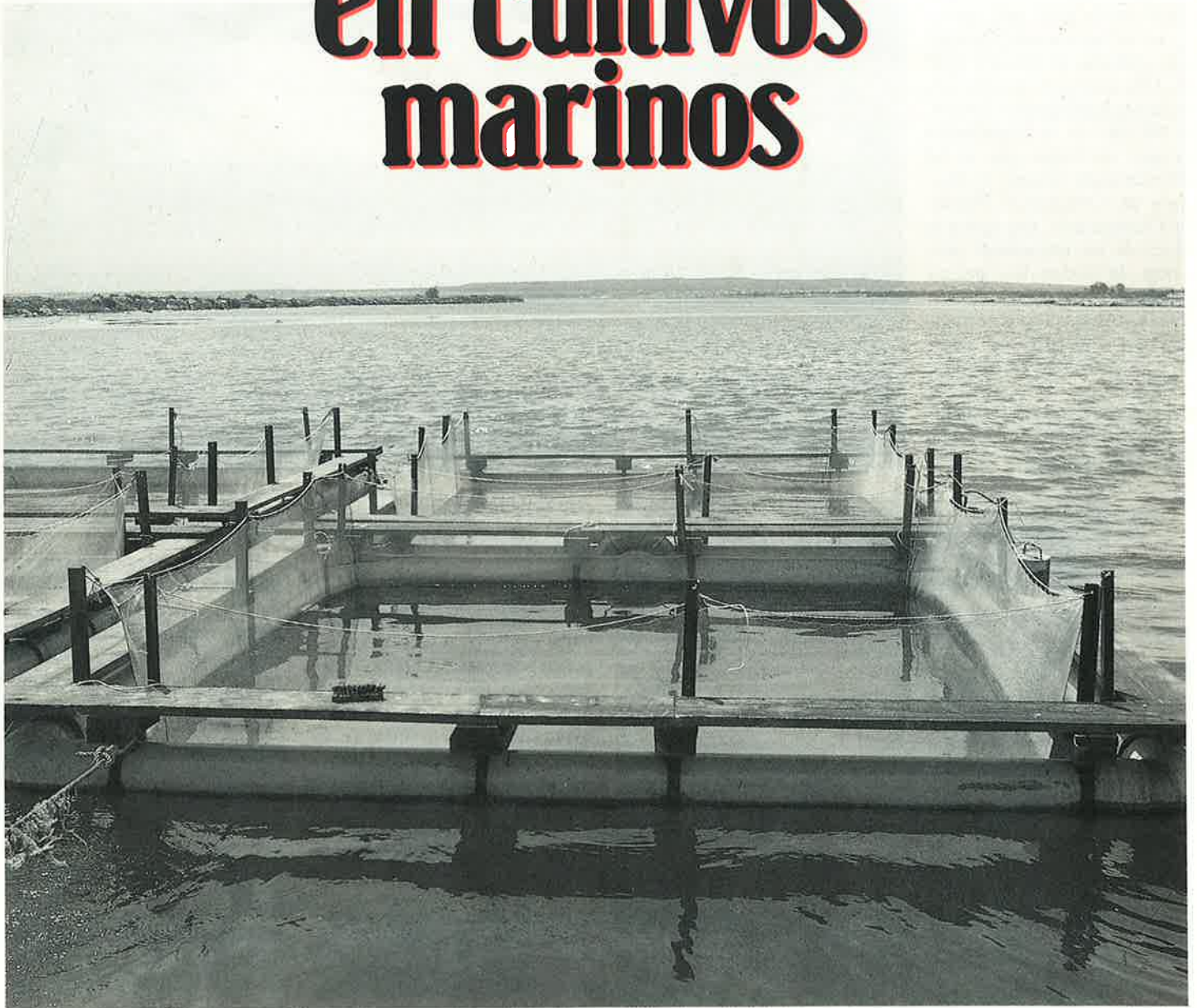
Si desea recibir más amplia información sobre la Lámina Scotchlite High Intensity, sin ningún compromiso por su parte, envíe este cupón a:  
**Departamento Productos Reflectantes 3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.**

Nombre \_\_\_\_\_  
Empresa \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
C.P. \_\_\_\_\_ Población \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_

# 3M



# España, a la cabeza de la CE en cultivos marinos



España figura a la cabeza de los países comunitarios en cuanto a cultivos marinos. Unas condiciones geopolíticas especiales, unido a factores biológicos, a la cada vez mayor demanda de productos pesqueros y a las ayudas oficiales son los causantes de este

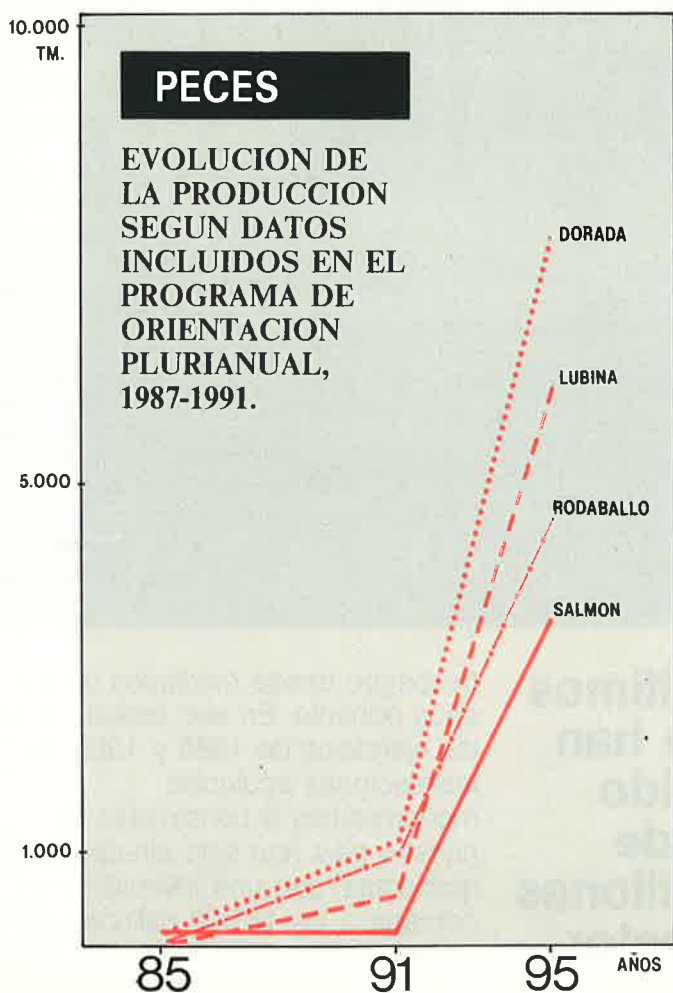
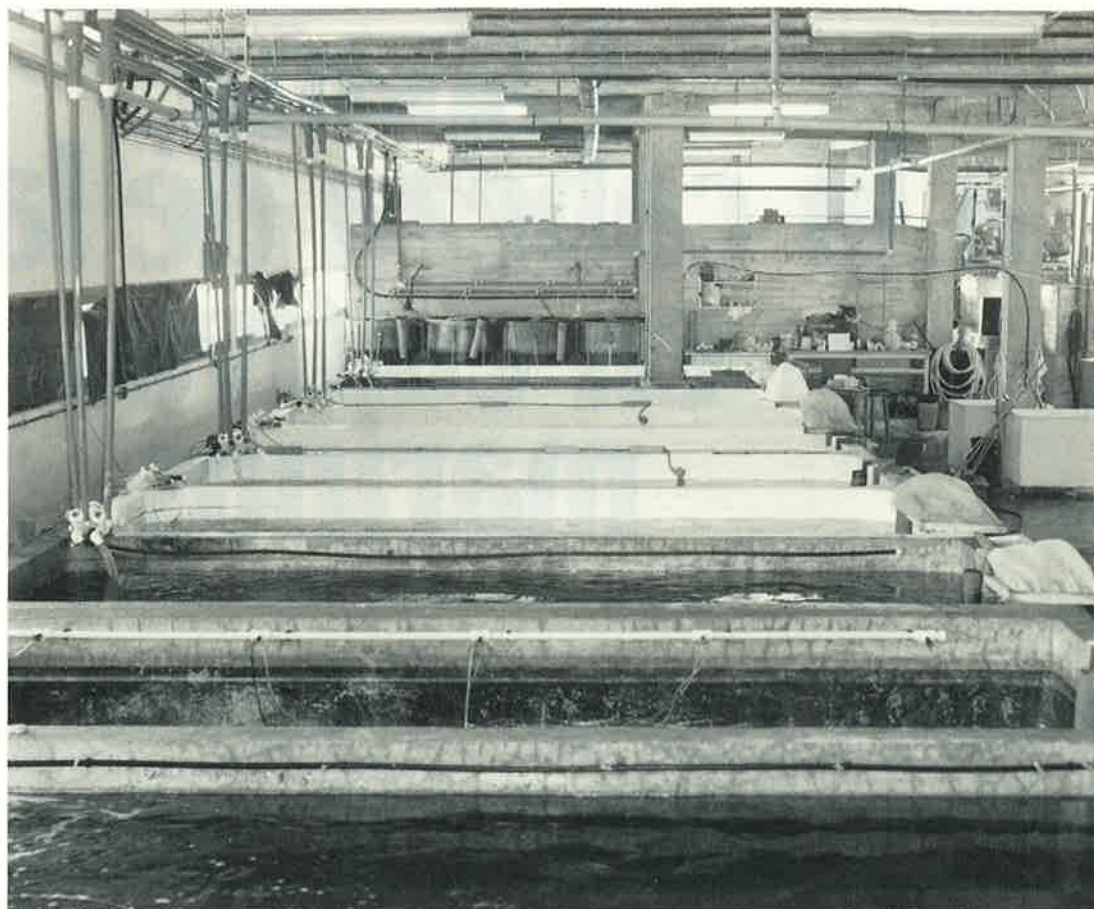
**En los últimos años se han invertido más de 15.000 millones en el sector.**

despegue desde mediados de los años ochenta. En ese período, entre los ejercicios de 1986 y 1989, las instalaciones acuícolas modernizadas o construidas en nuestro país han sido alrededor de quinientas, con una inversión total cercana a los 15.000 millones de pesetas.



**Q**UINIENTOS nuevos proyectos y 15.000 millones de inversión en los últimos cuatro años han hecho de España la primera potencia comunitaria en lo que a cultivos marinos se refiere. De estas 500 nuevas instalaciones que se han puesto en marcha o modernizado en ese período, 236 han correspondido a factorías de gran envergadura, con un valor medio superior de 50 millones de pesetas cada una. Una inversión que ha sido favorecida también por las ayudas oficiales de la Comunidad Europea, de forma que se ha subvencionado gracias al Programa de Orientación Plurianual Comunitario, que apoya la mejora de las estructuras pesqueras de todos los países miembros.

Estas grandes empresas acuícolas han realizado una inversión en nuestro país de cerca de 13.000 millones de pesetas, de los que 6.000 han sido financiados en cerca del 80 por cien por fondos comunitarios y el resto



por España, según cifras facilitadas por la Secretaría General de Pesca.

Los otros 226 proyectos acuícolas restantes han supuesto un valor medio de inversión no superior a los siete millones de pesetas cada uno, por lo que no han sido contemplados entre los mecanismos de ayuda de la CEE, debido a ese menor tamaño. Razón por la cual han sido subvencionados exclusivamente por la Administración española en cerca de un 40 por cien de su coste total.

En este último caso la normativa española complementa a la de la Comunidad, ya que aunque la CEE no contempla la posibilidad de subvencionar a pequeñas empresas acuícolas, son, sin embargo, estas empresas de pequeño y mediano tamaños las que más oportunidades ofrecen a un buen número de profesionales del mar y se han extendido extraordinariamente por la geografía española, especialmente en Galicia, cuyos cerca de 200 proyectos representan sin duda el mayor porcentaje de todos los realizados en otras zo-

nas españolas, incluso en las del interior peninsular.

Pero el interés por este tipo de empresas no corresponde solamente a esta Comunidad Autónoma, sino que se ha generalizado por gran parte de ellas. Este interés ha llegado a producirse incluso en algunas regiones del interior en lo que se refiere a piscifactorías de trucha, como ha ocurrido en las dos Castillas. No obstante, han sido Galicia y Andalucía donde los cultivos marinos han recibido un mayor impulso, al llevarse a cabo proyectos por valor de más de 6.000 y 4.000 millones de pesetas respectivamente, seguidas en importancia por las Comunidades de Cataluña, Canarias, Baleares y Cantabria.

### Planificación oficial

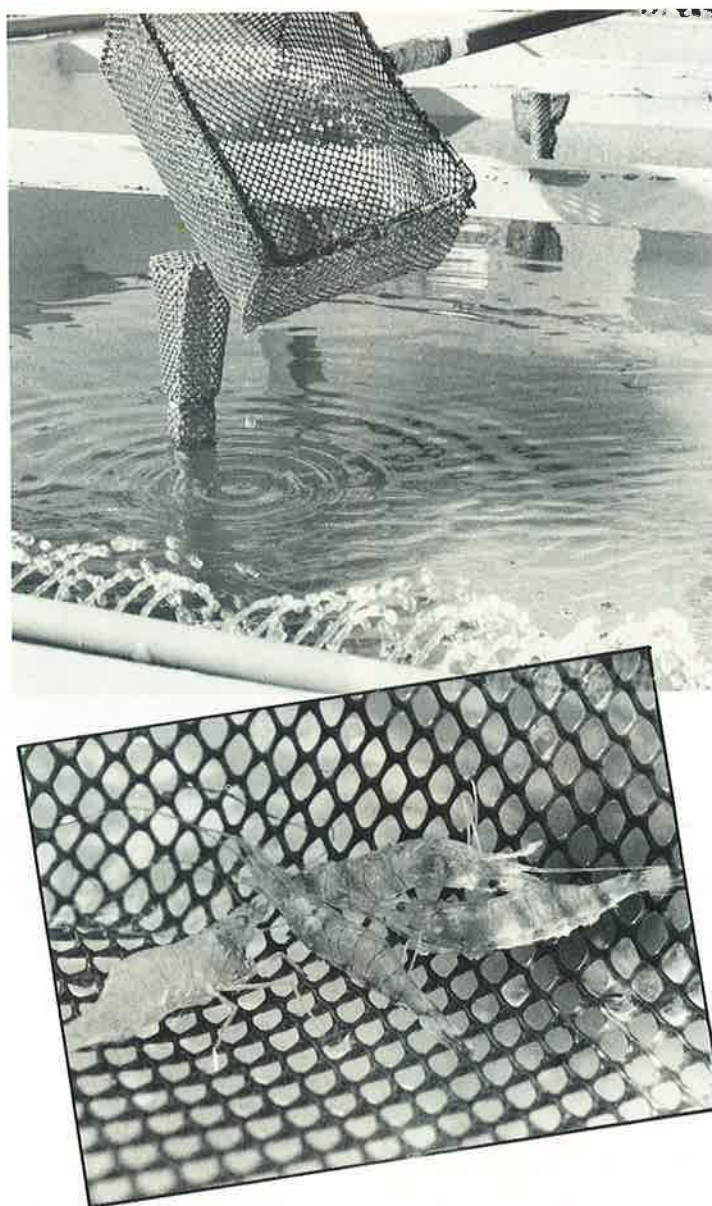
Todo este desarrollo ha sido posible gracias a unas condiciones muy particulares del mercado, del avance tecnológico y de la promoción llevada a cabo por las autoridades españolas y comunitarias. Ya antes incluso



que el ingreso de nuestro país en la Comunidad Europea, el Ministerio español de Agricultura, Pesca y Alimentación diseñó una estrategia para el sector de la acuicultura que se plasmó en 1984 en la aprobación en ese año de una Ley de Cultivos Marinos en las Cortes. A partir de nuestra adhesión a la CEE, en el año 86, se produce una adaptación de los mecanismos de apoyo oficiales a este nuevo marco, lo que trae consigo unos beneficios mayores contemplados en el Programa de Orientación Plurianual de la CEE.

Seis años después de la entrada en vigor de la Ley de Cultivos Marinos mencionada y tres años más tarde desde la vigencia del Programa de Orientación Plurianual los resultados de la acuicultura en España han demostrado ser extraordinariamente positivos y sobre todo con una proyección hacia el futuro del mayor interés para el conjunto del sector pesquero, tanto del productor como del transformador o comercial, según un informe facilitado por la Secretaría General de Pesca.

Asimismo, el documento añade que los cultivos marinos, además de procurar el abastecimiento de productos pesqueros al mercado, la aplicación de empresas acuícolas ha permitido dos objetivos de carácter económico y medio ambiental, al absorber por una parte este tipo de empre-



sas mano de obra sobrante en el sector extractivo, y por otra al fomentar en el litoral marino un determinado tipo de industrias de bajo impacto ecológico.

Los resultados así obtenidos en este período de tiempo son considerados como satisfactorios por las autoridades españolas. Sobre todo, teniendo en cuenta que durante el ejercicio de 1989 los productos extraídos por cultivos marinos suponían un 20 por cien del total consumido en nuestro país, al haberse obtenido durante ese año 280.000 toneladas y teniendo en cuenta que el total de volumen de toneladas extraído por medio de las faenas pesqueras más las importaciones suponen un volumen de 1.100.000 toneladas. Datos de interés para un país como el nuestro con un consumo de 35 kilos de pescado por habitante y año, lo que hace que la dependencia exterior y de la capacidad extractiva de los caladeros sea mucho menor.

De igual forma, el desarrollo de los cultivos marinos en estos últimos años ha supuesto también una mejora desde el punto de vista económico y del pleno empleo. Se calcula, en este sentido, que en el sector trabajan hoy en España entre 10.000 y 12.000 personas, además de los que de manera indirecta se ven relacionados con él.

A pesar de este crecimiento, el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, ha manifestado que *la acuicultura no llegará nunca a desplazar del todo a la pesca tradicional, si bien supone ya un importante complemento que todavía puede aumentar mucho más en los próximos años.*

La posición conseguida por nuestro país ha sido gracias no sólo a la ayuda comunitaria y nacional, sino que ha contado en algunos casos con inversiones de empresas extranjeras, fundamentalmente noruegas. Tras España, Italia es, aunque a más distancia, el país que ha recibido más ayudas oficiales de la CEE para el desarrollo de sus factorías de cultivos marinos y de agua dulce.

Pero este despegue español ha sido también posible gracias a la Ley de Cultivos Marinos

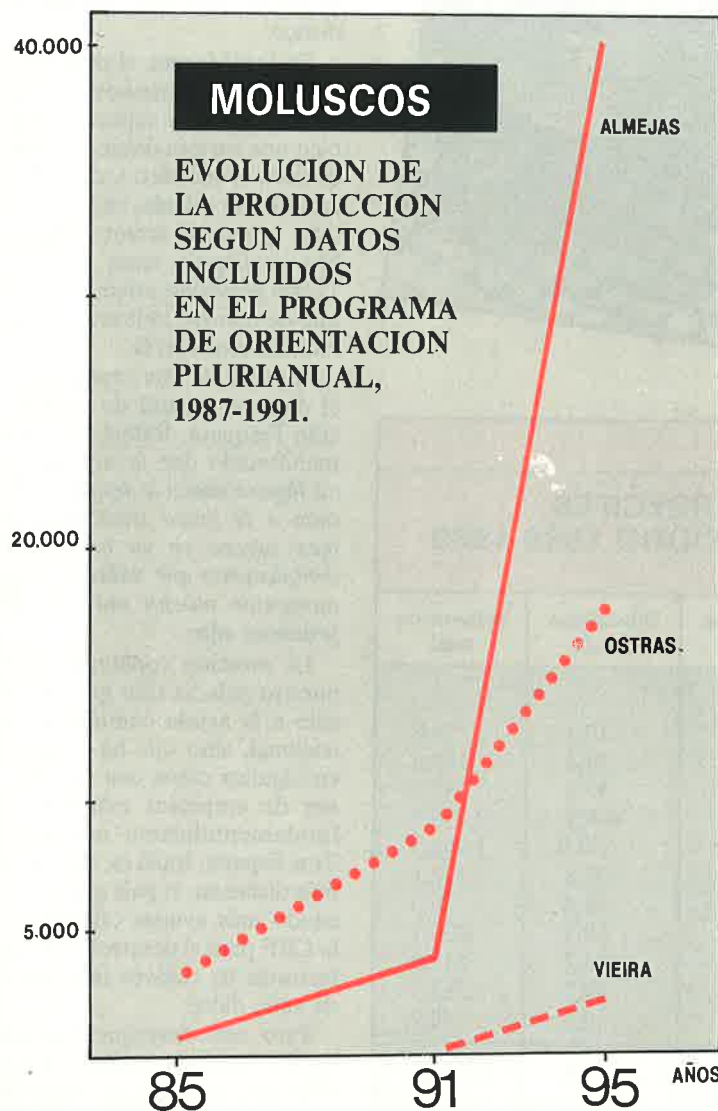
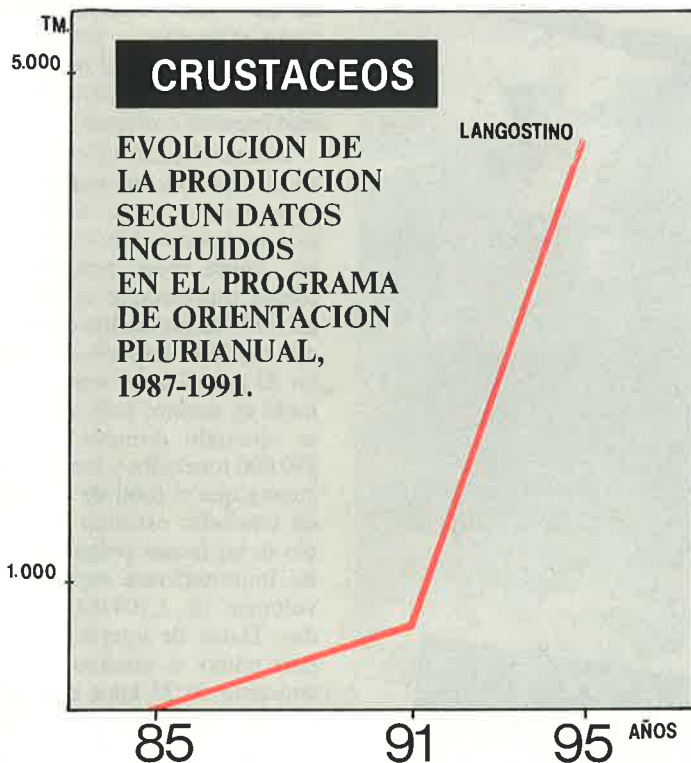
Cuadro 1

### PROYECTOS DE ACUICULTURA Y ARRECIFES SUBVENCIONADOS POR LA CEE EN EL PERIODO 1986-1989

(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
<i>Acuicultura</i>					
País Vasco .....	2	35,4	8,5	17,1	25,6
Cantabria .....	6	511,1	127,2	38,4	165,6
Asturias .....	3	426,0	104,6	37,8	142,4
Galicia .....	155	5.253,7	1.968,0	498,5	2.466,5
Andalucía .....	33	4.067,4	1.568,6	337,9	1.906,5
Murcia .....	2	294,6	72,3	27,8	100,1
C. Valenciana .....	4	228,6	57,2	18,8	76,0
Baleares .....	4	689,9	171,6	58,5	230,1
Cataluña .....	19	1.512,8	375,3	136,7	512,0
Canarias .....	5	741,7	293,3	69,2	362,5
Castilla-León .....	3	101,6	39,1	10,1	49,2
<b>Total .....</b>	<b>236</b>	<b>13.862,8</b>	<b>4.785,7</b>	<b>1.250,8</b>	<b>6.036,5</b>





aprobada en 1984, según manifestó Rafael Jaén. Para él, ha permitido por una parte la coordinación entre el Estado y las Comunidades Autónomas en el ámbito del litoral marino, para lo cual se puso en funcionamiento la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR) a partir de 1985, que ha realizado hasta el momento múltiples reuniones de carácter técnico con objeto de definir los mecanismos de control para la transferencia interna e internacional de especies, o la elaboración y seguimiento del Real Decreto que declaraba las aguas destinadas a la cría de moluscos, así como para el seguimiento de la incidencia de problemas de patología en las especies de interés o la definición de una estrategia de respuesta conjunta al reto de la incorporación a la CEE.

En el marco de esta ley, explicó también el director general de Ordenación Pesquera, se llevó a cabo en 1988 la definición, aprobación y financiación de cuatro planes nacionales de cultivos marinos, en base a los

cuales se ha desarrollado la producción acuícola en nuestro país.

Estos planes, que han atendido a la protección de bancos naturales y abastecimiento de semilla de ostra, a la localización y protección de bancos naturales de pectínidos y abastecimiento de semilla de esta especie, así como al abastecimiento de juveniles de anguila y al cultivo de seriola, se financian conjuntamente entre las Comunidades Autónomas interesadas y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cuya aportación en los dos últimos años por este concepto alcanzó un total de 210 millones de pesetas.

#### Especies en desarrollo

De todas las especies susceptibles de ser cultivadas en nuestro país, es el mejillón el que tiene una supremacía sobre el resto. Así, se extraen en nuestro país 245.000 toneladas, cifra que lo sitúa en el primer productor de la CEE y en el segun-



# NORMALIDAD

## EN LAS RIAS



La campaña marisquera 1989-90 ha finalizado en Galicia con unos resultados muy similares a los obtenidos durante pasados ejercicios. Esta regularidad ha hecho también que los precios se mantuvieran estables, sin grandes oscilaciones, si acaso con una cierta tendencia a la baja en alguna de las especies. La concentración de las contrataciones ha sido también un dato de interés, al mantenerse la importancia de lonjas como las de Noya e Isla de Arosa, en las que se ha registrado el 32 por cien de las transacciones económicas.

**Resultados similares a los de otros ejercicios en la campaña marisquera de Galicia**

**L**A regularidad y la normalidad de las extracciones ha sido la nota dominante en la campaña marisquera de Galicia, que ha finalizado después de los cinco meses oficiales de trabajo. Salvo algunos incidentes que se registraron a principios de temporada por la distribución del marisqueo, la campaña se ha desarrollado con esa rutina acostumbrada de ejercicios anteriores.

Las actividades fueron simultáneas sobre las distintas especies, siguiendo con la tendencia ya tradicional, aparentemente consolidada en las rías gallegas, de distribución del esfuerzo de captura inicial sobre las especies de mayor cotización, para posteriormente dedicarse al resto de las especies de un menor interés comercial.

En el caso de la almeja fina cabe destacar los resultados sensiblemente análogos a los de

la campaña pasada, con ventas más elevadas y mayor volumen de transacciones en las lonjas de los fondos de las rías, casos de Noya y ensenada de San Simón, en la ría de Vigo, en Vilaboia y en Arcade.

En la regularidad de las extracciones y de las ventas pudo influir con certeza, según un informe de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, el tiempo seco y soleado que ha acompañado a las actividades productivas del marisqueo en las rías gallegas prácticamente desde principios del otoño. *Esto ha contribuido —indica el informe— a facilitar, sin duda, una buena planificación del trabajo sobre las distintas zonas de marisqueo.*

Cabe también señalar como buen resultado la recuperación del berberecho, con unas ventas que doblan las registradas en la pasada campaña y que han estado centradas sobre todo en los bancos de la ría de Noya, en la desembocadura del Ulla y en el fondo de la ría de Pontevedra. De esta forma, las







do después de la URSS en toda Europa.

En el resto de las especies de producción cultivada, la dorada y la lubina alcanzarán producciones próximas a las 8.000 toneladas en el año 1995, mientras que el rodaballo, el salmón y la anguila podrán llegar a una producción entre 2.000 y 5.000 toneladas en ese mismo año.

Un mayor despegue se estima que experimentarán las producciones de moluscos, en especial la almeja, que de una producción menor a 1.000 toneladas en 1985 podrá alcanzar las 5.000 en 1991 y superar las 40.000 en el año 1995, al ser éste un producto que ha demostrado un excelente comportamiento productivo.

Por su parte otros moluscos como las ostras y las vieiras también experimentaron grandes avances en el total de las producciones acuícolas previstas para los próximos años. Así, en ostra se esperan alcanzar cantidades que rondan las 20.000 toneladas en el año 95, al tiempo que en vieiras se cree poder llegar a 2.500 en esa misma fecha pero habiendo partido de una situación prácticamente de cero en 1990.

En el cultivo de algunos crustáceos como el langostino se espera también un buen crecimiento, de forma que 1995 se espera poder contar con una producción global de cerca de 5.000 toneladas, después de haber partido en 1985 también de una situación de cero.

Por todo ello, se puede decir que las perspectivas de la acuicultura española siguen siendo esperanzadoras, al estimarse que para 1995 la producción total podrá superar las 350.000 toneladas anuales. ■

M. P.

Cuadro 2			
RELACION DE PROYECTOS DE ACUICULTURA, POR COMUNIDADES AUTONOMAS, APROBADOS EN EL PERIODO 1988-1989 (Cifras en millones de pesetas)			
Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención Estado
Cantabria .....	1	4,6	1,8
Asturias .....	4	18,6	7,5
Galicia .....	199	981,5	393,3
Andalucía .....	16	44,4	17,7
Cataluña .....	6	35,5	9,0
Castilla-La Mancha ....	1	6,6	2,6
Total .....	227	1.091,2	431,9

# BURAGLIA

## *Cocinas*

Desde 1922 nuestra empresa está especializada en solucionar cualquier problema de instalaciones en cocinas, lavandería y mobiliario metálico para uso naval.

---

Our Company has been specialised since 1922 in solving all problems of naval kitchen, laundry and furniture metallic installations.

AVDA. PEREZ GALDOS, 10 · TELEFONO 325 41 69

46007-VALENCIA



lonjas de Noya, Rianxo y Pontevedra han concentrado el 77 por cien del total de las ventas de este molusco.

*Igualmente* —señala la Consellería de Pesca de Galicia— puede hablarse de la consolidación de la almeja rubia como una especie básica de las extracciones a flote, que sigue presentando una notable regularidad de producción, sobre todo en las lonjas donde se venía contratando con importancia cuantitativa en los últimos años, casos de la Isla de Arosa, Cambados, Bueu, Cangas y Redondela, que concentran todas ellas el 75 por cien del total de las ventas de esta especie.

Con estos datos se puede decir que la regularidad de la producción a lo largo de toda la campaña marisquera provocó una escasa oscilación de los precios, con una cierta tendencia a la baja con respecto a los de la campaña pasada, de la que se derivaron unos resultados económicos muy semejantes en general, en algunos casos inferiores.

Las tasas de concentración de las ventas, con la primacía de las lonjas de Noya e Isla de Arosa, presentan un panorama parecido también al de pasados

ejercicios. Tras estas dos se ha situado en la actual campaña, según los datos provisionales ofrecidos por la Xunta, la lonja de Pontevedra, que registró unas ventas por valor de más de 13.000 millones de pesetas, la mitad de los aproximadamente 26.000 millones que se vendieron en total en Isla de Arosa y mucho menos de los más de 33.000 millones registrados en Noya.

Desglosados estos datos generales, en berberecho tiene también la primacía la lonja noyesa por su volumen de ventas, seguida de la de Pontevedra y de la de Rianxo. También está en cabeza Noya en lo referente a almeja fina, seguida en este caso de las lonjas de Arcade y Redondela. En almeja babosa la primera lonja por el valor económico de sus transacciones ha sido la de la isla de Arosa, seguida de la de Ferrol y de la de Santa Eugenia de Riveira. En almeja rubia ha sido la lonja de Bueu la que ha registrado mayor volumen de ventas, y tras ella la de Isla de Arosa y Cambados.

Esta tabla no se corresponde siempre, sin embargo, al valor de la producción en kilos que ha registrado cada una de las

lonjas gallegas. Así, en valores generales sería Isla de Arosa la primera lonja de Galicia, seguida de Cambados y Pontevedra. En cuanto a berberecho, la tabla estaría compuesta por Villanueva de Arosa, Noya y La Coruña, por este orden. En almeja fina, por Arcade, Noya y Redondela. En babosa, por Isla de Arosa, Ferrol y La Coruña; y en almeja rubia por Bueu, Cambados y Cangas. Siempre, en estos últimos casos, atendiendo a la producción en kilos registrada en cada una de ellas y no al valor económico de las ventas.

### Red estadística

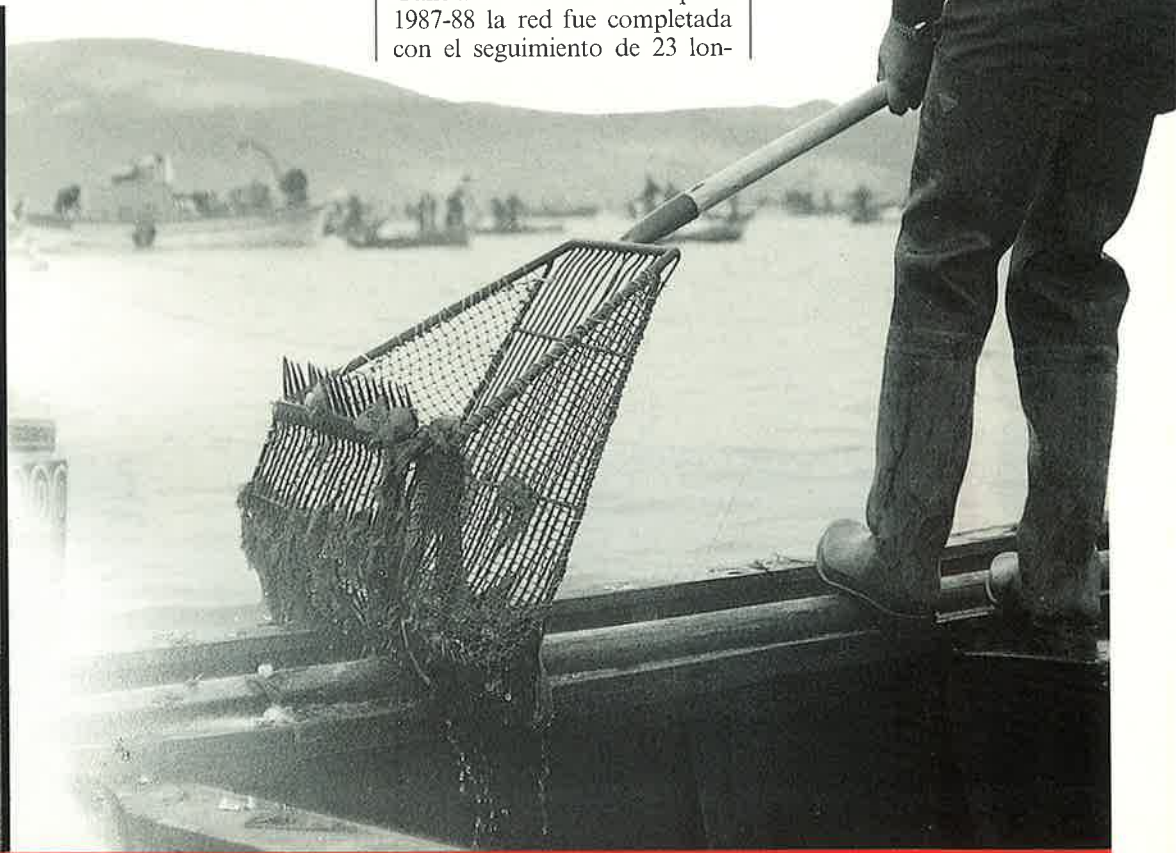
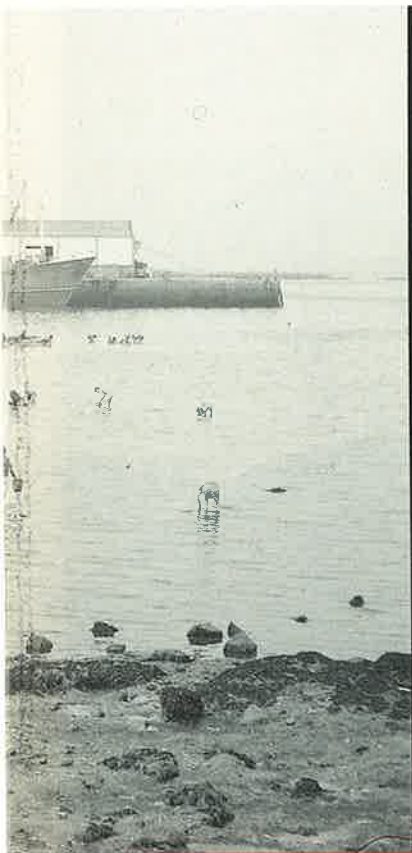
Estos datos, facilitados por la Xunta de Galicia, se han recogido en cada una de las lonjas gracias a la red estadística para el seguimiento de las campañas marisqueras, que empezó a desarrollarse de forma experimental sobre 12 lonjas de contratación en 1985.

Esta red se inició con el propósito de que la Administración autonómica contara con una base de datos fiable sobre las actividades productivas del sector pesquero-marisquero en Galicia. Ya desde la campaña 1987-88 la red fue completada con el seguimiento de 23 lon-

jas, lo que supone de hecho tener acceso a los datos de las contrataciones diarias de moluscos en la práctica totalidad de Galicia.

A lo largo de 1988 y en la campaña 88-89 comenzó una nueva fase de consolidación de esta red estadística, ampliándose a crustáceos como el percebe o el camarón. Con esta nueva fase, la red estadística está integrada ya por 42 lonjas con 11 especies de relevancia económica y otras 15 especies de menor importancia. ■

M. P.







PAIS VASCO

La flota de bajura vuelve a las islas después de trece años

## Regreso a las Azores

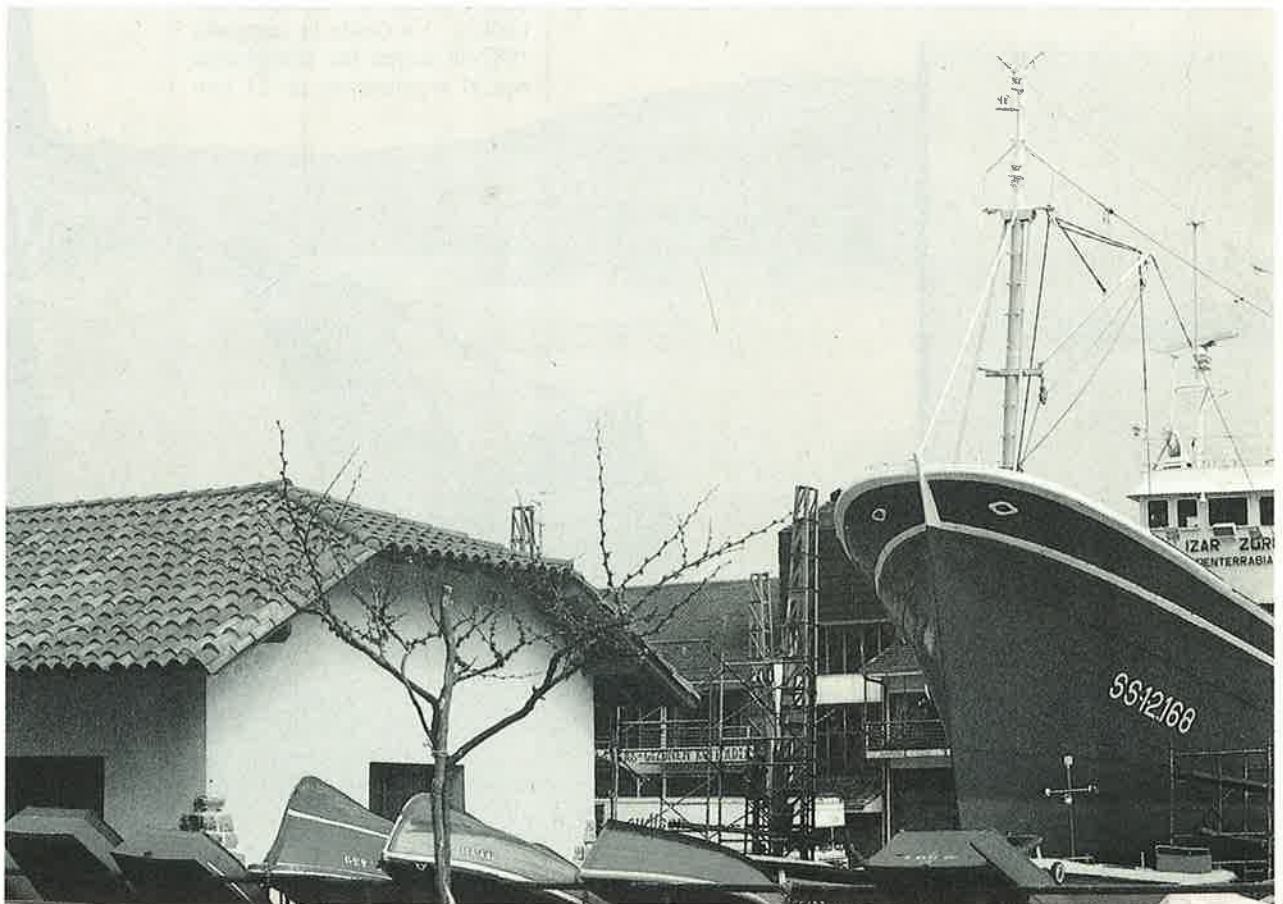
La flota vasca de bajura regresará el próximo otoño a las islas Azores, tras trece años de ausencia, para llevar a cabo una campaña de prospección de tipo experimental de pesca del bonito.

**«Se trata de romper la pasividad del pescador de las Azores. Nosotros no le vamos a enseñar a pescar, pero en cambio pueden aprender a comercializar su pescado.»**

**L**A recuperación del rico caladero, que durante muchos años fue utilizado por los «arrantzales» para la pesca de túnidos, se debe al acuerdo que suscribirán en las próximas semanas representantes pesqueros vascos y del archipiélago, tras áridas conversaciones en las que ha participado la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno vasco.

El acuerdo se limitará exclusivamente a la captura del bonito en la modalidad de cebo vivo con caña, prohibiéndose la pesca de otras especies, objeto únicamente de los pescadores de las islas.

La costumbre de los pescadores nativos, limitada a faenar a escasas millas de la costa, pretende ser aprovechada por los «arrantzales», quienes conocen la





existencia de importantes bancos de túnidos al sur de las islas, cerca de la isla de Santa María.



*Se trata de romper la pasividad del pescador de las Azores. Nosotros no le vamos a enseñar a pescar, porque esto ya lo sabe hacer pero en cambio puede aprender a comercializar su pescado, hecho que no conoce tan bien. Por otro lado, tampoco esperamos que la campaña experimental provoque pérdidas, pero si las hubiera trataríamos de dar cobertura a los «arrantzales», explica Miguel Muruaga, director de Pesca del Gobierno vasco, quien junto al titular del departamento, José Ignacio Espel, ha participado activamente en la consecución del citado acuerdo.*

A principios de la presente primavera, una delegación compuesta por presidentes de las interfederativas de bajura vascas y de representantes de la Administración autónoma ofrecieron a sus homónimos en las islas la posibilidad de comercializar conjuntamente las capturas de pescadores azorianos y vascos. Al final del pasado mes de marzo se llegó al acuerdo, con el doble respaldo administrativo, a fin de controlar la campaña experimental, que supondrá un hondo respiro para los «arrantzales». Otra consecuencia destacada de los encuentros ha sido la creación de un «frente común» en contra de la pesca de atún con volantas. La flota vasca y la del resto del Cantábrico pesca artesanalmente el 90 por cien del bonito capturado en aguas pertenecientes a la Comunidad Europea.

Respecto al número de barcos que se desplazarán al lugar elegido para efectuar las descargas, así como otros aspectos, son extremos que deberán ser concretados cuando se firme el acuerdo en el mes de mayo.

Hasta 1977 los barcos boniteros vascos acostumbraban a poner rumbo al Atlántico, consiguiendo así los «arrantzales» un aditivo importante en las capturas, una vez concluida la costera del bonito. Pero a partir de esa fecha, con el establecimiento de las 200 millas comunitarias se privó la posibilidad de faenar en esas aguas, recuperándose de nuevo, si bien de modo experimental, con la campaña próxima. ■

## Se adelantó la costera de la anchoa

**O**TRA tradición perdida durante los últimos años y recuperada por los «arrantzales», aunque con escasos resultados, ha sido su marcha a aguas canarias en busca de túnidos. Pero, una vez más, los caprichos de la mar han superado las previsiones de los pescadores y la aventura canaria ha sido un fracaso.

Después de dos años de no hacerlo, una veintena de barcos, principalmente

ce algunos años, una pequeña dosis de oxígeno en las economías de los pescadores vascos, particularmente los bermeanos, en el momento de afrontar los malos resultados de las capturas de anchoas.

Sin embargo, las escasas capturas o el precio de las mismas, no compensaban los gastos de desplazamiento a Canarias en busca de túnidos, bonito y cimarrón. Pero, este año, la buena noticia de que las embarcaciones canarias estaban obteniendo importantes capturas, llegaron a oídos de los «arrantzales», quienes comenzaron a mostrarse favorables a poner rumbo a las islas, rompiendo animosamente la norma casi obligatoria de paro temporal que se produjo en los años anteriores.

Veinte barcos de la flota de bajura del puerto de Bermeo salieron hacia Canarias. Pero, de nuevo, el destino trastocó los planes ya que contrariamente a lo habitual, la anchoa, aunque pequeña, se adelantó y entró en los primeros días de marzo en el Cantábrico. Mientras los «arrantzales» no creían en su suerte, quienes eligieron ir a la aventura canaria maldecían de su mala fortuna. Nada más llegar a las islas, tuvieron que permanecer varios días inactivos en el puerto debido a problemas derivados de las reivindicaciones de los pescadores andaluces. Una vez solventados esos inconvenientes, el mal tiempo no cesó y, por si fuera poco, las capturas fueron también escasas.

«Los barcos han tenido que estar muchos días fondeados en puerto y algunos no han pescado ni para comer. Lo cierto es que no ha merecido la pena acudir a Canarias ya que la campaña ha constituido un fracaso», señalaron fuentes de la Cofradía de Pescadores del puerto vizcaíno.

Por su parte, la flota no desplazada ha comenzado la pesca del verdel ante su masiva aparición y en espera de cómo vendrá este año la costera de la anchoa. Por el momento, se ha capturado anchoa joven, cumpliéndose las previsiones de los biólogos que anunciaron la aparición de este fenómeno. Las fábricas conserveras y de salazón se encuentran inactivas en un primer momento ante el tamaño escaso de los animales, aunque se confía que aumenten de tamaño en los meses siguientes. ■

Isabel CAMACHO



del puerto de Bermeo, se decidieron el pasado mes de marzo a emprender rumbo hacia las islas Canarias. Se trataba de evitar el parón temporal de noviembre hasta marzo o abril cuando teóricamente se asienta la costera de la anchoa.

Pero, el pescado, sorpresivamente, se asomó a las aguas del Cantábrico con antelación, lo que propició el regreso de la mitad de la flota al puerto de origen, optando el resto por arriesgar y aguardar algún tiempo más a la espera de los túnidos que, finalmente, nunca se dejaron ver. La presencia de la anchoa en las costas cantábricas no se producía en las últimas temporadas hasta el mes de abril, e incluso, a menudo era necesario esperar a la llegada del mes de mayo. La costera canaria había supuesto, hasta ha-





*Los arrecifes artificiales cumplen funciones similares a los naturales.*

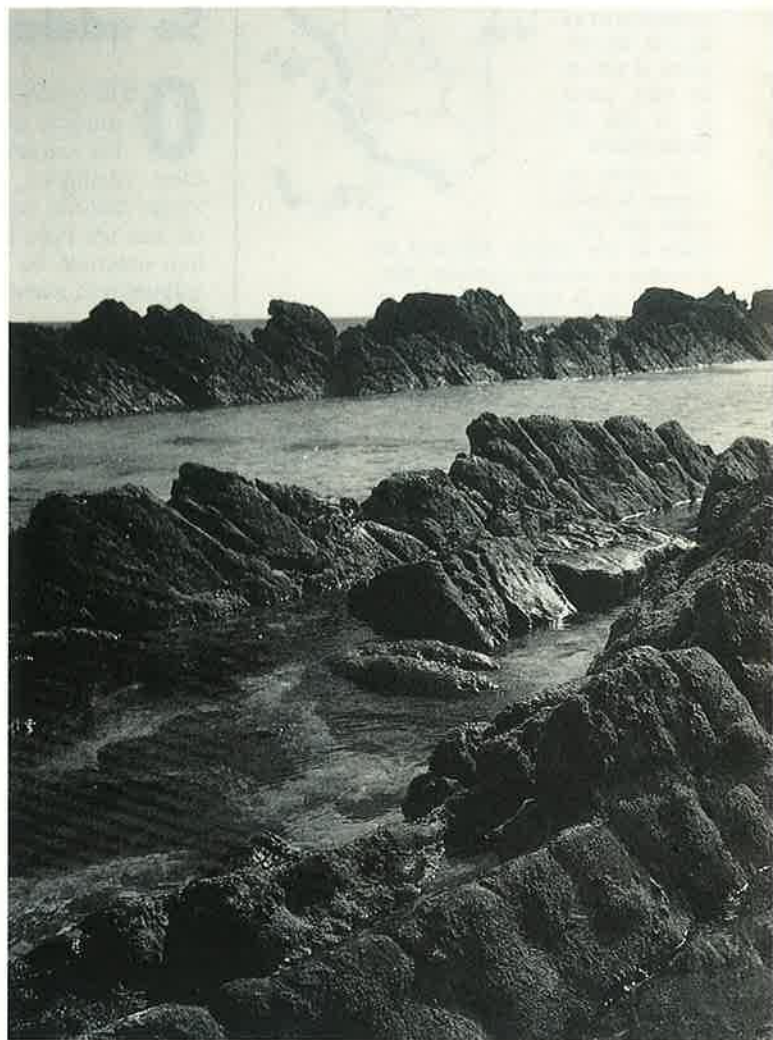
Los objetivos son aumentar la pesca en aguas litorales y proteger la flora

## Nuevos arrecifes artificiales en Calpe y Benidorm

Para aumentar la productividad pesquera en las aguas litorales de la Comunidad Valenciana, la Consellería de Agricultura y Pesca instalará un arrecife artificial en la costa alicantina de Calpe. Este es el sexto arrecife que instala la Consellería desde que en junio de 1988 se inició un programa experimental, sumergiendo arrecifes artificiales en las aguas de Vinaroz y Santa Pola y posteriormente en la alicantina Isla de Tabarca, Torrevieja y recientemente en Benidorm.

**E**L nuevo arrecife se ubicará a unos dos kilómetros de la costa y a una profundidad de 20 metros, y ocupará una superficie de 32,4 hectáreas. El arrecife artificial quedará compuesto por veinte elementos de hormigón armado. Sus formas son cúbicas y prismáticas y sus volúmenes pueden oscilar entre los ocho y los siete con sesenta y cinco metros cúbicos. Otro diseño diferente es el elemento formado por un grupo de tubos de fibrocemento apilados y con anillos de hormigón armado para sujetarlos; su volumen es de quince metros cúbicos.

Las tres formas presentan caras llenas y vacías con el fin de garantizar la renovación de las aguas y la iluminación, así como el refugio de los peces pequeños contra los depredadores. Para la ubicación



del arrecife se ha tenido en cuenta una serie de circunstancias. En primer lugar, que el punto del fondo quede dentro de las aguas autónomas, que la altura de los módulos no afecte al oleaje. Igualmente se ha tenido en cuenta las características biológicas del entorno (fauna y flora) a fin de evitar que la instalación del arrecife pueda significar un impacto negativo. Se procura que los arrecifes queden cerca de alguna instalación portuaria que sirva de base para su vigilancia y control.

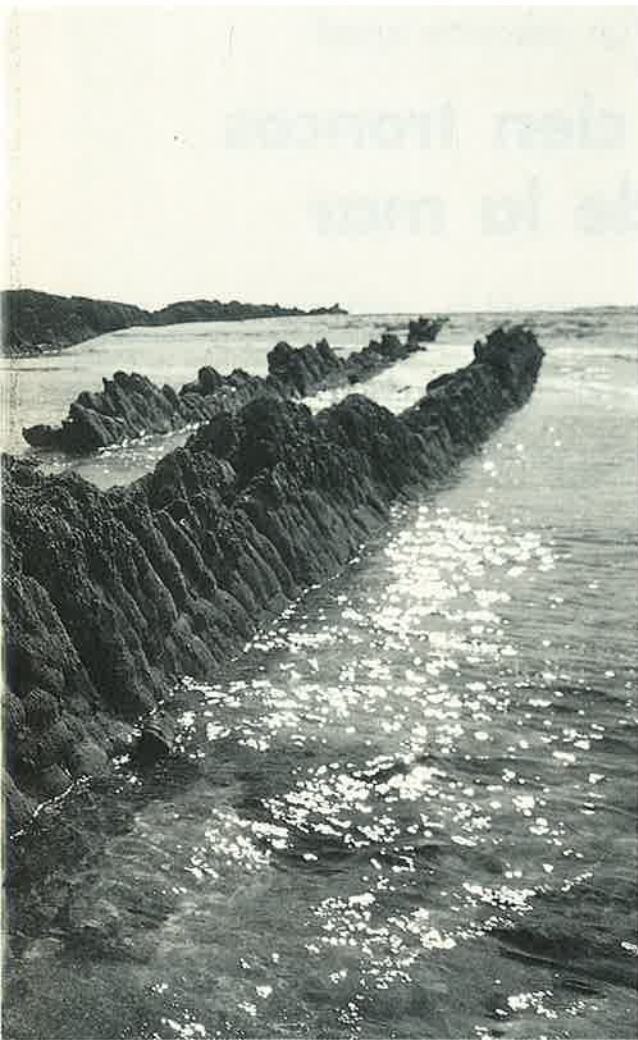
Con la instalación de arrecifes artificiales, la Consellería pretende proporcionar un hábitat favorable a las especies marinas de interés económico y aumentar así la productividad pesquera de las aguas litorales, sin alterar por ello las condiciones físicas del medio ambiente marino y su ecosis-

tema. Para desarrollar este plan la Consellería de Agricultura y Pesca ha invertido más de 60 millones de pesetas, inversión que se verá incrementada con la instalación de otros arrecifes.

En la superficie ocupada por los arrecifes queda prohibida la actividad pesquera durante cuatro años. Según el seguimiento llevado a cabo en Vinaroz, Santa Pola y Tabarca, los resultados son satisfactorios al haberse comprobado un aumento de la población piscícola sobre los arrecifes, así como la recuperación de un banco de ostras en Vinaroz.

La construcción de los módulos que conformará el arrecife de Calpe se iniciará en breve y deberá terminarse para el mes de marzo de 1992. Una vez acabados se transportarán al puerto y desde allí se procederá al traslado de





cada elemento por medio de un globo que permitirá que el bloque flote en el agua y una embarcación lo arrastrará hasta su punto de fondeo donde un equipo de submarinistas ayudarán en la tarea de sumergir el módulo.

Por otro lado, en Benidorm, en el centro de la bahía de Levante, y dentro de esta política, la Consellería de Agricultura y Pesca de la Generalitat Valenciana ha instalado un arrecife de hormigón que tiene como objeto la defensa de las especies de la flora de esta zona subacuática. El arrecife, que fue solicitado en su día, ha permanecido ignorado por la población en tanto no lo desveló la reunión que para formar un Centro Ecológico del Mediterráneo se desarrolló en el «Aula Bernat Sarriá» de Benidorm, con asistencia de un centenar de personas.

**La construcción de los módulos que conformarán el arrecife de Calpe se iniciará en breve y deberá estar terminada en marzo de 1992.**

Se trata de un arrecife de hormigón que forma, en primer lugar, un hábitat protegido y, en segundo, evita la pesca del arrastre que pescadores vienen practicando en la zona, a pesar de la prohibición y de las continuas denuncias del caso.

Daniel Suárez, edil del Ayuntamiento de Benidorm; Abelardo Lloret, líder de «Los Verdes» en Alicante; Javier López, instructor jefe de la Escuela Valenciana de Actividades Subacuáticas; Manuel Serrano, biólogo de Elda; Manuel Vicedo, de Campello y el concejal del Ayuntamiento de Alicante, Antonio Bascuñán, son algunos de los integrantes de esta comisión que se ha formado para dar forma a los estatutos de lo que será un centro con especial atención *la concienciación de la gente por la naturaleza y también para denunciar los atropellos que en este campo se comenten*, manifestaron.

Precisamente fue Javier López quien matizó, como integrante también del Club Poseidón de Submarinismo que trae turistas a Benidorm para practicar este deporte, que *«la sección de Biología de la Federación ha iniciado una campaña para que todo lo que es la isla (pequeño islote situado en el centro de la bahía de Benidorm), tanto la parte emergida como la sumergida y alrededores, sea protegida de forma inequívoca»*. Según este grupo submarinista, *«toda la fauna del Mediterráneo tiene especies en la zona, incluidos pequeños tiburones e incluso hemos detectado un par de especies piscícolas de índole tropical coladas, no se sabe cómo, en estas aguas»*.

Una de las primeras tareas que se ha propuesto el centro en formación es poner en marcha una exposición de fotografías que existen de toda esa zona y que debería haberse realizado ya sobre el fondo submarino del entorno de la isla de Benidorm. ■

Angel BARTOLOME

La medida es una consecuencia de los costes del paro mantenido anteriormente

## La flota de Santa Pola rompió el tradicional descanso de Pascua

Las 17 embarcaciones de la flota de Santa Pola que faenan al Norte del Cabo Noum y que participaron de manera activa en el paro como protesta por las fuertes medidas sancionadoras de la CEE, combaten los costes de la huelga con una mayor dedicación a las faenas pequeras. Tanto es así que este año ya se han visto privados del disfrute de los tradicionales días de Pascua y San Vicente, jornada de gran arraigo en la localidad alicantina para comer la típica «mona».

La flota santapolera fue la única de la Comunidad Valenciana que participó en la huelga del pasado mes de marzo que los marineros que faenan al Norte del Cabo Noum realizaron en protesta por el «desmesurado aumento de licencia y canon de pesca a satisfacer a Marruecos y por el sistema que se iba a aplicar a los pesqueros cuando fueran apresados. Los marineros alicantinos habían conseguido una ayuda económica por parte de la Generalitat Valenciana, Ayuntamiento y Cofradía de Pescadores, para suplir el vacío de la CEE.

Los pesqueros santapoleros bloquearon durante una jornada, antes de marchar en turnos a Andalucía para apoyar a sus compañeros de Málaga y Algeciras, la boca-nal del Puerto de Alicante. ■

A. B.





La madera procedía de un mercante israelí

## Subasta de cien troncos rescatados de la mar

El pasado día 20 de marzo tuvo lugar en la Comandancia de Marina de Cartagena la venta en pública subasta de algo más de cien troncos de madera de okumen, que habían sido rescatados de la mar por los barcos arrastreros de este puerto, cuando dicha mercancía flotaba a la deriva y representaba un peligro para la navegación. La subasta fue ganada por la empresa valenciana Hermanos Catalá, que destinará la madera a la exportación del mercado árabe. El importe de esta venta, 6.684.000 pesetas, será repartido entre los pescadores de los catorce barcos que realizaron la faena de rescate en la primera semana del mes de noviembre del pasado año.

**E**L 10 de octubre del pasado año el buque mercante de pabellón israelí «Nektba» perdió su cargamento de troncos a unas 40 millas de las islas Baleares, lo que fue comunicado a las comandancias de Marina y cofradías de pescadores para que estuvieran alerta. En total el cargamento era de unos 800 troncos, que al parecer procedían de Guinea. Pasadas dos semanas, la flota pesquera de Cartagena detectó dicha mercancía a unas 25 millas de cabo de Palos, con el consiguiente riesgo que suponía para la navegación. Estos troncos tenían una longitud de entre siete y 13 metros y un diámetro de entre 70

centímetros y un metro, así como un peso de tres toneladas. Los pesqueros de Cartagena recuperaron la mercancía, que fue almacenada en la explanada del Club Náutico de Santa Lucía.

En un principio los troncos fueron valorados en unos 30 millones de pesetas, que pretendían recibir los pescadores a cuenta de su tarea de rescate y la pérdida de faenas, pero tras diversas reuniones entre representantes de los pescadores y del armador no se llegó a ningún acuerdo, por lo que fue necesario subastar la mercancía.

De los 800 troncos, algo más de 400 fueron rescatados por la Armada, que destinó a





esta misión seis buques y dos helicópteros, además de contar con la colaboración de dos escuadrones del Ejército del Aire y de la Dirección General de la Marina Mercante. La operación duró una semana y los troncos fueron desembarcados en distintos puntos del Levante español.

En las tareas de rescate, emprendidas por los pescadores de Cartagena, uno de los barcos fue dañado ligeramente al intentar esquivar uno de los troncos. La Cofradía de Pescadores llegó a pensar en interponer una querrela contra el armador del buque israelí, pero la acción judicial

de momento quedó paralizada. El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, Pedro López Lorente, había mostrado su malestar con el propietario del «Nektba» porque, pese al peligro que representaban los troncos para la navegación y su efecto perjudicial a los caladeros, no se mostraba abierto a la negociación.

Los troncos serán utilizados para revestimientos de muebles, que se destinarán muy probablemente a la República de Arabia y a Libia. ■

Andrés PASTOR



## Ayudas para barcos de bajo tonelaje

**L**AS ayudas económicas, aprobadas por la Comunidad Europea y por el Estado español para los barcos pesqueros de escaso tonelaje, beneficiarán especialmente a los pescadores de la Región de Murcia, según han puesto de manifiesto el presidente de la Comunidad Autónoma, Carlos Collado, y el director provincial de Trabajo, Eduardo Fernández Luna. La mayoría de las embarcaciones de la Región de Murcia no recibían subvenciones, prácticamente, debido a sus reducidas dimensiones.

Tanto Carlos Collado como Fernández Luna, además de Miguel Navarro Molina, presidente de la Asamblea Regional y el director provincial de la Seguridad Social, Domingo de Andrés, recibieron de manos del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores la medalla de oro de esta institución por sus desvelos en beneficio del sector pesquero. En dicho acto, que tuvo lugar a finales de marzo pasado, el patrón mayor agradeció el cese de los vertidos de la empresa Portmán Golf a la bahía de Porrtán, por los efectos negativos que ha tenido para la pesca de la zona. Asimismo, recabó ayudas para el sector, que se ve agobiado a veces por las deudas de la Seguridad Social. Collado manifestó que recibirán subsidios todos los trabajadores del sector que pertenecen a barcos de menos de 10 toneladas, en especial los de la Región, dedicados a la pesca artesanal. El presidente de la Comunidad Autónoma apuntó también la posibilidad de recabar ayudas de la Comunidad Europea, para atender los paros estacionales del sector.

En el terreno de las infraestructuras, Collado aseguró que están prácticamente terminadas las lonjas de los puertos de Mazarrón, Cabo de Palos y Aguilas, y en proyecto están las de Lo Pagán y San Pedro del Pinatar.

Por otra parte, el director provincial de Trabajo, Eduardo Fernández Luna, dijo que su departamento reforzará la asistencia sanitaria al sector y se procurarán en breve subsidios de desempleo y pensiones dignas para los pescadores, sea cual sea el tonelaje de los buques. ■

A. P.





La principal inversión será para las obras de dragado

## Mil quinientos millones para el puerto en 1990

El Ministerio de Obras Públicas (MOPU) invertirá este año en el puerto de Santander un total de 1.475 millones, repartidos entre el dragado del puerto, obras de infraestructura, equipamiento y mantenimiento de las instalaciones. La principal partida, aproximadamente el 50 por cien de la inversión correspondiente a este ejercicio, irá destinada a un proyecto de dragado integral del puerto de la capital cántabra, obra que supone un coste de 1.581 millones, de los que 734 corresponden al presupuesto de 1990. El resto se dedicará al equipamiento de aquellas infraestructuras inauguradas en los últimos meses, como los muelles número 3 y 4 de Raos, así como a mantenimiento del puerto.

**E**L dragado, cuyas obras darán comienzo el próximo verano, ha sido calificado de «prioritario» por la Dirección de la Junta del Puerto, organismo dependiente del MOPU que gestiona la zona portuaria. Tiene por objeto abrir una vía navegable que permita la entrada en el puerto de buques de hasta 25.000 toneladas en cualquier estado de la marea. En total se dragarán 2,2 millones de metros cúbicos de materiales sueltos, arcillosos y roca. Las obras, que se prolongarán durante dos años, han sido adjudicadas a las empresas Carsan y Jan de Nul, esta última de nacionalidad belga.

La operación de extracción se realizará desde las proximidades de la isla de Mouro en la entra-

da de la bahía de Santander, hasta los muelles de Raos, al final de la misma. El calado que se obtendrá es de 12 metros en las zonas de mayor profundidad y de 11 metros y medio en otros puntos, siempre en pleamar.

En la segunda inversión importante, destinada a equipar instalaciones ya inauguradas, destaca el capítulo dedicado a las grúas. El puerto de Santander adquirirá seis nuevas grúas con una capacidad de elevación para 16 toneladas de peso, que entrarán en funcionamiento a finales de 1990. El coste total de esta mejora asciende a 305 millones de pesetas.

La Junta del puerto de Santander dedicará otros 40 millones de pesetas a las obras del ramal

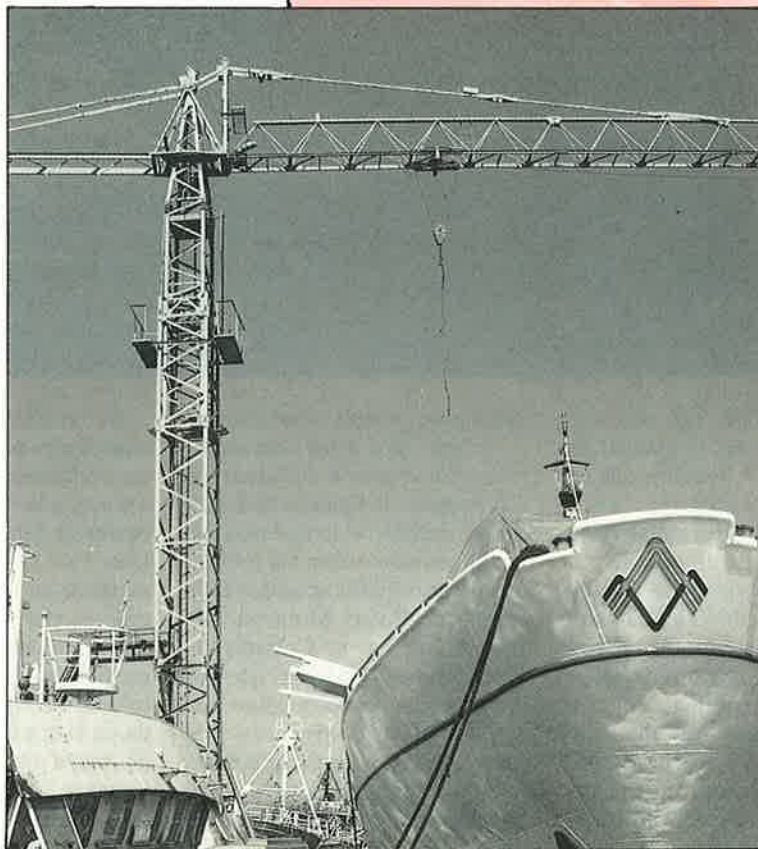


de conexión entre el área de servicio de los muelles de Raos y la autovía Las Presas-Bezana-Torrelavega, así como el enlace con la autovía del Cantábrico entre Parayas y Maliaño.

Esta obra, cuya finalización está prevista para finales de 1990, mejorará el funcionamiento de la zona de servicio portuario de la capital cántabra y supondrá, además, la supresión del tráfico de vehículos pesados por la zona urbana de Castilla-Hermida, donde habitan unas 60.000 ó 70.000 personas.

El resto de las inversiones, unos 356 millones de pesetas, irán destinado a obras de mantenimiento del puerto, como reparación de almacenes y pavimentación de carreteras internas. En este apartado se incluye la construcción de una pasarela en la terminal de la Estación Marítima, que servirá para el embarque y desembarque de los pasajeros del ferry Plymouth-Santander, y cuya puesta en servicio está prevista para el próximo mes de mayo. ■

Violeta GONZALEZ



El buque llegó desde la URSS arrastrado por un remolcador polaco

## Desguace de un destructor soviético

**L**A empresa cántabra de desguaces marinos Resina desmontará el destructor soviético «Nastoychivy» para venderlo después como chatarra. El buque de la Marina soviética, con 2.286 toneladas de peso muerto, llegó al puerto santanderino, donde será desguazado, a mediados del mes de marzo. Esta no es la primera vez que compañías radicadas en esta región se hacen cargo del desguazamiento de la vieja flota de la URSS. En diciembre de 1989, y como si de la senda de los grandes elefantes marinos se tratara, ocho submarinos soviéticos del tipo «whisky» retirados por el Ejército llegaron a aguas cántabras desde su país para ser vendidos como chatarra por la empresa Cántabra Metalúrgica.

El destructor soviético «Nastoychivy», construido en 1952, fue arrastrado desde la localidad soviética de Murmansk, al noroeste de Rusia, por el remolcador polaco «Perkum». La embarcación había sido despojada previamente de todo tipo de armamento o sistemas de navegación, limpieza habitual en este tipo de navíos vendidos para chatarra. Fuentes de la empresa Resina reconocieron que todo el equipo ha-

bía sido «canibalizado» antes de partir hacia España.

El barco soviético se encontraba fuera de servicio desde hacía tiempo por lo que presentaba un aspecto de deterioro. Pese a esta circunstancia fuentes de la empresa señalaron que la compra del «Nastoychivy» había resultado cara.

Las mismas fuentes comentaron que en la actualidad el mercado mundial de barcos para desguazar es pequeño porque la mayoría son captados por empresas de Extremo Oriente, donde con una mano de obra sustancialmente más barata, se pueden permitir pagar cantidades más altas por estos cascarones.

En diciembre de 1989, ocho submarinos del tipo «whisky» retirados por la Marina Soviética llegaron a Santander a bordo de la barcaza «Boabargo 7» arrastrada por un remolcador con destino a la empresa Cántabra Metalúrgica, donde han sido desguazados. Para el traslado de los ocho sumergibles fue preciso utilizar este sistema, poco habitual, ya que los primeros intentos de remolcarlos desde la URSS se revelaron poco seguros por la inestabilidad de los cascos.

Las embarcaciones soviéticas fueron puestas a flote en la bahía de Santander por inmersión de la pontona que los traía y remolcados hasta las instalaciones de Cántabra Metalúrgica en Parayas, donde las tareas de desguace se prolongaron durante varios meses.

Estos navíos de uso militar fueron construidos en la URSS entre 1951 y 1957 en una serie de 240 unidades. Posteriormente, en 1960, fueron sometidos a mejoras. Con un desplazamiento de 1.050 toneladas en superficie y 1.600 toneladas sumergidos. Este tipo de submarinos se han venido utilizando para el entrenamiento y formación de tripulaciones, formadas por 56 marineros, según confirmaron fuentes de la embajada soviética en Madrid. No obstante, estaban equipados con misiles SS-N3.

Como en el caso del destructor «Nastoychivy», todos los equipos de navegación y armamento fueron desmantelados en la URSS, llegando a Cantabria prácticamente sólo con el casco y algún elemento inservible de las máquinas. Cántabra Metalúrgica ha recibido también otras tres fragatas de nacionalidad soviética. ■

V. G.





Tras los tensos días de bloqueo de los puertos andaluces, la vuelta a la faena en los caladeros marroquíes ha marcado un compás de espera ante los resultados de los acuerdos en materia de pesca con el reino alauita, que en estos últimos días está empezando a concretarse en algunos cambios de actitud por ambas partes en los contenciosos (ahora leves) que han tenido lugar en esta nueva fase de las relaciones de la pesca de ambos países.

La flota andaluza reanuda sus tareas en los caladeros marroquíes

## Vuelta a la faena



**D**URANTE las semanas que han transcurrido desde la reunión que revisó los compromisos entre Marruecos y la CE en materia de pesca y que las cofradías de pescadores decidieron volver a faenar, se ha percibido un clima de tranquilidad entre ambas partes, que sólo se ha visto interrumpido por algún conflicto como el del «Nuevo San Antonio» que el pasado día 13 veía como una patrullera marroquí le arrebató varias cajas de pescado «escogidas» con la disculpa de com-

probar un posible contrabando.

Si bien estos actos eran calificados por el patrón del barco como propios de «piratas disfrazados de militares», lo que más llama la atención sobre los resultados de los últimos acuerdos es la actitud de Rafael Montoya, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, que por primera vez reconocía como justas las multas puestas por Marruecos en unas declaraciones públicas, refiriéndose, eso sí, a las sanciones impuestas en las últimas fechas.

La vuelta a los caladeros marroquíes por parte de los barcos andaluces ha llevado también a volver a la «normalidad» de los conflictos laborales en el sector. Una vez concluido el extraño maridaje entre armadores y pescadores por lo que se entendió que era luchar por objetivos comunes, los trabajadores del mar recordaron que la ayuda prestada en el conflicto a los patronos no podía olvidarse sólo con la vuelta a faenar y que, por contra, quedaban pendientes algunos convenios y negociaciones



salariales. Así pasó en Almería donde se volvió al encierro de pescadores y finalmente se firmó el convenio.

De todos modos, un período de inactividad como fue la parada biológica, más el bloqueo de los puertos, no daba un margen suficiente para poder solucionar sin prisas los conflictos pendientes. Más aún, cuando las movilizaciones en el mar empezaban a perder fuerza y popularidad, sensación reforzada por el estudio de la Cámara de Comercio de Ceuta, que valoraba en más de 1.000 millones las pérdidas ocasionadas por el bloqueo de los puertos por el conflicto con Marruecos.

Por otra parte, en Barbate (Cádiz) el día 24 se dio un paro general de la población en apoyo a los pescadores que solicitaban un porcentaje del 35,56 por cien de las capturas, frente al 28 por cien que ofrece la patronal. La flota de Barbate llevaba en ese momento amarrada ocho días y las negociaciones se encontraban rotas. En estos momentos los sindicatos UGT y CC.OO. habían canalizado el conflicto que afecta muy notablemente a esta población gaditana que vive del mar de una manera casi exclusiva.

Sin embargo, tras la vuelta a la tranquilidad en la pesca, otro conflicto preocupa ahora en la costa andaluza, concretamente en Cádiz. A la hora de cerrar estas páginas, ya eran tres las semanas que duraba el paro de los remolcadores del puerto de Cádiz. Esto ha llevado también a evaluar las pérdidas ocasionadas por esta huelga, que según la Junta del Puerto alcanza ya los 650 millones de pesetas por el obligado desvío de varios buques a otros puertos andaluces, especialmente al de Huelva.

Durante la huelga se han dado algunas situaciones especialmente delicadas como la descarga del buque soviético «Lyssos», que transportaba un mineral que al contacto con el agua se volvía incandescente. Una avería del buque obligó a tan peligrosa descarga, y ahora permanece a la espera de poder ser repartido en Puerto Real una vez que pueda ser remolcado.

## **El «Nuevo San Antonio» vio cómo el pasado día 13 de abril una patrullera marroquí le arrebató varias cajas de pescado «escogido» con la disculpa de comprobar un posible contrabando.**

### **Firma de acuerdos**

Pero no todo han sido conflictos. También se han dado algunos acuerdos, entre otros, uno especialmente novedoso como el convenio de la acuicultura, que se ha firmado por primera vez en Andalucía y que afecta a más de 90 empresas andaluzas así como a 348 trabajadores fijos y 152 eventuales. Se fija el salario mínimo más bajo según la categoría en 64.000 pesetas, y el sindicato UGT ha valorado sobre todo este logro por lo que significa esta primera regulación de este sector, que además contempla aspectos como seguridad e higiene en el trabajo y jornada laboral.

Por otra parte, la flota de pes-

Junta, y concretamente de la Dirección General de Pesca, de conseguir logros, de una vez por todas en su campaña de prohibición de captura y venta de «inmaduros», esfuerzos que hasta ahora, no ha dado excesivos resultados, entre otras cosas, por la multitud de organismos que intervienen en ella y su escasa coordinación.

Pero mientras la campaña de las elecciones andaluzas incrementó la actividad política e intentó concluir y mejorar proyectos antes de que llegara el momento de los votos, la implacable realidad de la mar recuerda los momentos más amargos, incluso cuando parece que los malos tragos se olvidan.



## **Entre otros acuerdos, se ha firmado, por primera vez en Andalucía, un convenio de acuicultura que afecta a más de 90 empresas y 500 trabajadores.**

cadores de marisco de Málaga ha pedido a la Junta de Andalucía una veda subvencionada de tres meses ante el paro forzoso que sufre el centenar de barcos que la componen, —pues el caladero se encuentra prácticamente agotado por las capturas realizadas el año pasado—, para evitar que el marisco se viera dañado por la marea roja. Los pescadores esperan que este año se superen las 46.000 pesetas de subvención en la veda, que fue la cantidad recibida el año pasado. Esta petición coincide con los intentos de la

El cadáver de uno de los tripulantes del «Panchita Reina del Mar» fue hallado en las costas andaluzas. Pocos titulares para lo que ya era una vieja noticia, la desaparición de este barco, muchos menos que los que ha provocado un cadáver más «ilustre», el del cerebro del asalto del tren de Glasgow, asesinado junto a la piscina de su gran mansión en la Costa del Sol, en un posible ajuste de cuentas. ■

Lola FERRAND





El dragado beneficiará a los bancos de marisco

## Limpieza de la ría de O Burgo

Durante muchos años los mariscadores que trabajan en la ría de O Burgo, lindante con los ayuntamientos ribereños de Curededo, Cambre, Oleiros, y la Coruña, lucharon denodadamente para conseguir la recuperación de un medio natural que había perdido su equilibrio. Ahora, las 2.000 familias que faenan en esta zona se muestran esperanzados al iniciarse las primeras fases de un proyecto que culminará con el dragado de la ría, y supondrá la recuperación de importantes bancos de marisco en una zona que pese a su evidente abandono todavía conserva una gran riqueza plactónica.

**L**OS vertidos incontrolados de distintas factorías cercanas a la ría de O Burgo-Pasaxe, la construcción de dos diques en la ciudad de La Coruña con el consiguiente cambio de corrientes, y el aterramiento que desde hace más de doce años se viene produciendo por la llegada de arena procedente del mar, son tres de las causas más importantes que han contribuido a un progresivo deterioro de la ría, provocando una disminución de bancos de marisco al no poder sobrevivir por la alta contaminación existente.

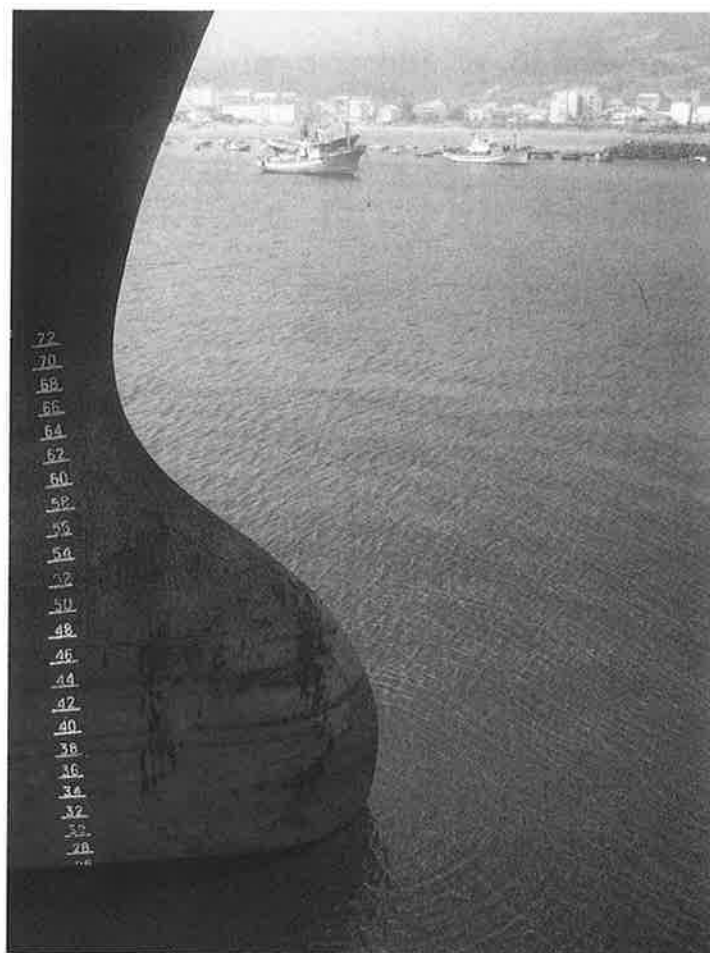
Conscientes de este problema, en el pasado mes de noviembre se creó una comisión formada por representantes de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, de la De-

legación Provincial de Costas, y de los municipios afectados, junto a diversos miembros de la Agrupación de Mariscadores. En la misma se acordó llevar a cabo un proyecto de dragado de la ría que conllevará, asimismo, una renovación de la trama de corrientes y la vuelta de la arena depositada en la ría a su lugar de origen, la playa de Santa Cristina.

### Paisaje y producción

Con el dragado de la ría se obtendrá una apreciable variación en el paisaje, que en estos momentos ofrece un aspecto desordenado y palpablemente sucio, y se aumentará ostensiblemente la capacidad de producción de los re-





cursos marisqueros, dos consecuencias que sin duda atraen poderosamente para llevar a cabo el proyecto de recuperación de la ría de O Burgo, y que servirá como prueba piloto para el saneamiento de otras rías también contaminadas y en mal estado de conservación.

La presidenta de la Agrupación de Mariscadores, Teresa López Chacón, considera este proyecto muy importante y cree que será un final feliz para la larga lucha que vienen realizando desde hace varios años. «Hemos hablado con distintas autoridades y hemos tocado muchas puertas, sin que nadie nos hiciera ningún caso, pero al final parece que todo va a salir bien, y las dos mil familias que vivimos del marisqueo en esta zona nos veremos beneficiadas por estas medidas», ha declarado.

Actualmente un grupo de mariscadores están llevando a cabo labores de limpieza, de

siembra y también de vigilancia, faenas que han sido posibilitadas por las indemnizaciones otorgadas a la Agrupación de Pescadores y Mariscadores de La Coruña, procedentes del hundimiento del Urquiola, hecho ocurrido en 1976 y que contribuyó a un empeoramiento de la situación en la ría, aunque sus efectos fueran subsanados posteriormente.

La primera de las tres fases en que se divide el proyecto ya ha sido realizada por los técnicos de la Demarcación de Costas, y ha consistido en estudios batimétricos y de granulometría de la arena asentada en la ría, y se está procediendo al análisis de los diversos tipos de fangos existentes en su interior, lo que permitirá conocer el volumen real a dragar.

Para Eduardo Toba, ingeniero jefe de la Delegación Provincial de Costas, el estudio de la morfología de la zo-

**«Hemos tocado muchas puertas sin que nadie nos hiciera caso, pero al final parece que todo va a salir bien, y las dos mil familias que nos dedicamos al marisqueo por esta zona vamos a beneficiarnos con estas medidas.»**

na y el conocimiento exhaustivo de sus recursos es vital para poder lograr posteriormente el equilibrio deseado, que permitirá la regeneración de toda la zona y su ulterior conservación, «pues de nada servirá trasladar de un lugar a otro el exceso de arena o el fango acumulado, por lo que se deberá buscar siempre un equilibrio dinámico.»

Esta opinión es compartida tanto por el delegado de Pesca de la Xunta en La Coruña, Manuel Vérez, como por uno de los biólogos de este último organismo, Pedro Gorostiaga, quienes se muestran confiados en que el proyecto llegue a buen fin y el dragado de la ría pueda llevarse a cabo en los primeros meses del próximo año.

En cuanto al coste global del proyecto se estima que puede rondar los 1.500 millones de pesetas, sin que por el momento se haya llegado a un acuerdo para la financiación de la obra. La idea es que compartan los gastos todos los organismos implicados, incluyendo asimismo a las distintas factorías que con sus vertidos contribuyeron al deterioro progresivo de la ría.

Por otra parte, la Cofradía de Pescadores y Mariscadores de La Coruña, aprovechando que se están acelerando los trámites para el saneamiento de la ría, ha vuelto a recobrar un proyecto que ya se presentó hace doce años, consistente en la construcción de una lonja marisquera debajo del puente del Pasaxe, que permitiera comercializar todos los productos extraídos de la ría por los propios mariscadores, completando así el ciclo productivo en el mismo lugar de extracción.

En el antiguo proyecto, que según los mariscadores podría ser variado, se contemplaba la posibilidad de construir una nave central y diversas dependencias dedicadas al proceso de depuración de las diferentes especies. ■

Elena CEBRIAN

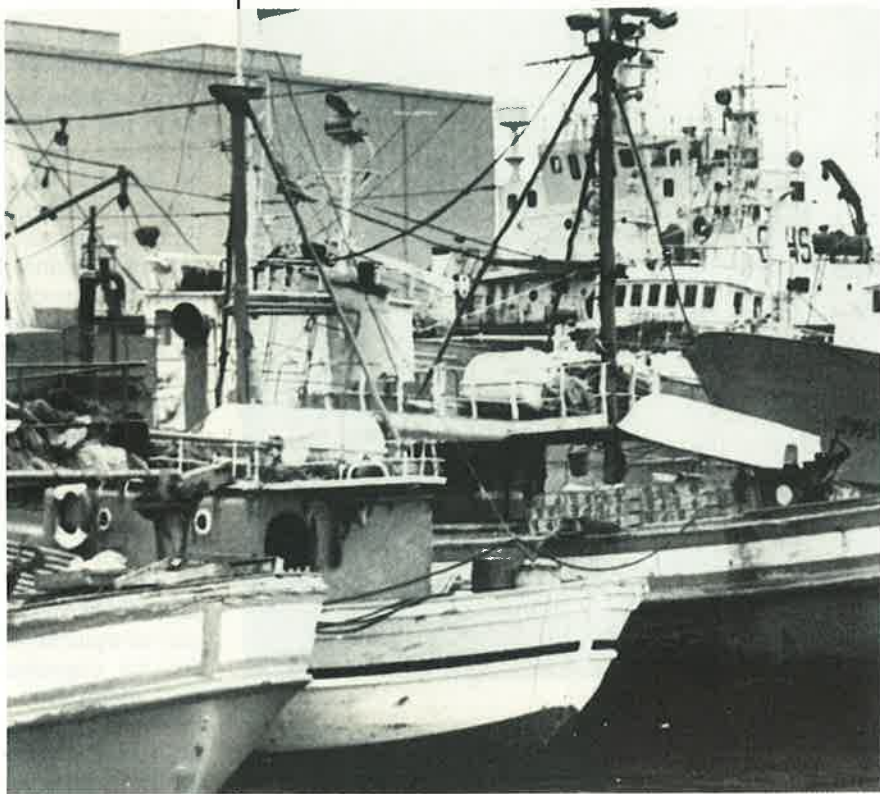
MAR 79





Convocado el concurso para la adjudicación del proyecto

## Obras de prolongación del dique «Reina Sofía»



**E**L Pleno de la Junta de los Puertos del Estado en Las Palmas ha acordado convocar un concurso internacional para la adjudicación de las obras de prolongación del dique «Reina Sofía» del Puerto de la Luz y de Las Palmas. La propuesta tiene que ser estudiada aún por el Consejo de Ministros y se espera que para después del verano esté ya adjudicada la obra.

El presupuesto para la ejecución de las obras asciende a 5.752 millones de pesetas, y se llevará a cabo en dos alineaciones que supondrá alargar el actual dique en 960 metros, con un mínimo de 15 metros de calado y 19 metros de ancho.

Junto a este punto, el Pleno conoció también el resultado económico del pasado año y que registra 4.167 millones de pesetas en ingresos y 1.937 millones en el capítulo de gastos. En cuanto al capítulo de beneficios la cifra asciende a 2.230 millones, lo que supone un aumento del 28 por cien respecto al año 88.

C. R.

## Aparece una ballena muerta en Fuerteventura

Una ballena de unos 20 metros de largo y 100 toneladas de peso, aproximadamente, apareció el sábado 14 de abril, varada en estado de putrefacción en la playa de Cofete, al sur de la isla de Fuerteventura, en la costa de Barlovento.

Al lugar del hallazgo se desplazaron especialistas en cetáceos de la Asociación para la Defensa de los Mamíferos Marinos en Canarias, para estudiar la especie a la que pertenece y determinar la causa que originó la muerte de la ballena.

Esta no es la primera vez que aparecen los restos de una ballena en las costas mayoreras, en octubre pasado y coincidiendo con el desarrollo de ejercicios militares «CVanarex 89» se encontraron 20 mamíferos marinos pertenecientes a la especie Mesoplodon.

C. R.

## Naufragio del pesquero «Pepe Laura»

El pesquero «Pepe Laura», con base en el puerto de Arrecife de Lanzarote, se hundió la madrugada del 16 de abril a 60 millas del sur de Gran Canaria al verse afectado por una vía de agua que provocó el mal tiempo y el fuerte oleaje. La tripulación del pesquero, ocho marineros, no sufrió lesiones físicas, y fue recogida en un primer momento por el pesquero «Teresa de Jesús» y posteriormente pasaron al buque hospital «Esperanza del Mar» que los trasladó al puerto grancanario de Arguineguín.

Según indicaron a su llegada a tierra los marineros, a pesar de todos los intentos que realizaron para evitar el hundimiento del barco, achicando agua, no lo consiguieron y abandonaron el barco en una balsa cuando vieron que sus vidas podrían peligrar. Junto a la tripulación también llegaron a tierra una perra y sus diez cachorros que parió a bordo del «Pepe Laura» y que también salvaron su vida.

C. R.





El ISM está impartiendo cursos en siete localidades desde el mes de mayo hasta el mes de julio

## Programa de formación primavera-verano

*Siete localidades, enmarcadas en las Comunidades Autónomas del País Vasco, Asturias, Galicia y Andalucía están siendo escenario, en los meses de mayo, junio y julio, de los cursos programados por el Instituto Social de la Marina como parte del Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima.*

LOS cursos de Seguridad Marítima programados por el ISM hasta julio se desarrollarán o han tenido lugar en su nivel básico-mixto en Bilbao, durante la segunda semana del mes de julio; en Lugo, también durante la segunda semana, esta vez del mes de mayo; en las mismas fechas en la localidad gallega de Villagarcía de Arosa, y en Vigo, ciudad en la que tendrá lugar entre los días 18 y 22, ambos inclusive, del mes de junio. La duración de estos cursos es, en todos los casos, de cinco días.

También se llevarán a cabo doce cursos de Introducción en Seguridad Marítima, siete de los cuales se impartirán en Gijón y el resto, otros cinco, en Huelva. Los programados en localidad asturiana tuvieron lugar durante el mes de mayo. Los programados en Huelva tuvieron lugar entre los días 7 y 12 de ese mes. El objetivo diseñado para estos cursos de Introducción en Seguridad Marítima es proporcionar un nivel de formación mínimo que abarque conocimientos sobre el fuego, prácticas de extinción de incendios y supervivencia en la mar, y está dirigido, principalmente, a los tripulantes de pequeños pesqueros y otras embarcaciones menores. A cambio se obtiene un certificado de participación en el citado curso.

En Lugo se ha impartido un curso de Iniciación Marinera de más de un mes de duración en las fechas comprendidas entre el 2 de mayo y el 10 de junio. Este programa comprende un total de 200 horas lectivas, al término de las cuales se obtiene un Certificado de Iniciación Marinera. Los objetivos que se ha propuesto son proporcionar una serie de conocimientos iniciales sobre la actividad marítima, así como impartir una formación que capacite a quienes la reciban para superar situaciones de emergencia hipotética a la que se puede ver enfrentada toda persona que

vaya a ocupar por primera vez un puesto de trabajo a bordo de un buque.

Durante los meses de mayo y junio se están impartiendo varios cursos de Navegación Pesquera, con la

utilización de la Unidad Transportable de Simulación de Pesca y Navegación. Dos de ellos se celebrarán en Villagarcía de Arosa entre el



4 y el 29 de junio, y el resto en Almería, entre los días 3 y 31 del mes de mayo. Estos cursos pretenden insistir en las técnicas de detección de bancos de pesca, las ayudas electrónicas a la navegación, el uso del radar en la prevención de colisiones, etcétera, y tienen una duración de 25 horas lectivas cada uno.

Finalmente, en Huelva tuvo lugar un curso de Entrenamiento en la Utilización de Equipos Respiratorios Autónomos, o cursos de Entrenamiento ERA, como se les denomina para abreviar. Estas clases pretenden otorgar unos conocimientos prácticos sobre el funcionamiento de estos equipos, así como de sus limitaciones en los casos de emergencia en los que tengan que ser empleados a bordo del buque, y para impartirlos se cuenta con el apoyo de la Unidad Móvil de Seguridad Marítima. Las fechas en las que se llevó a cabo en la localidad andaluza fueron desde el 2 hasta el 19 de mayo. ■

V. L.

### PROGRAMA DE CURSOS PARA LOS MESES DE MAYO, JUNIO Y JULIO

Localidad	Curso	Fecha
Bilbao	Curso básico-mixto de Seguridad Marítima	Del 9 al 13 de julio
Gijón	Siete cursos de Introducción en Seguridad Marítima	Mayo
Lugo	Curso básico-mixto de Seguridad Marítima	Del 7 al 11 de mayo
Villagarcía	Curso de iniciación marinera	Del 2 de mayo al 10 de julio
	Curso básico-mixto de Seguridad Marítima	Del 7 al 11 de mayo
	Dos cursos de navegación pesquera (con la unidad transportable de simulación de pesca y navegación)	Del 4 al 29 de julio
Vigo	Curso básico-mixto de Seguridad Marítima	Del 18 al 22 de junio
Huelva	Cinco cursos de Introducción en Seguridad Marítima	Del 7 al 12 de mayo
	Cursos de entrenamiento ERA (con la unidad móvil de Seguridad Marítima)	Del 2 al 19 de mayo
Almería	Cursos de navegación pesquera (con la unidad transportable de simulación de pesca y navegación)	Del 3 al 31 de mayo



## Revisión de la flota del Atlántico Nordeste

La Secretaría General de Pesca Marítima, de conformidad con lo dispuesto en la orden reguladora de la actividad de la flota de altura, gran altura y buques palangreros de más de 100 TRB en los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC), ha determinado revisar el censo de las flotas que operan en el caladero a fecha de 1 de enero de 1989.

En este sentido, se publica en el *BOE* de 6 de abril el censo de asociaciones o puertos, empresas, derechos, coeficientes de importancia, coeficientes de acceso y número de buques de pesca reconocidos para faenar en aguas comunitarias, dentro de los lími-

tes geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

Los datos relativos a derechos acumulables tienen carácter provisional, quedando condicionados a la demostración fehaciente de los titulares de los mismos.

Los derechos y coeficientes por asociación o puerto se han calculado teniendo en cuenta las variaciones habidas durante el año 1988 respecto al censo anterior, conforme a la orden de 12 de junio de 1981, reguladora de la pesca en el Atlántico Nordeste.



## Oposiciones en el Instituto Español de Oceanografía

La Subsecretaría del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en su resolución de 12 de marzo de 1990, ha convocado pruebas selectivas mediante oposición, turno libre, para proveer plazas de personal laboral de distintas categorías profesionales en el Instituto Español de Oceanografía. La convocatoria de la oposición aparece publicada en el *BOE* de 4 de abril de 1990.

Las plazas vacantes suman un total de 29 y quedan repartidas del siguiente modo: patrón de embarcación, cuatro; mecánico naval de primera, tres; mecánico naval de segunda, cuatro; motorista, dos; contra-maestre, uno; engrasador, uno; marinero de tripulación, trece, y cocinero de tripulación, uno.

La realización de las pruebas se ajustará a lo previsto en los títulos I y III del Real Decreto 2223/1984, de 19 de diciembre, a los criterios generales de selección fijados por el Ministerio para las Administraciones Públicas, al Segundo Convenio Colectivo único entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, diferentes organismos autónomos del mismo y su personal laboral y a las bases de convocatoria.

Dichas bases, la ubicación de las plazas y los requisitos generales para cada categoría profesional están expuestos en los tabloneros de anuncios de los Servicios Centrales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en Madrid; en las Direcciones Territoriales y Provinciales del Departamento; en los Gobiernos civiles y en el Centro de Información Administrativa del Ministerio para las Administraciones Públicas.

## Seminario sobre innovación en la empresa pesquera

La Fundación Caixa Galicia, a través de su Aula del Mar, ha organizado un seminario bajo el título «La innovación en la empresa; nuevas direcciones en la gestión de los productos pesqueros» que, durante los próximos meses de mayo y junio, se desarrollará simultáneamente en La Coruña y Vigo. El curso, dirigido fundamentalmente a armadores de buques de pesca, gerentes de empresas pesqueras y directivos de empresas de transformación y comercialización de la pesca, tiene la asistencia limitada de 25 personas.

No es ésta la primera vez que la Fundación Caixa Galicia promueve cursos de este tipo. En esta ocasión, la organización ha considerado que una de las líneas maestras del futuro del sector pasa por el desarrollo del producto pesquero; por ello, durante las jornadas de duración del curso, se tratarán aspectos capaces de elevar el valor del mismo. En este sentido, se analizarán nuevos sistemas de procesamientos, el control informatizado de la producción; las nuevas actitudes en la empresa y el control y la gestión de la calidad.

Representantes del Centro de Investigación Creativa del Español Deloitte Haskin + Sells; del FROM; de IN-NAVES, S. A.; CIC MARINE; Instituto del Frío; Danish Technological Institute; Lloyd's Register y la Asocia-



ción Española de Normalización y Calidad serán los encargados de ofrecer conferencias a los asistentes.

El precio subvencionado del curso es de 30.000 pesetas por participante y dado el límite de plazas para asistir al mismo, se recomienda inscribirse cuanto antes. Para ello, los interesados en asistir al seminario pueden ponerse en contacto con el Aula del Mar de la Fundación Caixa Galicia, sita en Rúa Nova, 30; 15003 La Coruña, o bien, con cualquiera de las oficinas de la Caixa Galicia.

## Censo de arrastreros del Atlántico Noroccidental

La Secretaría General de Pesca Marítima establece, en su resolución de 3 de abril, los criterios para la confección del censo de arrastreros congeladores que faenan en la zona del Atlántico Noroccidental. Dicho listado se realizará bajo el criterio de habitualidad y conforme al orden de prelación que se deriva del mismo. La prelación queda establecida a partir del número de períodos reales de pesca que, desde agosto de 1983 (fecha de adhesión de nuestro país al Convenio NAFO), se han realizado en el caladero. Al mismo tiempo, la prelación va invariablemente unida al barco que la generó, sin poderse acumular ni intercambiar.

El censo de arrastreros congeladores que faenan en la zona de regulación NAFO se realiza en virtud de la orden de 17 de octubre de 1988, por la que se establece la habitualidad como criterio general para la elaboración de los censos de barcos que pescan en el caladero. Sin embargo, era necesario establecer un sistema que, partiendo de dicha habitualidad, introdujera mayores concreciones en la adjudicación de los permisos temporales de pesca. En este sentido, se van a tener en cuenta los períodos de pesca en la zona del Atlántico Noroccidental desde 1983.





# Bazán

## MOTORES

Avanzada **Tecnología y Calidad** contrastada  
Reducidos **costes** de mantenimiento  
Economía y **mínimos** consumos  
Muy **alta** operatividad  
Máxima **Fiabilidad**



Ctra. de la Algameca, s/n - 30205 CARTAGENA (MURCIA) ESPAÑA - Apdo. Correos, 47  
Tel.: (968) 50 63 00 - Telex: 67360 GALE-E - Telefax: (968) 50 41 78



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