

N.º 276 JULIO-AGOSTO 1990

MAR

**A TODA
COSTA**

**SUBIERON
LAS PENSIONES**

**Pesca:
La CE contra
el Reino Unido**

Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

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

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

- Eficaz refrigeración de los pistones.

- Culatas separadas para cada cilindro, sin junta.

- Cuatro válvulas por cilindro.

- Filtro extra de aceite.

- Sistema de refrigeración con protección anticorrosiva.

- Robusta bomba de inyección.

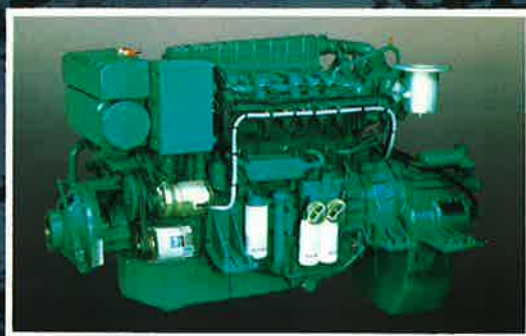
- Turbo y enfriador de admisión adaptados entre sí.

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

TAMD 162 de Volvo Penta.

Creado para rendir en alta mar como sólo pueden hacerlo los mejores.

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



**VOLVO
PENTA**

Respuesta segura.

COMUNIDAD DIAS

BRUSELAS y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social han sido los dos principales focos de interés para el sector de la pesca y, en general, para los colectivos que tienen relación con el mar.

Tras más de un año de batallas jurídicas ante los tribunales británicos y en Luxemburgo, al final, la Corte de Justicia de la CE emitió un dictamen favorable a las demandas de los armadores de empresas conjuntas en el Reino Unido que permite volver a faenar a casi un centenar de pesqueros. La decisión importante con base en el Ministerio de Trabajo ha estado en la subida de las pensiones para este año y la modificación de los coeficientes reductores que permitirá adelantar la edad de jubilación a los trabajadores del mar.

CASI dos años llevan luchando los armadores españoles de las empresas conjuntas en el Reino Unido en defensa de sus derechos frente a las condiciones impuestas por la Merchant Shipping Act por la que se exigía un nuevo registro y la obligatoriedad de que las sociedades contasen con una participación del 75 por cien en manos de un socio inglés cualificado. Se trata de una batalla jurídica lenta que ha pasado de los tribunales ingleses a la Corte Suprema de la CE, desde donde se emitió un dictamen provisional en el sentido de que ninguna norma de un Estado miembro podía bloquear la aplicación de una legislación comunitaria. El Tribunal de Luxemburgo vino a decir que si una Ley de un país impedía aplicar la disposición comunitaria, se debería variar esa Ley.



EN una Comunidad que camina de forma acelerada hacia la unidad económica, parece evidente que los armadores españoles de las empresas conjuntas en el Reino Unido llevan toda la razón por delante y no hay duda de que llegarán a un triunfo definitivo. El problema sin embargo es saber si ese último dictamen contra la Merchant Shipping Act no se va a producir excesivamente tarde cuando una buena parte de los 95 barcos afectados no puedan volver a la mar por diferentes problemas, especialmente económicos. En realidad muchos entienden que las autoridades inglesas sabían de las dificultades para sacar adelante su Ley. Sin embargo, han logrado de momento paralizar una flota desde el 1 de abril, bloqueo del que muchos armadores posiblemente no se puedan recuperar, con lo que Londres había logrado parcialmente su objetivo. Tanto la Administración española co-

mo los propios armadores han batallado duro en Bruselas aunque existen procesos jurídicos donde el ritmo excesivamente lento no se puede modificar.

CON la mirada puesta en el Mercado Unico de la CE y la necesidad de lograr un sector más competitivo, el Ministerio de Agricultura remitió a Bruselas lo que se ha denominado Plan Nacional Sectorial Pesquero, a través del cual se quieren mejorar estructuras desde la producción a la comercialización. Se trata de unas inversiones previstas en cinco años de 85.000 millones de pesetas, donde se hace especial hincapié en los procesos comerciales. Obtener buenas rentas en el sector de la pesca cada día va a depender menos del volumen del producto comercializado y más de los sistemas de venta y distribución, de la mercancía normalizada, en competencia con una política alta de importaciones.

FINALMENTE, cabe destacar la subida de las pensiones que lo hacen en una media del 9,2 por cien. Se mantiene la filosofía general que ha seguido el Gobierno durante los últimos años. Incrementos superiores para las más bajas y subidas moderadas en las más altas, pero siempre por encima de los niveles de inflación. Millones de pensionistas podrán comenzar las vacaciones en agosto cobrando los atrasos correspondientes a este año. Para los trabajadores del mar, en concreto, además de las pensiones, la nota destacada es la modificación de los coeficientes reductores. En otras palabras, reducción de la edad de jubilación. ■

Vidal MATE

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

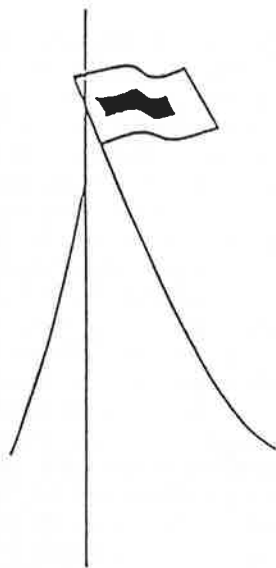
DIRECCION:

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

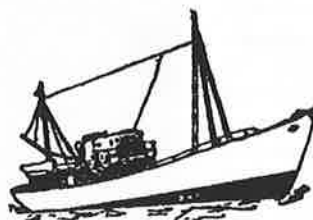
| | |
|-------------------|------------|
| SIERRA ARACENA | 135.000 P3 |
| SIERRA ARALAR | 135.000 P3 |
| SIERRA CAZORLA | 136.000 P3 |
| SIERRA GRANA | 127.000 P3 |
| SIERRA GRANERA | 123.000 P3 |
| SIERRA GUADALUPE | 123.000 P3 |
| SIERRA GUADARRAMA | 123.000 P3 |
| SIERRA GREDOS | 127.000 P3 |

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)



15

SUBIERON LAS PENSIONES

El Gobierno aprobó una subida media de las pensiones, el 9,2 por cien.

6

CE CONTRA EL REINO UNIDO

El Tribunal de Luxemburgo de la CE, con las tesis españolas en las empresas conjuntas.

11

PLAN DE PESCA

Inversiones previstas hasta 1995 de 85.000 millones para el sector de la pesca.



26

PLAYAS Y COSTAS

Aumenta el número de playas con bandera azul, pero se mantienen los puntos negros.

40

SINIESTRALIDAD EN EL MAR

Un centenar de siniestros en 1989 arrojó el balance de 37 personas muertas o desaparecidas.

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. (965) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector 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, 5.ª planta. MADRID 28004. Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26. Télex: 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26

Publicidad: Vicente Barberá. 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., Getafe (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.



HACIA LA CLARIFICACION DE LAS EMPRESAS CONJUNTAS

Si una norma nacional es obstáculo para aplicar una legislación comunitaria, debe anularse la referida norma. Este es, en palabras simples, el contenido de la sentencia provisional emitida por el Tribunal de Justicia de la Comunidad, ubicado en Luxemburgo, ante la solicitud de dictamen cursada en su día por la Cámara de los Lores del Reino Unido, sobre si un juzgado podía dejar sin validez una ley aprobada en el Parlamento como era el caso de la Merchant Shipping Act. Con esta decisión, los armadores españoles lograban una victoria más en su lucha para defender sus derechos en el Reino Unido. Se espera que pasado el verano pueden volver a faenar los barcos que habían quedado amarrados hace ya más de un año por la prohibición de las autoridades británicas. El Tribunal de la CE deberá pronunciarse en un futuro de forma definitiva sobre la propia validez jurídica de la Merchant Shipping Act.

Al final, nos tienen que dar la razón, si no es la Cámara de los Lores será el Tribunal de Luxemburgo. El problema del amarre de la flota es saber sobre todo por cuánto tiempo.» Eran las palabras de José Carlos Díaz Carro, director general de Interpesco, justamente a los pocos días de que las autoridades del Reino Unido se decidieran a aplicar la segunda parte de la Merchant Shipping Act, y que supuso el regreso a puerto del centenar de embarcaciones que figuraban como empresas conjuntas en el Reino Unido. Todos los armadores tenían el convencimiento de que se trataba de una medida injusta, que no encajaba con la política y filosofía que está marcando ya la propia Comunidad de cara al Mercado Único y que carecía de lógica bloquear una flota comunitaria en aguas comunitarias con unos derechos históricos. El problema era ver las posibilidades o la capacidad de resistencia de los armadores. Las autoridades



La CE paró los pies al Reino Unido

El Tribunal de Luxemburgo señala taxativamente que la norma comunitaria está por encima de las disposiciones nacionales.

del Reino Unido habían planteado una batalla que probablemente sabían iban a perder en los tribunales pero que esperaban ganar en puerto al abandonar sus objetivos parte de los armadores, aunque en un futuro también se deberá decidir lo que sucede si la Corte de la CE

falla contra la Ley inglesa y el sector de la pesca inicia otra batalla solicitando importantes compensaciones por daños y perjuicios.

El dictamen emitido por la Corte de Justicia de la Comunidad en relación con la consulta trasladada por la Cámara de los Lores del Reino Unido establece textualmente lo siguiente tras analizar la situación con más de 20 considerandos: «La Ley comunitaria ha de ser interpretada en el sentido de que una Corte nacional que, en un caso ante ella relativo a derecho comunitario, considera que el único obstáculo para conceder protección provisional es una norma nacional, «DEBE ANULAR ESA NORMA».

Triunfo caro

Según fuentes de los armadores, la decisión del alto Tribunal de la Comunidad era algo que se esperaba, en cuanto parece difícil de justificar posiciones proteccionistas como la del Reino Unido en una Europa que camina hacia la unidad económica. El problema que tenía y que sigue planteado para este colectivo de barcos, es la existencia de un proceso excesivamente lento con el cual las autoridades de Londres pueden lograr indirectamente su principal objetivo, que era la eliminación de esa flota. La Comunidad ha dejado en suspenso la aplicación de la Merchant Shipping Act si bien, al cierre de este número faltaba por conocer la decisión de los tribunales británicos, aunque el Reino Unido recurra el dictamen. Lo cierto sin embargo es que, de los casi 100 barcos que estaban registrados en las empresas conjuntas con el Reino Unido, solamente 15 unidades siguieron las reglas marcadas por las autoridades de ese país en cuanto a participación de capital y accionariado, residencia, etcétera, y que han seguido operando en aquellas aguas. El resto de las embarcaciones ha permanecido amarrado a puerto, lo que conlleva una serie de gastos excepcionales que en algunos casos han dado lugar a



De los 95 barcos, unos 15 se habían amoldado a las nuevas exigencias británicas.

dificultades financieras. La posibilidad de volver a faenar, a pesar de todas las bendiciones comunitarias, va a resultar extremadamente difícil para una parte de esas embarcaciones tras un amarre que se inició el 1 de abril de 1989, lo que supondría en definitiva el triunfo de las autoridades británicas.

El dictamen de la Corte Suprema de Justicia de la Comu-

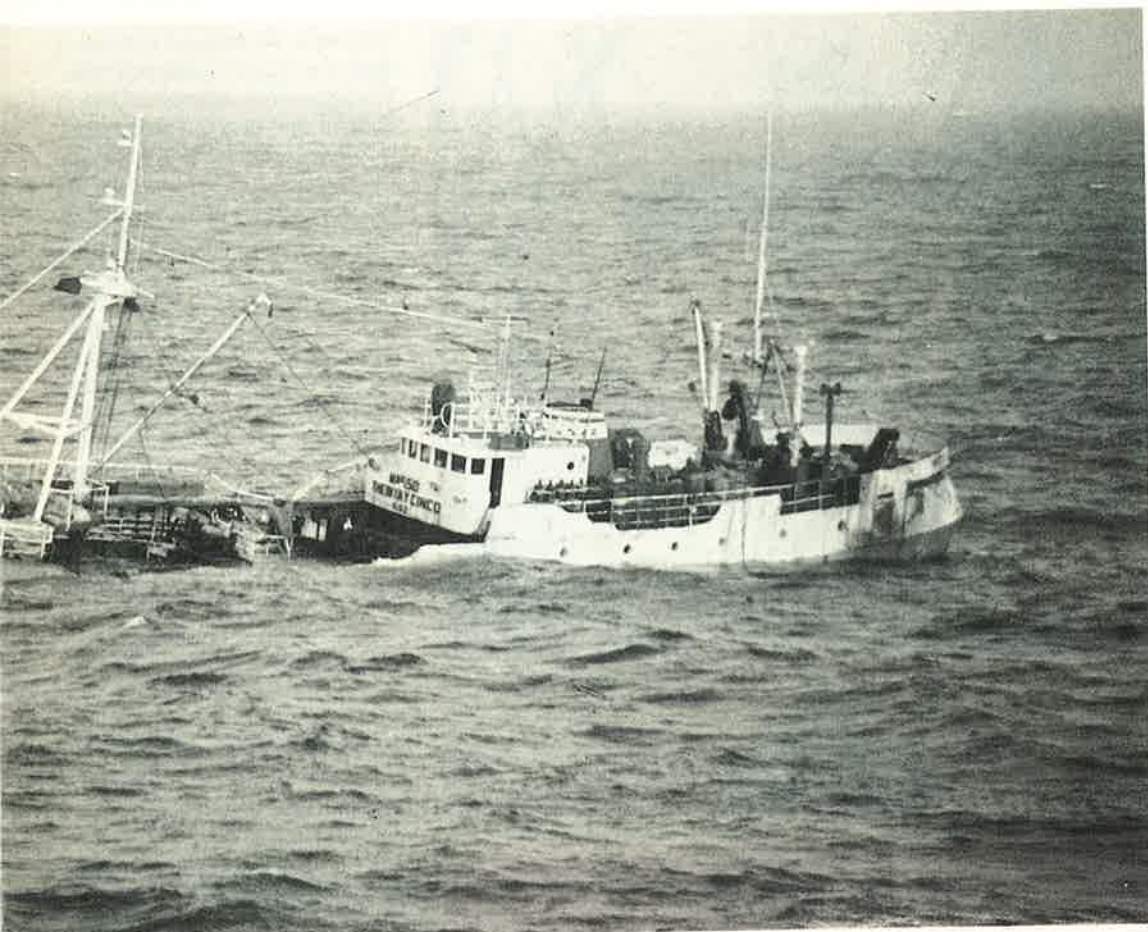
nidad significa, además de un triunfo para los armadores españoles de las empresas conjuntas y para la propia Administración que también llevó a cabo sus actuaciones en Bruselas, la primera ocasión en que una Ley aprobada por el Parlamento inglés se queda en suspenso. La decisión, por su significación es importante y de ahí el interés de las autoridades



de Londres para seguir con este contencioso, aunque la sentencia emitida desde Luxemburgo es bastante clara.

Una vieja historia

La historia de las empresas conjuntas con el Reino Unido se remonta a la última década, cuando armadores españoles optaron por instalarse en las islas británicas con el fin de ejercer la actividad de la pesca. Según la sentencia dictada por el Tribunal de Luxemburgo se trata de 95 embarcaciones, de las que 53 estaban registradas originariamente en España y otros 42 barcos que eran británicos y que fueron adquiridos por los armadores españoles. El mismo dictamen señala cómo a partir de 1980, los empresarios españoles fueron registrando en el Reino Unido los 53 barcos que anteriormente habían tenido bandera española y que pasaron a operar a todos los efectos como británicos. Las compras de las embarcaciones en el Reino Unido se produjeron fundamentalmente



ción de la flota de empresas conjuntas. Todo armador que optase por inscribirse en ese registro y, en consecuencia, tratar de seguir operando en esos caladeros, debería justificar que la empresa era propiedad en un 75 por cien de personas físicas o jurídicas inglesas y que existía además residencia en las islas. En consecuencia, para pescar en las aguas del Reino Unido, los barcos deberían ser propiedad mayoritariamente de personas inglesas.

Las duras posiciones del Reino Unido dieron lugar a una respuesta de los armadores de estas empresas en defensa de sus derechos, lo que significó la apertura de varias vías en los tribunales ingleses y comunitarias mientras la mayor parte de los barcos permanecía en puerto.

Batalla en los tribunales

A partir de la aplicación real de la Ley y ver cómo los bar-

a partir de 1983. Las operaciones, aunque en algunos casos se baraja también la salida de dinero negro para este tipo de compras, se hicieron especialmente a través del Ministerio de Economía y Hacienda desde donde se autorizaron las inversiones. De acuerdo con la legislación británica se constituyeron las sociedades conjuntas con una participación casi total de los armadores españoles y con una media superior al 80 por cien.

Las empresas conjuntas con el Reino Unido, con ese casi centenar de barcos suponían un empleo directo para cerca de 1.500 personas así como un trabajo indirecto para otras 6.000, así como una actividad comercial que se concentraba especialmente en puertos gallegos y, sobre todo en La Coruña. La mayor parte de las capturas realizadas por esta flota tenía los mercados españoles como principales destinatarios.

La Ley británica

La actividad normal de la

flota se vio turbada a partir del 1 de abril de 1989, fecha en que se prohibió salir a faenar a los barcos de las empresas conjuntas si no cumplían las nuevas y duras condiciones fijadas. Sin embargo, los problemas para los armadores se iniciaron mucho antes, cuando las autoridades dieron los primeros pasos para ordenar la política de registros tanto en la actividad de la mercante como para la pesca.

La Merchant Shipping Act, cuya primera parte se aplicó a partir de 1988, en el caso de la pesca contemplaba una vigencia desde el 1 de abril de 1989. No se trataba de expulsar por Decreto a los barcos de las empresas conjuntas. Se ideó una fórmula de acuerdo con unas condiciones financieras.

Para poder ejercer la actividad de la pesca en aguas del Reino Unido, se requería que los barcos estuvieran registrados de acuerdo con las exigencias de ese país. La Merchant Shipping Act introducía importantes modificaciones en esas condiciones, lo que en muchos casos ha supuesto la paraliza-

RUGGERINI

F10 Y F15 DIESEL



TODO SON VENTAJAS

- El F-15 es el primer fueraborda 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 • 03013 ALICANTE
Tel. (96) 526 47 05 • Fax: (96) 528 81 74



cos debían permanecer amarrados en puerto, los empresarios españoles aceleraron sus actuaciones vía los Tribunales de Justicia británicos y comunitarios.

Frente a las exigencias de la nueva Ley inglesa, los armadores españoles rechazaron la obligatoriedad del nuevo registro y, sobre todo, de las condiciones impuestas por el Parlamento e iniciaron su ofensiva.

La primera respuesta a estos trabajos defensivos se logra cuando el 10 de marzo de 1989, la Corte de Primera Instancia de Londres emite un dictamen sobre la Merchant Shipping Act, por el que se toman posiciones en dos puntos importantes. Primero, que la Corte de Luxemburgo emita una decisión perjudicial sobre el conflicto. Y, segundo, suspender las condiciones de nacionalidad a que hacía referencia la Ley. El mismo juzgado apuntaba la obligación de las compañías para cuestiones como inspecciones, licencias de pesca.

Esta sentencia del 10 de marzo supuso una inyección positiva para el conjunto de la flota de empresas conjuntas, si bien la alegría iba a durar muy poco tiempo. Solamente algunas fechas más tarde, el 13 de

La Cámara de los Lores aceptó el dictamen provisional de la Corte de Justicia de la CE.

marzo, el secretario de Estado de Transportes apeló contra la orden de la Corte Divisional. Una semana más tarde, por una sentencia del 22 de marzo, la Corte de apelación sostuvo que bajo Ley nacional, la Corte Divisional no tenía poder para suspender por vía de protección interina, la aplicación de Actas del Parlamento. En consecuencia, fue anulada la orden de la Corte Divisional y los armadores españoles hubieron de seguir su lucha jurídica en otras instancias.

El paso siguiente de los armadores de las empresas conjuntas fue la Cámara de los Lores. En el mes de marzo de 1989 dio su veredicto en línea

con el Tribunal de Apelación insistiendo en que al existir una Ley nacional no se podía conceder protección provisional. Sin embargo, como las cosas tampoco estaban excesivamente claras para la propia Cámara de los Lores, consideraron oportuno cursar la correspondiente pregunta a la Corte de Justicia de la Comunidad para despejar las dudas, en el sentido de que si la regla de Ley nacional podía verse alterada por la normativa comunitaria.

La posición comunitaria es clara, aunque ello no vaya a suponer una salida definitiva a este contencioso.

La Corte Suprema de la Comunidad sostiene que cualquier

provisión de cualquier sistema legal nacional o cualquier práctica legislativa, administrativa o judicial que pueda menoscabar la eficacia de la Ley comunitaria quitando a la Corte nacional que tenga jurisdicción para aplicar tal Ley el poder hacer todo lo necesario en el momento de su aplicación, anular provisiones de legislación nacional que puedan impedir, incluso temporalmente el que las reglas comunitarias tengan plena fuerza y efecto, son incompatibles con esos requerimientos, que son la verdadera esencia de la Ley comunitaria. La sentencia provisional señala que la plena eficacia de la Ley comunitaria puede ser totalmente menoscabada si una norma nacional puede impedir a una Corte, en un asunto gobernado por la Ley comunitaria, conceder protección provisional como era el caso de los barcos de las empresas conjuntas.

La consecuencia final de todos los considerandos que tiene la sentencia de Luxemburgo, es taxativa y señala textualmente lo siguiente: «La respuesta a las cuestiones presentadas, ha de ser que la Ley comunitaria ha de ser interpretada en el sentido de que la Corte Nacional, en un caso ante ella relativo a la Ley comunitaria, considere que el único obstáculo que le impide conceder esta protección provisional es una norma de Ley nacional, DEBE ANULAR ESA NORMA.»

Sobre el papel, los armadores de empresas conjuntas han logrado el triunfo en una batalla librada en la Comunidad, donde el alto Tribunal ha sido coherente con la filosofía de una CE hacia la unidad y donde no tenían sentido las excepciones planteadas por el Reino Unido. Ha sido un triunfo en los despachos y con la Ley en la mano. A los armadores, lo que les interesó siempre era poder volver a salir a faenar con sus barcos. La batalla estaba en la mar y en lograr que las trabas permanentes del Reino Unido no acabasen con la realidad de una flota por, mucho que se hubieran logrado todos los triunfos en la Corte de Luxemburgo. ■

Vidal MATE



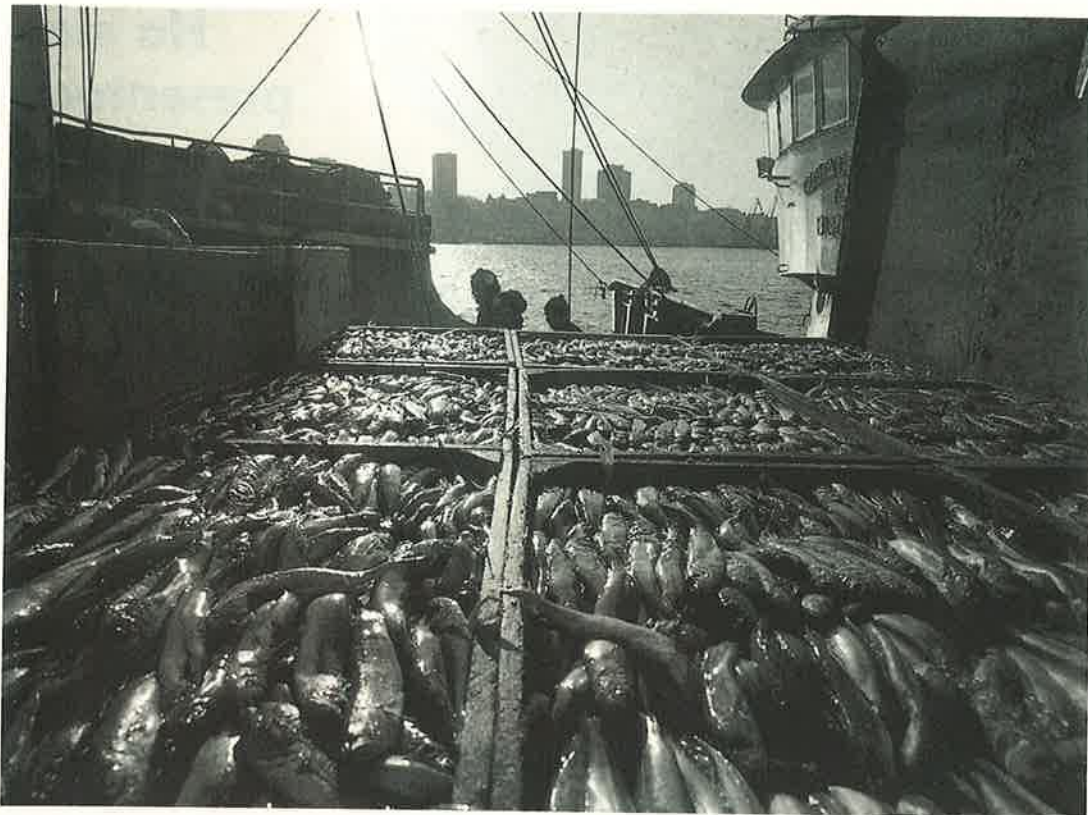
Ha sido
presentado
por
España
en Bruselas

PLAN SECTORIAL PARA LA PESCA

LAS inversiones en el sector de la industrialización, transformación y comercialización para el conjunto de la pesca se ha realizado en los últimos años por medio de diferentes disposiciones: en unos casos, bajo el control del FROM; y, en otros, a través de la Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias. El Plan elaborado por la Administración española y presentado en Bruselas constituye una respuesta al Reglamento 4042/1989, donde por primera vez se integra toda la normativa referida a este tipo de actuaciones.

A grandes rasgos, según apuntó la presidenta del FROM, el Plan tiene sus orígenes en la reforma llevada a cabo en los fondos estructurales

Inversiones por un valor de 85.000 millones de pesetas se llevarán a cabo en el sector de la pesca, desde los procesos de transformación e industrialización hasta los de comercialización, según los datos contenidos en el Plan Nacional Sectorial Pesquero elaborado en los últimos meses por el Ministerio de Agricultura, y que ha sido remitido para su aprobación a Bruselas. Este Plan fue presentado por la presidenta del FROM, Rosa Fernández León, y por la directora general de Industrias Agrarias y Alimentarias, Carmen Lizárraga.



Prevé unas inversiones de 85.000 millones de pesetas en cinco años

de la Comunidad. Las autoridades de Bruselas aprobaron una nueva filosofía por la que se trata de prestar el máximo apoyo a través de esos fondos a las zonas desfavorecidas, y que en el caso de España son mayoría. El objetivo final es lograr un sector mucho más competitivo, con la mirada puesta en el inicio del Mercado Unico a partir de 1993 y que supone el reto de la competitividad.

Ayudas generosas

El Plan Nacional Sectorial Pesquero debe ser estudiado y aprobado en los próximos meses por la Comisión de la Comunidad. Una vez superado ese trámite, los proyectos acogidos al mismo podrán disponer de las ayudas dispuestas por Bruselas y que pueden llegar hasta el 50 por cien de las inversiones si se trata de zonas desfavorecidas, que en el caso de la actividad de la pesca son mayoría.

Técnicamente, las zonas donde los proyectos podrán

disponer de hasta un 50 por cien de ayuda comunitaria son las calificadas como Objetivo 1, y son: las Comunidades de Andalucía, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Asturias, Valencia, Murcia, Galicia, Canarias, Ceuta y Melilla. Las zonas restantes pueden recibir de la Comunidad una ayuda de hasta el 30 por cien. En ambos casos, la ayuda adicional de la Administración española se sitúa en el 25 por cien. Frente a estos porcentajes máximos de ayuda, no es descartable que la ayuda real a percibir en algunos proyectos supere fácilmente el 50 por cien.

La Comunidad pretende reducir al máximo las actuales diferencias entre unas y otras regiones de la Comunidad, razón por la cual se produjo la reforma de los fondos estructurales, para que las regiones menos favorecidas accedieran a mayores ayudas y pudieran recuperar parte del tiempo perdido frente al desarrollo de otras zonas.

El Plan Nacional Sectorial Pesquero se ha realizado en dos fases. Una primera se ha limi-

tado a estudiar punto por punto en la costa el estado actual del sector, sus carencias en materia de infraestructura, problemas portuarios, comerciales, de transformación o comercialización. De acuerdo con esos datos, en una segunda parte del Plan se establecen las necesidades de inversión para el próximo quinquenio.

En relación con las necesidades de inversión, el Plan contempla un total de seis grandes líneas prioritarias entre las que destacan las referidas a la industrialización y comercialización en lonja, establecimientos de acuicultura, modernización de la red comercial en los propios puertos y los comercios mayoristas tanto en origen como en destino.

Según las cifras manejadas en este Plan, para el período de 1990 a 1994, las inversiones más importantes se podrían dividir en dos grandes grupos: transformación y comercialización.

Las inversiones en los procesos de transformación alcanzarán los 37.400 millones de pesetas. De esta cantidad, la par-





PLAN DE INVERSIONES POR FINES

| Transformación | Denominación | Quinquenio | |
|------------------|-------------------------------------|------------------|------------------|
| | | Zona 1 | Resto |
| | Conservas y semiconservas | 6.116,2 | 3.713 |
| | Salas elaboradoras | 20.774,1 | 6.792,8 |
| Comercialización | Lonjas e instalaciones anexas | 10.616,5 | 4.385,2 |
| | Acuicultura | 7.690,73 | 2.772,37 |
| | Red comercial del frío | 688,5 | 584,9 |
| | Comercio mayorista en origen | 1.232,1 | 4.389,1 |
| | Comercio mayorista en destino | 10.087,3 | 5.659,4 |
| | Totales | 57.205,43 | 28.296,77 |
| | | 85.502,2 | |

* Zona Objetivo 1: Andalucía, Asturias, Canarias, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia, Murcia, Valencia, Ceuta y Melilla.

| | Industrias conservas | Salas elaboradoras |
|------------------------------------|----------------------|--------------------|
| Nuevas empresas | 2.242,2 | 2.705,2 |
| Almacenes | 3.244,6 | 12.044,6 |
| Elaboración y envasado | 3.201,8 | 7.036,1 |
| Distribución y comercial | 619,2 | 4.832,1 |
| Informatización | 226,5 | 697,6 |
| Control de calidad e higiene | 203,5 | 241,2 |
| Utilización de subproductos | 91,4 | 10,1 |
| Total | 9.828,7 | 27.566,7 |



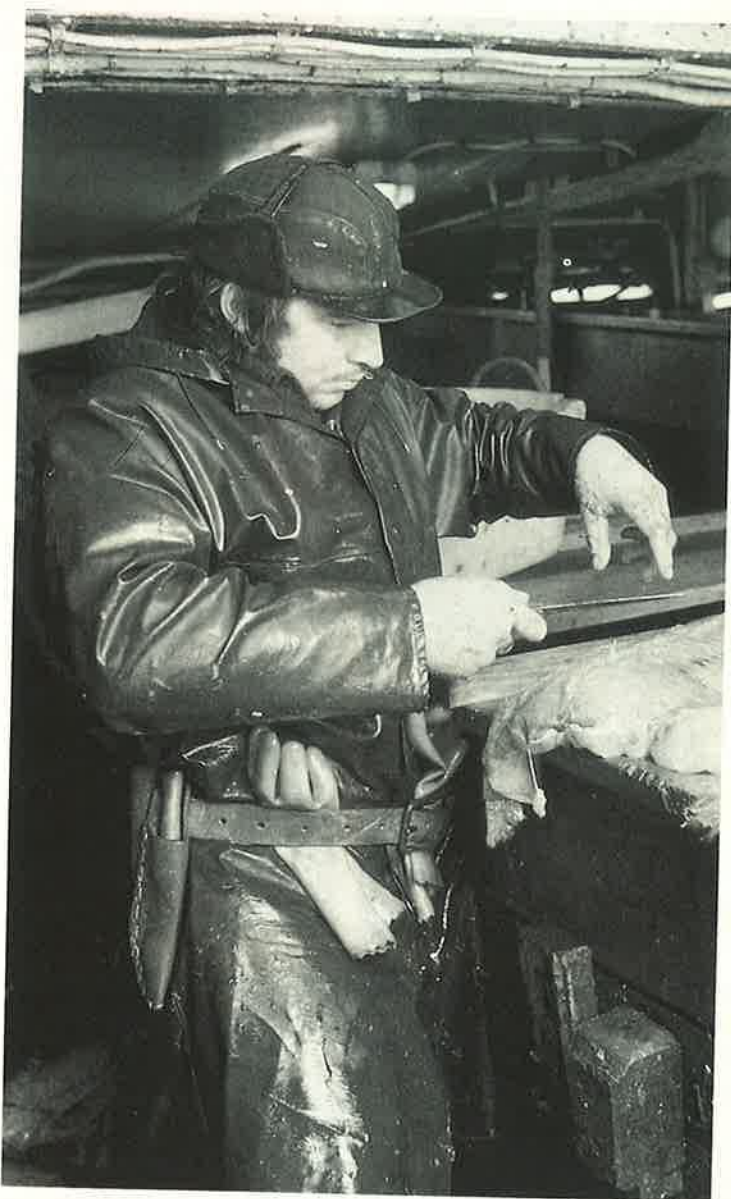
te más importante con 26.900 millones de pesetas corresponde a las zonas calificadas como de Objetivo 1. En el resto de España se invertirán 10.500 millones de pesetas. Las industrias de conservas y semiconservas ubicadas en la Zona 1 tendrán unas inversiones de 6.116 millones de pesetas, y de 3.700 millones las industrias del resto de España. Por su parte, las salas elaboradas invertirán, según estas estimaciones, 20.774 millones de pesetas en la Zona 1, y 6.800 millones en el resto de las zonas.

En lo que se refiere a la comercialización, las inversiones totales previstas alcanzarán los 48.100 millones de pesetas, de los cuales 30.315 millones corresponden a las zonas de Objetivo 1 y 17.800 millones al resto de las Comunidades Autónomas. En total, unas inversiones previstas de 85.500 millones de pesetas de los que la parte más importante se iría para las zonas desfavorecidas con 57.200 millones de pesetas, y 28.300 millones para el resto del país.

Por tipos de instalaciones en

el proceso de comercialización, la mejora de las lonjas y zonas anexas tendrán unas inversiones de 10.616 millones de pesetas en las zonas desfavorecidas y 4.385 millones en el resto. Para los establecimientos de acuicultura, las inversiones previstas para este período alcanzarían 7.700 millones de pesetas en las zonas desfavorecidas y 2.772 millones en el resto. Para la red comercial en frío, las inversiones previstas son escasas, lo que según los técnicos refleja el estado aceptable de las mismas en la actualidad. El comercio mayorista en origen tiene unas inversiones previstas de 1.232 millones de pesetas en las zonas desfavorecidas y 4.400 millones en el resto del país. Finalmente, el Plan prevé unas fuertes inversiones para la mejora de las estructuras del comercio mayorista en destino con 10.087 millones en las zonas desfavorecidas y 5.659 millones de pesetas en el resto.

De acuerdo con estos datos, el conjunto de las Comunidades Autónomas calificadas como desfavorecidas recibirían el 66,9 por cien de todas las in-



versiones previstas mientras el resto, únicamente, el 33,1 por cien.

Inversiones en industrias

El Plan presentado por la Administración contempla unas inversiones para las industrias que superan ligeramente los 37.000 millones de pesetas, de los cuales 9.800 millones van para industrias conserveras y 27.566 millones para salas elaboradoras. En el caso de las industrias conserveras, para constitución de nuevas empresas se barajan inversiones de 2.242 millones de pesetas, 3.244 millones para construcción o mejora de almacenes, 3.200 millones para instalaciones de elaboración y envasado y cantidades inferiores para otros fines.

Las actuaciones más importantes se realizarán en zonas desfavorecidas

En cuanto a las salas elaboradoras, las inversiones más importantes se prevén para los almacenes con más de 12.000 millones de pesetas, 7.000 millones para elaboración y envasado, 4.800 millones para distribución y comercialización y 2.700 millones para nuevas empresas. La mayor parte de estas inversiones, el 71,9 por cien, se producirá en zonas desfavorecidas. En función de las exigencias y demandas de los consumidores, algunas de las líneas de inversión propuestas están referidas a la mejora de la ca-

lidad e higiene de los productos, a la mejora de las instalaciones para su almacenamiento, a la elaboración de nuevos productos, al diseño de nuevas presentaciones y a la informatización de los procesos productivos.

Para los responsables de la Administración, con estas inversiones no se trata de aumentar la capacidad instalada, que ya es superior a las necesidades, sino de mejorar las condiciones de las empresas logrando su modernización. Según las estimaciones oficiales, el sector de

la industria de la pesca y productos derivados tuvo en los últimos años unas inversiones muy superiores a las previstas inicialmente, razón por la cual en este Plan se han hecho unos estudios más elevados. Se trata de un sector, el de las conserveras, con una estructura dual, donde junto a grandes empresas existen otras de dimensiones muy reducidas. En conserveras, 10 firmas tienen el 50 por cien de la producción.

Las subvenciones previstas por la Administración central o la comunitaria pueden incrementarse con partidas de cada una de las Comunidades Autónomas, lo que permitiría además unos mayores recursos desde Bruselas. ■



DURANTE LOS PRIMEROS DIAS DE AGOSTO SE COBRARAN LA SUBIDA Y LOS ATRASOS ACUMULADOS DESDE ENERO

SUBEN LAS PENSIONES

La subida global media es del 9,2 por cien, de acuerdo con lo recogido en la Ley de Presupuestos Generales para 1990.

El Gobierno aprobó el pasado 6 de julio el Real Decreto sobre Revalorización de Pensiones de la Seguridad Social, que establece una subida global media del 9,2 por cien. En el mismo se contempla un incremento de los coeficientes reductores que permitirá a los trabajadores del mar jubilarse a una edad inferior a la que realmente les corresponda hasta la fecha. A continuación, ofreceremos los principales puntos de este Real Decreto sin perjuicio de su ampliación en próximos números.

DURANTE los primeros días de agosto se cobrarán los atrasos que derivan de la reciente subida de pensiones; este pago supondrá un desembolso de más de 70.000 millones de pesetas para la Seguridad Social. La medida es consecuencia del Real Decreto de Revalorización de Pensiones de la Seguridad Social para 1990, aprobado el pasado 6 de julio por el

Consejo de Ministros. Este Real Decreto establece una subida media global del 9,2 por cien, de acuerdo con lo que recoge la Ley de Presupuestos Generales para este año, aprobada por el Parlamento la última semana de junio.

La subida de las pensiones oscila entre un 7 por cien para las de cuantía más elevada y un 38 por cien para las de viudedad, y sigue la pauta política iniciada en años anteriores, que

mantiene el criterio de mejorar más las pensiones de cuantía más baja. En este sentido, el incremento es especialmente acusado en las pensiones situadas por debajo del Salario Mínimo Interprofesional, o equiparadas al mismo.

Los casi seis millones de pensionistas de la Seguridad Social recibirán, de este modo, durante los primeros días de agosto, su pensión actualizada con la revalorización correspondiente

y los atrasos devengados desde el 1 de enero de este año, aunque, desde tal fecha, todos ellos han percibido ya de forma provisional y a cuenta un incremento del 5 por cien. Con la revalorización de este año se produce la equiparación de la pensión mínima familiar con el Salario Mínimo Interprofesional, mantienen y mejoran el nivel adquisitivo todas las pensiones de la Seguridad Social y se produce un avance en el pro-



Cuadro 1

RELACION DE SUBIDAS APLICADAS

| Clase de pensión | Incremento anual % |
|--|--------------------|
| PENSIONES MINIMAS | |
| Mínimos de jubilación e invalidez (*) | 10,5 |
| Mínimos de viudedad igual o mayor a 65 años (*) | 12,0 |
| Mínimos de viudedad entre 60 y 64 años (*) | 17,9 |
| Resto de pensiones mínimas (*) | 10,5 |
| RESTANTES PENSIONES | |
| Hasta 46.680 pesetas/mes (*) | 9,0 |
| De 46.681 a 87.000 pesetas/mes (*) | 8,0 |
| De 87.001 pesetas/mes en adelante (*) | 7,0 |
| Nueva cuantía del tope máximo de pensión (207.152 pesetas/mes) (*) | 7,0 |
| PENSIONES DEL SOVI | |
| Vejez e invalidez (*) | 10,5 |
| Viudedad igual o mayor a 65 años (*) | 19,0 |
| Viudedad menor de 65 años (*) | 38,2 |
| PENSIONES ASISTENCIALES Y A MINUSVALIDOS | |
| | 10,5 |

(*) La revalorización definitiva tiene efectos desde el 1 de enero y se pagará en agosto junto con los atrasos que correspondan.

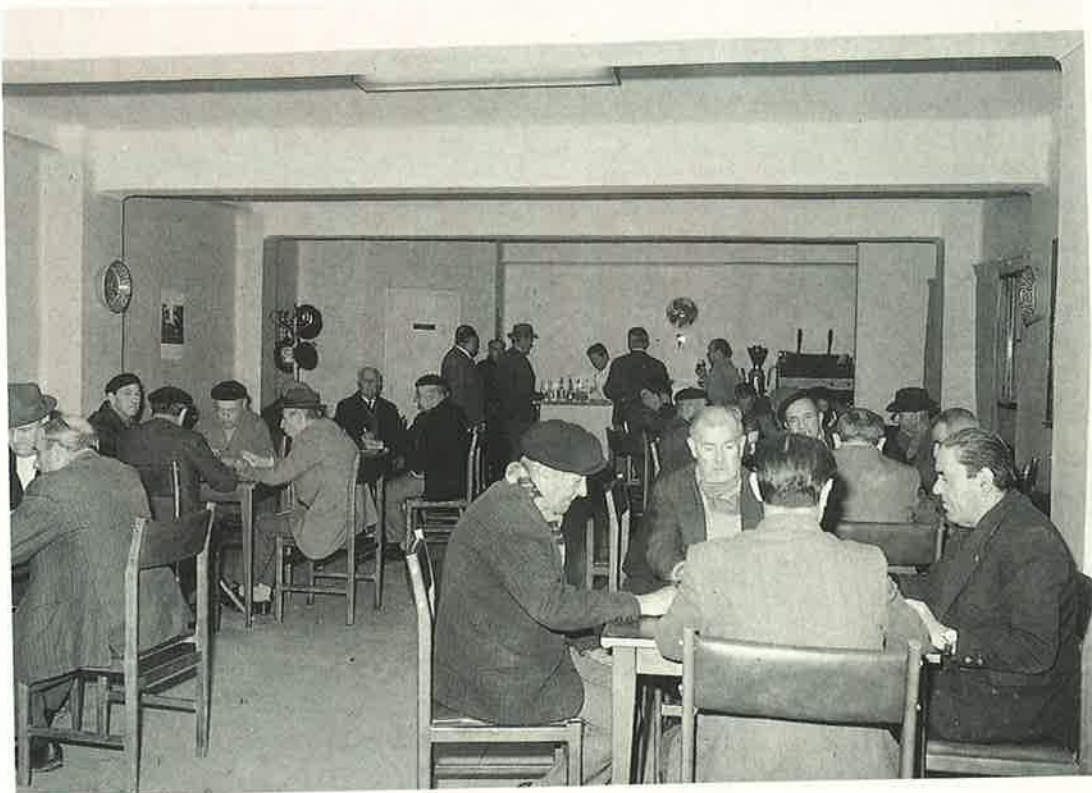
Cuadro 2

PENSIONES MINIMAS

| Clase de pensión | Titulares | |
|---|--------------------------------|--------------------------------|
| | Con cónyuge a cargo (ptas/mes) | Sin cónyuge a cargo (ptas/mes) |
| JUBILACION | | |
| Titular con 65 años | 47.010 | 39.950 |
| Titular menor de 65 años | 41.130 | 34.860 |
| INVALIDEZ PERMANENTE | | |
| Gran invalidez con incremento del 50 por cien | 70.515 | 59.925 |
| Absoluta | 47.010 | 39.950 |
| Total: titular con 65 años | 47.010 | 39.950 |
| Parcial del régimen de accidentes de trabajo: titular con 65 años | 47.010 | 39.950 |
| VIUEDAD | | |
| Titular con 65 años | — | 36.880 |
| Titular con edad entre 60 y 64 años ... | — | 28.040 |
| Titular con menos de 60 años | — | 26.290 |
| ORFANDAD | | |
| Por beneficiario | — | 11.805 |
| En la orfandad absoluta el mínimo se incrementará en 26.290 pesetas distribuidas, en su caso, entre los beneficiarios | — | — |
| EN FAVOR DE FAMILIARES | | |
| Por beneficiario | — | 11.805 |
| Si no existe viuda ni huérfano pensionistas: | | |
| Un solo beneficiario con 65 años | — | 30.435 |
| Un solo beneficiario menor de 65 años | — | 26.290 |
| Varios beneficiarios: el mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 14.485 pesetas entre el número de beneficiarios | — | — |
| Subsidio de invalidez provisional y larga enfermedad | 36.630 | 29.640 |

ceso de equiparación de la pensión mínima de viudedad con la cuantía de la pensión de jubilación individual. Concretamente, las pensiones mínimas de viudedad de beneficiarios cuya edad oscila entre los sesenta y sesenta y cuatro años se incrementarán en un 17,9 por cien, y las de beneficiarios con más de sesenta y cinco años, en un 12 por cien.

En cuanto a los subsidios asistenciales en favor de ancianos y enfermos incapacitados, y al subsidio de garantía de ingresos mínimos para minusválidos, se incrementan en un 10,54 por cien con relación al año anterior, es decir, en igual medida que las pensiones mínimas. Finalmente, la cuantía de la pensión asistencial queda fijada en 22.108 pesetas mensuales, más dos pagas extraordinarias. ■



Jubilación para los trabajadores del mar

INCREMENTO DE LOS COEFICIENTES REDUCTORES

El Real Decreto 863/1990 introduce una fundamental modificación de la escala de los coeficientes reductores de la edad legal de jubilación de los trabajadores del mar, hasta ahora establecida por el Decreto que sobre la materia se aprobó en 1970.

Las modificaciones establecidas por el nuevo Real Decreto traen como consecuencia ventajosa el que los tripulantes puedan acumular coeficientes mayores que les ofrezcan la opción de jubilarse a una edad inferior a la que les correspondería de acuerdo con la antigua tabla. Esta medida no supone, además, ninguna reducción en la cuantía de la pensión.

Concretamente, los puntos básicos de las modificaciones reguladas son tres. En primer lugar, todos los trabajadores embarcados quedan al ampa-

ro de los coeficientes reductores, incluso aquellos que trabajen por cuenta ajena en embarcaciones de menos de 10 TRB. En segundo lugar, se incrementan los coeficientes aplicables a las actividades pesqueras y de la Marina Mercante. Finalmente, la aplicación de la nueva tabla afectará al total de la vida laboral del personal embarcado.

Este incremento de los coeficientes reductores forma parte de la especial atención que desde el Sistema de Seguridad Social se viene prestando a los trabajadores encuadrados en el Régimen Especial del Mar, completando esta media una serie de actuaciones orientadas hacia el establecimiento de un marco protector, acorde con las especiales características de la actividad marítimo-pesquera. ■

Cuadro 3

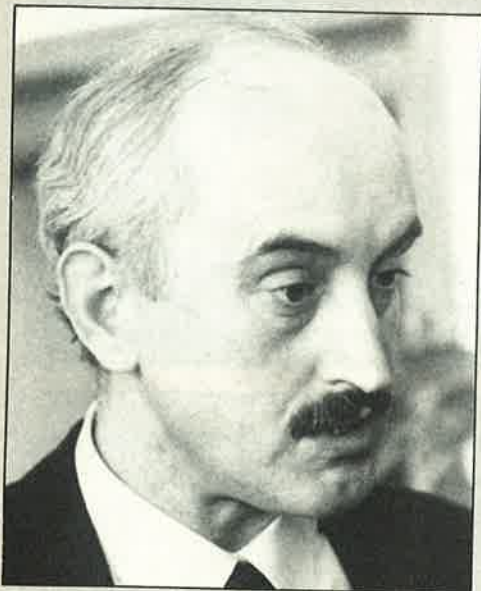
ESCALA DE COEFICIENTES REDUCTORES A PARTIR DE LA MODIFICACION ESTABLECIDA POR EL REAL DECRETO 863/1990

| Actividades | Situación anterior (Decreto 2309/70) | Modificación Real Decreto 863/1990 |
|--|--------------------------------------|--|
| A) MARINA MERCANTE | | |
| <i>Navegación de Altura o zona 2.ª y 3.ª</i> | | |
| Petroleros | 0,40 | 0,40 |
| Carga | 0,30 | 0,35 |
| Pasaje | 0,20 | 0,25 |
| <i>Navegación Cabotaje o 1.ª zona</i> | | |
| Petroleros | 0,30 | 0,30 |
| Carga | 0,20 | 0,25 |
| Pasaje | 0,10 | 0,20 |
| B) PESCA | | |
| Congeladores y bacaladeros | 0,40 | 0,40 |
| Arrastreros + 250 TRB | 0,30 | 0,35 |
| Otros pesqueros + 150 TRB | 0,20 | 0,30 |
| Otros pesqueros 50 - 150 TRB | 0,15 | 0,25 |
| Otros pesqueros 10 - 50 TRB | 0,10 | 0,20 |
| Otros pesqueros hasta 10 TRB | 0,00 | 0,10 |
| C) TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS | | |
| | | Coficiente aplicable a buques de carga en cabotaje o 1.ª zona. |
| D) ESTIBADORES PORTUARIOS | | |
| | | Coficiente aplicable: 0,30. |

Edad mínima para obtener la pensión: 55 años.

EL MINISTRO DE
TRABAJO, CC.OO. Y LA CEOE
INTERVINIERON EN LA 77
CONFERENCIA
INTERNA-
CIONAL DE
TRABAJO

ESPAÑA ANTE LA OIT



LA situación de la Europa del Este, los cambios que se han producido en los últimos meses en el panorama internacional o la calidad ambiental en el trabajo fueron algunos de los temas secundarios a los que hicieron referencia los representantes españoles en la 77 reunión de la Conferencia Internacional de Trabajo. Hubo un tema, el reciente acuerdo suscrito por el Gobierno y los sindicatos sobre el derecho a la información de los representantes de los trabajadores en materia de contratación, suscrito como parte de la primera fase de la concertación social, que acaparó la atención de las intervenciones españolas. Mientras el ministro de Trabajo y el representante de Comisiones Obreras destacaban la im-

portancia de este acuerdo y resaltaban su consecución como un logro notable, el representante de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar, vertió duras críticas sobre el mismo y anunció la intención de su organización de tramitar a la OIT las correspondientes quejas, en caso de que el citado proyecto de ley se apruebe.

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, se mostró convencido en Ginebra, durante su intervención, de que los acuerdos recientemente suscritos sobre la información a los representantes de los trabajadores «contribuyen a corregir los abusos que se están produciendo con la contratación laboral atípica y profundizan en el proceso de democracia industrial». Estos

acuerdos —dijo el ministro—, «aunque novedosos, son plenamente compatibles con nuestro sistema consuetudinario y con los principios de la Organización Internacional del Trabajo».

En su opinión, para comprender estos acuerdos hay que referirse a la situación del mercado de trabajo: «Las elevadas tasas de desempleo de la década de los ochenta obligaron a introducir en 1984 un amplio abanico de modalidades contractuales atípicas, como medio para frenar la destrucción de puestos de trabajo. Las tasas de desempleo se han reducido, desde el 22 por cien registrado en 1985 hasta el 15,5 actual, y la población ocupada ha aumentado en 1.800.000 personas.» Sin embargo, contrastó a estos datos la vertiente negativa que con-

notaban en determinados casos. «Junto a este resultado positivo, la generalización de uso de las modalidades atípicas de contratación laboral ha alentado la aparición de ciertas prácticas abusivas, no por minoritarias menos preocupantes, y que originan formas de competencia desleal entre las empresas. A la vez, se acentúa la debilidad relativa de los trabajadores y se tiende a fragmentar, sin causa legítima, la plantilla de personal a través del establecimiento de estatus diferenciados.»

Los acuerdos, según Martínez Noval, contribuyen a corregir estos defectos y vienen a potenciar los derechos de información que desde 1980 ya reconocía el Estatuto de los Trabajadores. Además —añadió—, «el funcionamiento adecuado de un modelo de

El pasado mes de junio se celebraba en Ginebra la 77 Conferencia Internacional de Trabajo, en la que intervinieron el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, Juan Moreno, en representación de la organización sindical Comisiones Obreras y Juan Jiménez Aguilar, secretario general de la

CEOE. Todos ellos llevaron ante la OIT temas puntuales de la actualidad de los últimos meses en España, y expresaron sus diferentes puntos de vista sobre esta realidad en esta conferencia que versaba sobre empleo y medio ambiente, en relación con el medio ambiente en el trabajo.



relaciones laborales con base en la autonomía colectiva requiere imperiosamente dotar a los representantes de los trabajadores de información suficiente, oportuna y completa respecto a las relaciones entre los empleadores y sus trabajadores».

Aunque el ministro reconoció el rechazo que este acuerdo provoca entre los empresarios, no quiso pasar por alto los «importantes acuerdos sobre cuestiones socio-económicas y laborales» firmados con la patronal: «Hemos acordado mantener prácticamente invariables, en las cuantías del año anterior, las cotizaciones a la Seguridad Social y también se han fijado criterios coincidentes en el desarrollo de la formación profesional, elemento central de una política de empleo activa que se propone

la consecución de mejores niveles de calidad y empleo y de integración estable en el mercado de trabajo.»

Concertación y democracia

También mencionó los acuerdos alcanzados con los sindicatos en materia de pensiones, que constituyen, a su juicio, un paso decisivo hacia la equiparación de las pensiones mínimas al salario mínimo. Al mismo tiempo —dijo—: «Establecen mecanismos para garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo y facilitan a todos los ciudadanos en situación de necesidad el derecho a pensiones no contributivas de vejez o invalidez, aunque no hayan acreditado coti-

zaciones previas.»

Martínez Noval elogió el papel de la concertación social en la consolidación de la democracia en España y en la superación de la crisis económica. «Este año —dijo—, el Gobierno y los interlocutores sociales han logrado reconducir la situación alcanzando acuerdos que, aunque parciales, son realmente significativos.»

El titular de Trabajo anunció la próxima creación de un órgano de participación y consulta que reforzará la presencia de las principales fuerzas sociales en los órdenes económico y social, «potenciando el diálogo entre las partes».

Finalmente, calificó de complejo y difícil el proceso de concertación abierto ahora en su segunda fase con los

Los representantes españoles en la OIT llevaron ante la Conferencia el acuerdo sobre el derecho de información de los representantes de los trabajadores, suscrito como parte de la primera fase del diálogo social.



«Los acuerdos suscritos en materia de contratación contribuyen a corregir los abusos que se están produciendo con la contratación laboral atípica y profundizan en el proceso de democracia industrial.»



interlocutores sociales, aunque dijo estar empeñado en llevarlo adelante para contribuir a que el clima social mejore y permita alcanzar los consensos que requiere la inminente puesta en marcha del Mercado Unico Europeo y la creciente internacionalización de la economía.

Al margen de la realidad sociolaboral española, el ministro se mostró esperanzado por la evolución internacional, haciendo mención expresa de los cambios producidos en la Europa del Este y de la incipiente eliminación del apartheid en Sudáfrica. También se mostró optimista con la «*progresiva toma de conciencia para frenar la destrucción de la naturaleza y defender el medio ambiente*».

El representante de Comisiones Obreras que intervino

en esta 77 reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en Ginebra, Juan Moreno, se mostró de acuerdo con alguno de los puntos señalados por el ministro de Trabajo sobre el tema de la contratación, asunto que acaparó la atención de su intervención, igualmente, y denunció la actual situación laboral española: «*El 94 por cien del conjunto de las contrataciones registradas en el último año —afirmó—, son eventuales, lo que sitúa en más del 32 por cien la tasa global de empleos precarios sobre el conjunto de los asalariados. Más del 70 por cien de los contratos de fomento de empleo tienen una duración igual o inferior a seis meses y sólo un 6 por cien de los contratos de formación para jóvenes cuenta con un plan de formación homologado por el*

Instituto Nacional de Empleo.»

A los datos aportados en su intervención, el representante sindical añadió que el conjunto de las subvenciones económicas recibidas por los empresarios supera los 650 millones de pesetas anuales, sin que exista ningún tipo de control sobre la utilización de estas cantidades. «*La consecuencia es una total precarización del empleo en España y un elevado índice de anomalías que rozan la ilegalidad. De ahí que los sindicatos hayamos buscado fórmulas para acabar con esta situación.*»

En este sentido, Juan Moreno resaltó la importancia de los acuerdos firmados con el Gobierno sobre los derechos de información de los representantes de los trabajadores en materia de contratación, «*que nos parece muy esperan-*



zador para la transparencia del mercado de trabajo». Sobre este mismo tema, hizo hincapié en la oposición que los empresarios han mostrado frente al acuerdo: «La reacción de la cúpula de la patronal ha sido preocupante. Han llegado a amenazar con la desobediencia civil a la ley que, votada en el Parlamento, recogerá el acuerdo indicado. Es la primera vez en la historia de la joven democracia española que uno de los interlocutores sociales o económicos amenaza con la desobediencia civil. Esta actitud de llegar a llevarse a cabo, tendría efectos desestabilizadores para el sistema democrático.»

En cuanto a otro de los temas que abordaba esta conferencia internacional, las condiciones de trabajo y salud, Moreno aseguró que en

España estábamos asistiendo a un deterioro progresivo y alarmante de dichas condiciones de trabajo, como lo reflejaba el incremento de accidentes de trabajo experimentado en los últimos seis años, pasando de 540.000 accidentes en 1983 a 1.200.000 en el 89. Moreno aportó más datos al respecto: «En 1989 había en España 114.000 inválidos, 70.000 viudas y 16.000 huérfanos por accidentes de trabajo, estando en aumento el número y el tipo de accidente laborales. Por ello los sindicatos proponemos la promulgación de una nueva ley de salud laboral.»

Oposición empresarial

El representante de la CEOE, Juan Jiménez Agui-

lar, se opuso tajantemente en su discurso a varios de los puntos anteriormente mencionados a los que hicieron referencia el ministro de Trabajo y el representante sindical, concretamente al acuerdo en materia de derecho a la información de los representantes de los trabajadores sobre contratación. En este sentido dijo que «el proyecto de ley resultante de este acuerdo se ha presentado como un desarrollo del derecho a la información de los trabajadores, y es evidente que su contenido no respeta ni garantiza la libre voluntad del trabajador de decidir si su contrato se entrega o no a un tercero. Los sindicatos, sin contar con el consentimiento expreso de cada trabajador, quieren entrar a investigar el contrato particular de cada uno de ellos. Aquí radican y se

violentan los derechos de la libertad del trabajador y su propio derecho a la intimidad personal».

La CEOE hizo entrega de un escrito al director general de la Organización Internacional del Trabajo, en el que se pormenorizaba lo que esta organización calificó de «grave situación creada». En este documento anunciaba su intención de tramitar ante la OIT «las correspondientes quejas ante el comité de libertad sindical», por lo que en su opinión suponía la violación de varios convenios. «Para ello cuenta la CEOE con el apoyo acordado de un modo expreso por el Consejo General de la Organización Internacional de Empleadores» —concluyó. ■

V. L.

LA SECCION DE PESCADORES DE LA ITF REUNIDA EN LONDRES

LA PESCA MUNDIAL A DEBATE

La capital inglesa fue el lugar elegido por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, ITF, para la celebración de la conferencia de su sección de pescadores. Durante los pasados 13 y 14 de junio, el Middlesex Guildhall de

Londres albergó a sindicalistas de todo el mundo que debatieron la política provisional de la ITF para las pesquerías. Luis María Tellaeché, Jesús Campoy y Miguel de Julián, de la Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones de UGT, representaron a nuestro país en la internacional sindical y, por delegación, defendieron las posturas de Argentina y Brasil.



LA reunión londinense de la sección de pescadores de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, ITF, sirve de prólogo a la que tendrá lugar en Florencia el próximo mes de agosto, en el marco del trigésimo sexto Congreso de la internacional sindical.

Representantes sindicales de Dinamarca, islas Faroe, República Federal de Alemania, Francia, Islandia, Japón, Corea, Noruega, Portugal, España, Gran Bretaña y la Unión Soviética debatieron en Londres asuntos referentes al informe de la última reunión, desarrollada en Vigo en 1988; las condiciones de trabajo de los pescadores y la política pesquera de la propia Federación Internacional. Muchos de estos puntos tenían como base las observaciones realizadas en el encuentro que el comité de la sección de pescadores de la ITF mantuvo en Vigo en abril de 1988; los trabajos que el comité de redacción (surgido en dicho encuentro) realizó en la sesión plenaria del comité paritario de la Comisión Europea sobre problemas sociales en la pesca marítima (que tuvo lugar en Bruselas en febrero de este año) y las aportaciones presentadas por el Sindicato de Marineros de todo el Japón (All Japan Seamen's Union).

Quizás, lo más destacado de la reunión fue el planteamiento de la política para pesquerías de la Federación Interna-





cional de los Trabajadores del Transporte. Desde el trigésimo quinto congreso de la ITF, celebrado en Luxemburgo en 1986, la sección de pescadores de la internacional sindical ha exigido el establecimiento de una política para las pesquerías ya que, si bien la ITF mantenía posturas definidas respecto a determinados temas referentes a los pescadores y la industria pesquera, no contaba sin embargo con un modo de actuación coherente frente a ellos.

El objetivo, por tanto, de esta política no es otro que el de coordinar, parcialmente, las opiniones que las distintas filiales representadas en la ITF tienen sobre las cuestiones que afectan al sector y a sus trabajadores. Esta actitud lleva implícita una toma de postura respecto a los temas pesqueros y un instrumento que permite a las diferentes filiales ejercer presión sobre las autoridades, patronos y otros sujetos con el fin de obtener los puntos defendidos en su política.

Respecto a la administración de las reservas de peces,

La política para las pesquerías desarrollada por la internacional sindical fue el punto más sobresaliente de la reunión de la ITF.

desde el seno de la ITF se considera que aquélla ha estado pésimamente gestionada durante décadas; algo que queda demostrado, según la internacional sindical, en la reducción de muchas reservas y en lo que ello se ha traducido: la disminución de los ingresos de los pescadores y, en muchos casos, la pérdida de empleo de los pescadores. Ante esta situación, la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte cree que la adjudicación a los gobiernos nacionales de jurisdicción sobre los recursos dentro de zonas económicas de 200 millas es un paso adelante; si bien, no garantiza la buena gestión en la

administración de las reservas. Es esencial, en este sentido, una regulación razonable de las reservas en aguas internacionales en orden a evitar su desaparición.

Para la internacional sindical serían muy positivos los acuerdos entre diversos países para promover y facilitar derechos mutuos de pesca o al pago de una cuota basada en la captura a los pescadores nacionales que no puedan absorber la captura permisible total (CPT) en su propia zona económica, a los pescadores de otros países que tradicionalmente pescan en esa zona o a los pescadores forzados a la pesca reducida por el estable-

cimiento de las 200 millas.

Por otra parte, la ITF subraya que cada país, al formular su propia política para las pesquerías, debe insistir en la necesidad de crear todas las opciones de empleo viables, tanto a bordo como dentro de la industria basada en tierra.

En lo referente a la contaminación marina, la ITF piensa que ésta constituye una de las más serias amenazas para los pescadores ya que no sólo perjudica a su sustento sino que, además, se han detectado trastornos físicos y enfermedades directamente atribuibles a la contaminación; la calidad del pescado desciende considerablemente y constituye un serio hándicap para la conservación de las reservas y la vida en el mar. Desde la ITF se considera necesario que las distintas filiales presionen a sus gobiernos nacionales para que éstos introduzcan una legislación más eficaz contra la polución marina.

Otro de los puntos debatidos en Londres dentro de la política de la ITF para las pesquerías fue el referente a las condiciones de trabajo de los pescadores. Según la internacional sindical, a los pescadores se les debe contratar según las condiciones reguladas en los convenios colectivos, suscritos entre las organizaciones de pescadores y los propietarios de barcos pesqueros y por la legislación laboral existente en cada país.

En cuanto al salario que deben percibir los trabajadores

del mar, éste no sólo tiene que equipararse al de los trabajadores de tierra, sino que tiene que presentar mejores condiciones que el de éstos en compensación por las largas y duras jornadas de trabajo y, la inconveniencia que supone el pasar varios meses fuera del hogar. Asimismo, en el seno de la sección de pescadores de la ITF se cree necesario el establecimiento de un salario mínimo por cada viaje o períodos fijos, así como garantías contra la pérdida de ingresos en caso de hundimiento del barco o en momentos en que la pesca es interrumpida. En este sentido, también debe asegurarse al pescador y a su familia una compensación razonable en los supuestos de fallecimiento prematuro o de lesiones que desembocan en incapacidad parcial o total.

En cuanto al pago de los trabajadores, éste debe hacerse al final de cada viaje. Si no es así, los pescadores —según la ITF— deberán recibir intereses sobre su dinero a un tipo por encima del que los propietarios de los barcos puedan acumular, evitando pagar los salarios a su debido tiempo. Por otra parte, cuando una empresa pesquera o compradora de pescado no puede pagar por motivos financieros, tiene que existir la posibilidad de que los trabajadores puedan reclamar por algún embargo marítimo preventivo para el cobro de sus deudas y tienen que adoptarse reglamentos que aseguren que serán pagados lo antes posible después de la venta forzada de un barco. Para la internacional sindical es importante que las organizaciones de pescadores presionen sobre sus gobiernos para que instituyan disposiciones según las cuales los pescadores puedan percibir sus salarios. Ante la extinción



de un contrato, ésta debe notificarse por escrito al trabajador con tiempo suficiente como para permitirle encontrar un nuevo empleo.

Desde la sección de pescadores de la ITF se ha propuesto la necesidad de las jubilaciones anticipadas de los trabajadores del mar a los 55 años dadas las duras condiciones del medio marino. La cuantía de las pensiones, según la ITF, tiene que estar relacionada con el número de años que un pescador ha estado trabajando en el oficio.

Los representantes españoles Luis María Tellauche, Je-

sús Campoy y Miguel de Julián de la Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones de UGT, plantearon a la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte en Londres una serie de cuestiones referentes al derecho al voto de los pescadores; la seguridad y el salvamento marítimos; el régimen especial de impuestos; las jubilaciones anticipadas; tarifas radiofónicas especiales para los pesqueros; prioridad de empleo en tierra para los marineros, y, por último, la promoción de una campaña especial de la ITF para las banderas de con-

veniencia clásica y empresas mixtas. Precisamente este punto fue, según los representantes españoles, el tema estrella de nuestra delegación: «Ha resultado interesante presentar el tema de las sociedades mixtas ante el foro internacional ya que, aunque esta cuestión afecta de cerca a España, otros países, como es el caso de Alemania, también lo van a padecer próximamente. Nosotros somos partidarios de que la ITF desarrolle una campaña contra las empresas mixtas y las de bandera de conveniencia clásicas, como lo ha hecho en la Marina Mercante, porque no sólo se está perdiendo empleo en muchos casos, sino que los trabajadores están sometidos a legislaciones laborales que no son las de su propia nacionalidad», comentó a MAR uno de los sindicalistas trasladados a la capital inglesa.

Los puntos planteados por la delegación española en Londres fueron aceptados plenamente por la ITF: «En el próximo congreso de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte se volverán a revisar las cuestiones desarrolladas en Londres, así como se ampliarán con los datos y puntos presentados por la delegación española», dijo Jesús Campoy.

El congreso de la sección de pescadores de la ITF desarrollado en Londres durante los pasados 13 y 14 de junio tendrá su continuación en Florencia en el próximo mes de agosto. En la ciudad italiana se celebrará el XXXVI Congreso de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte; una reunión importante para la política marítima internacional ya que en ella se debatirán cuestiones relativas a la pesca, los puertos y la Marina Mercante. ■

Auténtica vocación al Mar.



BELLIURE



Astilleros Belliure, S.A.

Apto. Correos 133
03710 CALPE (Alicante) ESPAÑA
Tels. (96) 583 03 50 - 583 02 16
Télex 66673 ASBE-E - Fax (96) 583 07 72

137 MUNICIPIOS GALARDONADOS CON LA BANDERA AZUL DE LA CEE

Iniciada la temporada estival, son muchos los españoles y también los turistas dispuestos ya a broncearse en la arena de nuestras playas o a zambullirse en nuestras aguas. Este verano, la bandera azul de la Comunidad Europea, un reconocimiento al interés por el medio ambiente y una garantía para la salud pública ondeará en 137 municipios costeros, 17 más que el año pasado. A pesar de ello, en nuestro país, con un gran número de kilómetros de litoral construidos, se siguen vertiendo indiscriminadamente sustancias tóxicas al mar en algunos puntos de la costa. Zonas limpias y zonas contaminadas, la cara y cruz de un problema de fondo: la protección del medio ambiente.



PREPARADOS

LA bandera azul de la Comunidad Europea es un símbolo que muestran con orgullo los alcaldes de 137 municipios de nuestro litoral. Lejos de ser una cuestión de esnobismo, la bandera azul implica un interés por el medio ambiente, al mismo tiempo que refleja una preocupación por la salud pública.

Desde 1987, fecha en la que se conmemoró el Año Europeo

del Medio Ambiente, los países comunitarios presentan anualmente sus candidaturas al estandarte. Desde entonces, y aun cuando en un principio no fueron muchos los participantes (67 playas españolas obtuvieron en 1987 la bandera azul de la Comunidad), los alcaldes de multitud de localidades ribereñas se esmeran por obtener el preciado galardón; algo que no sólo reconoce el interés por mantener un terreno público y

dotarlo de servicios para los usuarios, sino que también, en numerosas ocasiones, lleva implícito cierto lucro económico derivado del turismo. *«Sin duda alguna, la bandera azul de la Comunidad Europea es una llamada al turismo. Quien no gusta de bañarse o tomar el sol en un lugar que ofrezca garantías de estar limpio, no contaminado y que además*



PARA EL BAÑO

cuente con buenos y seguros servicios. La bandera azul de la Comunidad reconoce precisamente esa limpieza, higiene, salubridad y servicios por lo que puede favorecer, en un momento dado, el turismo. Sin embargo, el emblema comunitario va más allá, puesto que no sólo beneficia a los que están de paso disfrutando de las vacaciones, sino que favorece también a las

poblaciones locales; e incluso, si me permites ir más lejos, es algo que redunda para bien de todos los ciudadanos del mundo, ya que con la bandera azul de la Comunidad queda protegido el medio ambiente; la flora y la fauna de una localidad, sus zonas de baño, deportivas y de navegación y los servicios que, en esas zonas, se ofrecen a los usuarios», comenta José Ramón Sánchez Moro, vicepresidente de la Fundación Europea de

Educación Ambiental, promotora de la idea de la bandera azul, y en la que Dinamarca, España, Francia y Alemania ostentan los cargos máximos.

Puntos azules y puntos negros

La bandera azul de la Comunidad es un orgullo para cualquier localidad costera,

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 Fernandez, 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 85 - Télex: 58179 - Fax: 976 / 55 67 66

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

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

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

tanto playa como puerto. En la presente temporada, 137 playas del litoral español y 39 puertos, obtendrán el estandarte comunitario.

Si atendemos al mapa geográfico, podemos distinguir que son precisamente las Comunidades Autónomas con mayor volumen turístico, aquellas que han sido más galardonadas por la Comisión de la Comunidad Europea. En este sentido, la Comunidad Valenciana, con 43 banderas azules, es la autonomía con mayor número de playas limpias. Más al sur, la Comunidad murciana ha sido la menos galardonada, con tan sólo una playa con bandera azul.

En lo que se refiere a los puertos deportivos y también a los de uso mixto que este año han obtenido la bandera azul comunitaria, Baleares es la Comunidad Autónoma más premiada, con 11 puertos galardonados, mientras que en Cantabria sólo se ha concedido a un puerto el reconocimiento comunitario.

El interés por tener una playa o un puerto admitido por la Comunidad Europea como limpio crece año tras año en nuestro país. Así, en 1987, 67 playas españolas obtuvieron el galardón de la Comunidad Europea; 106 lo hicieron en 1988 y el año pasado la bandera azul ondeó en 120 localidades playeras. A pesar de lo alentador de estos datos, lo cierto es que nuestras costas no sólo presentan puntos azules, también hay zonas contaminadas señaladas como puntos negros.

Según el biólogo, Pedro Costa, autor del libro *Guía natural de las costas españolas*, nuestro litoral presenta una situación espeluznante. «*La urbanización que se está llevando a cabo es totalmente irracional. Según mis propias estimaciones, a este paso, para el año 2000 el 75 por cien de nuestro litoral estará ocupado.*»

En este sentido, la comisión económica para Europa de las Naciones Unidas, el Instituto del Territorio y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y la Consellería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio del Gobierno balear analizaron, a principios del



**Frente al centenar de
playas azules, en nuestro
país persisten zonas con
altos índices de
contaminación ambiental.**



mes de junio en Mallorca, las repercusiones del flujo turístico en el medio ambiente. Según el conseller balear de Obras Públicas, Jeroni Saiz, «la problemática del flujo turístico en el medio ambiente se hará sentir con toda su crudeza dentro de tres o cuatro años, ya que la entrada en vigor del mercado único europeo en 1993 provocará la libre circulación de personas y de transporte, lo que traerá consigo un incremento destacable de las demandas de segunda residencia en todo el área del Mediterráneo español. Para esa fecha, deberán estar en marcha los planes de actuación que hayamos perfilado en previsión de esa demanda».

La Comunidad Europea ha advertido seriamente a nuestro país del impacto del turismo y de la urbanización incontrolada sobre el medio ambiente. De los 50 millones de turistas que veranean todos los años en España, el 90 por cien se instala en nuestras costas; de ahí que de los casi 8.000 kilómetros de litoral español, casi la mitad del mismo se encuentra urbanizado o con la calificación de suelo urbanizable.

Los grandes complejos hoteleros, desarrollados a lo largo y ancho de nuestro litoral, arrojan al mar casi un 85 por cien de sus aguas residuales sin que éstas hayan recibido tratamiento alguno. Por otra parte, la escasa infraestructura en materia sanitaria provocó, en algunas zonas de nuestra costa, el cierre total o parcial de algunas de nuestras playas. En Huelva, las playas de Matalascañas, Mazagón, El Portil y El Rompido recibieron de la Coordinadora Ecologista de Huelva la «bandera negra» de las zonas contaminadas.

Estos no son los únicos puntos oscuros de nuestras costas. Frente a las playas con bandera azul, aproximadamente un 15 por cien de nuestras playas incumplen los requisitos sanitarios exigidos por la Comunidad Europea. Andalucía y Valencia, con 51 y 47 puntos negros respectivamente, son las Comunidades más contaminadas, mientras que Baleares y Murcia, con tres y ningún punto negro, son las Comunidades menos contaminadas.

LAS PLAYAS AZULES

ANDALUCÍA

Puerto Rey (Vera, Almería)
 Poniente Almerimar (El Ejido)
 Balerna
 Balanegra (Berja)
 Carchuna (Motril, Granada)
 Los Boliches (Fuengirola, Málaga)
 El Lentişcal (Tarifa, Cádiz)
 Nuestra Señora del Carmen (Barbate)
 La Barrosa (Chiclana de la Frontera)
 La Victoria (Cádiz)
 La Costilla (Rota)
 Playa de Regla (Chipiona)
 La Antilla (Lepe, Huelva)

BALEARES

Bahía de Alcudia (Alcudia, Mallorca)
 Cala Agulla (Capdepera)
 Cala Millor (Son Servera)
 Bahía de Cala Millor (S. Llorenç des Cardassar)
 Sa Coma
 Cala Marçal (Felanitx)
 Cala Ferrera
 Els Dols (Ses Salines)
 Playa de Palma
 Peguera-Tora (Calviá)
 Playa de Santa Eulalia (Sta. Eulalia, Ibiza)
 Cala Tarida (San José)
 Cala Galdana (Ferrerías, Menorca)
 Arenal D'en Castells (San Luis)

CANARIAS

La Arena (Santiago del Teide, Tenerife)
 Playa del Inglés (San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria)
 Maspalomas
 Las Canteras (Las Palmas)
 Las Cucharas (Teguise, Lanzarote)
 Playa Blanca-Grande (Tías)

CANTABRIA

El Rosal-Merón (San Vicente de la Barquera, Santander)
 Comillas (Comillas)
 Valdearenas-Lienres
 1.ª Playa del Sardinero
 Somo (Ribamontan al Mar)
 Ris (Noja)
 Berría (Santoña)
 La Salve (Laredo)

CATALUÑA

L'Estartit (Torroella de Montgrí, Gerona)
 Sa Tuna (Begur)
 Sa Riera
 Gran Playa de la Bahía (Palamós)
 La Fosca
 Sant Antoni de Calonge (Calonge)
 Platja d'Aro (Castell-Platja d'Aro)
 Sant Feliu de Guixols (Sant Feliu de Guixols)
 Sant Pol
 Platja Gran Tossa (Tossa de Mar)
 Lloret de Mar (Lloret de Mar)

Castelldefels (Barcelona)
 Masnou
 Platja La Ribera (Sitges)
 Platja Sant Sebastià
 La Barra-Riera Chica
 Les Botigues
 Platja Ribes Roges (Vilanova i la Geltrú)
 Platja Llarga de Cubelles (Cubelles)
 Cunit (Cunit, Tarragona)
 Coma-Ruga (El Vendrell)
 Sant Salvador-Les
 Madrigueres
 El Francàs
 Platja Llevant (Salou)
 La Pineda (Vilaseca)
 Playa Pino Alto-Cristal (Montrouig del Camp)

GALICIA

Playa América (Nigrán, Pontevedra)
 Cies (Vigo)
 Silgar (Sanxenxo)
 A Lanzada (O Grove)
 Lombiña-Cabio (Puebla do Caramiña, La Coruña)
 Coroso (Ribeira)
 San Francisco-Louro (Muros)
 San Pedro-Pindo (Carnota)
 Razo-Baldaio (Carballo)
 Riazor
 Bastiagueiro (Oleiros)
 Mera
 Grande de Miño (Miño)
 Xilloi (Vicedo, Lugo)
 Torno (Cervo)
 A Rapadoira (Foz)

MURCIA

Mar de Cristal (Cartagena, Murcia)

PAIS VASCO

Sopelana (Sopelana, Vizcaya)
 Malkorbe (Guetaria, Guipúzcoa)
 La Concha (San Sebastián)
 Ondarreta
 Hondarribia-Fuenterrabia

PRINCIPADO DE ASTURIAS

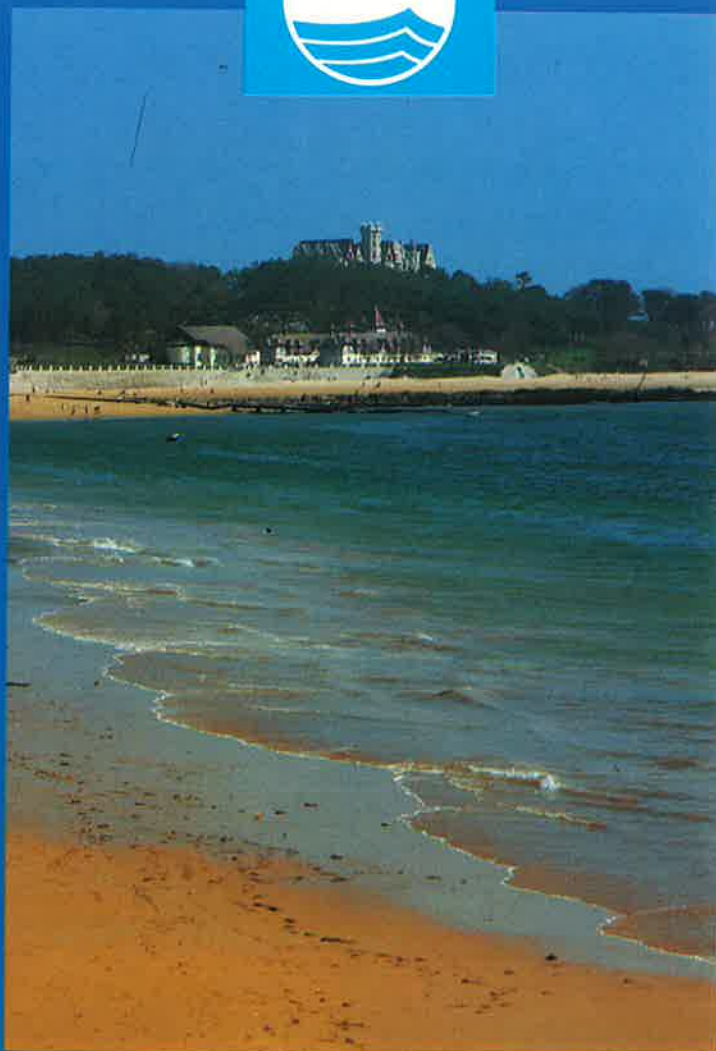
Las Salinas (Luarca, Valdés)
 Aguilar (Muros del Nalón)
 Salinas (Castrillón)
 Rodiles (Villaviciosa)

COMUNIDAD VALENCIANA

Norte (Peñíscola, Castellón)
 El Cargador (Alcalá de Chivert)
 Almandraba (Benicasim)
 L'Almardá (Sagunto, Valencia)
 San Antonio (Cullera)
 El Faro (Illa)
 Tabernes (Tabernes de Valldigna)
 Xeraco
 Norte (Gandía)
 Aigua Blanca (Oliva)
 Terra Nova
 Les Marines (Denia, Alicante)

Les Rotes
 Aduanas de Mar (Jávea)
 La Granadella
 El Portet (Teulada Moraira)
 L'Ampolla
 Platjetes
 La Fosa (Calpe)
 Arenal
 L'Albir (Alfaz del Pi)
 Levante (Benidorm)
 Poniente
 Mal Pas
 La Cala (Finestrat)
 El Carrer de la Mar (Campello)
 San Juan
 La Albufereta
 El Postiguet
 Saladar-Urbanova
 El Altet (Elche)
 Levante (Santa Pola)
 Varadero
 Gran Playa
 Playa Lisa
 Centro (Guardamar del Segura)
 La Roqueta
 Moncayo
 Torrelamata (Torrevieja)
 Los Locos
 Campoamor (Orihuela)
 La Zenia
 Mil Palmeras (Pilar de la Horadada)





Concienciación personal

Aun cuando son muchas las instituciones, tanto privadas como públicas, que trabajan en la campaña de banderas azules, el interés por proteger y mantener el medio ambiente no deja de ser algo personal; una preocupación y una concienciación que debe transmitirse de padres a hijos y, en esto como en la mayor parte de los deberes cívicos, es imprescindible la educación: «En la campaña de banderas azules uno de los aspectos que se tienen en cuenta a la hora de premiar o excluir a determinada candidatura son, precisamente, los trabajos que desde la localidad candidata a bandera azul se realizan en orden a promover la información y la educación ambientales, tanto de los habitantes de dicho municipio, como de los usuarios de paso», comenta José Ramón Sánchez Moro.

Sin embargo, la educación e información sobre el medio ambiente no son los únicos puntos a tener en cuenta a la hora de conceder la bandera azul de la Comunidad Europea. La calidad de las aguas (determinada a través de los análisis que periódicamente realiza cada Comunidad Autónoma), los servicios con los que cuentan las playas y puertos candidatos al estandarte azul (si en la localidad se dispone de medios manuales o mecánicos para la limpieza de la arena, la prohibición de entrar en la zona de baño con vehículos a motor o con animales domésticos, el control de la acampada incontrolada...) o el cumplimiento tanto de la Ley de Costas como de las demás disposiciones legislativas sobre el medio marino y la protección del medio ambiente son otras de las cuestiones que observa la Comisión Europea a la hora de conceder las banderas azules de la Comunidad.

Pero en el proceso de selección de localidades playeras y puertos bandera azul, no es sólo la Comisión Europea quien decide; si bien, es cierto que el voto definitivo proviene de Bruselas. En cada país comunitario, un jurado nacional selecciona, a partir de los datos recibidos por cada localidad can-

LOS PUNTOS NEGROS

ANDALUCÍA

Los Almandrillas (Almería)
Costacabaña
Bajo Guía-La Calzada (Cádiz)
Palmones
El Carmen
San Cristóbal (Granada)
Aitillo
Pozuelo
Las Azucenas
Punta Umbría (Huelva)
El Rompido
Mazagón
La Rada (Málaga)
Guadalmansa
San Pedro
Calahonda
Torremuelle
La Carihuela
Los Alamos
La Misericordia
Paseo Marítimo
Malagueta
Almayate
El Castillo

BALEARES

Puerto de Soller
Palma Nova
Andratx
Sant Elm
Puerto de Mahón (Felanitx)
Porto Colom
Cala en Porter (Menorca)

CANTABRIA

Suances

CATALUÑA

Alanar (Tarragona)
Ametlla de Mar
Tarragona (ciudad)
Calefell
Prat de Llobregat (Barcelona)
San Adrián de Besós
Badalona
Mataró

GALICIA

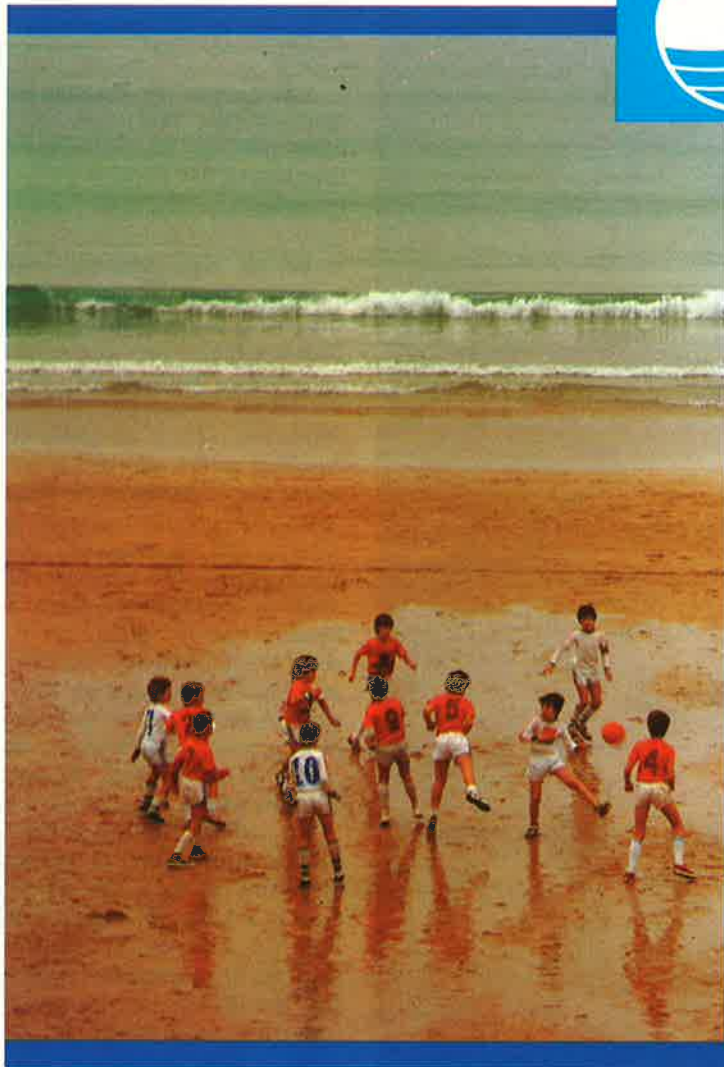
O Polvorín (Poio, Pontevedra)
Samil (Vigo, Pontevedra)
Canido
Banda do Rio
Santa Cruz (Oleiros, La Coruña)
O Areal (Puebla do Caramiñal, La Coruña)

PAIS VASCO

Gros (San Sebastián)
Oribarzar (Orio)
Goli (Zarauz)
Regata
Ondarbeltz (Motrico)

PRINCIPADO DE ASTURIAS

Poo (Llanes)
San Lorenzo (Gijón)
Inmediaciones del Río Siles



didata a bandera azul, aquellas que les representarán ante la Comisión Europea.

En España, el jurado nacional lo integran la Secretaría General de Medio Ambiente (preocupada de los temas referentes al ecosistema marino y al medio ambiente); la Subdirección de Costas (encargada de que no existan en las playas y puertos candidatos a la bandera azul, infracciones a la Ley de Costas ni a la legislación vigente y promotora además, en la presente edición, de la campaña educativa que tendrá lugar en las escuelas de las zonas premiadas. En este sentido, se realizarán concursos entre profesores y alumnos y se repartirán dos litografías, en las que queda reflejada la importancia del Mediterráneo y del Atlántico en la época grecolatina y en la de los Descubrimientos y que los escolares podrán colorear a su gusto); la Subdirección de Sanidad Ambiental, perteneciente a la Secretaría

General de Consumo (que, aparte de comprobar los resultados de los análisis efectuados, repartirá a lo largo de la temporada 150.000 folletos editados en distintas lenguas para conocer la opinión de los consumidores sobre las zonas galardoadas); La Cruz Roja del Mar (que informa sobre las instalaciones y sobre las cuestiones referentes a la seguridad y el socorrismo) y la Universidad (que presta personal docente y alumnos de tercer ciclo para la elaboración y seguimiento de los análisis efectuados). Una vez seleccionados por el jurado nacional las playas y puertos que representan a nuestro país, éstos se llevan a Bruselas, donde el jurado internacional y la Comisión deciden el resultado final de la campaña banderas azules.

«En la edición actual se van a elaborar además un disket para ordenador con todos los datos obtenidos y un vídeo institucional bajo los epígrafes: '¿Qué

puede esperar usted de una playa con bandera azul? y ¿qué puede esperar una playa con bandera azul de usted? Por otra parte, es de agradecer la colaboración de empresas privadas como Canon y Panasonic por habernos prestado material de fotografía y ofimática y vídeo y televisión, respectivamente, con el cual se ha elaborado una serie de reportajes sobre las zonas seleccionadas», afirma José Ramón Sánchez Moro.

Aunque, sin duda alguna, el tema de las banderas azules redundará en beneficio de toda la sociedad, es necesario concienciar a ésta de que la protección al medio ambiente es una necesidad que hay que controlar, prohibir y hasta sancionar. Aún más, el vertido indiscriminado de sustancias tóxicas al medio marino y, en esto, la postura personal de cada individuo; la conciencia cívica de cada ser tiene mucho que decir. En este sentido, la Administración también concede una ban-

dera azul a los propietarios de buques que se muestren preocupados por la defensa del medio ambiente «queremos concienciar a los pescadores, a los armadores y a los marinos de que tanto cuando arriben en puerto (y especialmente en aquéllos de uso mixto) como en alta mar, no arrojen al agua ni a las instalaciones en tierra los desperdicios generados en sus desplazamientos y faenas», comenta José Ramón Sánchez Moro.

Iniciada la temporada de sol y baño, ahí están los datos: playas y puertos premiados por la bandera azul de la Comunidad Europea frente a zonas negras, con altos índices de contaminación y denunciadas por los grupos ecologistas. A los ciudadanos, usuarios en definitiva del litoral, nos corresponde elegir el lugar donde queremos pasar las vacaciones. ■

Ana DIAZ

FURUNO®



Entre todos, **FURUNO®** sigue destacando

No se deje confundir.

Entre tantas marcas, ofertas, equipos o combinaciones extrañas, **FURUNO®** sigue siendo la marca de confianza en todo el mundo.

FURUNO® es sinónimo de calidad, fiabilidad y tecnología, en radares, sondas, navegadores por satélite, receptores facsímiles y en toda su amplia gama de equipos electrónicos para pesca y navegación.

FURUNO® sigue destacando.

Representante exclusivo para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello, 50 / 28001 MADRID / Tel. 435 95 20 / Telex 22884 / Fax 431 30 82

Distribuidores en: VIGO • LA CORUÑA • GIJÓN • BILBAO • SAN SEBASTIÁN • TARRAGONA • ALICANTE • S. PEDRO PINATAR • ALMERÍA
MOTRIL • MÁLAGA • ALGECIRAS • HUELVA • LAS PALMAS • MADRID

y 25 puertos más en todo el litoral español.

Alarma en la costa



El desarrollo turístico de los últimos años ha tenido unas consecuencias ecológicas perniciosas para el litoral español. Así lo afirma Albert Salman, secretario de la Unión Europea de Conservación de Dunas, que ha participado recientemente en un seminario sobre la cuestión celebrado en Valencia y organizado por la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo (UIMP).

Para Salman, hoy sólo quedan en nuestro litoral mediterráneo entre el 20 y el 25 por cien de los sistemas arenosos y de las dunas que existían apenas hace unas décadas. Unos datos, sin duda, que deben crear alarma.

MILLONES de personas eligen cada verano las costas mediterráneas como lugar de vacaciones. Esta realidad, que tiene unos aspectos económicos positivos a corto y medio plazos, puede, sin embargo, cambiar de forma irremediable el equilibrio de la costa y terminar en el futuro con las condiciones que han propiciado ese desarrollo. A esta conclusión han llegado los participantes en el seminario sobre «Conservación de Dunas» organizado por la UIMP en Valencia y en el que se han dado cita destacados expertos internacionales.

Una de las consecuencias más peligrosas que ha tenido este fenómeno es la construcción de bloques de edificios, que se alinean como grandes pantallas artificiales a lo largo de kilómetros de costa. Una circunstancia que ha influido

notablemente en la desaparición de esos espacios arenosos que poblaban las playas mediterráneas españolas en mucha mayor medida hace apenas veinte años que en la actualidad.

La proximidad del mar ha actuado también durante este tiempo como motor económico de otros sectores no solamente turísticos. Industrias pesqueras, granjas de acuicultura, además de puertos deportivos y lugares de recreo han venido a transformar el perfil de nuestras costas. A todo ello ha habido que sumar-le unas mayores necesidades de agua dulce para el abastecimiento de la cada vez más creciente población y un incremento de los vertidos urbanos e industriales al mar. Situaciones todas ellas que han contribuido en mayor o menor medida a modificar el equilibrio

**CERCA
DEL 75
POR CIENTO
DE LAS
DUNAS
Y DE LOS
SISTEMAS
ARENOSOS
HA
DESAPARECIDO
DEL LITORAL**



de la costa en buena parte de las Comunidades Autónomas españolas.

El profesor Albert Salman, secretario de la Unión Europea de Conservación de Dunas, ha denunciado al respecto como uno de los ejemplos más trágicos, la desaparición de los sistemas dunales del Mar Menor, en Murcia. Pero lejos de afectar el problema únicamente a nuestro país, el científico holandés ha señalado que las dunas costeras europeas han sido destruidas o seriamente desfiguradas en más de un tercio del total durante los últimos veinticinco años. Algo que alcanza unas cifras mucho más graves si se refieren únicamente al Mediterráneo. Así, según sus datos se estima que más del 75 por ciento de las dunas costeras han sido destruidas en esta centuria, de forma que este fenómeno

puede ser mayor y afectar en pocas décadas al 80 ó 90 por cien.

Este problema se repite también en lo que se refiere a los deltas de los ríos. Muchos de ellos —señala— han sido canalizados o utilizados para irrigación, con lo que se ha puesto en grave peligro la integridad de esos ecosistemas. En concreto se refiere como alarmantes a los casos del delta del Guadalquivir en el Coto de Doñana, a la desembocadura del Ebro, así como a la del Ródano en Francia y a la del Danubio en la costa rumana del Mar Negro.

Consecuencias económicas

Además de las consecuencias de deterioro de la naturaleza, el problema tiene unas claras repercusiones económi-

cas. Salman señala en este sentido que una investigación llevada a cabo recientemente por la Universidad de Heilbron sobre las preferencias turísticas de los alemanes son clarificadoras al respecto. Según este muestreo, el 80 por ciento de los habitantes del país con más proyección turística del continente prefería para su lugar de vacaciones un bonito paisaje, al tiempo que un 90 por ciento del total buscaba la presencia de una naturaleza inmaculada.

Por eso mismo, señala que una de las causas de la crisis turística española se debe en parte al deterioro progresivo de los paisajes naturales y al mal estado de sus aguas marinas, producido por los vertidos contaminantes. Según él, los turistas prefieren ahora visitar otros países como Turquía, Egipto o los del norte de Africa, donde el

desarrollo urbanístico es menor y ofrecen, por tanto, unos espacios naturales poco o nada degradados.

Aunque se refirió al caso español, también hizo extensible estas preocupaciones a las costas de la Riviera italiana, a la del Adriático y a la francesa Costa Azul, donde la desaparición de la arena de las playas y de las dunas ha sufrido un proceso parecido al del litoral español.

En el seminario sobre conservación de dunas organizado por la UIMP se dieron cita, además del científico holandés, profesores de distintas universidades españolas, así como expertos italianos, británicos, holandeses, franceses y alemanes. Al final del encuentro hicieron público un comunicado en el que pedían a las autoridades europeas y de cada país marítimo del continen-

motores marinos



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



Salvador Orero Porres

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



El «Ramón José» lleva un propulsor 3508 CAT

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

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

De 65 a 7.270 HP.

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

Conozca las ventajas de instalarlos en sus pesqueros



Finanzauto



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

te diversas medidas para poner freno a la desaparición de estos sistemas arenosos del litoral. En concreto, señalaron en sus conclusiones que *los ecosistemas litorales constituyen un bien no renovable que precisa una urgente protección efectiva en un contexto global continental, para lo que es tan importante conservar las áreas de gran extensión como los pequeños espacios.*

Otra de sus conclusiones fue declarar que estos ecosistemas *están siendo sometidos a unos procesos de degradación que afectan gravemente a su existencia, pudiendo incluso llevar a la desaparición de muchas playas de arena, cuyo sistema dunal constituye su principal reserva*, así como manifestaron que no es posible conservar estos espacios sin eficaces programas de educación ambiental y las ayudas a la formación de expertos.

Litoral protegido

Una de las medidas que más puede hacer para conservar la costa española es la protección de su litoral bajo alguna de las fórmulas jurídicas previstas en el ordenamiento español. Pedro Costa y Teresa Pacheco han publicado recientemente un libro sobre la cuestión titulado *Guía natural de las costas españolas*, que ha sido editado por el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), y en el que se señala que sólo el 20 por cien del total de costa española se encuentra protegido.

Este porcentaje no se repite de forma homogénea, en cambio, en el conjunto de las Comunidades Autónomas marítimas españolas. Así, por ejemplo: Canarias tiene protegido el 38 por cien de su territorio; Cataluña, cerca del 29 por cien; el País Vasco, el 28 por cien, y Andalucía, el 22,7 por cien. La Comunidad Autónoma menos protegida es Galicia, que no llega a alcanzar el uno por cien de su litoral.

Según Costa, el litoral espa-



«Una de las causas de la crisis turística española se debe al deterioro progresivo de sus espacios naturales.»

ñol que se encuentra en zona militar *está más protegido a pesar de los bombardeos*, manifestó el autor en la presentación del libro. Se refirió en concreto a los casos de las Columbretes, recientemente declaradas Reserva Marina, o a unos 40 kilómetros de costa

cerca de Cartagena. En este sentido, señaló que los principales peligros para la conservación de los espacios naturales del litoral español son los planes de ordenación urbana y las infraestructuras de obras públicas.

Costa hace un llamamiento

a todos los políticos y ciudadanos para que *reparen en la degradación galopante del litoral, víctima del segundo gran auge urbanístico del momento.* En el libro del que es coautor se indica, no obstante, los espacios protegidos, en una tarea minuciosa que les ha llevado dos años de trabajo antes de publicar la obra. Estos espacios son los siguientes:

Cataluña: cuenta con espacios naturales como el de la sierra de Rodes-cabo de Creus, el parque natural de Aiguamolls de L'Empordá, las islas Medas, las reservas naturales de las lagunas de la Ricarda y el Remolar, el parque natural del macizo de Garraf, y el parque natural del Delta del Ebro. Todo ello en una longitud de costa de casi 600 kilómetros, con 69 municipios asentados en el litoral que ocupan buena parte de él, de forma que estos espacios naturales señalados se ubican en prácticamente los únicos lugares libres que quedan.

Comunidad Valenciana: en sus 466 kilómetros de costa se asientan 61 municipios, gran parte de ellos turísticos, con espacios naturales en la sierra de Hirta, el paraje natural de los Marjales del Prat de Cabanes, el parque natural de las Islas Columbretes, el de la Albufera, el del Montgó y el del Peñón de Ifach, así como los espacios naturales de los Marjales de Nules y Almenara, del Marjal del Moro, del Marjal y las dunas de Pego-Oliva, del cabo de la Nao-punta de Moraira, de Sierra Helada, del islote de Benidorm, de las salinas y dunas del Altet, de la isla de Tabarca y de las salinas de Torrevieja, además de los parajes naturales de las salinas de Santa Pola y de las dunas de Guardamar.

Baleares: con cerca de 1.200 kilómetros de costa y 38 municipios marítimos, constituye un conjunto de ecosistemas mediterráneos que, pese al acoso de su actividad turística, mantiene grandes e importantes áreas de alto valor natural. Así cuenta con las áreas naturales de Son Bou-Atalis-Sa

El litoral español que se encuentra en zona militar está más protegido, a pesar de los bombardeos, según Pedro Costa.



Vall, del Barranco D'Algen-dar, de la Costa Sur de Ciutadella, de S'Albufera d'Es Grau, de Trenc-Salobrar de Campos, de Sa Canova, de Punta N'Amer y de las salinas de Eivissa-Formentera. Igualmente cuenta con los espacios naturales del archipiélago de Cabrera y de Dragonera, con el paisaje protegido submarino incluso desde S'Arenal hasta el cabo de Regana y el parque natural de S'Albufera.

Murcia: con 251 kilómetros de costa, cuenta con dos tipos de litoral bien diferenciados. Por una parte, el propiamente mediterráneo y, por otra, el correspondiente al Mar Menor. Los dos con características ciertamente diferentes y problemáticas distintas. En sus costas encontramos los espacios naturales de las salinas de San Pedro del Pinatar y de Calblanca.

Andalucía: cuenta con una costa próxima a los 900 kilómetros, en la que se asientan 60 municipios, muchos de ellos de gran relieve turístico. Incluye los parques naturales del cabo de Gata, de la sierra de Aljibe, de las marismas del río Arillo y de Sancti-Petri, de la isla de Trocadero y de las marismas del Odiel, así como del conocido Parque Nacional de Doñana. También cuenta en sus costas con parajes naturales como el de Punta Entinas-El Sabinar, el de los acantilados del Maro, el de la desembocadura del Guadalhorce, el de las Marismas del río Palmones, el de los Lances, el de los Caños de Meça, el de las marismas del río Guadalquivir, el de las lagunas de Palos y las Madres, el del Estero de Domingo Rubio, el de los enebrales de Punta Umbría, el de las marismas de río Piedras y

el de las marismas de isla Cristina. Además, cuenta con las reservas integrales de la Albufera de Agra y de la laguna de El Portil.

Canarias: casi 1.500 kilómetros de costa en los que se asientan 77 municipios. Es la comunidad con más litoral protegido, de forma que en sus siete islas se encuentran cuatro de los nueve parques nacionales españoles. Están el del Teide en Tenerife, la Caldera de Taburiente en La Palma, Garajonay en La Gomera y Timanfaya en Lanzarote. Además tiene los parques naturales de La Corona, de La Geria, de Famara, de Isla de Lobos, de Pozo Negro, de Jandía, de Betancuria, de Doramas, de la Isleta, del Macizo del Suroeste de Gran Canaria, de Tamadaba, de Teno, de Tigaiga, del Barranco del Cabrito, del Roque de la For-

taleza, del Valle del Gran Rey, del Hierro, de Puntallana, de Teneguía, de Las Angustias y de Costa de Barlovento en la isla de La Palma. Asimismo, otros 36 parajes naturales más repartidos por las siete islas.

Galicia: cerca de 1.700 kilómetros de litoral con 79 municipios en él, mantiene un muy alto grado de conservación natural, si obviamos la masiva sustitución de la masa forestal autóctona por especies como el eucalipto. A pesar de ello, es la comunidad con menos costa protegida. Cuenta con el parque natural de las Islas Cíes, en la provincia de Pontevedra, y 27 espacios naturales más repartidos por la línea marítima de las cuatro provincias.

Asturias: Cerca de 500 kilómetros de costa, en los que se asientan 20 municipios. La vegetación de su costa es la propia del bosque europeo, aunque ha sido sustituida en buena parte por pinos y eucaliptos. Cuenta con los espacios naturales de la ría de Navia, de la de Villaviciosa y de la de Ribadesella.

Cantabria: casi 300 kilómetros de costa con 26 municipios, de forma que las tres cuartas partes de la población de la Comunidad Autónoma se asientan en la franja costera, más dinámica y desarrollada que el interior. Tiene parques naturales como los de Oyambre y el de las dunas de Liencres y el Refugio Nacional de Aves Acuáticas de las marismas de Santoña.

Euskadi: poco menos de 400 kilómetros de costa con 53 municipios situados en ella. La gran parte de su industria se asienta en el litoral o en los márgenes de sus ríos, con las consecuencias de vertidos en las desembocaduras fluviales. Pese a ello, conserva espacios de alto valor ecológico, entre los que destaca la ría de Gernika-Urdaibai, recientemente protegida. Además de este espacio natural, cuenta con el del Txingudi en la costa guipuzcoana. ■

M. P.



MUSICA A BORDO

MUSICA A BORDO. CON NUESTRA ASISTENCIA EN LUBRICACION.

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

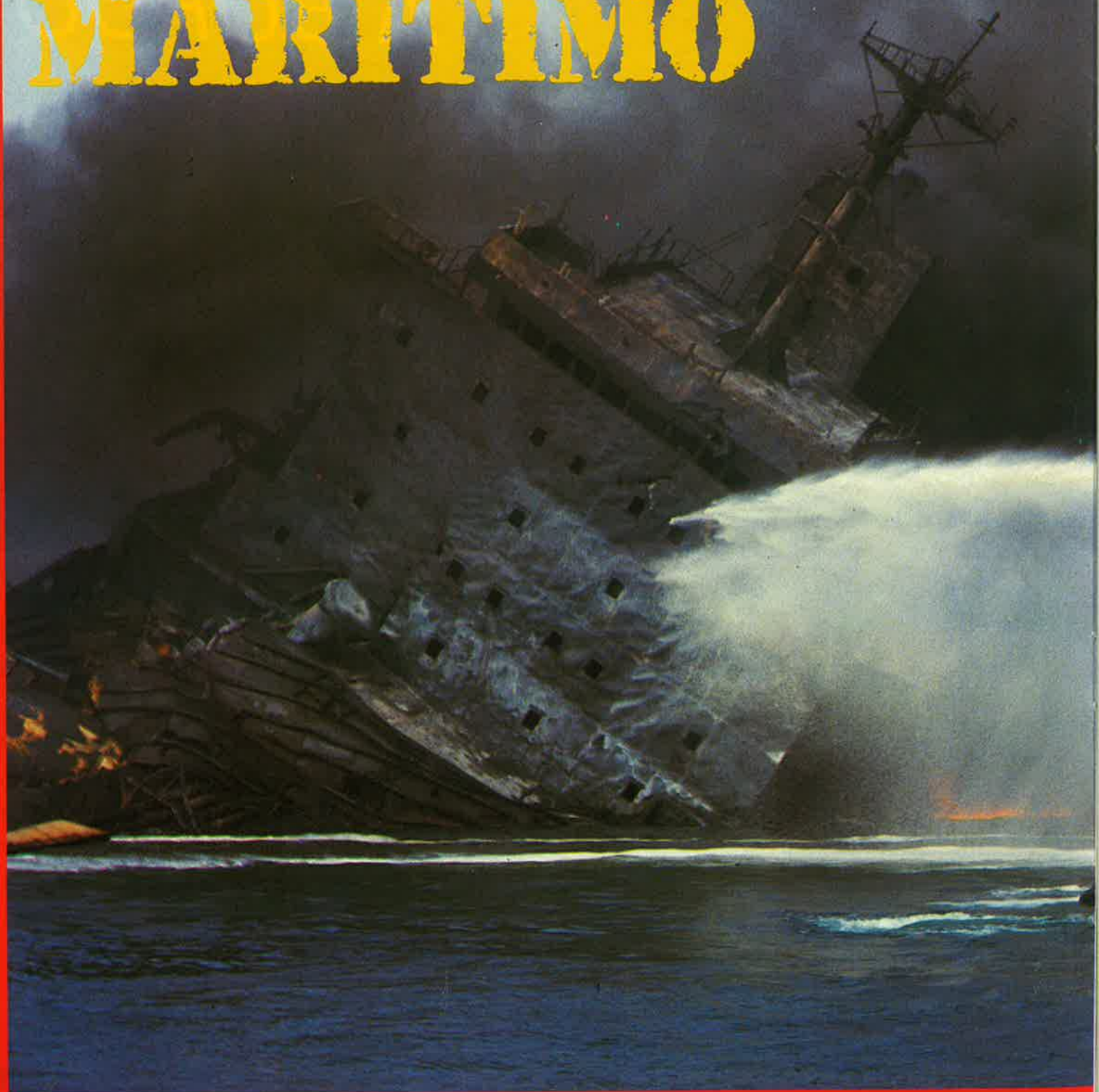


CEPSA

TECNOLOGIA INTELIGENTE

CEPSA LUBRICANTES MARINOS. Velazquez 140, 2º Tel. (91) 439 00 46 Telefax (91) 261 30 95 Télex 27722 CEPSA E

AÑO NEGRO PARA EL SEGURO MARIFFTIMO



**LOS
SINIESTROS
ALCANZARON
UN TRAGICO
RECORD
DURANTE
EL PASADO
EJERCICIO**



Cerca de 100 buques resultaron gravemente accidentados durante el año pasado, lo que provocó la muerte o desaparición de 37 personas. Estas cifras, unidas a otros siniestros menores, han hecho de este ejercicio el peor de la década en nuestro país en lo que a seguros marítimos se refiere. El Institute of London Underwriters ha catalogado también al 89 como el año más negro del sector, de forma que el problema ha afectado igualmente al conjunto de la flota mundial.

EL año pasado se ha revelado como uno de los más accidentados de los últimos tiempos, lo que ha repercutido negativamente en los seguros marítimos. Así, durante 1989 se produjo en nuestro país o en buques con nuestro pabellón un total de 93 accidentes marítimos, a consecuencia de los cuales perdieron la vida 12 personas y 25 resultaron desaparecidas. En los mismos siniestros resultaron heridas

17 personas y afectaron a un total de más de 200.000 toneladas de registro bruto (TRB), según datos de la Dirección General de Marina Mercante.

Las vías de agua fueron la mayor causa de accidentes según esta estadística, que recoge los casos más graves. 24 pesqueros se vieron afectados por esta circunstancia, al tiempo que dos buques mercantes. Los incendios y explosiones en las naves fueron la segunda razón de importancia, de forma que tales sucesos se dieron el año pasado en 13 pesqueros, dos rolones, en un buque oceanográfico, otro



de pasaje y otro mercante. A esta causa le siguió en tercer lugar el abordaje, que afectó a un total de 13 buques —once pesqueros, un mercante y un tanque—. Tras ella se registraron 10 averías de máquina, ocho accidentes debidos a la mala mar, seis varadas, tres colisiones y nueve por causas diversas.

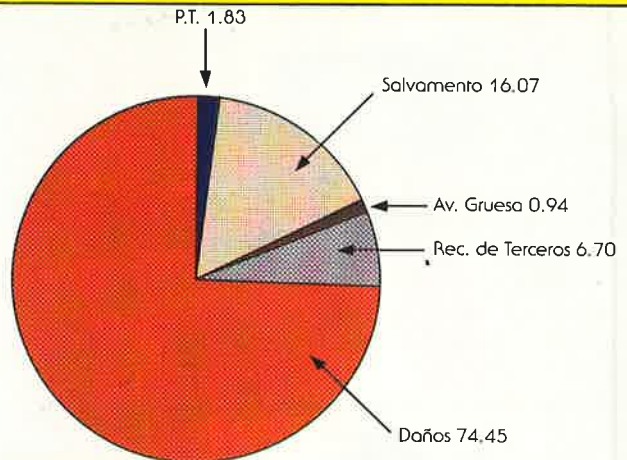
Los pesqueros resultaron los más accidentados, de modo que fueron 71 los que sufrieron estos percances de gravedad. Les siguieron en número los mercantes, con 11 barcos afectados, y a éstos los tanques, los buques de pasaje, los rolones y las dragas, con dos naves accidentadas cada uno de ellos. Un buque oceanográfico, otro remolcador y un yate completan esta trágica estadística, que ha hecho del ejercicio pasado el de

más siniestros de los últimos años.

De estos datos se refleja que la mayor causa de mortandad han sido los incendios y explosiones ocurridos a bordo, con cinco víctimas, al tiempo que han sido también los que más números de heridos han provocado. Como segunda causa de mortandad se han registrado las averías en las máquinas, con cuatro fallecimientos, seguidas de las varadas, que han provocado la muerte a dos personas.

No obstante, el mal tiempo ha sido la razón que más desapariciones ha causado, al contarse 15 víctimas por este motivo. Las vías de agua en las embarcaciones ocupan un segundo lugar en tan luctuosa estadística, con ocho desapariciones, seguidas de las varadas, y de una desaparición

PORCENTAJE DE NUMERO DE SINIESTROS REGISTRADOS POR LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS (mercantes + pesqueros)



Fuente: muestreo de UNESPA sobre 2.000 buques asegurados por más de 40 millones.

atribuida a diferentes causas.

Estos datos en lo que se refiere a los sucesos más graves ocurridos durante el año pasado, si bien otros accidentes más pequeños han puesto a las compañías aseguradoras en estado de alerta, ante la alta siniestralidad con que se cerró el ejercicio anterior.

Varadas peligrosas

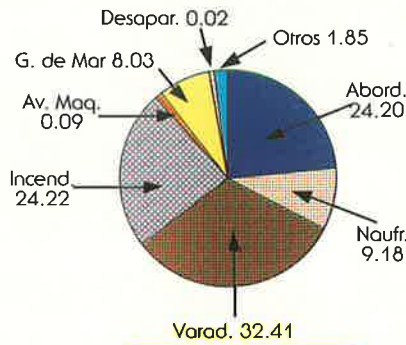
Las varadas y embarrancadas, no obstante, han sido las causas más onerosas para las compañías de seguros, según un muestreo realizado por la patronal del sector sobre un total de casi 2.000 buques con valores asegurados por enci-



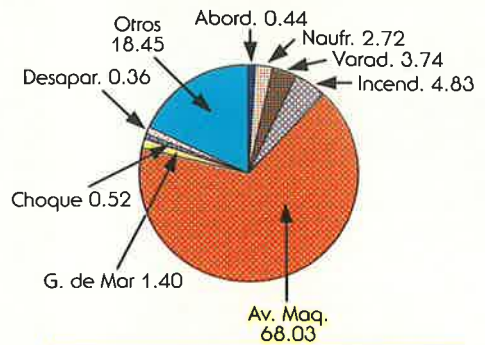
ma de los 40 millones de pesetas. De este modo, en el período 84-89 las aseguradoras pagaron por este motivo algo más de 5.000 millones de pesetas —en concreto 5.299 millones— por cinco buques cuyo siniestro fue calificado de pérdida total. Le siguieron en importancia las pérdidas totales ocasionadas por incendio o explosión, que supusieron un importe de casi 4.000 millones de pesetas y la cuarta parte de las pérdidas totales de buques. En tercer lugar se sitúan los abordajes, por un importe también próximo a los 4.000 millones de pesetas.

Por pérdida total de barcos, tanto mercantes como pesqueros, se pagaron en el sexenio 1984-89 algo más de 16.000 millones de pesetas, sin duda la partida más gravosa para las compañías. Por salvamento y gasto de salvamento el importe ascendió a poco más de 800 millones de pesetas. Una cifra superior a los 500 millones supuso el importe referido a lo que se denomina avería gruesa; algo me-

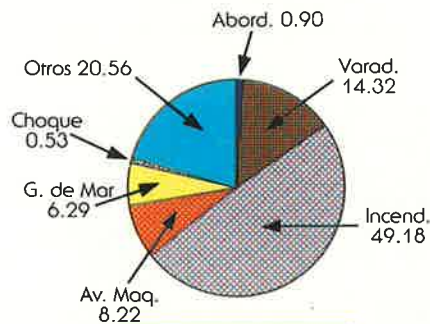
TOTALES (Mercantes + Pesqueros) INDIVIDUAL DE EFECTOS (% por Importes)



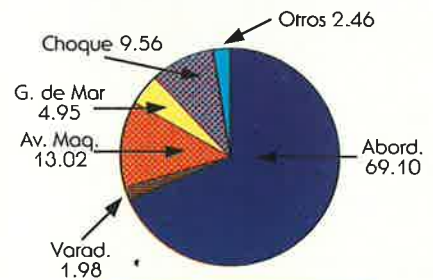
PERDIDA TOTAL



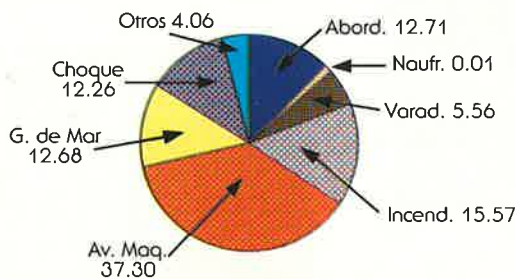
SALV. Y GASTOS DE SALVAMENTO



AVERIA GRUESA



REC. DE TERCEROS



DAÑOS AL BUQUE

Fuente: muestreo de UNESPA sobre 2.000 buques asegurados por más de 40 millones.

El mal tiempo ha sido la principal causa de la desaparición de marineros y los incendios a bordo el accidente con víctimas más frecuente.

nos que esta cifra lo relativo a recursos de terceros y en daños al buque una cantidad que ronda los 10.000 millones de pesetas. Todo ello según este muestreo realizado, por lo que son cifras referidas a buques de mayor tonelaje y con cantidades no del todo exactas.

Si bien estos datos son referidos a los últimos años, la estadística hecha pública reciente por UNESPA señala

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

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

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



ASTILLEROS BLASCO

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



Pesquero nombrado "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B.,
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



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



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

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

también a 1989 como un ejercicio de gran siniestralidad, al haberse pagado en el total del sector del transporte en España una cifra aproximada de 27.000 millones de pesetas por el total de accidentes ocurridos.

Resultados cíclicos

José María Pascual, subdirector de Murimar, una de las mutuas aseguradoras con mayor implantación en el sector pesquero, señala por eso mismo que el año 89 *ha sido bastante malo, seguramente el peor de la década, y no sólo en lo que se refiere al mar, sino en otros ámbitos muy distintos también cubiertos por compañías de seguros.* Su opinión particular sobre las razones que han hecho del pasado ejercicio un año tan negativo no están exentas de cierta superstición. Afirma en este sentido que los resultados vienen a tener un desarrollo cíclico, como la metáfora bíblica de los siete años de vacas flacas y los otros siete de vacas gordas que expusiera José al faraón. De este modo cree y dice constatar con la experiencia que *los años impares son inexplicablemente mucho peores que los pares, de forma que si observamos la evolución de los siniestros durante este mismo año de 1990 vemos que no se parece en nada de momento al anterior.*

Las varadas y embarrancadas han sido los siniestros que más dinero les ha costado a las compañías de seguros.



Además de esta explicación medio en broma afirma que el mal tiempo, la antigüedad de la flota y, a veces, la intencionalidad de los hundimientos son fundamentalmente las razones que están detrás de todas estas cifras. No obstante, no se atreve a ofrecer una explicación única y rotunda de por qué han crecido de forma espectacular durante el año anterior, si bien admite que a su propia empresa le ha

ESTADISTICA GENERAL POR ACAECIMIENTOS TOTAL (MERCANTES + PESQUEROS)

SINIESTRALIDAD TOTAL DEL SEXENIO 84-89: 35.524.827.328 pts.

SUMAS DE LA SINIESTRALIDAD CASO A CASO: 27.621.291.796 pts.

% DE MUESTRA ANALIZADA: 77,75%

| EFFECTOS | IMPORTE | N. DE CAUSA | CAUSAS | IMPORTES | % S/EFFECTOS |
|-----------------------------|----------------|-------------|----------------------|---------------|--------------|
| 53 PERDIDA TOTAL | 16.346.525.289 | 6 | ABORDAJE | 3.955.090.000 | 24,20 |
| % Sobre total efectos | 59,18 | 14 | NAUFRAGIO | 1.500.237.566 | 9,18 |
| | | 5 | VARADA/EMBARRANCADA | 5.299.342.106 | 32,41 |
| | | 8 | INCENDIO/EXPLOSION | 3.961.506.165 | 24,22 |
| | | 1 | AVERIA MAQUINARIA | 14.000.000 | 0,09 |
| | | 14 | GOLPE DE MAR | 1.311.963.452 | 8,03 |
| | | 1 | DESAPARECIDO | 2.486.000 | 0,02 |
| | | 4 | OTROS | 301.900.000 | 1,85 |
| | | 53 | TOTAL | | 100,00 |
| 465 SALV. Y GASTOS DE SALV. | 830.197.664 | 4 | ABORDAJE | 3.679.000 | 0,44 |
| % Sobre total efectos | 3,01 | 5 | NAUFRAGIO | 22.553.000 | 2,72 |
| | | 8 | VARADA/EMBARRANCADA | 31.044.000 | 3,74 |
| | | 3 | INCENDIO/EXPLOSION | 36.000.000 | 4,83 |
| | | 288 | AVERIA MAQUINARIA | 564.767.664 | 68,03 |
| | | 9 | GOLPE DE MAR | 11.630.000 | 1,40 |
| | | 6 | CHOQUE DAÑOS/CONT. | 4.310.000 | 0,52 |
| | | 2 | DESAPARECIDO | 3.012.000 | 0,36 |
| | | 148 | OTROS | 15.202.000 | 18,45 |
| | | 465 | TOTAL | | 100,00 |
| 27 AVERIA GRUESA | 549.542.502 | 1 | ABORDAJE | 4.937.000 | 0,90 |
| % Sobre total efectos | 1,99 | 1 | VARADA/EMBARRANCADA | 78.668.000 | 14,32 |
| | | 3 | INCENDIO/EXPLOSION | 270.287.000 | 49,18 |
| | | 13 | AVERIA DE MAQUINARIA | 45.172.502 | 8,22 |
| | | 5 | GOLPE DE MAR | 34.569.000 | 6,29 |
| | | 1 | CHOQUE DAÑOS/CONT. | 2.905.000 | 0,53 |
| | | 3 | OTROS | 113.004.000 | 20,56 |
| | | 27 | TOTAL | | 100,00 |
| 194 RECURSOS DE TERCEROS | 485.285.455 | 199 | ABORDAJE | 335.335.227 | 69,10 |
| % Sobre total efectos | 1,76 | 3 | VARADA/EMBARRANCADA | 9.624.000 | 1,98 |
| | | 17 | AVERIA MAQUINARIA | 63.162.946 | 13,02 |
| | | 4 | GOLPE DE MAR | 18.849.000 | 4,95 |
| | | 33 | CHOQUE DAÑOS/CONT. | 46.392.282 | 9,56 |
| | | 18 | OTROS | 11.922.000 | 2,46 |
| | | 194 | TOTAL | | 100,00 |
| 2.154 DAÑOS AL BUQUE | 9.409.740.886 | 349 | ABORDAJE | 1.196.439.373 | 12,71 |
| % Sobre total efectos | 34,07 | 1 | NAUFRAGIO | 191.000 | 0,01 |
| | | 96 | VARADA/EMBARRANCADA | 522.891.995 | 5,56 |
| | | 90 | INCENDIO/EXPLOSION | 1.465.022.000 | 15,57 |
| | | 666 | AVERIA MAQUINARIA | 3.496.739.211 | 37,30 |
| | | 293 | GOLPE DE MAR | 1.193.323.599 | 12,68 |
| | | 418 | CHOQUE DAÑOS/CONT. | 1.153.245.771 | 12,26 |
| | | 241 | OTROS | 381.887.937 | 4,06 |
| | | 2.154 | TOTAL | | 100,00 |
| 2.893 TOTAL EFECTOS | 27.621.291.796 | 2.893 | | | |
| % TOTAL EFECTOS | 100,00 | | | | |

Fuente: muestreo de UNESPA sobre 2.000 buques asegurados por más de 40 millones.

SEPA LO QUE SE PESCA



Ahora, la Caballa. Que aproveche.

Esta madrugada, nuestros barcos de siempre, han zarpado de la costa española con rumbo a los azules bancos de Caballa.

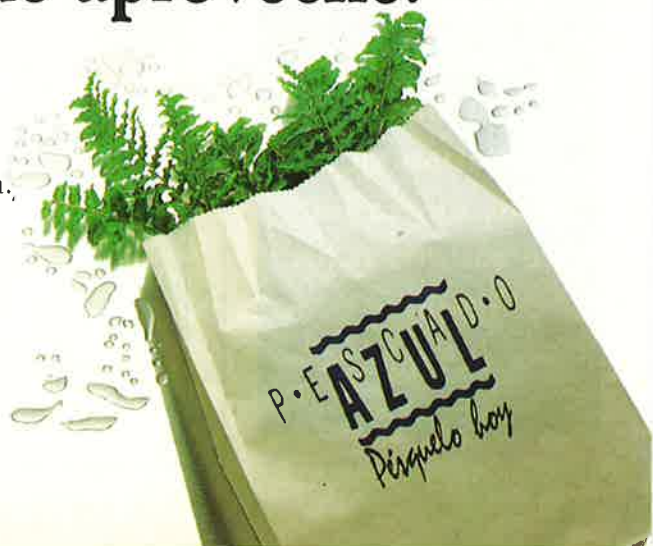
En estos días, la Caballa está en su mejor momento. Jugosa, rica en proteínas, vitaminas y grasas. Llega directamente a su pescadería fresca,

recién pescada.

Lleve la Caballa a su mesa, hay recetas para todos los gustos. Experimente.

Salga usted también de pesca y consiga la mejor captura de esta época.

Aprovéchese del momento y que aproveche. ...



supuesto doblar los importes pagados respecto a 1988.

Según sus datos, en 1989 se produjeron 1.170 siniestros en pesqueros que tuvieron que ser abonados por su compañía, frente a 1.104 en 1988; 1.095 en el 87 y 1.061 en el 86. Unas cifras que, en cambio, representan más diferencias entre un año y otro si se evalúan en términos monetarios. Y es que, como él mismo señala, *lo que más afecta a la hora de hacer balances son los siniestros totales, de forma que para que un año sea bueno o malo hay que medirlo en función de éstos, ya que un solo siniestro total resulta mucho más costoso que varios pequeños.*

Detrás de algunas de estas pérdidas totales, sobre todo de hundimientos, afirma ver algo de intencionalidad en algunos casos. Cita por ello como una de las posibles causas de que hayan aumentado tanto las cifras de naufragios durante el año pasado la legislación actual que prohíbe la exportación de barcos. *Al tener que desgazarlos sin que pue-*



La antigüedad de la flota, la mala climatología y una cierta intencionalidad están detrás del año «negro» que para las compañías aseguradoras fue 1989.

dan ser aprovechados de ningún modo —afirma—, los propietarios los hunden en la mar y pueden cobrar así el seguro. Si lleva pesca dentro y tiene asegurada también la captura

lo hunden con todo y esto se refleja en estos malos ejercicios. No obstante, señala que siempre que se produce el hundimiento de un barco no se debe a esta razón, pero ex-

plica que hay casos en que esto se ve que es así con sólo estudiar las circunstancias del barco, aunque ellos no puedan llegar a demostrarlo.

La costa andaluza de las provincias de Huelva y Cádiz es la que registra más accidentes de estos pesqueros, pese a la leyenda negra del litoral gallego. *Esto es así —indica—, porque en esa zona los barcos están menos preparados para las inclemencias del tiempo que en Galicia y, por tanto, presentan unas menores condiciones de seguridad. Además, la antigüedad de la flota artesanal suele ser por eso mismo mayor, ya que se presta menos atención a las condiciones del barco.*

Flota mundial

La antigüedad de la flota mundial es también la razón aducida por el Institute of London Underwriters para explicar el año negro de 1989. Según esta entidad, que representa a 118 compañías de seguros marítimos y aéreos, y que controla más de la mitad de los negocios de seguros que se realizan en Londres —centro neurálgico de los seguros del sector— éste es uno de los focos futuros de preocupación.

Según los datos que maneja el ILU, el aumento de la edad de la flota mundial ha sido de tal manera que en los últimos diez años los buques con menos de una década han pasado a ser el 36 por cien del total, un 5 por cien menos que en los años setenta. Esto ha sido para el instituto la causa de que el año pasado se perdieran en todo el mundo más de un millón de TRB, lo que ha supuesto un aumento del 40 por cien respecto a ejercicios anteriores.

El informe del centro londinense explica que los elevados costes de las nuevas unidades obligan a mantener en servicio buques obsoletos, lo que unido a la reducción de gastos de mantenimiento y conservación y a la escasez de personal

ACCIDENTES MARITIMOS ACAECIDOS EN 1989

| Causa | N. buques | Tipo de buques | TRB | Muertos | Victi. desapar. | Heridos |
|--------------------|-----------|---|----------------|-----------|-----------------|-----------|
| Abordaje | 13 | 11 pesqueros 1 mercante 1 tanque | 4.525 | 1 | 0 | 0 |
| Avería máquina | 10 | 8 pesqueros 2 mercantes | 5.946 | 4 | 0 | 3 |
| Colisión | 3 | 3 pesqueros | 252 | 0 | 0 | 0 |
| Incendio-explosión | 18 | 13 pesqueros 2 rolones 1 oceanográfico 1 pasaje 1 mercante | 22.005 | 5 | 0 | 14 |
| Mal tiempo | 8 | 4 pesqueros 1 remolcador 2 dragas 1 yate | 1.743 | 0 | 15 | 0 |
| Varada | 6 | 4 pesqueros 1 mercante 1 pasaje | 1.766 | 2 | 1 | 0 |
| Vía de agua | 26 | 24 pesqueros 2 mercantes | 53.234 | 0 | 8 | 0 |
| Otras causas | 9 | 4 pesqueros 4 mercantes 1 tanque | 132.074 | 0 | 1 | 0 |
| Totales | 93 | 71 pesqueros 11 mercantes 2 tanques 2 pasajes 2 rolones 2 dragas 1 oceanográfico 1 remolcador 1 yate | 221.545 | 12 | 25 | 17 |

Fuente: Dirección General de Marina Mercante.

cualificado hace que aumente el temor de las compañías de seguros por las catástrofes.

Según las estimaciones del ILU, la flota mercante mundial debería hacer frente a una renovación valorada en 200.000 millones de dólares —unos 22 billones de pesetas— hasta el próximo año 2000. Estas cifras, referidas a España, supondrían que para renovar la flota mercante nacional se precisarían unos 30.000 millones de pesetas anuales durante el próximo trienio y unos 98.000 millones cada año para el período comprendido entre 1993 y el 2003, de forma que en este tiempo el montante mínimo necesario para renovar la flota mercante española ascendería a una cantidad próxima al billón de pesetas, según un estudio de la Asociación de Navieros (ANAVE).

Actualmente, según datos de la Dirección General de Marina Mercante, en España hay un total de 962 buques mercantes, de los que destacan por tonelaje los 59 petroleros bajo bandera española que representan por sí solos algo más de millón y medio de TRB. Por número de embarcaciones, sin embargo, están en primer lugar los buques polivalentes y de carga seca, con 232 unidades, seguidos de los auxiliares (157) y los remolcadores (154). Por número de TRB siguen a los petroleros los bulckarriers, con cerca del millón de toneladas, y los polivalentes, con 300.000. Todo ello, en una tendencia que no ha hecho sino disminuir en los últimos años, de manera que en 1981 existían en nuestro país unos 1.200 buques mercantes con un total de ocho millones de toneladas y en 1989 son los mencionados 962 con un total de tres millones y medio de TRB.

Lucha por el mercado

Un proceso contrario ha sufrido el mercado del seguro marítimo en nuestro país durante el mismo período de



Seguros en alza

El mercado español del seguro de transportes, en el que se engloba el marítimo, es un sector en alza según se desprende de un informe al respecto realizado por UNESPA. Ello, pese al mal año sufrido en el ejercicio pasado. Según estas cifras, en 1988 el seguro de transportes en España sumó un total de más de 40.000 millones de pesetas, que correspondieron a la emisión de casi 230 millones de pólizas.

El seguro de mercancías fue el de mayor peso en estas cifras, con más de un 50 por cien del total, porcentaje ligeramente superior al de cascos globalmente considerado, que fue del 49,63 por cien. A su vez, el de cascos marítimos representó en ese año un 44,42 por cien del sector mientras que el de aviación sumó el 5,21 por cien restante.

En términos generales se observa una tendencia al crecimiento desde el último quinquenio 1984-88, aunque el aumento ha sido más rápido en el sector de mercancías que en el de cascos. ■

El mercado español del seguro de transportes ocupa la duodécima plaza mundial por importancia de las primas suscritas.

tiempo. Según la Estadística de Seguros Privados de 1988 editada por UNESPA el seguro de transportes, en el que se engloba el marítimo, sumó en España una cifra algo superior a los 37.000 millones de pesetas en ese año. Unas primas que pertenecían a entidades nacionales en casi el 90 por cien y de las cuales las sociedades anónimas tenían suscrita la octava parte, quedando

el 20 por cien restante para las mutuas.

Este incremento del seguro marítimo en nuestro país se ha visto acompañado además de una lucha por el mercado entre las compañías y mutuas. El mismo José María Pascual descarta una subida espectacular de las primas por el aumento de la siniestralidad durante 1989, *ya que existe una guerra en el sector que está pro-*

vocando una caída de precios, de forma que sólo puedan mantenerse en el mercado las empresas más fuertes y que estén en condiciones de dejar de ganar unos años para aumentar los clientes.

El panorama enrarecido que vive el sector es consecuencia en buena medida de multinacionales que empiezan a operar en España. Asimismo, según explica el subdirector de Murimar, muchas compañías españolas están vendiendo su cuota de mercado a estas otras empresas extranjeras, de modo que renuncian a competir con ellas y buscan una alianza que no les haga perder posibilidades en un futuro. Todo ello se produce por el atractivo del mercado español. La memoria de UNESPA lo cita entre los doce primeros del ranking mundial en lo que a seguro de transportes se refiere, si bien indica que *queda lejos en volumen de los países más influyentes como el Reino Unido, Japón y USA.* No obstante, añade también que es uno de los que están sufriendo un fuerte crecimiento, debido a factores como la reactivación de la construcción naval, el incremento del transporte internacional de mercancías y las expectativas del mantenimiento del tonelaje actual de la flota.

En nuestro país actúan, según los últimos datos, 111 entidades de seguros, de las cuales 89 suscriben pólizas de cascos y de mercancías, 20 sólo de mercancías y cuatro únicamente de cascos. La primera empresa del sector, según la patronal, en el Grupo Vitalicio, con primas suscritas por valor de casi 4.000 millones de pesetas. A ésta le sigue Unión y el Fénix Español, con algo más de 4.100 millones en pólizas y, en tercer lugar, la Mutua de Seguros del INI (MUSINI), con primas por unos 3.800 millones de pesetas. Todo ello, siempre referido al seguro del transporte en España y no sólo al marítimo, que resulta englobado en él. ■

M. P.



Rodman 61

18 metros que dan la talla en el mar

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

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

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

***polyships* s.a.**

Construcción Naval
en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

Tel. (986) 37 22 33 Tlx. 836677 - PLSP E FAX 374337 APARTADO 501, RÍOS, VIGO, ESPAÑA

El Proyecto
«Fauna Ibérica»
ofrece
primeros
resultados
positivos

Nuevos animales bajo las aguas de



mar

El descubrimiento de un total de 25 nuevas especies y otras más sin clasificar todavía, han sido los primeros resultados cosechados a través de los trabajos realizados por los científicos del proyecto «Fauna Ibérica». Estas actuaciones han sido acometidas por un equipo de 50 científicos de toda España coordinados por María Angeles Ramos, bióloga del Museo de Ciencias Naturales de Madrid. Tras los trabajos de los dos primeros años, se espera que se aprueben nuevas dotaciones presupuestarias con el fin de ultimar unos estudios que en otros Estados miembros de la Comunidad están hoy en revisión, mientras en España todavía nos hallamos en la fase de cerrar el primer catálogo completo sobre la fauna ibérica, especialmente en lo que se refiere a los animales invertebrados.



PARA María Angeles Ramos, en España, se han realizado en los últimos años por parte de algunos investigadores, trabajos en algunos casos muy completos sobre determinadas especies de animales vertebrados. Sin embargo, los animales invertebrados, tan importantes en múltiples actividades económicas, han sido los grandes olvidados, sin razón. Los trabajos iniciados y los que se esperan ampliar en el futuro, tratarían de llenar ese vacío no existente en otros países de nuestro entorno.

El llamado Proyecto «Fauna Ibérica» constituye un intento serio para lograr un conocimiento de la fauna de la Península y se trata de un programa dividido en varias fases. No existían dudas sobre la necesidad de poner en marcha una actuación como ésta. Sin embargo, el auge de cuestiones como el medio ambiente y el contemplar la situación española en este punto, con graves carencias respecto a otros países, han constituido el último impulso para su desarrollo. Se trata de un proyecto coordinado entre el Museo de Ciencias Naturales y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, financiado por la Dirección General de Investigaciones Científicas y Técnicas de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación.

Proyecto en fases

Aunque por parte de los organismos que apoyan y financian el proyecto se ha producido un apoyo total a esta actuación investigadora, las asignaciones presupuestarias se han hecho por diferentes fases. En la primera de éstas, la dotación económica fue de 80 millones de pesetas y ha trabajado un total de 50 científicos. Esta primera fase se inició en 1988 y termina en diciembre de este año. Se trataba de ver los primeros resultados para, a partir de los mismos, decidir si se continuaba o no con los trabajos de investigación.

A la vista de los logros alcanzados en ese tiempo, para los responsables del proyecto no existen muchas dudas sobre la continuidad del mismo, aunque sea nuevamente con asig-



El estrecho de Gibraltar ha sido uno de los principales escenarios de las investigaciones

naciones parciales para varios años. El objetivo sería la asignación de un presupuesto mínimo de tres años. En este segundo Proyecto de «Fauna Ibérica», trabajarían unos 70 investigadores.

Las actuaciones se llevan a cabo por medio de diferentes equipos coordinados, pero con una fuerte descentralización, operando cada grupo en las zonas donde residen en muchos casos, lo que les permite un mayor seguimiento de los trabajos. Del conjunto de los investigadores una buena parte se dedica solamente al mar.

Según María Angeles Ramos, los trabajos del Proyecto «Fauna Ibérica» no tratan solamente de hacer grandes catálogos sobre el conjunto de las especies nuevas o ya conocidas que habitan en la Península. Se intenta ir un poco más lejos mediante la elaboración de estudios sobre los animales catalogados, y se aportan datos técnicos.

La idea de confeccionar un estudio completo sobre la fauna ibérica no es algo nuevo que se ha producido en este momento por casualidad. Este proyecto tuvo su antecedente





más inmediato a principios del siglo XX, hacia 1914 cuando, bajo los auspicios de la Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas se realizaron los primeros estudios hasta la publicación de tres volúmenes referidos a Mamíferos, Peces Ciclostomos y Elasmobranquios e Himenópteros Encéfalos. Los estudios se quedaron truncados por diferentes circunstancias y prácticamente han pasado varias décadas en blanco en cuanto a la investigación sobre los animales invertebrados.

Todos los países del entorno de España se hallan con unos estudios sobre la fauna mucho más avanzada. Así, mientras el Proyecto «Fauna Ibérica» es una obra que ha iniciado su andadura hace poco más de dos años, en países como Francia, Alemania, Reino Unido, Dinamarca, Checoslovaquia o la Unión Soviética, se hallan en fase de revisión de sus trabajos. Tanto España como Portugal se encuentran a una gran distancia de toda la CE, laguna que se trata de llenar con estos estudios.

El mar, protagonista

La fauna marina se ha presentado hasta el momento como una de las principales protagonistas de las investigaciones llevadas a cabo con este proyecto. Y, dentro de las zonas más estudiadas, destacan las inmediaciones del estrecho de Gibraltar, donde se ha descubierto más de una docena de nuevas especies por investigadores de la Universidad de Sevilla especialmente.

El trabajo realizado por estos equipos solamente durante poco más de un año ha dado lugar a unos resultados en alguna medida espectaculares. Se ha descubierto un total de 25 especies nuevas para la ciencia, a la vez que se han catalogado otras 42, cuya existencia era desconocida en el territorio peninsular. Las colecciones del Museo Nacional de Ciencias Naturales, según los datos oficiales, se han visto incrementadas en unos 25.000 nuevos ejemplares de más de 1.000 especies recolectadas en la campaña oceanográfica «Fauna I». Los investigadores españoles que participan en este proyecto tienen previsto continuar sus

trabajos en todas las aguas españolas, e igualmente han solicitado permiso para operar en aguas de Portugal en colaboración con investigadores de ese país.

Las costas de Málaga, Cádiz y Huelva han sido algunos de los principales escenarios donde se han desarrollado los estudios sobre la fauna marina.

Entre los principales animales investigados en las aguas marinas y donde se han logrado los mayores descubrimientos, destacan las babosas, de las que se han catalogado cinco nuevas especies y las esponjas donde los descubrimientos son unas 14.

Las investigaciones sobre nuevas especies en aguas marinas, por el momento, no ofrecen resultados desde la perspectiva de su explotación para fines pesqueros. Se trata en la mayor parte de los casos de animales muy pequeños que, por su hábitat han tenido un escaso desarrollo. Sin embargo, aunque probablemente nunca se van a utilizar desde un punto de vista de la actividad pesquera, sí pueden ofrecer datos de mucho mayor interés para otras utilidades. Por ejemplo —señala María Angeles Ramos—, es muy probable que algunos de esos animales tengan importantes utilidades con fines farmacológicos.

Parte de los moluscos encontrados y nuevos en los catálogos, con el pasar de los años han perdido lo que se podía considerar como su gran defen-



sa, sus conchas. Sin embargo, esta situación ha hecho que esos animales hayan generado otras armas defensivas y eso lo hacen por medio de sustancias químicas. Estos productos aislados, es probable que un día tengan una utilización farmacológica.

El Proyecto «Fauna Ibérica» tiene como principal objetivo catalogar y estudiar en profundidad todas las especies que habitan en la Península, algunas ya en proceso de extinción. Los trabajos desarrollados han puesto de manifiesto el grave deterioro de la fauna, con multitud de especies a punto de extinguirse, con el hallazgo de ejemplares casi únicos y con problemas para su supervivencia por la degradación permanente del medio. Los investigadores del proyecto esperan que todavía no sea demasiado tarde para recuperar un buen número de ejemplares en peligro de extinción. ■

V. M.
Fotos: Diego MORENO
«Fauna Ibérica»

Nuevas especies

LA clasificación de un animal como de una nueva especie, no es un proceso fácil ni rápido. Se trata de un trabajo de muchos meses, antes de que su nombre figure en las listas de los principales museos del mundo.

Durante los trabajos de investigación, cuando se considere que se ha dado con un ejemplar no descrito anteriormente por ningún otro investigador, se trata de capturar varias piezas. A partir de ese momento se ini-

cia la fase de estudio y descripción de todas y cada una de las partes del animal, se realizaron consultas bibliográficas a nivel mundial por si hubiera descripción de algo igual o similar.

Solamente a partir de esos estudios y, cuando existe casi la certeza de que se trata de un animal nuevo, se le pone un nombre.

La descripción de un animal es algo que está regulado por el Código Internacional de Nomenclatura Zoológica. Un primer requisito es que los investigadores depositen un ejemplar de la supuesta nueva especie en un museo importante. España ha depositado en los últimos años ejemplares de moluscos hallados en las inmediaciones de Gibraltar en los museos de Ciencias Naturales de Madrid, en el Museo de Historia Natural de París y en el British Museum de Londres.

Una vez cumplido ese primer requisito, es indispensable que las descripciones de los originales hallados se publiquen en una revista científica de carácter internacional y de reconocido prestigio, cosa que también se ha hecho ya en el caso de los descubrimientos del estrecho de Gibraltar.

De lo que parece no hay dudas es sobre las grandes posibilidades que existen en las costas españolas para continuar las investigaciones con resultados positivos en cuanto al hallazgo de nuevas especies, muchas en peligro de extinción. Para antes de fin de año, los investigadores de este proyecto tendrán despejado el interrogante sobre la existencia de recursos para los próximos tres años. ■



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



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.*
- . *Limpeza, pintado y mantenimiento.*





IV REGATA
DE LAS AUTONOMIAS

SE IMPUSO EL VELERO DE LA RIOJA





Contra pronóstico, pues Cataluña partía como favorita, venció el velero de La Rioja en la *IV Regata de las Autonomías-Premio Alimentos de España*. 85 navegantes, cinco por Comunidad Autónoma, compitieron por espacio de once días para la conquista de este título que, por segunda vez desde su creación, se lo llevó una región de tierra adentro. La prueba tuvo lugar en la ría de Vigo, iniciando un periplo itinerante por las distintas autonomías, ya que anteriormente se habían celebrado en Cataluña. La organización corrió a cargo de ADENOC, bajo el patrocinio del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



CATALUÑA, vencedora en la anterior edición de la Regata de las Autonomías, no pudo hacer valer su condición de favorita ante la embarcación de La Rioja, que se impuso por tan sólo veinticuatro segundos de diferencia.

El objetivo de esta competición, organizada por la Asociación de Navegantes Oceánicos (ADENOC), presidida por Alfonso Jordana, no es otro que el de promocionar el deporte de la vela desde una perspectiva autonómica. De esta forma, explica Alfonso Jordana, «se extiende la práctica de la vela al conjunto de la geografía española».

Por su parte, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Dirección General de Política Alimentaria, además de prestar su apoyo al deporte de la vela, pretende: por un lado, acercar la imagen de «Alimentos de España» como campaña que engloba productos alimentarios de nuestro país a las diversas autonomías que los generan; y, por otro, unir esta actividad a un deporte de alto nivel.

España ha estado vinculada al mar desde tiempos remotos. «Zonas del interior —señala Jornada—, como Castilla o Aragón, impulsaron la mayor aventura de la Historia, gestada a través de una gran travesía trasatlántica: el Descubrimiento de América.» Por tanto, no sólo las 10 Comunidades Autónomas bañadas por el mar tienen tradición en el arte de la navegación, idea que queda reforzada por el triunfo de La Rioja.

La importancia del acontecimiento también viene dado por el plantel de participantes, seleccionados por las Federaciones de Vela de las respecti-

vas Comunidades Autónomas. Baste decir, entre otros, a Toño Gorostegui y José María Lastra, por Galicia; Jordi Calafat y Fernando Sallent, por Cataluña; Angel Gutiérrez y Antonio Plaza, por Castilla-La Mancha; Ignacio Camino, por Cantabria; Javier Díaz y Lucio Pérez, por Canarias, y un largo etcétera.

Pruebas de selección

El Gran Premio Alimentos de España se disputa en tiempo real sobre triángulos olímpicos durante siete regatas en la liguilla previa; cinco regatas para cada una de las semifinales y otras siete regatas para la final. En la fase previa, se sigue el sistema de todos contra todos y, en semifinales y final, el enfrentamiento es de barco contra barco.

Para disputar las semifinales se clasificaron las comunidades de Valencia, La Rioja, Cataluña y Castilla-La Mancha. A la final accedieron, como ya se ha dicho, los veleros de Cataluña y La Rioja.

Ambos finalistas debían enfrentarse hasta que uno de los participantes obtuviera cuatro victorias, de un máximo de siete regatas. Tras las cinco primeras pruebas, Cataluña vencía por tres a dos. En ese momento, La Rioja inició una gran remontada, gracias a un mejor conocimiento del velero, dando la vuelta al resultado para, al final, colocarse en cuatro victorias por tres de la embarcación catalana.

La última de las pruebas no pudo ser más emocionante. Al final, tan sólo veinticuatro segundos separaron a ambas embarcaciones.

Para Santiago López, patrón de la



embarcación de La Rioja, el «quid» de la victoria estuvo cuando a la embarcación de Cataluña se le cayó el «spi» al agua. «Hemos estado más inspirados. Esta final ha sido muy igualada y todo se ha decidido en el último momento. Dedico el triunfo a Luis Arrarte, que ha clasificado el barco para la y a la tripulación de Cantabria. De la regata todo me parece bien, excepto la descalificación de Cantabria. Estoy supercontento, alucinado por la victoria.»

Fernando Sillent, patrón de la embarcación de Cataluña, coincide en la caída del «spi» como el momento clave de la prueba. «Ellos han andado mejor en ceñida que nosotros. La final fue muy interesante, con fases en las que hemos podido ganar cualquiera de los dos. La Rioja ha sido superior a nosotros, especialmente, en maniobras. Les felicito. Nosotros hemos montado un equipo de urgencia, tres días antes de venir a Vigo, y creo que hemos cumplido con creces.»

«La regata, como acontecimiento ha sido fantástico —en opinión de Francisco Jordana, director de la Regata de las Autonomías-Alimentos de España—. La final ha dado el máximo en tensión y emoción. En lo negativo, la descalificación de Galicia, que ha hecho mucho daño a la regata, al correrse en esta autonomía, y la descalificación de Cantabria, que ha sido desagraviada, en cierta manera, por La Rioja, al estar compuesta por tripulantes cántabros.»

El objetivo para ADENOC, aparte de una próxima regata de las Autonomías, sigue puesto en el 1992, en el que pretende organizar la III Ruta del Descubrimiento con una participación de veleros de todas las autonomías navegando hacia América. ■

Raúl GUTIERREZ MOLINERO
Fotos cedidas por ADENOC

RELACION DE PATRONES

| | |
|-----------------------|---|
| Andalucía | David Blanco Reyna |
| Aragón | Francisco Gómez Calvache |
| Asturias | Joaquín García Morán |
| Baleares | Juan Carlos R. Toubes |
| Canarias | Lucio Pérez Aranaz |
| Cantabria | Angel Camino |
| Castilla-La Mancha .. | Angel Gutiérrez/Antonio Plaza |
| Castilla y León | Luis Llorens |
| Catalunya | Fernando Sallent/Jordi Calafat |
| Euskadi | Oriol Ruiz Cabestany |
| Extremadura | Luis Colino |
| Galicia | José María Lastra/Toño Gorostegui |
| La Rioja | Luis María Arrarte/Gómez Gospedal |
| Madrid | Nicolás Martín Cinto |
| Murcia | Francisco Hernández |
| Navarra | Rafael Michel Zugazabeitia/Miguel A. Orrico |
| Valencia | Ramón Juneman |

Más de 300 buques españoles nos dan la razón

HEMPEL'S

Antifouling NAUTIC

Autopulimentantes para pesqueros

PINTURAS HEMPEL, S.A.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 • 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 713 00 00 - TÉLEX 52754 hemp e - TELEFAX (93) 726 61 44
Oficinas y fábrica Carretera B. 142 a Sentmenat. K. 3,8 - 08213 POLINYÀ (BARCELONA)

Revista MOPU

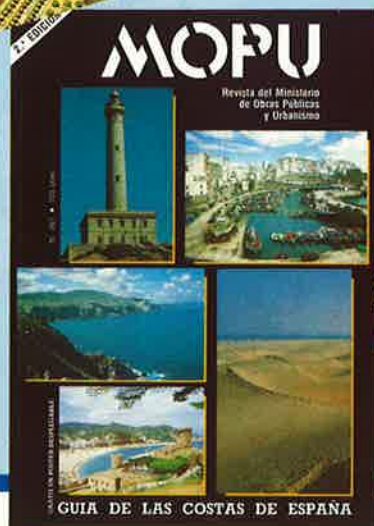
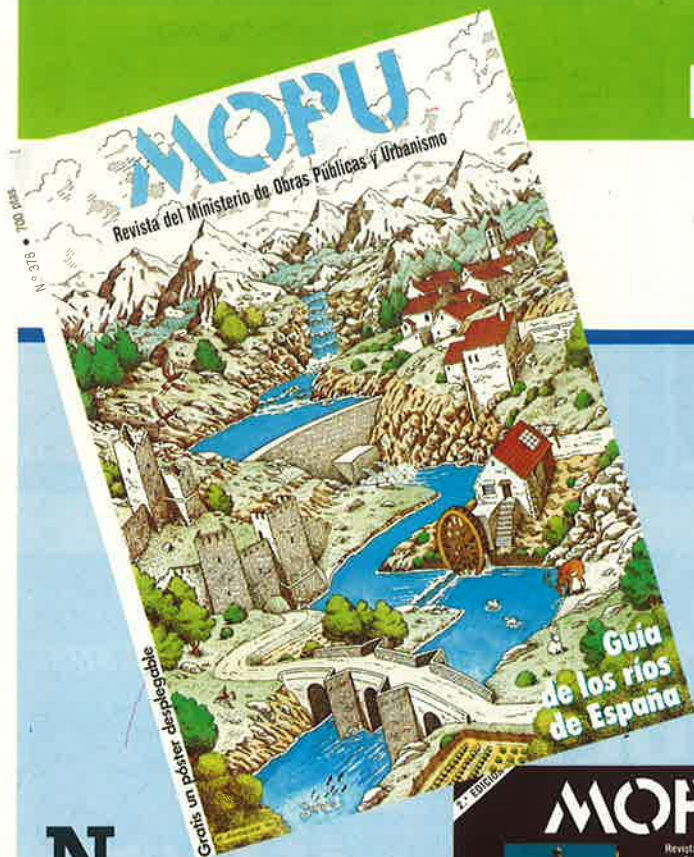
Si lleva el «Mapa Oficial de Carreteras» cuando viaja en automóvil, es seguro que irá por el buen camino; pero esa información puede completarla fácilmente:

Si visita el interior del país, lleve la «Guía de los ríos de España».

Si se dirige a la playa, no olvide la «Guía de las costas de España».

Si quiere hacer un viaje a la Ilustración, hágase con «Las obras públicas en el siglo XVIII».

No salga de casa a ciegas, déjese guiar por la Revista MOPU. Nuestros números extraordinarios le cuentan todo lo necesario en más de 200 páginas ilustradas a todo color.



TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE

PROFESION/EMPRESA

DOMICILIO

CIUDAD C. P.

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

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

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

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

...Y si se suscribe, contará regularmente con una publicación mensual de cien páginas con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

Una revista para ir a todas partes



Elaborado el Real Decreto que regula el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesionales

Reforma de la Formación Profesional

El borrador del Real Decreto por el que se regula el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesionales ha quedado elaborado. De esta forma toma cuerpo el acuerdo suscrito por el Gobierno con los sindicatos y con la CEOE el 28 de febrero pasado sobre Formación Profesional.

LA nueva norma sobre Formación Profesional revestirá la forma de Real Decreto, con objeto de dar carácter permanente al Plan de Formación e Inserción Profesionales, y recoge cambios que, como consecuencia de las recientes negociaciones del Gobierno con los sindicatos y la CEOE, comprenden un plan de medidas formativas dirigido a los colectivos más desfavorecidos, y que desarrollarán el Ministerio de Trabajo y el de Educación y Ciencia.

Los objetivos principales que contempla el borrador del Real Decreto son adaptar las acciones formativas a las nuevas normas del Fondo Social Europeo, que fija como prioritarias las acciones dirigidas a los jóvenes parados de larga duración, mejorar los niveles de calidad y gestión de la formación, potenciar la participación de los interlocutores sociales en la ejecución y seguimiento del Plan de Formación e Inserción Profesional y crear un Plan de Choque para los colectivos más desfavorecidos.

Este Plan de Choque pretende conseguir para esos colectivos la obtención del título de Graduado Escolar o el de Primer Grado de Formación Profesional, el aprendizaje de una profesión o la inserción en el mercado de trabajo de la persona beneficiaria de la medida.

Se creará, en este sentido, un nuevo programa en favor de las mujeres mayores de veinticinco años que se reintegran al trabajo después de una larga interrupción de su actividad, como mínimo de cinco años. Se crearán, también, nuevos programas para jóvenes contratados para la formación, y otro de formación de jóvenes parados con edades comprendidas entre los veinticinco y treinta años que no hubieran trabajado con anterioridad más de tres meses.

La formación profesional para jóvenes, antes limitada a los meses cualificados, se amplía a jóvenes con mayor nivel de cualificación, y se establece, además, la garantía de un curso de al menos doscientas horas de duración, una vez finalizado el contrato para la formación, si al término del mismo el joven se



encontrara desempleado. Además, se garantiza un curso de Formación Profesional ocupacional para los jóvenes desempleados menores de veinticinco años que no tengan derecho al subsidio agrario durante 1990 o vean reducida su duración como consecuencia de las modificaciones introducidas en la norma que regula dicho subsidio.

Otra de las medidas que contempla el borrador del citado Real Decreto es la fijación periódica por orden del Ministerio de Trabajo de ayudas económicas. Las becas pasan a computarse mensualmente, y se incrementan en un 7,1 por cien. Si se trata de un menor de veinticinco años, demandante del primer empleo y con responsabilidades familiares y rentas inferiores al salario mínimo interprofesional, la ayuda del 75 por cien de este salario mínimo resultará equivalente a este subsidio de desempleo.

Participación de los interlocutores sociales

El Borrador del Real Decreto potencia la participación de los interlocutores sociales mediante la creación de los Comités Provinciales de Seguimiento

de la Formación Profesional Ocupacional. Dichos comités actuarán como órganos provinciales de participación institucional del Consejo General de Formación Profesional y tendrán, entre otras, las funciones de recibir información trimestral del Instituto Nacional de Empleo sobre la evolución de las medidas de Formación Profesional, el seguimiento y desarrollo de la Formación Profesional en la provincia y su adecuación al Observatorio Ocu-

pacional.

En lo que se refiere a la colaboración de los interlocutores sociales, se establecerá con las confederaciones empresariales y sindicales contratos-programa de carácter trianual, en los que figuran compromisos cuantitativos y financieros.

A los jóvenes contratados para la formación se les exige, para recibir las ayudas, que el contrato sea para tiempo completo y por un mínimo de seis meses, y se establece el requisito de in-

formación a los representantes legales de los trabajadores, que firmarán el Plan de Formación, como prueba de haberlo recibido. Asimismo, se modifica el programa de «prácticas profesionales en las empresas para menores de veinticinco años». Estas podrán realizarse también en centros de formación técnicamente apropiados. Se entregará, además, a los alumnos, un cuaderno de prácticas, que deberá ser firmado por el representante de los trabajadores.

El borrador del Real Decreto regula la formación impartida a distancia, que deberá formar parte de un plan homologado por el INEM. Cuando una empresa solicite a este Instituto la homologación de un plan de formación, éste deberá haber sido notificado al comité de empresa. Por otra parte, cuando el INEM realice la programación de cursos, tendrá en cuenta los datos del Observatorio del comportamiento de las Ocupaciones, que tendrá como objetivo detectar las necesidades de empleo y formación para adecuar la programación de la formación ocupacional al mercado de trabajo. ■

El borrador contempla la creación de un nuevo programa en favor de las mujeres mayores de veinticinco años que se reintegren al trabajo después de una larga interrupción de su actividad.

Los jóvenes desempleados menores de veinticinco años que no tengan derecho al subsidio agrario tienen garantizado un curso de Formación Profesional Ocupacional.



P. DE ASTURIAS

Acuerdos de colaboración pesquera con Galicia

EN la localidad asturiana de Taramundi han celebrado su habitual encuentro semestral el presidente del Principado de Asturias, Pedro de Silva, y el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, que han estado acompañados de un buen número de consejeros y de directores generales. Entre estos últimos se encontraban los de Pesca de Asturias y Galicia, Moro y Pena, que con sus respectivos equipos técnicos han estudiado, durante más de diez horas, la problemática pesquera de las dos Comunidades Autónomas.

Uno de los primeros acuerdos de colaboración a los que se ha llegado en esta cumbre pesquera astur-galaica es el de unificar criterios en cuanto a la

explotación, arranque y estudio de las algas. La postura adoptada hace ya algún tiempo por la Dirección Regional de Pesca de Asturias, es la de que las algas salen de la mar y, por tanto, es una riqueza que han de explotar los pescadores profesionales; es decir, los que están dados de alta en la Seguridad Social del Mar y que tienen su medio de vida exclusivamente en la pesca. La presión existente en Asturias por los recolectores de algas que no son profesionales de la pesca y que alternan el trabajo temporal de recogida de algas con faenas campesinas o con un empleo fijo en tierras es muy frecuente, hasta el punto de que han surgido enfrentamientos entre las dos partés, ya que los profesionales estiman que los de tierra les hacen una competencia desleal y muy perjudicial. En Asturias, por tanto, se defiende el derecho del profesional de la mar a explotar las algas y ésta misma postura ha sido adoptada y defendida en la cumbre de Taramundi por la representación gallega. De esta forma

Galicia y Asturias forman un frente común para defender las algas para que sean explotadas por los pescadores profesionales y no por los «pescadores» de ocasión o de temporada.

También los responsables de pesca de Galicia y Asturias han llegado a acuerdos concretos sobre regulación de actividades pesqueras y marisqueras y sobre normativas de artes de pesca denominadas artesanales. Quiere esto decir que los barcos gallegos y asturianos utilizarán aparejos similares, ya que los tamaños mínimos autorizados para la pesca de determinadas especies serán idénticos en ambas comunidades. Se pretende, en definitiva, llegar a una unificación de vedas y tallas para crustáceos, moluscos y algas, así como la puesta en marcha de una colaboración total en materia pesquera y marisquera con la aproximación total en la regulación de las artes a utilizar tanto en Galicia como en Asturias.

Por lo que se refiere a la investigación científica se ha llegado al acuerdo entre Asturias y Galicia de intercambiar toda clase de recursos existentes en ambas comunidades y a tal efecto el centro de investigación que tiene la Xunta en Ribadeo va a ser utilizado de inmediato por la Dirección Regional de Pesca asturiana, tras una remodelación que se está llevando a tal efecto en el centro de investigación pesquera de la ribera del Eo; río que sirve, por otra parte, de frontera entre Asturias y Galicia. Se desarrollarán, asimismo, trabajos comunes y existirán reuniones sectoriales. Ambos organismos trabajarán conjuntamente en una serie de iniciativas que se pondrán en marcha dentro de este mismo año. ■



José de ARANGO



Buena costera del bonito

DOS puertos asturianos han celebrado, en los últimos días de junio y en los primeros de julio —coincidiendo con los respectivos fines de semana— jornadas gastronómicas del bonito. Han sido Luanco y Candás, dos puertos venidos a menos y cuyas flotas boniteras tienen base en Avilés. La costera del bonito, haciendo un balance de fin de junio, cuando las flotas llevan dos semanas de actividad, está resultando muy satisfactoria para las embarcaciones asturianas. En los primeros quince días de costera se facturaron en las lonjas de Asturias —Avilés y Gijón especialmente— por encima de los 100 millones de pesetas. En dos días se han consumido en Luanco 6.000 kilos de bonito en sus jornadas gastronómicas y una cantidad similar en Candás. El precio medio en lonja es de 500 pesetas y hay un total de 55 barcos asturianos participando en la costera del bonito con cerca de 500 tripulantes.

El pasado año se vendió en la costera del bonito un total de un 1.800.000 kilos en la lonja asturiana de Avilés. En Luarca, Lastres y Cudillero, pero muy especialmente en Gijón, las ventas fueron también importantes. En la «rula» gijonesa de El Musel se subastaron 800.000 kilos. Se espera que la «cosecha» asturiana del bonito en el presente año supere los tres millones de kilos. ■

J. de A.



Descanso semanal de 36 horas para la flota arrastrera

TRAS una serie de reuniones entre armadores y representantes sindicales de los pescadores se ha llegado a un acuerdo laboral para la flota de arrastre asturiana con sede en el puerto de Avilés, dentro del marco de discusiones del convenio colectivo. Los pescadores pretendían alcanzar un descanso de cuarenta y ocho horas; es decir, las jornadas del sábado y domingo. Sin embargo, los armadores se han mantenido firmes en su postura de que la inactividad durante el sábado ocasionaba pérdidas importantes, al tener que entrar los barcos en el puerto a última hora del viernes. Al final, y tras dos meses de negociaciones y algún paro de la flota durante unos días, se ha llegado al acuerdo de que la flota de arrastre asturiana, con base en Avilés, tenga un descanso en sus tripulaciones de treinta y seis horas, permitiendo así que los barcos puedan entrar en puerto hasta las doce de la mañana del sábado.

En la reunión no han estado presentes los armadores de los arrastreros que tienen su base en el puerto de El Musel, de Gijón. Son cinco los arrastreros gijoneses que no han entrado en el acuerdo, sin que se sepa

aún si los armadores van a sentirse vinculados a los puntos adoptados en Avilés o si, por el contrario, van a seguir faenando en sábado.

Las reuniones van a continuar en la Casa del Mar de Avilés para negociar otros aspectos del convenio como son los salarios, la Seguridad Social y las vacaciones. ■

J. de A.



Veda en los caladeros del Cantábrico

Cofradías de pescadores y sindicatos con implantación en el sector de la pesca han planteado a la Administración la necesidad de que el descanso semanal de la tripulación de los arrastreros coincida con la implantación de una veda de los caladeros, donde habitualmente faenan estas embarcaciones, con el fin de que el descenso de dichos caladeros esté asegurado y no queden esquilados en los fines de semana.

Entienden las Cofradías, los armadores, los pescadores y las fuerzas sindicales que no serviría para nada que la flota arrastrera asturiana no se haga a la mar en la tarde del sábado y durante toda la jornada del domingo si acuden a los caladeros los barcos de otras Comunidades, como lo hacen franceses y portugueses. Se quiere defender la riqueza de los caladeros mediante un descanso semanal de dos días, y la única forma de conseguirlo es mediante la veda y poniendo en marcha una vigilancia para que aquella se respete por parte de todas las flotas arrastreras del Cantábrico. ■

J. de A.



La noticia de la nueva reconversión de los Astilleros Españoles que anunció el Ministerio de Industria ha conmovido al sector naval, justo en plena campaña de las elecciones andaluzas.

Aunque ha sido un argumento esgrimido por algunos partidos, especialmente el PA, para descalificar la política del partido socialista, no parece que tal cuestión haya influido mucho en la decisión de los ciudadanos al depositar su voto en las urnas, pero sin duda continúa preocupando a un colectivo de trabajadores que en Andalucía supera las 18.000 personas.

Los astilleros de Cádiz, Sevilla y Puerto Real ya han sufrido una reconversión que supuso la reducción a la mitad de la plantilla. Sin embargo, eso no ha impedido que hubiera pérdidas, más bien al contrario, tal y como denuncian los sindicatos, éstas han ido aumentando, lo que es, según ellos un argumento que demuestra que reducir plantilla no significa, ni mucho menos, reducir pérdidas.

Así las cosas, y con la presentación a los sindicatos del plan que se va a enviar a la CE para atender la llamada de atención sobre las ayudas al sector naval, no parece que se salga del punto muerto por el momento ya que los sindicatos califican el documento de «ambiguo y poco claro», la cuestión está lejos de aclararse.

UGT y CC.OO. afirman que la reconversión naval en Andalucía ya está hecha y que los 2.000 empleos que sobran no pueden adjudicarse a los astilleros andaluces. Se culpa a la unificación alemana de este nuevo interés de la CE por reconvertir astilleros (donde no debe ser, según los sindicatos) y por recortar ayudas naciona-



Los trabajadores del sector se entrevistarán con Manuel Chaves

Los astilleros, tema de referencia en las elecciones a la Junta

les. Mientras tanto se critica que para mantener los empleos se hayan producido barcos a precios políticos que alguno de los clientes ya ha revendido haciendo un negocio redondo.

Políticamente, los sindicatos se han visto apoyados por el Gobierno saliente de la Junta de Andalucía, pues el consejero de Fomento y Trabajo, José María Romero, ha afirmado que la reconversión naval estaba hecha y que reducir más los empleos, sí que pondría en peligro la propia viabilidad de los astilleros.

Sin embargo, esta declaración e intencionismo suponen más que enviar esta «patata caliente» al nuevo Gobierno de Chaves, que será constituido a mediados de julio. Ya tiene el presidente electo en su agenda la petición de los trabajadores de Astilleros para hablar sobre el futuro del sector naval, con el aviso además de que están dispuestos a la movilización si peligran los puestos de trabajo. Entre los temas que tienen

relación con la costa, quizás ha sido el de astilleros el más escuchado durante la campaña electoral. También hubo alguna breve referencia a los apresamientos en Marruecos y poco más. La campaña volvió a olvidar la problemática del mar.

Ahora queda ver, en la etapa Chaves qué impulsó se dará a temas como la pesca o los astilleros, por ejemplo, y qué directrices marcará el ex sindicalista y ex ministro sobre las prioridades de desarrollo y el equipo que forma para ejecutar su programa.

Otro tema que tendrá sobre la mesa Manuel Chaves, nada más ser investido presidente, y en el que también tendrá que tener en cuenta su delicada situación, es el turismo. Si bien, en los últimos años, la política andaluza ha ido tomando un giro distinto y abandonando la promoción indiscriminada del turismo de masas y baja calidad por alternativas más competitivas en el sector turístico

mundial, lo cierto es que la crisis ha hecho mella en la costa andaluza; sobre todo en la Costa del Sol, donde ya la ocupación hotelera de la pasada Semana Santa (entre otras cosas por la huelga de hostelería) disminuyó alarmantemente.

Precisamente, el presidente del Banco Hipotecario, Julio Rodríguez, afirmó recientemente en Sevilla que según las cifras del banco, se detectaba un parón en la construcción turística en la Costa del Sol, aunque subía la demanda en la costa de Almería, de Granada y Cádiz.

Como buena noticia para el turismo, la relación del estado de las playas. Precisamente la costa granadina, registró los peores resultados en cuanto a la clasificación por limpieza y servicios pero, en general, la mejora ha sido notable en toda la costa andaluza y en varias playas ondea la bandera azul comunitaria de playas limpias.

Pero a pesar de las vacaciones que se avecinan para buena parte de los ciudadanos, la gente del mar sigue con su trabajo y, en este sentido, olvidar, que se ha construido la primera «gestora democrática» de una Cofradía de pescadores, según la denominación utilizada por los sindicatos, en Punta Umbría, tras el abandono de la anterior directiva.

Por primera vez, sindicatos y empresarios van a participar directamente en la junta de la Cofradía, en un ensayo de lo que serán las elecciones a Cofradías de pescadores, una vez se resuelvan los contenciosos que están en los tribunales y se convoquen las elecciones que la Junta está perfilando desde hace varios años.

Chaves, también tiene pendiente una entrevista con los sindicatos de la pesca, dentro de esa agenda que debe tener repleta sin todavía haber sido investido presidente, pues los trabajadores del mar tienen pendientes temas como el del subsidio que iguale a este colectivo con otros trabajadores que tienen mayor cobertura ante el desempleo. ■



El Ejecutivo Vasco ha aprobado un Decreto que sustituye y supera al de 1985



Regulación de ayudas para la flota

El momento crítico en el que se encuentra la pesca ante la entrada en vigor del Acta Unica y los cambios en los países del Este han llevado a la Consejería de Pesca del Gobierno Vasco a tomar medidas dirigidas esencialmente a la renovación de la flota y, particularmente, a estimular a los jóvenes arrantzales a adquirir embarcaciones, otorgando para ello las máximas facilidades.

La flota de bajura modernizó en 1988, según datos de la Consejería de Pesca, un total de 90 unidades, triplicándose la cifra en el 89.

ESTOS dos objetivos, junto con la adaptación de la normativa vasca a las exigencias comunitarias, constituyen los principios del nuevo Decreto de ayudas al sector pesquero aprobado recientemente por el Ejecutivo Vasco.

El Decreto viene a sustituir al aprobado en 1985 y supera a éste en flexibilidad a la hora de considerar los requisitos y situaciones que puedan plantear los posibles destinatarios de las ayudas administrativas.

El Decreto incide con especial intensidad en apoyar a jóvenes profesionales o armadores de barcos pequeños que deseen ejercer su actividad en buques mayores.

En ambos casos se ofrecen subvenciones que posibilitan acceder a la propiedad del barco. Con esta línea de actuación, el Ejecutivo de Vitoria pretende propiciar el obligado relevo generacional en el sector mediante la sustitución de maquinistas, patronos y otros especia-

listas que se encuentran a las puertas de la jubilación, por quienes llegan por vez primera a cargos de responsabilidad.

A la hora de redactar el Decreto se han tenido en cuenta tres cuestiones básicas: el estado de la flota vasca, las posibilidades de acceso a caladeros rentables y el ingreso en la Comunidad Europea.

Para el primer apartado se analizó la edad media de los buques con base en los puertos pesqueros vascos y se estudió, asimismo, el nivel tecnológico de los mismos. «*Aunque la edad media resulta alta, en torno a los veinte años, excepto en el sector de atuneros y arrastreros congeladores, se ha hecho un esfuerzo inversor destinado a realizar mejoras en la estructura de los cascos y en los elementos de propulsión.*»

En la flota de bajura, según datos de la Consejería de Pesca, en el año 1988 se modernizó un total de 90 unidades, triplicándose la cifra el pasado



año, en el que se llegó a 312.

Respecto a la flota de altura, se construyeron 13 nuevos barcos y se acondicionaron 38 en el mismo período.

Volviendo al Decreto, otra de las cuestiones que condicionará su funcionamiento será la posibilidad que tendrán los buques para acceder, en condiciones adecuadas, a caladeros rentables. Los armadores colocan actualmente esta cuestión en la cabecera de su lista de preocupaciones, por encima de los problemas de rentabilización de las inversiones que realizan en construcción y reparación, la complejidad de las extracciones o aspectos relacionados con el futuro comercial de las especies que capturan.

El adecuado conocimiento de las expectativas en esta materia parece ser clave para planificar cualquier operación de apoyo a la modernización y renovación de la flota pesquera vasca.

El Decreto del departamento de Agricultura y Pesca, asentado sobre esas premisas, pretende también superar con el máximo esfuerzo presupuesta-

El Decreto incide con especial intensidad en apoyar a jóvenes profesionales o armadores de barcos pequeños que deseen ejercer su actividad en buques mayores.

rio posible la discriminación que, en algunos casos, se ha producido a la hora de recibir ayudas comunitarias destinadas al sector pesquero.

El Ejecutivo Autónomo Vasco ha diseñado así un sistema cuya piedra angular quiere ser la flexibilidad. «Esta permite atender el sector en la diversidad de las muchas situaciones que enfrenta. Pero, además, el Decreto ha incidido especialmente en no desviar sus líneas de trabajo del marco comunitario. La adaptación de esta normativa a la demanda de las instituciones comunitarias es otro de sus aspectos más destacables», han asegurado fuentes del Departamento de Pesca.

Las ayudas que se arbitran en este Decreto se dirigen a tres tipos de operaciones distintas: la modernización y la reforma de los buques pesqueros existentes, la construcción y compra de nuevas embarcaciones y el apoyo a los tripulantes que deseen hacerse con barcos.

En general los apoyos permitirán otorgar subvenciones de hasta un 30 por cien de los proyectos de inversión o las operaciones financieras que se realicen para conseguir la propiedad de los buques «con las limitaciones que establece la normativa comunitaria y otros requisitos elementales como la

necesidad de ejercer la actividad en la Comunidad Autónoma Vasca y determinado compromiso que se adquieran al recibir las ayudas y que limitan las posibilidades de transmisión o venta de los buques reparados. En el caso de las ayudas a los tripulantes el compromiso vincula al marino a su nave por un período de cinco años», según recoge el Decreto.

En el campo de la renovación de la flota, la normativa vigente prevé la inclusión de operaciones de renovación general de los buques que impliquen cambio de modalidad pesquera, o modificación sustancial del buque, incorporación de aparatos de detección y otros.

«Para apoyar a los compradores de barcos o constructores de nuevas embarcaciones se priorizarán aquellos proyectos de construcción que mejor se adapten a la política de estructuras pesqueras de la Comunidad Europea, que incorporen tecnología más novedosa, que creen mayor número de puestos de trabajo y que redunden, como proyecto de inversión, más directamente en el desarrollo de la economía vasca», de acuerdo con el criterio del Departamento de Pesca. Finalmente, y para no dejar ninguna posibilidad fuera de juego, las subvenciones a la compra de buques beneficiarán a tripulantes interesados en adquirir barcos de eslora superior a nueve metros, no más antiguos de quince años y que se hallen en buen estado de equipamiento y conservación, debiendo contar además con garantías de viabilidad económica y adecuado acceso a caladeros al menos durante los diez últimos años. En este caso el tope máximo establecido por el Decreto alcanza el 25 por cien de la inversión a realizar.

«Se trata en definitiva de estar en onda con Europa, de lograr una flota modernizada y competitiva, unos caladeros donde poder faenar y tripulaciones bien formadas», ha expresado José Ignacio Espel, vicepresidente de Pesca del Gobierno Autónomo Vasco. ■

Isabel CAMACHO

La «guerra del bonito»

LOS «arrantzales» han largado las botavaras de babor y estribor en busca de los bancos de bonito. Pero lo han hecho en esta ocasión entre la esperanza de toparse con las primeras hordas de túnidos que se dirigen en su viaje migratorio hacia aguas próximas al golfo de Vizcaya, y la amenaza del estallido de una «guerra del bonito», propiciada por el uso de volantas en aguas de Finisterre.

Lo abreviado e improductivo de la costera del verdel y especialmente la ausencia de pesca de anzuelo, ha adelantado la partida de los pescadores vascos en busca del deseado bonito. Y lo han hecho con una premura sin antecedentes históricos.

Al igual que desde hace años venían realizando gallegos y asturianos, los vascos han soltado amarras en pos del «sueño dorado» en primavera. El abandono del puerto se convierte a menudo en una odisea.

Año tras año, los bancos de túnidos se encuentran a muchas millas de la costa, lo que conlleva un perjuicio para las embarcaciones de menor porte y una prolongada ausencia que, en muchos casos y sin apenas compensaciones, se extiende hasta el mes de septiembre.

Pero si esta aventura protagonizada por los arrantzales de embarcaciones de 50 toneladas, utilizando la modalidad de cacea es tarea dolorosa, según ellos mismos reconocen, mucho más lo es la amenaza presente de los volanteros extranjeros.

Pescadores de Bermeo, Ondarroa y puertos de la costa vasca, han expresado su temor y sobre todo indignación por lo que constituye el uso de volantas y el consiguiente grave perjuicio al pescado, un daño irreparable a la ecología y el revés para los intereses de la flota vasca.

«El conflicto puede estallar en cualquier momento», dicen a quien quiere escucharlos los arrantzales. «No nos vamos a dejar avasallar», remachan. «Se trata de la guerra del bonito. Nuestra única salida.»

La historia viene de lejos. La administración francesa se ha caracterizado por permitir que sus pescadores faenen a su antojo usando artes terriblemente perjudiciales para

la pesca. Primero, fue contra la anchoa y, seguramente dados sus buenos resultados, la modalidad se amplió al bonito.

Desde hace tres años, en los puertos galos se forman paredes en la mar como consecuencia de las volantas.

Echadas en zonas estratégicas ocupan extensiones de hasta decenas de kilómetros allí por donde el bonito en su camino de emigración, nada.

Pero, este sistema censurado hasta por la Comunidad Europea que prepara una legislación al respecto, ya no es patrimonio único de los franceses. Japoneses, coreanos y barcos con bandera de Taiwan, les han emulado y ya faenan al oeste noroeste de Finisterre.

Los arrantzales han dejado oír su

voz al ver cómo sus artes artesanales son desbancadas sin escrúpulos por las volantas, convirtiendo sus capturas en cantidades similares a las que caben en una cesta de la compra.

La calidad de la pesca recogida en volantas es inferior debido al largo tiempo que permanece muerta antes de ser alzada, y por lo tanto se cota a menor precio en lonja, convirtiéndose hasta el final en una competencia desleal para las capturas de los arrantzales.

Si las espadas de los pescadores vascos ya están en alto, la progresiva salida a la mar de asturianos y cántabros en busca de bonito, puede, si no lo ha hecho ya, provocar la «guerra del bonito». ■

Isabel CAMACHO



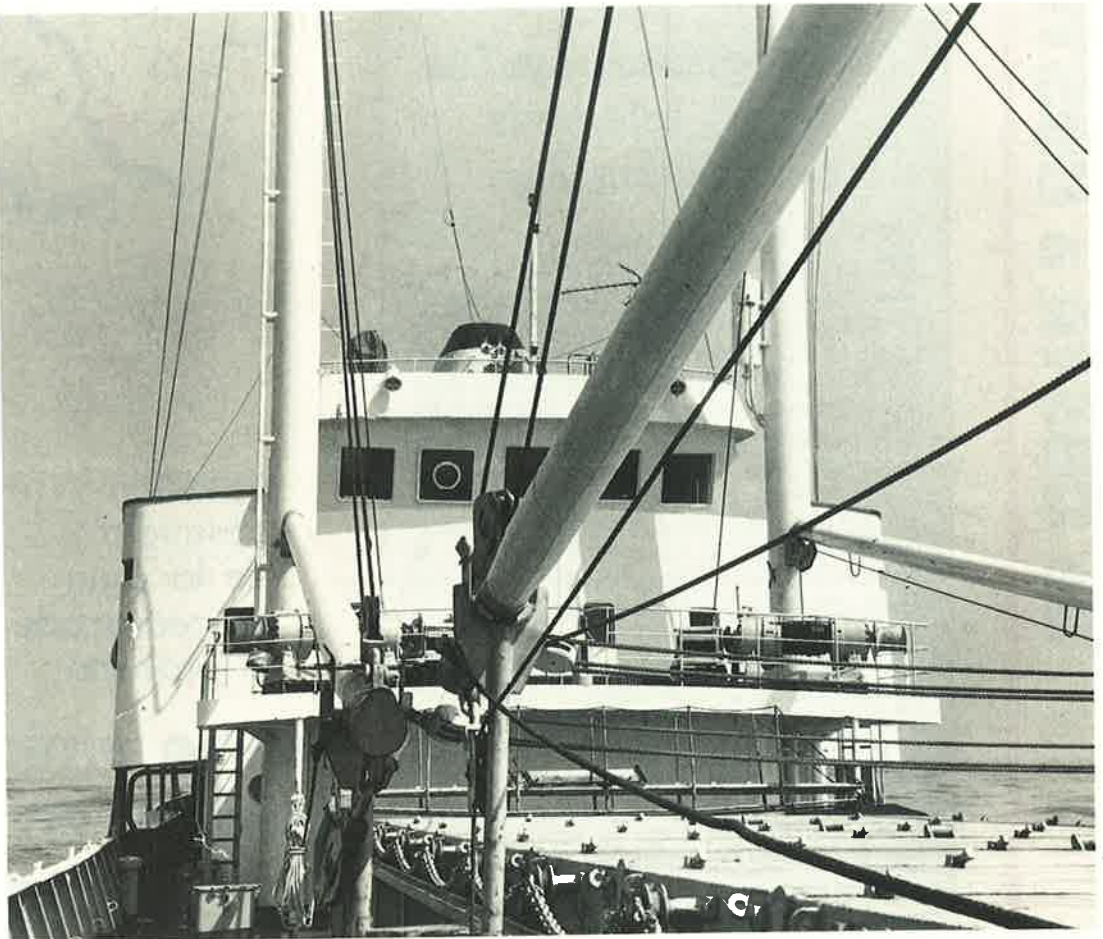


El balance de este año supone un descenso respecto a la campaña anterior.

En la pasada campaña 89-90 los exportadores hortofrutícolas de Canarias pagaron alrededor de 7.000 millones de pesetas en fletes a las compañías navieras Fred Olsen Lines, Nissui y Transcanary, que fueron las encargadas de realizar los mayores envíos a los distintos países de la Comunidad Económica Europea. Junto a estas navieras los exportadores hortofrutícolas canarios operaron en la pasada campaña con otras compañías aunque en menor medida, como es el caso de Trasmediterránea, Manuel Toledo y Cía., e Ibérica Canaria.

EN total fueron 39.252.536 bultos los exportados en dicha campaña, lo que supone un descenso respecto a la anterior del 88-89 en que se exportaron desde el archipiélago a Europa 39.755.116, situándose así la diferencia en 502.580 bultos. Los exportadores interpretan esta bajada de la exportación de sus productos en el denominado virus MILDIUM que afectó a los pepinos, así como en el conocido TREEPS CALIFORNIANO que afectó a los pimientos.

Según declaraciones del portavoz de los exportadores de la



Los exportadores hortofrutícolas pagaron 7.000 millones en fletes

provincia de Las Palmas, Roberto Goiriz, «*las expectativas de aumentar el número de buques rolonos en las líneas Canarias-Peninsula son beneficiosas en la medida que supondrán crear una autopista entre el archipiélago y la España peninsular*». A esto Roberto Goiriz añade que «*cargar la mercancía en un camión o contenedor isoterma, introducirla en el barco para que, una vez que atraque en los puertos peninsulares, vuelva a circular en camión proporciona unas condiciones óptimas al disminuir las manipulaciones de las mercancías*».

Por otra parte, las instalaciones frigoríficas instaladas el pasado año en el puerto de la Luz y de Las Palmas, con una capacidad de almacenamiento de 1.400 palets también permite

que la calidad de los productos hortofrutícolas lleguen a Europa en condiciones óptimas, dado que se trata de productos perecederos como tomates, pepinos, berenjenas y aguacates entre otros.

Ahora, una vez estimados los gastos en fletes de la pasada campaña, los exportadores hortofrutícolas de las islas estudian la concesión de sus exportaciones a las navieras, para lo que ambas partes están manteniendo una ronda de negociaciones al objeto de analizar las diferentes ofertas. Así, aunque no se ha tomado aún ninguna decisión por parte de los empresarios agrícolas, sí se ha cerrado en cambio el plazo por la presentación de propuestas.

En esta línea se puede decir que han concurrido las mismas

navieras que en campañas pasadas, a las que hay que añadir la propuesta presentada por la compañía NYK para realizar el servicio.

La naviera que más tonelaje transportó el pasado año fue la Transcanary que llevó a los puertos europeos 16.762.477 bultos. Le sigue en el ranking la compañía Fred Olsen Lines que envió 14.687.980 bultos y la naviera Nissui con 3.968.728.

Los buques que recalcan con mayor asiduidad por los puertos canarios para transportar productos hortofrutícolas son los cargueros Bentago, Bencomo y Mistraude de Fred Olsen Lines, el Sakura Reefer y el Akebono Reefer de Transcanary y el Sun Field y el Hamana de la NISSUI. ■

C. R.

Más vigilancia en las aguas interiores del archipiélago

EN el transcurso de las Jornadas de Coordinación de la Inspección Pesquera que organizó el Gobierno canario, y que se celebraron en Las Palmas de Gran Canaria, se expuso a los asistentes las funciones del Servicio de Inspección Pesquera del ejecutivo regional, señalando que se procederá a su intensificación dado el alto número de infracciones que se cometen en aguas interiores del archipiélago.

En esta línea quedó reflejado en estas jornadas que el pasado año se registraron por el Servicio de Inspección unos 500 expedientes, de los que el 50 por cien se produjo en materia de pesca deportiva, fundamentalmente en la modalidad de pesca submarina, por pescar en zonas prohibidas y por capturar ejemplares de tallas inferiores a las autorizadas. El 50 por cien restante se refirió a infracciones en la práctica de pesca profesional; sobre todo por el uso de artes de pesca no reglamentarias.

El Servicio de Inspección de la Comunidad Autónoma Canaria entró en funcionamiento en julio de 1987 con un agente por isla, cantidad que resultó insuficiente por las amplias tareas a realizar; por lo que se ha ido ampliando progresivamente hasta el punto de que ahora dispone de 17 agentes distribuidos por el archipiélago. También se ha reforzado el servicio en cuanto a elementos materiales. En la actualidad cuenta con cuatro embarcaciones rápidas y está previsto que, a lo largo del año, entren en funcionamiento otras dos. También se proyecta la contratación de un helicóptero para obtener una mayor cobertura de vigilancia, abarcando incluso las zonas inaccesibles desde mar y tierra.

Las Jornadas de Coordinación de la Inspección Pesquera estuvieron presididas por el director general de pesca del gobierno canario, Felipe Perdomo, e intervinieron en ellas técnicos de la Consejería de Agricultura y Pesca del ejecutivo regional, que insistieron particularmente en el propósito de la intensificación del Servicio de Inspección, en acciones encaminadas a que no se deteriore el hábitat marino de las islas y cortar su depredación con la captura de especies inmaduras. Se pretende con ello que la fauna marina se rehabilite a la vez que se obtengan mayores rendimientos con el consiguiente beneficio que ello generaría en el subsector artesanal, tan tradicional en Canarias y que tiene una evidente importancia socioeconómica. ■

C. R.

MURCIA



El sector pesquero de la zona ha rechazado el proyecto

Nuevo emisario residual en la Manga

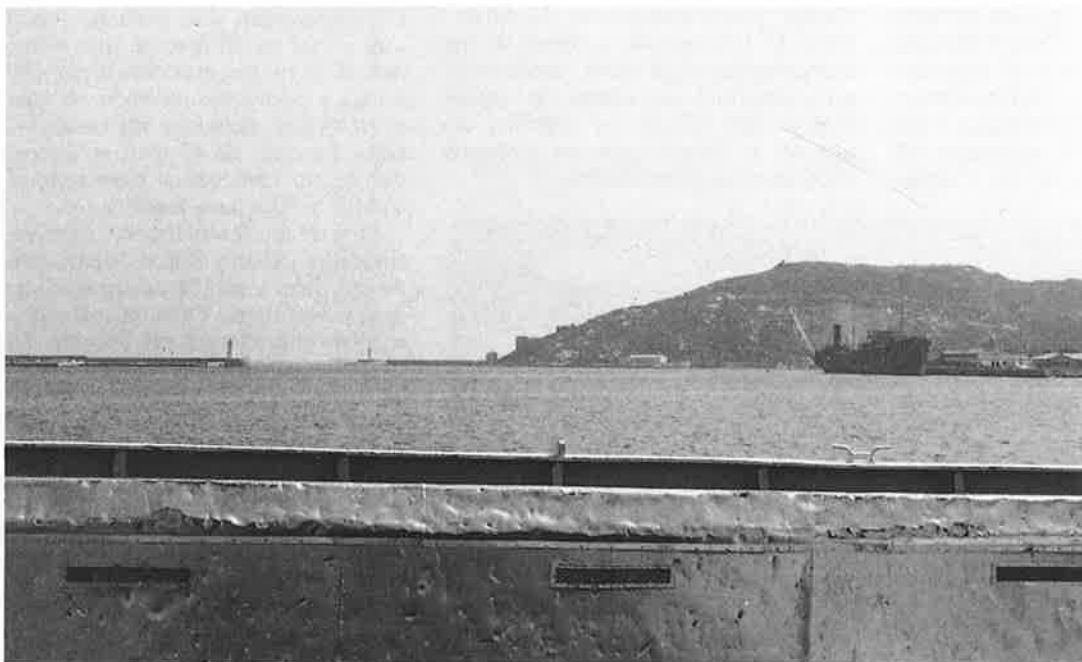
La Consejería de Política Territorial de la Comunidad Autónoma de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena proyectan construir un gran emisario que recoja las aguas residuales de La Manga y del sur del Mar Menor. Esta medida está prevista ante la insuficiencia de los saneamientos en el litoral, que se agrava en el caso de La Manga, donde es corriente encontrarse con material de uso personal cerca de los actuales emisarios. El proyecto ha encontrado un fuerte rechazo por parte del sector pesquero, que entiende que el nuevo emisario supondría una nueva fuente de contaminación para el medio marino. El proyecto elaborado prevé que las aguas no se viertan al mar, sino que sean tratadas para riego.

EL emisario será de tres kilómetros de longitud y las aguas residuales sólo serán evacuadas al mar en caso de emergencia, puesto que en días normales serán devueltas para su depuración y utilización agrícola.

El nuevo emisario ha recibido la aprobación de todos los grupos políticos del Ayuntamiento de Cartagena, salvo la de la concejala de Izquierda Unida, Teresa Rosique. Actualmente existen nueve emisarios en La Manga, que pasarán a ser sustituidos por el nuevo. El más largo de estos emisarios mide 900 metros y el vertido más profundo se hace a 10,90

metros, mientras que el gran emisario proyectado tendrá una longitud de tres kilómetros y verterá los residuos a 60 metros de profundidad, en una zona situada frente a Cala Reona.

Sin embargo, los pescadores han manifestado su rechazo por la proximidad al emisario de una pradera de posidonia oceánica, de indudable importancia para la conservación del medio marino. Los pescadores consideran que las aguas residuales pueden acabar con esta pradera, que es la única existente en el litoral comprendido entre cabo de Palos y punta de La Azohía.



Aparte de la alternativa finalmente adoptada, el estudio previo realizado contempla otras dos posibilidades para la desembocadura del emisario. La primera de ellas la situaría cerca de cala Flores y se alargaría hasta la zona donde ha sido aprobada. La segunda posibilidad se refiere a una zona próxima a las islas Hormigas, que desde el punto de vista pesquero y ecológico, parece ser la zona más adecuada, dado que hay corrientes que diluirían los

vertidos a cientos de kilómetros, además de que no existen allí caladeros tradicionales, según la opinión del presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de la región de Murcia y patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, Pedro López Lorente, disconforme con que el sector pesquero no haya sido consultado para la elaboración del proyecto.

«Bosque de vida»

Tanto oceanógrafos como pescadores entienden que la conservación de la pradera de posidonia oceánica es fundamental para el sector pesquero, «porque ese bosque da vida y cobijo a los alevines». Incluso se ha realizado un estudio para establecer la posibilidad de proyectar un arrecife artificial en Calblanque, para proteger la pradera de posidonias. Los pescadores precisan que frente

a la pradera y entre cabo de Palos y cabo Negro se encuentra un caladero natural que es cuidado por el sector hasta el punto de no pescar más de dos horas, al estar amenazado por los residuos que aún quedan en la bahía de Portmán.

El proyecto de emisario ha sido aprobado por la Consejería de Política Territorial y el Ayuntamiento de Cartagena, organismos que han firmado un convenio para poner en marcha la idea. Otros años las soluciones han sido «parches», colocados de cara al verano, por lo que se pretende ahora dar una solución definitiva al problema.

En apoyo del proyecto se han manifestado el sector turístico de La Manga, así como la Comunidad de Regantes del Campo de Cartagena. El concejal de Obras Públicas del Ayuntamiento de Cartagena, Isidoro Bobadilla, ha destacado del proyecto la reconversión de las aguas residuales para uso agrícola, y ha precisado que la posibilidad de situar el emisario junto a las islas Hormigas presenta problemas de tipo arqueológico, ya que afectaría a los yacimientos cercanos a la playa de las Amoladeras de cabo de Palos, así como problemas económicos, porque el emisario tendría que pasar por unas barras de rocas, lo que encarecería el proyecto.

La dirección general de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma entiende que el emisario no dañará la pradera de posidonias, tal y como está proyectado. Estará a ocho metros de profundidad y los vertidos irán a parar a 60 metros. En el proyecto se han aplicado las condiciones más restrictivas que contempla la normativa sobre vertidos. Las aguas residuales serán tratadas en la planta que se situará junto a las salinas de cabo de Palos, donde confluyen los tres colectores (dos de llegada y uno de partida). La planta separará de las aguas los sólidos, grasas, espumas y detergentes. ■

Andrés PASTOR



Nuevas embarcaciones para salvamento y lucha contra la contaminación

La Dirección General de la Marina Mercante dedicará en 1991 a las costas de Cantabria dos modernas embarcaciones destinadas al salvamento marítimo y a la lucha contra la contaminación del mar, según anunció el responsable de este departamento en una reciente visita a Santander. Lobeto se reunió en la capital cántabra con responsables provinciales y representantes de los sectores implicados en el transporte marítimo para explicarles el proyecto de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante y el Plan de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Marina.

RAFAEL Lobeto, que acudió a Santander acompañado por el subdirector general adjunto de Marina y Contaminación y ex responsable del Servicio de Aduanas en esta capital, José Álvarez, señaló que el Ministerio de Transportes es consciente del reto que significa afrontar una nueva Ley de la Marina Mercante, dentro de un marco de responsabilidades nacionales e internacionales.

Uno de los cambios radicales será la modificación de la estructura administrativa basada en las Coman-

dancias militares de Marina, que pasarán a convertirse en Capitanías de Puerto y Juntas Locales de Navegación, al frente de las cuales estará exclusivamente personal civil.

En el proyecto se contempla también que los servicios de Prácticos del Puerto, pasen a depender del Ministerio de Transportes, a través de las mencionadas Capitanías, confiriendo a los anteriores el carácter de funcionarios que ejercen en régimen de arancel y organizados en Colegios Profesionales provinciales.



Inversión contra accidentes

La frecuencia de accidentes marítimos que producen la pérdida de vidas humanas y la destrucción del medio ambiente es la razón principal del Plan de Salvamento. Este proyecto, que prevé una inversión de 20.000 millones de pesetas en un tiempo de tres a cinco años, contempla la adquisición de remolcadores y lanchas, instalación de centros de control y la formación del personal humano.

Cantabria contará en 1991 con dos modernas lanchas, una para salvamento y otra para la lucha contra la contaminación. La primera tendrá una eslora de 20 metros, una velocidad de 25 nudos, autonomía para 300 millas y podrá ser utilizada en cualquier tiempo debido a sus características. La otra, de 13 metros, dispondrá de un contenedor para residuos sólidos y otro para líquidos.

Dos de los remolcadores irán destinados a Gijón y Bilbao, desde donde cubrirán también emergencias en aguas cántabras. Otro de los instrumentos importantes del Plan de Salvamento son los centros de comunicaciones y coordinación que dependerán de una estación principal, ubicada en Madrid. En la costa cántabra se establecerán torres en los cabos de Peñas y Machichaco, con una antena repetidora en la Punta San Emeterio, cercana a San Vicente de la Barquera.

La torre de cabo Peñas enlazará por el Oeste con la de Finisterre, usando un punto de apoyo en Estaca de Vares. Por el Este, enlazará con la torre prevista en Cabo Machichaco, con otro punto de apoyo en Punta San Emeterio. De esa forma, todo el Cantábrico quedará bajo cobertura de radar y comunicaciones, lo que permitirá detectar cualquier emergencia y establecer, con gran rapidez, el dispositivo de salvamento. Cada torre dispondrá de un Centro Coordinador y estará equipada con radares (que operarán en las bandas X y S), radiogoniómetro VHF y HF y enlaces microondas.

Violeta GONZALEZ



Baja la actividad del puerto de San Vicente de la Barquera

EL Puerto de San Vicente de la Barquera registró en el primer trimestre del año un descenso, tanto en capturas como en ingresos, que viene padeciendo a lo largo de los últimos años y que confirma la crisis por la que atraviesa el sector.

En los tres primeros meses del año este descenso ha supuesto unos ocho millones de pesetas menos de ingresos, cantidad que desde la propia Cofradía de Pescadores de San Vicente no se considera muy importante. La Cofradía estima que durante este período han sido muchas las embarcaciones que han amarrado y se han acogido a las ayudas por desempleo, bien para conseguir un descanso de los pescadores o para efectuar reparaciones en los barcos.

Durante los meses de enero, febrero y marzo se han subastado en la lonja de San Vicente de la Barquera 148.000 kilogramos de pescado, que han supuesto unos ingresos próximos a los 80 millones de pesetas, frente a los 88 alcanzados en el mismo período del año anterior.

Al igual que en las últimas temporadas, las especies que han proporcionado los mayores ingresos han sido el rape, con cerca de 30 millones de pesetas, y el tolle, que con 23 millones de pesetas ha experimentado un sensible aumento. Por el contrario, el faro, con 7.500 kilos capturados, ha sufrido un importante descenso. ■ V. G.

Acuerdo entre mayoristas de pescado cántabros y franceses

LA Asociación de Mayoristas de Pescado de Cantabria ha llegado a un acuerdo de colaboración con su homóloga francesa en el curso de una reunión que ambas asociaciones mantuvieron recientemente.

Este acuerdo pretende que «los mayoristas no se queden al margen, como hasta ahora ha venido sucediendo, tanto de la política de ayudas comunitaria, como de los comités de precios en el sector», en palabras de Celestino Isasi, presidente de la Asociación de Mayoristas de Pescado de Cantabria.

La Asociación de Mayoristas cántabros, que agrupa a 31 empresarios, es la única asociación española que ha iniciado contactos con otras organizaciones europeas para tratar los problemas del sector dentro del marco de la normativa europea.

Juan Carlos Barros, abogado de la Asociación cántabra, resaltó que «las empresas que comercializan y elaboran pescado quieren estar presentes en los órganos de decisión europeos, donde se están discutiendo temas clave, como las subvenciones, la aplicación de un fondo estructural al conjunto del sector pesquero y la introducción de medidas específicas para núcleos pesqueros, ante la entrada en vigor del Mercado Único el 1 de enero de 1993».

Los mayoristas cántabros pretenden continuar los contactos con otras asociaciones europeas, como la británica, y han previsto una nueva reunión con la asociación francesa que se celebrará en Santander este verano. ■

V. G.



Los pescadores gallegos que se dedican a la costera del bonito, iniciada el pasado día 1 de junio y que concluirá a finales del mes de octubre, esperan superar en la actual campaña bonitera las 6.000 toneladas capturadas en 1989, esperanza que de momento se ve confirmada por las primeras descargas realizadas en Burela, puerto coruñés que se encuentra a la cabeza de las capturas de esta especie, seguida a distancia por los puertos de La Coruña y Vigo.

La costera del bonito comenzó el 1 de junio Los pescadores gallegos prevén superar las capturas del 89

EL importe en primera venta de las capturas obtenidas en las costeras del bonito representa para Galicia entre el 15 y el 16 por cien del total de la pesca de litoral y de altura, y durante el pasado año el valor económico de la campaña bonitera dejó en Galicia cerca de 2.000 millones de pesetas, frente a los 6.000 y 8.000 millones que se facturaron en todo el Cantábrico.

La aparición de los bancos migratorios de atún blanco se produce en la segunda quincena de junio, al norte y al este de las islas Azores, desde donde se dirigen hacia el golfo de Vizcaya, y tras un estancamiento en el Cantábrico desaparecen a mediados de octubre. En opinión de los expertos, la mejor época para la pesca del bonito es durante la primera quincena de agosto, cuando la temperatura del agua es de 18 grados, aunque el margen se amplía desde los 17, temperatura actual y hasta los 19 grados.

En Galicia, Burela destaca como el puerto donde mayor

importancia cobra la costera del bonito, pues la práctica totalidad de los 65 barcos que componen la flota del puerto de Burela, que dan empleo a unos 700 marineros, ya se encuentra en las Azores y algunos de ellos ya han desembarcado importantes cantidades de esta especie. En 1989 el volumen de ingresos generados por la comercialización del atún blanco en este puerto rondó los 1.400 millones, por lo que acapara las dos terceras partes del total de ingresos facturas en la región.

Pero no todo es un camino de rosas y las autoridades de este puerto coruñés se muestran preocupadas por el conflicto que todavía se mantiene entre españoles y franceses por la utilización de diferentes artes de pesca en una misma área.

Los franceses utilizan volantas y redes pelágicas, mientras los españoles y concretamente los gallegos, todavía continúan con el arte de cebo vivo, lo que proporciona más empleo y al mismo tiempo permite una pesca más selec-

tiva, respetando los recursos marinos. El argumento no es compartido por los pescadores del país vecino y mientras, las autoridades comunitarias siguen sin pronunciarse tras el fracaso que supuso el embarque de observadores.

Las consecuencias de este enfrentamiento son una pérdida de los ingresos económicos al descender el precio del bonito y también, según el titular de la Cofradía de Pescadores de Burela, Benigno Beltrán, por los graves perjuicios que ocasiona a los bancos del atún.

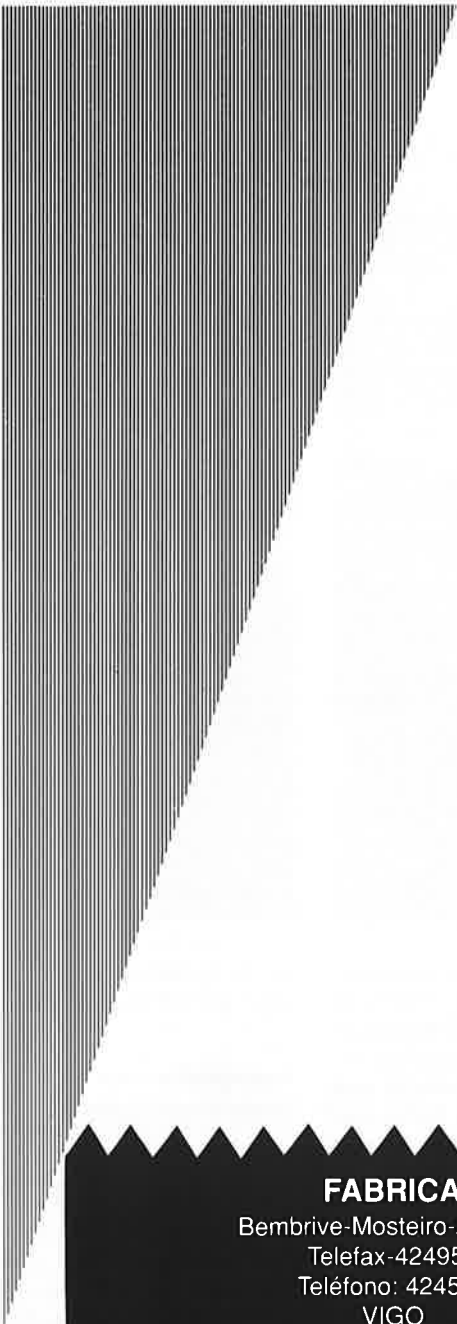
Por otra parte, este año proseguirá la labor emprendida por el personal técnico del Instituto Español de Oceanografía de La Coruña para el marcado del bonito que se inició hace ya dos años, y que consiste en marcar a algunos miembros de esta especie de túnidos para observar cómo evolucionan, interesándose especialmente por su crecimiento.

Las capturas del atún blanco no son constantes a lo largo del tiempo y según se demuestra en un estudio realizado por personal del Instituto Español Oceanográfico, las fluctuaciones son habituales. Así, mientras en 1987 se capturaron 1.423.161 ejemplares para el curricán con un peso de 10.010 toneladas, los datos referidos al cebo vivo suponen 2.211.616 ejemplares con un peso de 18.915 toneladas. En 1988 el balance se sitúa en 1.978.164 ejemplares capturados con curricán, que totalizan 10.977 toneladas; mientras que los correspondientes al cebo vivo ascienden a 2.909.628, con un peso de 15.482 toneladas. Y según las primeras estimaciones, el pasado año se llegó hasta las 25.245 toneladas, en total. ■





A C O M O D A C I O N
N A V A L



ESTUDIOS Y PROYECTOS
ACOMODACIONES "LLAVE EN MANO"
REPARACIONES
AISLAMIENTOS DE BODEGAS
AIRE ACONDICIONADO

FABRICACION DE: MAMPAROS HOMOLOGADOS
TECHOS INCOMBUSTIBLES
PERFILERIA
PAVIMENTOS
PUERTAS HOMOLOGADAS
MOBILIARIO DE MADERA
MOBILIARIO TAPIZADO
SANITARIOS
DECORACION NAVAL
MOBILIARIO METALICO

FABRICA

Bembrive-Mosteiro-284-286
Telefax-424955
Teléfono: 424500
VIGO

OFICINAS

Marqués de Valladares, 14-3.º Of. 2 y 3
Telefax: 438066
Teléfono: 226127-221729
Telex-83437 GONS
VIGO

HACIA EL CUARTO ANIVERSARIO

Han pasado casi tres años desde que el ISM firmó con el INEM el Convenio de Colaboración al amparo del cual se ha desarrollado el Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima. Sólo en 1989 pasaron por sus aulas más de 6.000 alumnos, casi 4.000 menos de los que está previsto que asistan durante el presente año.



DESDE su constitución hasta la fecha, el Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima ha tenido como objetivos prioritarios elevar los niveles de formación de las tripulaciones, aumentar las posibilidades de contratación y autoempleo de la gente de mar y lograr una respuesta adecuada a las nuevas tecnologías, sin olvidar la mejora de la calidad de vida y el aumento de la seguridad de

los tripulantes en los buques. Cuando el Instituto Social de la Marina apreció, hace ya varios años, la necesidad de elaborar un proyecto formativo, consideró necesario, para su eficaz implantación, establecer una serie de acciones complementarias, entre las que pueden citarse, a título de ejemplo, un convenio de colaboración entre el Instituto Nacional de Empleo y el ISM, un Plan de Formación Sanitaria y de Seguridad Marítima o la adquisi-

ción de unidades móviles.

En octubre de 1987, el INEM y el ISM firmaron el Convenio de Colaboración, cuya finalidad era conseguir una mayor cualificación de los trabajadores dependientes del sector marítimo, al amparo de la normativa en vigor, para su aplicación en todo el territorio nacional, siendo beneficiarios del mismo los actuales trabajadores incluidos en el Régimen Especial del Mar, o los que pudieran incorporarse en un futu-

ro. El convenio ha sido renovado por otros dos años más.

Actividades complementarias

Además de la acción formativa, el ISM ha considerado durante este tiempo, realizar una serie de actividades complementarias que consideraba imprescindibles para la adecuada ejecución del Plan. Así, en 1987 envió un representante a Suecia



y otro a Gran Bretaña con objeto de que estudiaran los respectivos modelos de los países citados. De ahí surgió la elaboración del volumen denominado «Modelos Comparados». Con posterioridad, se desarrolló el «Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima», así como el «Proyecto de Formación Sanitaria para la Gente del Mar». Finalmente, se firmó con el INEM el convenio anteriormente aludido.

En 1988 se procedió a la emisión de los carteles y folletos del Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima (FPOM), y a la elaboración del «Plan General de

Formación en Seguridad Marítima». Ese mismo año se adquirieron cinco equipos de Sanidad Marítima y se puso en funcionamiento el Aula Permanente de Seguridad Marítima en Madrid. Se programaron, también, 12 cursos de formación de expertos en las áreas de Seguridad Marítima, Unidades móviles, Simuladores de pesca y navegación, Accidentes en la pesca, Gestión administrativa y Tecnología aplicada a la pesca, Video interactivo y Técnicas pedagógicas. También se realizó un curso de Formación de coordinadores de formadores de Formación Ocupacional.

Igualmente en 1988 una representación del ISM viajó a

Además de la acción formativa, el ISM ha creído, durante este tiempo, que era de vital importancia realizar una serie de actividades complementarias, imprescindibles para la ejecución del Plan.



Cuadro 1

RELACION DE CURSOS IMPARTIDOS EN 1989

| Tipo de curso | N.º cursos | N.º alumnos |
|--------------------------|------------|--------------|
| Cultivos marinos | 16 | 231 |
| F. sanitaria | 30 | 474 |
| Informática | 13 | 183 |
| Marineros | 130 | 1.918 |
| Seguridad Marítima | 179 | 2.052 |
| Titulares | 71 | 1.327 |
| Varios | 30 | 480 |
| Totales | 469 | 6.665 |

Dinamarca para participar en el programa europeo de «Intercambio de Experiencias Formativas» y, finalmente, el ISM adquirió seis equipos de Seguridad Marítima, como colofón a las actividades desarrolladas en materia de formación durante el indicado Ejercicio.

El pasado año, el Instituto adquirió y puso en funcionamiento la Unidad Móvil de Seguridad Marítima, así como la Unidad Transportable de Simuladores de Pesca y Navega-



Para los meses comprendidos entre abril y diciembre de 1990, está previsto que se impartan 487 cursos, algunos de los cuales ya han sido realizados o están en funcionamiento; a ellos asistirán más de 8.000 alumnos.

ción. También adquirió y comenzó las obras del Centro Piloto de FPOM de Bamio, en Villagarcía. Incrementó en seis equipos más la estación existente para Seguridad Marítima, y programó siete cursos de formación de expertos en este mismo área y en Simuladores de Pesca y Navegación, Técnicas Pedagógicas y Técnicas de elaboración de pescado, con una participación de unas 50 personas adscritas a las distintas áreas de subdirección.

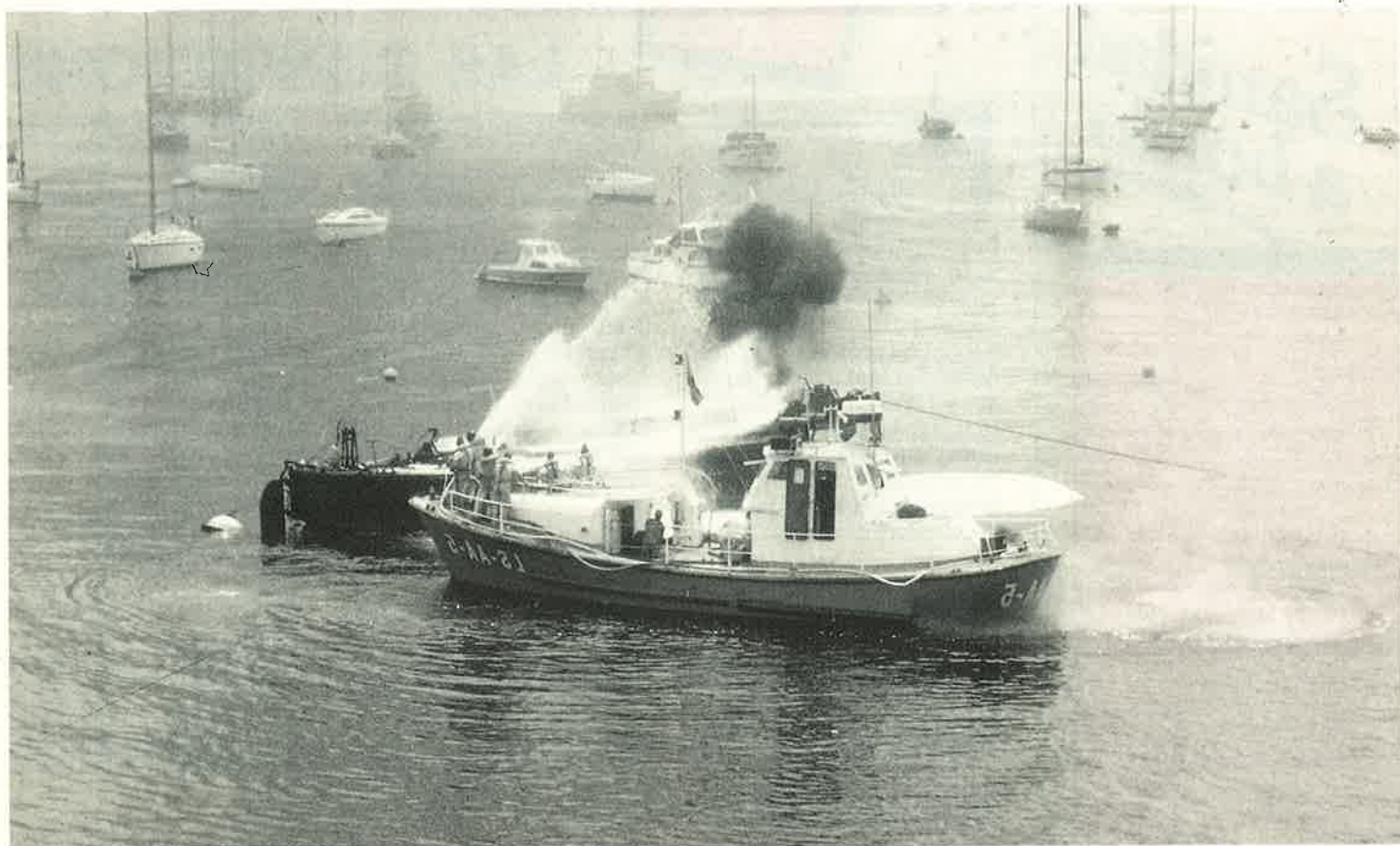
En ese mismo año se imprimieron y pusieron en circulación los carteles del Plan General de Formación en Seguridad Marítima, y se participó en diversas reuniones interdepartamentales sobre formación en el sector marítimo.

También se procedió a la firma del Convenio de Colaboración entre la Secretaría General de Pesca Marítima, la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina. Se elaboró y presentó, asimismo, un proyecto de Formación en Seguridad Marítima para el Fondo Social Europeo, previsto para tres años y un colectivo próximo a los 13.500 be-

Cuadro 2

RELACION DE CURSOS IMPARTIDOS POR COMUNIDADES AUTONOMAS EN 1989

| Comunidad autónoma | Dirección provincial | Número cursos | Número alumnos |
|-----------------------|----------------------|---------------|----------------|
| Andalucía | Almería | 2 | 21 |
| | Cádiz | 8 | 112 |
| | Huelva | 55 | 659 |
| | Málaga | 21 | 288 |
| | | 86 | 1.080 |
| Asturias | Gijón | 55 | 801 |
| Baleares | Baleares | 9 | 211 |
| Canarias | Las Palmas | 8 | 135 |
| | Tenerife | 3 | 49 |
| | | 11 | 184 |
| Cantabria | Cantabria | 15 | 207 |
| Cataluña | Barcelona | 13 | 263 |
| | Tarragona | 18 | 381 |
| | | 31 | 644 |
| Galicia | La Coruña | 45 | 553 |
| | Lugo | 24 | 211 |
| | Vigo | 29 | 396 |
| | Villagarcía | 57 | 814 |
| | | 155 | 1.974 |
| Madrid | Madrid | 10 | 179 |
| Murcia | Cartagena | 22 | 314 |
| País Valenciano | Alicante | 4 | 71 |
| | Castellón | 12 | 171 |
| | Valencia | 3 | 43 |
| | | 19 | 285 |
| País Vasco | Guipúzcoa | 12 | 168 |
| | Vizcaya | 44 | 608 |
| | | 56 | 776 |
| Totales | | 469 | 6.665 |



neficiarios. El año se cerró con la publicación del libro *Lucha contra incendios a bordo* y con la adquisición de siete equipos para Sanidad Marítima.

Durante el primer trimestre de 1990 se publicó el libro *Supervivencia en la Mar*, así como el *Manual del Alumno* y el *Cuaderno del profesor*, para los cursos de Formación Sanitaria, se imprimieron asimismo los carteles y folletos de Formación Sanitaria y se reeditó y distribuyó el folleto del Plan de FPOM.

Cursos programados

Para los meses comprendidos entre abril y diciembre de 1990, está previsto que se impartan 487 cursos, algunos de los cuales ya han sido realizados o están en funcionamiento, a los que asistirá un total de 8.000 alumnos. De esta programación, 289 cursos serán a cargo del presupuesto propio, mientras que los otros 198 conforman la programación presentada al INEM, para su inscripción en el Plan Nacional FIP del presente año.

| Cuadro 3 | | |
|--|------------|--------------|
| RELACION DE CURSOS IMPARTIDOS DESDE ENERO HASTA EL 31 DE MARZO DE 1990 | | |
| Tipo de curso | N.º cursos | N.º alumnos |
| Cultivos marinos | 2 | 30 |
| F. sanitaria | 10 | 160 |
| Marineros | 16 | 280 |
| Seguridad Marítima | 83 | 930 |
| Titulares | 41 | 829 |
| Varios | 15 | 175 |
| Totales | 167 | 2.404 |

| Cuadro 4 | | |
|--|------------|--------------|
| PROGRAMACION PREVISTA PARA 1990, A PARTIR DEL 1 DE ABRIL | | |
| Tipo de curso | N.º cursos | N.º alumnos |
| Cultivos marinos | 21 | 325 |
| F. sanitaria | 41 | 705 |
| Informática | 9 | 135 |
| Marineros | 140 | 1.920 |
| Seguridad Marítima | 138 | 2.145 |
| Titulares | 73 | 1.387 |
| Varios | 65 | 1.433 |
| Totales | 487 | 8.050 |

El conjunto de la acción formativa prevista para 1990, es decir, cursos ya autorizados y cursos previstos para los restantes meses, arroja un total de

654 cursos para formar 10.454 personas. Respecto al número de cursos, ha habido un incremento importante en 1990 respecto a 1989, y se han inclui-

do, además, diversas novedades. En el campo de la informática, por ejemplo, se ha incluido un curso de una duración media de 400 horas, cuyo objetivo es la aplicación de la informática a las tareas administrativas. En el área de Formación Sanitaria, este año se van a intensificar los cursos del Nivel 3, para mandos, y en el área de Seguridad Marítima, se va a modificar la duración de los cursos de Lucha contra incendios y Supervivencia en la mar, en sus niveles básico y medio, para adaptarlos a la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones, del 29 de marzo de 1990, por la que se establecen los certificados de Lucha contra incendios y supervivencia en la mar, primer y segundo niveles. Finalmente, en el campo de las nuevas tecnologías y con la puesta en funcionamiento del Simulador de Pesca y Navegación, se han programado diversos cursos, denominados de Navegación pesquera, que supondrán un avance en las técnicas de enseñanza para los profesionales del sector pesquero. ■

Sanidad a bordo

Con este artículo se abre una nueva sección en la revista, dedicada a la Educación Sanitaria de las gentes del mar. En cada número, y de manera sucesiva, irá apareciendo una serie de capítulos de divulgación médica, con el objeto de aportar a los lectores unos conocimientos sanitarios básicos que les permitan actuar correctamente ante casos de enfermedad o accidente a bordo, interpretar mejor los síntomas y facilitar las consultas médicas por radio. Por otro lado, se intenta concienciar a todos los profesionales del mar, oficiales, patronos y marineros, de la gran importancia que una buena formación sanitaria tiene para su salud y la de sus compañeros, pretendiendo que estos pequeños artículos de iniciación sean la puerta de entrada que les motive cuando lleguen a tierra para adquirir mejores conocimientos a través de los Cursos de Educación Sanitaria, que el ISM organiza y pone a su disposición en gran número de puertos españoles. Y recordar que para mejorar la salud del hombre del mar son imprescindibles el interés y la colaboración de todos.



LAS CONDICIONES

PARA poder comprender mejor el cuerpo humano y sus maneras de enfermar o analizar nuestra actitud ante una emergencia, es necesario comenzar por exponer unos sencillos conceptos de la forma y del funcionamiento normal del organismo, esto es, definir los términos de *Anatomía y Fisiología*. Así anatomía se refiere a la arquitectura, la forma que tienen las diferentes estructuras del cuerpo, y fisiología se refiere al funcionamiento normal del organismo.

Posición anatómica

En consultas radiomédicas pueden existir problemas a la hora de delimitar una determinada región, aplicar un determinado tratamiento o realizar una maniobra exploratoria si no consideramos un posicionamiento del cuerpo humano que sea referencia para todos; es preciso definir este patrón.

Tal y como vemos en la figura, esta posición es de pie, con las palmas de las manos hacia delante, los pies paralelos y la cabeza mirando al frente.

Esta posición la tomaremos siempre como guía a la hora de referir una determinada zona del cuerpo. Aunque el paciente no se encuentre situado anatómicamente, es importante saber que como medida de referencia utilizamos el eje central del cuerpo.

Se verán algunos ejemplos de los términos:

- Superior/inferior.
- Interno/externo.
- Anterior/posterior.
- Proximal/distal.

Así la cabeza se sitúa en la parte superior del cuerpo, y los pies en la inferior.

El dedo meñique es el más interno de la mano, y el gordo es el más externo.

La palma es la parte anterior de la mano, mientras que el dorso es la parte posterior.

El codo se sitúa proximal respecto a la muñeca, pero distal respecto al hombro.

Dada la incidencia de los accidentes en las manos, es importante saber cómo se numeran los dedos. Al dedo gordo se le denomina primer dedo, siguiéndole en orden segundo dedo, tercer dedo..., hasta el meñique que será el quinto dedo. Lo mismo sucede con los dedos de los pies, de este modo, como podemos comprobar en la posición anatómica, el primer dedo es el más externo en las manos, pero el más interno en los pies.

Células y tejidos

Las células son unidades fundamentales de vida. En el organismo existen billones de células que poseen un tamaño microscópico. Un ejemplo de célula puede ser un huevo, en él diferenciamos una cáscara o membrana que delimita la célula, una clara o citoplasma y una yema o núcleo. Dentro de las células existen estas estructuras, y en el núcleo es donde se encuentra el material genético (cromosomas) que son los responsables de la forma y función de la misma.

Entre las diferentes células se encuentra un sustrato, que unas veces es sólido, como en el caso de los huesos, y otras veces líquido, como en la sangre. Las células y el sustrato forman los diferentes tejidos, como son el muscular, el nervioso, el óseo, la sangre...

Todas las células necesitan para vivir oxígeno y nutrientes. El oxígeno, dentro de las células, sufre una combustión (como la gasolina en un motor) y se produce dióxido de carbono que debe eliminarse (como los gases de un tubo de escape).

Sangre

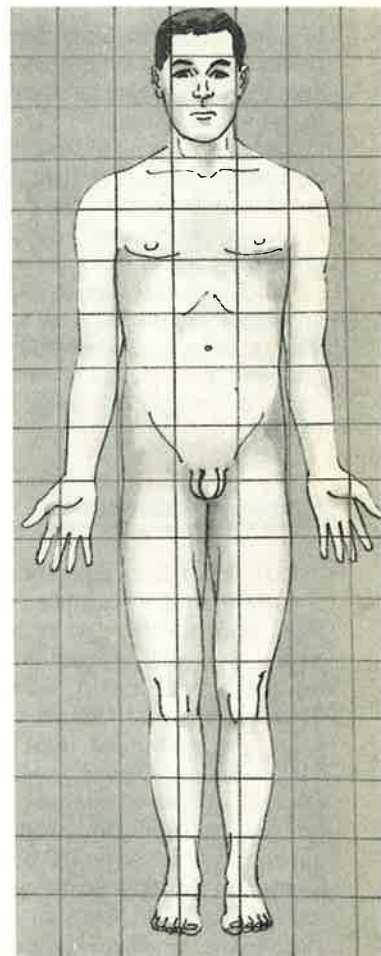
Como hemos visto, la sangre es un tejido y, por tanto, poseerá células y sustrato.

Células de la sangre

Diferenciamos tres tipos de células:

Glóbulos rojos o eritrocitos. Su misión es la del transporte, llevan oxígeno desde los pulmones a todas las células, y allí recogen el dióxido de carbono que han producido transportándolo hasta los pulmones para su eliminación.

Glóbulos blancos o leucocitos. Su misión es defensiva ante elementos extraños que puedan penetrar en el organismo (virus, bacterias...). La defensa la pueden llevar a cabo o bien englobando a los elementos extraños destruyéndolos en su interior (fagocitosis), o bien fabricando una especie de bombas cuando se pone en contacto con el organismo no identificado. Estas «bombas» se denominan anticuerpos, y merced a ello, por ejemplo, no sufrimos dos veces el sarampión. Los glóbulos blancos han fabricado ante el primer



DEL CUERPO HUMANO

contacto con el virus del sarampión unos anticuerpos que evitan que las siguientes veces que penetre en nuestro organismo produzca la enfermedad, ya que los anticuerpos anti-sarampión se encargan de eliminarlos.

Plaquetas. Su misión es la de formar parte de la coagulación; función que permite fabricar «tapones» ante heridas para evitar el vaciado del circuito sanguíneo.

Sustrato sanguíneo

Las células sanguíneas se encuentran inmersas en un líquido denominado plasma, que está compuesto fundamentalmente por agua y lleva elementos nutritivos para las células como son azúcares, grasas (entre ellas el colesterol), proteínas, minerales, vitaminas... Cuando se realiza un análisis de sangre se pueden determinar las cantidades de estas sustancias y otras muchas, así como el número y clase de células sanguíneas.

Aparato circulatorio

La sangre no se encuentra diseminada por el cuerpo, sino que circula dentro de unos tubos denominados *vasos sanguíneos* que forman un doble circuito cerrado. Para que la sangre circule es preciso que exista una bomba que la impulse, esta bomba o motor está representado por el *corazón*.

En el corazón diferenciamos dos bombas, una derecha y otra izquierda. Cada una de estas bombas tiene una cámara de llenado, donde se acumula la sangre, denominada aurícula y otra cámara de impulsión denominada ventrículo. Existen, por tanto, dos ventrículos (derecho e izquierdo) y dos aurículas (derecha e izquierda). Entre las aurículas y ventrículos existen unas válvulas que impiden el doble sentido de la circulación cuando el corazón se contrae.

Diferenciamos tres tipos de vasos sanguíneos:

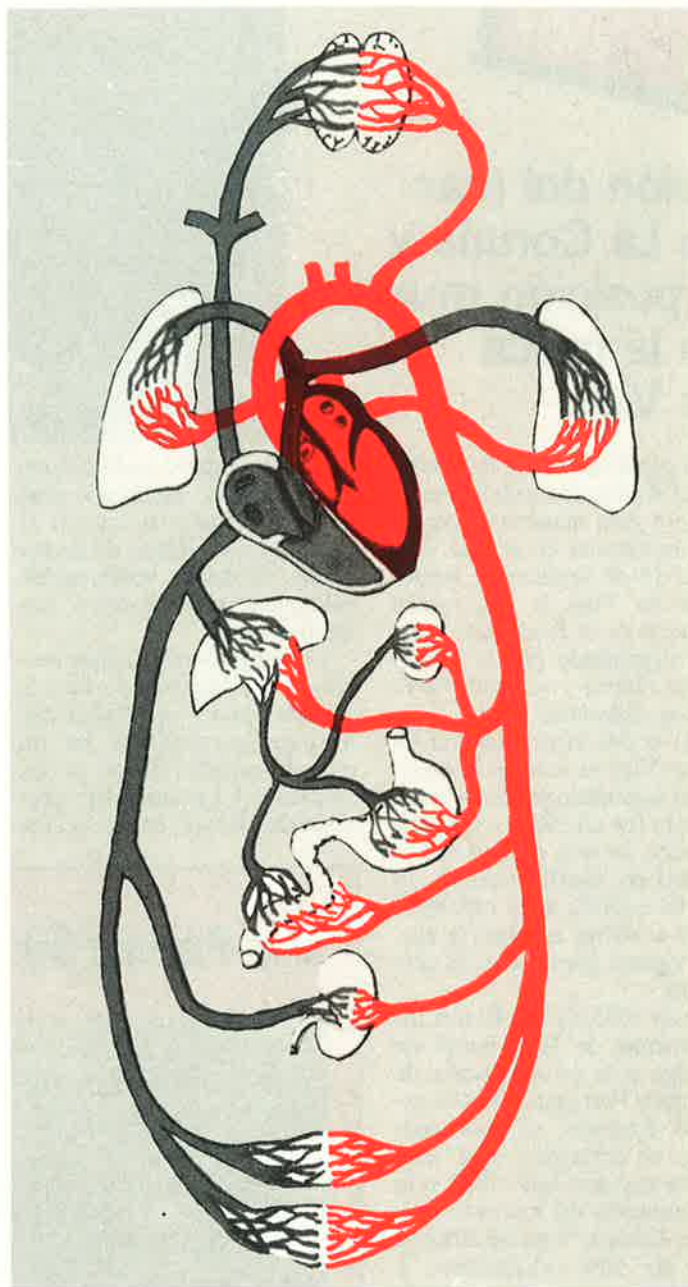
Arterias. Son los vasos que salen del corazón desde los ventrículos. Sus paredes son gruesas y se contraen propagando el impulso del corazón. En su interior la sangre posee una presión distinta según se encuentre el corazón relajado (tensión más baja) que cuando se contrae (tensión más alta). De un tronco arterias surgen ramas por división del mismo, y cada rama a su vez se divide en otras de calibre más fino.

Capilares. Cuando la división arterial se hace extraordinariamente fina, surgen los vasos capilares (llamados así por su tamaño tan fino, que recuerda al cabello). Los capilares poseen unas paredes tan finas que permiten el paso de sustancias desde dentro del circuito a los tejidos. Así, en los capilares que existen en el pulmón se permite el paso de oxígeno hacia la sangre y la salida de dióxido de carbono desde la sangre al aire.

Venas. Son vasos de retorno hacia el corazón. Llevan la sangre desde los capilares, confluyendo unas con otras (al contrario de las arterias que van dividiéndose, las venas se unen) en venas cada vez más gruesas llegan hasta las aurículas (cámaras de llenado).

Descripción del circuito sanguíneo

Partimos de la gran arteria que sale del ventrículo izquierdo denominada *aorta*. Esta arteria se va dividiendo, como hemos visto, en arterias que se dirigen al cerebro, aparato digestivo, urinario...; es decir, a todo el cuerpo. La sangre que transporta es rica en oxígeno, y pobre en dióxido de carbono; de cada una de las terminaciones arteriales surgirán los capilares, en donde el oxígeno y nutrientes salen de la sangre y se captan los productos de desecho de las células (entre ellos el dióxido de car-



bono que se ligará a los glóbulos rojos). Esta sangre, ya pobre en oxígeno, confluye en venas de diámetro cada vez mayor y se dirige a la aurícula derecha, pasa al ventrículo derecho y de allí, a través de las arterias pulmonares, se dirige al pulmón. Las arterias pulmonares se dividen en otras más finas en el territorio pulmonar, en donde surgen los capilares pulmonares, que es donde se realiza el intercambio gaseoso inverso, se capta oxígeno del aire y se elimina el dióxido de carbono que transportaba. De estos capilares surgen las venas pulmonares que transportan la sangre ya

oxigenada hasta la aurícula izquierda, de donde pasa al ventrículo izquierdo cerrándose el circuito. Dividimos la circulación en dos tramos:

Circulación mayor. Es la que parte del ventrículo izquierdo, llevando sangre oxigenada en sus arterias y regresa a la aurícula derecha con sangre pobre en oxígeno.

Circulación menor. De tamaño más reducido, dado que los pulmones se sitúan próximos al corazón, surge del ventrículo derecho llevando sangre pobre en oxígeno hasta el pulmón, donde se oxigena y regresa hasta la aurícula izquierda. ■



Salón del mar en La Coruña y exposición mundial de la pesca en Vigo

El próximo otoño, la Comunidad Autónoma gallega reunirá a un gran número de personas interesadas en el mar. Del 10 al 15 de septiembre tendrá lugar en Vigo la Exposición Mundial de la Pesca; un certamen organizado por la revista *World Fishing* y su filial *World Fishing Exhibitions, Ltd.*

No es ésta la primera vez en la que Vigo es sede de la exposición internacional de la pesca —ya lo fue en 1985— y, precisamente, ha sido el éxito que se obtuvo en aquella ocasión, lo que ha movido a los organizadores a volver a elegir la ciudad viguesa como sede del certamen.

Si en 1985, la exhibición internacional de Vigo servía de prólogo a la incorporación de España y Portugal en la Comunidad Europea; en esta ocasión, el certamen será una puesta a punto ante 1992 y la implantación del mercado único en Europa. Vigo 85 atrajo a más de 500 exhibidores y 35.000 visitantes, cifras que, según los organizadores, pueden superarse en la próxima edición ya que existe una fuerte demanda por asistir a Vigo.

Por otra parte, La Coruña celebrará en octubre el denominado primer «Salón del Mar», un certamen que nace como respuesta a la necesidad de aglutinar en una capital con fuerte tradición marinera, a todos los sectores que, directa o indirectamente, están relacionados con el comercio y la industria que genera el mar. En este sentido, la muestra estará segmentada en cuatro sectores básicos: naval (infraestructuras); alimentarios, institucional y ocio.

Paralelas a la exposición y



dentro del propio recinto ferial se celebrarán asimismo unas jornadas técnicas en las que se abordarán los temas de mayor interés mediante conferencias, coloquios, proyecciones y mesas redondas.

Los objetivos que han movido a los organizadores a la celebración de este Salón del Mar son: concentrar en un mismo espacio físico a las empresas e instituciones más representativas en el sector

naval; alimenticio del mar; institucional y de ocio; hacer del «Salón del Mar», un escaparate donde se exhiban las últimas novedades en los sectores que comprende el certamen; la creación de un foco idóneo en el noroeste de la Península, donde se pueda efectuar un importante volumen de transacciones comerciales dentro de cada uno de los sectores (generación de nuevos mercados); facilitar a

las empresas gallegas su apertura hacia una proyección nacional e internacional; posibilitar el acercamiento de nuevas tecnologías del sector profesionales, empresarios y consumidores; y, por último, definir el «Salón del Mar», como punto obligado del encuentro anual para empresas que entiendan que su futuro vendrá condicionado por la integración plena en el Mercado Único en Europa. ■

Nor-Fishing'90: certamen de pesca en Noruega



Coincidiendo con su trigésima edición, del 6 al 11 de agosto tendrá lugar en Trondheim (Noruega), una de las más prestigiosas exhibiciones internacionales de pesca, Nor-Fishing'90.

En esta ocasión, contará con la presencia de más de 600 empresas, procedentes de casi una treintena de países que desarrollarán todos los aspectos relacionados con la industria pesquera. Dos serán los seminarios que se presen-

ten en Nor-Fishing 90. «Desarrollo de productos, Calidad y Marketing» y «Ranchos marinos como industria costera», además, ésta será una ocasión ideal para la presentación de los nuevos productos de la pesca ante los visitantes a la feria de Trondheim.

Los organizadores del certamen, el Ministerio de Pesca noruego, la Dirección de Pesquerías y la Norwegian Trade Fair Foundation, esperan re-

cibir entre 20 y 22.000 visitantes en la edición de agosto.

Según Hallstein Rasmussen, director general de Pesquerías noruego, «Nor-Fishing es por tradición un excepcional punto de encuentro para pescadores, industriales y proveedores al tiempo que es esencial para la industria ya que allí se dan a conocer los progresos de la tecnología en el sector».

Desde 1960, fecha del primer certamen de Nor-Fishing, la feria ha adquirido, año tras año, un mayor prestigio internacional. Además de los países europeos habrá exhibidores procedentes de Estados Unidos, Canadá, Israel, Bangladesh, Singapur y Australia. Asimismo, se espera la presencia de varias delegaciones extranjeras en el certamen. Una feria que estará presidida por visitantes oficiales de Islandia y Chile y por los ministros de Pesca de Groenlandia y México. ■



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