

N.º 277 SEPTIEMBRE 1990

MAR

**SEGURIDAD SOCIAL,
un sistema
consolidado
para todos**

**Congreso ITF:
unidad sindical
en el mar**

Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

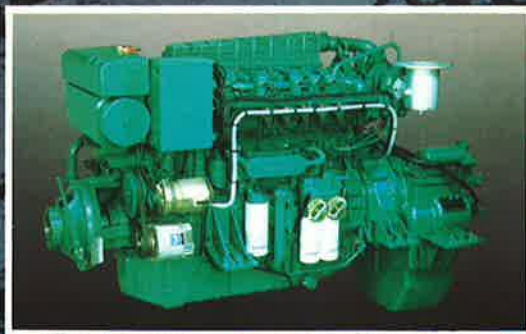
- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.
- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.
- Eficaz refrigeración de los pistones.
- Culatas separadas para cada 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.

EN este número de MAR, además de las cuestiones de actualidad que han afectado a sectores como la pesca, la marina mercante o la construcción naval, hemos dedicado atención preferente al Sistema de la Seguridad Social. Tras su aprobación por el Gobierno, la entrada en vigor de la Ley de Prestaciones no contributivas está solamente a la espera de su paso por el Parlamento con lo que se habría cerrado una fase en el proceso de consolidación de la Seguridad Social con la universalización del sistema protector a todos los ciudadanos españoles que no dispongan de recursos suficientes. La culminación de este proceso en el contexto de un sistema de la Seguridad Social consolidado, frente a los agoreros que hace algunos años predecían su desmoronamiento, a la vez que se mantienen los objetivos para mejorar las prestaciones más bajas, constituye un hecho relevante que MAR ha considerado oportuno plasmar en estas páginas. Queda mucho por hacer para mejorar los colectivos más desfavorecidos aunque, quizá en este momento, lo más destacable es que se ha pasado en cinco años de un sistema con problemas a otro consolidado que presenta año tras año avances concretos en materia de protección social. El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, y el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, hacen un balance del proceso.

DESDE la perspectiva del sector marítimo español, septiembre ha constituido un mes de espera, una especie de antesala ante una se-

COMUNICACIONES DIAS

SISTEMA CONSOLIDADO



rie de decisiones importantes que se deben adoptar a corto plazo en Bruselas, con especial incidencia para la actividad de los astilleros españoles y el sector de la pesca. El Gobierno español, aunque a regañadientes, cumpliendo las exigencias comunitarias, ha debido presentar en la Comunidad su propuesta de Plan para acometer una nueva reconversión de los astilleros nacionales ante el convencimiento de otros países de que las actuales estructuras estaban sobredimensionadas. De poco sirvieron los argumentos de la Administración española en el sentido de que ya se había terminado una primera y suficiente reconversión. Ahora sólo toca esperar las decisiones de Bruselas y ver si las autoridades comunitarias aceptan una reconversión suave, que no mine la capacidad competitiva y de es-

tar en el mercado de los astilleros españoles.

ASI pues, junto a un nuevo proceso de reconversión a la vuelta de la esquina, se avecinan tiempos de ajuste para el sector de la pesca en el marco de la Comunidad, mientras las autoridades españolas y comunitarias tratan de impulsar las vías de los acuerdos y vuelta a las conjuntas con los países del cono sur, especialmente con Chile y Argentina. Los armadores españoles lo estaban demandando hace mucho tiempo, aunque la realidad es que los caladeros alternativos cada día son más caros y difíciles ante el interés de cada Estado para explotar sus recursos. La parte positiva en esta línea ha sido la firma del acuerdo con Mauritania para tres años con posibilidades para ejercer la pesca 100 embarcaciones españolas.

POR lo demás, las vacaciones de verano se iniciaron prácticamente con las quejas de los navieros españoles por la situación del sector y el anuncio, por parte del ministro José Barrionuevo, de un segundo registro en la mercante y la celebración en Italia del Congreso mundial de la Federación Internacional de Transportes donde han estado presentes todos los sindicatos españoles UGT y CCOO. Las conclusiones del Congreso mundial sobre la situación en el sector marítimo han sido claras y concluyentes. Rechazo total a las banderas de conveniencia y necesidad urgente de mejorar las condiciones de trabajo entre los hombres que operan en el mar. ■

Vidal MATE



**UN EQUIPO
DE EXPERTOS
A SU SERVICIO**



**PARA QUE LOS REPUESTOS
DEJEN DE SER UN PROBLEMA**

**SUMINISTRAMOS PIEZAS DE
REPUESTO DE TODOS LOS
FABRICANTES, EN CUALQUIER
LUGAR DEL MUNDO, DE
FORMA RAPIDA, SEGURA
Y ECONOMICA**



Suministros Industriales y Navales **PEREZ GALIANA, S.A.**

Monserrat, 7 - 08340 VILASSAR DE MAR (Barcelona)

Teléfono (93) 759 14 00 - Télex 57589 SIRLA E - FAX (93) 759 04 08

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.^a planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID



26 SEGURIDAD SOCIAL, UN SISTEMA CONSOLIDADO

El ministro de Trabajo y el secretario general para la Seguridad Social hacen balance de la reforma del sistema.

6 PLAN DE RECONVERSION DE ASTILLEROS

España presentó en Bruselas su propuesta de Plan de Reconversión de Astilleros.

11 ACUERDO CON MAURITANIA

La CE firmó un nuevo acuerdo de pesca por tres años con Mauritania.



67 PESCADORES ESPAÑOLES EN EL GOLFO PERSICO

Dos grandes pesqueros congeladores faenan frente a las costas de Irán.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Mate.

Redacción: Miguel Pécero, 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 Montunol, s/n - Tel (964) 22 14 08. Ceuta: Avda Cañonero Dato, 20 - Tel (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar Eduardo Castro, s/n - Tel (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar Pasajes de San Pedro - Tel (943) 39 86 40. Huelva: Avda Hispano América, s/n - Tel (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar Avda Ramón y Cajal - Tel (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar León y Castillo, 322 - Tel (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. Tels. (982) 22 34 50 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 Padilla, 80 - 1^o C - 28006 Madrid. Teléfs. (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40.

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

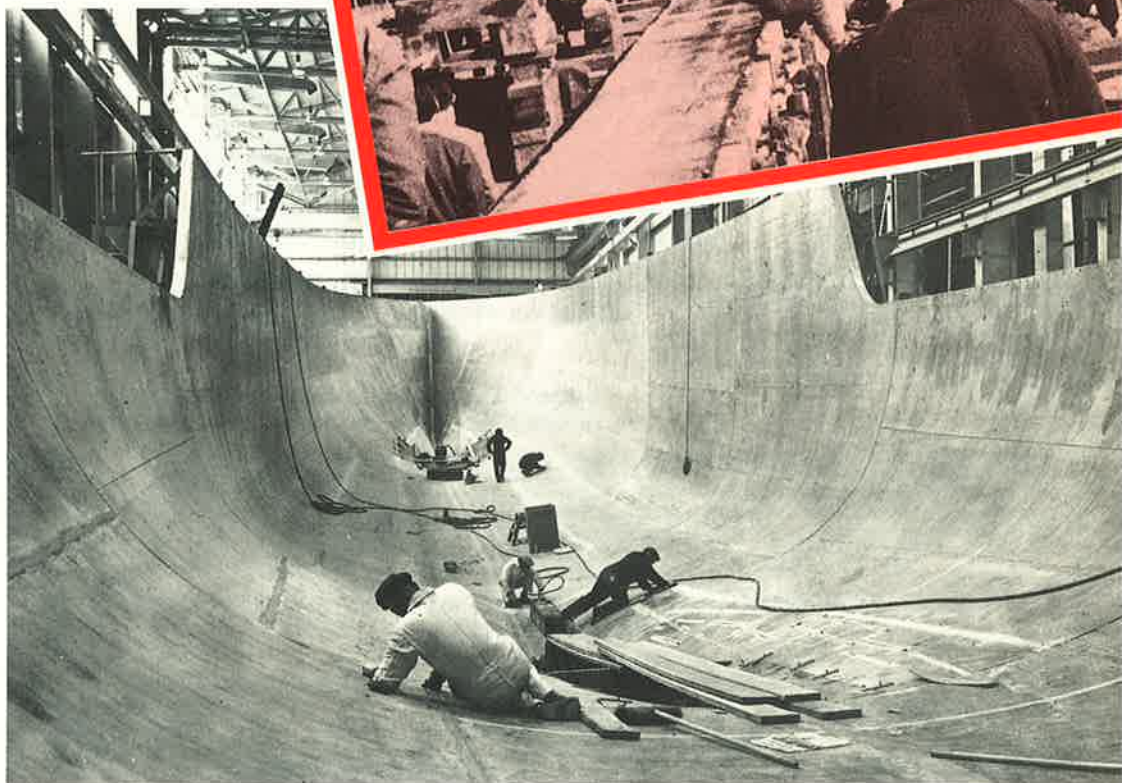
Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfono (91) 410 36 83.

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.

El Gobierno presentó su plan de reconversión en Bruselas

**LA COMUNIDAD EUROPEA
EXIGE A ESPAÑA UN
NUEVO REPLANTEO DE LA
CONSTRUCCION NAVAL**

El Ministerio de Industria ha presentado en Bruselas su plan de reconversión naval, exigido por las autoridades comunitarias. En él se contempla una reducción de plantillas de 2.000 personas en el trienio 1990-92, al tiempo que unas inversiones globales superiores a los 20.000 millones de pesetas. Los sindicatos no han llegado a dar su apoyo a los planes del Gobierno, a pesar del compromiso de que la nueva reconversión no suponga enviar al paro a ningún trabajador. Estas previsiones deberán ser aprobadas ahora por la Comisión Europea.



A pocos años de la reconversión padecida en el sector naval, las autoridades comunitarias exigen a España un nuevo esfuerzo para adecuar la producción de los astilleros nacionales al contexto comunitario. Las subvenciones especiales que van destinadas a la construcción de barcos españoles y portugueses son contrarias, según Bruselas, al espíritu de la libre competencia que ampara el Tratado de Roma. La VII Directiva europea, que será aprobada en breve, quiere homogeneizar las posibilidades financieras de todos los astilleros comunitarios, al tiempo que permitirles una competitividad internacional.

Estos vienen a ser los argumentos de la Comunidad Eu-

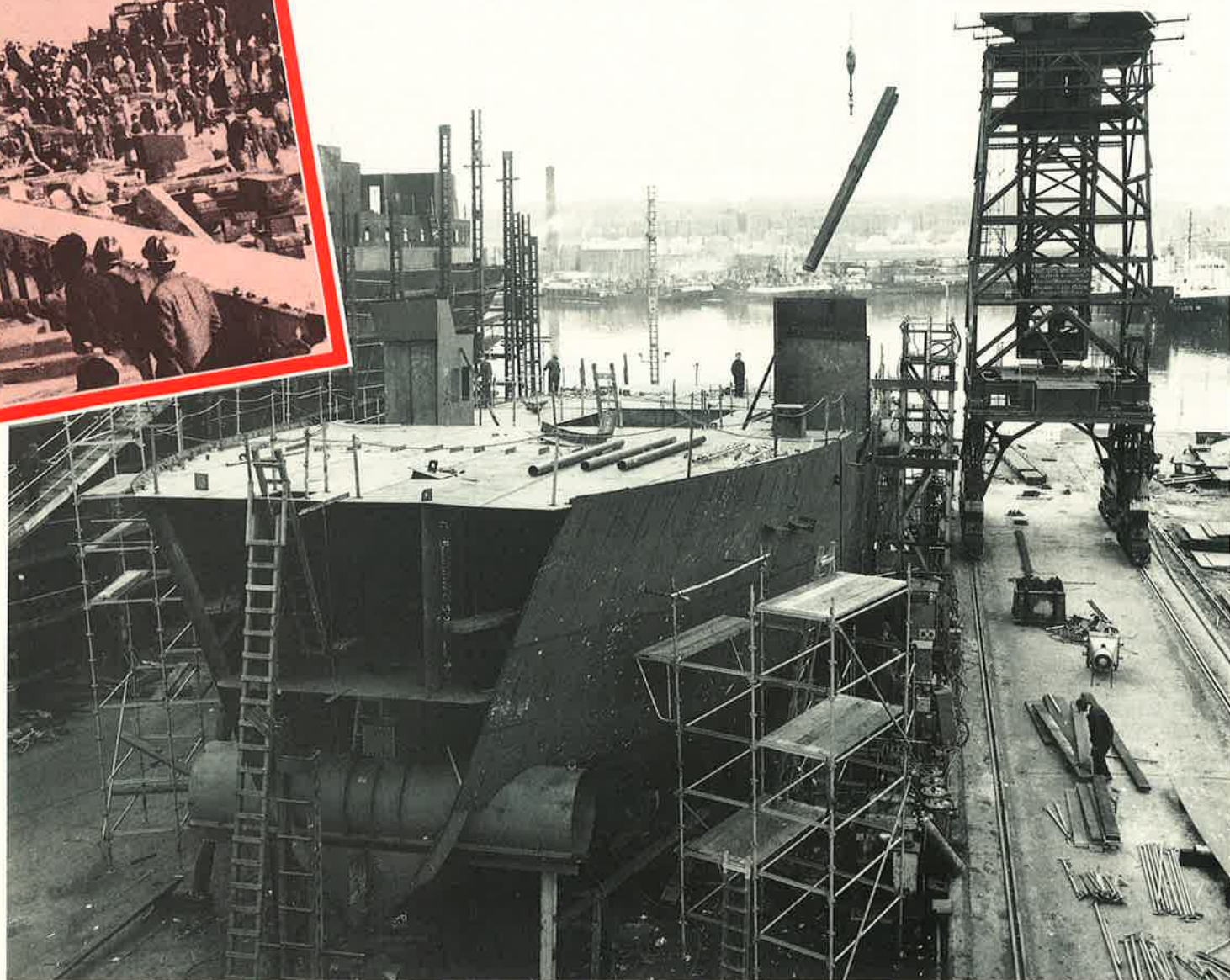
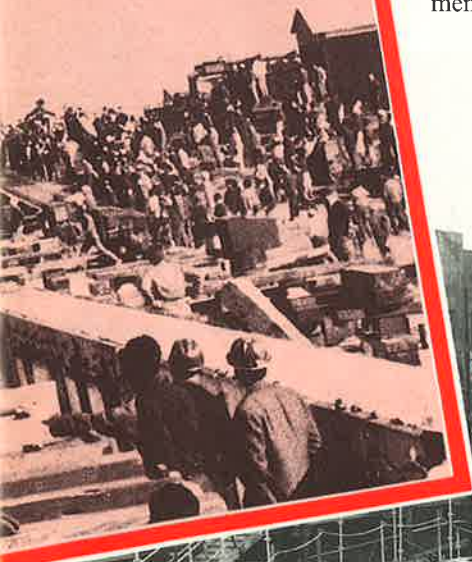
ropea, no compartidos totalmente por el Gobierno español. Bruselas llegó a proponer al Ministerio de Industria español el cierre de alguno de los grandes astilleros nacionales englobados en el INI. El ministro español, Carlos Aranzadi, se ha negado sin embargo a que esto ocurra y ha presentado por ello mismo un plan alternativo de reconversión que espera reciba el visto bueno comunitario.

Los sindicatos, mientras tanto, no han secundado el informe enviado por Industria a Bruselas, por entender que no concretiza cómo se va a llevar a cabo y por parecerles de difícil cumplimiento algunos de los objetivos. En su opinión, una reconversión como la que ahora se plantea no tiene expli-

cación alguna si se atiende a la marcha del sector. Según su criterio, las intenciones comunitarias pueden llegar a esconder el interés porque España reduzca su cuota de mercado en favor de otros países.

Tonelaje previsto

De cualquier forma, el Gobierno español ha remitido el documento a Bruselas, a la espera de su aprobación. En él se realiza primero un balance de lo que ha supuesto la aplicación en España de la VI Directiva comunitaria, así como del Plan de Actuación aplicado durante el período 1987-1990. Allí se reconoce que no se han alcanzado todos los objetivos previstos, si bien se señala que



se ha avanzado considerablemente en su consecución, detectándose retrasos de uno o dos años.

El documento pone de manifiesto que, a la vista de esta situación, se hace imprescindible *en base a la capacidad de producción establecida, intensificar las mejoras organizativas, de gestión y tecnológicas de los astilleros*, al tiempo que *una reducción adicional de plantillas y una reestructuración de las mismas para acomodarlas a los nuevos sistemas productivos*.

Con estas pretensiones, el programa establece una serie de objetivos para el trienio 1990-92. En concreto, estima unas cifras de producción previstas para 1991 de 401.800 Toneladas de Registro Bruto Compensado (TRBC). Esta producción supone un incremento en los grandes astilleros públicos de algo más de un 18 por cien respecto a la producción de 1989, al tiempo que una disminución de más de un 40 por cien en los astilleros públicos medianos. Para los astilleros privados estas previsiones se traducen en un incremento de la producción de casi un 28 por cien, lo que supone un total de un 12 por cien de incremento respecto a la producción del año pasado.

Al tiempo que estos objetivos, se contemplan unas inversiones para el trienio 1990-92 de 20.338 millones de pesetas, de los cuales 12.875 millones de pesetas —poco más del 63 por cien— irían destinados a los astilleros públicos, mientras que el resto —7.462 millones, el 37 por cien— iría a parar a los privados.

Estas cifras suponen que para el trienio que se contempla las inversiones en los astilleros públicos aumentarían por encima del 120 por cien respecto a las que recibieron en el trienio 1987-89, mientras que en los privados el aumento de la inversión sería de más de un 83 por cien respecto al mismo período. En total, un crecimiento de la inversión superior al 100 por cien.

Este esfuerzo inversor ha sido bien visto por los sindicatos, aunque UGT estima que *no estamos en disposición de valorar*



El ministro de Industria asegura que estas medidas no supondrán el cierre de ningún astillero.

El Gobierno quiere que los astilleros públicos obtengan beneficios a partir del 92.



si la cuantía es suficiente o no, hasta que no conozcamos en profundidad los planes individuales de cada astillero. Al mismo tiempo, considera que las cifras no deberían ser cerradas, al limitar las actuaciones del futuro si deben ser aumentadas debido a las circunstancias del sector.

Reducción de plantilla

El documento remitido a Bruselas por el Ministerio español de Industria recoge asimismo las previsiones de plantilla en los astilleros nacionales para el trienio que abarca. De este modo se contempla una reducción de 2.334 trabajadores, en los que se encuentran incluidos los alrededor de 300 prejubilados pertenecientes a los Fondos de Promoción de Empleo, que verán solucionada su situación antes de finales de este año.

La mayor reducción se contempla para los astilleros grandes pertenecientes al sector pú-

blico, de forma que pasarían de una plantilla de 9.326 trabajadores en 1989 a otra de 7.982; lo que supone una reducción de poco más del 14 por cien. En los astilleros públicos medianos la reducción prevista es de aproximadamente el 12 por cien, por lo que afectaría a 235 trabajadores hasta dejar la plantilla de estos astilleros en 1.703 personas de las 1.938 que ocupa ahora. Otras actividades relacionadas con la construcción naval en el sector público se verían afectadas por una reducción del 9 por cien, con lo que el total de disminución del empleo en los astilleros públicos sería de casi el 14 por cien. En los astilleros privados se contempla un 10 por cien menos de trabajadores tras la reconversión, lo que supondrá pasar de los 6.582 trabajadores que ocupaba en 1989 a los 5.908 previstos tras estas medidas.

Con esta plantilla final Industria pretende conseguir una productividad de 33,95 toneladas por hombre y año, frente a las 25,95 toneladas por hombre y año actuales. Una relación que es similar a la del resto de los astilleros comunitarios, aunque muy alejada aún de la de Japón.

La productividad mencionada tratará de lograrla Industria no sólo con las reducciones de personal mencionadas, sino también a través de importantes mejoras organizativas, de gestión y tecnológicas, así como por medio de los correspondientes programas de formación, reciclaje y polivalencia del perso-

nal. El informe remitido a Bruselas incluye por eso mismo anexos con sendos informes relativos a la situación de las áreas tecnológicas, tanto de los astilleros públicos como privados.

El programa de formación contempla la realización de 680 cursos, de los que se beneficiarán 8.605 trabajadores, más de la mitad de la plantilla total prevista. Dichos cursos implicarán cerca de dos millones de horas en formación, de la que resultará más beneficiada la Comunidad Autónoma vasca, donde se impartirán 199 de estos cursos, que afectarán a 2.604 trabajadores. Galicia será la segunda más beneficiada, con 191 cursos para 2.270 empleados. Tras ella se situará Andalucía, con 133 cursos para 1.872 trabajadores y, posteriormente, las Comunidades de Asturias y Cantabria, para las que hay previsto en conjunto un total de 72 cursos para 812 trabajadores.

Buscando beneficios

Todo este programa está enfocado a la obtención de beneficios en los astilleros públicos a partir de 1992, a la vez que a una reorganización del trabajo en los privados. Industria quiere que al final de este período los astilleros del Estado obtengan unos resultados positivos de 344 millones de pesetas. Un objetivo que parece posible, aunque difícil de conseguir teniendo en cuenta que las pérdidas en 1989 fueron de 34.000 millones de pesetas y que se quiere cerrar el ejercicio de 1991 con unos resultados negativos de 5.000 millones.

Además de estos objetivos, el documento se plantea como necesidades futuras del sector alcanzar un grado de competitividad acorde con el del resto de países comunitarios. De este modo señala que *aun cuando el actual diferencial de coste laboral podría permitir a nuestros*

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



La Comisión Europea tendrá que decidir sobre la viabilidad o no del plan de reconversión español.

astilleros alcanzar un grado de competitividad no muy lejano del de tales países, no hay que olvidar que los astilleros comunitarios están inmersos en un intenso proceso de mejoras tecnológicas y reducción de plantillas.

Todo este plan y las medidas de reconversión que supone llegan al sector en un momento en que las expectativas de crecimiento son, sin embargo, buenas. De este modo, la contratación de los astilleros españoles aumentó en un 157 por cien durante el primer trimestre del año, debido a la formalización de contratos para la construcción de 48 nuevos buques por un total de 275.000 toneladas compensadas. La cartera de pedidos sumaba así durante el primer trimestre de 1990 un 60 por cien más que la que existía en el primer trimestre del año pasado.

Estas cifras suponen que la actual cartera de pedidos existente en los astilleros españoles aseguran el trabajo para más de dos años. Una circunstancia en la que tiene que ver la destacable proporción de buques que se destinan a la exportación, de manera que algo más del 95 por cien de los contratos formalizados en el primer trimestre de este año son para



buques encargados por otros países o compañías extranjeras.

Todo ello viene a confirmar la recuperación progresiva del mercado de la construcción naval en nuestro país, lo que hace que a la patronal del sector le cueste entender el nuevo ajuste laboral que la CE exige a España. Las únicas barreras que se encuentra el sector en la actualidad no provienen, por tanto, por parte del empleo, sino más bien por las restriccio-

nes financieras impuestas por la CE al Gobierno Español.

Los subsidios legislados por el Gobierno no han sido recibidos por las empresas a su tiempo, lo que les ha impedido acometer las inversiones en mejoras tecnológicas, lo que podría por otra parte servir para cumplir el objetivo de mejora de la competitividad. Algo de lo que no es enteramente responsable el ejecutivo español, sino las autoridades de Bruselas.

Los sindicatos más representativos, por su parte, se oponen a esta nueva reconversión auspiciada por la Comunidad Europea. Para Ignacio Fernández Tojo, de Comisiones Obreras, existen dos grandes escollos para llegar a acuerdos con el Gobierno, que son la no admisión por parte del ejecutivo de una reducción de plantillas por jubilaciones anticipadas y la constitución de un holding empresarial que se ocupase de la introducción de investigación y desarrollo en el sector.

Manuel Fernández, de UGT, considera por su parte que es previsible que a corto plazo no se alcancen acuerdos, pero considera positivo que el Gobierno haya conseguido una ampliación del período transitorio para la aplicación de medidas laborales. Asimismo, aseguró que los sindicatos no vamos a aceptar únicamente medidas para la reducción de plantillas.

El ministro de Industria, Claudio Aranzadi, ha manifestado al respecto que hay que esperar el dictamen de la Comisión y la instrumentación posterior de las medidas para saber cuál será la reacción de los sindicatos, que lo que sí que saben —aseguró— es que no se va a cerrar ningún astillero. La futura reunión comunitaria prevista para este otoño será por tanto la que dé o no el visto bueno al plan del Gobierno, lo que permitirá de todas formas una mayor tranquilidad y seguridad jurídica al sector. ■

M. P.

ACUERDO CON MAURITANIA

El nuevo protocolo de pesca permite faenar a atuneros cerqueros congeladores

Los más de 100 barcos españoles que faenan habitualmente en aguas de Mauritania podrán seguir haciéndolo en los próximos tres años. Este es el periodo de vigencia del nuevo protocolo de pesca, que amplía el anterior acuerdo, y que fue firmado por las autoridades mauritanias y comunitarias en el pasado mes de agosto. El nuevo convenio permite faenar en la zona, por vez primera, a atuneros cerqueros congeladores.

REPRESENTANTES de la Comunidad Europea y las autoridades mauritanas firmaron el pasado 1 de agosto en Nouakchott un nuevo protocolo y anejo del acuerdo de pesca entre ambas, que permite prolongar con continuidad el convenio hasta entonces vigente. Esta prolongación supone, por tanto, unas faenas no interrumpidas por motivos políticos de los más de 100 buques españoles que operan en los caladeros de ese país.

Este nuevo protocolo, que tendrá una vigencia de al menos tres años, sustituye al anterior acuerdo firmado con ese país y contempla una serie de mejoras respecto a lo estipulado en el anterior. Entre otras novedades, destaca el incremento de las posibilidades de pesca globales, que pasan a ser ahora de 36.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), 2.000 más que las contempladas en el acuerdo anterior.

También destaca las nuevas posibilidades que ofrece el tratado para la presencia de atuneros cerqueros congeladores en esas aguas. Se trata ésta de una modalidad inédita en los caladeros mauritanos, ya que el anterior acuerdo de pesca con la Comunidad Europea no contemplaba la presencia de buques de esta especialidad en los bancos de dicho país. A partir de ahora, sin embargo, se autoriza la presencia de este tipo de barcos,



Se amplían las posibilidades de pesca de merluza negra, atuneros cañeros y palangreros de superficie.

para los que se han permitido 25 licencias.

Las licencias que los negociadores comunitarios han conseguido para otras artes se han visto también mejoradas; sobre todo, en lo que respecta a los atuneros cañeros y palangreros de superficie. Para ellos se han admitido 38 licencias, pero de forma que se han unificado las categorías que anteriormente estaban separadas, lo que permitirá una utilización indistinta de ambos tipos de pesca y se hará posible, por tanto, una utilización más operativa y adecuada a las necesidades reales de la flota pesquera española.

En las tres modalidades anteriores: atuneros cerqueros congeladores, y atuneros cañeros y palangreros de superficie, el nuevo protocolo permitirá faenar a 18 buques más en relación al acuerdo anterior.

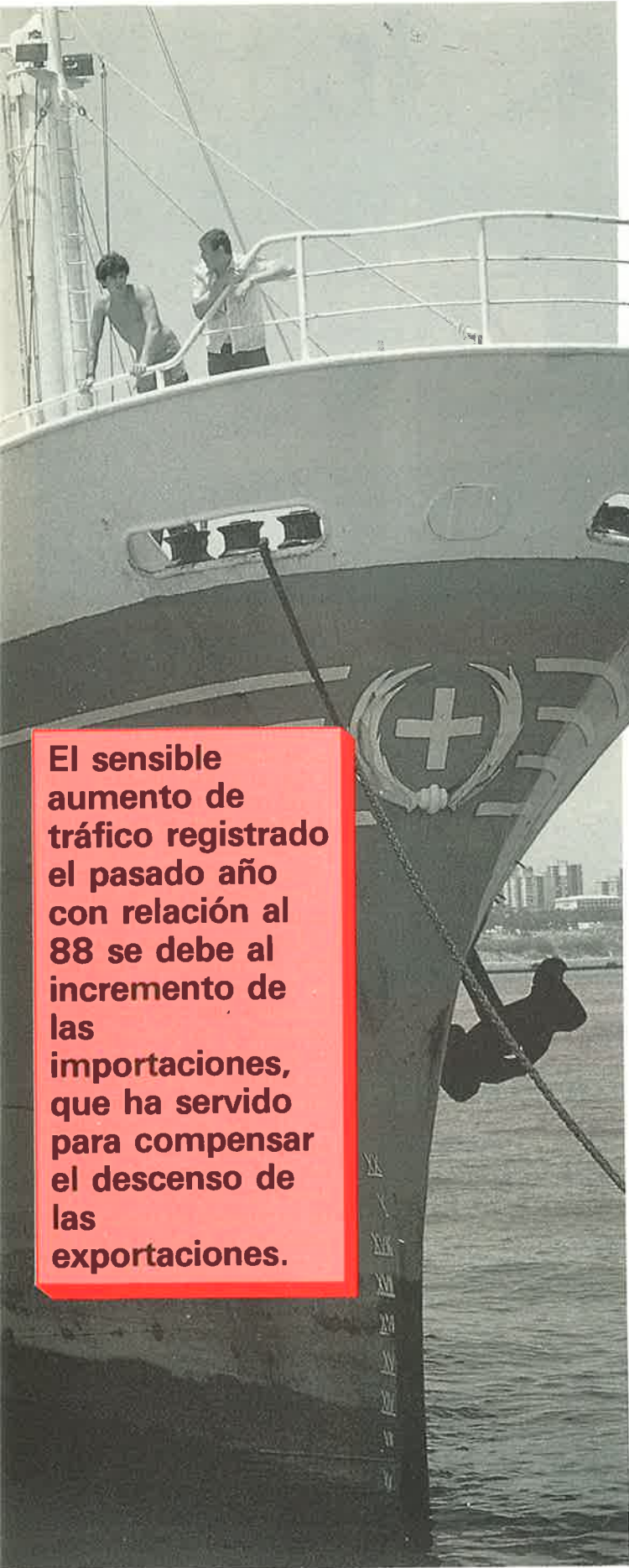
La flota española que faena en la zona, aproximadamente 100 barcos, mantendrá las mismas posibilidades de pesca en lo referente al marisqueo que lo que venía contemplado en el acuerdo anterior. Esto es, un volumen de alrededor de 10.000 Toneladas de Registro Bruto.

Las posibilidades de capturas de merluza negra se ven favorecidas también con las negociaciones llevadas a cabo, de forma que se incrementan en aproximadamente 3.500 TRB en relación con el volumen permitido anteriormente. ■

Entre 1984 y 1989 la flota mercante española ha perdido más de la mitad de su tonelaje

Final de un quinquenio de crisis y principio de un enigma

El descenso del tonelaje y unidades de la flota mercante española en un contexto mundial favorable para el sector marítimo es una historia ya conocida que se ha repetido, de nuevo, en 1989: así lo cuentan las cifras derivadas del balance del pasado año, dadas a conocer hace apenas dos meses. Mientras la flota mercante española hace aguas en el panorama internacional, la patronal invoca al cambio institucional para reconducir una situación que les es manifiestamente insatisfactoria.



El sensible aumento de tráfico registrado el pasado año con relación al 88 se debe al incremento de las importaciones, que ha servido para compensar el descenso de las exportaciones.

EL comercio exterior por vía marítima alcanzó en 1989 los 153,7 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 4,1 por cien respecto a 1988, año en el que la cifra registrada fue de 147,7 millones de toneladas métricas, según los datos recogidos por el Gabinete de Estudios de ANAVE, a partir de los registrados en el Documento Unico Aduanero, y procedentes de la Dirección General de Aduanas.

El sensible aumento de tráfico registrado el año pasado con respecto a 1988 se debe al aumento de las importaciones, que ha servido para compensar el descenso de las exportaciones recogido durante ese mismo año. Las importaciones por vía marítima ascendieron a 112,927 millones de toneladas, lo que representa un 73,5 por cien del volumen total del tráfico exterior en el 89, y un aumento del 11,6 por cien respecto al año anterior, siguiendo la tendencia que se viene registrando en los últimos años. Este aumento es atribuible al desequilibrio entre los incrementos experimentados por el Producto Nacional Bruto (4,9 por

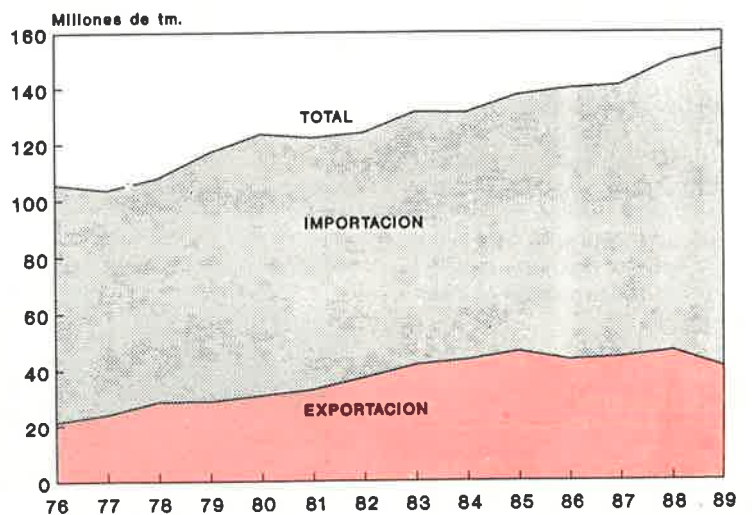
cien), y a la demanda interna, que excedió al anterior (7,7 por cien).

En cuanto a las exportaciones por vía marítima, en 1989 descendieron muy sensiblemente respecto al año anterior, concretamente en un 12,3 por cien, y sumaron un total de 40,8 millones de toneladas, frente a los 46,5 millones registrados en 1988. El recorte se debe, fundamentalmente, al sufrido por las exportaciones de mercancía general, especialmente de productos alimenticios y siderúrgicos.

Un análisis por mercancías revela que casi la mitad del total del comercio exterior marítimo español correspondió a los graneles líquidos, es decir, petróleo crudo, productos derivados del petróleo, y gases licuados. Concretamente, las importaciones de petróleo aumentaron de nuevo en relación con los años anteriores, fundamentalmente las procedentes de Méjico, que continúa siendo el principal suministrador de España, Irak y Nigeria, y se redujeron las procedentes de Irán, Libia y Arabia Saudita.

El comercio exterior por vía marítima de graneles sólidos sumó en el 89 un total de 60,7 millones de toneladas, es decir, un 39,5 por cien del total del comercio marítimo español. En este apartado de graneles sólidos se incluyen el carbón, cementos y cales, mineral de hierro, chatarra, cereales y harinas, oleaginosas, abonos y

EVOLUCION TRANSPORTE MARITIMO EXTERIOR





productos para abonos, y bauxita como las materias más representativas del comercio exterior español. Específicamente, el tráfico de importación de carbones, incluyendo el coque de petróleo, ha aumentado un 20,5 por cien respecto al año 1988, situándose en 11,20 millones de toneladas. Los principales países a los que se compra los carbones son Sudáfrica, Estados Unidos, Australia, Polonia, Colombia y la República Federal Alemana. También aumentaron las importaciones de mineral de hierro (un 24,8 por cien respecto a 1988), procedente, en su mayoría, de Brasil, Mauritania, Australia, Canadá y Venezuela, aunque los buques españoles transportaron únicamente el 12,7 por cien de ese tráfico, sobre el que consiguieron importantes participaciones los pabellones de Panamá, Liberia, Noruega, Reino Unido y Chipre. Otras materias que registraron aumentos en el comercio exterior marítimo español fueron las oleaginosas (78,7 por cien de respecto a 1988), frente al descenso sufrido por las exportaciones de cementos y cales (casi un 35 por cien respecto al año anterior), las importaciones de cereales y harinas y las de abonos y productos para abonos.

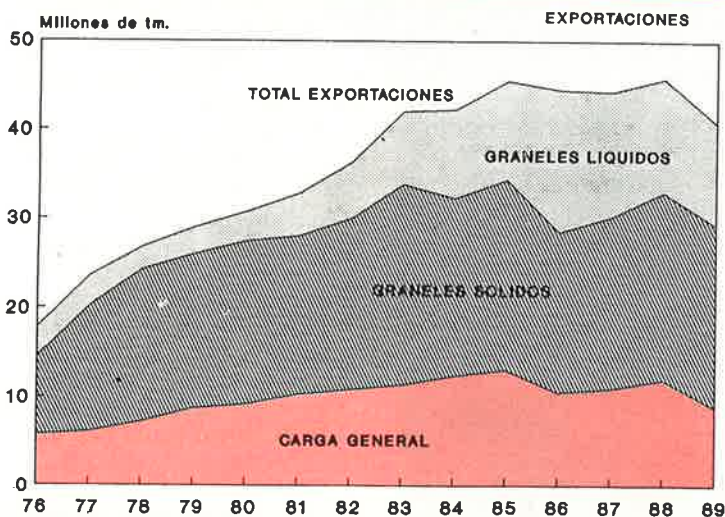
En cuanto a la carga general, el volumen de mercancía movido en 1989 ascendió a 21,7 millones de toneladas, registrando un aumento de las importaciones, frente al fuerte descenso de las exportaciones alcanzado con relación al año anterior. En ese apartado, hay tres productos, café, algodón y tabaco, reservados al pabellón español por el Real Decreto 990/86. Los principales orígenes del café transportado fueron Brasil, Colombia, Costa de Marfil, Uganda, Camerún y Paraguay; el algodón se trajo desde Estados Unidos, Pakistán, China, Turquía y Australia, y el tabaco procedió mayoritariamente de Cuba (75,6 por cien) y Reino Unido.

Flota nacional

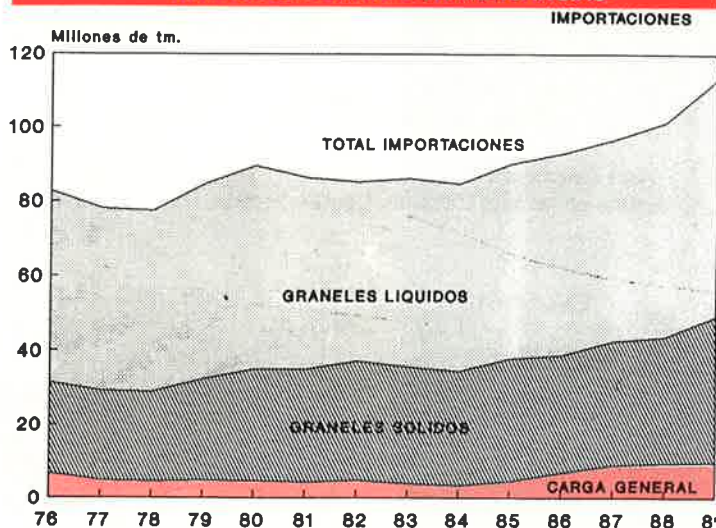
Durante el año 1989 se ha producido un nuevo descenso



TRAFICO EXTERIOR POR MERCANCIAS



TRAFICO EXTERIOR POR MERCANCIAS



de la flota nacional; si el 1 de enero de 1990, la flota de buques mercantes de transporte de pabellón español estaba constituida por 430 buques, doce meses antes, la flota contaba con 467 buques. De 3.499.148 TRB se ha pasado a 3.139.450 TRB, lo que implica una deducción del 10,3 por cien de las Toneladas de Registro Bruto respecto al año anterior, es decir, enero de 1989.

Los sectores más afectados por las reducciones han sido los buques de carga general polivalentes, que han perdido 17 unidades y un 26 por cien de su tonelaje; los graneleros, cuyo tonelaje se ha reducido en un 19 por cien y sus unidades, en 11; los portacontenedores han perdido el 12 por cien de sus TRB, y 10 unidades; los buques frigorífico, el 10 por cien de su tonelaje de registro, y 4 unidades, y, finalmente, los petroleros y obos pierden un 4,7 por cien de su TRB, aunque sus unidades han aumentado en dos. En cuanto a los barcos de pasaje, si bien su número aumenta ligeramente por la incorporación de varios buques rápidos, el tonelaje disminuye por la baja de un buque de mayor porte. Todos estos datos han sido recogidos por ANAVE en su informe correspondiente a junio de 1990, y elaborados en base a una depuración

de los buques contenidos en el Registro Oficial de Buques de la Dirección General de Marina Mercante.

El declive de la flota española, que desde 1984 ha perdido un total de 234 buques, y el 50,3 por cien de su tonelaje, ha continuado en el último año. En cuanto a una posible previsión del curso que pueda seguir durante el 90, es significativo el dato de que a primeros de mayo de este año la flota contabilizaba un total de 430 buques, lo que quiere decir que se había producido una serie de altas y bajas que, en conjunto, mantenía el número de buques, reduciéndose el tonelaje de registro en algo menos de un 1 por cien de su capacidad global.

Si 1989 fue un año favorable para el sector marítimo mundial, el reflejo fue sólo parcial en lo que respecta al panorama nacional. Durante el año anterior se consolidó, según el balance elaborado por ANAVE, la tendencia apuntada en los dos años anteriores hacia la consecución de un equilibrio adecuado entre la oferta y la demanda en la mayor parte de los tráficos de buques, y siempre haciendo referencia al panorama internacional. Un factor decisivo en este sentido fue el aumento de la demanda de transporte registrada especialmente en los tráficos de crudo, que proporcionó niveles de fletes más aceptables.

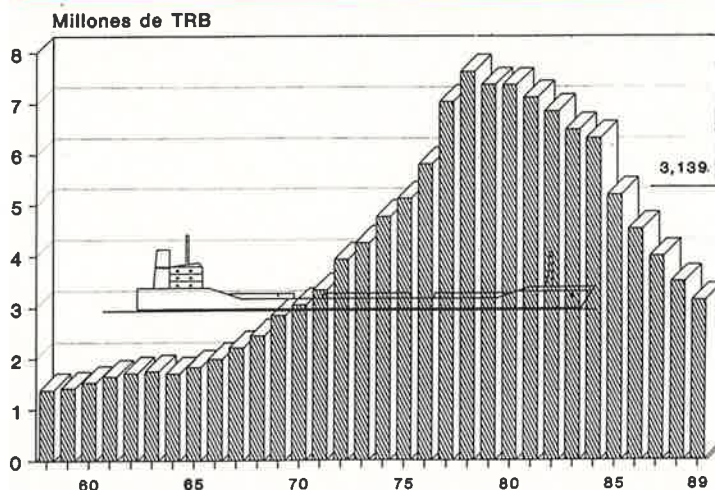
Otro de los factores que se señalan como positivos en el balance del pasado año es el aspecto económico general, en el que se considera que 1989 fue un año favorable a nivel mundial. «La mayor parte de los indicadores —se subraya—, mostraron tendencias positivas, si bien con crecimientos menos acusados que en el 88. Por ejemplo, la tasa media de crecimiento del PIB en la OCDE fue del 3,5 por cien, superando las previsiones, aunque no alcanzara el 4 por cien del año anterior.»

El volumen total del comercio marítimo mundial se estima que experimentó un crecimiento del 5,5 por cien, «muy importante, sobre todo, teniendo en cuenta que en el 88 ya aumentó un 6,2 por cien». La demanda global de transporte marítimo

Durante 1989 se ha producido un nuevo descenso de la flota nacional, concretamente un 10,3 por cien de las TRB respecto al año anterior.



FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA
(A 31 de Diciembre de cada año)



creció en un 7 por cien, es decir, más incluso que en el año 88.

El tono general del mercado de fletes en el año 1989 ha venido marcado, según ANAVE, por la consecución de unas cifras mucho más equilibradas de oferta y demanda, que ha conducido a niveles de fletes sostenidos en la mayor parte de los tráficos. En el de petróleo, el año comenzó con un recorte de la producción de la OPEC. No obstante, en marzo comenzó a aumentar sensiblemente la producción, de forma que el excedente de oferta de petroleros se redujo en sólo un año del 24 al 8 por cien de la demanda. En el sector de carga seca, la mayor afluencia de los obos a los tráficos de crudo condujo también, a pesar de que el aumento de la demanda fue menor, a una situación favorable. En cuanto a los servicios regulares, tras los sensibles aumentos del año anterior, los principales tráficos mantuvieron, en líneas generales, sus tarifas, salvo los transpacíficos, que registraron nuevos incrementos.

Según datos de la Lloyd's Register of Shipping, el 1 de julio de 1989 la flota mercante mundial había aumentado de forma muy sensible, y comprendía 40.138 buques, con 388 millones de TRB. Ello se debe a que prácticamente no se produjeron desguaces, y al aumento experimentado por las entregas de nuevos buques, que superaron a las bajas. En el «ranking» mundial, España descendió cuatro puestos, quedando en el lugar 25, con un 0,97 por cien del total.

«La aplicación de las medidas de reestructuración de los recursos empresariales —concluye ANAVE refiriéndose al panorama no demasiado favorable en el que quedó ubicada España el año pasado— con participación del Estado y de las Compañías, a través de los Planes de Viabilidad, discurrió más lentamente de lo que habría sido de desear y, especialmente, no vino acompañada de la necesaria flexibilización del marco jurídico que condiciona la competitividad de los buques españoles.» ■

Virginia LAVIN



Barrionuevo clausuró la XIII Asamblea General de ANAVE

La Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, celebró el pasado mes de julio su decimotercera asamblea general, clausurada por el ministro de Transportes, José Barrionuevo. El titular del Departamento de Transportes dejó abierta la posible creación de un segundo registro de buques mercantes, respondiendo así satisfactoriamente a una de las propuestas de ANAVE para dotar de competitividad al sector.

EL ministro de Transportes, José Barrionuevo, afirmó durante su intervención en la Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles que su Departamento estudia la posibilidad de crear en Canarias, «en el plazo de un año», un segundo registro de buques mercantes, que «ofrezca ventajas tributarias y de Seguridad Social». Barrionuevo explicó la posible creación de este registro como una alternativa rápida para introducir las medidas institucionales incluidas en el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante. El titular del Departamento de Transportes expresó su confianza en que este Anteproyecto de Ley, actualmente en fase de «información pública», pueda ser sometido de manera inmediata, según sus palabras textuales, a la aprobación del Consejo de Ministros y se encuentre, por tanto, disponible como instrumento de actuación oficial dentro de la presente legislatura.



Rumbo hacia el segundo registro de buques mercantes

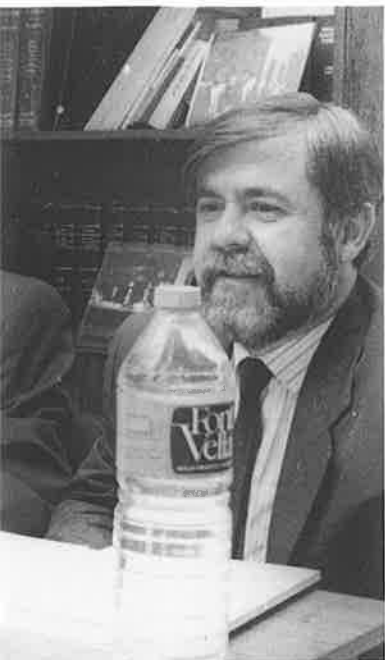
Para Barrionuevo la creación del segundo registro de buques es una alternativa rápida para introducir las medidas institucionales incluidas en el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

El presidente de ANAVE, Juan Ybarra, solicitó tiempo para negociar la liberalización del subsector de cabotaje.

En cuanto a la eventual implantación del segundo registro de buques, el ministro afirmó que «la postura del Departamento es defender la implantación de medidas fiscales y de Seguridad Social, llamadas medidas institucionales, tal y como se contienen en el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, y en este sentido se sigue negociando con los demás organismos de la Administración. El posible registro de Canarias podría constituir un método más, que no conviene desechar, para la introducción de dichas medidas institucionales, en el supuesto de que, fruto de las negociaciones en curso, se descartará el sistema propuesto».

La implantación de este segundo registro de buques es una de las medidas apuntadas por ANAVE para dotar de competitividad al sector, y se crearía al amparo del establecimiento de una zona «off shore» en el archipiélago.

Entre las medidas previstas por el Ministerio para el mantenimiento y la renovación a corto plazo de la flota mercante bajo pabellón español, Barrionuevo destacó una mayor agilidad en la concesión de beneficios fiscales a los procesos de fusión empresarial y una reestructuración del subsector de cabotaje. Se refirió, también,



a la próxima revisión «*buque por buque*», de los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas, así como la revisión del vigente régimen de ayudas a la financiación de naves, de modo que los armadores españoles puedan prescindir del recurso a las operaciones de crédito a las exportaciones.

El ministro, que fijó en 6.000 millones de pesetas la disponibilidad presupuestaria para el conjunto del sector durante 1990, proyecta destinar la área de pequeños buques graneleros ayudas por valor de 3.000 millones de pesetas, de los que

1.500 millones, ya aprobados, se dedicarán al saneamiento financiero, inversiones y mejoras tecnológicas. Barrionuevo mostró, además, su preocupación por la dura competencia internacional que sufren los petroleros y los grandes «*bull-carriers*», «*cuya viabilidad pasa por la creación de un marco institucional que permita unas condiciones de competitividad semejantes a las existentes en los segundos registros*».

Las declaraciones del ministro Barrionuevo fueron precedidas de una intervención del presidente de ANAVE, Juan

Ybarra, que solicitó tiempo para negociar la liberalización del subsector de cabotaje —«*se necesita tiempo para adaptarse a la competencia exterior*»—, y consideró necesaria la negociación de los beneficiarios y las condiciones de la futura liberalización, «*especialmente en el tráfico de las islas, pero también a los continentales, de forma que, tras el período de adaptación, nuestra flota pueda seguir participando en estos tráficos y no se haya diferido la pérdida de un sector que, sólo en el apartado de líneas regulares, abarca más de*

80 buques y 4.000 puestos de trabajo».

El presidente de ANAVE, tras referirse a los cambios extraordinarios en su opinión que se están produciendo en el panorama internacional, y que parecen indicar —dijo— que el campo político y económico se inclinan definitivamente por la economía de mercado, afirmó: «*a competencia es la filosofía que alimenta a todo este sistema y que determinará nuestra economía y, dentro de ella, nuestra Marina Mercante, al encontrarnos insertos en la Comunidad Europea.*»

El presidente de ANAVE señaló que los retos que tiene que afrontar la Marina Mercante en un futuro inmediato se circunscriben a dos parcelas perfectamente determinadas: una, la que se desenvuelve en el tráfico internacional y otra, la que se desenvuelve en el cabotaje. «*Las empresas y buques que se enfrentan a la competencia directa internacional, con calendario pactado por la Comunidad Económica Europea, constituyen el subsector de nuestra Marina Mercante que corre más peligro de desaparecer o de tener que emigrar debido a que con unos ingresos rabiosos de mercado debe afrontar unos costes nacionales*», pronosticó Juan Ybarra. ■

V. L.

EL ANCLAJE DE TODO TIPO DE MAQUINARIA EN UN PESQUERO SE LLAMA:

Chockfast®

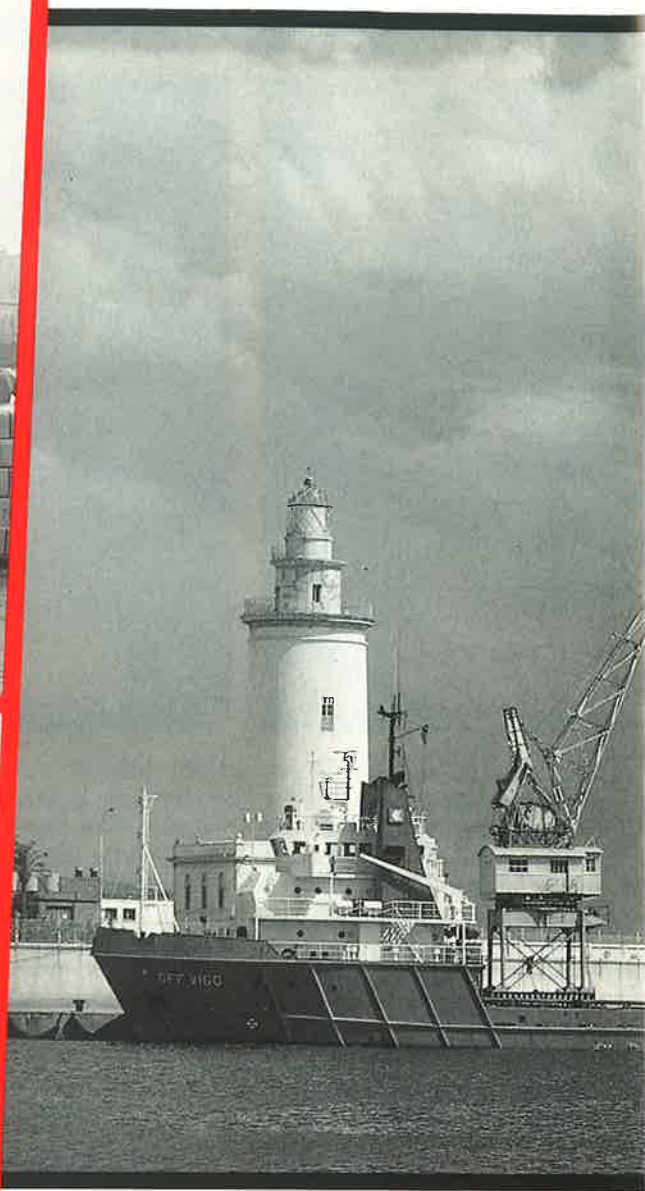
Calzos de resina sintética para motores propulsores, auxiliares, servomotores, molinetes, maquinillas de pesca, casquillos de bocina, etc...

Sistema homologado por todas las Sociedades de Clasificación. Asistencia técnica en todos los puertos del Mundo. Es un producto de Philadelphia Resins Corporation.

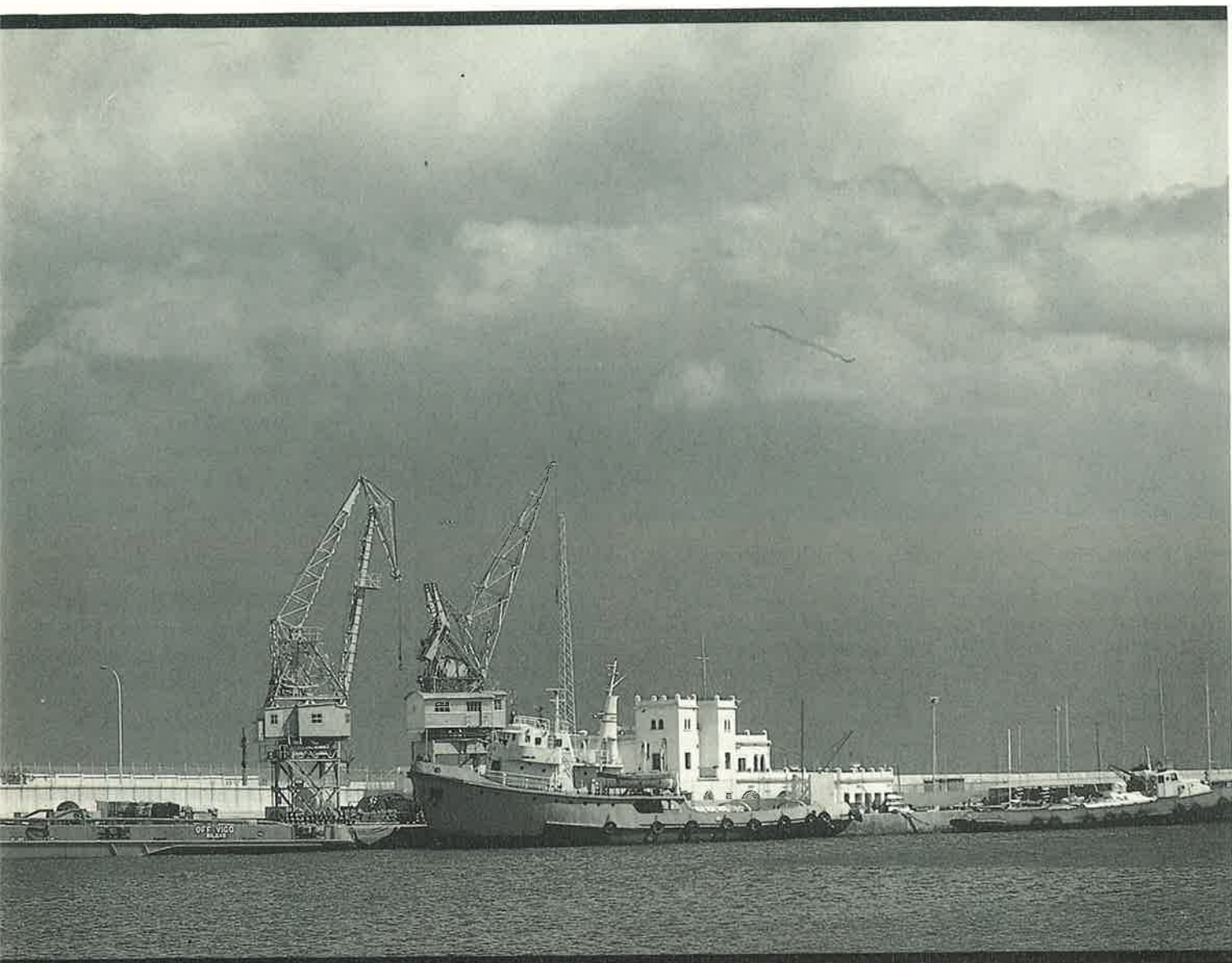
Venta exclusiva y Servicio Técnico

Indame, s.a.

Gran Vía 89 - 48011 Bilbao
Teléfono 441 47 00
Telex 32049-32751 Zubic e
Telefax 441 68 74



**LOS
PUERTOS
TIENEN
UN PLAN**



El Gobierno ha dispuesto un plan de inversiones para el trienio 1990-93, con el que ampliar la infraestructura portuaria española. Se trata de unas inversiones similares en su intención a las que se van a destinar a carreteras y transporte público en general en las grandes ciudades españolas durante el mismo período de tiempo. Todo ello con el fin de poner al día las comunicaciones de nuestro país con el resto de Europa, que al final de este trienio se encontrará mucho más interrelacionado con el resto de países comunitarios, una vez entre en vigor el Acta Unica el 1 de enero de 1993.

En este sentido, los puertos van a desempeñar un papel importante en el tráfico de mercancías entre unos países y

La mayor parte de los puertos españoles dispondrá de un plan de inversiones para los próximos tres años por un valor próximo a los 300.000 millones de pesetas en total. Esta financiación, aprobada recientemente por el Gobierno, incluirá tanto la de carácter privado como público. El puerto de Barcelona, con 62.700 millones de pesetas, será el más beneficiado de todos ellos.

Las inversiones portuarias en el trienio 1990-93 alcanzarán casi los 300.000 millones

otros. Ya hoy en día reciben el 92,4 por cien del total de las importaciones que llegan a nuestro país, y son también el punto de partida para el 82 por cien del conjunto de nuestras exportaciones. Este tráfico de entradas y salidas de mercancías supuso en 1989 una facturación para los puertos dependientes del Estado próxima a los 60.000 millones de pesetas, lo que generó unos beneficios de cerca de 15.000 millones.

La Administración prevé en este sentido que los tráficos de mercancías vayan sufriendo un incremento paulatino en los próximos años. Así de las 236.347 millones de toneladas previstas para este año, se calcula que aumentarán hasta 246.611 millones de toneladas en 1994, lo que supondrá una evolución constante apenas detenida en los últimos años. Bas-



te decir al respecto que el tráfico portuario en 1987 se cifró en 235.400 millones de toneladas, al tiempo que en 1988 se registró un tráfico de 233.430 millones de toneladas, que sólo se vio reducido en un 0,8 por cien en el ejercicio de 1989.

Competitividad internacional

Durante el trienio mencionado los puertos españoles recibirán una inversión de 287.000 millones de pesetas, destinada a dotarlos de instalaciones y comunicaciones que refuercen su competitividad internacional. De esta inversión total, casi 195.000 millones de pesetas serán aportados por las Administraciones públicas, tanto central como autonómica, mientras que el resto lo asumirá la iniciativa privada por un valor total de los restantes 92.000 millones de pesetas.

De las actuaciones con inversión pública, cerca de 151.000 millones de pesetas se centrarán en los puertos de La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga, Algeciras, Bahía de Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, La Luz y Las Palmas. Además se destinarán 44.000 millones de pesetas para otros puertos.

Siete puertos recibirán por su parte una financiación privada suplementaria. Serán los de

Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Sevilla. Las cantidades en concreto que recibirán tanto por un parte como por otra cada uno de ellos serán las siguientes:

Barcelona. Será el más beneficiado de todos, con una inversión pública de 22.700 millones de pesetas, a la que habrá que sumar una de carácter privado por valor de 40.000 millones, lo que hace un total de 62.700 millones de pesetas.

Málaga. Recibirá una inversión total de 28.500 millones de pesetas en los próximos tres años, de los cuales 8.500 serán de carácter público y los 20.000 restantes de carácter privado.

Bilbao. Una sola partida de carácter público por valor de 24.700 millones de pesetas irá destinada al gran puerto de Bilbao, que le hará así uno de los más competitivos de España.

Valencia. Tendrá una inversión pública durante los próximos tres años de 15.100 millones de pesetas, a la que vendrá sumada otra privada de 3.000 millones.

Alicante. Una inversión total de 17.600 millones pondrán a punto las instalaciones portuarias alicantinas en los próximos tres años, gracias a los previstos 15.000 millones de inversión pública y a los 2.600 de carácter privado.

Tarragona. Recibirá en los próximos tres años una partida pública de 7.850 millones de pesetas, que se verá comple-

mentada con otra de carácter privado de 5.000 millones.

Sevilla. Una inversión pública de 6.400 millones y otra privada por el mismo valor irán al puerto sevillano del Guadalquivir, lo que vendrá a completar el gran esfuerzo en equipamiento público que se ha realizado en la capital andaluza en comunicaciones durante estos años, coincidiendo con la Exposición Universal que se celebrará en 1992.

Algeciras. El gran puerto del Estrecho contará para el trienio con un dinero público de alrededor de 10.300 millones de pesetas, destinado a equipamientos del que es el principal enlace marítimo de España con el norte de África.

Santa Cruz de Tenerife. Recibirá una inversión pública de 9.100 millones de pesetas a lo largo del trienio.

Las Palmas. El puerto de Las Palmas con el de La Luz recibirán en conjunto una cantidad de 7.800 millones de pesetas de dinero público.

Gijón. El principal puerto asturiano verá crecer sus instalaciones durante este trienio por valor de 8.500 millones de pesetas, que recibirá de la Administración para obras portuarias.

Cádiz. El puerto de la bahía de Cádiz recibirá 7.400 millones de dinero público para mejora de instalaciones durante 1990-93.

Cartagena. Casi 8.000 millones de pesetas (7.900 en concre-

to) recibirá el puerto de Cartagena provenientes de las arcas públicas para mejora de su servicio. Esta inversión coincide con la próxima instalación en la comarca de Cartagena de una factoría de General Electric, que ha sido la empresa extranjera que más ha invertido en España hasta ahora. Con ello se verá aumentado seguramente el tráfico del puerto de Cartagena.

Santander. El puerto de la capital cántabra recibirá 6.800 millones de pesetas del Estado para la mejora de sus instalaciones durante este período.

La Coruña. De los grandes puertos mencionados será el que reciba una inversión menor, que está cifrada en 6.400 millones de pesetas provenientes de las arcas públicas.

Además de estas inversiones aprobadas recientemente por el Gobierno, los puertos españoles cuentan desde el pasado verano con unas ayudas de 21.143 millones de pesetas aprobadas por la Comunidad Europea hasta 1993. El 16 por cien de estas inversiones, alrededor de 3.400 millones de pesetas, son ayudas destinadas a los puertos de competencia estatal, mientras que el resto (17.736 millones) a los de competencia autonómica. Con estas ayudas comunitarias se pretende mejorar las infraestructuras portuarias y que van destinadas a 150 puertos de todo el país.

El puerto de Barcelona será el más beneficiado con estas inversiones.

La Administración apuesta por el futuro de los puertos en el comercio exterior del país.

El presupuesto de Puertos y Costas del 90 ha sido el que más ha crecido dentro del MOPU.



Presupuesto del 90

El presupuesto de inversión para Puertos y Costas en 1990 ha sido el que más ha crecido respecto a las otras partidas incluidas en el presupuesto global del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para el presente ejercicio. Así, este año está destinado a este capítulo un total de 49.706 millones de pesetas, frente a los 36.833 millones de pesetas con que se contó en 1989 y los 32.083 millones de pesetas del ejercicio correspondiente al 88.

Las infraestructuras previstas para el 90 son, en lo que a obras de defensa se refiere, la construcción de dos diques, con una longitud de 700 metros cada uno. Asimismo, se continuarán las obras de nueve diques, actualmente en construcción, con una longitud total de casi cuatro kilómetros.

En obras de atraque está previsto construir en el 90 dos muelles con una longitud de 700 metros, al tiempo que se continuarán las obras ya inicia-

das en otros 17 muelles de distintos puertos españoles y con una longitud total estos últimos de 22 kilómetros y 500 metros.

Además, se llevarán a cabo durante este ejercicio obras de almacenamiento con una superficie total de 177.000 metros cuadrados. Igualmente, se continuará la construcción de otras 12 obras de este tipo, ya iniciadas anteriormente, y con una superficie total de 1.780.000 metros cuadrados. También está prevista la terminación de cinco de estas obras, que vendrán a sumar casi 400.000 metros cuadrados más de depósitos, almacenes y tinglados.

El dinero destinado por el MOPU a puertos durante este año cuenta también con el gasto correspondiente al pago de 85 grúas, así como la adquisición de otras 14 que no han entrado todavía en servicio. Se procederá además al dragado de 10 hectómetros cúbicos, al tiempo que se iniciarán 13 obras de accesos y vías de comunicación, se proseguirá con 32 ya empezadas en ejercicios

anteriores y se concluirán dos durante el presente año.

Del total de 40.679.300.000 de pesetas previsto para infraestructuras en puertos durante el presente ejercicio, la mayor parte de ellos irá destinada a organismos portuarios (17.063,7 millones), seguido del montante destinado a puertos autónomos (16.206,1 millones) y de los fondos de compensación de organismos portuarios (7.110 millones), así como de los fondos de compensación de puertos autónomos (300 millones).

La inversión en costas, por su parte, supondrá un total de 9.026,6 millones de pesetas, que se repartirá del siguiente modo: 4.415,3 millones de pesetas a costas; 3.071,3 millones a señales marítimas; y 1.540,0 millones a gastos diversos.

Las actuaciones principales que se piensa acometer con este dinero son las obras de defensa en varias partes del litoral que en número de 13 se piensa iniciar este año con una longitud total prevista de 18 kilómetros. Además, se proseguirá la realización de 10 obras ya en curso, con una longitud total de 18 kilómetros y se terminarán 37 obras de 70 kilómetros de longitud total.

Durante el 90 se acometerán, además, ocho obras nuevas de construcción y la mejora de paseos marítimos con un total de nueve kilómetros de longitud. Se continuarán dos obras de este tipo ya en curso

y se terminarán 10 paseos marítimos de un total de casi 10 kilómetros de longitud, ya iniciados en años anteriores.

En lo referente a conservación y mantenimiento de infraestructuras, está previsto finalizar dos obras de mejora de accesos a playas, la inversión de 1.000 millones de pesetas en deslindes de dominio público y el gasto de 80 millones en trabajos de campo y asistencia técnica.

Igualmente se realizarán 70 obras de construcción de torres, accesos y viviendas en lo que se refiere a señalización marítima. Se instalarán también, en este ejercicio, 30 señales luminosas y eléctricas, 25 instrumentos para medida del oleaje y obtención de datos oceanográficos y se realizarán además dos actuaciones de colocación de boyas y ayudas flotantes.

De todos modos, las inversiones más importantes que se realizarán en costas serán la regeneración del tramo entre Premiá y Mataró con un presupuesto previsto de 100 millones de pesetas; el mismo dinero para la fachada marítima de Barcelona; regeneración de la playa del Hipódromo con 89 millones; prolongación de la playa de poniente de Aguilas con 100 millones; la ampliación de la playa de Laja (137 millones); la de la playa del Saler (253); la de Bajamar (467) y las de Grande y Charcón, con 171 millones de pesetas. ■

M. P.

La Comunidad Europea deberá revisar toda su «política azul» en 1992. Se trata de una ocasión a emplear por la Administración española para intentar unos cambios en la filosofía, que no se pudieron lograr hace cuatro años, cuando España ingresó en la Comunidad y hubo de aceptar unas determinadas reglas de juego.

POLITICA DE PESCA EN LA COMUNIDAD

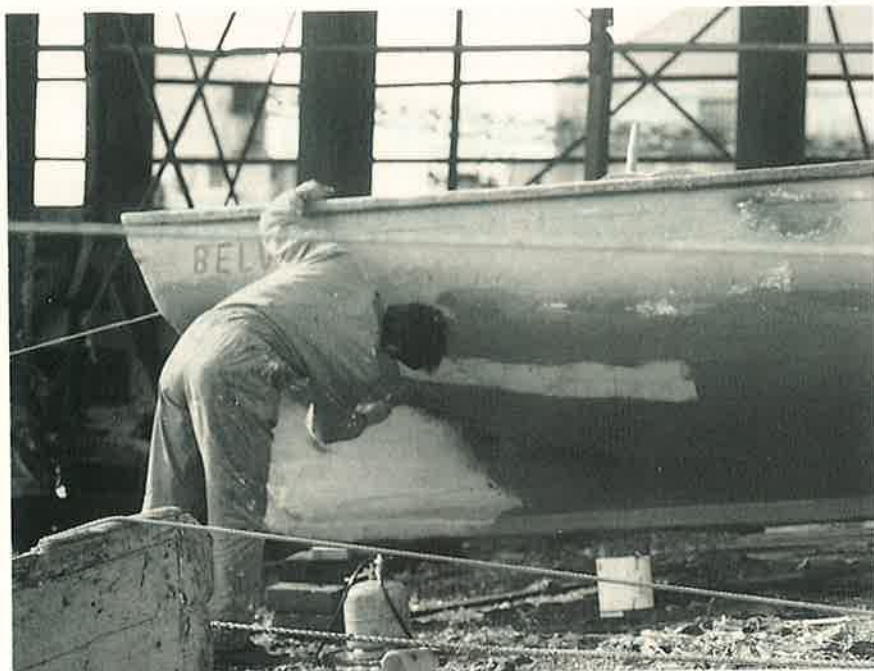
La reforma del Reglamento 4028

EN los últimos años, medidos ya en el marco comunitario, España ha logrado algunas modificaciones parciales en los esquemas pesqueros de la CE, aunque insuficientes para las necesidades que tiene este sector. Una de esas actuaciones para modificar parcialmente la política pesquera de la Comunidad se está centrando en los últimos meses en la reforma del Reglamento 4028/1986, por el que se definió en su día la postura de la CE en materia de pesca. Según fuentes de la Administración española, se espera que durante el segundo semestre de este año se produzca una serie de reformas al Reglamento base que permitan un ajuste de flotas sin traumas para el sector, a la vez que se aumentan las ayudas para este colectivo, vía la utilización de los fondos estructurales.

Reglamento clave

Las principales vías de actuación en materia de pesca y estructuras para este sector utilizadas en los últimos años, se basaban en lo dispuesto en el Reglamento 4028/1986 con vigencia para los cinco años siguientes, y que contaba con una dotación presupuestaria de unos 112.000 millones de pesetas. La Administración español-





la aspiraba a lograr al menos un 40 por cien de esos recursos disponibles, porcentaje que se ha logrado en algunas vías de inversión y que incluso en ocasiones se ha superado.

La nueva política de estructuras marcada por la CE con esa disposición contemplaba especialmente las ayudas para la construcción y modernización de barcos, ayudas para proyectos de arrecifes artificiales y acuicultura, sociedades con empresas de otros países de forma temporal, inmovilizaciones temporales y definitivas, infraestructura para los puertos y ayudas de publicidad para los productos de la pesca.

Por parte de la Administración española se batalló en aquellos momentos para lograr un Reglamento que incluyera la realidad total de la flota nacional eliminando las excepciones que se hacían, sobre todo en cuanto a la dimensión de los barcos para acceder a los apoyos para construcción o modernización de la flota. La Comunidad fue inflexible a estas demandas y se mantuvieron las exenciones cuando los barcos superasen en unos casos los nueve metros de eslora y en otros los 18 metros. De alguna manera, Bruselas, conociendo la realidad de la flota española, trataba de dejar fuera del Reglamento a efectos de construcción y modernización a miles de embarcaciones, que hubieron

Habrará más ayudas para desguaces y la posibilidad de empresas mixtas y asociaciones temporales con terceros Estados.

Las medidas afectan a todos los barcos en general, sin contar sus dimensiones.

de contar en los últimos años simplemente con ayudas nacionales para su modernización.

Junto a la batalla librada en cuanto a la dimensión de los barcos, la Administración española también lo hizo en lo referente al funcionamiento de las empresas mixtas, fórmula ampliamente utilizada por España en el pasado, así como para las asociaciones temporales. La Comunidad argumentaba que era una fórmula a extinguir de acuerdo con las condiciones que figuraban en el Tratado de Adhesión.

Junto a estos puntos polémicos que España no pudo variar en su día, la Secretaría General de Pesca denunció por medio de sus principales responsables en diferentes ocasiones, la necesidad de que Bruselas aumentara sus aportaciones para la aplicación de un Reglamen-

to como este que afectaba a importantes colectivos en Estados miembros como España. Los 800 millones de ECUs se reflejaban totalmente insuficientes para los objetivos propuestos, y eso se manifestó especialmente por el número de proyectos que han tenido que hacer cola a las puertas de Bruselas.

La reforma

Cuatro años después de la entrada en vigor de aquel Reglamento, la Comunidad ha iniciado los trabajos para su reforma que, según fuentes de la Administración española, se podría producir en el segundo semestre de este año bajo la presidencia italiana. Para el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, se trata

de una reforma donde España va a lograr que se contemple la mayor parte de sus reivindicaciones clásicas y que no fueron tenidas en cuenta en 1986.

Como primer dato de partida, se considera que la Comunidad va a disponer de mayores recursos para las actuaciones contempladas en el Reglamento. De acuerdo con las reformas de los fondos estructurales se quiere que se destinen mayores recursos de los mismos al sector de la pesca, lo que habría supuesto una salida al problema planteado hace cuatro años.

La Comunidad mantiene su filosofía de no aumentar la flota pesquera y la necesidad de construir siempre en base a la eliminación de unidades en activo. La Comunidad se muestra partidaria de dar mayores facilidades para la eliminación de barcos, para el simple desguace de embarcaciones aunque luego no se vayan a construir otras nuevas. Se trata con esta medida de ajustar flotas a recursos y para ello se va a disponer de mayores recursos.

Una nota muy destacada que se contemplará en un nuevo Reglamento será la no eliminación de barcos por sus dimensiones a la hora de acceder a los apoyos comunitarios. En la normativa anterior estaban fuera las embarcaciones con menos de nueve metros y que en el caso de España eran ma-

yoría. A partir del nuevo Reglamento, toda la flota española podrá acceder a las ayudas de Bruselas.

Como salida a los excedentes de barcos, España dispuso en su día de una importante estrategia para la colocación de los mismos en el exterior a través de las empresas mixtas o por medio de asociaciones temporales. En el momento del ingreso de España en la Comunidad se pusieron serias reservas al mantenimiento de esta figura y se marcó un calendario para su eliminación progresiva. Hoy, la Comunidad toma en cuenta las peticiones y la experiencia española y se muestra dispuesta a conceder un apoyo a las mismas garantizando la exportación de esos barcos en buenas condiciones, así como sus posibilidades de venta de productos de la pesca en la Comunidad.

En definitiva, un reglamento modificado que responderá más a la situación real de la flota comunitaria, tal como solicitaba la Administración española. ■

V. M.

Manuel Marín advierte sobre nuevas y duras medidas

La CE reducirá las capturas pesqueras

LAS flotas comunitarias que operan en los caladeros de la CE deberán reducir a corto plazo sus esfuerzos pesqueros en esas aguas, según recientes manifestaciones del comisario responsable de esta área, el español Manuel Marín. Para el responsable comunitario, es preciso adoptar decisiones difíciles en materia de actividades pesqueras «ya que no se puede producir un aumento de las flotas aproximadamente en un 40 por cien, mientras los recursos pesqueros se han reducido en el mismo período en un 30 por cien».

Según las posiciones defendidas por Manuel Marín y que se supone van a tener un desarrollo en los próximos meses, la Comunidad está aplicando una política de ayudas para facilitar el cese en la actividad, en sectores como la agricultura mientras no se hace lo mismo en el sector de la pesca, donde el excedente de embarcaciones es muy grave cuando no existen suficientes recursos pesqueros en las aguas disponibles.

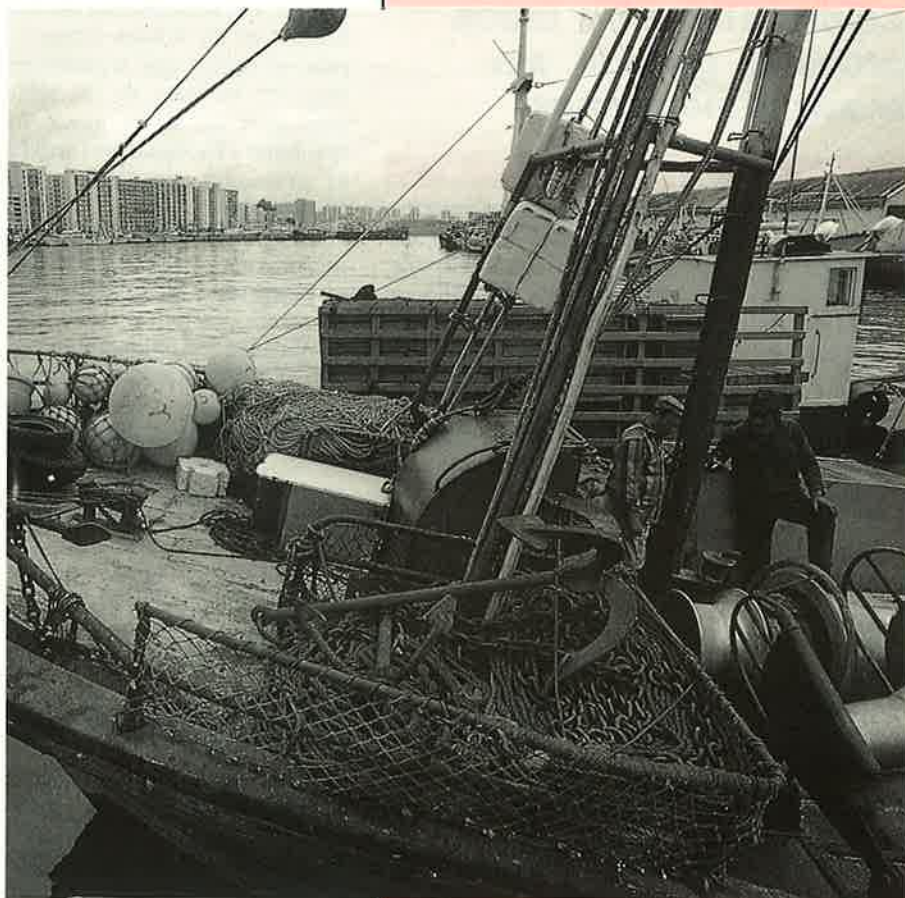
Esa política de ayudas para eliminar excedentes se dirigiría especialmente a unas pocas regiones de la Comunidad, y donde se incluiría Galicia junto a Escocia o Jutlandia.

Para el comisario de la Comunidad, el gran problema de la pesca radica en la progresiva eliminación de los recursos y en la necesidad ineludible de una política que conserve los mismos. En el área del Mediterráneo, resulta indispensable un freno a las actividades de extracción. En los mares del Norte, hay especies y bancos que se han reducido al mínimo. En ambos casos, urgen soluciones que deben pasar por una reducción de los esfuerzos pesqueros.

La Comunidad pretende el establecimiento de nuevos y mayores controles posiblemente vía satélite, con el fin de evitar la desaparición real de bancos de pesca. Los sistemas de detección modernos han incidido negativamente en el mantenimiento de las pesquerías. Para el comisario de la Comunidad no parece razonable que todos los Estados miembros y, en general, el conjunto de la sociedad, se muestren complacientes cuando se aplican vedas a terminadas especies, mientras no existe la misma comprensión en el caso de la actividad pesquera cuando se pide o se impone un período de reposo para su recuperación.

Las medidas de ajuste anunciadas someramente por el comisario de Pesca, Manuel Marín, duras para el conjunto de la Comunidad son especialmente graves para España, ante la fuerte dependencia que tiene la flota de los caladeros exteriores y, entre otros, de los propios de la CE. Tras la integración en la Comunidad, Bruselas adoptó una política restrictiva respecto a la flota española con la limitación para el acceso a los caladeros de 300 barcos.

El comisario de pesca de la CE reconoce que España tiene una dura tarea en la Comunidad, en lo que se refiere a la política pesquera, al encontrarse en la mayor parte de los casos en inferioridad de condiciones a la hora de sacar adelante determinados acuerdos. Se trata de un problema de sensibilidad interna en el marco comunitario respecto a un sector de gran importancia en España, pero que tiene menos interés en la mayor parte de los demás Estados miembros. ■



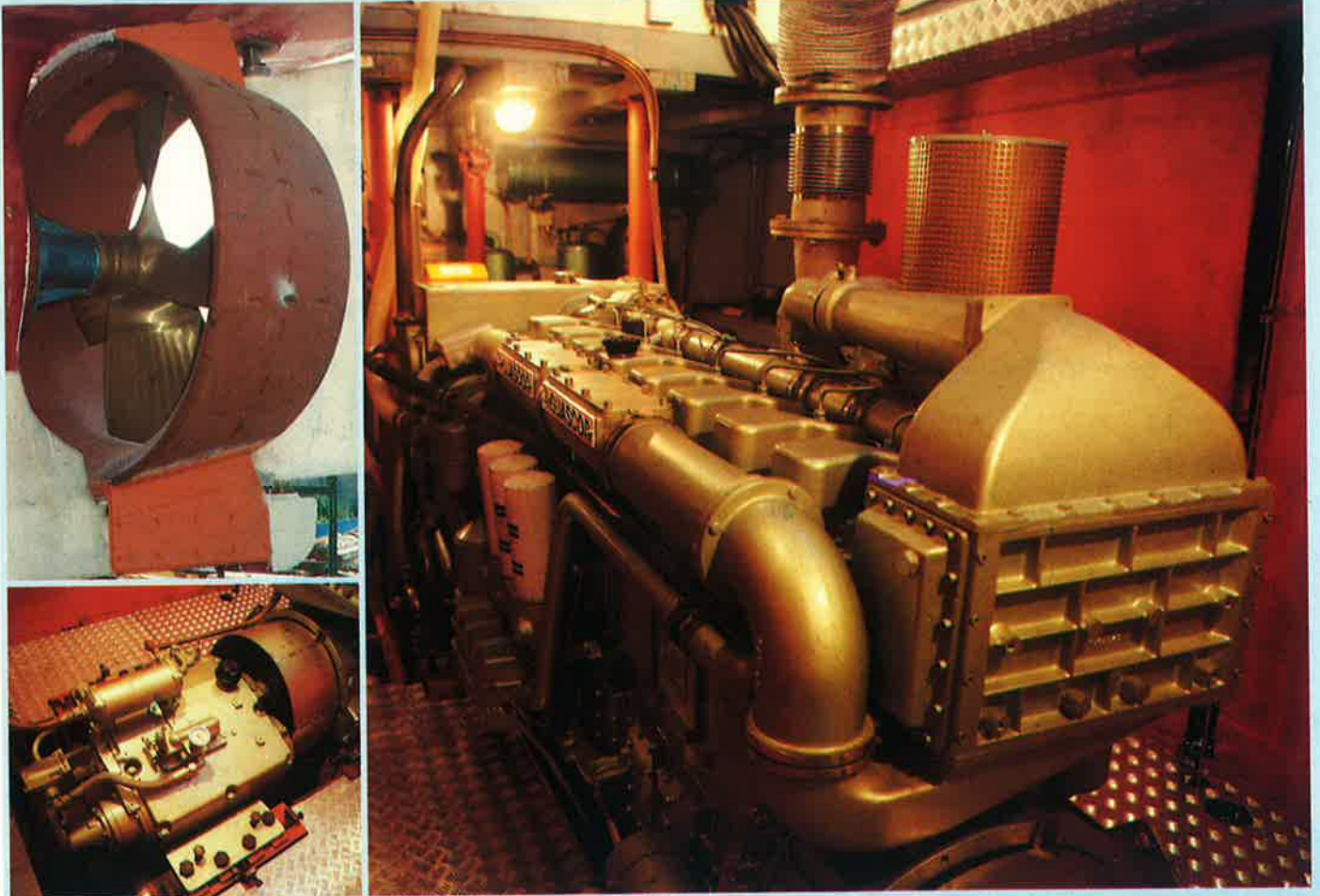


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

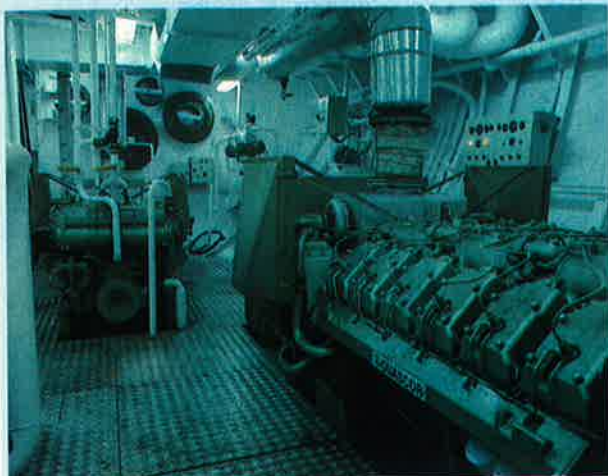
SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.
GUASCOR

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



SEGURIDAD SOCIAL, la consolidación de un sistema

EN los próximos meses, tras su aprobación definitiva en el Senado, entrará en vigor el Proyecto de Ley de Prestaciones no contributivas por el que no habrá en el país ninguna persona con edades superiores a los 65 años, incapacitada o carente de recursos que no reciba unas pensiones de la Seguridad Social. Con esta disposición se pone fin a un proceso que ha durado varios años y que ha supuesto la extensión del sistema protector a todos los ciudadanos. A partir de este momento, dentro de las posibilidades presupuestarias que permitan cada momento, se abre una segunda fase donde, tras la universalización de las prestaciones, lograda con esta Ley, se pretende mejorar la cuantía de las mismas hasta los niveles del Salario Mínimo Interprofesional.

Hace solamente unos pocos años, se hablaba del Sistema de la Seguridad Social como algo en quiebra, mientras desde diferentes posiciones se auguraban y presentaban posibles soluciones desde el marco de las iniciativas privadas. El proceso de reforma en el sistema de financiación y las mejoras introducidas en los procedimientos de gestión, ha permitido que en este momento se pueda hablar, no de un sistema de la Seguridad Social perfecto pero sí de un sistema consolidado, universalizado y que tiene un importante futuro por delante para seguir mejorando siempre sobre la base de la racionalidad.

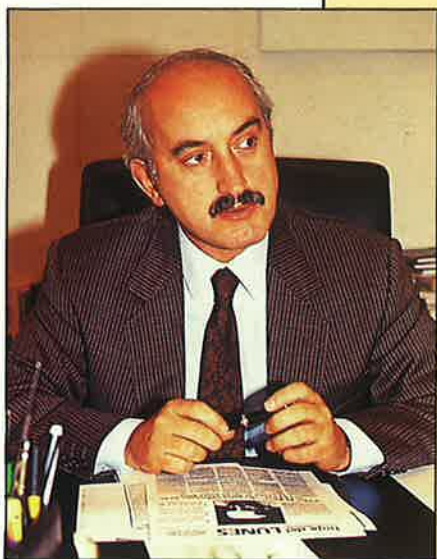
MAR, publicación del Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, coincidiendo con la próxima entrada en vigor de la Ley de Prestaciones no contributivas y lo que ello supone, del final de un ciclo que cierra el sistema protector, ha considerado oportuno hacer un balance de ese proceso.

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, hace en las páginas siguientes una reflexión sobre la evolución de la Seguridad Social en este período hasta alcanzar cotas similares a otros países de la Comunidad. Por su parte, el secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, hace un recorrido por todas las medidas adoptadas en los últimos ocho años y que



han permitido la consolidación del sistema. El responsable de la Seguridad Social señala los logros obtenidos en este período, los avances conseguidos para el colectivo del mar y no oculta la necesidad de seguir avanzando para aumentar la calidad y las cantidades de las prestaciones, siempre dentro de las posibilidades presupuestarias del momento. Lo que parece claro, según las manifestaciones de Adolfo Jiménez, es que los logros son irreversibles. ■

Una SEGURIDAD SOCIAL, de nivel europeo



LUIS MARTINEZ NOVAL

Ministro de Trabajo y Seguridad Social

EL Sistema de Seguridad Social español, una vez se apruebe por el Senado la Ley de Prestaciones no contributivas, dando fin con ello a su tramitación parlamentaria, habrá quedado definitivamente configurado en sus contornos protectores, y supondrá la garantía de una protección universalizada, bien en función de la contribución efectuada, o en caso de falta de cotizaciones y ausencia de recursos, por la vía no contributiva y de solidaridad.

Para cualquier responsable político, y particularmente para el ministro de Trabajo y Seguridad Social, de un Gobierno Socialista, alcanzar esta meta era un objetivo prioritario, porque un sistema de protección representa, antes que nada, la garantía del futuro para los ciudadanos de un país y en particular para los más necesitados.

A este empeño, de avanzar en la configuración del sistema, que tiene claramente un componente ideológico de progreso, se han orientado en los últimos años las medidas puestas en práctica, en cumplimiento de los objetivos fijados, en el ámbito de la Seguridad Social, por el programa del Partido Socialista.

Sin pretensiones de ser exhaustivo, quizá sea ahora cuando debemos recordar medidas como la Ley de Reforma de la Estructura y Reordena-

ción de la Acción Protectora del año 85, que levantó amplia polvareda pero que sentó las bases para el afianzamiento financiero del sistema, sirvió para acentuar el carácter contributivo de las prestaciones y, al tiempo, dio ya un fuerte impulso a los subsidios de carácter asistencial.

Desde entonces, continuamente, a través de los presupuestos de cada año, y mediante una política de revalorización de pensiones permanentes, se ha intensificado la protección. Recuérdese, la política de mínimos aplicada, con un criterio de solidaridad, a que ha conducido a la equiparación en este año de la pensión mínima de jubilación al salario mínimo interprofesional neto, a la vez que el resto de pensiones mínimas mejoraba también su poder de compra, y muy significativamente las de viudedad, así como la concesión de pagas extraordinarias a los pensionistas de los regímenes especiales que carecían de ellas.

En el orden financiero, se ha realizado otra profunda transformación, mediante el acercamiento de las bases de cotización a los salarios reales que, tendrá una incidencia importante en el nivel de las prestaciones económicas futuras, al garantizar unas prestaciones mucho más próximas a los salarios que percibían sus beneficiarios en activo.

Y mediante la reforma de la estructura financiera de la Seguridad Social, cuyo núcleo central ha consistido en deslindar la cobertura de las prestacio-

nes contributivas que se hará con cargo a cotizaciones sociales, de aquellos otros aspectos protectores que no tienen tal carácter (asistencia sanitaria, complementos de mínimos de las pensiones...), y que se financiarán esencialmente con cargo a impuestos, lo que ha reforzado la solidez económica del Sistema de Pensiones y ha introducido mayores dosis de solidaridad.

La Ley de Prestaciones no Contributivas viene a completar el arco protector, amparando a aquellos ciudadanos, de edad o incapacitados, que por cualquier circunstancia no han podido cotizar para generar derecho a una pensión contributiva, y no disponen de recursos económicos. Además, servirá para ampliar y racionalizar la protección por los hijos a cargo, acen tuándola para aquellas familias que disponen de menos recursos económicos.

Se han mejorado también otros aspectos para la protección de colectivos con una problemática específica, como es el caso de los trabajadores del mar, respecto a los que, en este año, se han elevado los coeficientes reductores de la edad de jubilación, y se ha reformado el sistema de determinación de sus bases de cotización para aproximarlas a los salarios reales en la línea que antes apuntaba.

Todas estas medidas nos han conducido a una Seguridad Social que beneficia prácticamente a la totalidad de los ciudadanos españoles, y que protege contingencias de enfermedad, accidentes de trabajo, jubilación, invalidez, viudedad, orfandad, etcétera, y que otorga ayudas a las familias con menores recursos. Con ello, nuestra Seguridad Social, que también ha simplificado radicalmente los mecanismos de gestión y tramitación, se encuentra ya, sólidamente asentada y en la línea de los restantes sistemas de

protección de los países europeos.

Se puede avanzar más y se debe, porque en la protección social la demanda es creciente, y su satisfacción permanentemente insuficiente. Es éste un criterio compartido por los ciudadanos, y por el Gobierno. Una meta nos llevará a otro listón más alto. Lo importante, por ello, es haber definido y completado el campo de actuación. A partir de ahora, habrá que seguir incrementando los contenidos, las prestaciones, a medida que las posibilidades lo permitan.

El Gobierno, en cumplimiento del programa socialista, y de los acuerdos suscritos con los sindicatos, tiene ya unos compromisos para seguir avanzando en el futuro inmediato: la revalorización de todas las pensiones individualmente en función de la inflación pasada, para que ninguna pierda poder de compra; el estudio de una posible asignación de complementos de pensiones para aquellos titulares mayores de ochenta años que precisan atención de una tercera persona, la paulatina equiparación de las mínimas de viudedad para titulares con más de sesenta años con las mínimas de jubilación de esa misma condición, etcétera.

Queda, por tanto, camino para recorrer y nuevas cimas que escalar, pero lo importante es que la base de nuestro sistema es ahora sólida y se asienta sobre criterios de estabilidad y racionalidad financiera y de eficacia protectora, que en todo caso debemos preocuparnos de mantener para asegurar el futuro de la protección, que constituye un objetivo básico dentro de una política socialista. ■

«La Ley de Prestaciones no contributivas viene a completar el marco protector.»

«Queda camino por recorrer y nuevas cimas a escalar, pero lo importante es que la base de nuestro sistema es ahora sólida y se asienta sobre criterios de estabilidad, racionalidad financiera y eficacia protectora.»

**ADOLFO
JIMENEZ,**
secretario
general para
la
Seguridad
Social



**«Nadie quedará fuera
del sistema protector
de una SEGURIDAD SOCIAL,
consolidada»**

— El Congreso de los Diputados acaba de aprobar el Proyecto de Ley de Prestaciones no Contributivas. ¿Qué representa esta nueva Ley?

—Efectivamente, se acaba de aprobar por el Congreso el Proyecto de Ley por la que se establecen en la Seguridad Social prestaciones no contributivas. El Proyecto tiene ahora que pasar al Senado para completar su tramitación parlamentaria, pero con toda probabilidad será aprobado dentro de este año.

Esta Ley representa un paso muy importante en la Seguridad Social española, porque significa ni más ni menos que el cierre del sistema protector, la extensión a todos los ciudadanos de la Seguridad Social, tanto si han cotizado como si no lo han hecho. Eso hará que cuando entre en vigor no quede en nuestro país ninguna persona mayor de sesenta y cinco años o incapacitada que, careciendo de recursos, no tenga pensión.

Es por tanto un paso más, y muy importante, en la política de extensión de la protección que ha seguido el Gobierno en los últimos años, que en el caso concreto de las pensiones se refleja tanto en su número que en mil novecientos ochenta y dos era de algo más de cuatro millones y ahora es de más de seis millones, como en el hecho de que en mil novecientos ochenta sólo un sesenta y cinco por cien de los mayores de sesenta y cinco años tenían una pensión pública y ahora la tienen el ochenta y cinco por cien de estas personas, y con esta Ley la tendrán prácticamente todas.

Además, la Ley no se limita a regular estas pensiones no contributivas, sino que al incluirlas en la Seguridad Social hace posible que sus beneficiarios tengan también derecho a la asistencia sanitaria, a los servicios sociales y a las prestaciones de protección familiar, que por cierto también se reforman por esta Ley, distribuyéndose de una manera más solidaria, porque la cantidad que antes se cobraba por cada hijo se multiplica nada menos que por doce para las familias con recursos más escasos, y estas cantidades aumentan significativamente cuando los hijos son minusválidos. Y también tiene la Ley otras medidas menos espectaculares, más técnicas, pero que también mejoran nuestra Seguridad Social. Por tanto se trata de una Ley muy importante desde todos los puntos de vista.



«La política de revalorización de pensiones ya ha supuesto este año la equiparación de la pensión mínima familiar al salario mínimo neto.»

No dejar a nadie fuera

— Ha dicho usted que la Ley de Prestaciones no Contributivas significa el «cierre del sistema protector». ¿Qué quiere decir exactamente con esta expresión?

—Lo que quiero expresar con ella es que hasta ahora nuestra Seguridad Social tenía una laguna importante en la protección, al dejar fuera de la misma a aquellas personas que no habían cotizado. Cuando la Ley se apruebe esta laguna se habrá cubierto, la Seguridad Social llegará a todos los ciudadanos, bien a través de su modalidad contributiva para los que hayan cotizado, bien a través de su mo-

DE AYER...



A HOY.



**Después de 25 AÑOS
seguimos teniendo el
mismo afán de servicio.**

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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



**Distribuidores y Servicio Técnico Autorizado
en toda la Península, Baleares y Canarias.**

FURUNO®

ADOLFO JIMENEZ

dadidad no contributiva para los que no hayan cotizado y estén en situación de necesidad. Eso es lo que quiero decir.

Y desde luego no quiero que se entienda esa expresión como que la Seguridad Social considera que ya ha alcanzado sus metas y no tiene que progresar. En absoluto. Hay que seguir mejorando constantemente y en muchos ámbitos. Hay que seguir integrando en la Seguridad Social a colectivos que todavía están fuera, protegidos de otras maneras, no siempre seguras. Hay que seguir mejorando la protección de algunos Regímenes Especiales que todavía no son iguales a los otros. Hay que seguir acercando las bases de cotización a los salarios reales para que las pensiones después estén más cerca de esos salarios. Hay que insistir en la política de revalorización de pensiones que se está haciendo, en la que se han dado ya pasos muy importantes, este año ya se ha equi-

parado la pensión mínima familiar al salario mínimo neto, y existe el compromiso en el programa socialista, así como con los sindicatos de mantener esta equiparación y revalorizar todas las pensiones de acuerdo con el incremento del IPC, pero aún quedan cuestiones pendientes como la de terminar de equipar las pensiones mínimas de viudedad, cuyos beneficiarios tengan sesenta o más años, a las homólogas de jubilación es esta legislatura, o, ya en otro ámbito, el establecer un complemento de pensión para ayuda de las personas de más edad, de más de ochenta años, que no pueden valerse por sí mismas, así como extender a los pensionistas autónomos el derecho de la percepción de igual número de pagas extraordinarias que el resto de los pensionistas.

En definitiva queda mucho por hacer y lo vamos a seguir haciendo, a medida que las posibilidades lo permitan en el marco del crecimiento económico del país. Porque lo que nunca podemos perder de vista es que el Sistema tiene que conservar su estabilidad económica, que es esencial



«Existe el compromiso del programa socialista y con los sindicatos para revalorizar todas las pensiones de acuerdo con el incremento del IPC.»



ADOLFO JIMENEZ

para su propia seguridad futura, y no puede por tanto ponerse en peligro.

Acuerdo sobre el sistema

—Se ha referido usted a los acuerdos de la concertación social. ¿Qué importancia tienen estos acuerdos?

—Como se sabe a principios de año se alcanzó una serie de acuerdos en materia de Seguridad Social, tanto con los sindicatos como con la patronal.

De forma muy resumida, estos acuerdos, que se extienden a toda la legislatura, se refieren a la revalorización de las pensiones, ya acabo de citar algunos de sus puntos más importantes, a la Ley de Prestaciones no Contributivas que ya recoge lo acordado tanto en materia de pensiones como de protección familiar en el proyecto aprobado por el Congreso, y a la cotización que también se ha reflejado en el Real Decreto de cotizaciones para este año.

Pero, aparte de su contenido concreto, yo creo que lo más importante de este acuerdo es que hay un consenso básico entre todas las partes sobre lo que queremos hacer con nuestro sistema de Seguridad Social, mantener la estabilidad y consolidación que con muchos esfuerzos se ha conseguido, y seguir desarrollándolo pero siempre dentro de un marco de estabilidad que como antes decía es absolutamente necesario.

Seguridad Social consolidada

—Entonces hoy día ¿se puede considerar ya totalmente consolidada la Seguridad Social?

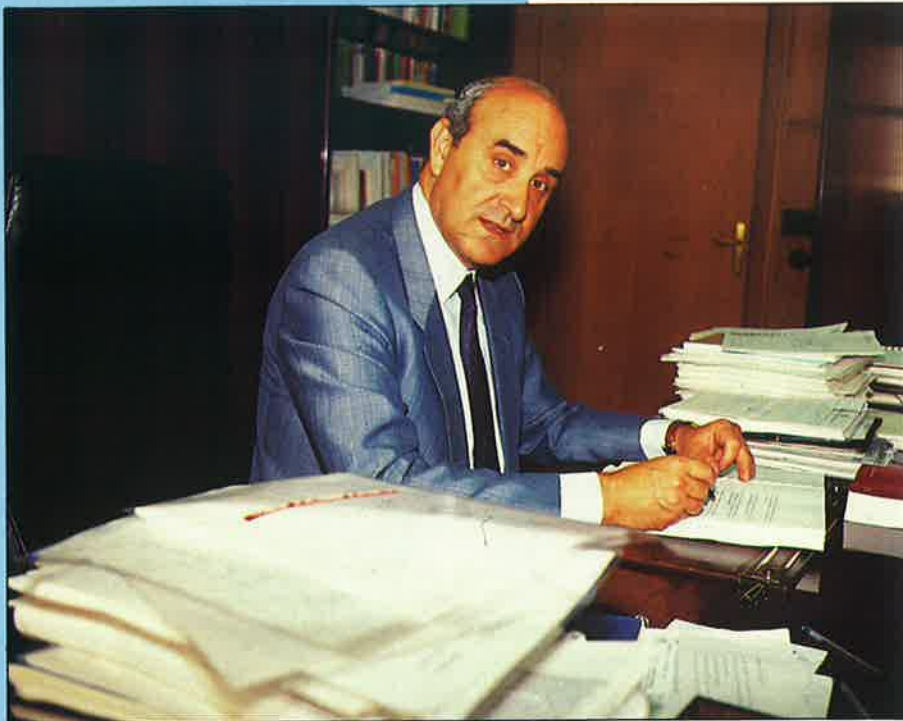
—Sin ninguna duda. El proceso de consolidación se inició con la Ley de Pensiones de mil novecientos ochenta y cinco, tras pasar la Seguridad Social por momentos graves debido a sus propias deficiencias y a la crisis económica, y se ha reforzado enormemente con dos medidas adoptadas en los últimos años, los cambios de estructura de financiación de la Seguridad Social y la aproximación de las bases de cotización a los salarios reales.

La nueva estructura de financiación se



estableció en la Ley de Presupuestos Generales para mil novecientos ochenta y nueve, y básicamente consiste en que desde ese año las prestaciones contributivas se financian con las cotizaciones de los trabajadores y empresarios, y las no contributivas fundamentalmente a través de los impuestos. Por ello las aportaciones del presupuesto del Estado al de la Seguridad Social se destinan al pago de la mayor parte de los gastos de la asistencia sanitaria y de las pensiones mínimas y las futuras pensiones no contributivas también se financiarán por el Estado.

Y la aproximación de las bases de cotización a los salarios reales se lleva a cabo en mil novecientos ochenta y nueve y en mil novecientos noventa igualándose las bases máximas de determinados grupos de cotización, lo que dentro de un efecto de neutralidad para los costes empresariales, favorece, como antes he dicho, a los trabajadores en su futura protección y a las pequeñas y medianas empresas porque hace más equitativa la cotización. En esta misma línea también este año se han introducido modificaciones en la cotización de los trabajadores del mar.



«Con la Ley de Prestaciones no Contributivas se ha cubierto una laguna importante en la protección de la Seguridad Social.»

«Hay que seguir integrando en la Seguridad Social a colectivos que todavía están fuera, protegidos de otras maneras, no siempre seguras.»

Pensiones y salarios reales

—¿Podría explicarnos cuáles son esas modificaciones para los trabajadores del mar y qué suponen?

—La modificación tiene como finalidad, también es este caso concreto, el acercar las bases de cotización a los salarios reales. Hasta este año los pescadores «a la parte» cotizaban para las llamadas contingencias profesionales (accidentes de trabajo y enfermedades profesionales), según unas bases que fijaban los directores provinciales de Trabajo y Seguridad Social a propuesta del Instituto Social de la Marina mediante una estimación de los





ADOLFO JIMENEZ

salarios. Este sistema hacía que, en la práctica, no sólo estas bases sino también las de las restantes contingencias se fueran apartando de los salarios reales.

El Real Decreto de cotización de este año suprime este sistema de fijación de las bases y las establece, como en el Régimen General según los salarios reales cobrados por los trabajadores, a excepción del Grupo III en el que sí se mantienen las bases estimadas por las Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social.

Esta nueva forma de cotización no afecta a los coeficientes correctores de las bases que se siguen aplicando igual que antes.

Por tanto, con el nuevo sistema sigue vigente la cotización reducida en este Régimen de Seguridad Social por la aplicación de esos coeficientes correctores, y al tiempo se producirá un acercamiento de las bases de cotización a los salarios, y en consecuencia cuando llegue la jubilación o se cobre cualquier prestación de la Seguridad Social ésta estará más próxima a esos salarios reales.

Adelantar las jubilaciones

—También, en este año se han variado los coeficientes reductores de la edad de jubilación de los trabajadores del mar. ¿Cuál ha sido esa variación?

—Efectivamente, el Real Decreto que regula la revalorización de las pensiones para mil novecientos noventa, del mes de julio, modifica también los coeficientes reductores de la edad de jubilación de los trabajadores del mar.

Se trata de una adaptación que era necesaria y que el propio sector venía solicitando, porque la anterior normativa era del año setenta y desde entonces las cosas han cambiado mucho en el mar, tanto los equipos y los sistemas de producción, como el propio medio comercial y empresarial en que esta actividad se desenvuelve.

La reforma ha consistido en el incremento de estos coeficientes reductores en la mayor parte de los casos, de manera que estos trabajadores podrán ahora jubilarse antes.

Así, por poner un ejemplo, un tripulante que ha desarrollado su actividad en pesqueros entre diez y cincuenta TRB po-

dría jubilarse a los sesenta y dos años con treinta y uno de embarque efectivo, obteniendo el cien por cien de la pensión. Ahora, con la nueva Norma, puede jubilarse a los cincuenta y nueve con sólo veintinueve años de trabajo, obteniendo el cien por cien de la pensión.

Y también en la aplicación de estos coeficientes reductores de la edad de jubilación a los tripulantes de pesqueros de menos de diez toneladas a los que antes no se aplicaban, con lo que estaban excluidos de este beneficio.

Mejorar y modernizar la gestión

—Usted ha tenido la ocasión de participar en las distintas reformas de la Seguridad Social que nos ha citado ¿qué otros cambios, además de los que hemos comentado, se han producido?

—Pues he tenido, en efecto, la oportunidad de participar personalmente en el proceso de cambio que la Seguridad Social ha experimentado en los ocho últimos años.

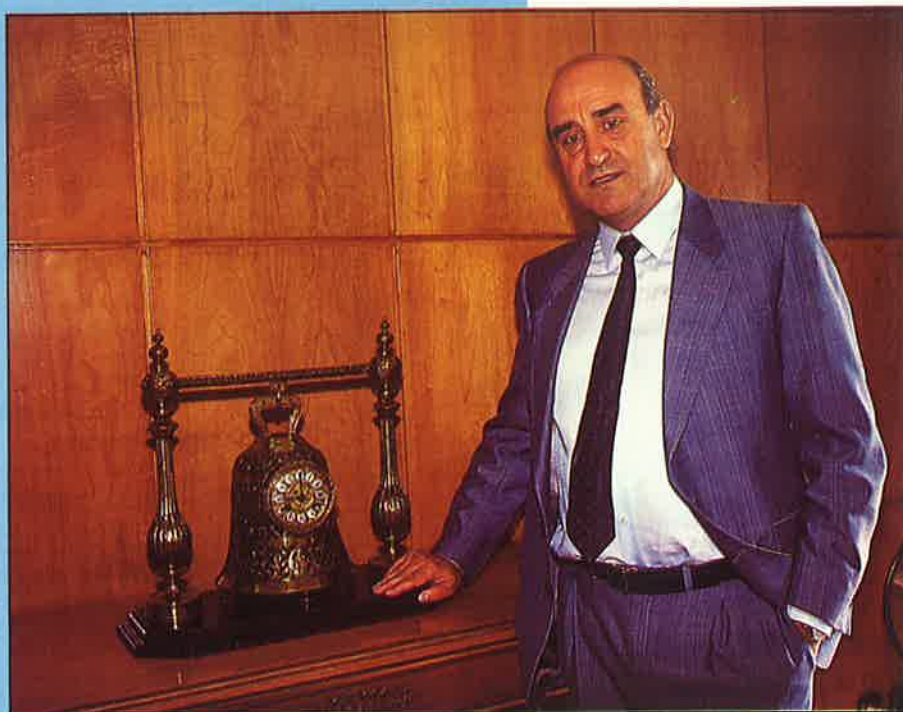
Cuando se aprobó la Ley de Pensiones de mil novecientos ochenta y cinco, como director general de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social, cargo que ostentaba en aquella época, tomé parte de forma activa en su elaboración, dirigiendo el Grupo de Trabajo que se constituyó al efecto y presidiendo la comisión tripartita del Acuerdo Económico y Social.

Ya, posteriormente, como secretario general para la Seguridad Social, desde mil novecientos ochenta y seis, y junto con el resto del equipo directivo de la Seguridad Social he tenido ocasión de planificar e impulsar las reformas posteriores a que me he referido:

La reforma de la estructura financiera del año mil novecientos ochenta y nueve que tan importante es para la estabilidad futura del sistema de Seguridad Social.

La preparación del Proyecto de Ley de Prestaciones no Contributivas, cuyo proceso de elaboración ha sido laborioso porque se han efectuado muchos estudios jurídicos, económicos y sociológicos, tanto en el ámbito nacional, como en el internacional, para que esta Ley se adecuara a las directrices internacionales en la materia y se situara incluso entre las más avanzadas de Europa.

Pero, efectivamente, hay otro aspec-

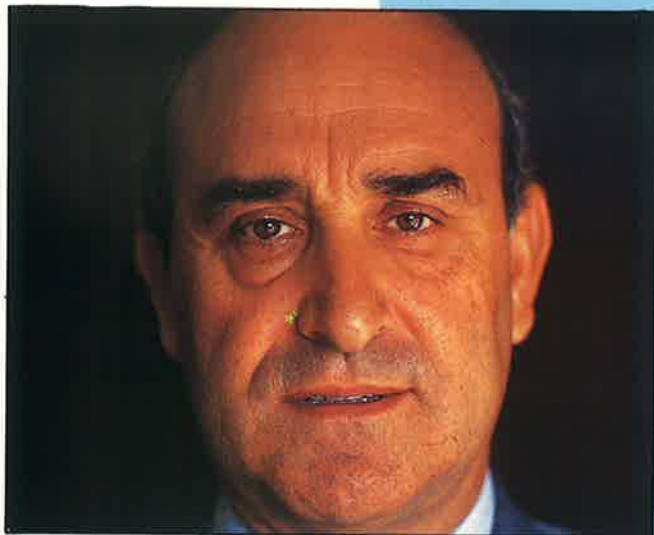


«Lo que nunca podemos perder de vista es que el Sistema tiene que conservar su estabilidad económica, esencial para su propia seguridad futura.»

«La modificación de las bases de cotización, manteniendo los coeficientes correctores, va a suponer para los trabajadores del mar que cualquier prestación económica de la Seguridad Social esté más próxima a los salarios reales.»

to que no hemos comentado y que no quiero dejar de citar: el proceso de modernización que se está llevando a cabo en la gestión de la Seguridad Social en los últimos años, y que tanto trabajadores como empresas habrán podido apreciar.

Este proceso de modernización ha ocupado un papel estelar en el Plan de Acción de la Seguridad Social y se ha extendido tanto a la recaudación de cuotas que es hoy mucho más rápida y segura, como al reconocimiento de las prestaciones que también es ahora más fácil, con menos



«La Seguridad Social se está modernizando a marchas forzadas para hacer más fácil a los ciudadanos el acceso a sus prestaciones.»

«Desde 1970 han cambiado mucho las cosas en el mar. Con la modificación de los coeficientes reductores, en la mayor parte de los casos, los trabajadores se podrán jubilar antes.»

ADOLFO JIMENEZ

papeleo, y más rápido que hace unos años.

Además, la Seguridad Social está empeñada en informar y atender mejor a los ciudadanos, y los últimos pasos dados en esta dirección, muy recientemente, han sido el envío a todos los trabajadores que empiezan a cobrar una pensión y a todas las empresas que se acercan a la Seguri-

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

Actividades	Situación anterior (Decreto 23/70)	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 4 250 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		
		Coefficiente aplicable a buques de carga en cabotaje o 1. ^a zona.
D) ESTIBADORES PORTUARIOS		
		Coefficiente aplicable: 0,30.
Edad mínima para obtener la pensión: 55 años.		

dad Social, de unos cuestionarios para que digan como ha sido la atención y así poder corregir los defectos que todavía haya, y también en este momento se están poniendo en marcha nuevos modelos para las comunicaciones escritas que la Seguridad Social dirige a los ciudadanos que se ha pretendido que sean más sencillas y comprensibles que las que hasta ahora se usaban.

Por tanto, éste es otro aspecto que quiero resaltar, que la Seguridad Social se está modernizando a marchas forzadas para hacer más fácil a los ciudadanos el acceso a sus prestaciones. Y también para exigir con el mayor rigor el cumplimiento de sus obligaciones, porque ésta es una exigencia a la que de un modo responsable no se puede nunca renunciar, porque, en definitiva, constituye la mejor garantía para la protección tanto de los actuales como de los futuros pensionistas de la Seguridad Social. ■

PASCH Y CIA., S.A.

Kronbörg

Valor Añadido para el marisco

La tecnología de KRONBORG es el resultado de una larga experiencia y de una cuidadosa especialización.

Hoy en día, KRONBORG es el líder mundial en diseño y fabricación de equipos para el procesado de marisco:

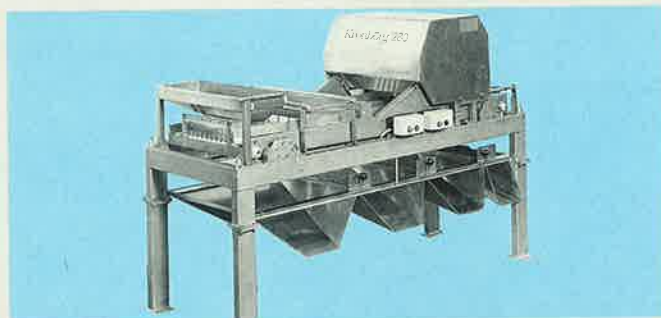
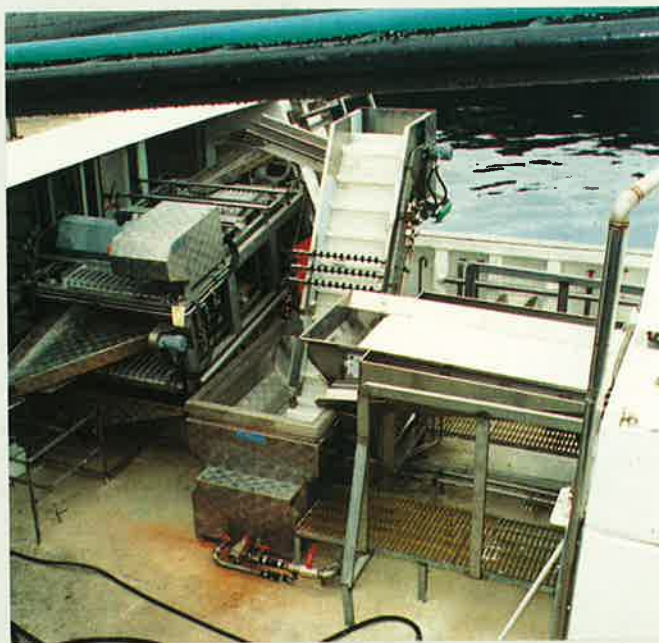
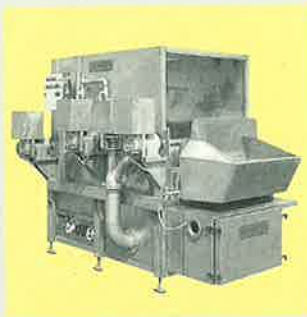
Clasificadoras, peladoras de gambas, líneas de empaquetado y pesado automático, cocedores y por supuesto parques completos de marisco.

Así mismo, KRONBORG también suministra clasificadoras de mejillones y sardinas, evisceradoras y

equipos de transporte de pesca.

Los equipos KRONBORG son, sin duda, la mejor fórmula para añadir valor a un producto tan apreciado como el marisco.

Confíe en KRONBORG, saldrá ganando.



PASCH Y CIA., S.A.

28020 MADRID

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

08010 BARCELONA

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

48007 BILBAO

Campo Volantin, 24-3^{er}
Telf.: 94-446 12 00
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 94-446 66 85

El faro en activo más antiguo del mundo

TORRE DE HERCULES, luz y guía de navegantes

Fábulas y leyendas hicieron de la Torre de Hércules un mito viviente, el faro romano más antiguo del mundo todavía en activo. Su historia se diluye en el tiempo manchada por pequeños retazos de lo que pudo ser y quizá no fue. Nadie sabe cómo llegó a hacerse realidad y sólo los navegantes siguen amparándose en su luz ahora eléctrica y antaño de leña. Farol y guía como en el enigma de las noches, fue, es, y será, una buena compañera de los viajeros de la mar.

DESDE SU ALTURA PRIVILEGIADA, 106 METROS SOBRE EL MAR Y 49 SOBRE EL TERRENO, SE OBSERVA UN IMPRESIONANTE PAISAJE Y DOMINA, SEGURA, EL HORIZONTE.



CUENTA la tradición que Hércules, musculoso, fuerte y pendenciero, dio muerte al monstruo Gerión, cortó su cabeza y mandó enterrarla en lo alto de una loma para construir sobre ella una magnífica torre que conmemorase su victoria. «En su cumbre ordenó instalar un candil y una imagen de cobre con un espejo en las manos en las que se veía toda la circunferencia del mar de suerte que ningún navío ni aun barco podía navegar cerca de ella sin ser descubierto en el espejo...»

De esta leyenda sólo le ha quedado el nombre del vencedor, Hércules, y los expertos no le otorgan mucho crédito. Las mayores evidencias concluyen en asignarla a una realización del emperador Trajano, tanto por su tipología como por los materiales constructivos y exploraciones arqueológicas llevadas a cabo en la zona, junto con la existencia de una inscripción latina conmemorativa: «MARTI AVG, SAG, G. SEVIUS LVPUS ARCHITECTVS A ENSIS LVSI-TANV EX Vº» («Consagrado a Marte Augusto, Cayo Servio Lupo arquitecto de Aeminium en Lusitania, de acuerdo con su juramento»).

Algunos optan por una interpretación intermedia y en un manuscrito del Cardenal del Hoyo, elaborado a raíz de su visita a La Coruña el año 1608, se puede leer: «... Después de

que Hércules edificó esta torre como pasaron tantos mil años se cayó y que Augusto Cesar la volvió a levantar y la reedificó en el propio lugar y redificada la consagró al dios Marte después que dho avgusto cesar hubo ganado a biscaya...».

Los fenicios también forman parte de esta controvertida discusión sobre los orígenes del faro, basándose en las frecuentes visitas fenicias a Galicia para explotar las ricas minas y comerciar con el estaño que de ellas se extraía. Su primeras visitas se remontan al siglo XV a.C., y todavía se conservan indicios de su estancia como restos de ídolos, monedas de Gades, y el puerto de Estaca de Bares hecho por ellos con grandes bloques de diorita cuarcifera.

Todas estas huellas dejadas tras de sí por los fenicios en su paso hacia Britania, con quien mantenía un fluido intercambio de mercaderías, hacen creer que pudieran haber sido los constructores del faro, o bien que la original torre se hubiera caído y sobre ella se construyera la que traspasó la frontera hacia la posteridad.

La milenaria Torre de Hércules se yergue sobre una loma de 57 metros de altura desde la que se prolonga la Punta de Eiras, entre la ensenada de Lagoa y la punta de Orzán. A tan sólo un kilómetro al norte de La Coruña, es postal y símbolo de esta ciudad cuyo nombre también se ve envuelto en el misterio, pues derivado de la leyenda que atribuye a Hércules la construcción de la torre, se asegura que le dio nombre a esta tierra como tributo a la dama

a quien amaba tierna y apasionadamente y se llamaba Cruña. Según Cornide, historiador de siglo XVIII, el nombre de Cruña o Cruña estaría derivado del latín columna y ésta sería la histórica torre.

Cierto o no, lo que sí queda claro es que la Torre de Hércules ha estado siempre ligada a la capital coruñesa, y al hablar de una o de otra se entremezclan en una sola unidad. Sellos, escudos de armas, trofeos deportivos, recuerdos y otras significaciones tienen por motivo este faro que está presente en cualquier actividad del pueblo coruñés.

Al faro de La Coruña se le atribuye una antigüedad de tres mil años a lo largo de los cuales se arruinó y reconstruyó en varias ocasiones, conservándose en las leyendas de galeses e irlandeses la referencia a la luz del faro de Brigancia, mientras que los escoceses hablan del robo de la piedra del faro por Cathol, rey de Escocia, la misma donde «abancaban» los reyes gallegos.

La historia, pura y documental, tiene conocimiento de la torre al comienzo del siglo V presentándola Orosio caída, como un antiguo fuerte, explicando que ya existía antes de ese tiempo y que su luz había sido de gran utilidad para la seguridad y orientación de las expediciones romanas a Britania. En el año 572, siendo Miro rey de Galicia, se la conocía como torre.

Tras diversos avatares y distintos usos que la condenaron durante años a ser fortaleza para defensa de la ciudad coruñesa, aparece nuevamente como

torre del faro bajo el reinado de Alfonso IX. Guerras y altercados para dominar esta hermosa tierra que le da cobijo ocasionaron la ruina total de ésta, que fue reconstruida por Gianini bajo mandato del rey Carlos III, con un costo de 40.000 duros, cuyo segundo centenario se celebra este año y para su conmemoración se han establecido diversos actos por el Ayuntamiento coruñés que se hizo cargo de la gestión del monumento en este mismo año.

Al pie del horizonte

Desde su altura privilegiada, 106 metros sobre el mar y 49 sobre el terreno, se observa de cara al mar un impresionante paisaje, dominando segura el horizonte. Por la noche, olvida su carácter de monumento para convertirse en farol y guía de navegantes, y su poderosa luz se expande rompiendo el intenso viento que domina siempre en la península que la rodea.

El moderno haz de luz que hoy sustituye a las viejas lámparas de aceite y a las primitivas hogueras de leña, nace bajo el impulso de un lámpara eléctrica de incandescencia y tiene un alcance actual de 23 millas. La sirena, un grave sonido de vibradores electromagnéticos que avisa de la falta de visibilidad y el peligro, puede oírse en toda la ciudad y en el mar a la distancia de siete millas, con monótonos pitidos de la letra «H» en código morse.

El edificio está construido en piedra menuda, grava y mortero, contando con un revestimiento exterior de piedra de sillería con mortero de cal y arena, y un trazo oblicuo abraza la torre en espiral hacia su cumbre, también ha dado pie a especulaciones sobre si tenía o no su origen en una rampa volada por donde subían los animales cargados con leña para encender la hoguera que servía como aviso para los barcos que se acercaban a las costas de Galicia.

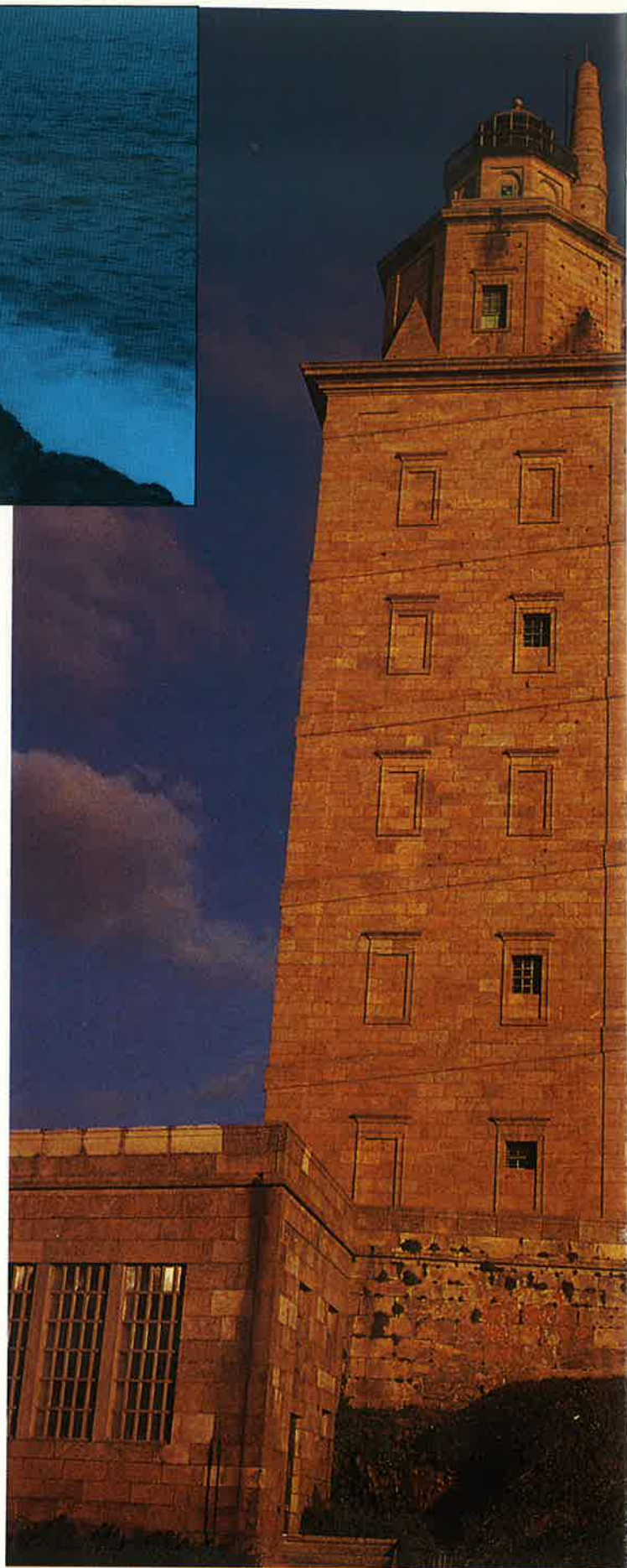
Algunos no dan crédito a esta versión por diferentes motivos. Se sabe, sin embargo, que



con los restos correspondientes a la rampa y a los muros que la sostenían se construyó en parte el castillo de San Antón, actualmente utilizado como museo arqueológico. Sin embargo, parece ser que no se conoce ningún caso de torre con rampa volada en las antiguas arquitecturas y es poco probable que los romanos, atentos siempre a la funcionalidad, solidez y sentido práctico en sus construcciones, diesen prioridad a las razones estéticas, pues el argumento de que fue una escalera para subir el combustible parece poco probable por las inclemencias del tiempo, con fuertes ráfagas de viento que tan a menudo rodean la zona.

Actualmente, mientras continúan las diatribas, dimes y di-retes sobre sus orígenes con la aparición de nuevos documentos, la Torre de Hércules continúa impertérrita ante el paso del tiempo. Orgullo de los ciudadanos de la ciudad coruñesa que llevan a sus invitados a conocerla y admirada por los que se acercan desde tierras lejanas hasta las costas gallegas, sigue cumpliendo una doble misión, la de monumento nacional y la faro, bajo la mano de dos gestores, el Ayuntamiento de La Coruña, y la Demarcación de Costas, a través de un convenio de cesión y colaboración conjunta. ■

Elena CEBRIAN



Ocho mil visitantes diarios

EN verano, la Torre de Hércules es visitada por unas 8.000 personas diariamente, aprovechando las vacaciones estivales. Llegan en su mayoría cobijados en el autobús que los transporta hasta el mismo pie del faro y comentan compungidos antes de iniciar la ascensión hacia su cúspide los numerosos escalones de piedra que habrán de pisar para llegar a la terraza del faro.

Agosto, mes de descanso por excelencia, es la época de más trasiego, descendiendo hacia los meses de invierno hasta unas 500 personas las visitas que se llegan hasta la torre.

Esta oleada de gentes ha hecho que en sucesivas ocasiones se pensase en dotar a la zona, actualmente en claro abandono, de un proyecto de urbanización turística, para contribuir a embellecer el entorno, y el director del Museo Arqueológico, Felipe Senén, habla de la potenciación turística y didáctica de este monumento, insistiendo en la adecuación de sus alrededores.

Llegar hasta la Torre de Hércules supone atravesar de punta a punta la ciudad coruñesa y cuando se avista el faro otros muchos puntos llaman la atención del visitante, como las instalaciones penitenciarias a escasas distancias; establecimientos cuartelarios, chabolas, basureros incontrolados, y un terrible aspecto de desolación por la parte que se halla mirando hacia la ciudad, con postes del tendido eléctrico sin fluido, malas hierbas, etcétera.

Junto al entorno «se hace necesaria la creación de un área de servicios que permita la utilización de servicios, ahora inexistentes, y también de cabinas telefónicas, aspectos que podrían incluirse en un proyecto más amplio y organizado que lleve a un plan urbanístico integral del conjunto, que le daría mayor significación y se pondría al nivel de los grandes conjuntos monumentales europeos», señala el director del Museo Arqueológico.

La limpieza y acondicionamiento del interior de la torre y su aprovechamiento didáctico para explicar su significación cultural, historia, folklore y arquitectura, sería otro de los objetivos que Felipe Senén in-

cluye en un ambicioso proyecto diseñado para ampliar el conocimiento de la Torre de Hércules y que fue presentado al Ayuntamiento para que sea tenido en cuenta.

Con un costo de 40.000 duros y bajo los planos y dirección del teniente del Real Cuerpo de Hidráulicos de Marina, Eustaquio Giannini, en los últimos años del reinado de Carlos III comenzaron hace ya dos siglos los trabajos para la reconstrucción de la Torre de Hércules, abandonada durante años, y que adoptó la forma por la que hoy la conocemos, salvo las sucesivas modificaciones técnicas en el sistema luminoso, la instalación de un radiofaro y una sirena, así como pequeñas reformas para mejorar su estética.

Este año se conmemorará la reconstrucción con diferentes actos que tendrán continuación en enero de 1991. La primera de las actividades anunciadas por el concejal de Cultura, José Luis Méndez, para este evento es el comienzo de una excavación arqueológica en las inmediaciones de la torre que pretende recoger datos sobre un asentamiento romano.

Los resultados de esta excavación, la segunda que se llevará a cabo en los terrenos cercanos al monumento, serán publicados posteriormente, al igual que los catálogos de las dos exposiciones que el Gobierno municipal organizará a finales de año y a principios de 1991.

La primera de las muestras se centrará en la evolución e historia de la Torre de Hércules, para lo que se intentará aportar todos los datos posibles acerca de su construcción y posteriores innovaciones realizadas en su configuración. También se darán otros datos sobre la época romana, así como información sobre la mitología que rodea al símbolo más representativo de la ciudad.

La otra exposición versará sobre La Coruña de la Ilustración y pretende recrear la ciudad en esa época, un de las más representativas en su desarrollo y en la que se construyeron la mayoría de los grandes edificios civiles que hoy existen. ■

E. C.

Hércules, musculoso, fuerte y pendenciero, dio muerte al monstruo Gerión, cortó su cabeza y mandó enterrarla en lo alto de una loma para construir sobre ella una magnífica torre que conmemorase su victoria.

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.

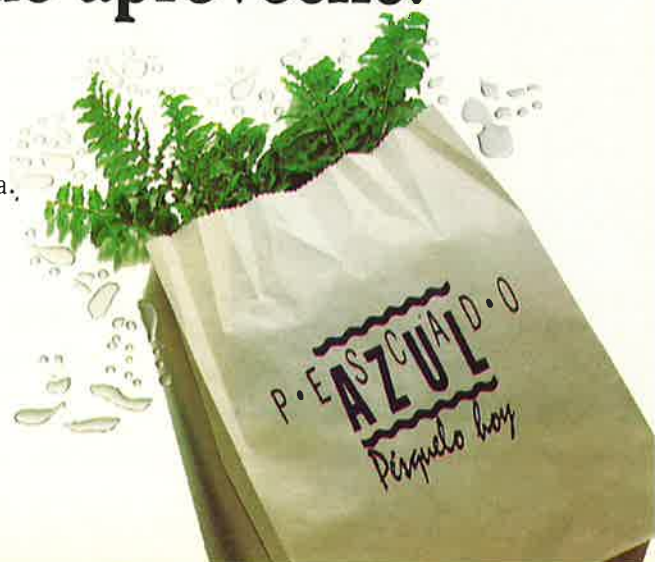
En estos días, la Caballa está en su mejor momento. Jugosa, rica en proteínas, vitaminas y grasas. Llego directamente a su pescadería fresca,

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.





La Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria fue creada por el Ministerio de Educación y Ciencia en julio de 1982 e inició sus actividades en octubre del mismo año. El plan de estudios de esta carrera universitaria se concretó en el transcurso de dos Jornadas sobre los Estudios de Ciencias del Mar (1983 y 1984) en las que participaron expertos de la Universidad, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, del Instituto Español de Oceanografía y de otros organismos relacionados con la investigación marina en España.

El mar en la universidad

DE acuerdo con el plan de estudios elaborado, los licenciados en Ciencias del Mar están capacitados para abordar de forma interdisciplinar cualquier problema de ámbito oceanográfico o litoral, así como participar en actividades de carácter industrial relacionadas con el medio marino.

En esta línea, y según ha indicado a esta revista el decano de la FCM de la Universidad de Gran Canaria, Joaquín Hernández Brito, «se trata de interconectar ciencias básicas como la química, física, biología y matemáticas para el entendimiento de los procesos que se dan en el océano y en zonas costeras de acuerdo con la experiencia de otros países y con la definición de la UNESCO en estudios de Ciencias del Mar, que establece que esta ciencia no debe acotarse sino valerse de las herramientas que le ofrecen todas las ramas».

Así, como ejemplo de esta filosofía, Joaquín Hernández Brito señala que para realizar un estudio sobre la contaminación marina por emisario urbano y llegar a su comprensión se debe hacer uso de:

— La física o mecánica de fluido para entender el proceso de transporte de la masa contaminante.

— La química, para la determinación o análisis del contaminante y sus posibles interacciones.

— La biología, para realizar estudios acerca de los efectos en el ecosistema y como actúa éste ante ellos.

— Las matemáticas, para modelizar el proceso y poder predecir qué puntos van a ser afectados.

En opinión del decano de la Facultad de Ciencias del Mar pionera en España, «esta ciencia aborda el estudio del medio ambiente desde diversos puntos porque en él actúan muchas variables, y con la formación de licenciados en esta especialidad se pretende llevar a cabo una preparación que se aparta de los conceptos clásicos ofreciendo un producto competitivo». Para Joaquín Hernández Brito «si existe la necesidad de un profesional que antes se cubría con profesionales de ciencias básicas, lo ideal es empe-



zar desde el principio sin necesidad de llevar a cabo un reciclaje como venía sucediendo hasta ahora».

Un escollo superado

En julio del pasado año las Facultades de Ciencias del Mar superaron un escollo importante ante el Consejo General de

Universidades que planteó hacer de los estudios de Ciencias del Mar una carrera de segundo ciclo, de dos años únicamente, y a la que podrían llegar estudiantes de otras ramas que decidieran en un momento determinado especializarse en Ciencias del Mar.

Los rectores de las Universidades de Las Palmas de Gran Canaria y de Cádiz hicieron

En España existen ya dos Facultades de Ciencias del Mar en las Universidades de Las Palmas y Cádiz.

una defensa ardua ante el Consejo sobre el interés y la necesidad de que prevaleciera esta carrera como universitaria, basada en la imposibilidad de abordar un programa homogéneo sin que los alumnos dispusieran de conocimientos básicos sobre cada una de las ciencias puras de las que se vale (física, química, matemáticas y biología).

La demanda y la reivindicación de los alumnos, que iniciaron en aquel entonces una huelga, fueron tendidas y el argumento esgrimido por las Universidades que imparten estudios de Ciencias del Mar en nuestro país recibió el apoyo unánime del resto de los recto-

res que integran el Consejo General de Universidades.

Para el decano de Ciencias del Mar en la Facultad de las Palmas de Gran Canaria «se consolidó así la filosofía de esta carrera, y lo que intentaba implantar el Consejo General de Universidades al convertir Ciencias del Mar en carrera de segundo ciclo habría sido irracional y poco efectivo». Ahora la Facultad está en una fase de estudiar y fijar las materias troncales obligatorias y optativas de libre elección para configurar el futuro plan de estudios. Según indica Joaquín Hernández Brito «a través del nuevo marco del plan de estudios se incrementará la oferta en materias específicas como contaminación, pesquerías..., potenciando las líneas de mayor demanda social e intentando incidir en las áreas de mayor demanda laboral».

Convenios de colaboración

La Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria mantiene una serie de convenios de colaboración con entidades locales, nacionales e internacionales dentro de su línea de investigación. Entre estos convenios cabe destacar los siguientes:

— Convenio de cooperación con la Universidad de Bangor para el intercambio de alumnos y profesorado y para la investigación conjunta en el área de Ciencias del Mar.

— Convenio de la Universidad de Upsala (Suecia), para el intercambio de alumnos y profesorado, y para la cooperación en investigación en el área de Ciencias del Mar.

— Convenio de la Universidad de Liverpool, para el intercambio de alumnos y profesorado y para la cooperación en investigación conjunta en el área de Ciencias del Mar. Este convenio ha posibilitado la realización del programa ERASMUS subvencionado por la CEE para el intercambio de alumnos y profesorado en las universidades comunitarias y que pretende la equiparación de los estudios de los Estados miembros.

— Convenio con la Universidad de Stony Brooks (USA).



Hay proyectos para la creación de otras dos en Galicia y en Cantabria.

— Convenio con la Universidad Rusa (URSS) para la participación conjunta en campañas oceanográficas de buques soviéticos en aguas próximas a las Canarias.

— Otros convenios: Ispra, Escuela de Caminos de la Universidad Complutense de Madrid, Santand, Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona, Universidad de La Laguna (Tenerife), Consejería de Sanidad del Gobierno canario...

Según el decano Joaquín Hernández Brito las universidades europeas y americanas muestran un gran interés en establecer convenios con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria ya que con ellos pueden optar a realizar traba-

jos en una zona no altamente contaminada con la ventaja de un clima subtropical.

Recursos e infraestructura

La Facultad de Ciencias del Mar cuenta con un presupuesto de 50 millones de pesetas, partida que se puede considerar casi irrisoria si se tiene en cuenta el alto coste de los instrumentos necesarios y de las salidas al mar para llevar a cabo las investigaciones. Esta cantidad resulta más irrisoria todavía si se compara con la asignación presupuestaria que la Junta de Andalucía ha destinado este año a la Facultad de Ciencias del Mar de Cádiz que asciende a 2.700 millones para el edificio y 500 para la infraestructura.

En lo que respecta al edificio en que se imparten las clases de Ciencias del Mar en Las Palmas de Gran Canaria, éstas se llevan a cabo en un edificio alquilado al obispado de Canarias, antiguo seminario.

En cuanto a la adquisición de materiales e instrumentos necesarios para sus prácticas, Joaquín Hernández Brito señala que «la Universidad siempre ha apoyado la labor de adquisición de infraestructura y se piensa realizar un esfuerzo aún mayor ya que la oceanografía



es una ciencia cara, y en la que además de necesitar inversiones costosas, los instrumentos sufren constantes daños». Recientemente se instalaron varios correntímetros a grandes profundidades (3.000 metros) para lo que hubo que utilizar barcos de gran calibre, con los gastos que ello genera y que sólo en cable supone la cantidad de un millón de pesetas.

En perspectivas está la adquisición de instrumentos como un CTD (que mide parámetros como la conductividad, temperatura y profundidad), correntímetros, ordenadores, ecosondas, posicionamiento por satélite y algunas zodiac.

Perspectivas de trabajo

Para el decano de la Facultad de Ciencias del Mar en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, «ésta es una ciencia que ofrece grandes perspectivas y es de un gran futuro porque hay un medio ambiente que hay que estudiar y que cada vez más está recibiendo mayores amenazas. El mar es de un enorme futuro por lo que preocupan los temas referidos al medioambiente marino».

A esto, Joaquín Hernández Brito, añade que las Administraciones públicas y en especial los Ayuntamientos con litoral



deben concienciarse de la necesidad de crear un gabinete técnico de asesoramiento marino. En esta línea, Hernández Brito señala que «es demencial la actitud que las corporaciones municipales tienen ante temas referidos al medio ambiente del mar, sobre todo, si se tiene en cuenta que supone una enorme fuente de riqueza en el aspecto turístico y pesquero, y que el coste de un gabinete técnico sería mínimo frente a la rentabilidad del mar».

Para el decano de Ciencias del Mar el que los Ayuntamientos no dispongan de gabinetes técnicos de estas características «no responde a criterios científicos y técnicos, y su falta puede generar una ausencia de previsiones en todos los aspectos».

Precisamente estos gabinetes podrían ser un lugar adecuado para el desempeño de las funciones de un licenciado en Ciencias del Mar. Junto a este campo los licenciados en la Facultad grancanaria ven con grandes perspectivas las posibilidades que en las islas generan las especialidades en pesquerías, cultivos animales y de algas, la gestión del medio ambiente y la gestión del litoral. Otra alternativa laboral está en el campo de la investigación para la que existe una política de becas financiadas por la propia Universidad grancanaria, la Comunidad Autónoma y la Fundación Universitaria de Las Palmas.

También son campos de actuación para los licenciados en Ciencias del Mar las piscifactorías y los trabajos relacionados con la oceanografía. Uno de los problemas a los que se enfrentan los licenciados en Ciencias del Mar es la delimitación de sus competencias, y dada su corta historia en nuestro país, como ciencia, tendrán aún que demostrar que pueden competir con ventaja con otros profesionales. Quizá un primer paso para la delimitación de esas competencias esté en la intención de los licenciados de constituir un colegio profesional que ampare sus derechos y defienda sus intereses ante las diferentes administraciones u organismos y empresas privadas que estén relacionadas con el mar. ■

Plan de estudios

Primer ciclo

Primer curso:

- Matemáticas.
- Física.
- Biología.
- Geología.

Segundo curso:

- Cálculo y ecuaciones diferenciales.
- Oceanografía descriptiva física.
- Química disoluciones acuosas.
- Producción y productores primarios.
- Tecnología global y geofísica.
- Zoología marina.

Tercer curso:

- Informática y cálculo numérico.
- Mecánica de fluidos.
- Oceanografía física y mecánica.
- Química orgánica.

- Sistema pelágicos y bentónicos.

Segundo ciclo

Cuarto curso:

- Estadística y series temporales.
- Meteorología, ondas largas, mareas y oleajes.
- Oceanografía química.
- Vía detrítica y vía microbiana.
- Márgenes continentales y cuencas oceánicas.

Quinto curso:

- Teoría de modelos y sistemas.
- Ingeniería oceanográfica.
- Recursos vivos explotables.
- Gestión del litoral.
- Contaminación marina.
- Técnicas físico-químicas en oceanografía.

El Centro de Estudios de Las Palmas funciona desde 1982 y ya ha expedido 60 títulos en tres promociones.

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

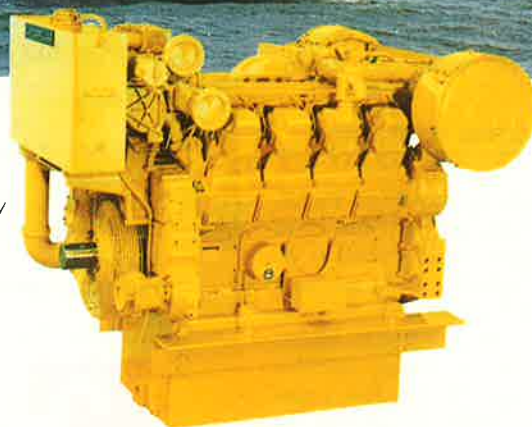
Posee dos pesqueros más con motor D353 CAT y le están terminando otro
barco en fibra de vidrio en el que también montan un CAT 3508.

*«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

Más de 500 alumnos han pasado por el «Rey Favila»

Un buque para aprender a navegar

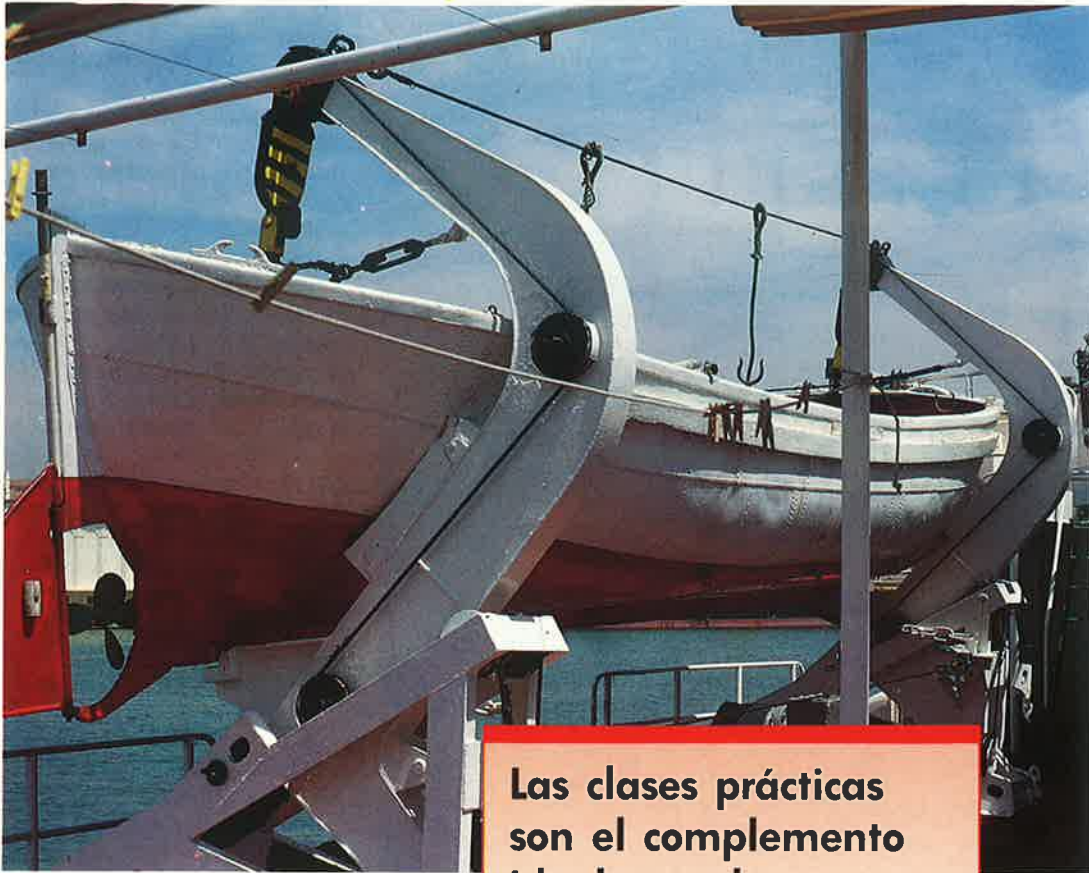
Fondeado en la dársena del Puerto de Málaga, el «Rey Favila» acoge cada año desde 1988 a cientos de alumnos que, procedentes de todas las Comunidades Autónomas y, especialmente, de Andalucía, dedican parte de su tiempo a la formación marítimo-pesquera indispensable para hacerse a la mar. Los cursos, diseñados en función de las necesidades de la zona y coordinados por el área de Acción Social del Instituto Social de la Marina, se imparten en las aulas del propio buque-escuela.

PERSONALMENTE, siempre me ha fascinado el mar; quizás, por el sentimiento de libertad que lleva.

Soy inquieta y hasta nómada, de ahí la necesidad que siento de trasladarme, de navegar, de recorrer mundo. De pequeña, siempre soñaba con poseer un barquito de vela; me gustaba verlos surcar el horizonte desde la playa. Hoy, los veo de cerca y hasta, si me permites, los puedo dirigir por mí misma. Me gusta navegar, me deja buen cuerpo y me encanta estudiar y conocer lo referente a la Náutica», comenta una de las alumnas del «Rey Favila» que acaba de obtener el diploma del curso de Iniciación marinera que le capacitará para poder trabajar en la línea marítima Yasmina-Line, de reciente aparición, que cubrirá el trayecto entre Málaga y Ceuta.

Ella no es la única mujer que accede a los cursos que se imparten en el buque-escuela que el Instituto Social de la Mari-





Las clases prácticas son el complemento ideal para la formación del alumno.

na tiene arrendado a UGT en el Puerto de Málaga. «Son muchas las mujeres que han pasado por nuestras aulas —comenta Pepe Cabrera, monitor de los cursos del «Rey Favila»—. No sólo se afanan por aprender sino que, en la mayoría de los casos, obtienen mejores calificaciones que sus propios compañeros varones. Se las ve con más ganas de trabajar y con un mayor afán de superación», dice.

Desde 1988, fecha en la que el Instituto Social de la Marina se hizo cargo del «Rey Favila», propiedad de UGT, se han realizado en el buque-escuela los cursos de marinero polivalente, marinero soldador, iniciación marinera, fonda cocina, seguridad marítima, acuicultura avanzada, autoempleo, primeros auxilios y soldadura. «Todos los cursos incorporan módulos de seguridad marítima y sanidad en los que los alumnos aprenden, entre otras cosas, a usar los extintores, las técnicas de supervivencia, el montaje y desglose de válvulas y motores auxiliares y hasta cómo fondear un ancla maniobrando con el molinete. Es un modo de aprender in-si-



tu», comenta Pepe Cabrera.

Llenar lagunas

Tradicionalmente, el sector pesquero se ha caracterizado por la falta de preparación profesional en muchos de sus trabajadores. Según José Antonio Garay, capitán del «Rey Favila», «los cursos van dirigidos a llenar lagunas en la formación que, de forma secular, han tenido los trabajadores del mar. Algunas de las opciones están encaminadas a llenar, precisamente, esas carencias; otras, se enfocan al reciclaje para preparar, de cara al 93, a los nuevos hombres de la mar».

El buque-escuela y los seminarios que en él se implanten son una «empresa conjunta» en la que participan el ISM, la Junta de Andalucía, el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Cádiz; entidades locales, como es el caso del Ayuntamiento de Málaga o la Junta del Puerto y empresas públicas, como REMASA, que presta buques a monitores y alumnos para que éstos puedan hacer sus prácticas en alta mar.

«Los cursos —comenta Antonio Rodríguez Rubiño, asesor técnico laboral marítimo del ISM— forman parte del programa de formación profesional del Instituto Social de la Marina. Quienes los cursan, obtienen una titulación específica que les cualifica para desempeñar trabajos marineros. En la tarea formativa y educacional, no se invaden ningún tipo de competencias sino que, por el contrario, existe una cooperación entre los organismos nacionales y autonómicos que participan en el proyecto.»

En lo que se refiere a la formación teórica de los alumnos, en ocasiones, los monitores se trasladan a las localidades donde se desarrollan los cursos y, una vez, aprehendidos dichos conocimientos los alumnos son quienes se trasladarán al «Rey Favila» donde convivirán en los camarotes del propio barco. En este sentido, se han impartido cursos en las localidades andaluzas de Motril, Málaga, La Caleta, Fuengirol-



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



Alumnos del «Rey Favila», azafatas de Yosanina Line, y clases prácticas.



la, Estepona, Torremolinos, Torre del Mar o Marbella, bien en las propias instalaciones del Instituto Social de la Marina, bien en las dependencias cedidas por las cofradías de pescadores.

«El reto que nos planteamos es la creación de un centro de formación profesional reconocido. Si es preciso, incluso, adaptando nuestros programas a las directrices reguladas por la Dirección General de la Marina Mercante y, en este sentido, es-

tá en fase de estudio la nueva estructura de la formación profesional», dice Antonio Rodríguez Rubiño.

Aun cuando el «Rey Favila» está anclado en el Puerto de Málaga y pertenece al sindicato UGT, los alumnos que reciben en el buque su preparación proceden de distintas Comunidades Autónomas; si bien, es cierto que, en su mayoría, son andaluces. «UGT no tiene afán exclusivista en el 'Rey Favila' sino que el barco, dirigido al colectivo marítimo-pesquero, está abierto a cuantos tengan interés en los cursos. No hay ningún afán sindicalista y esto ha quedado en ocasiones demostrado cuando otras organizaciones sindicales han enviado alumnos a nuestros cursos», afirma Antonio Rodríguez, del ISM. «Por otra parte, también es de destacar el apoyo y la buena disposición del director provincial en Málaga, Fernando Ron, para el desarrollo de estas enseñanzas.»

Durante los casi dos años de existencia, en el «Rey Favila» han cursado enseñanzas medio millar de alumnos. Un 75 por cien de los matriculados y asistentes han obtenido su diploma acreditativo y un gran número de ellos han encontrado trabajo o mejorado las condiciones del que tenían algo que, en definitiva, redundará en el beneficio del sector. ■

A. D.

Material para una lección práctica

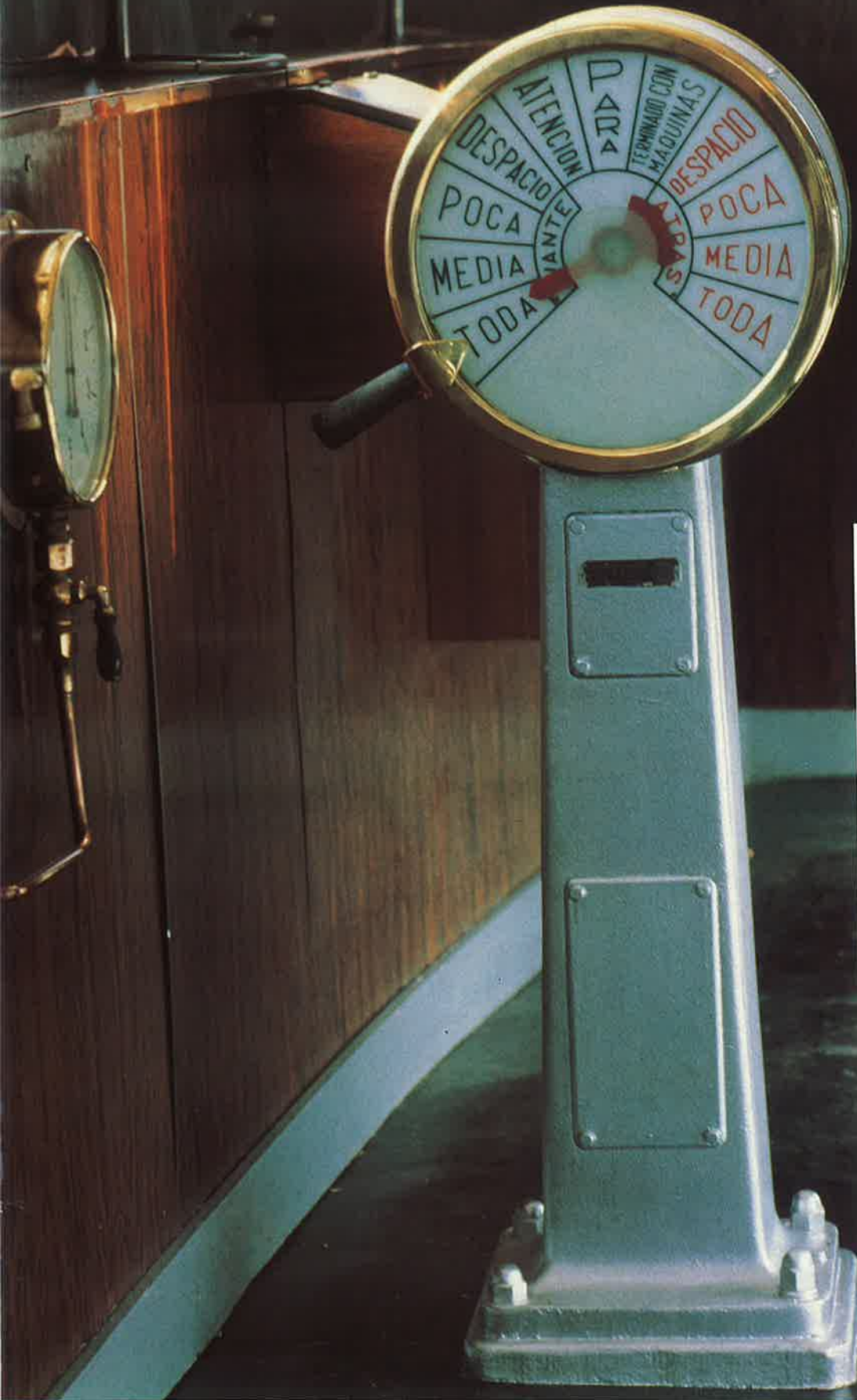
Gran parte de las instalaciones del «Rey Favila» están al servicio de los alumnos que bien desean iniciarse en el mundo marítimo-pesquero a través del estudio o bien perfeccionar y mejorar conocimientos en cursos especiales de reciclaje. Para uno y otro tipo de alumnos, el buque pone a su disposición un equipo contraincendios (compuesto por una bomba de 40 metros cúbicos y 60 metros de columna de agua y dos bombas de lastre, susceptibles de utilizarse también como bombas contraincendios. Asimismo, el buque cuenta además con una línea general contraincendio para todo el barco que lo recorre de proa a popa con 26 tomas); sala de máquinas, en la que los alumnos pueden montar y desmontar todas las piezas; un taller dotado con todos los útiles y herramientas necesarios para la manipulación y el arreglo de los aparatos; el puente de mando que también se utiliza para hacer prácticas; una estación radiotelegráfica completa, con un aula de electricidad para 15 alumnos y toda

clase de material para las prácticas.

En lo que se refiere al área de seguridad marítima, el «Rey Favila» dispone de botes y balsas salvavidas, trajes de supervivencia, chalecos salvavidas, bengalas, cohetes, carros de CO₂ y extintores, tanto de polvo como de espuma. Por último, en la cubierta, los alumnos pueden usar un molinete a proa y una maquinilla a popa, estachas, colabrotes, calabrotillos, sisgas y 14 tanques de lastre con una capacidad de 152 metros cúbicos. Sin duda alguna, todo lo necesario para poner en práctica los conocimientos teóricos adquiridos.

En poco tiempo, el buque-escuela «Rey Favila» estará en obras: se habilitará en la bodega 3 el aula del taller de electricidad y la bodega 2 quedará separada en dos: una, en la que se ubicará el aula de soldadura y otra, diseñada para albergar un aula-taller para la formación de alumnos. ■

A TODA MUSICA



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



TECNOLOGIA INTELIGENTE

CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos 16-D 28036 MADRID. Tel. (91) 337 61 41/57 Télex 44601 SPAB E Telefax (91) 767 12 73

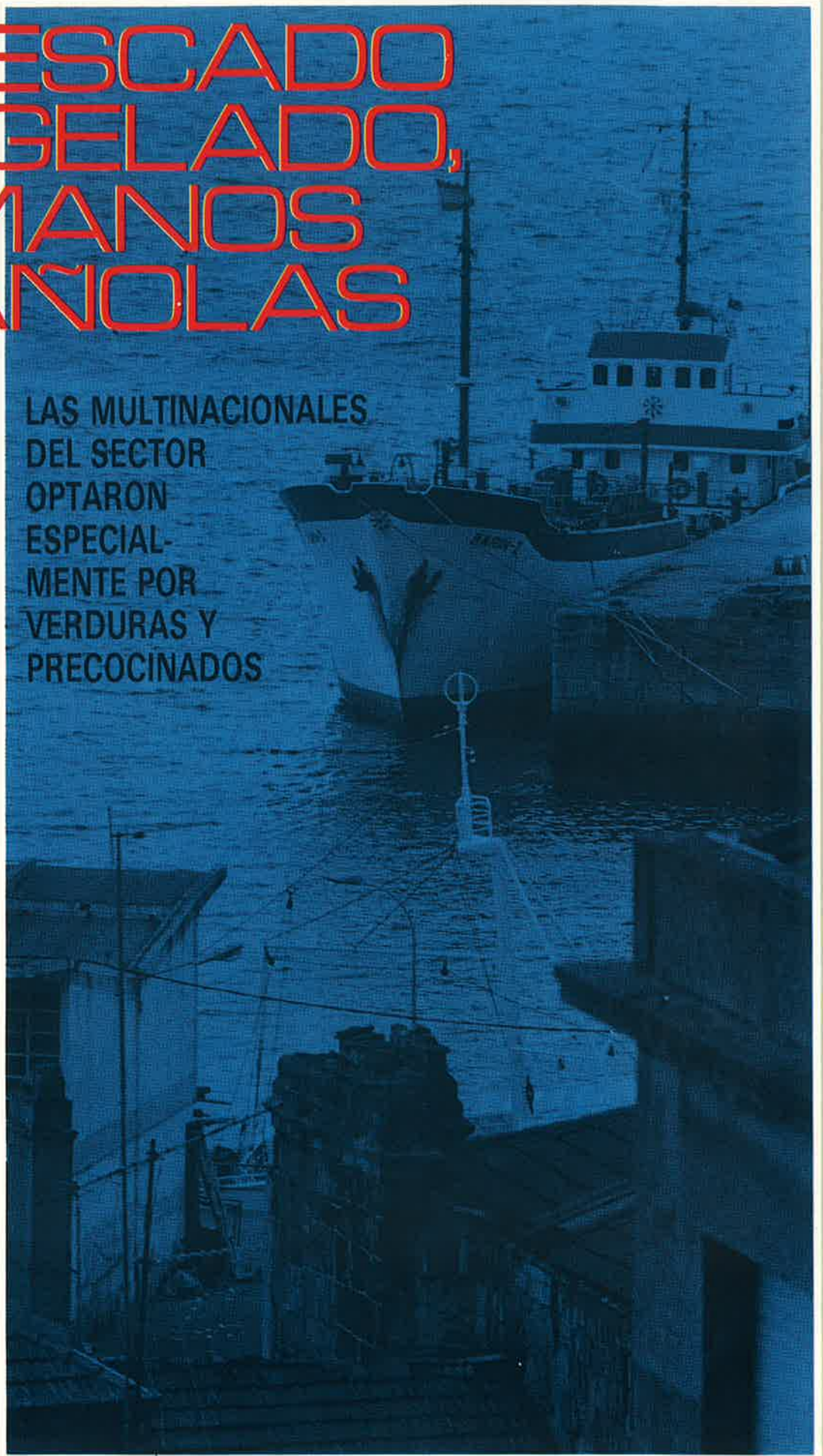
EL PESCADO CONGELADO, EN MANOS ESPAÑOLAS

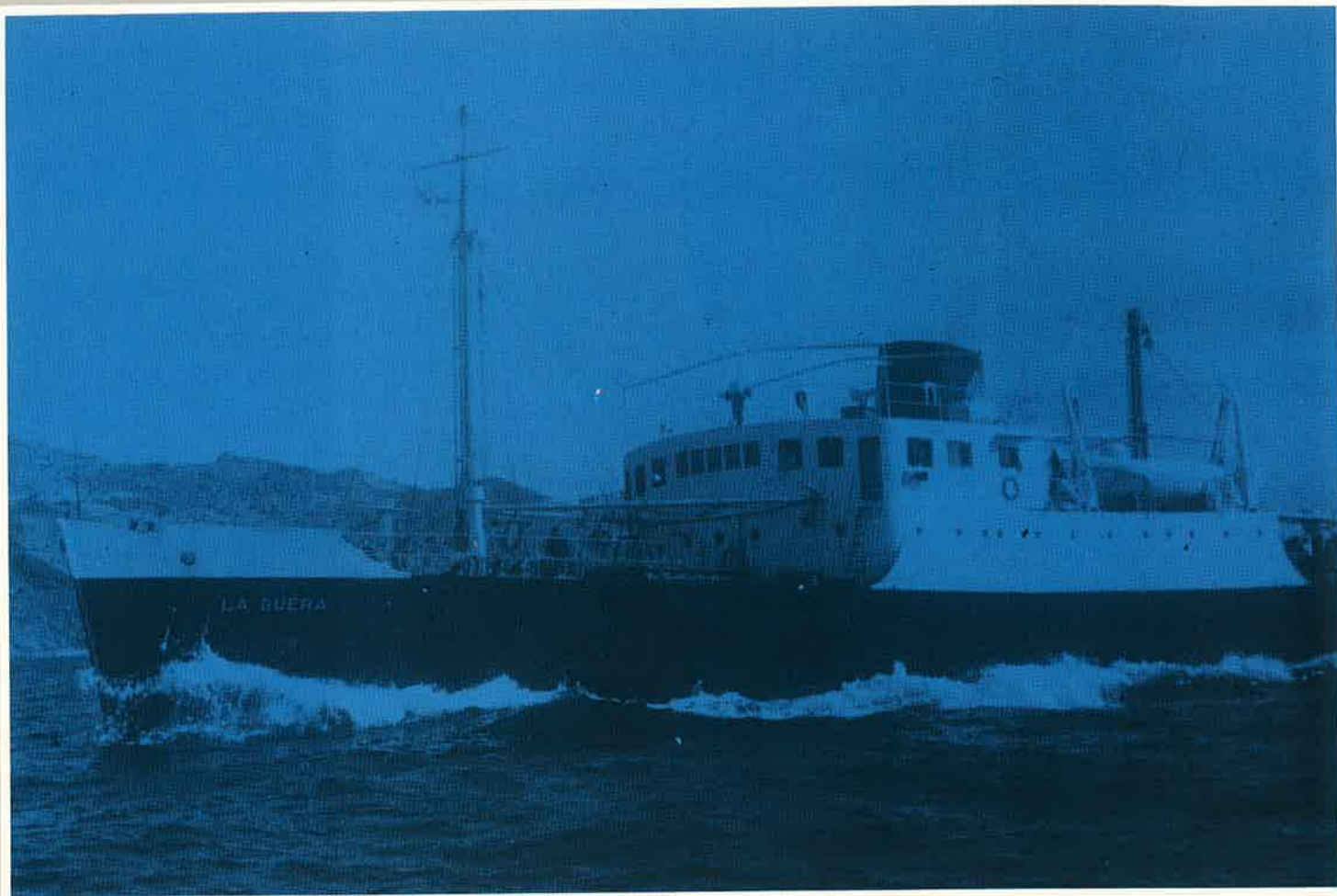
La producción de pescado congelado en España bajo marcas propias de las empresas ascendió en 1989 a 54.000 toneladas según los datos recogidos en el sector. A esta cantidad se sumarían las producciones elaboradas especialmente para las ventas a granel o al por mayor.

El pescado congelado en España ha mantenido en los últimos años unas cuotas de crecimiento estimables en la demanda. Para los próximos tres años se prevé igualmente un ritmo de aumento moderado. Sin embargo, a diferencia de lo que sucede con otros productos congelados, el pescado pierde posiciones en el conjunto de este tipo de ventas mientras ganan más cuotas los platos preparados y precocinados.

SEGUN un informe elaborado por la consultora DBK, el comportamiento de la demanda de este pescado comercializado bajo marcas propias ha perdido un peso sustancial en este tipo de oferta. En 1988, las ventas totales de alimentos congelados bajo estas condiciones de marca ascendió a 155.000 toneladas de las que 2.500 se destinaron a la exportación, 6.500 se importaron para sumar un total en consumo de 159.000 toneladas. De estas 155.000 toneladas producidas en España, 49.000 toneladas correspondieron al

LAS MULTINACIONALES DEL SECTOR OPTARON ESPECIALMENTE POR VERDURAS Y PRECOCINADOS





pescado congelado lo que suponía el 30,8 por cien del total, mientras los alimentos vegetales significaban el 37,7 por cien y los platos precocinados y preparados el 31,5 por cien. Un año más tarde, en 1989, la producción de pescados congelados se situó en 54.000 toneladas frente a una producción total de alimentos congelados de 182.500 toneladas. La participación del pescado congelado bajó hasta el 28,8 por cien frente a los productos vegetales que mantuvieron su participación, mientras los platos precocinados y preparados pasaban a tener el 33,5 por cien de ese mercado.

Pescanova y otros

El conjunto de las empresas dedicadas a la producción de pescado congelado bajo marcas propias tuvieron en 1989 unas ventas de 54.000 toneladas lo que supuso un crecimiento del 10,2 por cien respecto al año anterior. Se trata pues de un sector con un comportamiento

positivo, aunque por debajo de lo que han hecho otros segmentos de los congelados. En el conjunto de las principales empresas que operan en el sector de los pescados congelados con ventas bajo marca propia, Pescanova tuvo un crecimiento del 7,5 por cien al pasar de 14.600 a 15.700 toneladas, lo que la sitúa con una cuota de mercado del 29,1 por cien frente al 29,9 por cien que tenía en 1989. En realidad se puede hablar de estabilidad en Pescanova, así como en el conjunto del sector. Frudesa tuvo un crecimiento en sus ventas del 12,9 por cien al pasar de 3.100 a 3.500 toneladas. Su cuota de mercado se sitúa en el 6,5 por cien frente al 6,3 que tenía el año anterior, según las estimaciones hechas por DBK. Delfin fue la empresa que tuvo un mayor crecimiento al tener un volumen de 2.300 toneladas frente a las 1.950 del año anterior, lo que significa un aumento del 17,9 por cien. Su cuota de mercado ha pasado en el mismo período del 4 al 4,2 por cien. Finalmente, entre las firmas

Pescanova
y sus filiales,
líder
indiscutible
del sector.

más significativas de este sector de los pescados congelados destaca Serpeska con unas ventas en 1989 de 1.150 toneladas frente a las 1.000 toneladas del año anterior. Su cuota ha pasado del 2 al 2,1 por cien y su crecimiento fue del 15 por cien.

El resto de las empresas que operan con pescados congelados bajo marcas propias tuvo en 1989 unas ventas de 31.350 toneladas con un crecimiento del 10,6 respecto a las 28.350 toneladas de 1988. La cuota de mercado de estas industrias pasa del 57,9 al 58,1 por cien.

Las previsiones para los próximos años son optimistas si se comparan con el crecimiento para el conjunto de la economía nacional. Los alimentos congelados vegetales se estima que tengan un crecimiento sostenido del 12 al 16 por cien. Los platos precocinados o preparados del 20 al 25 por cien y, finalmente, los productos congelados de pescado, un aumento entre el 5 y el 8 por cien.

EL PESCADO CONGELADO, EN MANOS ESPAÑOLAS

Sector diversificado

El sector de los alimentos congelados, donde el pescado fue tradicionalmente la estrella y en muchos casos el único producto es una parte importante de la industria alimentaria ocupada por unas 120 empresas con 11.500 empleados a razón de casi un centenar de trabajadores por empresa, lo que refleja una estructura media. Su facturación se acerca a los 80.000 millones de pesetas. Esta situación deforma en alguna medida la realidad del sector en cuanto solamente las cuatro primeras empresas tienen el 45 por cien de las ventas y las ocho primeras empresas alcanzan el 57 por cien de las mismas.

El sector de la industria de los alimentos congelados tiene una fuerte penetración de capital multinacional como lo pone en evidencia el hecho de que de las seis primeras empresas en cuanto a facturación, cuatro tengan capital extranjero. Se puede decir que Pescanova y Frudesa se mantienen como los dos líderes indiscutibles por, el momento, en el conjunto de estas empresas por su volumen de ventas en tonelaje y en el valor de sus productos. Sin embargo, es significativa la presencia y, sobre todo, la estrategia de las empresas multinacionales que en el último año mejoraron posiciones con unos crecimientos muy superiores al resto de las industrias nacionales.

Del conjunto de las empresas dedicadas a los alimentos congelados, una nota significativa es cómo las firmas más entregadas a la elaboración de pescado son de capital nacional. En pescado tiene una presencia muy importante en el conjunto de su facturación la empresa Delfín Gómez, titular del 100 por cien del capital. Pescanova es indudablemente otra de las empresas con un fuerte peso en la venta de productos congelados de la pesca. En este caso, por la importan-

cia mundial del grupo resulta imposible hablar de capital totalmente nacional. Sus participaciones en diferentes empresas hace de la misma una firma multinacional de la pesca donde M. Fernández tiene el 28,85 por cien del capital. Frudesa, un grupo español, tiene igualmente una presencia significativa en el segmento de los pescados congelados, aunque menos que las dos empresas anteriores. Serpeska, donde Angel Mozos controla el 90 por cien del capital, también se dedica especialmente al pescado congelado mientras su peso es muy inferior en el resto de los productos congelados.

De las firmas con capital extranjero que operan en el sector de congelados, la francesa Bonduelle no tiene presencia en el segmento del pescado por el momento y opera fundamentalmente en verduras con una política muy agresiva. Pycasa, perteneciente a una firma estadounidense, tampoco opera en

El sector del pescado congelado con marca pierde posiciones en beneficio de los precocinados y platos preparados.

el sector del pescado congelado. Lo mismo sucede con Frigo, de la multinacional Unilever, mientras Delasa, del grupo Nestlé, tiene una presencia poco importante en las ventas de congelados de pescado.

En consecuencia, por el momento, se puede hablar de un sector en manos de empresas con capital nacional, aunque en el caso de Pescanova se trate ya de una empresa multinacional española.

La localización de las empresas dedicadas a los productos de congelado tiene el común denominador de ser unos puntos muy cercanos a los de producción y, en el caso de la pesca, de los desembarcos. En este sentido, destaca la fuerte presencia de empresas ubicadas en Galicia, especialmente en Vigo, y en otros casos, cercanas a las grandes ciudades.

Pescanova tiene sus dos plantas en Porriño y Chapela en Pontevedra. Serpeska tiene su planta dedicada al pescado





bre sus productos del mar durante todo el año. Pescanova es la gran multinacional española de la pesca con el 28,8 por cien del capital en manos de Manuel Fernández Sousa y con el 20,6 en manos de la firma The Imperial Cola Storage And Supply. Su política de expansión se asienta especialmente en la constitución de un elevado número de filiales entre las que destacan Pescanova Canarias, Frinova, Boapesca, Frimar, Pesquerías Belnova, Afripesca, Pescachile, Newfishing Australia, Eirenova Fisheries, Pescanova Fishing Ind. of Namibia, Pescamar en Mozambique,

Marcoak en Escocia y Pescanova Group of South Africa.

El funcionamiento y las tendencias de los productos congelados han dado lugar en los últimos años a una especialización de las empresas con menos volumen de ventas, mientras las más importantes han abierto su gama de ofertas pasando de productos más tradicionales como la pesca a platos precocinados y preparados y vegetales utilizando así más correctamente las mismas estructuras de producción y distribución. ■

V. M.

en Madrid. Delfin se halla ubicada en Fuenlabrada en la provincia de Madrid y en Sevilla. Frudesa en Benimodo y Alcudia en Valencia y en Egea de los Caballeros para sus producciones de vegetales.

En el futuro de las empresas dedicadas al congelado, es importante lograr un equilibrio en la estructura de costes, evitando las altas fructuaciones que se suelen producir en los mercados. En el caso de los vegetales funcionan contratos de aprovisionamiento. En los productos del mar, las oscilaciones pueden ser mucho más elevadas en función de la evolución de las políticas pesqueras, accesos a caladeros o recursos y los precios que funcionen en los mercados internacionales durante un determinado período.

En los productos congelados de pescado, según los datos elaborados por la consultadora DBK, del coste total del producto, entre el 35 y el 45 por cien corresponde al precio de las materias primas, porcentajes que son los más altos de todos los productos congelados. Los costes externos se sitúan entre el 25 y el 30 por cien. El valor añadido es igualmente del 25 al 30 por cien. La mano de obra supone en este apartado entre el 15 y el 20 por cien.



Del conjunto de las empresas que operan en el sector de los congelados, en este momento, Pescanova es el líder indiscutible en el conjunto de estas ventas y, especialmente, en el segmento del pescado, siendo también prácticamente la única firma que hace publicidad so-

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)

BILBAO
14/18 , noviembre, 1990



**Feria Internacional
de la Industria Pesquera**

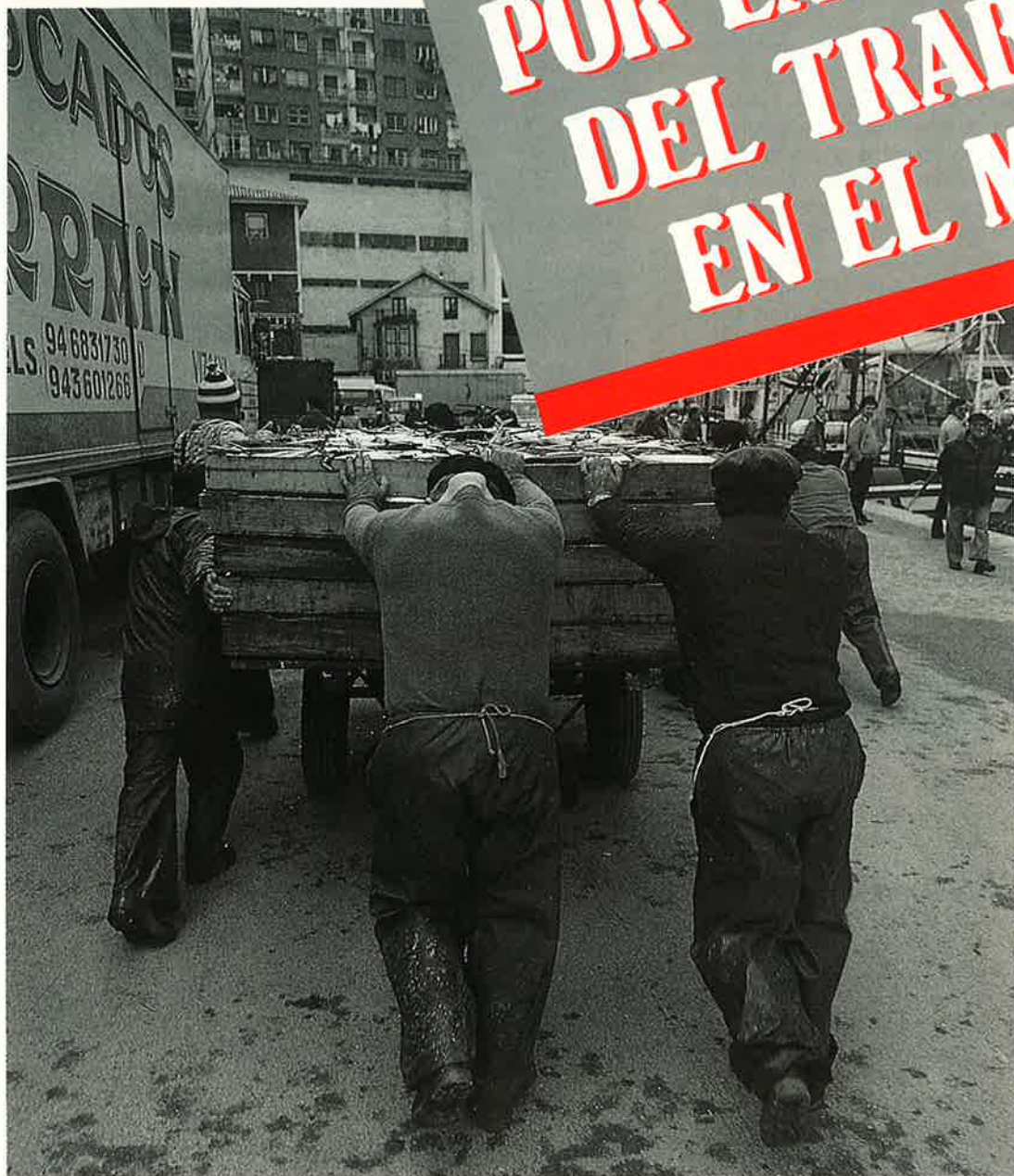
FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. 468 - 48080 BILBAO (España) - Tel: (94) 441 54 00 - 441 67 00 - 441 75 00 - Telex: 32617 FIMB-E - Fax: (94) 442 4222



UGT y Comisiones Obreras en la Federación Internacional del Transporte

**LOS SINDICATOS,
POR LA MEJORA
DEL TRABAJO
EN EL MAR**



Durante los primeros días de agosto, la ciudad italiana de Florencia reunió en su entorno a sindicalistas procedentes de todas las partes del planeta. La que antaño fuera considerada cuna del Renacimiento fue el escenario seleccionado como sede del XXXVI Congreso de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, ITF. La reunión

tenía como objetivos dar a conocer los acontecimientos y tendencias más importantes de la organización, así como decidir las actividades que a corto y medio plazo desarrollará la internacional sindical. España estuvo representada por los sindicatos UGT y Comisiones Obreras que, por primera vez, ha sido aceptado como miembro de la ITF.

ALGO más de 700 delegados y consejeros, representantes de 70 organizaciones sindicales de todo el mundo asistieron al trigésimo sexto congreso de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, que tuvo lugar en Florencia durante los primeros días de agosto. Para Harold Lewis, secretario general de la ITF, «por primera vez en la historia desde la Segunda Guerra Mundial, el mundo vive una perspectiva realista de auténtica unidad sindical internacional. Dicha unidad se basa en los principios y derechos sindicales y humanos que han constituido la base de trabajo y la propia existencia de la ITF durante los últimos cuatro años. En este sentido —manifestó— son trascendentales los acontecimientos que desde el otoño pasado se viven en la Europa del Este».

La reunión de Florencia, XXXVI Congreso de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, tenía como objetivos la presentación de los puntos y tendencias considerados por la organización sindical como importantes, así como el diseño de las actuaciones futu-

Coordinación legislativa contra las banderas de conveniencia, objetivo de la Sección de Marineros

ras, al mismo tiempo que se revisaba lo hecho desde el anterior congreso, celebrado en Luxemburgo en 1986.

En lo que respecta al mundo marítimo y pesquero fueron varias las mociones presentadas por las organizaciones afiliadas a la ITF. Entre éstas, aquellas procedentes de los países nórdicos fueron las que dieron a conocer un mayor número de cuestiones ante el foro internacional. Para el sindicato sueco de marinos (el Svenska Sjöfolkförbundet), aun cuando el Acuerdo Estándar Mundial de la ITF sobre el coste total de las tripulaciones y la tarifa de referencia es, en términos generales, adecuado, se precisa una aplicación más amplia de dicho acuerdo en la pugna contra aquellos armadores que suscriben barcos bajo banderas de conveniencia. En este aspecto, el Svenska Sjöfolkförbundet piensa que el concepto de tarifa de referencia debería sólo incluir los beneficios salariales cuantificables en términos económicos que vayan directamente al marino, así como la existencia de un concepto común de las horas de trabajo y que el número de horas extraordinarias no debe variar entre los distintos acuerdos.

Esta no fue la única moción presentada en Florencia por el sindicato sueco de marinos, que ante la ITF pidió el establecimiento de un comité regional especial que permita a los sindicatos marítimos de Europa trabajar conjuntamente, de forma permanente y en plena cooperación, dado el aumento de flotas mercantes registradas, durante los años ochenta, bajo banderas de conveniencia y la transferencia, por parte de armadores de los países industrializados, de barcos del registro genuino a registros artificiales de bandera de conveniencia.

Respecto a los segundos registros (NIS, DIS, etcétera) existentes en países tradicional y genui-

namente marítimos, el sindicato sueco de marinos manifestó, en una tercera moción, la necesidad de firmar acuerdos que cumplan con la política de la internacional sindical y censuró la existencia de dichos segundos registros, ya que permiten la contratación de marinos de países baratos a salarios muy inferiores a los de los marinos de países que cuentan con «segundos registros».

La Asociación Finlandesa de Oficiales Navales, Svomen Lai-vanpäälystöliitto, considera que las cuestiones marítimas a las que se atiende en la Organización Marítima Internacional (OMI) ejercen una gran influencia sobre las condiciones de trabajo de los marinos a bordo de los barcos de todas las nacionalidades, por lo que solicitó a la Secretaría de la ITF la reorganización del seguimiento de la



DOBLE PRESENCIA ESPAÑOLA EN FLORENCIA

UGT y CCOO fueron los Sindicatos españoles que representaron a nuestro país en el XXXVI Congreso de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. Para el sindicato socialista, y especialmente para la sección de pescadores del mismo, la reunión de Florencia era continuación de la celebrada en Londres el pasado mes de junio. Si en la capital británica, los ugetistas propusieron como temas de debate el derecho de los pescadores a la participación en los procesos electorales de nuestro país, un tratamiento especial en las tarifas telefónicas radio-marítimas, la consecución de un régimen fiscal para los trabajadores del mar, y una campaña especial contra las banderas de conveniencia clásicas, éstos fueron también en Florencia los temas en la cartera de UGT; si bien, no hubo ninguna moción española.

CC.OO., por su parte, llegó a la ciudad italiana como mero observador, ya que por primera vez, y tras intentarlo en numerosas ocasiones, el sindicato había sido aceptado como miembro de la ITS. Para Jesús Cuesta, de CCOO «entrar en la Federación Internacional

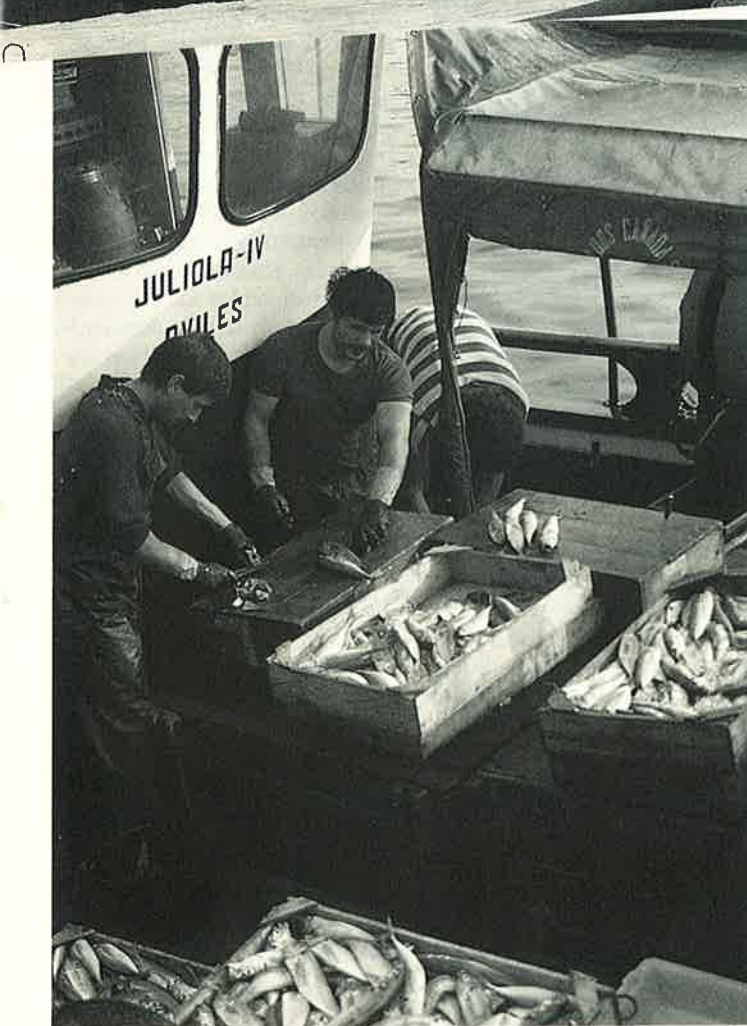
de los Trabajadores del Transporte significa, ante todo, gozar de un prestigio internacional del que carecíamos, a la vez que abre una posibilidad para trabajar de cara a la Comunidad Europea, y también al resto de naciones miembros de la Internacional Sindical. CCOO valora muy positivamente haber entrado en el seno de la ITS».

La entrada de CCOO en la ITF no contó, sin embargo, con el total apoyo del resto de sindicatos españoles. «Sabíamos de entrada, que ELA-STV no nos iba a apoyar. Sin embargo, teniendo en cuenta que en reuniones precedentes con UGT, los ugetistas nos comentaron la posibilidad de un voto a favor, debemos pensar que la «guerra de los preavisos electorales» ha sido la causa principal de la abstención de UGT en nuestro proceso de integración en la ITF», manifestó el representante de CCOO.

En definitiva, un nuevo sindicato español ha ingresado en la Federación Internacional del Transporte, algo que, con toda probabilidad, redundará en beneficio de los trabajadores del mar. ■

A. D.

Para los sindicatos pesqueros es esencial el respeto por el ecosistema marino



OMI, en el sentido de amalgamar en un único comité (llamado comité de la sección de marinos) a los actuales comité de Dotaciones y comité de Formación Profesional en las cuestiones referidas a la Organización Marítima Internacional y a la Organización Internacional del Trabajo.

La Federación Nórdica de Ingenieros Navales integrada por los sindicatos de ingenieros de Suecia, Noruega, Finlandia y Dinamarca hizo referencia en una moción a la seguridad de los petroleros. En este aspecto, explicó que muchos barcos, especialmente aquéllos de bandera de conveniencia, son deficientes debido a su edad. En este sentido, apuntó el esfuerzo que debe hacer la ITF para conseguir la completa destrucción de los petroleros viejos, un más eficaz control estatal en los puertos y la mejora de los requisitos de competencia para los oficiales de las salas de máquinas y cubierta, así como una oposición enérgica a todo intento de reducir los requisitos de calificación para los oficiales y la tripulación.

La Asociación sueca de capataces y supervisores (Sveriges Arbetstillsämbandsförbundet) señaló ante el foro internacional la necesidad que tienen los países marítimos de contar con una legislación nacional referente a la carga de los barcos. Para los suecos de la Sveriges Arbetstillsämbandsförbundet hay que impedir que los empleados dedicados a tareas de carga y descarga sean demandados en países distintos a aquellos en los que realizaron sus trabajos en caso de accidentes o siniestros laborales.

Los representantes del sindicato de Transporte y Generales de Gran Bretaña llamaron la atención a los sindicalistas desplazados a Florencia sobre la necesidad de que los trabajadores portuarios, sus sindicatos y los partidos políticos o grupos a su favor, monten una campaña en

pro de un Fuero para dichos trabajadores, dada la evidencia de un ataque concertado por parte de la patronal portuaria europea contra las condiciones de trabajo y la protección de la seguridad de empleo de los portuarios. Asimismo, planteó la creación de un comité paritario de la Comunidad Europea para la industria portuaria, dedicado a las consultas sobre política portuaria de la Comunidad y a la ayuda financiera de los puertos europeos.

El centro de capitanes de ultramar y oficiales de la Marina Mercante de Argentina señaló la importancia que en 1992 tendrá la celebración del quingentésimo aniversario del Descubrimiento de América, por lo que instó a la ITF a dar su apoyo incondicional a tal evento, teniendo en cuenta la importancia que tuvo para los marinos del siglo XV.

También en Florencia hubo tiempo para hablar de la navegación en África. A la vista del continuado crecimiento del número de barcos bajo banderas de conveniencia, que compiten con las flotas nacionales y la situación de la navegación africana, con un tonelaje muerto de menos del 1 por 100 del total mundial, el Sindicato de Ferroviarios de Kenia instó a la ITF a utilizar su influencia para conseguir disposiciones que animen al desarrollo de una flota africana genuina.

Por último, hubo mociones de emergencia relacionadas con el fuego a bordo del MV Scandinavian Star que costó la vida a 158 personas; las operaciones de los trasbordadores en Escandinavia y el transporte de combustible nuclear radioactivo en buques no especializados.

Revisión del trabajo hecho

La reunión de la ITF en Florencia servía para repasar lo conseguido por la organización

La carga y el transporte de mercancías peligrosas preocupa a los Portuarios



ternacionales de desechos tóxicos, especialmente en países en vías de desarrollo. Asimismo, dados los ataques de la patronal portuaria a las condiciones de trabajo establecidas en los empleados portuarios y a los sistemas de seguridad en el empleo se han elaborado durante el período en revisión una en-

política comunitaria definida; una labor educativa sobre el transporte de mercancías peligrosas; la elaboración de encuestas anuales sobre el sueldo y las condiciones de trabajo de los portuarios y la publicación del *Boletín de los Portuarios* de la ITF, así como de otro tipo de documentos relacionados con el sector.

sindical durante los pasados cuatro años, desde la celebración del trigésimo quinto Congreso de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, celebrado en Luxemburgo en 1986. Al mismo tiempo, se perfilaban actuaciones de la ITF hasta el próximo congreso en 1994.

El mantenimiento del equilibrio ecológico ha sido durante el cuatrienio 1986-1990 uno de los principales ejes de actuación de la Sección de Pescadores de la ITF. La internacional sindical está comprometida con la protección y el desarrollo racional de los recursos del mar ya que éstos constituyen el modo de vida de sus miembros. En estos cuatro años se ha celebrado una sesión del comité de la Organización Internacional del Trabajo sobre condiciones laborales en la industria pesquera. Asimismo, el secretariado de la ITF continúa vigilando los acontecimientos que afectan a los pescadores, tanto en la OMI como en la Comisión Internacional de la pesca de la ballena, numerosas veces denunciada en el seno de la internacional sindical.

Respecto a las futuras actividades de la sección de pescadores, se mantienen los mismos objetivos que han motivado el trabajo durante el pasado cuatrienio; esto es, la política pesquera y la contaminación del mar. En este sentido, el programa propuesto para los próximos cuatro años incluye la pro-



tección y el desarrollo racional de los recursos vivientes del mar; la seguridad y la salud de los pescadores; la capacitación y los certificados del personal a bordo de los barcos pesqueros; la elaboración de una política de la Sección sobre contaminación marina; la promoción de medidas sociales para los pescadores declarados prescindibles y la promoción de la ITF entre los sindicatos de pescadores.

En cuanto a la Sección de Portuarios ésta se ha preocupado intensamente por el tema del transporte y del vertido in-

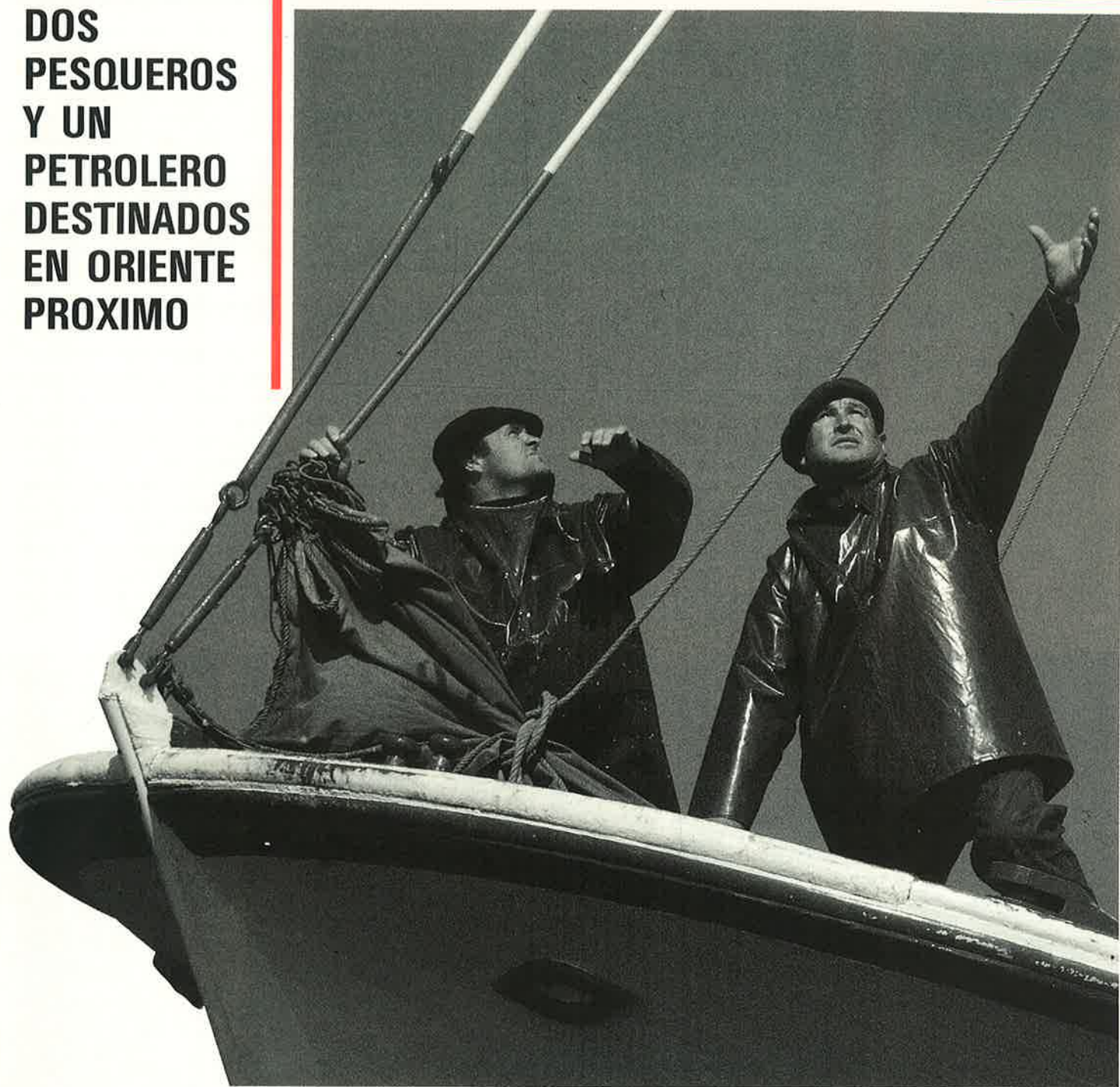
cuesta anual sobre tales condiciones laborales, al igual que directrices sobre la protección social de los trabajadores portuarios y la aprobación de un modelo de convenio colectivo.

Para los próximos cuatro años, la Sección de Portuarios de la ITF ha programado reuniones anuales de los sindicatos afiliados; la realización de un seminario sobre la informática y su aplicación en la industria portuaria; la creación de un comité paritario de la Comunidad Europea para la industria de los puertos, así como una

En cuanto al departamento de Marineros, éste ejerce y ha ejercido una función activa en un gran número de organizaciones internacionales que influyen sobre la seguridad y las condiciones sociales de la industria marítima. En los últimos cuatro años se han aprobado cuatro convenios de trabajo marítimo, así como conseguido el aumento de los salarios mínimos recomendados por la Organización Internacional del Trabajo para los marineros. Se han producido consultas masivas y periódicas con organismos internacionales y se han desarrollado considerablemente las actividades de la Sección en el sector de alta mar. Sin embargo, lo más destacado de la Sección de Marineros durante el período de tiempo de revisión y, quizás el punto que motivará principalmente el trabajo en el próximo cuatrienio, ha sido la campaña contra las banderas de conveniencia y los segundos registros realizada por la ITF. En este aspecto, durante el mes de septiembre ha tenido lugar en la sede de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, en Londres, un encuentro de los inspectores de los sindicatos afiliados a la organización internacional, en el que se ha intentado coordinar y avanzar en los objetivos en torno a una misma legislación marítima contra las banderas de conveniencia. ■

Ana DIAZ

**DOS
PESQUEROS
Y UN
PETROLERO
DESTINADOS
EN ORIENTE
PROXIMO**



Marineros españoles en el Golfo

Aires de guerra soplan en el Golfo Pérsico. Mientras los países occidentales han enviado a Oriente Próximo parte de su Armada, dos pesqueros españoles, el «Garoya» y el «Mar de Vigo», faenan hasta noviembre cerca de la zona de conflicto, en el puerto iraní de Busherh. Más al sureste, el petrolero «Cerro Colorado» cargaba crudo en los Emiratos Arabes Unidos durante los últimos días de agosto. Son las tareas de siempre amenazadas, en esta ocasión, por los grandes barcos con tecnología de guerra.

Marineros españoles en el Golfo

NOSOTROS, aquí, no vemos nada de nada. Ni un barco de guerra, ni un avión, ni movimiento alguno de tropas. Estamos aquí faenando tranquilamente y no sabemos nada de conflictos bélicos.»

Con estas palabras explica Antonio Andonegui, capitán del «Mar de Vigo» la situación de los pesqueros españoles en aguas del Golfo Pérsico.

Antes de partir de Vigo rumbo a Irán, poco podían imaginar los propietarios del «Mar de Vigo» y del «Garoya» las aventuras que depararían a las tripulaciones de sus pesqueros. Desde la ciudad gallega nadie podía augurar los planes de Sadam Husein, presidente de Irak, de anexionarse al vecino Kuwait por la fuerza y ninguno de los pescadores españoles hubiera sido capaz de pensar que sus faenas serían informaciones de portada en diarios y

noticieros, junto con la subida del precio del barril de petróleo, las caídas de los mercados de bolsa internacionales o el envío de una fuerza multinacional, autorizada por las Naciones Unidas, para imponer un embargo a todo el transporte marítimo que entre o salga de Irak o Kuwait, al mismo tiempo que inspecciona y verifica los cargamentos y destinos de los buques.

A pesar de localizarse relativamente cerca de la zona de conflicto, los dos pesqueros vigueses que faenan en aguas del Golfo Pérsico no tienen previsto regresar a España hasta otoño, cuando finalicen las respectivas licencias de pesca concedidas por Irán. A principios de agosto el «Mar de Vigo» y el «Garoya» se trasladaron a Oriente Próximo con el fin de experimentar el rendimiento en capturas de las aguas del Golfo, ante la falta de caladeros en

otros mares más frecuentados por nuestros barcos. Precisamente, fuentes de la empresa MAR, S. A., propietaria del «Mar de Vigo» declararon a esta revista que «la verdadera guerra es la de conseguir permisos de pesca para nuestros trabajadores. Esa y no otra es la guerra que deberían reflejar los periódicos».

Tranquilidad a bordo

Aun cuando tanto los miembros de las tripulaciones como los armadores de los barcos se afanan en afirmar que la situación a bordo de los buques es completamente normal, las familias de los pescadores no las tienen todas consigo ante las noticias que oyen y leen a través de los medios de comunicación. Es por ello por lo que desde las empresas armadoras Mar, S. A. y Garoya, S. A., las



esposas, madres y parientes de los pescadores desplazados están en contacto permanente con los buques; algo que, en otro momento, hubiera sido casi imposible. En este sentido, los servicios de comunicación con los buques no dejan de funcionar. «Hace unos días fue el cumpleaños de uno de nuestros trabajadores y su esposa le envió un télex para felicitarle en su nombre y en el de sus hijos», comenta uno de los armadores.

Precisamente es esa comunicación tierra-barco por medio de la radio y el teléfono, vía satélite, la que da confianza a las familias de la verdadera situación en la que se encuentran los pescadores vigueses.

Tanto el capitán del «Mar de Vigo» como el del «Garoya» coinciden en afirmar que no han visto buques de guerra y que en el puerto iraní de Busherh, lugar donde se encuentran faenando, la tranquilidad

es absoluta por lo que «no regresaremos a España hasta que finalicen nuestros permisos de pesca», dicen ambos capitanes.

Según ha comunicado la Secretaría General de Pesca, el «Mar de Vigo» permanecerá en aguas del golfo Pérsico hasta el 15 de noviembre mientras que el «Garoya» iniciará su retorno a casa el 31 de octubre, fecha en la que termina su licencia de pesca.

De lo que sí se quejan, sin embargo, nuestros pescadores es de las condiciones de trabajo especialmente duras, ya que el termómetro casi nunca baja de los 45° Centígrados y la temperatura del agua también es muy elevada. A esto hay que añadir las imposiciones que, por motivos culturales o religiosos, han establecido los iraníes a la hora de conceder los permisos de pesca. En este apartado se incluye la prohibición de llevar a bordo bebidas

alcohólicas. «Los pescadores sólo pueden ingerir agua o zumos naturales lo que para alguno es algo duro al estar acostumbrado a beber algún que otro chato de vino», dice uno de los armadores.

A pesar del conflicto que se ha desatado cerca del lugar de trabajo, los capitanes de ambos buques coinciden en subrayar la situación completamente normal que viven, así como el resultado bueno en las capturas.

Petrolero en los emiratos

La crisis en el Golfo no ha hecho más que confirmar la dependencia de las economías occidentales respecto a los países productores de petróleo. Para algunos especialistas, la situación vivida en las últimas semanas en Oriente Próximo es tan sólo el preámbulo de una no

El petrolero ya está en nuestro país; no así los pesqueros que permanecerán en el Golfo hasta que finalicen sus respectivos permisos de pesca.



Marineros españoles en el Golfo

muy lejana crisis energética como la ya casi olvidada del 73 que, en vista de los acontecimientos, ha vuelto a la memoria de los Gobiernos y ciudada-

nos de todos los países del mundo.

A los pesqueros españoles en el Golfo se les unió en tareas laborales el petrolero «Cerro

Colorado» de la empresa «Naviera Amura, S. A.», que durante los últimos días del pasado mes de agosto cargaba crudo en los Emiratos Arabes Unidos. Según fuentes consultadas de CEPSA las tareas de carga se desarrollaron con completa normalidad, «*si bien —dijeron— por razones de seguridad se han dado órdenes al barco para que regrese vía Cabo, dando la vuelta al continente africano*». En el momento de cierre de este número aún se desconocía si el crudo se descargaría en la refinería de CEP-
SA de Algeciras o en la de Tenerife.

Aun cuando, al parecer, todo está tranquilo en las aguas cercanas al anexionado Kuwait y nuestros trabajadores allí desplazados no corren, por el momento, peligro alguno; no piensan de igual modo los miembros de AETINAPE, Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, quienes enviaron una nota de prensa a los medios de comunicación haciéndonos saber su opinión al respecto. Para AETINAPE, «*la situación de las tripulaciones de los buques congeladores gallegos «Mar de Vigo» y «Garoya» merece una especial atención por parte de las autoridades marítimas civiles, dada la ruptura de la neutralidad española y la situación, cada vez más preocupante, que está viviendo el Golfo Pérsico*». Según la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, «*la decisión española de secundar la postura de la Unión Europea Occidental y de enviar tropas al conflicto árabe, convierte a los buques civiles que desarrollan su trabajo frente a las costas iraníes en posibles objetivos bélicos; por lo que las autoridades españolas deben mantenerse en continua línea informativa con los pesqueros y sus empresas, al objeto de que ambos tomen decisiones oportunas en función del desarrollo de los acontecimientos*».

Por el momento, armadores y marineros tienen claro qué hacer, permanecer en el Golfo hasta que acaben sus permisos de pesca y sólo regresaría si las cosas pasan del gris al negro. ■

Ana DIAZ



ANDALUCIA

Leocadio Marín, nuevo consejero de Agricultura y Pesca:

«Nadie debe esperar un giro en la política de este departamento»

EL verano informativo de la comunidad autónoma andaluza ha estado mucho más ajetreado que en años pasados. En 1990 no se ha recurrido tanto a accidentes, incendios, epidemias y estado de las playas a la hora de cubrir los espacios informativos porque se acababan de celebrar las elecciones autonómicas y, por tanto, seguía en marcha el proceso de recambio en la Administración andaluza.

El ex ministro de Trabajo, Manuel Chaves, a la sazón presidente de la Junta de Andalucía, según el resultado de las urnas que dio al PSOE nuevamente la mayoría absoluta,

nombró como consejero de Agricultura y Pesca a Leocadio Marín, una auténtica sorpresa, ya que Marín, presidente del PSOE de Andalucía, no ha tenido nunca una relación directa con ninguno de los dos sectores cuya responsabilidad le ha sido encomendada.

Leocadio Marín, hasta la fecha, además de las responsabilidades en su partido ha desempeñado el cargo de presidente de la Diputación de Jaén, Delegado del Gobierno en Andalucía (en la etapa en la que se instaló el despacho del que Juan Guerra era asistente) y presidente de la Cruz Roja, responsabilidad esta, que quizá sea la que en alguna faceta le haya podido aproximar más al mar.

El nuevo consejero, además, fue en su momento el favorito de la ejecutiva del PSOE de Andalucía para asumir la presidencia de la Junta, pero los temores de que hubiera alguna complicación del caso Juan Guerra le descartaron a última hora en favor de Chávez.

Hasta el momento no se sabe mucho sobre el nuevo rumbo del Gobierno Chaves, tan sólo una oferta de diálogo y concertación, que ha sido bien acogida por las fuerzas económicas y sociales, y un notable hermetismo con la prensa que parece un intento de guardar las distancias y de llevar los modos de la Moncloa a Andalucía.

En cuanto a Leocadio Marín, tan sólo ha pronunciado en público unas palabras al hacerse cargo de la Consejería, asegurando que nadie debía esperar un giro en la política que

El actual director general de Pesca, Fernando González Vila, se mantiene en su cargo, al igual que el resto del equipo de la Consejería.





La captura de inmaduros, totalmente prohibida, sigue abasteciendo en el litoral andaluz a los clientes de bares y chiringuitos.

ese departamento había llevado hasta la fecha. Sin embargo, y a pesar de que esa afirmación ya ha suscitado numerosas dudas en aspectos pendientes, como puede ser la reforma agraria andaluza, en el terreno pesquero está aún menos definido, puesto que ha sido un sector con poca fuerza en la política andaluza y competencia escasa en esta materia.

El actual director general de Pesca, Fernando González Vila, se mantiene en su cargo al igual que el resto del equipo de la Consejería, tal y como le fue comunicado por Leocadio Marín nada más tomar posesión, eso sí recordando, que todos los cargos dependían de él y en el momento que alguien perdiera su confianza sería relevado. Sin embargo, en esta primera etapa de concertación, en la pesca es donde se advierten algunas divergencias importantes. Ya ha surgido un movimiento de contestación a las cofradías de pescadores que vuelve a poner sobre la mesa del nuevo consejero el decreto de su antecesor en el cargo, Mi-

guel Manaute, sobre la representatividad en el sector pesquero.

A la espera de la última palabra de los tribunales que permita renovar las cofradías de pescadores, en algunos puntos del litoral andaluz están surgiendo las asociaciones de armadores y pescadores como alternativa a las cofradías. Donde han surgido con más fuerza hasta la fecha ha sido en Tarifa, donde sus promotores, algunos de ellos procedentes del sindicalismo, han denunciado que las cofradías no satisfacen las necesidades de representación de los hombres del mar y han reivindicado el llamado «Decreto Manaute» frente a los ataques que dicha disposición había recibido de la mayoría de las cofradías de pescadores, sobre todo por el hecho de que dicho decreto eliminaba los aspectos comerciales de las cofradías. Para colmo, en Almería se intervino recientemente el pescado de un almacén que vendía las capturas a un horario más temprano que el permitido por la propia normativa que

regula este comercio, y se ha dado el caso de que el propietario de dicho almacén era el propio presidente de la cofradía de pescadores, Trinidad Clemente.

Esta situación ha llevado al presidente de la Interfederativa Andaluza de Cofradías, y patrón mayor de la cofradía de Algeciras, Rafael Montoya, a intentar salir al paso de esta con estación. Montoya afirma que a la hora de votar los pescadores y armadores deben hacerlo a hombres y no a carnés, y reconoce que las asociaciones están consiguiendo buenos resultados de afiliación en los últimos meses. Asimismo, habla por boca de los que parecen ser sus rivales, y asegura que las asociaciones de armadores y pescadores no defienden el decreto Manaute, pese a lo que algunos de sus representantes hayan manifestado públicamente.

Mientras tanto, y en espera de ver la fuerza real que toma esta alternativa a las cofradías y las directrices políticas del nuevo Gobierno Andaluz, siguen los temas de todos los veranos. Si en tierra la «canción del verano» son los incendios, en el mar lo son las playas, por una parte, y en el litoral andaluz además, la captura de inmaduros, totalmente prohibida y que, sin embargo, sigue abasteciendo a los clientes de bares y chiringuitos de estos «pequeñines». En esto hasta que no haya coordinación entre los distintos organismos con competencias no parece que pueda hacerse más que decomisar alguna captura esporádica.

Habrà que esperar al otoño para ver qué giro toman los asuntos del mar, al menos en lo que desde la comunidad autónoma se refiere, porque desde luego, las aguas del Mediterráneo ya están bastante revueltas por cuestiones que se escapan de competencias regionales, y cuando las armadas de los diferentes países han tomado el relevo en el protagonismo a los pescadores. ■



Lola FERRAND



MUCHA cordialidad, muy buenas palabras, comidas de hermandad y algunas visitas turísticas han sido las constantes de la reunión celebrada en el puerto asturiano de Avilés entre franceses y españoles para estudiar el problema planteado con la utilización, por parte de los galos, de gigantescas «volantas» o redes y artes de deriva en aguas del Atlántico Norte, Cantábrico y golfo de Vizcaya destinadas a la captura de túnidos. Más de cuatro horas, eso sí a puerta cerrada para que los informadores no incordiasen, —al final apenas hubo información clara y precisa sobre lo tratado—, no han servido para que las representaciones francesa y española llegasen a acuerdo alguno, quedando en volver a reunirse en Burdeos posiblemente en el mes de septiembre, aunque cuando escribimos estas líneas aún no había sido fijada la fecha de la «cumbre» en tierras galas.

La representación francesa estaba encabezada por Ives L'Holgouaich, presidente de un grupo del Comité Interprofesional del Atún Blanco. En la representación española se encontraban los patrones mayores de las Cofradías de Avilés y Gijón, Muñiz Guardado y Ruiz Rodríguez, respectivamente. El primero de ellos es presidente de la Federación Nacional de Cofradías, y el segundo lo es de la Federación Asturiana de Cofradías de Pescadores y presidente de la OPE asturiana.

No se llegó a ninguna conclusión positiva ya que los representantes franceses han afirmado que deberán presentar a la Administración gala un informe de todo lo tratado. Y también están en juego otros aspectos fundamentales como

son las actividades de pesqueros coreanos y japoneses que utilizan también 'volantas' o malla de deriva.

En opinión de la representación española debería de ser limitado el uso de esas artes de

pesca. Muñiz Guardado insiste en «convivir con Francia, ya que somos vecinos y en estos momentos tenemos muy buenas relaciones, aunque existen posturas encontradas, ya que los pescadores franceses quie-

ren mantener la «volanta» para esa pesca de túnidos y los españoles la consideramos perjudicial».

Se podría afirmar que españoles y franceses hablan un idioma muy distinto en este tema de las «volantas». «La reunión de Avilés ha servido —dijo Antón Garay, titular de las cofradías vascas— para que nos echáramos en cara los fallos los unos y los otros.» Los últimos incidentes ya les han costado muy caros a los pescadores de Francia y España. En Avilés los galos han reclamado daños y perjuicios por la destrucción de cerca de 700 redes. Los españoles también han tenido pérdidas. En Burdeos, a lo peor, tampoco está la solución. ■

J. de ARANGO



En 1989 se entregaron 42 barcos

Recuperación de los astilleros asturianos tras la reconversión

LOS cuatro astilleros asturianos que quedan después de la reconversión naval —reconversión que ha tenido unos efectos de cinco años— han entregado en el último ejercicio económico un total de 42 nuevos barcos construidos en sus factorías siendo el astillero que más unidades ha sacado de sus instalaciones el de Armón, de Navia, con un total de 19, en su mayor parte camaroneros y arrastreros. Astilleros Armón ha entregado un total de 2.595 toneladas de registro bruto de unidades pesqueras comprendidas entre los 20 y los 33 metros de eslora.

Los astilleros de la Constructora Gijonesa han entregado en el mismo ejercicio económico un total de 13 barcos con más de 4.000 toneladas de registro bruto de los que 12 son arrastreros congeladores y uno, el «Hilda Knutsen», es un transporte de productos químicos de 133 metros de eslora y 23 de manga. La Naviera Castellana tiene encargados a estos astilleros de Gijón, del grupo del INI, dos barcos de idénticas características: 72,80 metros de eslora y 12,96 de manga. También

se va a construir en estas instalaciones gijonesas un barco de transporte de productos químicos de cerca de 10.000 toneladas de registro bruto.

En cuanto a Naval Gijón, que es el astillero de nueva creación y que ha nacido como consecuencia de la reconversión naval, —desaparecieron los Astilleros del Cantábrico, Riera y Marítima de El Musel—, entregó el pasado año seis barcos con un total de 1.860 toneladas de registro bruto. Todas estas unidades han salido con destino a Marruecos y en la cartera de pedidos de este astillero gijonés figuran siete barcos factoría de 4.200 toneladas de registro bruto cada uno.

Gran parte del personal de Naval Gijón se encuentra regulado y se espera que antes de finalizar el año ya se incorpore la práctica totalidad de la plantilla, con el fin de atender la demanda emanada de la cartera de pedidos que tiene este astillero procedente especialmente de armadores extranjeros. ■

J. A.

Próxima inauguración del Mercado Central Mayorista de Pescado



PARA finales del presente año está previsto que se inauguren las instalaciones de lo que será el Mercado Central Mayorista de Pescados de Asturias, donde se concentrará la oferta de pescados y mariscos, tanto en fresco como congelados. Esta iniciativa corre a cargo de Mercasturias, que tiene ya en funcionamiento un polígono alimentario en el concejo de Llanera —a 25 kilómetros de los puertos de Avilés y Gijón— centrado en las frutas y hortalizas.

Mercasturias pretende poner a disposición del empresario mayorista de pescados y

mariscos unas instalaciones de venta al por mayor con una superficie que superará los 5.500 metros cuadrados, con un total de 16 puestos de 84 metros cuadrados cada uno además de una zona destinada a servicios complementarios como son el frío y la fábrica de hielo.

Asturias es en estos momentos una de las comunidades autónomas que más pescado consume, superando las 10.000 pesetas por persona y año. Las 17 cofradías de pescadores asturianas vendieron el pasado año un total de 22.565 toneladas de pescado y marisco

por un importe en primera venta en lonja del orden de los 6.154 millones de pesetas. La Cofradía que más ha vendido ha sido la de Avilés, seguida de las de Gijón, Cudillero, Lluvia, Lastres y Ribadesella. Los empresarios mayoristas comercializaron en Asturias cerca de 40.000 toneladas de pescado y marisco, fresco y congelado.

El Mercado Central Mayorista de Pescados de Asturias que se va a poner en marcha en Silvota de Llanera tiene la ventaja de que se encuentra a muy corta distancia de los principales puertos proveedores, y ade-

más está enlazado por la principal vía de comunicación asturiana, es decir, la llamada «Y» o autovía A-8 que enlaza Oviedo-Gijón-Avilés y con accesos en Lugones, a dos kilómetros del que va a ser emplazamiento del Mercado de Pescados. Asturias ha comercializado el pasado año más de 24.000 toneladas de pescados frescos y mariscos y 15.000 toneladas de congelados. Las rulas han aportado el 61 por cien de ese pescado y el resto procede de las importaciones, principalmente de Galicia. ■

J. A.



El vertido procedía de la draga que opera en el puerto

«Marea negra» en la bahía de Santander

EL vertido de un producto oleaginoso, procedente de uno de los tanques de la draga «Vasco de Gama» (encargada del nuevo dragado del Puerto de Santander) provocó la contaminación de las playas interiores de la bahía de Santander, vertido que fue controlado rápidamente y que desapareció en pocas horas. No obstante, causó la alarma de los miles de bañistas que acudieron a los arenales el pasado día 7 de julio.

La investigación abierta por la Comandancia de Marina de Santander para esclarecer las circunstancias en que se produjo la fuga ha llevado a la conclusión de que se trató de un accidente fortuito, por lo que no se exigirán responsabilidades a la compañía belga Jan de Nul, propietaria de la draga. A pesar de ello, la empresa deberá correr con los gastos ocasionados por la operación de limpieza, estimados en 1.400.000 pesetas. La Comandancia de Marina ha impuesto también una multa de 50.000 pesetas a la compañía por no informar del incidente con la debida rapidez a las autoridades portuarias.

El origen del derrame, según indica el informe oficial, se debió a una avería sufrida en el casco durante los trabajos de dragado. La embarcación tocó fondo, lo que produjo un pequeño «puntazo» en uno de los lastres. La tripulación no advirtió la existencia del boquete hasta pasadas unas horas, ya que el suceso tuvo lugar durante la noche, y tampoco el vertido de unos 30 ó 40 metros cúbicos de líquido de sentinas almacenado en el buque.

Estos residuos están formados normalmente por una mezcla de agua con fuel-oil, gasoil, aceite y grasa, que producen un efecto «espectacular» al extenderse por el mar. La «marea



negra» llegó a ocupar una superficie de 800 por 400 metros y afectó fundamentalmente a las playas del interior de la bahía santanderina: Los Peligros, La Magdalena, El Puntal y también las playas exteriores de El Camello, La Concha y El Sardinero.

El comandante de Marina, Gerardo Fraile, explicó que el viento dominante en el momento de la fuga, de componente nordeste, empujó el vertido hacia las playas y no hacia el sur de la bahía, una zona de marisqueo, donde la mancha contaminante habría ocasionado mayores daños ecológicos y económicos.

Las operaciones de limpieza comenzaron pasadas las once de la mañana, unas horas después de conocerse la existencia de un vertido contaminante. La mancha fue combatida con un producto dispersante, que aglutina la grasa y la precipita al fondo del mar. Según la Comandancia de Marina, se trata de un producto totalmente inocuo. Para el vertido de este detergente se precisó la colabora-

ción de dos lanchas de la empresa Los Reginos, que habitualmente hacen el recorrido interior de la bahía para pasajeros.

El Ayuntamiento de Santander intensificó durante la noche las tareas de limpieza de las playas con palas excavadoras para que pudieran ser visitadas por los veraneantes y residentes en la ciudad.

El vertido procedía de la draga «Vasco de Gama», una dragona de 10.530 TRB y puente de correo, encargada de las labores del dragado integral de la bahía y del Puerto de Santander previsto por la Junta para abrir una mayor vía navegable. Esta embarcación, que trabaja por cuenta de la empresa belga Jan de Nul, contratista del dragado de la bahía, es de succión, con capacidad para operar a 30 metros de profundidad.

Otros vertidos

Los vecinos de la zona conocida como La Maruca, una po-

pular playa de la ciudad de Santander, han denunciado que se están produciendo vertidos de aguas fecales en este punto de la costa. Este vertido se debe al retraso en la entrada en funcionamiento del saneamiento de esta playa, que provocó el derrame de un «hilo de agua residual», según fuentes del Servicio Municipal de Aguas. El bombeo de estas aguas hacia la red general ha comenzado ya a funcionar, puesto que las obras se encuentran terminadas.

Los habitantes de la zona también han protestado por el lamentable estado en que se encuentra la ensenada Rosamunda, próxima a La Maruca. Este terreno es usado frecuentemente como playa, pese a que las conducciones de aguas fecales de Cueto, Valdenoja y la Corbanera han sido desviadas hacia la ensenada. Los malos olores y el peligro de contaminación se han apropiado del lugar. ■

Violeta GONZALEZ

Enfrentamiento entre mayoristas de pescado y cofradías

LA Asociación de Mayoristas de Pescado de Cantabria ha amenazado con paralizar el sector si las cofradías de pescadores no modifican el actual sistema de comercialización de pescado fresco, que los mayoristas consideran «monopolista». Los asentadores cántabros han presentado ante la Comisión de la Comunidad Europea una denuncia contra las fórmulas de venta de este producto que se emplean en las lonjas de la región, administradas por las cofradías de pescadores de Santoña, Laredo y Santander.

La Junta de Gobierno de las cofradías, a través de su presidente, Arturo Badiola, ha señalado que estas agrupaciones «son corporaciones de Derecho público, sin ánimo de lucro». Según la Junta, «prepotencia y abuso de poder es el actual sistema de subasta a la baja, en la que el pescador pone a la venta su producto en la lonja, marcando un precio que va bajando hasta que al comprador le parece conveniente, o llegue a su descenso al precio mínimo».

La demanda de los mayoristas alcanza también a la Administración española, responsable del mantenimiento de una legislación que otorga a las cofradías el monopolio del mercado y permite situaciones de abuso, según el colectivo mayorista. «Actúan como un monopolio, es decir, canalizan toda la comercialización del pescado fresco y eso significa que o les compras a ellos en las condiciones que te marcan o no compras pescado», explica Celestino Isasi, presidente de los asentadores cántabros.

Según los mayoristas, esta situación da origen a com-

portamientos abusivos por parte de las cofradías en las subastas de pescado y eso, afirman, «es una infracción contra la libre competencia».

Este mecanismo de compra venta está contemplado en la legislación nacional vigente, que, en opinión de los mayoristas, no se adecúa a las normas comunitarias, en las que los pescadores no están obligados a pertenecer a una cofradía ni éstas dominan el mercado. Por esta razón, los mayoristas cántabros exigen la adaptación de las normas



españolas a las comunitarias.

La Asociación de Mayoristas de Pescado de Cantabria ha denunciado también la expulsión de un asentador, Juan José Barrietabeña, de la lonja de Santoña el pasado 24 de junio, Barrietabeña fue excluido de la lonja santanderina por el presidente de la cofradía, Arturo Badiola, tras

un incidente originado por las discrepancias en torno a la calidad del pescado. Badiola negó que hubiera expulsado al asentador. «Simplemente le he puesto unas condiciones normales en estos casos que no ha cumplido», dijo el presidente de las cofradías. ■

V. G.

Naufragio de dos pesqueros santanderinos

LOS pesqueros con base en Santander, el «Hermosa Primavera» y el «María Luisa» naufragaron en el mes de agosto mientras faenaban en aguas del mar Cantábrico, sin que se produjera ninguna víctima mortal.

El «María Luisa» se hundió en la madrugada del día 23 de agosto tras colisionar, a pocas millas de Castro Urdiales (Cantabria), con un obstáculo no identificado. Tanto el propietario de la embarcación, Emilio Martín Hoyuela, como el resto de la tripulación fueron rescatados por otro pesquero, el «Niño Jesús de Belén» y se encuentran en buen estado.

Dos días antes, en la noche del 21 de agosto, el arrastrero «Hermosa Primavera», también con base en el puerto de Santander, se hundió a 15 millas de la costa vasca al verse afectado por una vía de agua en el casco de madera que se originó tras colisionar con otro pesquero, el «Otzadar», matriculado en Pasajes. La tripulación del arrastrero, nueve personas, no sufrió lesiones físicas y fue recogida por el mismo navío con el que chocó.

El «María Luisa» colisionó con un obstáculo, cuando se encontraba a 30 millas del puerto santanderino, que abrió tres vías de agua en el barco, lo que provocó el rápido hundimiento del pesquero. La tripulación, ocho marineros, logró abandonar la embarcación y ponerse a salvo en botes salvavidas, para ser recogidos por el «Niño Jesús de Belén».

Según la versión ofrecida por la Comandancia de Marina de Pasajes, el «Hermosa Primavera» fue embestido por el arrastrero guipuzcoano alrededor de las ocho de la noche del día 21, por causas desconocidas. Después de permanecer varias horas a la deriva, el barco santanderino se hundió a 15 millas de la costa, a la altura de Pasajes de San Juan.

El «Otzadar», que advirtió el peligro, recogió a los naufragos, siete marineros, el capitán y un mecánico, que fueron trasladados sanos y salvos hasta Pasajes, para desde allí regresar a sus hogares en Santander. Uno de los tripulantes era natural de San Vicente de la Barquera (Cantabria) y otro procedía de la localidad gaditana de Barbate.

«Hermosa Primavera» fue protagonista de otro incidente en octubre de 1984, cuando fue ametrallado por una patrullera de la Armada española por faenar ilegalmente en las cercanías de la costa de Bermeo, al tiempo que fue acusado de cometer «una desobediencia grave a la lancha de vigilancia». La Comandancia de Marina de Bilbao le impuso una multa de 746.000 pesetas. Con anterioridad, el arrastrero santanderino había sido apresado por una patrullera francesa y obligado a permanecer en cuarentena en el puerto de Bayona (Francia). ■

V. G.



Comienzan las obras del refugio en la playa de El Cotillo

LAS obras para la construcción de un refugio pesquero en la playa de El Cotillo, en Fuerteventura, ya se han iniciado con el visto bueno de la Dirección Provincial de Costas de Las Palmas, que concedió permiso a la Consejería de Obras Públicas del Gobierno canario para la extracción de piedra para la escollera del futuro refugio pesquero de los marineros de la zona.

Las obras están financiadas por el Gobierno canario, el Cabildo Insular de Fuerteventura y el Ayuntamiento de La Oliva, y se ubica en el centro del pueblo, cerca del principal núcleo que concentra la actividad de los marineros del norte de la isla mayorera.

La construcción de este refugio ha sido denunciada por los vecinos de la zona, ya que la empresa concesionaria realiza extracciones de piedra en un acantilado a unos 20 metros de la orilla de la playa. La zona es considerada como de dominio público por la Demarcación de costas y las consecuencias más inmediatas han sido la modificación del paisaje de las grandes playas de El Cotillo y la unión de dos playas con la eliminación de un acantilado intermedio. ■

C. R.

Construcción de una terminal portuaria destinada a los graneles sólidos

GRANINTRA, S. A., ha invertido en los últimos meses más de 300 millones de pesetas en el Puerto de la Luz y de Las Palmas en la creación de una terminal para la manipulación, procesamiento y almacenamiento de graneles sólidos.

Se trata de un servicio hasta ahora inexistente en dicho puerto, y es el primero que entrará en funcionamiento en el archipiélago canario.

Entre las novedades más importantes de esta nueva actividad figura la adquisición de una grúa Gottwald KMK 107E de origen alemán que permitirá obtener ritmos de descarga de hasta 360 Tm a la hora.

Esta terminal parte de un concepto de polivalencia que responde a las exigencias de dispersión del mercado canario, lo que permitirá el almacenamiento y manipulación de diferentes productos sin posibi-

lidad de mezclarse entre ellos. Su puesta en marcha conllevará una segmentación del mercado que, consecuentemente, producirá una incidencia en la mejora de la calidad del servicio, un incremento de la cuota de mercado y una sensible mejora en los márgenes comerciales de las empresas, al mismo tiempo que se reducirán los plazos de ejecución y los costos de producción.

Esta estructura permitirá a las empresas que la contraten un control más exhaustivo del volumen de carga que generan las economías de escala, la integración de servicios e, incluso, redundará en una serie de ventajas en precios a través del aprovisionamiento y según las coyunturas del mercado.

La puesta en funcionamiento de esta terminal traerá consigo la aplicación de una organización global del transporte, así como el aprovisionamiento

regular de materias primas a las industrias de acuerdo a sus necesidades de producción y evitando así situaciones de rupturas de stocks.

El nuevo servicio implicará además la introducción de nueva tecnología punta y de medios específicos para cubrir las necesidades del mercado, tales como grúas y equipamientos portuarios, silos para fábricas no equipadas y almacenamientos de apoyo. Todo ello permitirá planificar los servicios y armonizar los flujos de distribución.

La empresa Granintra, S. A., está instalada en Las Palmas de Gran Canaria desde el pasado año, y es su intención crear terminales de manipulación de graneles en los puertos de Lanzarote y Fuerteventura. ■

C. R.





Congreso gallego de pesca

El conselleiro de pesca pide la revisión del Tratado de Adhesión a la CE

su techo estatutario en materia de pesca.

En este I Congreso Galego da Pesca estuvieron representadas todas las áreas del sector pesquero, analizándose los problemas y las posibles soluciones de cada una de ellas. En el primer día de reuniones, tras la intervención del conselleiro de Pesca se abordaron diferentes temas como la pesca de fresco artesanal, industrialización de productos, flota de fresco del caladero nacional, comercialización de productos pesqueros, problemática de la

atunera, y la problemática de la flota bacaladera.

Propuestas de política social

Junto a las conclusiones en materia pesquera de los sectores más relevantes, los sindicatos representativos expusieron las propuestas de política social para este área, destacando las referidas a conseguir una negociación colectiva inexistente en estos momentos; la

en caso de accidente, etcétera.

Respecto al presente y futuro de los congeladores de pesquerías varias, sector protagonista en los últimos meses por la profunda crisis en la que se encuentra tras el cierre del caladero de Namibia, se presentaron propuestas de viabilidad respecto a caladeros y recursos; política de mercados; de estructuras, y medidas especiales de tipo coyuntural.

En cuanto a la política de caladeros y recursos se instó a la Administración Central para que presione a la Comuni-

DURANTE los primeros días de julio, se celebró en el Palacio de Congresos de La Coruña el I Congreso Galego da Pesca, en el que participaron numerosos responsables de todos los sectores implicados y en el que el conselleiro de Pesca, Acuicultura y Marisqueo, Enrique López Veiga, declaró que se hacía necesaria la revisión del Tratado de Adhesión a la CE para mejorar las condiciones de la flota gallega que, a su juicio, resultó muy perjudicada por los acuerdos alcanzados en 1986, propuesta a la que se adherieron los representantes del sector de la industria transformadora al entender que en estos momentos no pueden competir en igualdad con los demás países miembros debido a la aplicación de elevadas tasas y aranceles.

En esta primera reunión, para tratar en su conjunto los problemas de un sector de vital importancia en el país gallego, se constató que la pesca está atravesando momentos difíciles y es necesario comenzar a modificar tanto la infraestructura portuaria como la de la mayor parte de la flota que se encuentra anticuada, así como garantizar las normas sanitarias, el mantenimiento de la calidad del producto, la optimización de costes en el procesado, y la seguridad de la flota.

Se hizo especial referencia a que el precio final y la capacidad competitiva de la flota gallega vienen condicionados por la carencia de una infraestructura diaria que permita acceder con rapidez y el menor coste posible a los centros consumidores. También, se pidió que se iniciaran conversaciones entre el Gobierno Central y la Xunta, para que Galicia logre



flota de fresco que faena en los caladeros de la CE, y la situación en que se encuentran las organizaciones de productores en Galicia, en las que se constata el bajo o nulo funcionamiento en general por desconocimiento de la actual realidad socio-económica pesquera.

La segunda jornada se dedicó a la situación que viven las flotas palangreras de altura, tanto de fresco como congeladora, presente y futuro de los congeladores de pesquerías varias, la situación de la flota

petición de puesta en marcha de medidas destinadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar; elaboración de un plan gallego de política pesquera que mantenga el empleo mayoritariamente de la flota de bajura; rebaja de la edad de jubilación; formación ocupacional y profesional dirigida a los pescadores.

En cuanto a las condiciones de vida se pidió el acceso a viviendas mediante facilidades y financiación; centros culturales y colectivos de esparcimiento; ayudas económicas a familiares

de la Comunidad Europea con el fin de llegar a compromisos fuertes entre Namibia y la propia Comunidad, haciéndolos extensibles a los caladeros de las Malvinas, Argentina, Chile, Canadá, Groenlandia, Noruega y Estados Unidos.

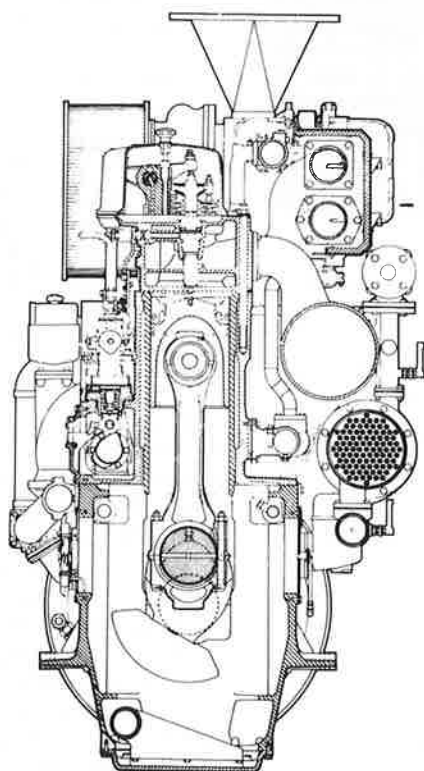
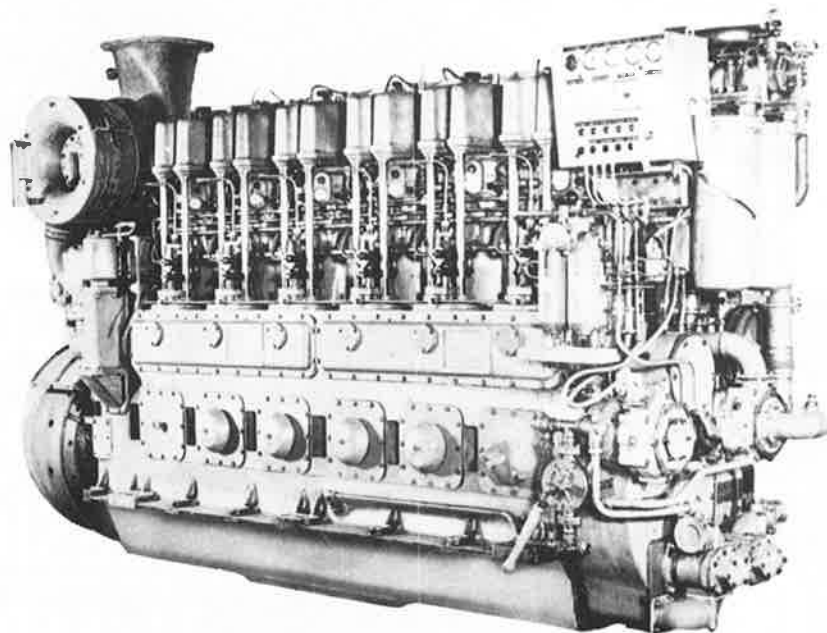
Finalmente, los armadores pidieron la implantación de un sistema de aplazamiento extraordinario para el pago de las cuotas de la Seguridad Social y una mejora en la concesión de créditos. ■

Elena CEBRIAN



MOTORES DIESEL

El motor que da seguridad
a los hombres del mar



MODELO	RPM	HP/CIL	TOTAL HP 6 CIL.	TOTAL HP 8 CIL.
DXC	750		450	600
DXC	750		650	800
DXC	750		750	1.000
DXC	750		900	1.200
DZC	750	175	1.050	1.400
DZC	750	200	1.200	1.600
DZC	750	225	1.350	1.800
DZC	750	242	1.450	1.920
DZC	900	185	1.100	1.470
DZC	900	210	1.260	1.700
DZC	900	240	1.440	1.920
DZC	900	270	1.620	2.150
DZC	1.000	175	1.050	1.400
DZC	1.000	210	1.260	1.700
DZC	1.000	230	1.380	1.840
DZC	1.000	265	1.590	2.150
DZC	1.000	300	1.800	2.400

50 Hz. EN TODOS LOS TIPOS A 750 y 1.000 RPM.

60 Hz. EN TODOS LOS TIPOS A 900 RPM.

SIEMPRE A SU SERVICIO, ¡CONSULTENOS!

GERARDO GAMECHO HERRERO

Almacén: Ingeniero Marquina, 9

Telfs.: 39 87 57 - 21 76 54

Télex: 36774

20110 PASAJES DE SAN PEDRO

Te interesa
SABER

**Aprobada una
directiva
comunitaria
sobre la
manipulación
de cargas
en el
trabajo**

PREVENCIÓN, POR NORMA, DE LAS LESIONES LUMBARES



La Comunidad Europea ha aprobado una Directiva que obliga a los empresarios a poner las medidas mecánicas y de adecuación ambiental necesarias para evitar que los trabajadores manipulen cargas que puedan entrañar un riesgo de lesión dorsolumbar. En la norma se insta a todos los Estados miembros a tomar las medidas legales pertinentes para normalizar el cumplimiento de las exigencias comunitarias, y fija una fecha tope para tal fin: diciembre de 1992.

LA Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas sobre las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores, tiene fecha del 29 de mayo, y establece las disposiciones mínimas de seguridad y de la salud relativas al manejo del tipo de cargas citado.

La Directiva entiende por manipulación manual de cargas cualquier operación de transporte o sujeción de cargas por parte de uno o varios trabajadores, tales como el levantamiento, la colocación, el empuje, la tracción, el transporte o el desplazamiento, que por sus características o disposiciones ergonómicas entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.

El empresario deberá tomar medidas de organización adecuadas, o bien utilizará los medios adecuados y, de manera especial, los equipos mecánicos, con el fin de evitar que sea necesaria la manipulación manual de las cargas por los trabajadores. Cuando esta necesidad de manipulación no pueda evitarse, el empresario deberá tomar las medidas de organización necesarias, utilizará los medios adecuados o proporcionará al trabajador tales medios para reducir el riesgo que pueda conllevar la manipulación manual de dichas cargas.

Siempre que no pueda evitarse el hecho de que los trabajadores operen manualmente con las cargas el empresario tendrá la obligación de organizar ese puesto laboral en concreto de manera que la manipulación a la que obliga sea «*lo más segura y sana posible*», dice literalmente la Directiva comunitaria. Además, deberá evaluar las condiciones de seguridad y salud del tipo de trabajo del que se trate con anterioridad a su realización, tomando en consideración, en particular, las características de la carga. Deberá, también, esforzarse por evitar o reducir todos los riesgos del trabajador,



en particular, insiste el texto de la norma, «los que afecten a la zona dorsolumbar». Con objeto de llevar a cumplimiento este punto el empresario tiene la obligación de tomar las medidas adecuadas, teniendo en cuenta las características del medio de trabajo y las exigencias de la actividad a realizar.

Información y formación

Los trabajadores y sus representantes serán informados de todas las medidas que deban tomarse para cumplir las exigencias que marca la Directiva en materia de salud y seguridad. «Los empresarios tienen que velar por que los trabajadores y sus representantes reciban indicaciones generales y, cada vez que sea posible, informaciones precisas sobre el peso de la carga y el centro de gravedad o el lado más pesado cuando el contenido del embalaje esté situado de forma descentrada», cita textualmente la Directiva. También menciona la obligación de los empresarios de «velar» para que los trabajadores reciban una formación adecua-

El empresario deberá tomar las medidas de organización adecuadas para evitar que sea necesaria la manipulación manual de cargas por los trabajadores.

Un esfuerzo físico puede entrañar riesgo, según la CE, cuando no puede realizarse más que por un movimiento de torsión del tronco o si es realizado mientras el cuerpo está en una posición inestable.

da e información precisa sobre la forma de llevar a cabo una manipulación correcta de las cargas y sobre los riesgos que corren, en particular, cuando estas actividades no se ejecutan correctamente desde un punto de vista técnico.

La Comunidad Europea considera que la manipulación de una carga puede presentar un riesgo para el trabajador, concretamente para su zona dorsolumbar, cuando la carga es demasiado pesada o dema-

siado grande, voluminosa o difícil de sujetar, cuando está en equilibrio inestable o su contenido corre el peligro de desplazarse, si está colocado de modo que debe manipularse o sostenerse a distancia del tronco con distancia o torsión del mismo y si la carga, debido a su aspecto exterior y a su consistencia, puede ocasionar lesiones para el trabajador, en particular en caso de golpe.

Un esfuerzo físico puede entrañar riesgo, según la CE, si es

demasiado importante, cuando no puede realizarse más que por un movimiento de torsión del tronco, cuando puede acarrear un movimiento brusco de carga o si es realizado mientras el cuerpo está en una posición inestable. También las características del medio de trabajo pueden aumentar el riesgo de lesión dorsolumbar en los casos en los que el espacio libre, especialmente el vertical, resulte insuficiente para el ejercicio de la actividad de la que se trate, si el suelo es desigual y, por lo tanto, puede dar lugar a tropiezos, o bien es resbaladizo para el calzado que lleve el trabajador cuando la situación o el medio de trabajo no permita al empleado la manipulación de cargas a una altura segura y en una postura correcta, si el suelo presenta desniveles que impliquen la manipulación de las cargas en niveles diferentes, si es inestable o si la temperatura, la humedad y la circulación de aire son inadecuadas.

En cuanto a la actividad laboral en sí, se ha considerado que entraña un riesgo siempre que exiga esfuerzos físicos en los que intervenga en particular la columna vertebral, y si el período de descanso no es suficiente y no permite la recuperación del trabajador. La Directiva comunitaria contempla también como actividad peligrosa para la salud del trabajador aquella que obligue a éste a trabajar en distancias de elevación demasiado grandes o que le sometan a un ritmo impuesto por un proceso de trabajo que el propio trabajador no puede modular.

La CE establece que los Estados miembros deberán poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo señalado en la Directiva con una fecha límite del 31 de diciembre de 1992. Cada Estado deberá comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones adoptadas, y tendrán que presentar un informe cada cuatro años sobre la aplicación práctica de las disposiciones de la Directiva. ■

V. L.

Sanidad a bordo

En este segundo artículo dedicado a la educación sanitaria de la gente de mar, continuamos con la descripción de la forma y funcionamiento normales del organismo.



LOS APARATOS DEL

APARATO RESPIRATORIO

Ya hemos visto cómo el aparato circulatorio transporta el oxígeno a todo el organismo y retira el bióxido de carbono resultante de la respiración celular. El aparato respiratorio será el encargado de suministrar el oxígeno y retirar el bióxido de carbono de la sangre. Se inicia en la boca y nariz, y se continúa en la tráquea que es un tubo rígido, que se dirige hacia el tórax, donde se divide en dos tubos, los bronquios principales, uno para cada pulmón, que a su vez van subdividiéndose en bronquios cada vez de menor calibre, hasta terminar en los alvéolos que son una especie de saquitos de paredes muy finas, rodeados de capilares sanguíneos. Es aquí donde se produce el intercambio de gases entre la sangre que entra hacia el alvéolo, rica en bióxido de car-

bono y pobre en oxígeno, cuando sale del pulmón ha invertido estas proporciones. Este intercambio de gases se produce a través de la membrana sin que la sangre entre en contacto con el exterior.

Los pulmones están rodeados de una membrana, la pleura, que consta de dos capas, una pegada íntimamente al pulmón y la otra a las costillas. Entre ambas capas existe un vacío atmosférico. Por medio del diafragma, potente músculo situado debajo de los pulmones, entre el tórax y el abdomen y los músculos intercostales, se produce un ensanchamiento del tórax, y al existir vacío entre ambas pleuras el pulmón es arrastrado junto con las costillas, expandiéndose, entrando aire en el mismo (proceso de inspiración). A partir de ese momento empieza a producirse el intercambio de gases y posteriormente los músculos se relajan, lo que supone la contracción del pulmón con salida de aire al exterior (proceso de espiración).

APARATO DIGESTIVO

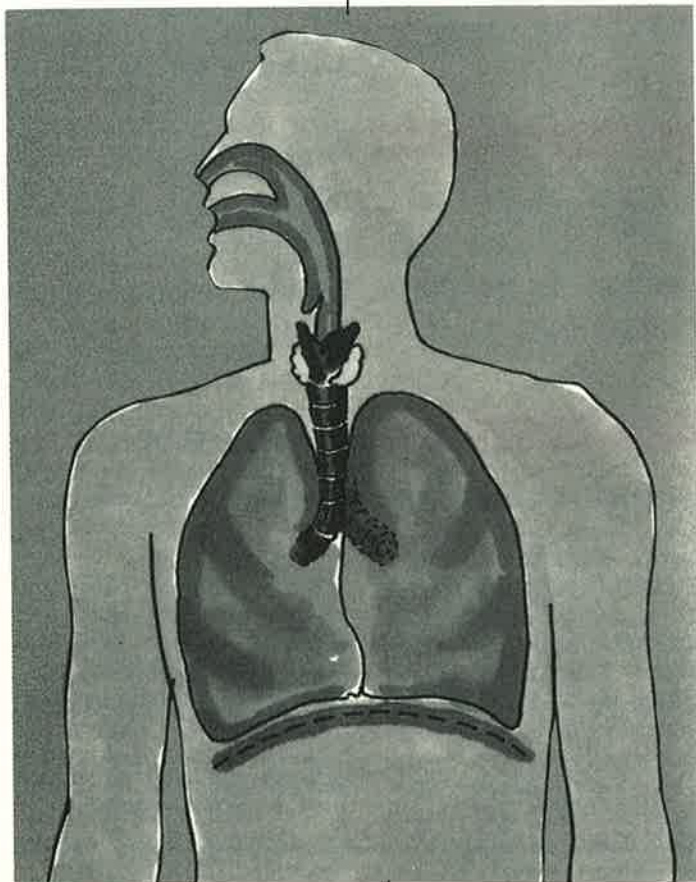
Es el encargado de la alimentación-nutrición del organismo mediante el proceso de digestión que permite asimilar los alimentos, de modo que puedan entrar a formar parte del cuerpo. Se inicia en la boca donde por medio de la masticación y salivación, los alimentos se transforman en pequeñas partículas; de aquí pasan a través de un tubo, el esófago, hacia el estómago. Ya en el abdomen son triturados y mezclados con un jugo que se produce en sus paredes, que por su composición ácida desintegra aún más los alimentos. Del estómago pasan al intestino delgado, denominado según la porción de que se trate, duodeno, yeyuno e ileón, donde los ingredientes fundamentales de

los alimentos pasan a la sangre a través de sus paredes. Del intestino delgado siguen su camino hacia el ciego, lugar donde se encuentra el apéndice, continuando hacia otro tubo, el intestino grueso o colon. En este lugar se absorbe la mayor parte del agua que acompaña a los alimentos; y por fin los elementos no utilizados pasan al recto, donde se acumulan; son las heces que serán eliminadas al exterior por el ano. De igual forma que la pleura envolvía a los pulmones, todo el contenido abdominal está metido en una especie de bolsa, el peritoneo. Su inflamación supone la temida peritonitis. El aparato digestivo además de este largo tubo, consta de una serie de glándulas muy relacionadas con la digestión, como el hígado, situado en el flanco derecho, debajo de los pulmones, fundamental para digerir las grasas.

Esta secreción se va acumulando en una bolsita, la vesícula biliar, de donde pasa al tubo digestivo durante la digestión. Además, el hígado fabrica muchos otros productos que vierte directamente a la sangre. Otra glándula primordial es el páncreas, situado en el flanco izquierdo detrás del estómago, que produce la insulina precisa para utilizar el azúcar (los diabéticos al tener un déficit de insulina van acumulando la glucosa en la sangre al no poderla metabolizar adecuadamente). Esta secreción pasa a la sangre, pero también el páncreas produce el jugo pancreático que vierte directamente en el tubo digestivo para ayudar a la digestión.

APARATO URINARIO

El organismo vierte a la sangre los productos de desecho resultantes de las reacciones que ocurren en todas las células del mismo. El aparato urinario es el filtro mediante el



Aparato respiratorio.

CUERPO HUMANO

cual la gran mayoría de estos productos son eliminados al exterior.

El elemento principal del mismo son los riñones, donde la sangre que llega es filtrada separando las sustancias útiles, que son reabsorbidas, de aquellas que están en exceso de forma que pudieran resultar tóxicas para el organismo. Estas últimas junto con agua filtrada también de la sangre, van a formar la orina, que pasa a través de dos conductos gemelos, uno por cada riñón, denominados uréteres, a la vejiga, donde se acumula hasta que un determinado volumen desencadena el reflejo y la necesidad por tanto de orinar, expulsándose al exterior a través de la uretra.

APARATO GENITAL

El aparato genital masculino consta de dos glándulas que producen los espermatozoides (célula masculina), denominadas testículos. Se encuentran situados fuera del abdomen, dentro de una bolsa de piel: escroto, que tiene la particularidad de que puede replegarse o estirarse de forma que la temperatura en su interior sea constante, necesaria para el buen funcionamiento de las gónadas. Dichas glándulas producen diariamente varios millones de espermatozoides que son eliminados a través de los conductos diferentes (uno por cada testículo) hacia la uretra, teniendo por tanto una vía común con el aparato urinario. Rodeando la uretra existen varias glándulas, las vesículas seminales y la próstata, que producen un líquido, el semen, que va a alimentar a los espermatozoides. La próstata, además, controla la erección del pene al permitir el llenado del mismo de sangre, impidiendo su salida hasta que se produce la eyaculación (expulsión del semen al exterior), momento en que la sangre puede vaciarse, volvien-

do el pene a su tamaño inicial.

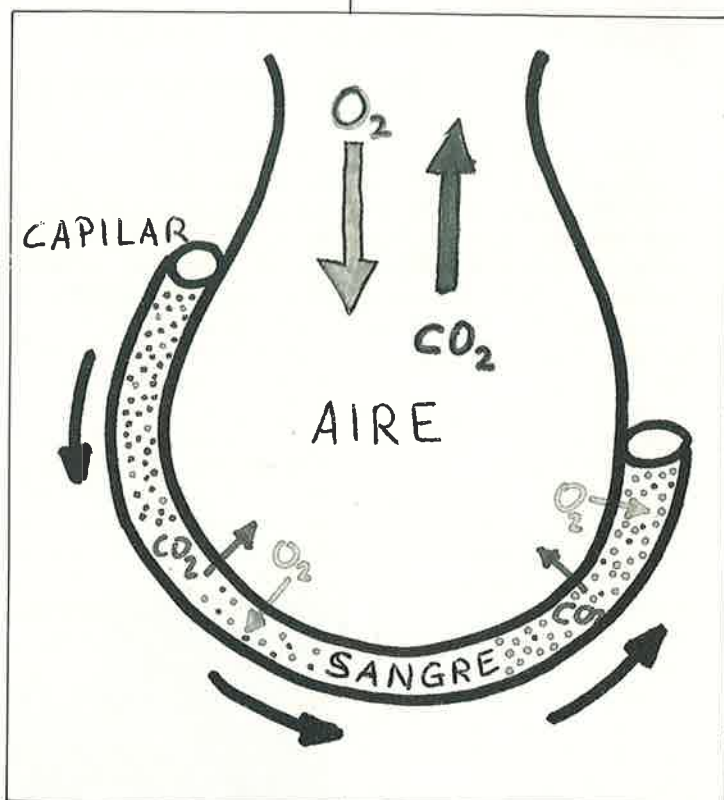
El aparato genital femenino consta también de dos glándulas denominadas ovarios, productoras de la célula femenina: (el óvulo), pero que en este caso están situadas en el interior del abdomen. También a diferencia del testículo producen una sola célula cada vez (cada veintiocho días aproximadamente) que desciende a través de las trompas de Falopio, una por cada ovario, hasta la cavidad del útero. Este es un órgano único situado por delante de la vejiga urinaria, cuya misión será albergar el óvulo una vez fecundado por el espermatozoide (embrión). Para ello, por acción de diferentes hormonas, su interior se tapiza de un tejido muy rico en sangre que será el encargado de nutrir el embrión. En caso de que no se produjese la fecundación, este tejido se desprende al final del ciclo produciéndose la llamada menstruación o regla.

El útero tiene forma de pera. Su cuello, parte más estrecha del mismo, se sitúa hacia abajo, asomando hacia el fondo de la vagina.

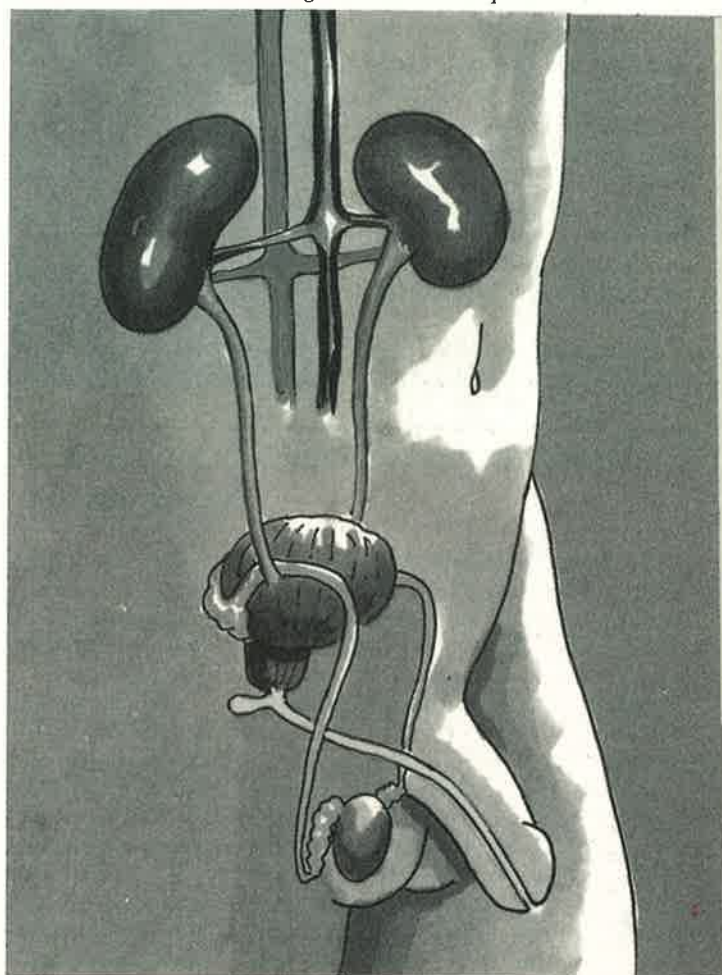
La vagina es un tubo liso cuya misión es alojar el pene durante el coito.

En la vagina se depositan los espermatozoides tras la eyaculación, los cuales ascienden por el cuello uterino hacia las trompas, yendo a buscar el óvulo. Si existe óvulo disponible, la fecundación se producirá a este nivel y posteriormente el embrión descenderá hacia el cuerpo del útero donde anidará, desarrollándose el feto.

De otra parte, la vagina se abre al exterior a través de la vulva, que presenta unos repliegues denominados labios mayores y menores. La uretra en la mujer desemboca en la vulva por encima de la vagina. No tiene por tanto una misión en el aparato genital femenino, siendo totalmente independiente del mismo, a diferencia de lo que ocurre en el varón. ■



Intercambio de gases en el alveolo pulmonar.



Aparato genito-urinario masculino.



Acuerdo FROM-BCA para la financiación pesquera

Rosa Fernández León, presidenta del FROM (Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de Productos de la Pesca y la Acuicultura), y Luis Tarrafeta, presidente del Banco de Crédito Agrícola, han firmado un convenio de cooperación para financiar el funcionamiento de los mercados pesqueros.

El convenio, que se firma por cuarto año consecutivo, estará en vigor hasta julio de 1991, y facilitará los mecanismos financieros necesarios, con el tipo de interés más bajo posible, para garantizar un desarrollo normalizado en el mercado de los productos pesqueros y de la acuicultura.

Con este objetivo básico, el convenio firmado ahora prevé la disposición de 6.200 millones de pesetas, como volumen global de los préstamos que el Banco de Crédito Agrícola pondrá a disposición de otras organizaciones de productores, cooperativas o cualquier otra entidad asociativa en el sector pesquero o de acuicultura.

De acuerdo con las necesidades previstas, el conve-

nio contempla cinco grandes líneas de actuación entre las que destacan la financiación del almacenamiento de productos pesqueros congelados y la prefinanciación de ventas de productos pesqueros mediante contrato intersectorial a la industria transformadora.

Asimismo, destaca la prefinanciación de intervenciones en el mercado a cargo de las organizaciones de productores para la retirada

de productos, junto a los créditos destinados a prefinanciar ventas mediante contratos con el sector distribuidor.

Finalmente, entre las cinco líneas de actuación previstas en el convenio del FROM y el Banco de Crédito Agrícola, se incluyen también los medios financieros para favorecer la actividad productora y comercial de los productores de la pesca y la acuicultura. ■



Reindustrialización de la bahía de Cádiz

El Ministerio de Industria y Energía ha publicado una orden en el *Boletín Oficial del Estado*, de 14 de agosto, por la que se establece la concesión de beneficios a empresas que realicen inversiones en la zona de urgente reindustrialización de la bahía de Cádiz. Los créditos oficiales serán concedidos con preferencia, según establece la norma, de acuerdo con las reglas y condiciones ya establecidas. Estos beneficios serán incompatibles, se indica, con los que pudieran concederse a las empresas que se hayan acogido a los beneficios establecidos en un Real Decreto de Reconversión Industrial, así como con los que pudieran aplicarse por la realización de inversiones en una zona o polígono de preferente localización industrial o en una gran área de expansión industrial.

En el mismo número del *BOE* se da cuenta de la concesión de un beneficio de más de 42 millones a la empresa Aqua Systems Ibérica, por un proyecto de instalación de una gran acuícola en la bahía de Cádiz. ■

Ayudas a las navieras

El Consejo de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante ha aprobado un nuevo paquete de planes de viabilidad para el subsector de graneleros de menos de 16.000 toneladas de peso muerto. Estos planes suponen la concesión de ayudas públicas por un total de 1.200 millones de pesetas.

Estas ayudas se destinarán a tres navieras dependientes de grupos industriales y al grupo de graneleros de 5.000 y 6.000 toneladas de peso muerto. Las primeras son: Box Marín, perteneciente a Duro Felguera; Ership, del grupo Erccros, y Suministros Castro Rial (SI-

CAR). En el grupo 5.000-6.000 las ayudas se conceden a Naviera Peninsular y a las fusiones de Camargo con Vega Leguina y Navinorte con Sercotran y con Ornaves.

Con la aprobación de estos paquetes de medidas se dará por cerrada la reordenación del subsector de graneleros de menos de 16.000 toneladas, que agrupaba a un total de 40 empresas, 20 de las cuales tienen planes de viabilidad.

Esto dará lugar a una nueva configuración, en la que se establecen, además de las navieras de sociedades industriales, tres grupos: Eurobulk y

Car-Carriers —para los que se aprobaron ayudas de 1.450 millones— y la Agrupación 5.000-6.000. El total de ayudas públicas con destino a planes de viabilidad es de 2.656 millones de pesetas, que junto con los 3.123 millones que aportarán las empresas, se destinarán al saneamiento financiero con una reducción de la deuda contraída con el Banco de Crédito Industrial cifrada en 5.000 millones de pesetas. También se destinará una parte a la renovación de la flota, con objeto de situarla en una edad media de ocho años frente a los once actuales. ■

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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

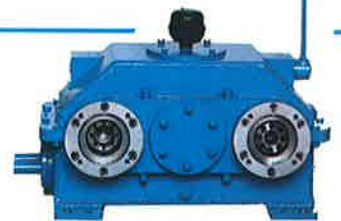
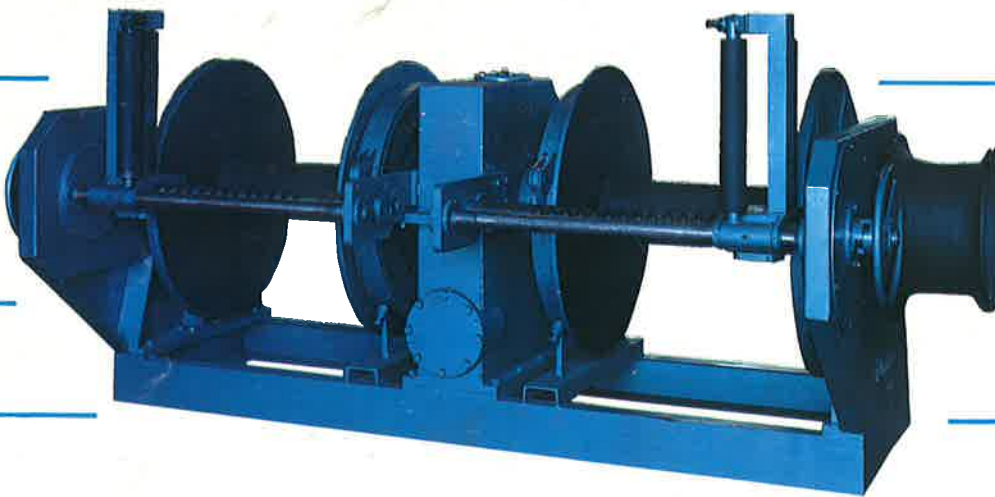
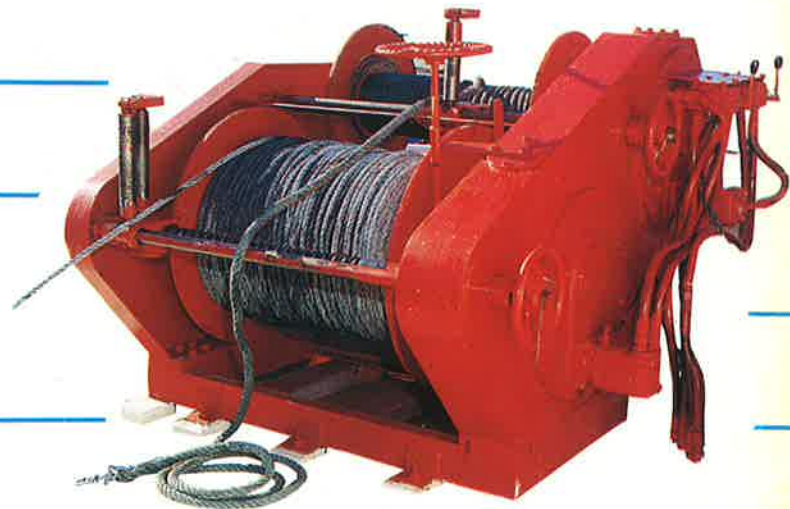
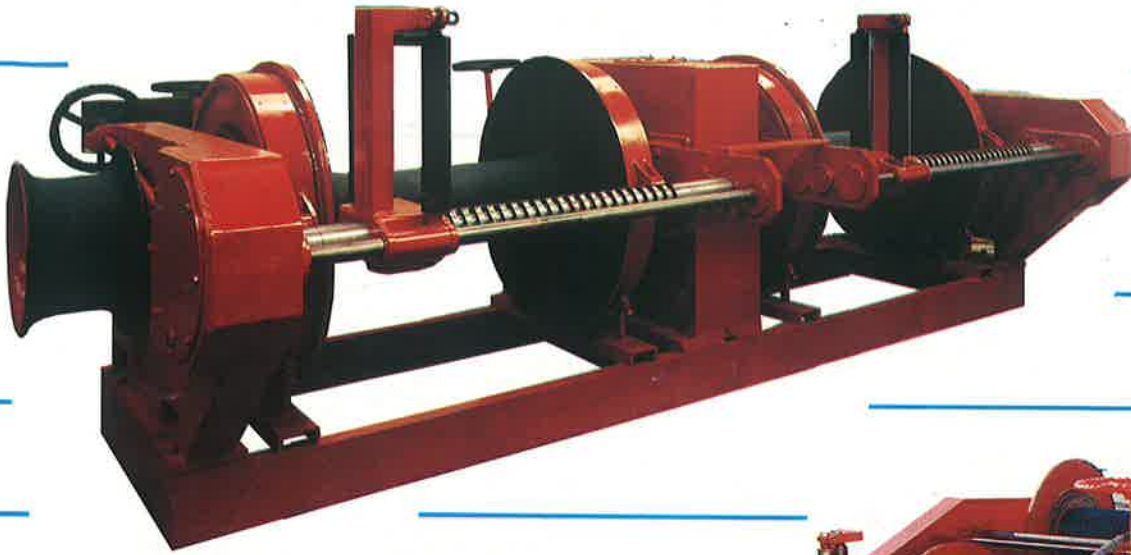


MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

 **Mapro** S.A.

MAQUINARIA NAVAL

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