

N.º 278 OCTUBRE 1990

# MAR

**PRESUPUESTOS  
SEGURIDAD SOCIAL 1991**

**No se recortan  
las prestaciones  
sociales**

***Las ferias  
del 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.**



# COMUNICACIONES

**M**ETIDOS todos directa o indirectamente en la crisis del Golfo Pérsico y advertidos desde las instancias oficiales sobre la posibilidad de un ajuste presupuestario para hacer frente a la recesión económica, las miradas de diferentes colectivos sociales estaban y se mantienen fijas en las cifras contenidas en los Presupuestos Generales del Estado para 1991. Los interrogantes se centraban en cuáles serían los departamentos ministeriales más afectados por un posible recorte y sus efectos en definitiva sobre el comportamiento de las rentas y la calidad de vida.

En el caso del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, esos interrogantes fueron despejados en las últimas semanas por el titular del departamento, Luis Martínez Noval al anunciar las grandes cifras de los Presupuestos de la Seguridad Social para 1991.

Según el contenido del proyecto aprobado por el Gobierno y que deberá ser discutido en el Parlamento, el Presupuesto total supone 7,1 billones de pesetas frente a los 6,45 billones de 1990, lo que supone un aumento de 670.000 millones de pesetas que significan un incremento del 10,4 por cien. Los gastos en pensiones ascenderán a más de cuatro billones de pesetas lo que representa un aumento del 10,8 por cien sobre las cantidades contempladas en los Presupuestos del año anterior. El dato más destacable de los nuevos Presupuestos Generales del Estado en la parcela de la Seguridad Social es que, a pesar de la política de ajuste y los problemas derivados de la crisis del Golfo, no se reducen las prestaciones sociales y que se da cumplimiento a los acuerdos con los interlocutores sociales sobre revalorización de las pensio-

nes. Las más bajas van a crecer por encima del Índice de los Precios al Consumo mientras el resto mantendrán su poder adquisitivo al tener una revalorización automática del 6,5 por cien. Finalmente, junto al mantenimiento y mejora de las prestaciones de la Seguridad Social cabe destacar igualmente el incremento en un 13,7 por cien del Presupuesto destinado a la asistencia sanitaria que ascenderá a 2,1 billones de pesetas.

En consecuencia, en materia de sanidad y seguridad social, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado contempla un esfuerzo para que no caigan los niveles de cobertura de todo el colectivo, mientras se sigue con la política de mejorar las prestaciones más bajas.

La actualidad en el sector de la pesca sigue teniendo sus ojos en Bruselas ante los trabajos para la reforma de la normativa sobre estructuras en el marco de la Comunidad. España ha planteado una serie de cambios encaminados a la búsqueda de nuevos caladeros, y todo parece

indicar que al fin se van a imponer algunos, solamente algunos, de los criterios defendidos tradicionalmente por la Administración española. Esta reforma puede abrir nuevas posibilidades a la actividad y al cambio en definitiva de la flota, aunque las cooperativas del mar españolas dejaban claro en París la urgencia de introducir mayores cambios en la política pesquera con la entrada en vigor del mercado único. Para los armadores españoles la apertura de fronteras que va a suponer el mercado único carece de sentido, si a la vez no se da un trato igual a la hora de acceder a los recursos pesqueros en aguas de la Comunidad y eliminar la discriminación que sufren los barcos españoles.

En las páginas siguientes nos hacemos eco de la actual situación de la flota congeladora que operaba en Namibia. Como se dice vulgarmente, los armadores han tenido que buscarse la vida en otra parte y muchos, aunque con unos costes más altos, lo han conseguido. Las soluciones sin embargo pasan por acuerdos con mayores posibilidades para ese colectivo.

Finalmente, y entre otros temas de actualidad, MAR contiene un amplio informe sobre la situación de las costas españolas. Se ha hablado mucho de la crisis del turismo en la última campaña. Parte de esa crisis, al margen de la evolución del dólar o la oferta turística de otros países, habría que buscarla en los errores propios consecuencia de la política desordenada y descontrolada en materia de construcciones o medio ambiente que se llevó en el país durante muchos años. La nueva política de ordenación para las costas ha llegado con retraso. ■

## LOS PRESUPUESTOS

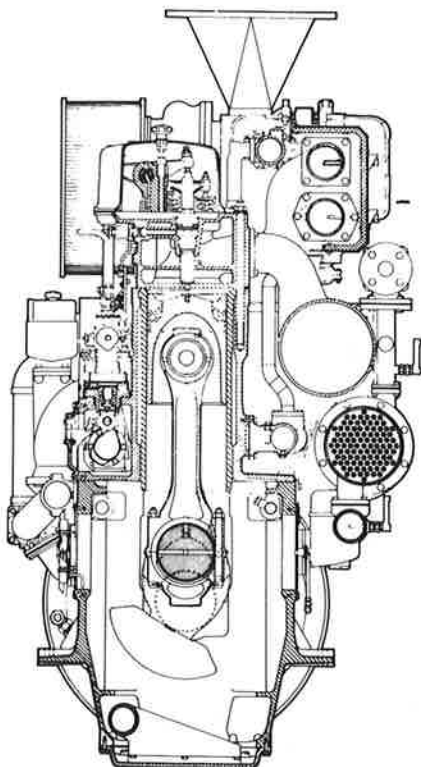
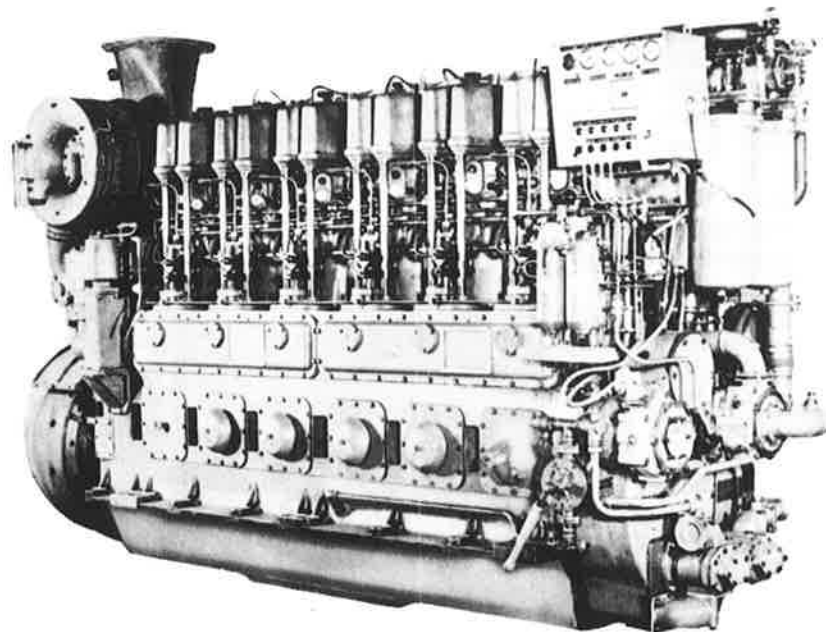


Vidal MATE



# 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**

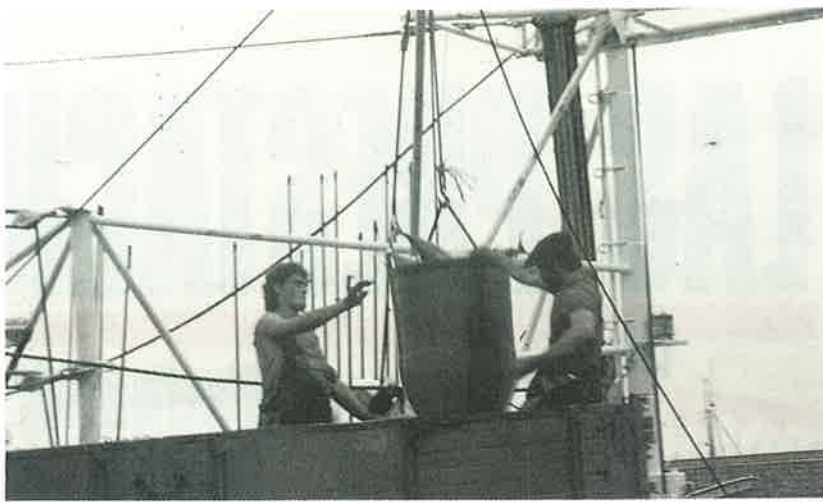
Almacén: Ingeniero Marquina, 9

Telfs.: 39 87 57 - 21 76 54

Télex: 36774

20110 PASAJES DE SAN PEDRO





# 21

## NUEVA POLITICA PESQUERA

Las cooperativas del Mar piden a Bruselas otro marco para la política pesquera.

# 6

## PROYECTO DE PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1991

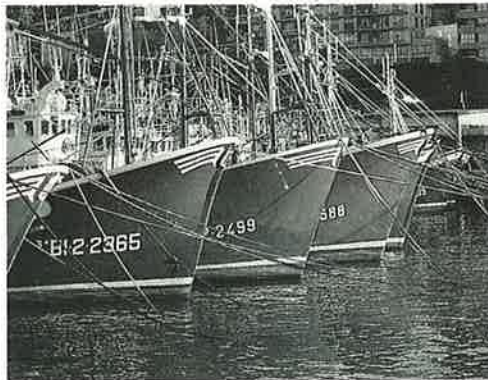
La crisis del Golfo no ha repercutido negativamente en las prestaciones de la Seguridad Social.



# 19

## LOS TRABAJADORES, CONVOCADOS A LAS URNAS

Se abrió el plazo para elegir 370.000 delegados sindicales.



# 40

## EL PROBLEMA DE LAS COSTAS

Los problemas por la falta de turismo y la degradación del medio ambiente preocupan en las costas.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Mate.

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

**Secretaría de Redacción:** Virtudes Marhuenda y M.<sup>a</sup> Carmen Guzmán.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 66 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 Torraiba, 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.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup> C - 28006 Madrid. Telés. (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40

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



# LAS PRESTACIONES

LA

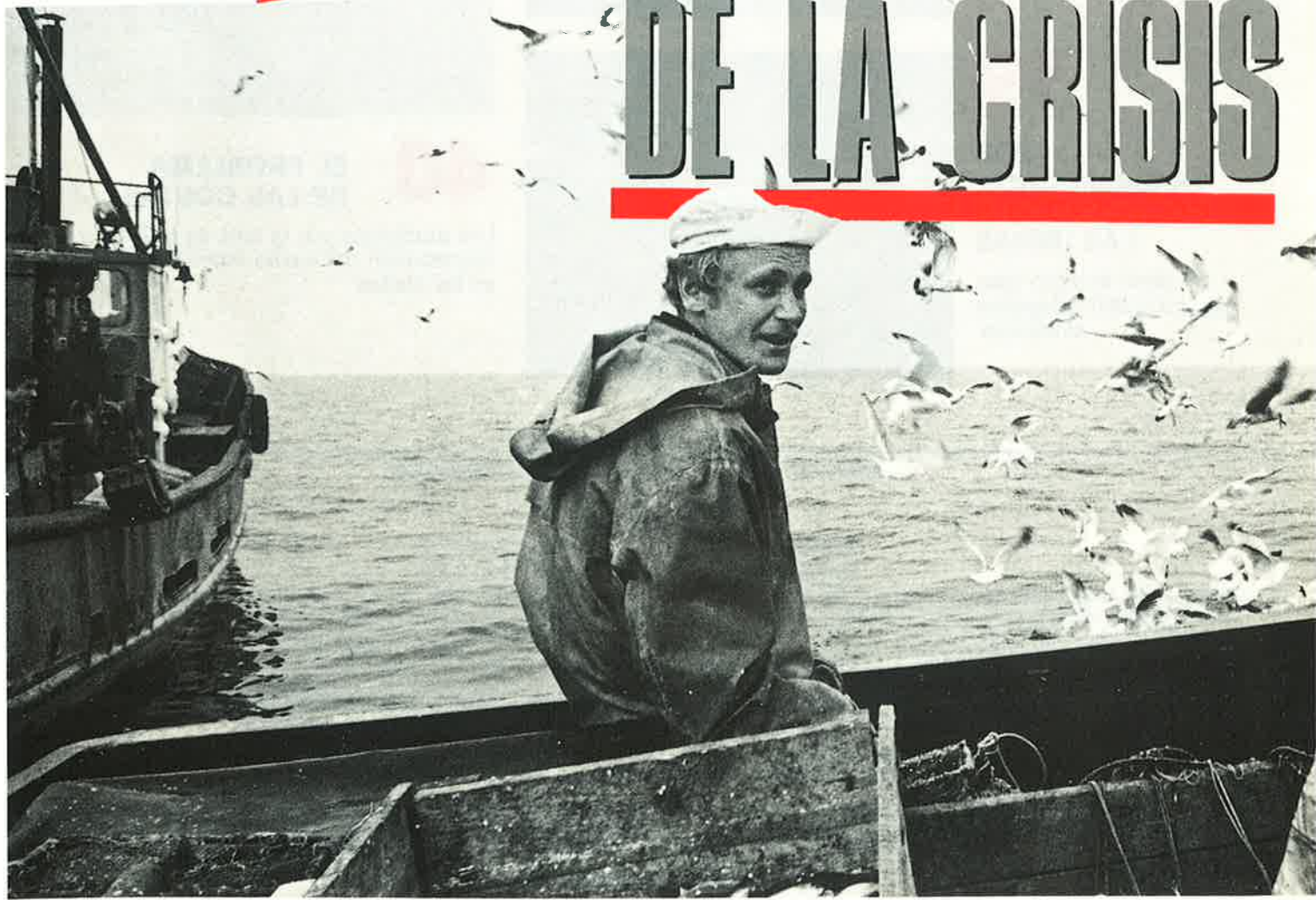
**SEGURIDAD SOCIAL**

**GASTARA  
EL PROXIMO  
AÑO 670.000  
MILLONES MAS  
QUE EN EL 90**

# SOCIALES

# ESCAPAN

# DE LA CRISIS





Mientras el conflicto del Golfo Pérsico y la crisis de él derivada han situado el crecimiento del gasto público por debajo del crecimiento previsto para la economía española en el 91, los presupuestos de la Seguridad Social crecen por encima de ese baremo según el proyecto aprobado por el Gobierno. La medida es el resultado de lo que el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, ha definido como la voluntad

del Gobierno por dar prioridad absoluta a las prestaciones sociales y respetar los acuerdos adquiridos con los interlocutores sociales y el propio electorado. En este contexto, los Presupuestos Generales de la Seguridad Social crecen un 10,37 por cien respecto al 90, los del ISM, un 10,64 por cien, y los pensionistas españoles se beneficiarán de 407.000 millones de pesetas más que en el presente ejercicio.

**En 1991 el número de cotizaciones aumentará el 2,6 por cien, y el de pensiones, el 2,4 por cien.**

### PRESUPUESTO DE RECURSOS: SINTESIS GENERAL

Rúbricas	Presupuesto 1990		Presupuesto 1991		Incremento 91/90	
	Importes	% Part.	Importes	% Part.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales .....	4.457.219	69,06	4.931.032	69,22	473.813	10,63
Transferencias del Estado .....	1.856.925	28,77	2.036.110	28,58	179.185	9,65
Aportación del Estado .....	1.602.195	24,82	1.745.421	24,50	143.226	8,94
Aportación del INEM .....	254.730	3,95	290.689	4,08	35.959	14,12
Otros ingresos .....	140.190	2,17	156.535	2,20	16.345	11,66
<i>Presupuesto consolidado neto</i>	<i>6.454.334</i>	<i>100,00</i>	<i>7.123.677</i>	<i>100,00</i>	<i>669.343</i>	<i>10,37</i>



**L**OS presupuestos de la Seguridad Social para 1991 han experimentado un incremento de 670.000 millones de pesetas respecto al año que termina. En total, el presupuesto presentado supera los 7,1 billones de pesetas, frente a los 6,45 billones previstos para el 90. En términos porcentuales, el incremento experimentado es de un 10,4 por cien.

El Gobierno ha seguido dos criterios de actuación fundamentales a la hora de decidir los nuevos presupuestos de la Seguridad Social, según explicó el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, en la presentación del proyecto. La primera de estas líneas de actuación ha sido respetar los compromisos que el Partido Socialista Obrero Español contrajo con el electorado en el programa del 89, en el que se mencionaba una serie de compensaciones concretas en materia de prestaciones económicas. El segundo criterio que según el titular de la cartera de Trabajo ha pesado a la hora de elaborar estos presupuestos de la Seguridad Social ha sido la prioridad absoluta de que se ha

dotado a la protección social en el contexto global de la política presupuestaria del Gobierno para adaptarse a la coyuntura derivada de la crisis del Golfo Pérsico.

El gasto previsto para las pensiones se sitúa en 4,182 billones de pesetas, lo que supone un aumento del 10,8 por cien respecto al presente ejercicio, y en términos absolutos, 407.000 millones más que en el 90. De esta cifra en la que se ha incrementado la partida destinada a pensiones, 245.000 millones irán destinados a la mejora de las mismas, y 162.000 millones a la cobertura de las nuevas prestaciones de jubilación, invalidez y viudedad. El crédito destinado al pago de pensiones crece en un 10,8 por cien, si traducimos los 407.000 millones de pesetas antes mencionados que se han añadido a los presupuestados para el 90 a términos porcentuales. Este aumento del presupuesto destinado a pensiones permitirá una revalorización individual de las mismas de un 6,5 por cien, según la previsión de inflación realizada en el período que media entre noviembre del 89 y noviembre del 90,



para dar cumplimiento estricto al acuerdo suscrito con los sindicatos en la primavera de este año.

La mejora media de las pensiones alcanzará el 7 por cien en el 91, como consecuencia del esfuerzo presupuestario añadido por el Gobierno para continuar, según la versión oficial, con la política de aproximación de las pensiones mínimas de viudedad de los titulares con sesenta años o más a la cuantía de la pensión mínima individual de jubilación.

En cuanto a la población pensionista, se estima que a finales del 91 habrá sufrido un incremento del 2,38 por cien, lo que supone que en este periodo de tiempo se alcanzará la ci-



fra de 6.335.000 pensionistas de la Seguridad Social, es decir, 150.000 más que en el 90.

## Prestaciones sanitarias

El gasto de asistencia sanitaria sobrepasará en 1991 los dos billones de pesetas, situándose, exactamente, en 2,174 billones, experimentando un crecimiento del 13,7 por cien respecto al 90, es decir, 261.798 millones de pesetas más, en cifras absolutas. El 97 por cien del presupuesto de gasto en materia sanitaria corresponde al INSA-LUD, que ha experimentado un incremento de su asignación ligeramente superior al de la partida global. Esta entidad gestora contará con 257.718 millones más que en el presente ejercicio, lo que se traduce en un 13,92 por cien de incremento y un presupuesto total

## PRESUPUESTO RESUMEN DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1991

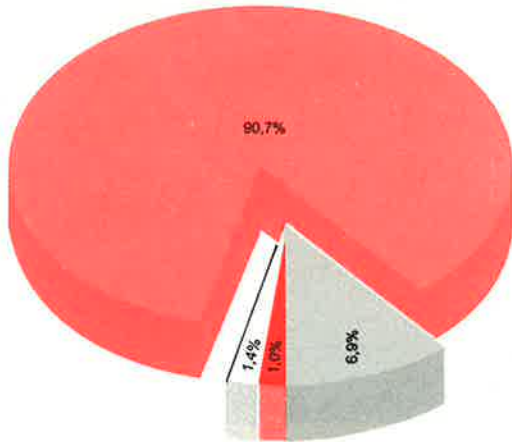
(En millones de pesetas)

Funciones y subfunciones	1990		1991		Δ 91/90	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Importe	% Part.
<b>Prestaciones económicas</b> .....	<b>4.246.182</b>	<b>65,79</b>	<b>4.615.028</b>	<b>64,78</b>	<b>368.846</b>	<b>8,69</b>
— Pensiones .....	3.776.118	58,51	4.182.938	58,72	406.820	10,77
— ILT .....	318.557	4,94	291.530	4,09	-27.027	-8,48
— Invalidez provisional .....	30.104	0,47	30.104	0,42	0	0,00
— Protección a la familia .....	48.957	0,76	33.435	0,47	-15.522	-31,71
— Otras prestaciones económicas .....	11.806	0,18	12.759	0,18	953	8,07
— Gestión de prestaciones económicas .....	60.640	0,94	64.262	0,90	3.622	5,97
<b>Asistencia sanitaria</b> .....	<b>1.912.893</b>	<b>29,64</b>	<b>2.174.691</b>	<b>30,53</b>	<b>261.798</b>	<b>13,69</b>
— Atención primaria .....	331.673	5,14	389.750	5,47	58.077	17,51
— Atención especializada .....	633.116	9,81	708.164	9,94	75.048	11,85
— Otras prestaciones sanitarias .....	21.185	0,33	22.983	0,32	1.798	8,49
— Servicios generales .....	23.751	0,37	24.874	0,35	1.123	4,73
— Transferencias a CC.AA. ....	903.168	13,99	1.028.920	14,44	125.752	13,92
<b>Servicios sociales</b> .....	<b>177.739</b>	<b>2,75</b>	<b>196.139</b>	<b>2,75</b>	<b>18.400</b>	<b>10,35</b>
— Atención a minusválidos .....	79.806	1,24	85.469	1,20	5.663	7,10
— Atención a la tercera edad .....	30.279	0,47	34.847	0,49	4.568	15,09
— Otros servicios sociales .....	18.061	0,28	21.346	0,30	3.285	18,19
— Servicios generales .....	9.032	0,14	9.615	0,13	583	6,45
— Transferencias a CC.AA. ....	40.561	0,63	44.862	0,63	4.301	10,60
<b>Tesorería e informática y otros</b> .....	<b>112.090</b>	<b>1,74</b>	<b>119.916</b>	<b>1,68</b>	<b>7.826</b>	<b>6,98</b>
— Gestión de tesorería .....	58.944	0,91	64.538	0,91	5.594	9,49
— Apoyo informático a la gest. de la S. S. ....	18.282	0,28	19.565	0,27	1.283	7,02
— Otros servicios comunes .....	34.864	0,54	35.813	0,50	949	2,72
<b>Operaciones Financieras de M. de A. T.</b> .....	<b>27.679</b>	<b>0,43</b>	<b>40.152</b>	<b>0,56</b>	<b>12.473</b>	<b>45,06</b>
— Operaciones financieras de M. de A. T. ....	27.679	0,43	40.152	0,56	12.473	45,06
<b>TOTALES</b> .....	<b>6.476.583</b>	<b>100,34</b>	<b>7.145.926</b>	<b>100,31</b>	<b>669.343</b>	<b>10,33</b>
A deducir: Dotación para amortizaciones .....	22.249	0,34	22.249	0,31	0	0,00
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO</b> ....	<b>6.454.334</b>	<b>100,00</b>	<b>7.123.677</b>	<b>100,00</b>	<b>669.343</b>	<b>10,37</b>



### DESGLOSE DE PRESTACIONES ECONOMICAS AÑO 1991

■ PENSIONES      ■ PROT. FAMILIA Y OTRAS  
■ INCAP. TEMPORAL      ■ GESTION PREST. ECON.

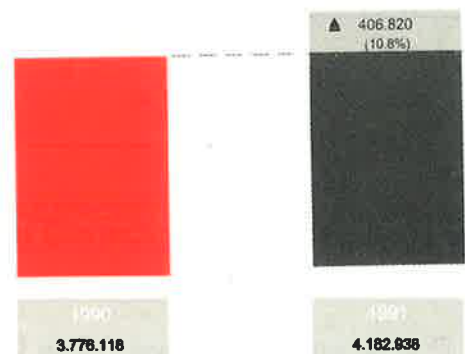
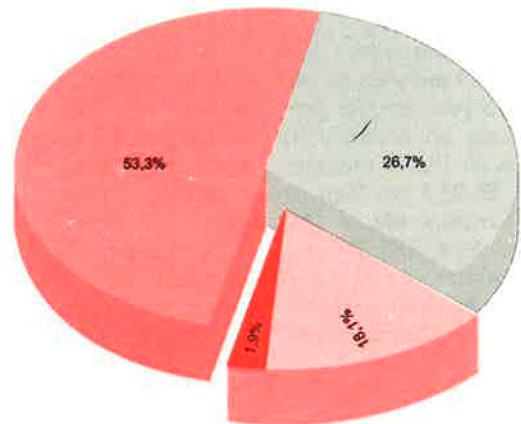


TOTAL PRESTACIONES ECONOMICAS: 4.615.028 MILLONES

### DESGLOSE DE PENSIONES AÑO 1991

(MILLONES DE PESETAS)

■ JUBILACION      ■ VIUEDAD  
■ INVALIDEZ      ■ OTRAS



↑ CREDITO TOTAL ↑

### DESGLOSE DE PRESTACIONES ECONOMICAS 1991 (En millones de pesetas)

Rúbricas	Importe	% Part.
Pensiones .....	4.182.938	90,64
Subsidios de Incapacidad Temporal .....	321.644	6,97
Protección a la Familia y Otras .....	46.184	1,00
Gestión de Prestaciones Económicas ...	64.262	1,39
<b>TOTAL PRESTACIONES ECONOM. ...</b>	<b>4.615.028</b>	<b>100,00</b>

### DESGLOSE DE PENSIONES 1991 (En millones de pesetas)

Rúbricas	Importe	% Part.
Jubilación .....	2.231.522	53,35
Invalidez .....	1.117.173	26,71
Viudedad .....	756.963	18,10
Otras .....	77.280	1,85
<b>TOTAL PENSIONES .....</b>	<b>4.182.938</b>	<b>100,00</b>

de 2,108 billones de pesetas.

El coste de la asistencia sanitaria prestada por el INSALUD se financiará prioritariamente con la aportación del Estado, que para el 91 alcanza la cifra de 1,436 billones de pesetas, a la que se suman los 574.032 millones procedentes de las cotizaciones sociales, el

**El gasto en pensiones se sitúa por encima de los 4 billones de pesetas, con un incremento del 10,8 por cien respecto al 90.**

remanente del presupuesto del 90, estimado en 23.890 millones, y otros ingresos cifrados en 58.211 millones, por el cobro de servicios prestados.

En Servicios Sociales el gasto crece también por encima del PIB. Para mantener el crecimiento y desarrollo de estos Servicios Sociales se estima un



# SEGURIDAD SOCIAL

gasto en el 91 próximo a los 200.000 millones de pesetas, con un incremento del 10,4 por cien sobre el presupuesto del 90, igual al que registra el presupuesto global de la Seguridad Social. Concretamente, a esta partida presupuestaria irán destinados 196.139 millones de pesetas, el 2,75 por cien del presupuesto, con un crecimiento que se sitúa en 18.400 millones de pesetas. El 94,5 por cien de ese gasto corresponde al INSS, es decir, 185.298 millones de pesetas, un 9,5 por cien más que en el 90, y 16.084 millones más, en términos absolutos.

## Presupuesto de recursos

La financiación de los 7,123 billones de pesetas del presu-

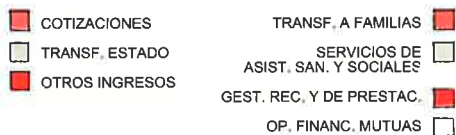
puesto de gastos de la Seguridad Social procede de dos fuentes básicas, y comunes al ejercicio anterior: las cotizaciones sociales y las transferencias del Estado. Concretamente, el 69,22 por cien de los recursos se financian vía cuotas, y el 28,5 por cien restante, a través de la aportación del Estado y las transferencias del INEM.

La recaudación prevista a través de las cotizaciones asciende casi a 5 billones, concretamente a 4,931 billones de pesetas, lo que representa un 10,63 por cien más que este año, es decir, 473.813 millones más. Este aumento previsto en la recaudación por cotizaciones es consecuencia del incremento estimado para las bases medias de cotización y el número de cotizantes en el Régimen General, a lo que hay que añadir el efecto que se produce por la eficacia de la gestión recaudatoria.



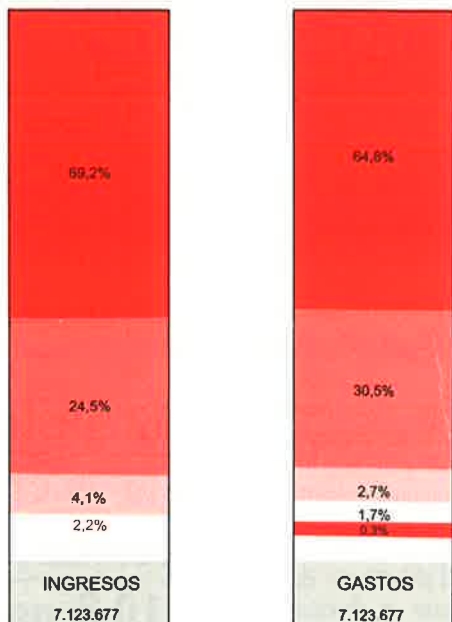
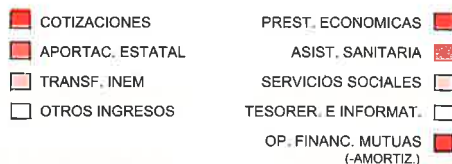
### DISTRIBUCION RELATIVA Y COMPARADA DE LOS RECURSOS Y GASTOS. AÑO 1991

(MILLONES DE PESETAS)



### INGRESOS Y GASTOS FUNCIONALES AÑO 1991

(MILLONES DE PESETAS)



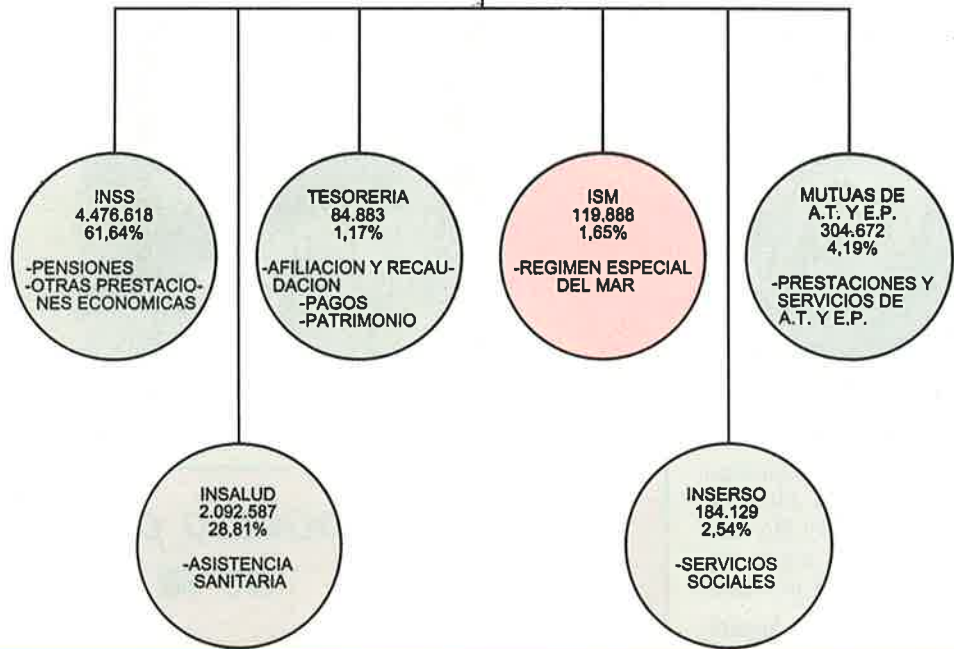




## DESGLOSE POR ENTES GESTORES AÑO 1991

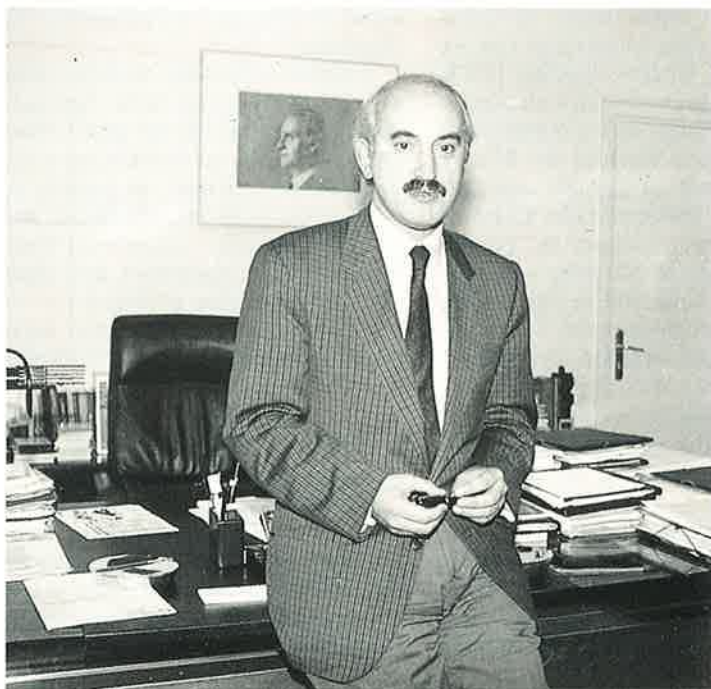
(EN MILLONES DE PESETAS)

TOTAL PRESUPUESTO NETO	7.262.777
ELIMINACIONES POR CONSOLIDACION	139.100
TOTAL CONSOLIDADO NETO	<u>7.123.677</u>



El Régimen General aporta el 77 por cien de los recursos vía cotizaciones sociales a la recaudación del sistema, frente al 23 por cien que representan las cotizaciones a los Regímenes Especiales y las correspondientes a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Las aportaciones del Estado y de otros organismos suponen el 28,58 por cien del presupues-



**Todas las pensiones mantendrán su poder adquisitivo, pues se les aplicará la revalorización automática del IPC previsto, un 6,5 por cien.**



**En el 91 habrá una mejora adicional para las pensiones mínimas de viudedad de titulares con sesenta años o más, y para las de viudedad SOVI.**

to de recursos de la Seguridad Social, y se elevan a 2,036 billones de pesetas, 179.185 más que en el 90, lo que representa un aumento del 9,65 por cien.

Otros ingresos de la Seguridad Social proceden de servicios prestados, o de actuaciones patrimoniales, si bien representan apenas el 2,2 por cien del total del presupuesto.

En definitiva, y según las palabras del propio ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, la partida de ingresos incorporará el acuerdo laboral alcanzado con la CEOE en materia de cotizaciones sociales y de incremento de la base de cotización, para alcanzar la neutralidad de las cotizaciones sociales a lo largo de la legislatura. Los presupuestos de la Seguridad Social para el 91 son, afirmó Martínez Noval, «netamente transferidores: de cada 10 pesetas que se reflejan en los ingresos, 7 van destinadas a las familias españolas». ■

V. L.

## **El presupuesto del Instituto Social de la Marina**

Los créditos consignados en el Proyecto de presupuesto del Instituto Social de la Marina para el ejercicio de 1991 ascienden a 119.887 millones de pesetas, y experimentan un crecimiento del 10,64 por cien en relación con los aprobados para 1990, lo que significa 11.530 millones de pesetas más en términos absolutos.

Para la gestión y el pago de las prestaciones económicas del Régimen Especial del Mar se destinan 97,046 millones de pesetas, cerca del 81 por cien del crédito presupuestado. Entre las prestaciones económicas destacan las pensiones, a las que se destinan 88.546 millones de pesetas, es decir, 74 de cada 100 pesetas presupuestadas, con un crecimiento del 11,61 por cien respecto al ejercicio anterior. Le sigue en importancia la prestación de incapacidad laboral transitoria (ILT) con un gasto previsto de 6.075 millones de pesetas, destinándose al resto de las prestaciones un total de 1.903 millones.

Para la prestación de la asistencia sanitaria al colectivo, el Proyecto de presupuesto prevé una dotación de 10.567 millones de pesetas, lo que representa una participación del 8,81 por cien sobre el total del presupuesto. Se destinan

4.547 millones a la Atención primaria de salud, 4.804 a la Atención especializada, tanto con medios propios como concertados y 1.216 millones de pesetas a los programas de Medicina Marítima.

A Servicios Sociales se dedica cerca del 4 por cien del presupuesto de la Entidad, 4.465 millones de pesetas, de los que 1.350 millones se emplearán en la promoción del bienestar de los trabajadores del mar, en puertos nacionales y extranjeros, y de sus familiares; en su formación y promoción social y asistencial, destinándose los 3.115 restantes a actividades educativas y de formación profesional y ocupacional.

A gastos de Administración, servicios generales e informática, gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar, control interno y contabilidad e información y divulgación se dedicarán 7.972 millones de pesetas, el 6,65 por cien del total presupuestado.

Finalmente, hemos de reseñar que para inversiones en Casas del Mar y Centros docentes, tanto nuevos como de reposición, se destinan 2.086 millones de pesetas, lo que representa cerca del 2 por cien de los créditos previstos en el presupuesto. ■



**CUADRO COMPARATIVO DEL PRESUPUESTO DE GASTOS  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**  
(En millones de pesetas)

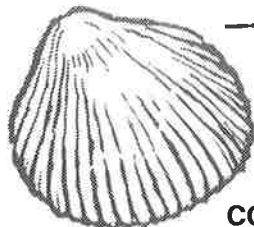
Económica por funciones	1990		1991		Δ 91/90	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Importe	% Part.
<i>Función 1</i>						
Cap. 1. Gastos de personal .....	573	0,53	522	0,44	-51	-8,90
Cap. 4. Transferencias corrientes .....	86.649	79,97	96.524	80,51	9.875	11,40
Prestaciones económicas .....	86.649	79,97	96.524	80,51	9.875	11,40
Pensiones .....	79.334	73,22	88.546	73,86	9.212	11,61
Incapacidad laboral transitoria .....	4.566	5,14	6.075	5,07	509	9,14
Invalidez provisional .....	965	0,89	1.050	0,88	85	8,81
Protección a la familia .....	631	0,58	687	0,57	56	8,87
Otras prestaciones económicas .....	153	0,14	166	0,14	13	8,50
Operaciones corrientes .....	87.222	80,50	97.046	80,95	9.824	11,26
Prestaciones económicas .....	87.222	80,50	97.046	80,95	9.824	11,26
<i>Función 2</i>						
Cap. 1. Gastos de personal .....	5.144	4,75	5.653	4,72	509	9,90
Cap. 2. Gastos en bienes corr. y serv. ....	4.294	3,96	4.413	3,68	119	2,77
Conciertos .....	3.258	3,01	3.375	2,82	117	3,59
Gestión no transferida .....	3.258	3,01	3.375	2,82	117	3,59
Otros gastos en bienes corr. y serv. ....	1.036	0,96	1.038	0,87	2	0,19
Cap. 4. Transferencias corrientes .....	387	0,36	435	0,36	48	12,40
Otras transferencias corrientes .....	387	0,36	435	0,36	48	12,40
Gestión no transferida .....	387	0,05	435	0,36	48	12,40
Cap. 5. Amortizaciones .....	53	0,05	53	0,04	0	0,00
Gestión no transferida .....	53	0,05	53	0,04	0	0,00
Operaciones corrientes .....	9.878	9,12	10.554	8,80	676	6,84
Cap. 8. Variación activos financieros .....	13	0,01	13	0,01	0	0,00
Operaciones de capital .....	13	0,01	13	0,01	0	0,00
Asistencia sanitaria .....	9.891	9,13	10.567	8,81	676	6,83
<i>Función 3</i>						
Cap. 1. Gastos de personal .....	1.945	1,79	2.188	1,83	243	12,49
Cap. 2. Gastos en bienes corr. y serv. ....	625	0,58	752	0,63	127	20,32
Cap. 3. Gastos Financieros .....	27	0,02	27	0,02	0	0,00
Cap. 4. Transferencias corrientes .....	234	0,22	242	0,20	8	3,42
Otras Transferencias Corrientes .....	234	0,22	242	0,20	8	3,42
Gestión no transferida .....	234	0,22	242	0,20	8	3,42
Cap. 5. Amortizaciones .....	51	0,05	51	0,04	0	0,00
Gestión no transferida .....	51	0,05	51	0,04	0	0,00
Operaciones corrientes .....	2.882	2,66	3.260	2,72	378	13,12
Cap. 6. Inversiones reales .....	750	0,69	772	0,64	22	2,93
Cap. 7. Transferencias de capital .....	381	0,35	381	0,32	0	0,00
Cap. 8. Variación activos financieros .....	10	0,01	10	0,01	0	0,00
Cap. 9. Variación pasivos financieros .....	42	0,04	42	0,04	0	0,00
Operaciones de capital .....	1.183	1,09	1.205	1,01	22	1,86
Servicios sociales .....	4.065	3,75	4.465	3,72	400	9,84
<i>Función 4</i>						
Cap. 1. Gastos de personal .....	4.621	4,26	5.025	4,19	404	8,74
Cap. 2. Gastos en bienes corr. y serv. ....	1.260	1,16	1.508	1,26	248	19,68
Cap. 3. Gastos financieros .....	5	0,00	5	0,00	0	0,00
Cap. 5. Amortizaciones .....	59	0,05	59	0,05	0	0,00
Operaciones corrientes .....	5.945	5,49	6.597	5,50	652	10,97
Cap. 6. Inversiones reales .....	1.336	1,23	1.314	1,10	-22	-1,65
Cap. 8. Variación activos financieros .....	61	0,06	61	0,05	0	0,00
Operaciones de capital .....	1.397	1,29	1.375	1,15	-22	-1,57
Tesorería e informática .....	7.342	6,78	7.972	6,65	630	8,58
<b>TOTAL GASTOS Y DOTACIONES .....</b>	<b>108.520</b>	<b>100,15</b>	<b>120.050</b>	<b>100,14</b>	<b>11.530</b>	<b>10,62</b>
A deducir: Amortizaciones .....	163	0,15	163	0,14	0	0,00
<b>PRESUPUESTO NETO .....</b>	<b>108.357</b>	<b>100,00</b>	<b>119.887</b>	<b>100,00</b>	<b>11.530</b>	<b>10,64</b>



# CON TÓDALAS DA LEI



*As normas polas que se rexe a campaña marisqueira regulan a extracción e primeira venda dos produtos do mar, en canto as especies, tamaños, artes, horarios, puntos de venda... para que o marisco sexa un marisco de lei. Recoller, comercializar ou consumir exemplares inmaturos contribue a impedi-la reprodución, esquilma-los bancos, diminui-la produción e a calidade. É burla-la lei. Esixi-lo marisco dentro da lei é a mellor garantía para os mariscadores, comercializadores e consumidores. É cumprir unha lei en beneficio de todos.*



**XUNTA**  
DE GALICIA

CONSELLERÍA DE PESCA  
MARISQUEO E ACUICULTURA



CONFERENCIA  
SOBRE EL ECOSISTEMA  
MARINO EN LA URSS

## Los sindicatos, por un mar más limpio

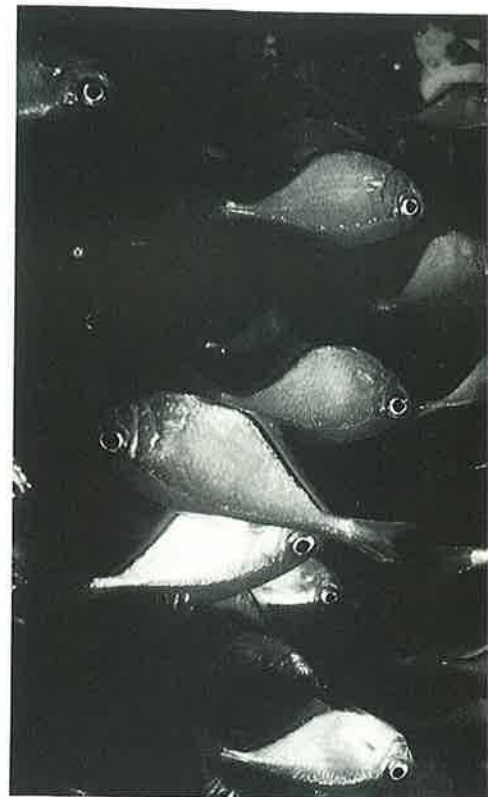
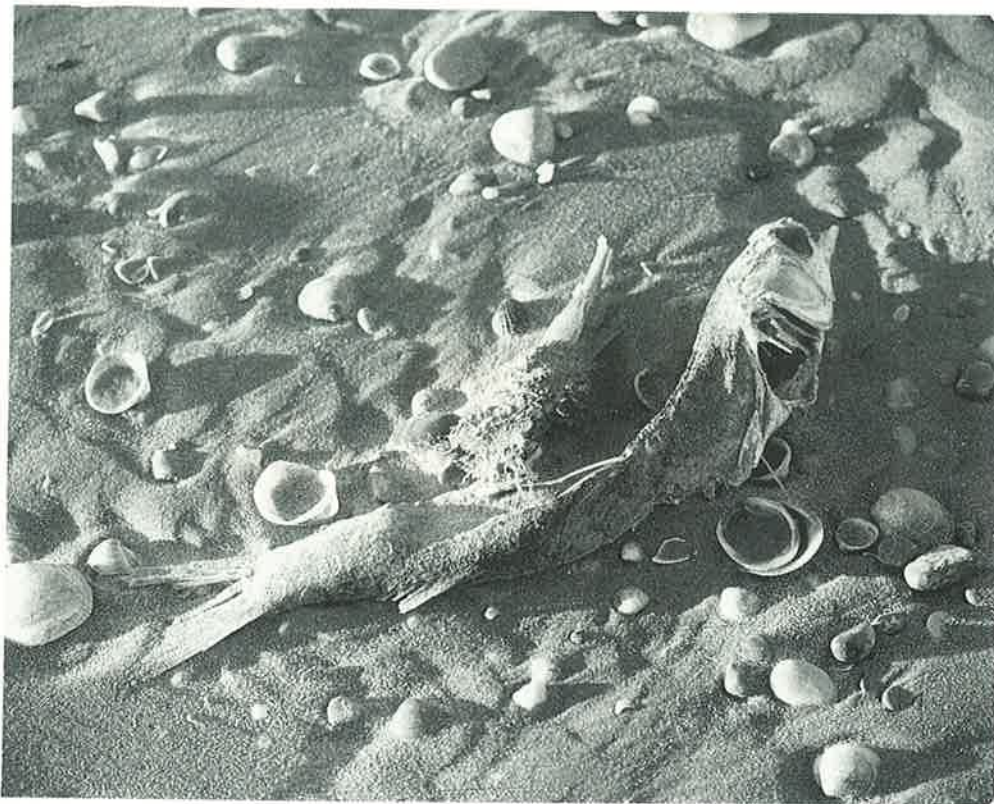
En su proceso de apertura hacia el exterior, la Unión Soviética no quiere quedarse fuera de la celebración de conferencias, charlas y seminarios que reúnan en su territorio a representantes de Occidente. En este sentido, desde el 10 al 14 de septiembre y bajo el lema «El océano es fuente de vida» tuvo lugar en la ciudad soviética de Leningrado la conferencia internacional de sindicatos sobre el ecosistema marino. El objetivo de la reunión, organizada por el Sindicato de los Trabajadores de la Industria Pesquera de la URSS, el Sindicato de Obreros Especializados y el de las Mujeres Trabajadoras de Dinamarca, no era otro que el de asegurar el equilibrio ecológico en los mares y océanos.

**C**UANDO la cantidad de desechos, vertidos directa e indiscriminadamente al mar por los países industrializados, se cuenta por miles de millones en todo el planeta. Cuando la aparición de mareas negras o rojas en las costas de los cinco continentes son noticias habituales en los medios de comunicación. Cuando cientos de especies pertenecientes a la flora y fauna marítimas, numerosas en el hábitat marino hace años, se encuentran en la actualidad en vías de extinción y cuando

los delfines del Mediterráneo, ahogados por la contaminación, nadan hacia la costa en busca de su «cementerio perdido», es bueno que la humanidad se mire al ombligo y reflexione sobre lo que su desarrollo implica en el resto de especies con las que comparte espacio y vida en el planeta; al mismo tiempo que es de agradecer que no seán ya tan sólo los grupos ecologistas y los denominados «partidos verdes» quienes denuncian las acciones y actitudes del hombre contra la naturaleza.







Representantes del movimiento sindical y ecológico, de las uniones de pescadores y de la política de la Unión Soviética, Dinamarca, Noruega, Suecia, Finlandia, Gran Bretaña, las dos Alemanias aún sin unificar, las islas Faroe, España y Brasil tomaron parte en la conferencia internacional de sindicatos sobre el ecosistema marino que tuvo lugar en Leningrado desde el 10 al 14 del pasado mes de septiembre. El encuentro, organizado por el Sindicato de Trabajadores de la Industria Pesquera de la URSS y los sindicatos de Obreros Especializados (SID) y de las Mujeres Trabajadoras (KAD) de Dinamarca, representaban la continuación del habido en Copenhague en 1988. En este sentido, objetivos de la reunión eran la valoración de los cambios físicos del ambiente marítimo desde el anterior *meeting* en Dinamarca; la estimación de las iniciativas políticas, tanto a nivel nacional como internacional, destinadas a la mejora del ambiente marítimo; la evaluación de la participación sindical en la solución de problemas ecológicos y la elaboración de un plan internacional en el que queden reflejadas las acciones de los sindicatos asistentes en relación al ecosistema marítimo.

### El agua, fuente de vida

Nadie pone en duda, la importancia del agua en nuestra vida: el 72,8 por cien de la superficie terrestre está ocupado por los mares, océanos y ríos, nuestro propio cuerpo está compuesto por agua en casi sus tres cuartas partes y una gran parte de la existencia de la humanidad gira en torno al agua. Asentamientos urbanos en orillas y cauces fluviales, la alimentación humana, el trabajo de millones de seres en el planeta, la salud y hasta el propio tiempo libre de los hombres tienen como punto común el agua y el mar.

A pesar de lo dicho, muchas zonas costeras y la misma agua marina se muere. Con ello también lo hacen inevitablemente la flora y la fauna del mar por lo que se forma una larga cadena ecológica en la que entramos, más pronto o más tarde, los seres humanos. El mar y los océanos piden ayuda urgente para salvarse de un fin catastrófico y dramático.

Ante esta situación, los grupos y partidos ecologistas han tomado postura en numerosas ocasiones denunciando y criticando las acciones de los países industrializados respecto al mar. Sin embargo, éste es un problema que afecta de lleno a

todos los que participamos en la sociedad contemporánea. En este sentido, la conferencia internacional de los sindicatos sobre el ecosistema marino ha puesto de manifiesto la importancia de los problemas ecológicos en el movimiento sindical. «*Si el salario, las condiciones del trabajo y las propias características ambientales en el mundo laboral son reivindicaciones tradicionales hechas por los sindicatos de todos los países a los empresarios y patronos; éstas no tienen razón de ser si no se cuidan las bases de nuestra vida; si, resultando de las actividades agrarias e industriales o de la política irracional en la extracción del petróleo y en el uso de la energía, se pone en peligro la existencia del hombre, del trabajador y de sus familias*», manifestaron los sindicalistas en Leningrado. Desde este punto de vista, es esencial para el movimiento sindical internacional reorientar las industrias al uso de tecnologías limpias con lo que, como dice el refrán, se «matarán dos pájaros de un tiro» al abrirse una posibilidad para defender y proteger el medio ambiente y los puestos de trabajo, al mismo tiempo, que se eleva la calidad de vida de los trabajadores y la de los no trabajadores.

En Leningrado se valoraron

como positivas numerosas de las acciones y sucesos acontecidos desde 1988, fecha del anterior encuentro, en relación al medio ambiente. Entre ellos, cabe destacar los cambios políticos de la Europa oriental que han roto las barreras ideológicas entre Oriente y Occidente y contribuirán, sin duda alguna, a fortalecer en el futuro la unidad de las acciones sindicales respecto al ecosistema marino; la conferencia del Consejo del Norte sobre la lucha contra la contaminación del mar; la ayuda dada por la Comunidad Europea y las instituciones financieras internacionales a los países de Europa Oriental para la solución de sus problemas ecológicos; y, por último, los planes de protección del medio ambiente, aprobados en numerosos países desde 1988.

Aun cuando a la conferencia asistieron representantes sindicales de numerosos países (de España estuvieron presentes Luis M.<sup>a</sup> Tellaeche, de UGT, y Jesús Cuesta, de CC.OO.) y las soluciones planteadas afectaban al ecosistema marítimo en general, preocupó especialmente la situación actual de los mares Báltico y del Norte. Respecto al Mar Báltico, la renovación de las aguas, con elevados índices de plomo, policloros, metales pesados, fósforo, azu-





fre y elementos tóxicos, es muy lenta lo que ha provocado, desde hace dos décadas, una falta de oxígeno; lo que se traduce en que en un 30 por cien de la superficie del fondo del mar no se contempla ya ningún rasgo de vida. Por su parte, el Mar del Norte se ve afectado por la polución procedente de las aguas contaminadas de ríos, las plataformas petrolíferas y el tráfico de mercancías peligrosas.

### Reivindicaciones políticas

Con objeto de mejorar en lo posible el medio ambiente marino, los sindicalistas asistentes a la conferencia internacional de Leningrado propusieron, entre otras, las siguientes reivindicaciones de carácter político:

1. La reorientación industrial en todos los sectores de la economía de los distintos Estados mediante el uso y empleo de tecnologías sanas, con el objetivo de crear nuevos puestos de trabajo, asegurar el desarrollo tecnológico y proteger el medio ambiente.

En este sentido, es esencial para el movimiento sindical la cooperación entre los Estados en el intercambio del conocimiento e investigación de técni-

cas industriales más limpias que las existentes en la actualidad. Al mismo tiempo que se precisa una cooperación en los programas nacionales para la protección de la naturaleza.

2. La necesidad de prohibir y sancionar tajantemente, toda quema o abandono de residuos radioactivos en el mar. Asimismo, según los sindicalistas, es necesario concienciar a las naciones de no olvidar elementos químicos o restos de minerales tras la extracción de petróleo en las plataformas marinas.

3. La potenciación del uso de tecnologías cíclicas en el sector industrial; de modo que, en

el proceso de producción, no quede elemento alguno fuera del mismo.

4. El cambio en las políticas de transporte, energéticas, industriales y agrarias con el propósito de evitar y limitar la contaminación del espacio aéreo y su influencia en el ecosistema marino.

5. La aprobación, por parte de los Estados miembros en foros internacionales, de planes conjuntos sobre la protección de la naturaleza.

6. La necesidad de establecer una relación directa entre la seguridad del medio ambiente y la construcción e instalación

de plantas petrolíferas o gaseosas en el mar.

7. Reorientar asimismo el sector agrario con el objetivo de organizar la producción ecológicamente. Para los sindicalistas es necesario limitar la producción agraria y disminuir el uso de pesticidas y elementos químicos en la agricultura con el fin de potenciar la producción de oxígeno en la tierra y evitar así la llegada de residuos químicos al mar por vía fluvial.

8. Ampliar el número de plantas destinadas a la depuración de las aguas en todos los Estados asistentes.

9. Asegurar una preparación y formación ecológicas a todos los trabajadores del sector marino (buques de pesca, mercantes y de guerra).

En definitiva, una revisión del proceso de producción económica mediante el uso de tecnologías limpias, puras y no contaminantes y la cooperación y el intercambio científicos entre todos los Estados fueron, los puntos exigidos por los sindicalistas asistentes a la conferencia internacional sobre el ecosistema marino. Movimiento sindical que se propuso en Leningrado cooperar desde ahora con los grupos ecológicos en la lucha y defensa de la naturaleza. ■

«No es posible la reivindicación de mejoras laborales sin cuidar las bases de nuestra propia existencia», dijeron los sindicalistas en Leningrado

# ASTILLEROS GONDAN, S.A.



CONSTRUCCION, MONTAJE Y REPARACION DE BUQUES PESQUEROS Y DE CABOTAJE  
EN ACERO Y MADERA.

CARROS-VARADEROS HASTA BARCOS DE 1.000 TONELADAS.

33794-FIGUERAS - CASTROPOL (Asturias) . Tel.: (985) 62 38 20\* . Télex: 87350 ASGO E . Fax: (985) 62 37 77

## 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





## Los trabajadores deberán elegir 370.000 delegados

# CUENTA ATRAS PARA LAS ELECCIONES SINDICALES

Más de 370.000 delegados habrán sido elegidos al término de las elecciones sindicales, cuyo período de cómputo se abrió el pasado 1 de octubre. Como en cada convocatoria, cada central sindical aspira a superar las cifras conseguidas en la convocatoria anterior. En el sector marítimo-pesquero UGT, CC.OO.-SLM, ELA-STV y el sindicato nacionalista gallego son las principales fuerzas entre las que se repartirán los votos.

**E**L pasado lunes 1 de octubre, primer día electoral, eligieron a sus delegados sindicales más de 12.000 empresas, de los 220.000 centros de trabajo que habrán participado en las elecciones cuando haya concluido la totalidad del período computable. Los traba-

jadores españoles habrán elegido, en esta convocatoria, a más de 370.000 delegados.

La tendencia general de los sindicatos se orienta hacia la previsión de mejorar los resultados obtenidos por cada central sindical en el 86. UGT confía en conseguir en esta convocatoria un número su-

perior a los 66.000 delegados que obtuvo en las elecciones del 86; lo mismo sucede con Comisiones Obreras, que ha declarado repetidas veces su intención de colocarse por encima de los 56.065 delegados conseguidos en el 86. En aquella ocasión y traduciendo las cifras anteriormente men-

cionadas a porcentajes, UGT obtuvo el 40,92 por cien de los votos, y Comisiones Obreras, el 34,54 por cien de las papeletas con candidaturas que se depositaron en las urnas. En esta misma ocasión, la Confederación Sindical Euzko Lagillen Alkartasuna-Solidaridad de Trabajadores



Vascos, (ELA-STV), obtuvo en el País Vasco 4.952 representantes, lo que supone un 34,47 por cien de los votos de aquella comunidad autónoma. La Unión Sindical Obrera, (USO), obtuvo en todo el territorio nacional 6.145 representantes. La siguiente fuerza sindical situada en el escalafón de resultados de la convocatoria del 86 es el sindicato abertzale LAB, cuyo número de representantes obtenidos en el territorio vasco y, consiguientemente, en el territorio nacional, fue de 1.770.

El proceso general de elecciones sindicales está costando una cifra que se sitúa en torno a los 1.000 millones de pesetas. Esta cantidad se desglosa en los 650 millones de pesetas presupuestados por los sindicatos y organizaciones participantes en el proceso, y los cerca de 400 millones que el Ministerio de Tra-



bajo y Seguridad Social ha aportado a la campaña institucional publicitaria y otros gastos menores.

En esta convocatoria, la composición de la Comisión Nacional de Elecciones Sindicales variará sensiblemente respecto al 86. El criterio de mayor representatividad, aplicado para designar la composición de la representación sindical en la convocatoria anterior, ha sido desestimado por el Tribunal Constitucional en favor de la aplicación de un criterio de proporcionalidad. Así, la composición definitiva de esta Comisión ha quedado fijada en 13 representantes sindicales, distribuidos en cinco de UGT, cinco de CC.OO., uno de ELA-STV, uno de la CESIF y uno de USO, además de los 13 representantes de las organizaciones empresariales y los 13 de la Administración nombrados por el Ministerio de Trabajo. ■



**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



REUNION

EN PARIS

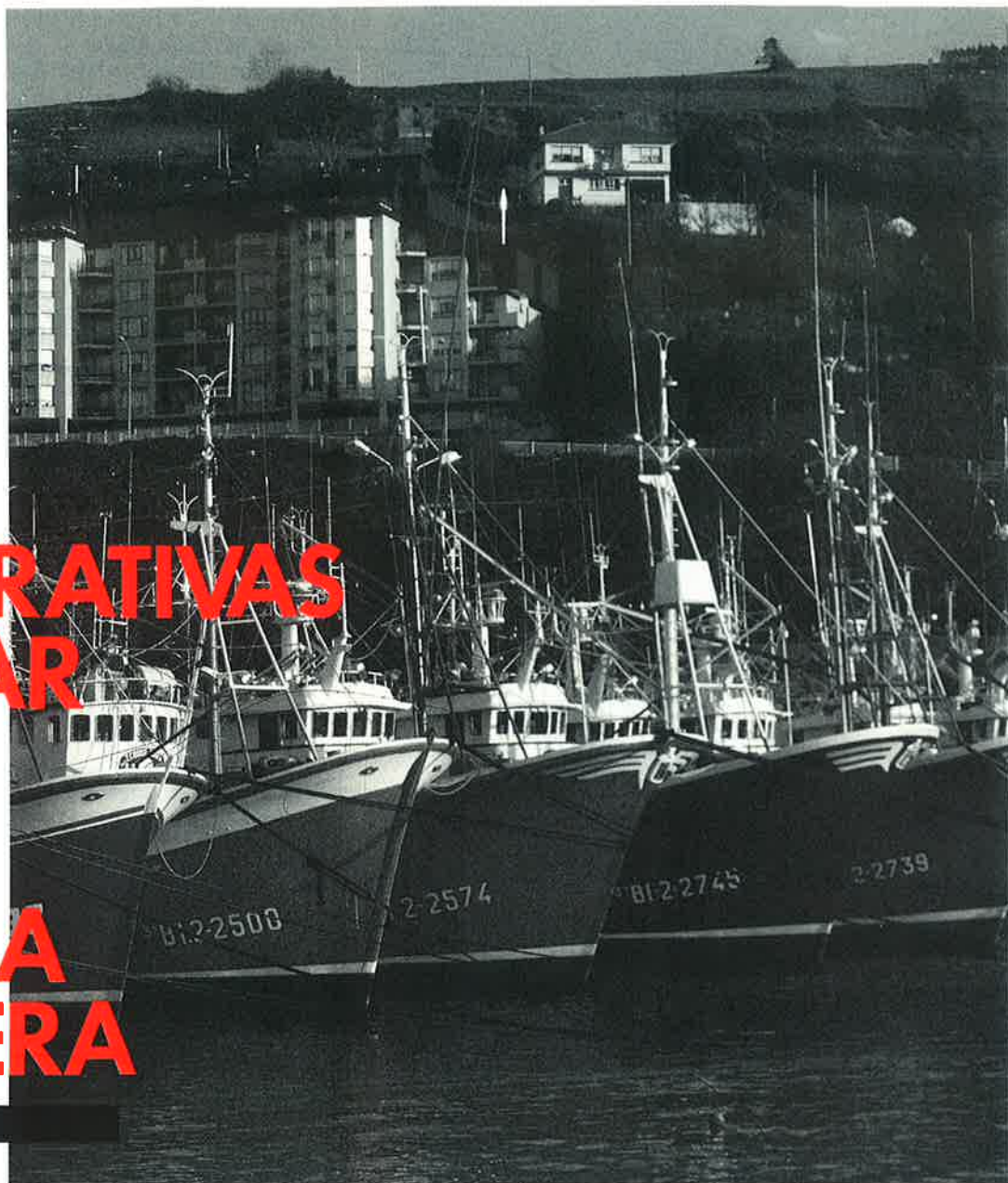
DE LAS

COOPERATIVAS

MARITIMAS

EUROPEAS

# LAS COOPERATIVAS DEL MAR PIDEN OTRA POLITICA PESQUERA



Las Cooperativas Marítimas Europeas celebraron recientemente en París un encuentro de todo el colectivo de los países de la Comunidad. Por parte de España acudió la Unión de Cooperativas del Mar, organización integrada en el Cogeca y la organización Ceape, miembro de Europeche. La Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo a través de su presidente Ramiro Gordejuela y por el gerente José R. Fuertes acudieron ostentando la representación española en los debates que tuvieron lugar sobre la situación de la pesca en la CE. Para la representación española, las cosas están muy claras. Es preciso una reforma en el marco de la Comunidad ante la entrada del Mercado Unico, ya que no es aceptable una apertura de fronteras mientras no existan las mismas condiciones de igualdad para el acceso a recursos.

**E**N el marco de la política pesquera de la Comunidad, como sucede también en otros sectores, la reunión de cooperativas puso de manifiesto la existencia de dos posiciones claramente diferenciadas entre los países de la Europa norte que tienen una normativa desde 1983 y los de la Europa sur donde el principal protagonista es España con su integración en 1986. España entró en la Comunidad teniendo que aceptar una serie de condiciones especialmente en materia de acceso a caladeros que van a quedar desbordadas por los acontecimientos en los próximos años con la aplica-

ción del Acta Unica.

Para los representantes de las cooperativas españolas, 1993 va a suponer un cambio radical en las reglas de juego de la Comunidad. Ante esta circunstancia, resulta imposible aceptar el mecanismo aplicado a España en 1986. Según José R. Fuertes, el Mercado Unico va a suponer un cambio sustancial en las reglas del mercado. España acepta el reto que ello supone, pero siempre que se adopten las medidas necesarias que garanticen un juego limpio en un plano de igualdad, sin discriminaciones entre todos los Estados miembros de la Comunidad.

Según los responsables de la

# Nosotros sabemos qué deben hacer vds. para que esto no suceda

... y no hacemos ningún secreto de nuestro saber.

Déjense aconsejar por nuestros técnicos especialistas y pidan Vds. hoy mismo documentación detallada.



## Nuestra oferta – Sus ventajas

- Reparación de válvulas por especialistas.
- Comprobación de la reparación con los más modernos métodos de medición.
- Renovación de los elementos de cierre.
- Cambio de las partes móviles.
- Disminución de su inmovilizado de almacén.
- Y finalmente, asesoramiento de una empresa líder en válvulas de compresores con un aval de 85 años de experiencia.

# HOERBIGER

**HOERBIGER ESPAÑOLA, S.A.**

Polígono Industrial "El Nogal" de Algete  
Km. 5,500 Ctra. Madrid-Algete - SPAIN  
Teléfs.: 629 09 00 - 629 04 12 - 629 05 12  
Télex: 22403 hses-e - Telefáx: 629 10 43

cooperativa del Puerto de Vigo, con el Mercado Unido se van a eliminar fronteras y será libre el acceso a los diferentes mercados. Esta situación sería, sin embargo, totalmente injusta si no va acompañada de una profunda reforma en los actuales mecanismos de regulación y especialmente en los que afectan a la flota española. Resulta una incongruencia señalar que se avanza hacia la desaparición de fronteras y plena integración solamente desde la perspectiva del libre acceso a mercados, si la política de acceso a los recursos sigue siendo discriminatoria.

Consecuencia de lo dispuesto en el Tratado de Adhesión, la flota española que opera en el marco comunitario tiene unas condiciones sensiblemente inferiores a las que disfrutaban las flotas de otros Estados miembros. España tiene una limitación en cuanto al número de licencias en la flota que opera en los caladeros comunitarios. Se debe funcionar en base a unos planes de pesca excesivamente rígidos, lo cual no sucede con otras flotas comunitarias. La flota española está obligada a funcionar con una serie de aparejos muy definidos para determinados tipos de pesca. Existen especies prohibidas para los barcos españoles, así como el acceso a zonas como el box irlandés. Finalmente y entre otras cuestiones, se indica la existencia de unas posibles dobles sanciones, de Bruselas y la CE cuando en el resto de los Estados miembros hay solamente un régimen de sanciones.

Para los representantes españoles en este encuentro cooperativo resulta también indispensable una nueva filosofía a la hora de fijar las capturas en aguas de la CE para que, a la vez que se tienen en cuenta los recursos se consideren también razones socioeconómicas para facilitar una actividad racional de las flotas. El establecimiento de un nuevo sistema para regular el esfuerzo pesquero podría ser uno de los debates importantes en el marco de la Comunidad en los próximos meses frente al sistema rígido de cuotas para unas determinadas especies, se plantea la posibilidad

de que pudiera adoptarse una regulación más racional con autorizaciones de barcos por días, tipos de mallas, etcétera, experimentó una mayor libertad para capturar diferentes especies. En relación con la política de intercambios, los representantes españoles señalaron la necesidad de disponer de unos mecanismos más eficaces para las importaciones desde terceros países. La Cooperativa del Puerto de Vigo entiende que en los últimos tiempos esa política ha sido poco eficiente, lo que ha supuesto en muchos casos la desestabilización de los mercados comunitarios.

Entre otras condiciones, las cooperativas españolas solicitaron la modificación de la política de ayudas de fomento al



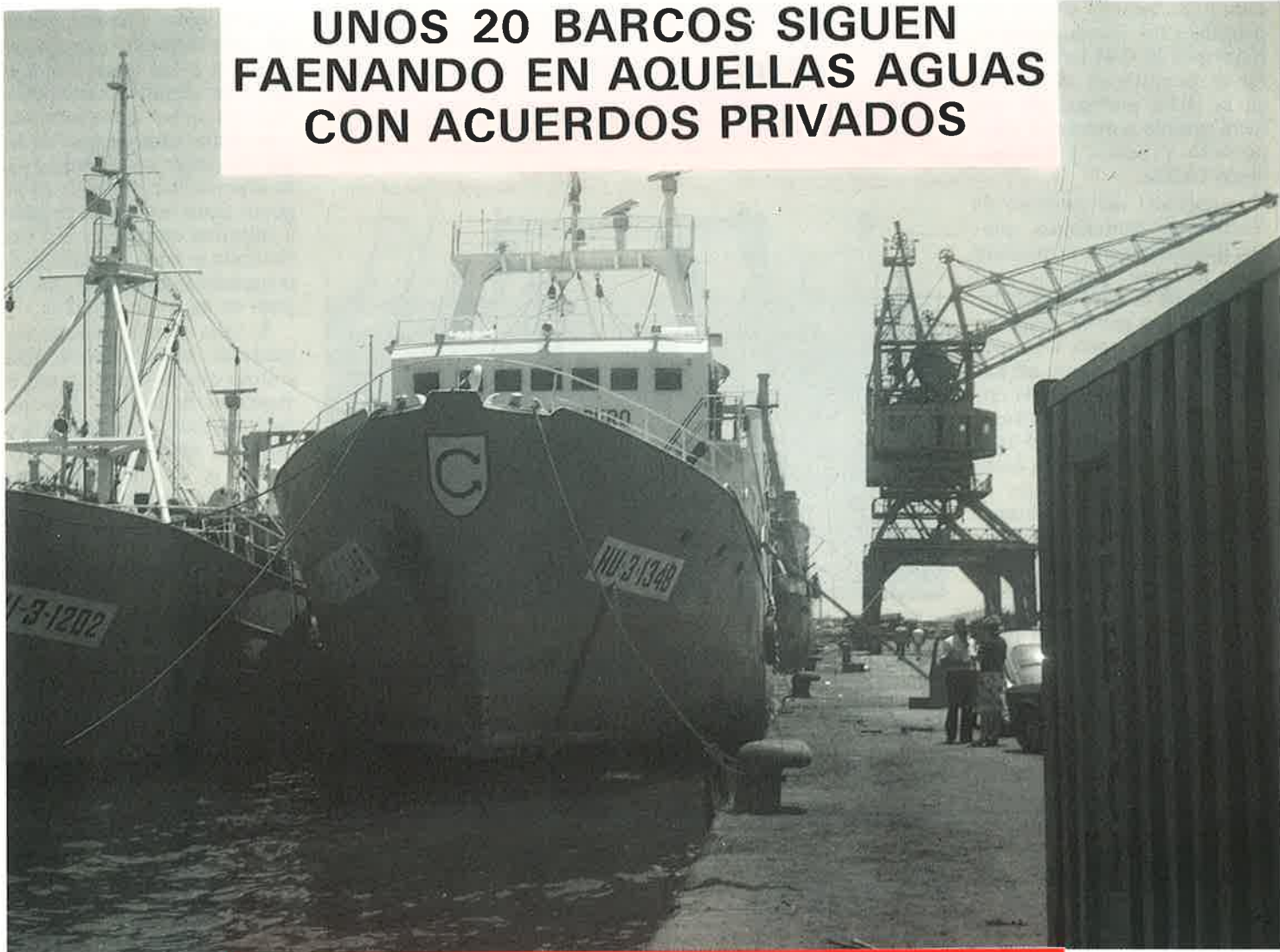
sector productor y para que en la modificación del Reglamento 4028 se tenga en cuenta la situación de crisis por la que atraviesa la flota congeladora. Los representantes españoles apoyan las pautas comunitarias relativas al fomento de la pesca experimental y las nuevas directrices para las asociaciones temporales de empresa, así como las asociaciones mixtas.

A grandes rasgos, los cooperativistas del mar en España dejaron claro en París que si en 1993 se inicia un mercado único, lo sea con todas las consecuencias y que se eliminen las condiciones fijadas en el Tratado de Adhesión de España a la CE, donde se contempla un período de integración en muchos puntos de diez años. ■

V. M.



## UNOS 20 BARCOS SIGUEN FAENANDO EN AQUELLAS AGUAS CON ACUERDOS PRIVADOS



## LOS CONGELADORES DE NAMIBIA BUSCARON CALADEROS ALTERNATIVOS

**D**ESDE el pasado mes de abril, las embarcaciones congeladoras españolas así como las de otros países que operaban en el caladero de Namibia debieron abandonar aquellas aguas. No fue posible a última hora ni siquiera un acuerdo con las autoridades de aquel Estado para que los barcos terminasen de llenar sus bodegas para no perder el viaje. Los nuevos mandatarios insistieron en su deseo de que todos los barcos de otros Estados abandonasen el caladero con el fin de proceder a un estudio de los recursos para, a partir de esos

Los barcos congeladores que faenaban tradicionalmente en aguas de Namibia, en torno a las 100 unidades no amarraron en el puerto de Vigo donde la mayor parte de los mismos tenía su base. Según fuentes del sector, unos 40 han permanecido de manera fija o temporal en puerto, mientras el resto se ha buscado la actividad en diferentes caladeros, generalmente con acuerdos privados. Los armadores esperan que tanto la Administración española como, sobre todo la Comunitaria, aceleren los trabajos y las conversaciones con Namibia para dar una salida a ese caladero. Para los armadores, son importantes los acuerdos que se suscriben con más de 20 países, pero sería fundamental que se lograsen compromisos allí donde existen mayores posibilidades de capturas.

datos, hacer una distribución de licencias así como fijar la cuantía de las mismas.

Existía coincidencia en el sentido de que en aguas de Namibia se había llevado a cabo un gran esfuerzo pesquero que se dejaba sentir ya a la hora de realizar las capturas. Cada año costaba más llenar las bodegas y de ello eran conscientes los propios armadores.

La decisión de las autoridades de Namibia se había adoptado antes de finales de 1989, aunque el plazo para el abandono de la flota fue el mes de abril. Durante ese período, la Comunidad no pudo llevar a



cabo negociaciones con los responsables del Estado africano, razón por la cual los armadores se encontraron en precario en la fecha prevista, sin que fuera posible tampoco el compromiso privado pretendido desde Galicia.

La pérdida del caladero de Namibia se consideraba, aunque fuera solamente coyuntural como un duro golpe para el conjunto de la flota congeladora gallega con graves riesgos en el empleo en la zona. Una parte de los barcos, como así sucedió, se consideró podría encaminarse a las islas Malvinas en el primer semestre del año, para a partir de esa fecha tener que regresar a puerto por la falta de caladeros. Sindicatos del mar y organizaciones ciudadanas de Galicia principalmente elevaron las protestas a la Administración denunciando lo que ello podía suponer para el sector de la pesca en Galicia a la vez que se solicitaban medidas de ayuda. A propuesta de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Agricultura, el gobierno aprobaba el

## El sector urge a la CE que acelere las soluciones pesqueras con el país africano



pasado mes de junio la correspondiente normativa por la que se fijaban ayudas entre el 1 de abril y el 31 de agosto para los trabajadores de barcos amarrados en puerto.

### Paro, pero menos

Las previsiones hechas en su día por los representantes del sector sobre los efectos de la expulsión de las aguas de Namibia, se han cumplido afortunadamente para los barcos congeladores sólo en parte. Los armadores, con experiencia en este tipo de dificultades al ser una flota históricamente dependiente de otras aguas, han logrado soluciones en muchos casos satisfactorias aunque con unos costes superiores a los que existían en Namibia. Consecuencia de todo ello, el número de barcos parados en Vigo no es el que se estimaba por el sector en un primer momento. Los armadores llegaron a hablar en un primer momento sobre la posibilidad de un amarre de cerca de 100 barcos.

Los datos de los últimos meses señalan que el número de embarcaciones en puerto se ha situado en unos 40. En unos casos se trata de barcos con paros prácticamente definitivos al haber atravesado problemas financieros graves en los últimos meses. En otros, el paro es temporal con los trabajadores acogidos a las medidas especiales aprobadas en su día por el Gobierno.

Del total de los barcos congeladores que se vieron forzados a dejar las aguas de Namibia, unas 20 embarcaciones han logrado mantenerse en

aquellas aguas. Las autoridades del país africano, aunque expulsaron a las flotas extranjeras, han seguido concediendo licencias a los armadores del país. Estos empresarios, en lugar de ejercer sus derechos para la pesca, han preferido en algunos casos vender los mismos a empresas extranjeras. En esta situación se halla la veintena de congeladores españoles que siguen en aguas de Namibia.

Se trata de una solución coyuntural, evidentemente más costosa que la vigente hasta la expulsión de la flota. Los armadores están obligados a descargar la pesca en el país africano y se les aplican estrictas medidas de control.

Junto a la salida de la pesca con acuerdos privados en aguas de Namibia, parte de los congeladores han entrado en las islas Malvinas. Se trata, sin embargo, de un número muy inferior al que se esperaba en un principio y las embarcaciones que se han incorporado a esas aguas no llegan a las 20.

Una parte de los congeladores están pescando en Groenlandia a través de acuerdos con Dinamarca. Hay algunas embarcaciones en aguas de Sudáfrica, dos barcos en Irán y algunos más en el Atlántico norte a la pesca de la gallineta.

### Compás de espera

Aunque los problemas en la flota congeladora que operaba en Namibia han sido inferiores a los que se presumían en un primer momento, para los armadores las soluciones al conflicto pasan por una salida negociada de la Comunidad con las autoridades del país africano. Para los empresarios del sector, la Comunidad no ha presionado lo suficiente ante ese Estado y está llevando las cosas con una excesiva lentitud cuando la CE tiene mecanismos más que suficientes vía mercados para llegar a unos acuerdos. Namibia se había comprometido a realizar estudios sobre recursos en el plazo de algunos meses, plazos que van camino de alargarse indefinidamente con un grave perjuicio para la flota congeladora. ■

V. M.

# RUGGERINI

## F 10 Y F 15 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.**



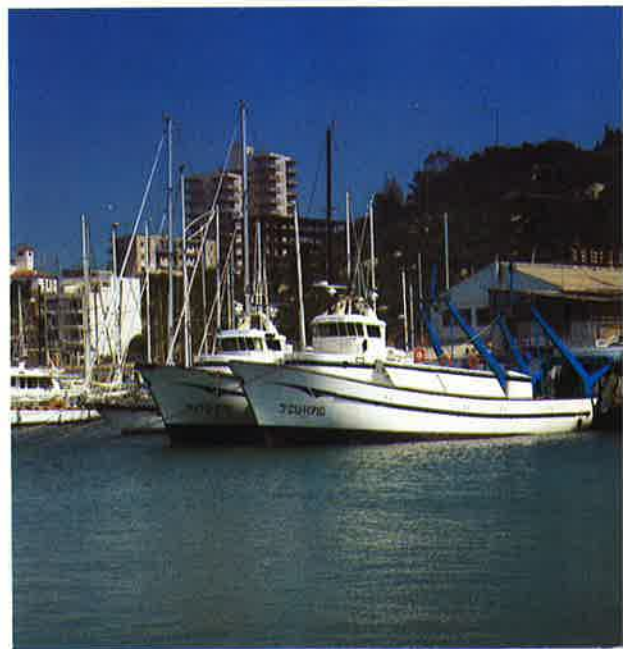
C/. Canónigo Penalva, 7 • C/. Turina, 2 • 03013 ALICANTE  
Tel. (96) 526 47 05 • Fax: (96) 528 81 74



# Auténtica vocación al Mar.



BELLIURE



**SINAVAL 90**  
**eurofishing**

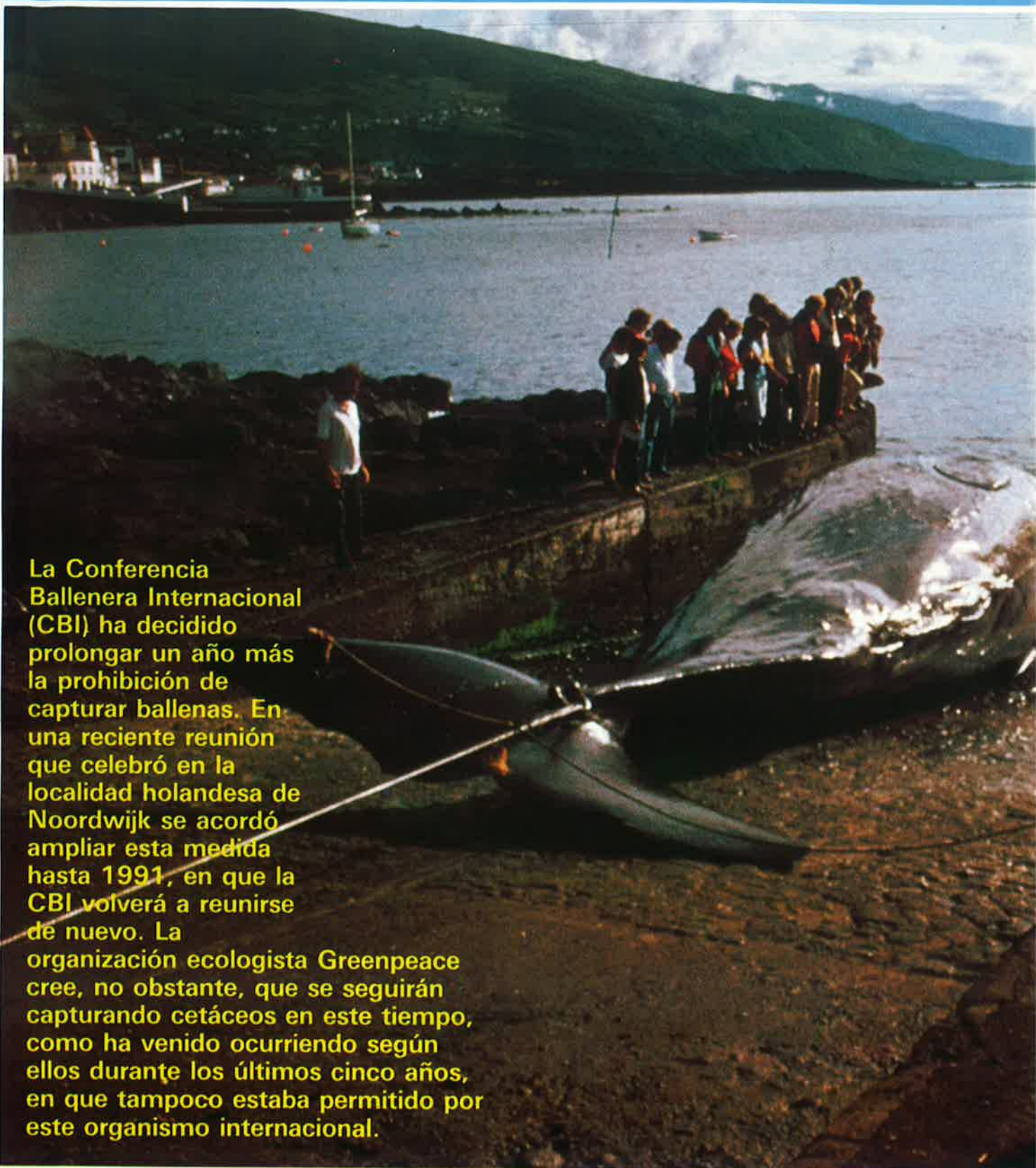
PABELLON 5  
STAND E-57

*Astilleros*  
*Belliure, S.A.*

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



# TREGUA A LA



La Conferencia Ballenera Internacional (CBI) ha decidido prolongar un año más la prohibición de capturar ballenas. En una reciente reunión que celebró en la localidad holandesa de Noordwijk se acordó ampliar esta medida hasta 1991, en que la CBI volverá a reunirse de nuevo. La organización ecologista Greenpeace cree, no obstante, que se seguirán capturando cetáceos en este tiempo, como ha venido ocurriendo según ellos durante los últimos cinco años, en que tampoco estaba permitido por este organismo internacional.



# AS BALLENAS

El Gobierno español, a favor de que continúe un año más la prohibición de capturar cetáceos

**V**entinueve países de distintos continentes se han mostrado dispuestos a que continúe por un año más la prohibición de capturar ballenas con interés comercial en todas las aguas del Globo. La medida adoptada con la oposición de países como Islandia, Noruega y Japón, ha sido como una especie de paréntesis hasta conocer a ciencia cierta la evolución de la población de cetáceos en los cinco años en que ha estado prohibida su caza. Las estadísticas no parecen estar del todo claras y así, mientras unos muestran unas cifras que permitirían de hecho su explotación comercial, otros pre-

sentan datos que hacen temer peligrosamente el futuro de estas especies.

Varios países balleneros y la propia CBI han mostrado estadísticas diferentes sobre la evolución de la población de cetáceos en la Antártida, que ha sido considerada hasta ahora como su mayor santuario. También Greenpeace, que estima que después de diez años de observación comienzan a ser hoy disponibles las primeras cifras creíbles. Según las estimaciones de la organización ecologista, en el Océano Antártico no quedarían más que unos 450 ejemplares adultos de ballena común, casi 2.100 de rorcual común y unos 1.500 de rorcual boreal. Cachalotes no habría en



*Ejemplar remolcado a una factoría para su desguace.*

*La caza de ballenas cuenta con una tradición de siglos.*





esas aguas más que unos 3.000, otros tantos ejemplares de ballena franca negra, 4.000 de megapterio y cerca de 8.000 de ballena franca de Groenlandia, así como 20.000 de ballena gris. La especie más numerosa, según esta estadística, sería la llamada ballena de Minke, con unos 600.000 individuos adultos.

Unas cifras, sin embargo, que no parecen contentar del todo a Ricardo Aguillar, de la oficina de Greenpeace en España, quien manifiesta que *me parecen excesivas en el caso de la ballena de Minke y desalentadoras en el resto de las especies*. Las referidas a la ballena azul, por ejemplo, le parecen *excesivamente escasas*, teniendo en cuenta que son poco más de 400 los ejemplares registrados. *Estos supondría —dice— que contando con todos los océanos del mundo no se llegaría a una población total de 2.000, lo que colocaría a la especie al borde de la extinción en estos momentos*.

La falta de acuerdo en las cifras presentadas por unos y por otros es lo que ha hecho en definitiva que se prolongue la moratoria. Una medida que no supone, pese a todo, una prohibición total, ya que se permite la llamada «cuota científica» y la «caza aborigen», tras las cuales los ecologistas no ven otra cosa que simples tretas de los países más interesados en la explotación económica de estos mamíferos.

Unos animales, por lo demás, muy apreciados por su rendimiento y de los que se aprovecha prácticamente todo. Por ejemplo, el 77 por cien del peso de los rorcuales para carne, el 17 por cien para aceite y el 6 por cien restante para otros productos. Algo que varía en el caso del cachalote, del que el 78 por cien de su peso se aprovecha para aceite, mientras que el 22 por cien restante para carne. Unos datos que nos dicen de su rentabilidad, al ser productos muy valorados en el mercado, de forma que hace catorce años se pagaban más de mil dólares por la tonelada de cetáceo. Un precio que suponía entonces que por cada rorcual se obtuviera un beneficio medio de 20.000 dólares en carne por ca-



*La relación de estos animales con el hombre ha sido siempre conflictiva.*

**Greenpeace estima que en los últimos cinco años se han capturado cerca de 14.000 ballenas, a pesar de la prohibición.**

*Del cuerpo de estos mamíferos se aprovecha todo.*

da individuo, alrededor de dos millones de pesetas. Una estimación que habrá aumentado hoy, sin duda, dada la escasez de la oferta y la insatisfacción de la demanda en unos países muy acostumbrados a su consumo durante siglos.

### Veda quinquenal

La avidez de algunas flotas balleneras es lo que llevó por tanto a su sobre explotación en los últimos años, en una tendencia ya originada en el siglo pasado. Tanto, que si el protagonista de «Moby Dick» tuviera hoy que recorrer los mares del planeta en busca de cualquier ballena tardaría el mismo tiempo que empleó en la ficción para enfrentarse al temible cachalote blanco de la novela de Edgar Melville.

El peligro que corrían las distintas especies por estos motivos eran ya claros para algunos países a mediados de este siglo. Por esta razón se reunieron re-





De cada ejemplar capturado se pueden obtener pingües beneficios.

presentantes de 15 Estados en Washington en 1946, donde constituyeron la Comisión Ballenera Internacional, que a partir de entonces se encargaría de establecer las tallas mínimas, las cuotas anuales de caza y todo lo relacionado con el ordenamiento internacional de las capturas.

Desde entonces se han adherido a la organización otros 25 países más, de modo que representa hoy prácticamente a todos aquellos con intereses en el problema o que han contado con una tradición ballenera a lo largo de la historia.












El principio que inspiró la creación de esta organización era por tanto bueno, pero sin que lograra cumplirlo en sus orígenes, por las grandes presiones de algunos países. De esta forma, durante los primeros treinta años el organismo pareció más un club industrial en el que primaban los intereses comerciales que una auténtica entidad que procurara la supervivencia de las ballenas. Fue a

partir de 1979 cuando la Comisión comenzó a adquirir, en cambio, mayor rigor, al transformarse algunos de sus planteamientos iniciales y ser la realidad mucho más dura de la que existía en los años de su constitución.

Fue en 1979 también cuando comenzó a dejarse notar la presión de las asociaciones ecologistas. Tres miembros de Greenpeace participaron por primera vez entonces como observadores en la reunión que por ese año celebró la CBI. Algunos se sintieron molestos con su sola presencia y les acusaron ya de intentar politizar la cuestión. Una situación que, si cabe, se ha ido agravando con los años, de manera que los enfrentamientos entre ecologistas y países balleneros han subido de tono en algunas de las asambleas celebradas a partir de esa fecha. Sobre todo, teniendo en cuenta que las resoluciones de la CBI no constituyen obligaciones, sino recomendaciones internacionales que cada país es libre de aceptar o de rechazar, aunque de no cumplirlas se enfrentan a la presión de la opinión pública internacional.

Una de las reuniones más polémicas celebradas por esta entidad fue la que tuvo lugar en Brighthon (Gran Bretaña) en 1982. Según los acuerdos adoptados entonces, los Estados miembros deberían acatar una moratoria de cinco años, que empezarían a contar a partir del 1 de enero del 86 hasta el 31 de diciembre del 90. Cuatro delegaciones objetaron esta postura: Japón, Noruega, Unión Soviética y Perú, si bien el Gobierno peruano reconsideró un año después y se acogió a lo decidido por el organismo internacional. También, aunque mucho más tarde, la URSS, que renunció en 1988 a capturar algún ejemplar.

## POBLACION ESTIMADA DE BALLENAS EN EL OCEANO ANTARTICO

	Nombre común	Número de ejemplares
	Ballena azul	453
	Rorcual común	2.096
	Ballena franca pigmea	Sin estimación
	Rorcual boreal	1.498
	Rorcual tropical	Sin estimación
	Ballena de Minke	600.000
	Ballena franca negra	3.000
	Ballena franca de Groenlandia	7.800
	Ballena gris	20.000
	Megapterio	4.047
	Cachalote	3.059

### Furtivos oceánicos

A pesar de la moratoria, Greenpeace estima que durante los últimos cinco años se ha capturado una cifra aproximada de 14.000 individuos de las distintas variedades de cetáceos, aunque fundamentalmen-





te del llamado rorcual común. Ello salvando las prohibiciones de una forma en apariencia legal. Según denuncian, declarando como *cuota científica* lo que en realidad se trata de una caza comercial y comprando a algunas poblaciones esquimales de Groelandia o Alaska lo que les ha sido autorizado capturar bajo la denominación de *caza aborigen*. Esta última fórmula, no obstante, ha supuesto una menor esquilación que la primera, al permitirse menor número de individuos y llevarse a cabo las capturas con unos aparatos prácticamente artesanales.

Greenpeace considera por todo ello que *no hay evidencias de que la situación vaya a ser algo mejor en el futuro inmediato*, según afirma en un reciente documento emitido como consecuencia de la última reunión de la CBI. Acusa en este sentido al Gobierno de Noruega de haber difundido *información falsa sobre el comité de asesoramiento de la CBI relativo de la ballena de Minke*, así como achacan al de Japón permitir capturar más de 300 ballenas de la misma especie entre 1987 y 1988 bajo el eufemismo de *investigación científica*. Acusaciones de las que tampoco se escapa Islandia, a la que acusan de capturar 200 ballenas anuales de diferentes tipos bajo la misma fórmula y a partir de 1986, primer año de la moratoria.

Estos tres países se han defendido de estas acusaciones por su parte y han alegado a favor del levantamiento de la moratoria diversos argumentos. Uno de ellos está basado en el coste social que les supone paralizar el sector, al depender parte de sus poblaciones costeras de los ingresos que durante mucho tiempo les ha procurado la caza de ballenas. Noruega, además, ha sido algo más atrevida en sus planteamientos. Así ha empleado unas consideraciones ecologistas para contrarrestar los ataques de distintas asociaciones *verdes*. Según su criterio, la moratoria de cinco años ha producido un incremento notable en algunas especies de ballenas, lo que pondría en peligro por otra parte el equilibrio de otras especies pis-



*La caza exhaustiva durante años ha puesto en peligro a la especies.*

**Por un rorcual común se obtenía hace catorce años un beneficio superior a los dos millones de pesetas.**

**Islandia, Japón Noruega y la Unión Soviética quieren que el año próximo se levanten las prohibiciones.**

cícolas de alta rentabilidad económica, al tener algunos cetáceos capacidad para devorar 60 kilos de pescado de una sola vez.

Estas consideraciones han hecho a los tres Estados mencionados, junto con la Unión Soviética, solicitar en la última sesión de la CBI una apertura de la moratoria. Aunque ha sido Islandia la que ha llevado la voz cantante de esta postura, la URSS se ha mostrado partidaria

de que le permitieran a partir del 91 una caza de 100 rorcuales comunes bajo la denominación de *proyecto científico*. La misma Islandia ha solicitado el permiso internacional para capturar de 200 a 300 rorcuales aliblanco cada año, algo que Noruega quería que fuera libre a partir del año que viene y que Japón solicitaba sin trabas para sus 200 millas de zona económica exclusiva.

Unas posturas que han esta-

do a punto de provocar un cisma en la CBI, al llegarse a hablar de la creación de una entidad diferente en la que se englobaran los países con intereses balleneros, que de esta forma se encontrarían con las manos libres para seguir la explotación. Greenpeace, por su parte, ha solicitado una moratoria continuada hasta el año 2.000, por lo que no se muestra de acuerdo con la ampliación de solamente un año, a pesar de que valora en cierto modo este pequeño prólogo mientras se mantiene a la expectativa sobre lo que resultará de la reunión del próximo ejercicio.

#### **Postura española**

El Gobierno español, mientras tanto, ha votado a favor de la ampliación a un año de la moratoria para cazar ballenas en la pasada reunión celebrada por el organismo internacional. Nuestro país, tradicionalmente ballenero, no está considerado hoy, sin embargo, como uno de los más interesados en la captura de cetáceos. Desde que en 1985 firmara el acuerdo de la CBI, la Administración española ha dedicado más de 700 millones de pesetas en reciclar



al personal y a la empresa que hasta esa fecha vivían de estas explotaciones. Se ha hecho, según informa la Secretaría General de Pesca, con subvenciones a fondo perdido que han hecho posibles la construcción de nuevos buques de palangre, instalaciones de acuicultura y soluciones alternativas para los trabajadores que tuvieron que cesar en su actividad ballenera en ese año. Todo ello señala, de forma que se ha reconducido hacia otras actividades pesqueras la antigua estructura de esta industria, lo que parece se ha conseguido en este período de tiempo.

Coherente con esta línea, la delegación española que ha asistido a esta sesión y que ha estado encabezada por la directora general de Relaciones Pesqueras Internacionales, Pilar García Doroño, ha defendido esta nueva moratoria. Una actitud que enlaza con la política proteccionista de la Administración española originada en 1985.

En la misma reunión de la CBI, la delegación de nuestro país apoyó también la necesidad de proceder desde este foro internacional a sensibilizar a los Gobiernos sobre los riesgos que para los recursos vivos marinos implica el uso de redes de deriva pelágicas de gran escala. Una petición que contó con el respaldo internacional, de forma que existe un compromiso para que las Naciones Unidas patrocinen un próximo simposio sobre la cuestión, que se celebrará en el próximo mes de octubre en Estados Unidos.

Igualmente, los españoles defendieron también la necesidad de establecer unos procedimientos para la investigación científica que no suponga el empleo de métodos letales contra los mamíferos marinos. Propuesta que contó con el respaldo de la CBI, que ha desaconsejado la concesión de permisos científicos, bajo cuyo amparo han venido capturándose significativas cantidades de ballenas por parte de varios países.

En la reunión se aprobó también una resolución por la que esta entidad internacional llevará a cabo un estudio de las



La caza científica de ballenas oculta muchas veces un interés comercial.



Greenpeace ha organizado varias campañas denunciando el peligro de extinción de estos cetáceos.

## **España ha pasado de ser un país tradicionalmente ballenero a tener reconvertidos su personal y sus factorías.**

capturas directas e incidentales de pequeños cetáceos efectuadas por parte de todos los países miembros y que será analizada en el próximo comité científico de este organismo. Un comité científico en el que se cuenta con las investigaciones llevadas a cabo por personal del Instituto Español de Oceanografía, como las campañas de avistamiento llevadas a cabo por nuestro país durante 1987 y 1989 y cuyos datos han sido

puestos a disposición de la CBI.

### **Piratas en Galicia**

Y es que en las proximidades de nuestro país, diversos barcos calificados vulgarmente como piratas se han dedicado a la caza de cetáceos frente a Galicia, como han denunciado en ocasiones hasta los medios de comunicación. En concreto se han llegado a cifrar frente a es-

te litoral unas 24 especies diferentes de estos mamíferos, algunos de los cuales se han encontrado mortalmente heridos en algunas de las playas gallegas. Uno de los últimos alcanzó hace meses la costa de Foz (Lugo) con la inequívoca señal de las aletas cortadas.

Las investigaciones mencionadas llevadas a cabo por el Instituto Español de Oceanografía cifraron frente a la costa gallega un total de 355 avistamientos, en los que se contabilizaron 2.503 cetáceos de diferentes categorías. Casi la mitad de ellos fueron rorcuales, poco más del 20 por cien delfines, un 12 por cien cacholotes, otro 12 por cien calderones y zífidos y el 5 por cien restante grandes cetáceos que no pudieron ser plenamente identificados.

Según los datos que se desprenden de este estudio, el número de avistamientos y de animales localizados fue ligeramente más alto en la zona atlántica explorada que en el golfo de Vizcaya, donde también se desarrolló la campaña. Los grandes cetáceos fueron en conjunto el grupo más avistado en las dos zonas, aunque según señala el informe, *si analizamos la presencia de cachalotes y rorcuales por separado vemos que mientras los rorcuales son el grupo más frecuente en ambas áreas, los cachalotes descienden significativamente en el golfo de Vizcaya.*

Cifras, todas ellas, que han sido presentadas ya a la Conferencia Ballenera Internacional para que las tenga en cuenta a la hora de tomar decisiones. Son datos que, sin duda, serán y han sido cotejados con otros obtenidos por otros países y organizaciones y que entrarán a formar parte de la «guerra» estadística que se ha desatado en el organismo. Una batalla en la que la prolongación de la moratoria no supone una victoria de ninguna de las partes, sino una tregua para que afilen armas y argumentos los distintos contendientes. Lo que se desconoce es si tras el combate vendrá la «paz verde» que algunos proponen ■

M. P.

Fotos: cedidas por Greenpeace



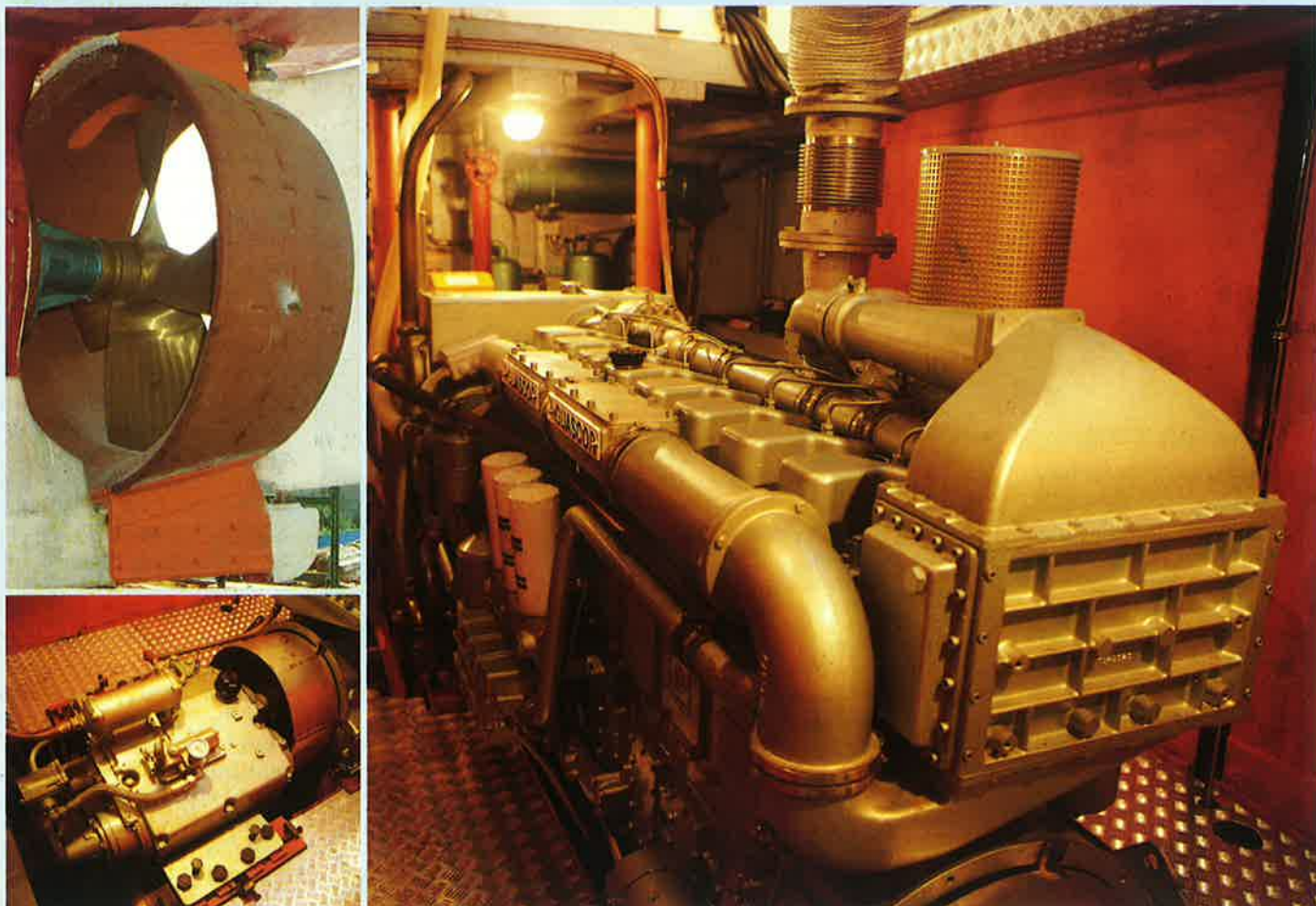


# GUASCOR®

MOTORES  
Y  
SISTEMAS

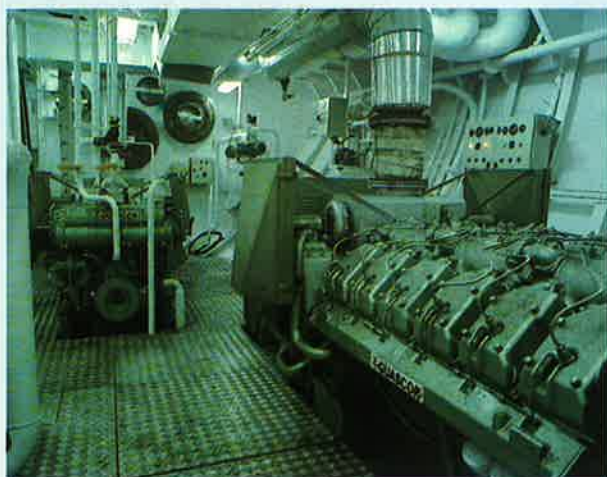
## SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



## SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



**SINAVAL 90**  
**eurofishing**

PABELLON 5  
STAND: F-39 / G-40

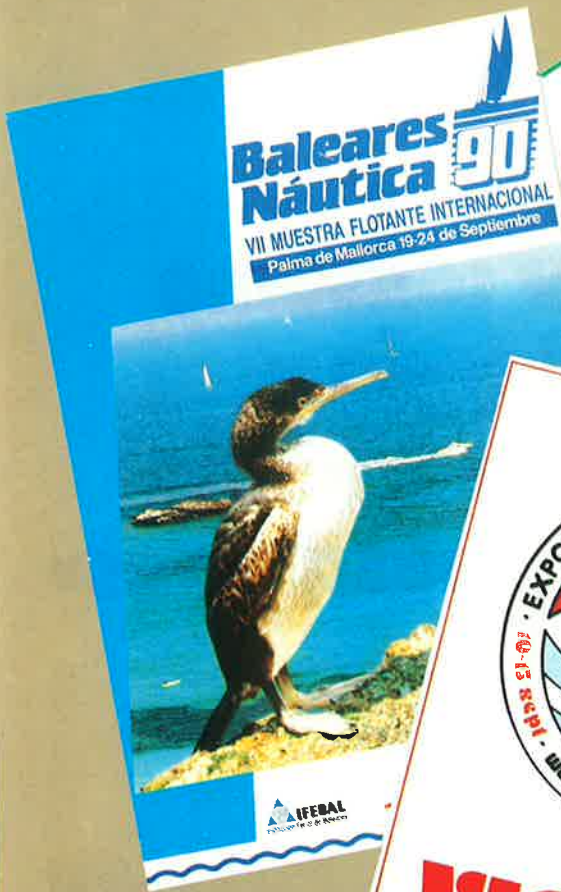
DPTO PROPIO /90

**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



EN ESPAÑA  
SE CELEBRAN  
SIETE GRANDES  
CERTAMENES  
RELACIONADOS  
CON LA MAR



Son lugares de encuentro, centros de intercambio y ágoras de comunicación. Vastos escaparates del océano donde se puede encontrar desde el más moderno sistema de propulsión a la más conocida aguja de marear. Lo mismo da que sea en Barcelona, Bilbao o Palma de Mallorca; en Gijón, Vigo o La Coruña. Su sola celebración atrae a gentes de todos los puertos y, con ellos, lo más novedoso del arte de navegar. Son, y así lo quieren, las ferias del mar.

# DE FERIA EN FERIA

LOS diseños más modernos, los últimos adelantos de la comunicación y las aplicaciones más revolucionarias de la informática. Sistemas de seguridad avanzados, aparejos de ensueño y embarcaciones de bandera. De todo hay un poco en los certámenes relacio-

nados con la mar que se celebran en nuestro país. Cada empresa aporta su granito de arena en mejorar la vida y el trabajo en los océanos y encuentran en estas plazas los mejores escaparates donde ofrecerlos. De nada les serviría ir de puerta en puerta con sus innovaciones y sí, en cam-



# motores marinos



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



### Salvador Otero 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



bio, acudir al lugar donde todos acuden para buscarlas.

El inventor de la brújula, por ejemplo, no contó en sus tiempos con ningún zoco multitudinario donde mostrar su descubrimiento. Utilizada en la China medieval, tardó muchos siglos en ir a bordo de cualquier nave europea. Algo parecido fue ocurriendo con el resto de ayudas a la navegación, con la construcción de buques o con la tecnología más simple de elaboración de cartas. Unas veces el celo por guardar los nuevos adelantos, y otras la simple falta de contacto hacían que pueblos enteros desconocieran los progresos que otros ya aplicaban. Hoy, en cambio, cualquiera puede beneficiarse. Basta con acudir a uno de estos foros y estudiar con paciencia la rentabilidad de lo que se quiere comprar. Admirarse ante la imaginación llevada a la práctica y comprobar cómo la técnica llega a hacer vetusto lo que hasta hacía poco pasaba por ser nuevo.

Sin embargo, ninguna de estas ferias llega a abarcar todas las posibilidades que ofrece la mar. Inmensa como es, también esto se refleja en los distintos enfoques posibles. Sus aguas pueden ser vistas de distinta manera, surcadas con distintas ansias y buscadas con diferentes propósitos. Las hay que ponen el énfasis en lo deportivo, otras en sus facilidades para comunicar puertos y países y otras en la despensa alimenticia que es. Así, tenemos ferias fundamentalmente dedicadas a la pesca, otras a la navegación y otras a la náutica de ocio y de competición. Entre todas ellas suman un total de más de 300.000 visitantes, cerca de 150.000 metros cuadrados de superficie y más de 5.000 expositores.

Las hay igualmente anuales o quinquenales, de larga experiencia o a punto de nacer: a cubierto o al aire libre, promocionadas por entidades públicas o privadas y, en cualquier caso, de una gran vocación marinera.



Cada ciudad se convierte por unos días en lugar de encuentro.



Los certámenes del mar reúnen las últimas novedades de cada sector.

## Sinaval-Eurofishing

La más próxima a celebrarse de todas ellas lo será el próximo mes de noviembre en el recinto ferial de Bilbao. En realidad son dos certámenes en uno: Sinaval y Eurofishing, que tanto monta, dedicadas a la industria naval y pesquera respectivamente. Coinciden las dos del 14 al 18 del próximo mes en las instalaciones de la capital vizcaína, donde además se celebrarán diferentes jornadas técnicas sobre la materia. La Asociación de Ingenieros Navales de España contribuirá de este modo con las Trigésimas Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval, dedicadas en esta ocasión a la pesca. La Dirección General de Marina Mercante y el departamento de puertos y asuntos marítimos del Gobierno Vasco organizarán de consuno unas terceras jornadas sobre seguridad de la vida humana en la mar. Cruz Roja llevará a cabo un simulacro de rescate marítimo en la ría de Bilbao y SOERMAR presentará las últimas novedades y la marcha del llamado proyecto Halios, de innovación en la industria pesquera.

Las ferias albergarán además la asamblea general de la Asociación Europea de Organizaciones de Productores de Pesca. Darán cobijo a la reunión del comité ejecutivo y de la comisión permanente de la

**Las ferias relacionadas con el mar  
llegan a ocupar una superficie  
superior a los 150.000 metros  
cuadrados.**





Federación Nacional de Co-fradías. Coincidirán con la reunión allí de la International Marine Equipment Council y serán el motivo para que se reúna en Bilbao la Federación Nacional de Asociaciones de Fabricantes de Conservas.

No serán ellos los únicos en estar presentes. A nueve meses de su inauguración contaba ya con el compromiso de 450 empresas expositoras, que estarán representadas en algunas de las 180 casetas que se instalarán en el recinto ferial. Serán venidos de las comunidades autónomas de Galicia, Asturias y Cantabria. Los habrá también de Cataluña, Valencia y Andalucía, así como de Madrid y del propio País Vasco, fundamentalmente. Pero no serán los únicos. Empresas de Gran Bretaña, Dinamarca y Finlandia tienen anunciada también su participación, como también la tienen otras de Noruega, Portugal o Francia.

Todas ellas, relacionadas con el sector marítimo-pesquero, pero cada una de un aspecto diferente. Las habrá de construcción naval, de reparación e industria auxiliares o de investigación. Habrá quien aporte los últimos adelantos en seguridad, en equipamiento o en *offshore*, quien traiga lo más novedoso en el mercado en equipos portuarios o en construcción de plataformas o quien muestre lo relacionado con recursos alternativos o el medio ambiente marino. La acuicultura y las nuevas técnicas de almacenamiento de pescado también estarán presentes, como asimismo lo estará la tecnología más puntera en artes de pesca, astilleros y conservación y manipulación de las capturas. En definitiva, un punto obligado para los que quieran estar al tanto de las últimas innovaciones.

## Salón del Mar

La Coruña se ha incorporado este año al grupo de plazas marítimas españolas. Los pasados 18, 19, 20 y 21 de octu-



Los deportes náuticos cuentan cada día con más capacidad de convocatoria.

bre se ha celebrado en la ciudad el I Salón del Mar, que ha nacido con una gran vocación por aglutinar a los distintos sectores relacionados con el sector. Tradición y condiciones no le faltan a La Coruña para convertirse en una vitrina de los próximos adelantos, como tampoco le falta a sus habitantes y organizadores el interés porque así ocurra. Su propósito es llegar a convertir a la vieja capital gallega en el lugar idóneo donde se concentren todos los que tengan una relación directa o indirecta con el comercio y la industria que genera el mar.

Por eso han querido contar con la presencia este año de lo que tenga que ver con la infraestructura, utillaje y maquinaria del sector naval, con



La Coruña acoge con su hospitalidad a los participantes en el Salón del Mar.





**Bilbao, La Coruña, Vigo, Barcelona, Palma de Mallorca y Gijón son las sedes de estos certámenes.**



El interés por las ferias convoca cada día a más público.

los propios armadores y con las instituciones que tienen algo que decir en todo esto. No han olvidado, claro, a la flota pesquera, siempre presente en la ciudad. Han tenido así la participación de empresas relacionadas con las manufacturas, salazones y congelados pesqueros; con transportistas y fabricantes de productos sanitarios y con los criaderos y granjas acuícolas. Lo relacionado con el ocio y el deporte también ha tenido su cabida en estos pabellones. Así, han estado representadas empresas de embarcaciones de recreo, compañías marítimas turísticas, federaciones y puertos deportivos.

Todo ello, con el objetivo siempre de crear un foco en el noroeste peninsular donde se

pueda efectuar un importante volumen de transacciones comerciales en cada uno de los sectores mencionados. Algo que puede facilitar también la apertura de las numerosas empresas gallegas relacionadas con esta actividad y su proyección, por tanto, nacional e internacional. Y algo además que convierte a La Coruña durante estos días en un centro de atención, capaz de absorber con su infraestructura hotelera y de comunicaciones el incremento de visitantes. Una tarea, esta última, a la que siempre está dispuesto el coruñés, empeñado en que se cumpla su lema de que es la suya una ciudad hospitalaria en la que nadie es nunca forastero.

De similar orientación a las

dos ferias mencionadas será la que se celebre el año próximo en Vigo. Organizada por una empresa privada británica, la World Fishing 91 se caracterizará, sobre todo, por una presencia importante de representantes de dicho país. Patrocinada también por las autoridades locales de la ciudad olívica y por las regionales de la Xunta de Galicia, tendrá lugar seis años después de la última edición.

El certamen celebrado en el 85 contó entonces con la participación de 500 expositores y cerca de 35.000 visitantes y tuvo como aliciente su anticipación a la entrada de España y Portugal en la Comunidad Europea. Por eso mismo, los organizadores de la World Fishing creen que el 91 será

también una buena fecha, al ser también el año anterior a la entrada en vigor del mercado único en el ámbito de los 12 países miembros. Algo que no quieren que pase desapercibido en la feria.

## Aguas deportivas

El deporte y el ocio en la mar cuentan con tres importantes ferias en España, que se celebran respectivamente en Barcelona, Palma de Mallorca y Gijón. El Salón Náutico Internacional de la primera de ellas tiene lugar en los primeros días de diciembre y reúne a la práctica totalidad de la oferta náutica, en el que se considera, dentro de su especialidad, uno de los certámenes más prestigiosos en el contexto internacional.

Dirigido tanto a profesionales como al público interesado, incluye embarcaciones a vela y motor, velería, embarcaciones neumáticas, motores fuera borda e intra fuera-borda, remolques, lanchas, motocicletas náuticas, tablas deslizadoras a vela, aparatos de precisión, electrónica, accesorios y complementos.

Quizá sea ella la que más número de visitantes convoca, que vienen a ser cerca de 200.000, según la organización. La superficie contratada ha crecido también en los últimos años, influido por este mismo interés. De esta forma se ha pasado de los pocos más de 34.000 metros cuadrados con que contaba en 1987, a los 45.000 que estuvieron disponibles el año pasado. Un espacio en el que se dieron cita en la anterior edición cerca de 500 expositores, representantes de firmas comerciales de más de 25 países.

Para este año se esperan algunas novedades. Miquel Rafart, el director del certamen, ha señalado a esta revista que *son imprescindibles, porque cada año crece el interés por los deportes náuticos y por este salón internacional. Según manifestó, si se sigue a este ritmo de crecimiento vamos a tener que ir pensando en una am-*



EUREKA



EU-99



**HALIOS**

TECNOLOGÍAS PARA LOS PESQUEROS DEL FUTURO

**SINAVAL**

---

**14 / 18 Noviembre**  
**Bilbao**

---

**Pabellón 5**  
**F-71**



pliación. Un fenómeno que se viene ya registrando desde hace tres años y que según sus estimaciones no está dispuesto a parar.

Este mismo interés se manifiesta también en Baleares Náutica, dedicada al mismo sector, pero que cuenta con la particularidad de ser una feria flotante. Ha tenido lugar los pasados días del 19 al 24 de septiembre en aguas de la capital mallorquina, con un recinto en tierra de 20.000 metros cuadrados y una superficie en la mar de 25.000. Y no es extraño que se manifieste en las islas tamaña actividad. No en vano se calcula que navegan por esas aguas cerca de 15.000 embarcaciones, de manera que el 65 por cien de los barcos de recreo que componen la flota española se encuentra generalmente entre las costas catalana y balear. Por eso mismo, es un sector de importancia en la economía insular, donde existen casi 18.000 puestos de amarre en sus diferentes puertos y donde hasta el año pasado se habían matriculado más de 25.000 naves de este tipo. Todo lo cual se refleja en la existencia de casi 300 empresas dedicadas a esta industria en el conjunto del archipiélago, además de su especialización a nivel nacional en todo lo que tiene que ver con el turismo náutico.

La Exponáutica de Gijón quiere cubrir este mismo espacio en lo que al Cantábrico se refiere. Celebrada por segunda vez el pasado mes de mayo, participaron en ella más de 100 expositores y fue visitada por cerca de 30.000 personas. La experiencia recogida hasta ahora hace ser optimistas a sus organizadores, que quieren ampliar el motivo de la feria para el futuro. Según Alvaro Muñiz, relaciones públicas del certamen, *en futuras ediciones podría abrirse el sector ocio en general y no solamente al marino*. Algo que en principio ha venido impulsado por la transformación que sufrió el muelle comercial antiguo en muelle deportivo, pero que



La técnica llega a hacer vetusto lo que hasta hacía poco pasaba por ser nuevo.



*El interés por los deportes náuticos se refleja en el creciente interés que despiertan estas ferias.*



Vista del puerto de Bilbao, sede de Eurofishing y Sinaval.

ahora se quiere engrandecer vistos los primeros resultados.

En cualquier caso son ellas las que ponen en contacto a los interesados en la mar, las que hacen de ágora de una Atenas global. Son vistosos escaparates del océano, donde se puede encontrar desde el más moderno sistema de propulsión a la más conocida y antigua aguja de marear. Son las ferias del mar: las plazas públicas en donde solamente curiosear es ya un espectáculo. ■

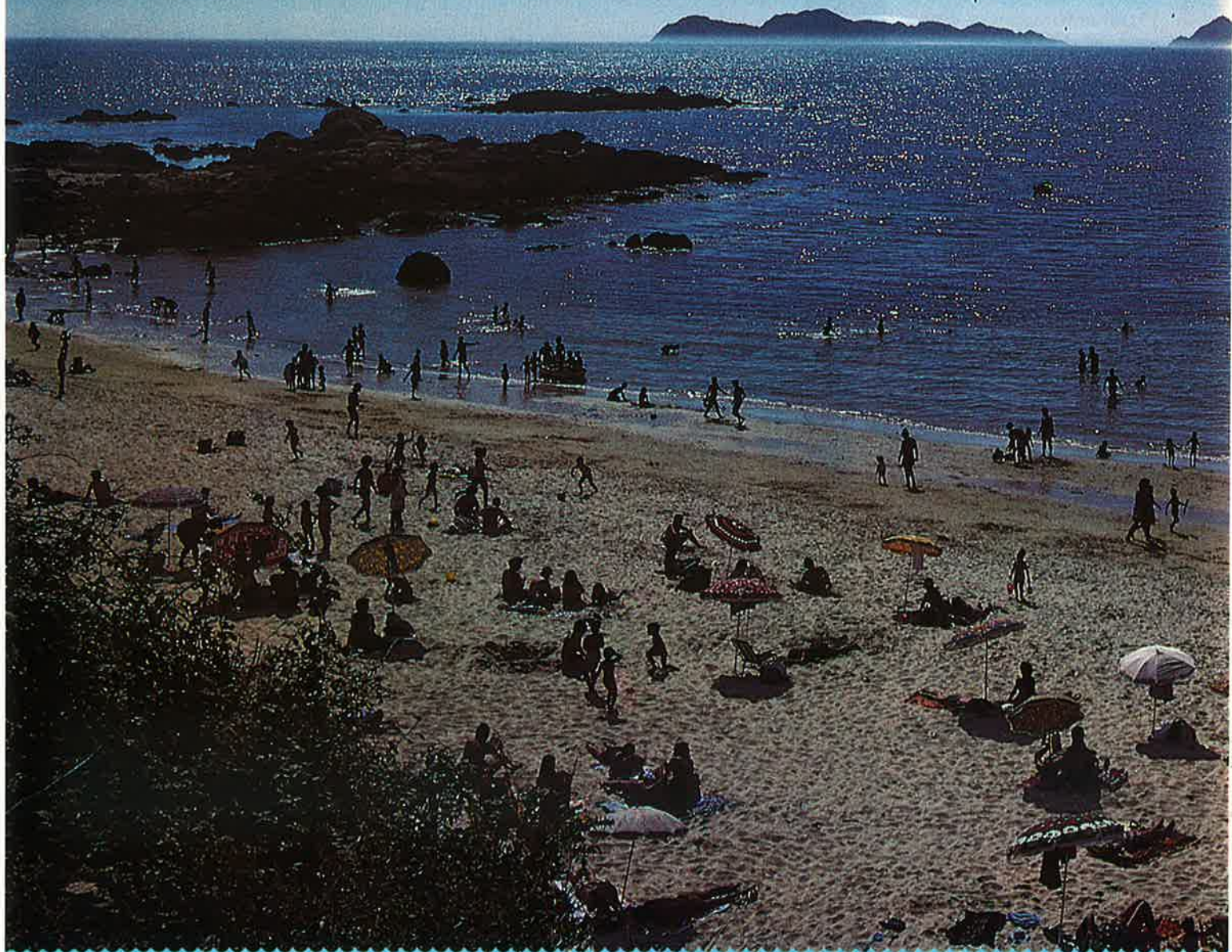
**Miguel PEDRERO**



## EL DETERIORO AMBIENTAL ES UNA DE LAS PRINCIPALES CAUSAS DE LA CRISIS TURISTICA

Cuando uno ha visto las islas del Egeo y recuerda haberse podido contemplar los pies, en pleno baño marino, desde el rasero del nivel del agua, tiene la sensación de haber visitado el paraíso. Si, además, consciente de hallarse en el Mediterráneo, busca similitudes con la costa española, descubre que el número de lugares parecidos se puede contar con los dedos de la mano. La masificación, el deterioro de las condiciones medioambientales de la costa, y la fuerte cotización de la peseta en el mercado de divisas ha hecho reconsiderar a los turistas extranjeros si España es o no diferente. ¿Qué ha pasado con los paraísos turísticos que perdió el litoral español? La respuesta arroja la crisis a la cara.

**E**L gerente de la Federación Española de Hospedaje, Valentín Ugalde, escucha reticente los datos de la Secretaría General de Turismo sobre los visitantes extranjeros y nacionales de la costa española. Insiste en dar los suyos propios. Según estas cifras, que acaba de elaborar, en Andalucía el turismo ha bajado en agosto de 1990 un 3 por cien respecto al año anterior, en el que la media de ocupación fue del 69 por cien. Cantabria, pese a que los analistas han creído detectar un incremento del turismo a la costa norte, en detrimento de la costa mediterránea, ha bajado también sus cotas: si en el 89 la me-





dia de ocupación en el mes de agosto, el más significativo, fue del 98 por cien en la capital y del 93 por cien en la provincia, en el 90 estos porcentajes han bajado hasta un 96 por cien en la capital y un 90 por cien en la provincia.

La misma tendencia a la baja se ha registrado en el resto de las comunidades autónomas. La valenciana ha perdido cuatro puntos y medio. Ha sido, junto a Cataluña, que ha bajado cuatro puntos, la más afectada. La primera de estas dos comunidades ha registrado una cobertura del 76 por cien de sus plazas, o lo que es lo mismo, se ha quedado libre de reserva y ocupación casi el 25 por cien de

sus plazas hoteleras. Cataluña, pese al bajón, ha mantenido su cobertura ligeramente por encima, en un 89 por cien; Murcia ha sido otra de las grandes afectadas. El 86 por cien de ocupación que registró en el 89 ha quedado reducido hasta un 86 por cien.

### Causas previsibles

Las causas son bastante evidentes e incluso eran previsibles desde hace años. Pueden seguirlo siendo, y ésta es la mayor amenaza, en el futuro. Cuando al presidente de la Federación de Hosteleros españoles, José María Carbó, le piden un aná-



# S.O.S EN LA COSTA



# Revista MOPU



Una publicación mensual de grandes reportajes con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

## Un lujo de conocimientos al alcance de todos



Y nuestros grandes monográficos de más de 200 páginas ilustradas a todo color: «Las obras públicas en el siglo XVIII», «Guía de las costas de España» y «Guía de los ríos de España».

### TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE

PROFESION/EMPRESA

DOMICILIO

CIUDAD  C. P.

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

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

El siglo XVIII  Guía de Costas  Guía de Ríos

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto  Envío giro postal núm.

Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 150 ptas.)

Domiciliación bancaria.

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



lisis de la situación, recita los postulados que tiene escritos sobre papel, quizá harto de responder con tanta frecuencia a la misma pregunta una y otra vez en los últimos tiempos. En primer lugar, dice, no hay que hablar de crisis, sino de recesión. Después, conviene matizar la diferencia existente entre hoteles de ciudad y playa. Los primeros no sólo no han bajado sus porcentajes de ocupación, sino que han visto, incluso, como aumentaba la demanda. La explicación está, según Carbó, en los esfuerzos que estos establecimientos hoteleros han hecho por poner al día sus instalaciones, por aumentar su competitividad en el mercado y por lograr un balance óptimo entre calidad y precio.

Los grandes perjudicados, en cambio, han sido los hoteles costeros: los de la playa. Por poca información que se tenga sobre el tema, el dato casi resulta obvio. Estos locales han sufrido lo que desde la Federación califican como una «guerra de precios suicida». La presión de los touroperadores ha provocado una caída de los precios difícil de remontar e irreversible de momento, ante el temor de perder los habituales porcentajes de ocupación. Ni siquiera así lo han logrado. Los precios, no obstante, han llegado a ser, según Ugalde, inferiores incluso a los de coste. Conclusión: el sector, en la costa, se halla ante un proceso de descapitalización de las empresas, se enfrenta a una carencia de inversiones y a un deterioro progresivo de la calidad del servicio. Por no hablar todavía del deterioro que sufre la propia costa.

Los hoteleros aseguran conocer la fórmula mágica para resolver estas cuestiones, pero por encima de todo exigen que no se les ponga trabas. Se refieren, claro está, a la Administración. «Para el turista, —dice Ugalde—, los problemas empiezan cuando sale del hotel. Durante estos años han estado viendo cómo absolutamente todos los ser-



vicios se han ido encareciendo, sin que aumente la calidad de la infraestructura.» La peseta, por añadidura, está cada vez más fuerte, los créditos tienen uno de los tipos de interés más altos de Europa, y, por supuesto, más que cualquiera de los países competidores de España en el área del turismo. Son fenómenos suficientes como para desincentivar la inversión. «Por si fuera poco, los sindicatos —añade Ugalde—, están empeñados en mantener un discurso alusivo a la lucha de clases, sin darse cuenta de que lo que realmente se nos avecina es el mercado único. Y luego está el sistema impositivo, el otro gran tema, que en es-

te país ha pasado de ser prácticamente inexistente a ser agobiante, todo ello sin que, por medio, se vea una mejora en las contraprestaciones.» Otro de los temas a los que alude es al intrusismo que impera dentro del sector. «La formación del personal vinculado al sector no ha existido nunca. Queremos un turismo de calidad que no va a venir como consecuencia del mal servicio que ofrece.»

### Cuidar el entorno

La Federación ha enviado al Gobierno un informe exhaustivo en el que se recogen los pun-

tos que, a su juicio, son determinantes para poder competir en lo que queda de siglo con Yugoslavia, Grecia o los países del Este, cuya apertura al mundo capitalista ha supuesto, en opinión del gerente de la Federación, una fuerte amenaza para los intereses turísticos españoles.

«Hay que intentar que se destruyan campos de golf, zonas ajardinadas y urbanizaciones cuidadas. Hay que procurar, además, atraer al turismo de invierno, al gastronómico o al artístico. A pesar de todos los ingresos que obtiene España del turismo, la Administración sólo gasta el 1 por cien en publicidad destinada a atraer el turismo extranjero. No puede mantenerse la actual estructura de las carreteras, la gente está hasta las narices. Y en cuanto al servicio, toda la gente buena se ha ido jubilando, y los turistas no están dispuestos a pagar para ver cómo les tiran el plato a las narices cada vez que van a un restaurante.»

Pero si la salvación de las divisas turísticas puede pasar por todas estas claves, la costa lo tiene más difícil. Las construcciones masivas, que una ley de costas apenas entrada en vigor puede evitar en el futuro, pero jamás remediará las del pasado, han convertido los paraísos de la España-diferente en pozos

**«No hay que hablar de crisis, sino de recesión. Además, conviene matizar la diferencia entre la ocupación hotelera de la ciudad y la de la playa.»**



# 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.







sépticos. ¿Está agotada la costa española? Desde la Federación de Hosteleros responden: «No lo está en lugares como Almería, Huelva o Cádiz, por poner algunos ejemplos. Y no es probable que se echen a perder, porque ya no se conceden permisos para construir en primera línea de costa. De todos modos, lo que suceda con ellos dependerá de lo que la Ley de Costa y las Administraciones Autonómicas sean capaces de hacer conjuntamente.»

Los ingresos por turismo en el mes de junio de 1990 han supuesto 137,1 miles de millones de pesetas. Esto quiere decir que ha sufrido una disminución del 22,5 por cien respecto al mismo mes del año anterior, y de casi menos 40.000 millones de pesetas, en valores absolutos. Siguiendo con los números, en el mes de julio de este año ha entrado en el país un total de 7.751.102 visitantes, frente a los 8.513.964 que lo hicieron en el mismo período de 1989, según datos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Esto quiere decir que en un año se ha perdido un 9 por cien en términos relativos y 762.862 turistas, en términos absolutos. Las pérdidas de entrada de turismo extranjero han sido incluso mayores, si se tiene en cuenta que al elaborar las cifras citadas anteriormente se ha

tenido en cuenta también la entrada de ciudadanos españoles residentes en el extranjero, cifra que ha crecido ligeramente.

### Caída del Norte

Salvo Grecia y Portugal, que han aumentado su flujo de visitantes a España, en casi un 62 por cien el primero y en un 2,6 por cien el segundo, el resto de los países tradicionales clientes en los puestos costeros españoles ha provocado un descenso de la afluencia de turistas que puede considerarse muy grave, fundamentalmente en el caso de Reino Unido, hasta la fecha, uno de los mejores clientes. El turismo procedente de este país ha descendido en un 18 por cien en el período que media entre enero y julio de 1989 respecto al mismo período del 90. Si el año anterior, durante esos mismos meses llegó a España un total de 4.160.402 turistas, este año lo han hecho 750.000 menos. Las campañas de desprestigio de la costa española que se han llevado a cabo en Albión han tenido bastante que ver con el fenómeno. Constantemente se han atacado las deficientes condiciones sanitarias de los establecimientos hoteleros españoles, y se han llegado a presentar, en una versión bastante deforme

Cuadro 1

## PROCEDENCIA DE LOS VISITANTES PRINCIPALES NACIONALIDADES

	Enero julio 1990	Enero julio 1989	% Variac. 1990/1989	Diferencia en valores absolutos
<b>TOTAL EUROPA</b>	<b>23.700.439</b>	<b>24.426.400</b>	<b>-3,0</b>	<b>-725.961</b>
Alemania RF .....	3.800.534	3.722.431	2,1	78.103
Austria .....	160.803	180.828	-11,2	-20.025
Bélgica .....	734.872	851.224	-13,7	-116.352
Dinamarca .....	293.601	322.235	-8,9	-28.634
Finlandia .....	279.496	302.623	-7,6	-23.127
Francia .....	6.104.825	6.107.718	-0,05	-2.893
Grecia .....	57.558	36.810	56,4	20.748
Holanda .....	1.194.984	1.286.115	-7,1	-91.131
Italia .....	809.123	759.267	6,6	49.856
Luxemburgo .....	46.179	51.864	-11,0	-5.685
Noruega .....	211.338	201.944	4,6	9.394
Portugal .....	4.965.956	4.730.537	5,0	235.419
Reino Unido .....	3.410.783	4.160.402	-18,0	-749.619
Suecia .....	474.491	508.931	-6,8	-34.440
Suiza .....	632.018	680.496	-7,1	-48.478
Otras .....	523.878	522.975	0,2	903
<b>TOTAL AMERICA</b>	<b>887.934</b>	<b>938.521</b>	<b>-5,4</b>	<b>-50.587</b>
Argentina .....	60.585	63.504	-4,6	-2.919
Brasil .....	62.582	61.695	1,4	887
Canadá .....	96.019	100.545	-4,5	-4.526
Colombia .....	15.850	21.010	-24,6	-5.160
Cuba .....	13.871	11.163	24,2	2.708
Chile .....	14.169	16.218	-12,6	-2.049
Estados Unidos .....	514.381	540.961	-4,9	-26.580
México .....	35.645	46.294	-23,0	-10.649
Venezuela .....	28.751	30.036	-4,3	-1.285
Otras .....	46.081	47.095	-2,2	-1.014
<b>TOTAL OCEANIA</b>	<b>40.528</b>	<b>49.920</b>	<b>-1,0</b>	<b>-392</b>
Australia .....	29.554	29.175	1,3	379
Nueva Zelanda .....	8.951	9.640	-7,1	-689
Otras .....	2.023	2.105	-3,9	-82
<b>TOTAL ASIA</b>	<b>272.064</b>	<b>233.897</b>	<b>16,3</b>	<b>38.167</b>
Arabia Saudí .....	4.671	4.121	13,3	550
Filipinas .....	31.916	31.916	26,6	6.712
India .....	15.754	15.754	15,5	2.116
Israel .....	14.847	14.847	3,2	462
Japón .....	143.218	143.218	22,5	26.304
Otras .....	61.658	61.658	3,4	2.023
<b>TOTAL AFRICA</b>	<b>1.169.657</b>	<b>1.361.414</b>	<b>-14,1</b>	<b>-191.757</b>
Argelia .....	91.642	106.788	-14,2	-15.146
Egipto .....	6.624	5.581	18,7	1.043
Marruecos .....	1.035.252	1.210.073	-14,4	-174.821
Túnez .....	6.876	9.792	-29,8	-2.916
Otras .....	29.263	29.180	0,3	83
<b>TOTAL APATRIDAS</b>	<b>4.778</b>	<b>5.572</b>	<b>-14,2</b>	<b>-794</b>
<b>TOTAL EXTRANJEROS</b>	<b>26.075.400</b>	<b>27.006.724</b>	<b>-3,4</b>	<b>-931.324</b>
Españoles residentes en el extranjero .....	1.710.447	1.529.760	11,8	180.687
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>27.785.847</b>	<b>28.536.484</b>	<b>-2,6</b>	<b>-750.637</b>

• Cifras del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

«La presión de los touroperadores ha provocado una guerra de precios suicida y difícil de remontar.»





de la realidad, como lugares más propios de una costa tercermundista que de un país comunitario. La campaña, los resultados están a la vista, ha tenido su parte de éxito. Cataluña ha sido la comunidad autónoma más afectada por este descenso del turismo británico, que encontraba servicios y casi poblaciones playeras enteras diseñadas a medida, en la costa tarraconense.

Después de Gran Bretaña ha sido la República Federal Alemana el país cuyo turismo hacia España se ha visto más mermado. Concretamente, ha bajado más de 13 puntos de un año para otro. En los primeros siete meses del pasado año nos visitaron 3.722.431 alemanes; en el mismo período de este año lo han hecho tan sólo 3.800.000. La cifra comparativa de estos seis meses supone una reducción del 2,1 por cien, mientras los 13 puntos anteriormente citados corresponden exclusivamente al mes de julio. Esto se debe a que el turismo alemán reparte sus períodos vacacionales a lo largo del año, en lugar de concentrarlo en los meses de verano. En el mes de julio nos ha visitado un 11,5 por cien menos de canadienses que en el mes de julio del año anterior, un

7,7 por cien menos de estadounidenses, un 8,6 por cien menos de italianos y un 9 por cien menos de franceses.

España se encuentra ante un fenómeno que ha dado la vuelta en los últimos años: mientras su medio ambiente y entorno eran, antaño, un aliciente que

potenciaba el turismo, ese mismo entorno se ha convertido en los dos últimos años en un elemento de rechazo que agrede al visitante extranjero. Las plazas costeras sufren todo tipo de contaminaciones, producto de la masificación y de la construcción incontrolada de bloques de

viviendas. Las aglomeraciones son la causa de un alto grado de contaminación acústica y, por supuesto, medioambiental, como consecuencia de los vertidos de residuos urbanos no tratados a las aguas de las principales playas. Por añadidura, éstas han sufrido también los efectos de los cambios de microclima, que ha llegado a afectar a las corrientes marinas: muchas de las playas del Mediterráneo y del Atlántico andaluz han visto sus dimensiones considerablemente reducidas como consecuencia, unas veces, de fenómenos naturales y, la mayor parte de ellas, debido al levantamiento de muros de contención en forma de viviendas u otro tipo de obras que ha provocado una pérdida de sedimento en las playas. El futuro del sector en los años noventa depende de cuestiones ecológicas en gran medida; si anteriormente eran los llamados verdes los que ponían el grito en el cielo defendiendo la conservación del medio ambiente y argumentando razones ideológicas, ahora, las razones comienzan a ser económicas. En las puertas del siglo XXI, el ecologismo se ha convertido en una cuestión rentable. ■

Virginia LAVIN

Cuadro 2

**INGRESOS POR TURISMO EN MILES DE MILLONES DE PESETAS**

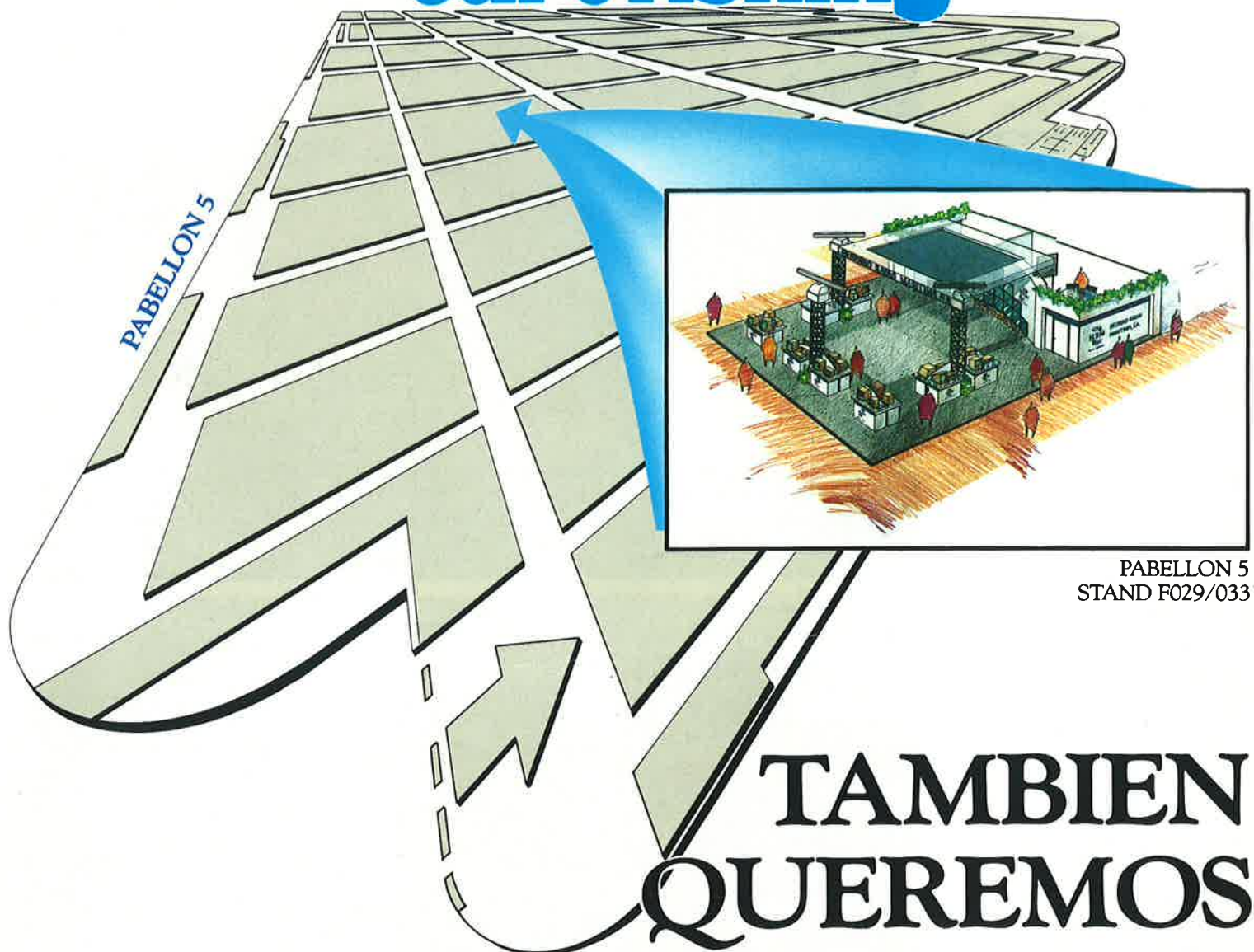
	1990	1989	% Variac.	Diferenc.
Enero .....	142,0	130,8	8,6	11,2
Febrero .....	115,6	115,6	—	—
Marzo .....	106,3	129,5	17,9	—23,2
Abril .....	132,6	132,5	0,1	0,1
Mayo .....	144,2	164,7	—12,4	—20,5
Junio .....	137,1	177,0	—22,5	—39,9
<b>TOTAL</b>	<b>777,8</b>	<b>850,1</b>	<b>—8,5</b>	<b>—72,3</b>
Julio .....		209,6		
Agosto .....		256,9		
Septiembre .....		202,5		
Octubre .....		199,3		
Noviembre .....		100,9		
Diciembre .....		104,9		
<b>TOTAL</b>		<b>1.924,2</b>		

*NOTA: Según datos facilitados por el Banco de España, departamento de extranjeros, los cambios efectuados hasta 250 dólares de enero-junio 1990, cuyo importe es de 272,7 millones de pesetas, son en su mayoría imputables a la balanza turística y no están incluidos.*

**El turismo procedente de Gran Bretaña ha descendido un 18 por cien, entre enero y julio, respecto al mismo período del año anterior.**



# EN... SINAVAL '90 eurofishing



PABELLON 5  
STAND F029/033

## TAMBIEN QUEREMOS SORPRENDERLE

¿Quiere Vd. conocer e informarse sobre las últimas novedades en equipamiento electrónico para su barco?.

VISITENOS, estamos en el Stand Nº F029/033, Pabellón 5.

Queremos enseñarle la última palabra en Radares con función ARPA, los nuevos sensores de red para pesca, los navegadores de última generación o los nuevos autopilotos, entre otras muchas novedades.

Además, podrá comprobar que tenemos la mejor gama seleccionada de productos y la Red de Servicio más amplia y eficaz, a nivel nacional y mundial.

Verá que nuestra dedicación es el mar... y principalmente Vd. que trabaja y se esfuerza para vivir y que vivamos de él.

Le esperamos.

**HRM**  
**HISPANO RADIO  
MARITIMA S.A.**

Grupo **RACAL**



## ZONAS RECUPERADAS Y MAREAS TOXICAS EN EL LITORAL

El verano del 90 ha dejado en los turistas y usuarios de las zonas de baño de nuestro litoral sonrisas y lágrimas. De una parte, quienes disfrutaron de sus vacaciones en nuestra costa se sorprendieron gratamente con la recuperación y regeneración de playas realizada por el MOPU, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, desde inicios de 1989 hasta mediados de la recientemente acabada temporada estival; de otra, a muchos bañistas se les prohibió disfrutar del agua marina a consecuencia de mareas blanca, roja y negra que afectaron a nuestro territorio marítimo. Alegrías y desilusiones de un verano que ya ha acabado.



# PLAYAS, SONRISAS Y LAGRIMAS





**C**UANDO al parecer y, según todos los indicios, la recientemente finalizada temporada estival ha venido a confirmar que lo que hasta hace pocos años era la «gallina de los huevos de oro» de la economía española —el turismo— está en crisis. Cuando en la mayor parte de las zonas típicamente turísticas de nuestro país se ha observado una menor presencia, tanto de visitantes extranjeros como autóctonos y, cuando usuarios y representantes de la hostelería han denunciado la infraestructura estancada que en el sector turístico se da en nuestras costas, resulta interesante hacer una reflexión sobre el estado en el que durante el verano del 90 se han encontrado nuestras playas.

Si, por una parte, los bañistas de muchas de nuestras zonas turísticas se han visto incapacitados para el baño debido a una serie de mareas multicolores —blanca, roja y negra— que se acercaron a nuestras costas; por otra, esos mismos bañistas han disfrutado del agua limpia en las 137 playas y en los 39 puertos deportivos galardonados con la bandera azul de la Comunidad Europea y se han sorprendido con las 65 playas que el MOPU ha recuperado en todo el litoral, desde inicios de 1989 y hasta finales de julio de este año, en plena temporada estival. Estas han sido la cara y cruz de la ya pasada época veraniega.

### Recuperación de playas

De un tiempo a esta parte, se había detectado una pérdida progresiva de zonas marítimas aptas para el baño en numerosas localidades de nuestra costa. Esta pérdida ha obedecido, en la menor parte de los casos, a causas naturales (temporales, entrada del mar en la costa...) y sí, en cambio, a las actitudes degenerativas y destructivas de particulares y colectivos. En es-

te sentido, cabe mencionar los «robos» y sustracciones de arena de las playas para su uso en la construcción, hecho denunciado y perseguido por la actual Ley de Costas.

Ante esta situación, durante año y medio el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha realizado una intensa labor para recuperar algunas de las playas perdidas, así como para proteger aquellas zonas propensas a sufrir algún tipo de deterioro. En este tiempo, y con una inversión cercana a los 12.000 millones de pesetas, el MOPU

mediante una eficaz gestión del dominio público marítimo-terrestre eliminar aquellas instalaciones incompatibles con el uso de las playas. Asimismo se han construido en muchas poblaciones costeras espigones y paseos marítimos que han contribuido a la mejora global del entorno en dichas poblaciones.

### Actuaciones en todo el litoral

Casi todas las Comunidades Autónomas con mar, incluidas



ha recuperado en todas las Comunidades Autónomas un total de 65 playas. El resto del litoral, también se ha beneficiado por las tareas de regeneración, trasvase de arena, defensa y reparaciones especiales que se han hecho necesarias a consecuencia de los temporales y «gotas frías» que sacudieron la península ibérica a finales del pasado año. En este sentido, al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo le ha preocupado no sólo la recuperación de los casi 88 kilómetros de costa objeto de esta inversión, sino también la preservación y protección del medio ambiente.

Las actuaciones realizadas durante este año y medio han estado acompañadas de otras que, en aplicación de la vigente Ley de Costas, han permitido

las ciudades de Ceuta y Melilla, se han visto de algún modo favorecidas por las actuaciones del MOPU. En Andalucía, se ha realizado una inversión superior a los 1.600 millones de pesetas en un total de 22 playas, diseminadas por todo el litoral desde la cornisa atlántica onubense hasta la costa mediterránea de Almería. Los trabajos más importantes de estas fases de recuperación y regeneración de playas se han localizado en la provincia de Málaga, —la más deteriorada por los temporales del año pasado— con una inversión que supera los 1.700 millones de pesetas y en la que se han distribuido 3.120.000 metros cúbicos de arena en los 11 kilómetros de playas recuperadas. Las tareas más destacadas se han dado en las playas de

**La regeneración de playas y los reconocimientos comunitarios son una llamada al turismo**



La Rada, Fuengirola, Carihuela, Rincón de la Victoria, Vélez, Algarrobo, Ferrera y Nerja.

El mayor esfuerzo presupuestario de esta inversión ha afectado al archipiélago canario (2.776 millones de pesetas) que permitirá recuperar tres kilómetros de costa. Asimismo, el MOPU ha edificado un dique de defensa en la Playa de la Alojera, actuando sobre una longitud de 200 metros, y ha reparado más de 850.000 metros cúbicos de arena en seis playas del archipiélago.

Once playas de la Comunidad valenciana y tres de Murcia han sido objeto de las actuaciones del MOPU en Levante, lo que supone más de 18 kilómetros de costa recuperada, con una aportación de 1.450.600 metros cúbicos de arena y una inversión de casi 2.000 millones de pesetas. Aun cuando la mayor parte del presupuesto se ha dedicado a la recuperación de la playa de El Saler, en Valencia, hay que destacar los trabajos efectuados en Alicante, donde se han reparado daños causados por los temporales en numerosas zonas, y los casi nueve kilómetros de costa recuperados en Castellón.

En Cataluña, la labor realizada por el MOPU durante el pasado año y medio se ha centrado fundamentalmente en la aportación de 1.249.400 metros cúbicos de arena a lo largo de 10 kilómetros de costa, en un total de siete playas. Precisamente han sido las playas del Maresme y Marbella las que absorbieron casi la mitad del presupuesto invertido en la Comunidad catalana.

Al noroeste, la labor del MOPU ha adquirido un significado especial ya que Galicia ha sido la zona de nuestro territorio en la que se ha creado un mayor número de playas y gran parte de la inversión se ha destinado a la ampliación y defensa del terreno. Las nuevas playas son las de Burela, La Graña y Carranza; se ha ampliado la playa coruñesa de Orzán y se han realizado obras de defensa



en la lucense de Pampillosa. En Asturias se regeneró la playa de Rodiles y en Cantabria, el MOPU actuó en las Dunas de Laredo y en la Ensenada de Urdiales.

Por otra parte, las playas españolas en Marruecos no quedaron olvidadas en esta ocasión. En Ceuta se recuperó la playa del Chorrillo en 876 metros y un kilómetro de longitud se ganó para la playa de Melilla.

Si las actuaciones del MOPU, referentes a la recuperación y

regeneración de playas y a la protección y defensa del medio ambiente, junto al interés, cada vez más frecuente, de las localidades y Ayuntamientos de la costa por conseguir el galardón de «bandera azul» de la CE pueden considerarse elementos positivos desde las distintas administraciones —central, autonómica y local— para llamar la atención al turismo, efecto contrario producen las mareas de agentes tóxicos localizadas a menudo en nuestro litoral.

Durante la pasada temporada estival, varias playas de Levante tuvieron que ser desalojadas después de que la posta sanitaria tuviera que atender a un buen número de bañistas aquejados de picores y erupciones cutáneas. El Ayuntamiento de Valencia recomendó a los usuarios abstenerse del baño ante la existencia de unas manchas gelatinosas en el agua. Las manchas estaban compuestas por algas de múltiples especies y otra clase de microorganismos que coloreaban el mar en tonos rojizos.

Más al sur, la existencia de una mancha blanca compuesta de acetato de tilo (un producto tóxico de frecuente uso industrial) obligó al Ayuntamiento de Málaga a prohibir el baño en las playas donde se detectó la «marea blanca» que alcanzó, en principio, unos 400 metros de longitud y 60 de anchura. Al parecer, esta mancha fue provocada por un vertido incontrolado de disolventes por un colector de aguas residuales que existe en la zona de las playas de San Andrés y Huelín.

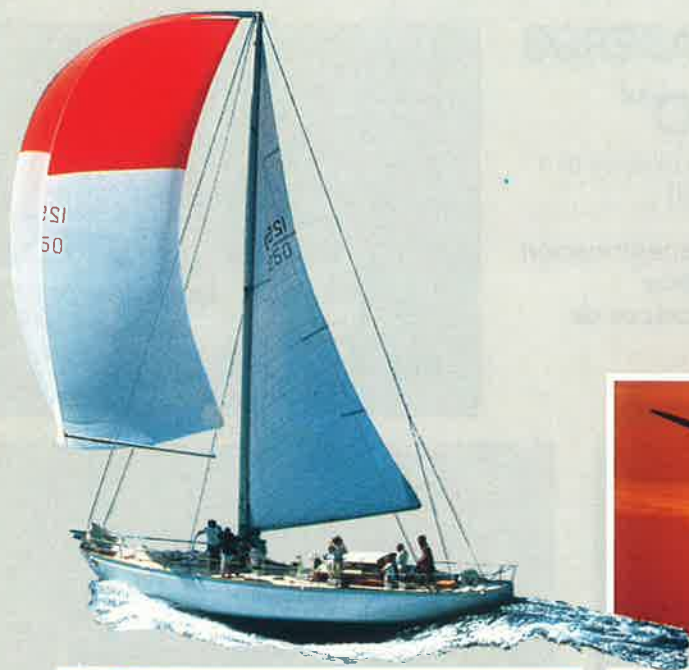
Por último, aunque no afectó a la costa española, el remolcador «Punta Service» de la Marina Mercante localizó a 20 millas al este de Gibraltar varias manchas de fuel procedentes de un accidente en las proximidades de Tánger. El accidente se produjo en los primeros días del pasado mes de agosto cuando colisionaron el petrolero de bandera chipriota «Sea Spirit» y el buque noruego «Hesperus», cargado con amoníaco. Según fuentes de la Marina Mercante el siniestro provocó una mancha negra de entre 6.000 y 8.000 toneladas en la zona del Estrecho. Afortunadamente, gran parte de las cuales pudo ser recogida por el «Punta Service».

Así, entre penas y glorias pasó el verano del 90; un tiempo que quedará en el recuerdo en las fotografías y cintas de vídeo de los turistas. ■

Ana DIAZ

**Las mareas tóxicas en el litoral son un freno que agudiza la crisis del sector**





# Fibra de líderes.

La Fibra de Vidrio de Refuerzo VETROTEX es utilizada por los principales líderes de la industria náutica y del ocio, por las inigualables prestaciones que aporta a la fabricación de sus productos: gran resistencia mecánica y ligereza, bajo mantenimiento, larga duración y viscosidad de acabado.

VETROTEX está presente en el casco de un yate, unas tablas de ski, una tabla de surf, piscinas... y una extensísima gama de productos que se benefician de las ventajas que VETROTEX aporta a todos los transformados.

VETROTEX, líder europeo de Fibra de Vidrio de Refuerzo, investiga y colabora con todos los sectores líderes de la industria, testando sus propios productos a escala industrial y prestando la más completa asistencia técnica a sus clientes transformadores.

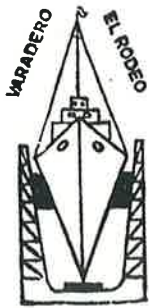


## Hilos y filamentos de vidrio de refuerzo

CRISTALERIA ESPAÑOLA.  
Paseo de la Castellana, 77 - Centro Azca.  
Teléf.: 397 24 07 - Telefax: 597 05 77 - 28046 MADRID.

 CRISTALERIA ESPAÑOLA, S.A.  
División Fibra de Refuerzo





## ASTILLEROS Y VARADEROS "EL RODEO"

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

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



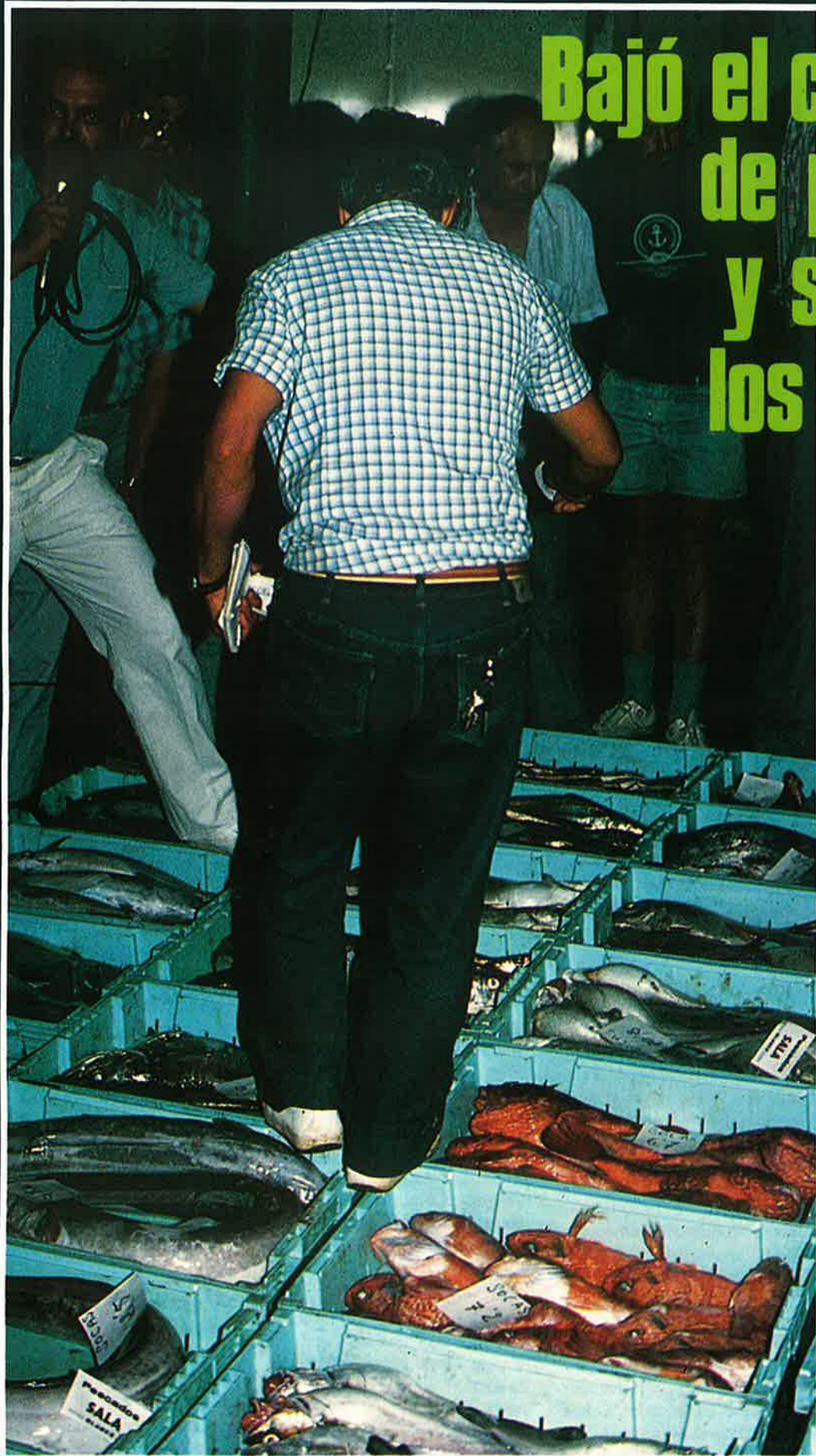
### SEGURO DE VIDA A UN PRECIO JUSTO

- Trajes de inmersión
- Trajes flotantes
- Chalecos salvavidas
- Ropa de trabajo

URALKO, S.A. - Apartado de Correos 195 - 20300 IRUN  
(Tfno. 943-617209)



# Bajó el consumo de pescado y subieron los precios



Menos consumo de pescado fresco. Estabilidad en la demanda del congelado. Ligerio crecimiento de las conservas y mayor subida en moluscos y crustáceos son las notas más características sobre el consumo de productos de la pesca en España durante 1989, según los datos contenidos en los paneles elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De acuerdo con estas cifras, la demanda de productos de la pesca en España en ese período ascendió a 29,5 kilos, lo que supone un retroceso de menos de medio kilo respecto al año anterior. La cantidad total adquirida ascendió a 1.157.000 toneladas frente a 1.177.000 de 1988. El pescado, a pesar de este recorte, sigue siendo un producto clave en la dieta alimentaria española, aunque los precios al alza han incidido negativamente en algún tipo de demanda. De cada 100 pesetas que se gasta un ama de casa en alimentación, 11,72 pesetas corresponden a los productos de pesca.



**S**EGUN los datos manejados por los estudios presentados por la Administración, del total de la demanda de productos de la pesca en 1989, 1.157.000 toneladas, 536.000 toneladas correspondieron a productos en fresco, en una clara línea descendente respecto a los dos años anteriores. Esta misma tónica se mantiene en cada una de las especies. Las compras de merluza y pescadilla ascendieron a 129.000 toneladas frente a las 146.000 de 1988. En sardinas y boquerones la cantidad comprada fue de 125.000 toneladas frente a 134.000 del año anterior. Prácticamente, dentro de una línea de estabilidad, el único crecimiento se produjo en la trucha donde se pasó de 24.800 a más de 25.000 toneladas.

En pescados congelados ha existido una línea más estable, aunque también con ligeros descensos. Las compras totales alcanzaron 251.000 toneladas frente a 254.000 toneladas en 1988. El grueso principal lo componen la merluza y la pescadilla con 172.000 toneladas.

En conservas de pescado se ha registrado una ligera subida que se mantiene ya desde 1987. En este período, las compras han crecido desde 67.000 a 78.000 toneladas, destacando especialmente el aumento en las conservas de atún y bonito.

Finalmente, en moluscos y crustáceos las compras en 1989 ascendieron a 290.000 toneladas. En 1988 fueron de 281.000 y de 270.000 en 1987. La demanda en fresco con 153.000 toneladas es mayoritaria.

### Fresco, menos por más

La evolución de la demanda en el pescado fresco pone de manifiesto que cada año aumenta el gasto de los españoles en pescados frescos pero que cada vez se compran menos cantidades. De acuerdo con los datos manejados por Agricultura, en 1989 descendió la venta de pescado fresco en un 6 por cien. La demanda por persona y año se situó en 12 kilos, mientras el gasto por persona en el hogar aumentó un 1,4 por cien de media. El precio medio del pescado fresco adquirido para el hogar se incrementó en el

mismo período en un 8 por cien.

Las compras de pescado fresco en España se mantienen en una cierta estabilidad casi durante todo el año con la excepción de los meses de julio y sobre todo de agosto donde la caída es general. Por zonas geográficas, se consume pescado fresco por encima de la media nacional en Galicia, Asturias, País Vasco, Navarra y Castilla y León. Están en torno a la media Andalucía, Extremadura y Castilla-La Mancha, mientras la zona de Levante, Baleares y Canarias está por debajo de la media. Por niveles económicos, la mayor demanda se sitúa en el estrato de la clase media baja, aunque a escasa diferencia del resto de los colectivos sociales. Considerando la edad del ama de casa, compran más pescado fresco las que tienen edades superiores a los

**A** pesar de todo, España se halla en los primeros lugares en cuanto a la demanda por cabeza, con casi 30 kilos.



cincuenta y nueve años con una pirámide descendente de acuerdo con los años de las compradoras. En cuanto al gasto per cápita en cada uno de los hogares, las mayores cantidades corresponden a las comunidades de Castilla y León, País Vasco, Navarra y Rioja. En torno a la media están los gastos de Galicia, Extremadura, Madrid, Castilla-La Mancha, Aragón, Cataluña y Baleares, mientras que Murcia, Comunidad Valenciana y Canarias están por debajo de la media.

Sin embargo, los precios por unidad de pescado fresco tienen las cifras más altas en Cataluña, Murcia, Comunidad Valenciana, Baleares, Canarias, Aragón, Navarra, País Vasco y Cantabria. Por el contrario, están por debajo de la media en Galicia y Andalucía.

La compra de pescado fresco representa aproximadamente un 5,4 por cien del valor total de la cesta de la compra, porcentaje que llega al 6 por cien en zonas metropolitanas, al 7 por cien en el norte y solamente al 3,4 por cien en Levante. Para la compra del pescado fresco, frente a la tónica general donde los supermercados y grandes superficies ganan posiciones, el ama de casa con el 83 por cien sigue prefiriendo la tienda tradicional. Los autoservicios y supermercados se mantienen en una posición discreta con el 8 por cien mientras los hiper no han entrado en estas ventas y suponen solamente el 2 por cien, aunque los precios de venta son similares en los tres tipos de establecimientos.





### Congelado, congelado

Frente a la línea en descenso de los pescados frescos en la demanda del ama de casa, las ventas de productos congelados se han mantenido por el contrario estables. Mientras en 1989 el consumo de este tipo de productos ascendió a 5,4 por persona y año, en los dos anteriores se había estabilizado en 5,5 kilos per cápita.

En el pescado congelado sucede sin embargo, como con el fresco en cuanto a los períodos del año con mayores ventas. Entre los meses de septiembre y abril las ventas se mantienen estables. A partir de ese momento se inicia una caída que culmina como en el fresco durante el mes de agosto.

Por zonas geográficas, se hallan por encima de la media en la demanda de productos congela-

dos Castilla y León (un 19 por cien más) y Andalucía con un 12 por cien. Por debajo destacan los casos de Canarias y las provincias del norte. Por tipo de ciudad, destacan las mayores ventas de los pequeños núcleos mientras son inferiores en ciudades entre 100.000 y 500.000 habitantes. Por status económico, las clases altas y medias altas tienen unos gastos un 13 por cien inferiores a la media, mientras crecen en las clases más bajas.

El gasto medio por persona en los hogares españoles durante 1989 fue un 3,5 por cien inferior al año anterior. Este dato sería consecuencia de que el precio medio del pescado congelado en España tuvo un descenso en ese período del 2,2 por cien respecto a 1988. Los precios más bajos del pescado, tanto en el congela-

do como en el fresco se producen en el mes de junio, mientras los más caros son en marzo si se excluye el fenómeno de las Navidades donde los precios se disparan.

La compra de pescado congelado en la cesta de la compra del ama de casa supone solamente el 1,8 por cien con variaciones ligeras que van desde el 2,1 en Levante a 1,6 por cien en el norte.

En cuanto al lugar para la compra de pescado congelado, al ser un producto más industrial, la tienda tradicional sigue suponiendo el mayor peso con el 66 por cien frente al 83 por cien del fresco. Autoservicios y supermercados mantienen una cuota alta en torno al 26 por cien frente al 8 por cien en fresco. Los hiper alcanzan el 4 por cien, el doble que en fresco. También en este caso, los pre-

cios son similares en todo tipo de establecimientos.

### Despegue conservero

Los industriales de las conservas llevan años protestando por la evolución de este sector y, especialmente por el mal trato recibido en el proceso de adhesión de España a la Comunidad frente a las ventajas de algunos competidores como Marruecos. Frente a ese sombrío panorama que ha supuesto ralentizar la actividad empresarial así como una caída en las exportaciones, un dato positivo es el crecimiento de la demanda interior. Según los datos de Agricultura, las compras de conservas con destino al hogar alcanzaron en 1989 1,6 kilos por persona y año, lo que supone un crecimiento del 6 por cien respecto al anterior. Por meses, las compras son estables durante todo el año. Marzo y diciembre son los períodos de mayor demanda y enero y octubre los de signo contrario. A la cabeza del consumo se halla Canarias seguida de zonas como Levante y Cataluña mientras que en la parte opuesta se hallan las provincias del norte. Las conservas se consumen en un porcentaje superior en los hogares unipersonales y mucho menos en familias numerosas. Más de la mitad de los hogares españoles compra mensualmente alguna conserva de pescado. El gasto per cápita para estos productos supuso en 1989 un crecimiento del 13 por cien respecto al año anterior, mientras el precio medio de unidad adquirida creció en un 6,5 por cien.

Las conservas de pescado representan solamente el 1,2 por cien del valor de la cesta de la compra.

Al ser un producto industrial donde dominan ya las cadenas de distribución y la estructura comercial, los mayores precios de las conservas se han detectado en las tiendas tradicionales. Las compras de estos productos se realizan especialmente en supermercados y autoservicios con el 47 por cien de las mismas seguidas de las tiendas tradicionales con el 32 por cien y los hiper con el 13 por cien. Las cooperativas y economatos tienen los mejores precios y representan el 5 por cien de las ventas.



## Marisco al alza

Las ventas de mariscos, moluscos y crustáceos, a la hora de estimar la demanda media anual, están fuertemente condicionadas por la situación especial de diciembre. Una sexta parte de este tipo de productos que se compran durante todo el año, se adquieren en las fechas navideñas. La cantidad comprada con destino al hogar se ha mantenido estable en torno a 6,1 kilos por persona y año, con unas mayores ventas en las grandes ciudades, entre familias con un nivel medio y alto y en los hogares bipersonales. A pesar de esa estabilidad en la demanda, el gasto por persona y año en este tipo de productos creció un 12 por cien para situarse en 4.300 pesetas durante 1989. El valor de estos productos representa el 3 por cien de la cesta de la compra y las adquisiciones se hacen preferentemente en tiendas tradicionales.

De acuerdo con las cifras oficiales, de los 6,3 billones de pesetas gastados en 1989 en alimentación, 743.000 millones correspondieron al conjunto de los productos de la pesca frente a los 698.000 millones de 1988. ■

V. M.

## Dineros para comer y beber

Los españoles, al igual que ha sucedido en los países de nuestro entorno, se gastan cada día más dinero para comer menos cantidades. Se pagan mayores precios por los productos transformados a medida que se recortan los gastos en productos primarios. La dieta española sigue manteniendo sin embargo, unas características típicas de la zona mediterránea donde carnes y pescados siguen siendo los elementos principales en los hogares.

Según los datos elaborados por el Ministerio de Agricultura, el gasto en alimentación por persona y año fue de 128.000 pesetas en los hogares españoles, cantidad que representa un aumento del 4,75 por cien sobre el año anterior. En

las provincias del norte, los gastos por persona en alimentación son superiores a la media nacional mientras sucede todo lo contrario en Canarias y Andalucía. Igualmente, hay diferencias en relación con el medio. Menos gasto en núcleos rurales y más en las grandes ciudades.

El gasto total nacional en productos agroalimentarios durante 1989 ascendió a 6,4 billones de pesetas, cantidad que representa un aumento del 7 por cien respecto al año precedente. Por el contrario, este incremento en 423.000 millones de pesetas de las cantidades gastadas por los españoles en alimentación supone la compra de un 2 por cien menos en el volumen de los productos ad-

quiridos tanto en la hostelería como en los hogares y centros institucionales. En un desglose por sectores, el estudio refleja que mientras el volumen de alimentos consumidos en los hogares descendió por encima del 2 por cien, creció la demanda en los establecimientos de hostelería.

De los 6,4 billones gastados en alimentación, cinco millones corresponden a los hogares, el 80 por cien 1,2 billones a los establecimientos de hostelería y 150.000 millones a centros institucionales. Por productos, el primer lugar lo ocupan las carnes y derivados con 1,6 billones de pesetas mientras el pescado y derivados se sitúa en segundo plano con 700.000 millones de pesetas. ■

**C**ede posiciones el pescado fresco, se mantiene el congelado y crecen las conservas y los mariscos.





# TRAVESÍA HACIA LA HISTORIA

**E**L puerto de Palos de la Frontera volvió a ver en sus aguas la silueta de las carabelas. El pasado 3 de agosto, como hace cuatrocientos, noventa y ocho años, izaron velas en sus proximidades unos barcos muy parecidos a los que entonces mandara el Almirante de la Mar Océana. No se trataba en esta ocasión de descubrir ninguna nueva ruta hacia las Indias, ni se quería tampoco adentrarse en Mar Tenebroso alguno. Por el contrario, se ha querido reproducir un viaje que, aunque conocido, no ha sido todavía experimentado en sus mismas circunstancias.

Los astilleros de Barcelona, Cartagena e isla Cristina han puesto a punto desde hace varios años unas reproducciones lo más exactas posible de lo que fueron las naves colombinas. Antes de emprender en el 92 el viaje que realizara el marino genovés la Sociedad Quinto Centenario ha querido, sin embargo, que recorran varios

«La Pinta, «La Niña» y «La Santa María» han vuelto a calar sus quillas en los mares. La Sociedad Estatal Quinto Centenario ha construido tres reproducciones de las naves que llevaron a los primeros españoles al otro lado del Océano. De momento recorren varios puertos nacionales antes de emprender en el 92 su particular aventura americana. Con ellas no se quiere ahora descubrir nuevo mundo alguno, sino retrotraerse cinco siglos atrás y realizar una singular travesía hacia la historia.

**Las  
carabelas  
de Colón  
vuelven  
a surcar  
los mares**





puertos españoles. Así lo han empezado a hacer estas nuevas carabelas, en una singladura que ha comenzado el verano pasado y que terminará el próximo diciembre, después de tocar varios puertos nacionales.

Los tres barcos se concentraron el pasado 31 de julio en el puerto de Huelva, donde coincidieron con la celebración en esa ciudad de las Fiestas Colombinas. El 3 de agosto, coincidiendo con el aniversario de la salida de Colón, partiendo también del Puerto de Palos, aunque esta vez con rumbo a Almería. Desde allí se encaminaron a Alicante, a Palma de Mallorca y de nuevo a Palos de la Frontera. Desde esta localidad onubense está previsto que viajen a la isla canaria de La Gomera, desde donde regresarán posteriormente a Cádiz, para ir luego a Sevilla, Málaga, Valencia, Castellón, Tarragona y Barcelona, donde echarán anclas el 1 de diciembre para coincidir en la capital catalana con el Salón Náutico que allí se celebra.

Este recorrido, en principio por puertos españoles, quiere ser completado en el futuro con un itinerario similar al que siguieran las carabelas en 1492. Algo que está previsto lleven a cabo quinientos años después del recorrido, aunque aún falta sistematizar algunos aspectos de esta organización.

### Intenciones históricas

La Sociedad Estatal Quinto Centenario, quiere conseguir con la reproducción de estas carabelas dos objetivos claros. Por una parte, repetir el primer viaje del Almirante Cristóbal Colón y los hermanos Pinzón, reproduciendo fielmente la ruta seguida por los marineros españoles. Por otro lado, quiere potenciar con ello la investigación sobre las tres naves descubridoras, así como avanzar en los conocimientos de la construcción naval, la navegación y la vida cotidianas de los hombres de la mar en los siglos XV y XVI.

Para llevar a cabo la construcción de estas réplicas la so-







ciudad estatal ha contado con la colaboración de la Armada española, al tiempo que ha encargado la dirección del proyecto al Instituto de Historia y Cultura Naval. Para definir lo más exacto posible las características de estas naves ha sido necesario llevar a cabo una investigación exhaustiva, para lo que se han tenido que consultar diversas fuentes históricas.

Una vez conseguida la aproximación más real posible de lo que fueron los barcos colombinos, los responsables del proyecto tuvieron que encontrar los astilleros capaces de construir unas naves de acuerdo a cómo se hacía en la época. Después de analizar los diversos lugares donde se podía llevar a cabo, los responsables de la construcción de las carabelas decidieron que se armara en los Astilleros Viudes de Barcelona la nao «Santa María», al tiempo que encargaron a los Astilleros Reunidos de isla Cristina y al Arsenal Militar de Cartagena que se hicieran cargo de la «Pinta» y la «Niña», respectivamente.

Dado que el objetivo era reproducir, lo más fielmente posible estas embarcaciones, los carpinteros de ribera que han

participado en su construcción han debido emplear también las técnicas y los materiales que utilizaron sus compañeros de oficio de quinientos años atrás. Por eso mismo ha sido necesario utilizar robles y pinos cortados de los bosques de Galicia y del Pirineo, así como pino para palos y vergas proveniente de los montes segovianos de Valsain.

Dado este interés histórico, se ha querido también reproducir fielmente todos los detalles, por nimios que parezcan. De esta forma, se han construido unos clavos especiales, similares a los de un buque del siglo XVI que fue encontrado sumergido recientemente. Pero además del clavazón se ha querido que las naves llevaran un calafateado similar a las originales. Estopa de cáñamo ha sido por eso mismo el material utilizado, así como fibra vegetal ha sido la empleada tanto para la jarcia firme como de labor que lleva cada una de ellas.

Acero fundido con cepo de madera de roble han sido los componentes de las anclas, tal y como era habitual en las embarcaciones del siglo XV. No ha sido posible, en cambio, utilizar lona de cáñamo para las

velas, como era propio de los buques de entonces. Para esta ocasión se ha empleado el lino, una fibra vegetal similar y que hoy es posible encontrar.

La sobriedad del mobiliario que llevarán las naves de Colón ha sido también reproducido para sus réplicas. Algo parecido se ha hecho con el armamento que se supone que llevaban y con los equipos de navegación. Esto último, sin embargo, ha sido reforzado con los equipos que existen en la actualidad, dado que hoy es imposible adentrarse por unos mares saturados de tráfico sin llevar a bordo estas ayudas.

Para toda esta tarea se ha contado con los inconvenientes de no existir ningún plano fidedigno de la época, por lo que ha sido necesario llevar a cabo una profunda investigación. En las naves se ha embarcado, eso sí, un número de tripulantes similar a los que realizaran semejante hazaña. 30 en la «Santa María» y 20 en cada una de las carabelas. Todos ellos, actualmente al mando del capitán de corbeta Santiago Bolibar Piñeiro, emprenderán su particular travesía hacia la historia. ■

M. P.





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

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE  
MAQUINILLAS DE PESCA

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



**ASTILLEROS BLASCO**

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



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



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



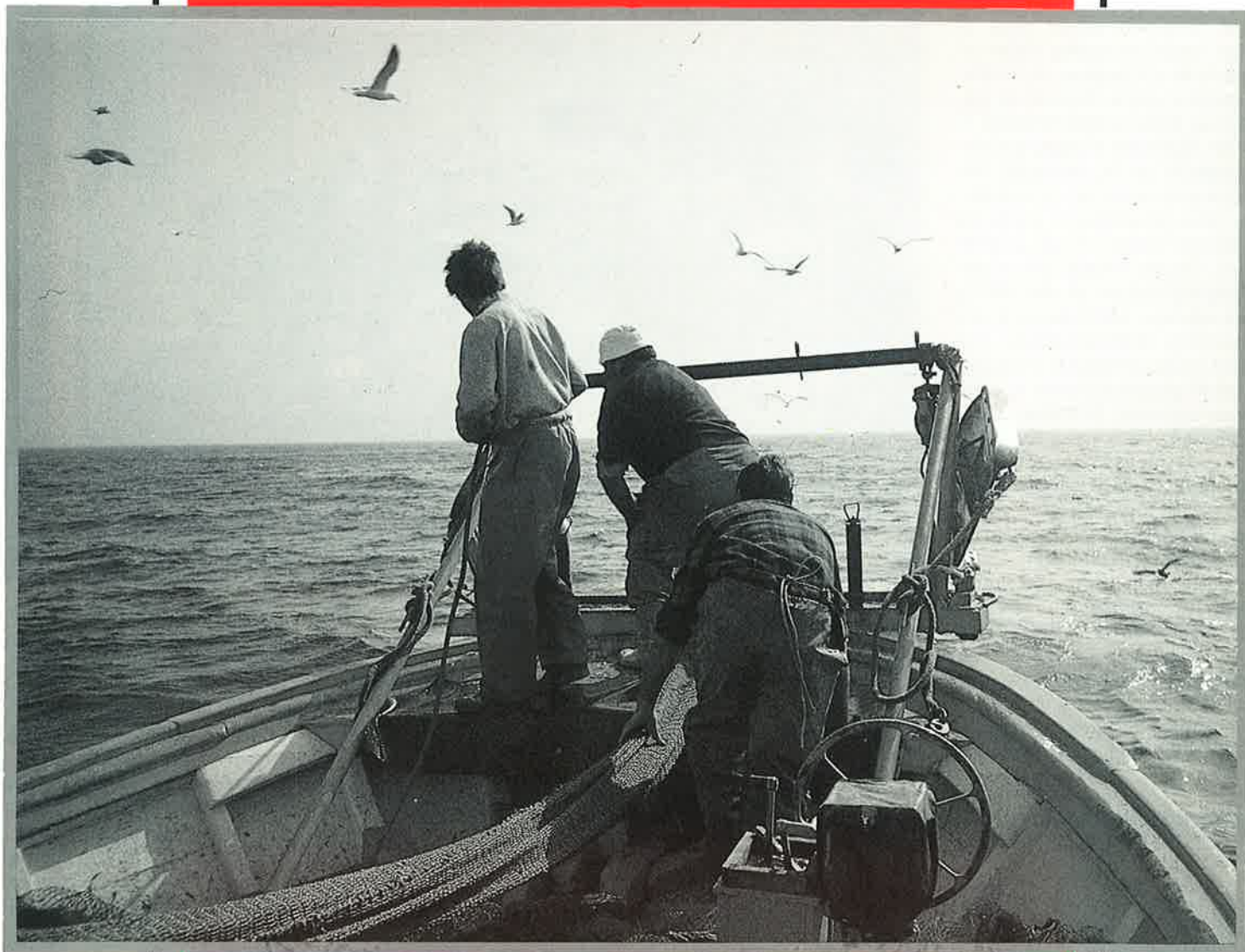
Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,  
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

**LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY**



# NUEVOS VIENTOS PARA LA PESCA

El sector se encuentra en plena transformación para adaptarse a los nuevos tiempos



El sector pesquero es un sector en transformación. El ministro Carlos Romero así lo vino a indicar en una reciente comparecencia en el Congreso de los Diputados, donde explicó las modificaciones que ha tenido que sufrir para adaptarse a los nuevos tiempos. El titular del Departamento de Agricultura, Pesca y Alimentación destacó, sobre todo, el creciente peso económico y social que va cobrando la actividad pesquera cada día.



**E**L Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación dará prioridad en los próximos meses de legislatura a todo lo relacionado con la investigación y la formación pesqueras. Asimismo, su titular, Carlos Romero, quiere dar un especial énfasis al desarrollo de una política social que atienda las necesidades de las flotas y tripulaciones de pequeño tamaño, al tiempo que quiere cuidar su atención a todo lo relacionado con los jóvenes pescadores.

Estas son las intenciones del ministro Carlos Romero para los próximos meses, para lo que tendrá en cuenta, según explicó en el Congreso de los Diputados, que se trata de un sector en plena transformación. Y esto, tanto por el papel que desempeña en la estrategia alimentaria, como por su creciente peso económico y social. El ministro señaló en este sentido que España aborda esta transformación desde el año 1983 y atendiendo, básicamente, a tres sentidos fundamentales. Por una parte, ordenando y recuperando progresivamente el caladero nacional. Por otra, diversificando las zonas y fórmulas para mantener la actividad de la flota; y, por último, atendiendo al fortalecimiento y modernización de las estructuras productivas. Todo ello, según explicó el ministro a la comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación del Congreso de los Diputados, teniendo en cuenta el difícil equilibrio que existe entre la oferta de abastecimientos al mercado y los recursos disponibles actualmente.

### Investigación pesquera

El ministro Romero destacó que su departamento tiene como objetivos prioritarios lograr el equilibrio entre el uso racional de los recursos, la conservación y regeneración del medio ambiente, así como el aprovechamiento al máximo de los recursos disponibles. En este sentido señaló que para abordar con racionalidad tal equilibrio es necesario una investigación pesquera permanente que dé a la Administración los da-

tos científicos para afrontarla. Por ello, y a través del Instituto Español de Oceanografía, se ha establecido un programa marco de investigación en el que se viene trabajando desde 1988 en tres grandes áreas en relación con la evaluación de recursos, el estudio de cultivos marinos y la protección del medio ambiente marino.

Dicho programa marco de investigación marina, que con-

en el ámbito de la CE. Una dinámica que se inició también durante la presidencia española de la Comunidad Europea cuando, en respuesta a su propuesta, se celebró en España el I Encuentro de Directores de Centros de Investigación Pesquera de Europa, lo que dio la oportunidad a los investigadores y a los gobiernos de los países comunitarios de comenzar una política de coordinación de

este motivo un programa de inversiones de casi 6.000 millones de pesetas para el quinquenio 1991-95, con el fin de dotar a los servicios de vigilancia costera y marina de los medios necesarios para desarrollar su trabajo de conservación de recursos.

Sin embargo, no es esto lo único que se ha hecho con esta misión de conservar los recursos. Además, se ha iniciado en



cluirá en 1992, tendrá una continuidad en el futuro, según anunció el propio ministro, con nuevos programas de investigación que ya se están perfilando para desarrollar entre 1992 y 1996. De la importancia que la investigación marina adquiere en las prioridades de la política pesquera actual, Carlos Romero señaló que durante su mandato y, en especial a partir de 1984, se había quintuplicado el presupuesto del Instituto Español de Oceanografía para facilitar el acceso de nuevos investigadores y ampliar el campo de experimentación desarrollado por este organismo público, que este año cumplió su XXV Aniversario de existencia.

En esta misma línea de fomento de la investigación pesquera, el ministro se mostró satisfecho de haberla impulsado

sus investigaciones en esta área.

### Ordenación de recursos

Pero además de la investigación, otro de los componentes que inspiran la política pesquera española es el mejor aprovechamiento de los recursos ya existentes, para lo que el ministro Romero señaló que su departamento trata de establecer las medidas necesarias para su regeneración y mantenimiento.

Entre estas medidas se encuentran las relacionadas con el control y vigilancia de los caladeros. Todas ellas, encaminadas a garantizar el cumplimiento de las normas vigentes de conservación de especies, tallas y períodos de veda. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha elaborado con

1988 una política de creación de reservas marinas que comenzó en ese año con la de Tabarca (Alicante), que continuó el 1990 con la Reserva Marina de las islas Columbretes (Castellón) y que continuará en el futuro con el establecimiento de reservas marinas en isla Graciosa (Norte de Lanzarote) y del (cabo de Gata) (Almería), para lo que los proyectos de declaración ya se encuentran en avanzado estado de elaboración.

En cuanto a caladeros internacionales el ministro señaló que la flota española que faena en aguas ajenas a las comunitarias está formada por más de 3.000 barcos, que actúan en el marco de 24 acuerdos internacionales entre la CE y terceros países. Carlos Romero señaló como uno de los objetivos de



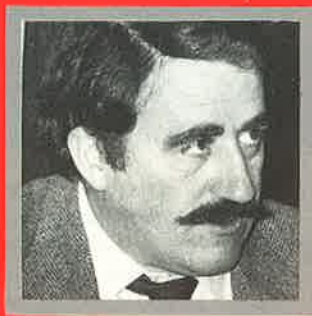
su departamento el retorno a las aguas de Namibia de la flota que tradicionalmente ha ejercido su actividad en las mismas y en unas condiciones que permitan la máxima rentabilidad posible. Al respecto señaló que si bien España había intentado que la flota no saliera de esos caladeros, no ha sido posible en tanto no se firme un acuerdo entre Namibia y la propia Comunidad.

## Las enseñanzas náutico-pesqueras se reformarán a partir del próximo curso 91-92.



No obstante, el ministro anunció que la CEE firmará próximos acuerdos en aguas africanas y suramericanas, para lo que ya hay establecido contactos y negociaciones con Kenya, Yemen, Somalia, Ghana, Argentina, México, Perú y Chile. Estos cuatro últimos, ya visitados por una delegación española recientemente, que ha regresado con buenas perspectivas para que exista una presencia de la flota española en sus aguas.

Además de estas negociaciones, el Ministerio que encabeza Carlos Romero trata de potenciar la búsqueda de nuevos caladeros o de especies nuevas que tengan un valor comercial. En ese sentido, se han articulado ayudas para la realización de campañas experimentales en aguas del Atlántico Noroccidental,



## Romero está empeñado en que la investigación marina cobre aún más importancia.

del Atlántico Nordeste, del Atlántico Sudoccidental y del Océano Pacífico, así como con especies de profundidad como el fletán negro o los cefalópodos o pecedes migradores como el pez espada.

La creación de empresas mixtas es otro de los objetivos de este Ministerio en lo que a la ordenación de recursos se refiere, según vino a explicar su titular, Carlos Romero. Del mismo modo, tampoco se mostró contrario a que la Comunidad Europea estableciera una política de pesca para el Mediterráneo, algo que hasta ahora no existe, pero que puede aparecer en un futuro. Sobre esto último Romero señaló que no sólo deberá contemplar aspectos estructurales y de mercado, sino además otros como lo relativo a la conservación de recursos y las repercusiones de carácter socioeconómico que pueden tener la adopción de estas medidas comunitarias. *Somos conscientes* —dijo el ministro— *de adecuar la legislación básica comunitaria al Mediterráneo, pero de forma prudente y sin perder la perspectiva del espacio geopolítico en que se encuentra esta zona.*

Sobre el debate en los foros comunitarios del proceso de unificación alemana y sus repercusiones en la política pesquera común, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación señaló que España considera que la aplicación de la política comunitaria de pesca a la Alemania del Este debería hacerse dentro de un contexto de solidaridad política, teniendo en cuenta el interés de dicho proceso, pero cuidando también que no se produzcan desequilibrios que puedan perjudicar a los demás Estados miembros.

### Estructuras pesqueras

Cerca de 90.000 millones de pesetas se invertirán en el sector pesquero desde 1987 a 1992 para reformas de su estructura. Este dinero, más de un tercio del cual ha sido financiado a fondo perdido, corresponden a 2.500 proyectos presentados. De todas estas inversiones, una buena parte ha ido dirigida a la



renovación del 40 por cien de la flota pesquera, así como para el aumento de la productividad, que lo ha sido en un 35 por cien.

Estas cifras, aportadas por el ministro en su comparecencia ante el Congreso de los Diputados, fueron completadas además con las relacionadas con la modernización de puertos. En este sentido, Carlos Romero señaló que el Programa de Equipamiento de Puertos aprobado el pasado junio por la CE para España permitirá realizar unas inversiones de 21.000 millones de pesetas, repartidos entre 160 puertos pesqueros hasta 1993. Estas inversiones, que tendrán ayuda comunitaria y nacional permitirán adecuar los servicios de los puertos, que son el nexo necesario entre la producción y la comercialización del pedido. En los cuatro meses de vigencia de este programa, se han invertido ya 1.500 millones de pesetas, que han recibido una ayuda financiera de unos 500, según explicó el propio ministro.

En lo relativo a política social pesquera, Carlos Romero considera prioritario cubrir los vacíos y lagunas que actualmente existen en la Comunidad dentro de la política de ayudas estructurales. En este aspecto quiere conseguir la financiación comunitaria para los proyectos de inversión en buques a partir de nueve metros, que constituyen la base económica de un amplio colectivo social en el sector pesquero español; así como la financiación de inversiones para proyectos de centros de acuicultura de menos de siete millones de pesetas.

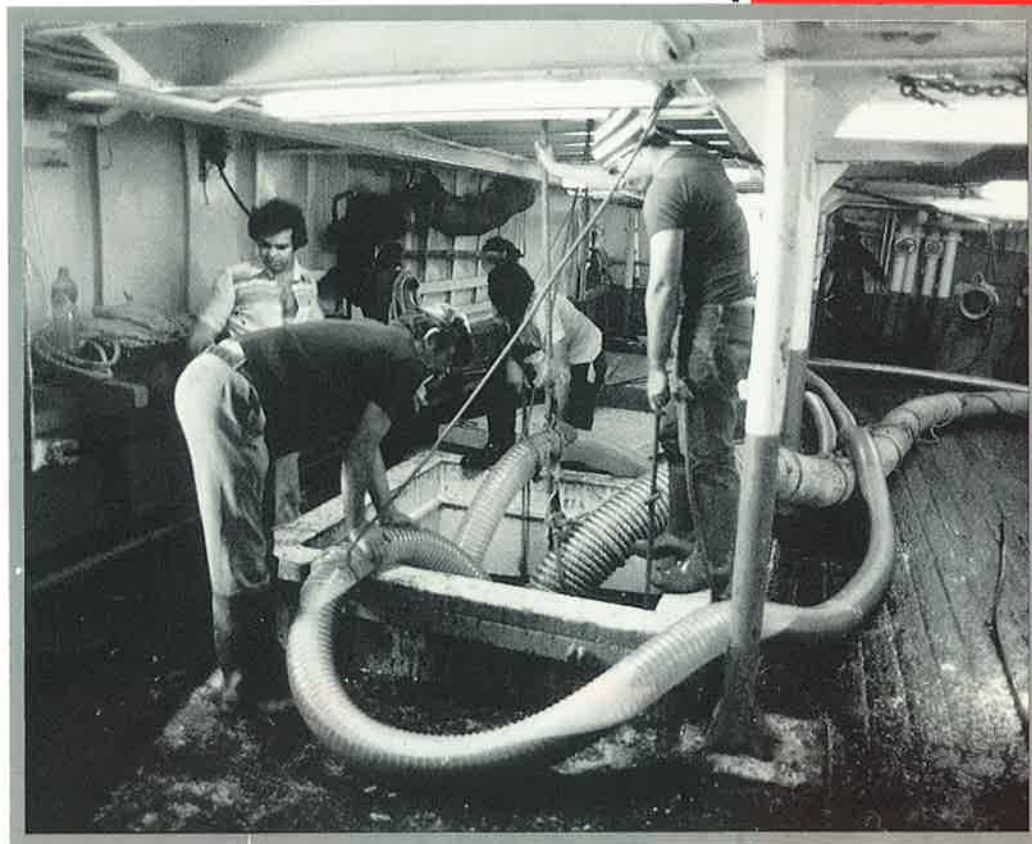
De la misma forma considera prioritario conseguir que la CE se dote de una política específica para jóvenes pescadores que en la actualidad sólo es apoyada por ayudas nacionales.

La formación náutico-pesquera fue considerada otro aspecto destacable dentro de las prioridades del Ministerio. Según el titular del departamento, debido a la nueva situación de cambio que atraviesa el sector, se aconseja la introducción de modificaciones en las enseñanzas náutico-pesqueras. So-

bre todo, nuevos currícula y sistemas de enseñanza que formen a los futuros pescadores en materias relativas a nuevos modos de capturas, conservación de recursos, acuicultura, transformación y comercialización de productos pesqueros, etcétera. Con este fin, según indicó, se aplicará una reforma de las enseñanzas que se iniciará con carácter experimental en el curso 1991-92 y que estará en línea con los niveles de formación determinados por la CEE y con las normas internacionales de formación en la seguridad marítima.

será avanzar en los resultados de mejora de industrialización y comercialización de los productos pesqueros y aprovechar las reglamentaciones de la CE para adecuar las estructuras comerciales españolas a las europeas. Para ello existe una serie de subvenciones que protegen desde el 55 por cien del total de la inversión realizada, lo que ocurre en las regiones más ricas, al 75 por cien con que se subvencionan los proyectos en las más pobres.

También será prioritario el Plan Sectorial Nacional Pesquero, que la Administración



### Mejoras comerciales

En la actualidad existen en nuestro país 38 organizaciones de productores que representan un volumen aproximado de 800.000 toneladas, lo que equivale al 70 por cien de nuestra producción. Estas organizaciones que nacieron a raíz de la incorporación de España en la CE, están representando unas importantes transformaciones en las estructuras comerciales del sector y una mayor garantía de suministros y calidad.

La política que desarrollará el Ministerio, según su titular,

española presentó a Bruselas el pasado mes de junio para poder acceder a estas ayudas. Dicho plan incluye unas inversiones de 85.000 millones de pesetas en los próximos cinco años. No obstante, la política de mercados comunitaria no incluye a Canarias, para lo que el Ministerio ha establecido ayudas diversas y específicas. Sobre todo, para lo relacionado con la exportación de conserva de sardina a países africanos y a la Europa del Este y lo relativo a la flota atunera de marcado carácter artesanal. ■

M. P.

**España insistirá ante la Comunidad Europea en aumentar las ayudas a jóvenes pescadores.**

**La política pesquera en el Mediterráneo deberá ceñirse a sus peculiares características, según Carlos Romero.**



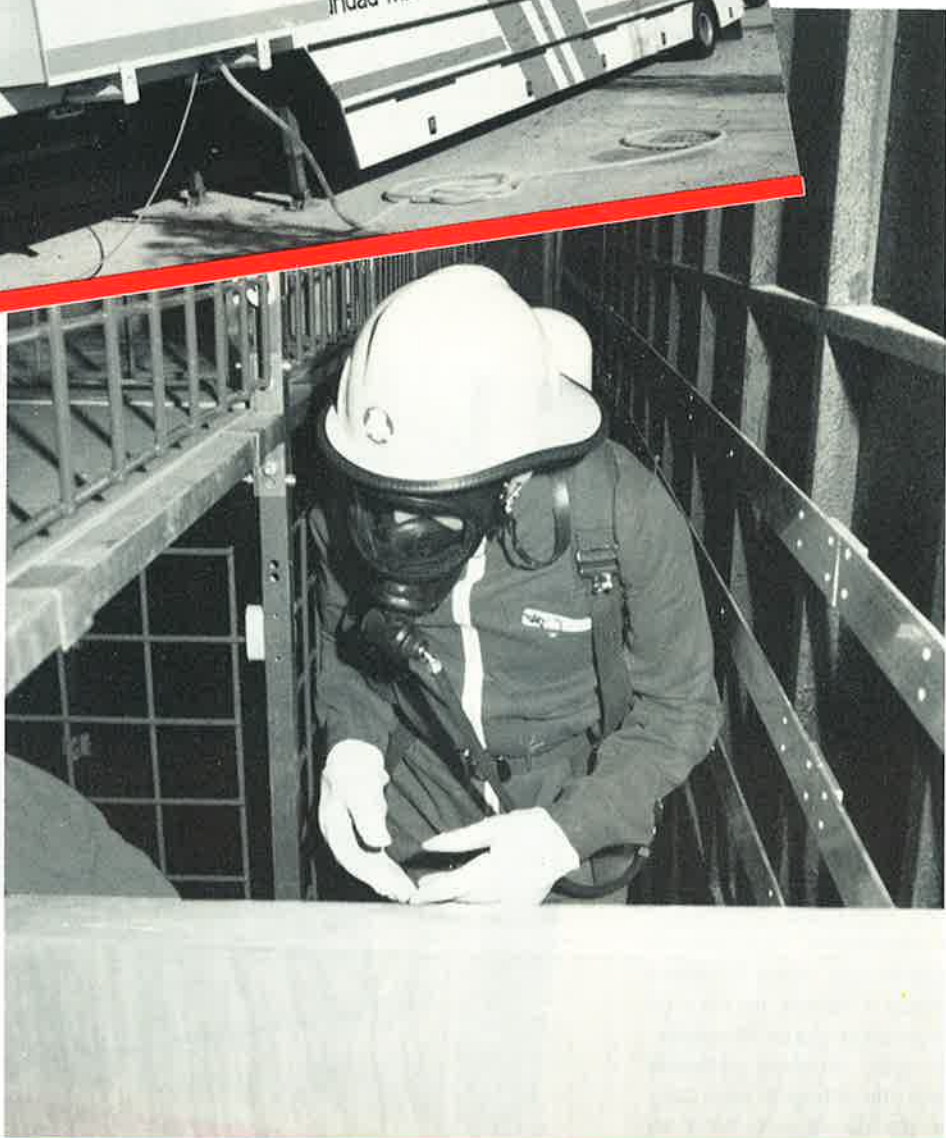
# CLASES SOBRE RUEDAS

UNIDAD MÓVIL DE SEGURIDAD

MARITIMA



En abril del pasado año comenzaba su andadura la Unidad Móvil de Seguridad Marítima; desde entonces y hasta la fecha, han pasado por sus aulas más de 2.500 alumnos, que han asistido a los dos tipos de cursos que se imparten en el interior de la Unidad Móvil, esto es, los cursos de entrenamiento con equipos de respiración autónoma, cursos ERA, y los de Introducción en Seguridad Marítima. Concretamente, en el período de tiempo de 1989 durante el cual estuvo en funcionamiento la Unidad, es decir, nueve meses, se impartieron ciento cuarenta cursos ERA, a los que asistieron 1.400 alumnos, y 10 cursos de Introducción en Seguridad Marítima que registraron una asistencia de 100 alumnos. Durante el presente año los esfuerzos de la Unidad han crecido y en sólo seis meses de trabajo se han impartido 100 cursos ERA, en los que han participado 1.000 alumnos, y el mismo número de cursos en Introducción en Seguridad Marítima que el año anterior, 10, a los que han asistido 160 alumnos.





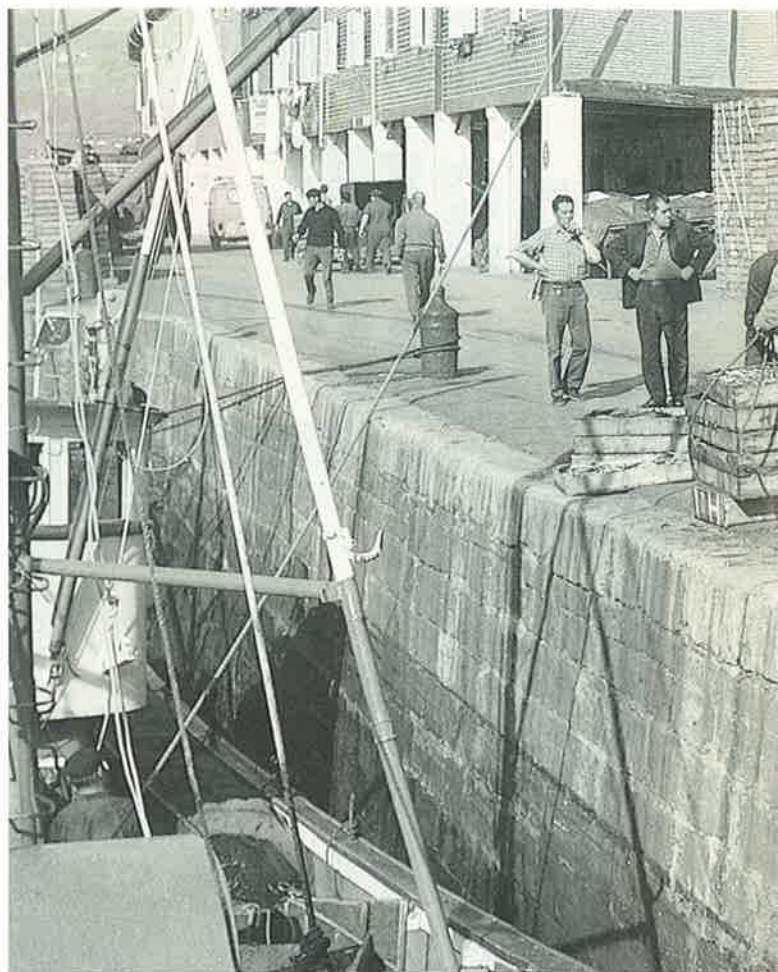
**U**na de las principales causas de muerte en caso de accidente son los errores en la manipulación del material de supervivencia. En un incendio, hay que saber si se debe utilizar un extintor de agua o de polvo, y qué tipo de reacciones son las más adecuadas.»

**L**a unidad está especializada en los cursos de Entrenamiento en Equipos de Respiración Autónoma, y los alumnos a los que van destinados proceden de las Escuelas de Formación Náutico Pesquera o del área de la pesca. El curso se imparte en varias fases, teóricas y prácticas. El primer paso es asistir a una clase teórica, apoyada con material visual, vídeo o diapositivas en concreto, que ayuden a conocer el equipo con el que va a tener lugar el entrenamiento posterior. La siguiente fase exige pasar una prueba de resistencia coordinada por un médico. La prueba consta de dos ejercicios, que se realizan en la sala de control de la unidad, uno de ellos es de resistencia, y consiste en subir por una escalera sin fin, simulando lo que podría ser la subida o bajada a un barco; el segundo ejercicio es de fuerza, y consiste en bajar un martillo que lleva un contrapeso de 45 kilos.

La siguiente fase se desarrolla en la galería de orientación, un espacio a oscuras que simula una estructura laberíntica, con obstáculos, simuladores especiales que crean el efecto de humo o llamas, un foco de calor y un simulador de ruidos. Todo este montaje pretende sugerir una situación real, tal y como podría ser el meterse en una sala de máquinas incen-

diada a bordo de un barco.

Durante el transcurso de todo el ejercicio los alumnos están controlados mediante un monitor, cuyas imágenes se obtienen a partir de un sistema de rayos infrarrojos que permite obtener una visión de lo que se está haciendo en la sala, a pesar de la oscuridad. Cuenta, también, con un sistema de megafonía mediante el que los







## Itinerario de la Unidad hasta diciembre

Desde el 4 de septiembre hasta el 28 del mismo mes, la Unidad estará emplazada en Santa Cruz de Tenerife; a partir de esa fecha y hasta el 19 de octubre, estará en Las Palmas de Gran Canaria, fecha en la que se desplazará a Arrecife de Lanzarote, donde estará ubicada hasta el día 6 de noviembre. Con este último destino termina su recorrido por las islas Canarias, y se desplaza hasta el País Vasco. Estará una semana en Vizcaya, concretamente desde el 11 hasta el 16 de noviembre. Posteriormente se moverá hasta Cantabria, donde permanecerá otra semana, una más en Gijón y otra en Guipúzcoa, por orden correlativo. Finalmente, los últimos quince días antes de Navidad, La Unidad Móvil de Seguridad Marítima estará instalada en Tarragona, donde terminará el itinerario de su segundo año de vida. ■

monitores pueden entrar en comunicación con los alumnos.

A aquellos que consiguen superar la prueba se les extiende un certificado en el que consta que han superado la prueba de entrenamiento en equipos de respiración autónoma, prueba que aún no está homologada por la Dirección General de Marina Mercante.

La respuesta de los alumnos a los cursos es muy buena, por norma general, en opinión del propio instructor permanente de la Unidad móvil, Enrique Fernández. «El objetivo de este tipo de cursos es concienciar a la gente de la mar de que con frecuencia se producen muertes, por desconocimiento de las normas más elementales de comportamiento en este tipo de situaciones. En una sala incendiada puede no haber oxígeno o puede estar inundada de gases venenosos cuya existencia debe preverse», explica Enrique Fernández.

Aunque los equipos de respiración autónoma no son habituales en los barcos de pesca, sí son obligatorios en buques de más de 300 toneladas de registro bruto. «Los cursos proporcionan conocimientos que pueden ser muy útiles al marinero de un pesquero, patronos o mecánicos, que pueden acceder a la Marina Mercante, e incluso sirven para familiarizar al personal con estos equipos y concienciar a los armadores de la importancia de tenerlos a bordo», continúa el instructor permanente de la Unidad Móvil.

### Cursos de Supervivencia

En la Unidad se imparten también el curso completo Básico Contra Incendios y el





**E**l año pasado, se impartieron en la Unidad 140 cursos ERA, a los que asistieron 1.400 alumnos, y 10 cursos de Introducción en Seguridad Marítima, con más de 100 alumnos.



## Segunda Unidad Móvil, en proyecto

En enero de este mismo año, la sede del Instituto Social de la Marina en Madrid acogió a los representantes de las direcciones provinciales y de las escuelas de formación del ISM para redefinir el Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima. En la misma se acordó promover, entre otras propuestas, la posibilidad de construir una nueva Unidad Móvil de Seguridad Marítima, que estaría diseñada de acuerdo a unos objetivos bastante diferentes a los de la actual unidad en funcionamiento; si ésta está destinada fundamentalmente a impartir cursos de Entrenamiento en Respiración Autónoma —ERA—, y realiza con menos facilidad su función de adiestramiento en supervivencia y lucha contra incendios, la nueva Unidad estaría dotada para impartir exclusivamente cursos de supervivencia en la mar y de lucha contra incendios.

Si esta Unidad llega a ser realidad, se intentará que sea homologada por la Dirección General de la Marina Mercante, de modo que quienes asistan a los cursos puedan tener el certificado de supervivencia en la mar, que exige la orden ministerial publicada en marzo de este año a los tripulantes de buques mercantes, cuyo peso supere las 20 toneladas de Registro Bruto.

La segunda Unidad Móvil de Seguridad Marítima es, por el momento un proyecto, que el Instituto Social de la Marina contempla con interés, pero solamente un proyecto. ■

V. L.

Curso Básico de Supervivencia en la Mar. Aunque la labor específica de la Unidad son los cursos ERA, en ella hay también material para impartir estos dos últimos mencionados. Concretamente, lleva en su interior material contra incendios, una motobomba flotante, conexiones para mangueras, extintores de polvo y agua, etcétera. Cuenta también con material de supervivencia diverso.

Los alumnos, dice el instructor de la Unidad, aprenden cosas y se familiarizan con un material que la mayoría no ha visto nunca. «Una de las principales causas de muerte en caso de accidente son los errores en la manipulación del material de supervivencia. En un incendio, hay que saber si hay que utilizar un extintor de agua o de polvo, qué tipo de reacciones son las más adecuadas, etcétera. En este sentido, creemos que los cursos que se imparten en la Unidad cumplen una labor importante.» ■

Virgina LAVIN



Los cultivos marinos presentan un futuro halagüeño

## El sector acuícola facturó 5.000 millones en el 89

El cultivo de peces está obteniendo una creciente importancia en los últimos años, y durante 1989 se produjeron en Galicia 500 toneladas de rodaballo y 2.500 de trucha.

**L**A Comunidad Autónoma gallega se ha revelado en los últimos años como una zona de gran importancia en cultivos marinos y ya en 1989 se situó a la cabeza en volumen de inversiones, con 1.175 millones de pesetas para la creación de 35 nuevos proyectos industriales, seguida de Andalucía, con cinco proyectos y 556 millones. Este sector facturó un total de 5.000 millones de pesetas durante el pasado año, mientras que tan sólo el sector mejillero elevó esta cifra a 14.000 millones en primera venta, proporcionando 4.000 empleos directos.

El futuro para la acuicultura se presenta también bastante

halagüeño y el presidente de la Xunta, Manuel Fraga, ya ha afirmado que «*O dos cultivos mariños está chamado a ser unha das puntas de lanza do porvir da nosa terra*».

Quizá debido al gran desarrollo que este sector está experimentando en Galicia, durante el mes de septiembre tuvieron lugar dos reuniones de alto nivel sobre acuicultura. La primera de ellas se celebró en Vigo bajo el título de «IV Congreso Internacional de Patología en los Cultivos Marinos», en el que participaron científicos y veterinarios de los cinco continentes, para intentar conocer cuáles son y cómo se pueden diagnosticar mejor las

enfermedades que afectan a los distintos cultivos marítimos, así como el estudio de nuevas técnicas de diagnósticos, y cómo se pueden prevenir y tratar las enfermedades de los animales marinos.

La investigación y los problemas que la acuicultura tiene planteados en estos momentos fueron los temas que se trataron en el III Congreso Nacional de Acuicultura que se desarrolló desde el 23 al 27 de septiembre en Santiago de Compostela. En él se dieron cita más de medio millar de especialistas y científicos de Francia, Portugal, Noruega y España, y se debatieron 159 ponencias.

La investigación fue uno de los temas centrales que se trataron en esta reunión científica y el gobierno gallego, a través de su presidente Manuel Fraga, puso de manifiesto su interés por fomentar la investigación propia mediante ayudas a entidades públicas y empresas privadas.

En este sentido se expuso la dependencia que tanto en Galicia como en el resto de España se tiene respecto a la producción y cría de alevines del rodaballo, de los que anualmente se importan 700.000, con una supervivencia mínima, lo que ha hecho que se lleven a cabo investigaciones en el Centro Experimental de Villaxoán, en Orense, para lograr una mayor resistencia.

El sector de cultivo de peces está obteniendo una creciente





importancia en los últimos años y durante 1989 se produjeron 500 toneladas de rodaballo y 2.500 de trucha. Se experimenta en estos momentos también con la dorada, una especie con la que se trata de diversificar la producción.

Las críticas a la actual Ley de Costas, «que lo único que hace es plantear impedimentos al desarrollo de los cultivos marinos», y la constatación de que existe una disfunción clara entre los centros de investigación, las empresas productoras y las administraciones públicas con competencias en este sector, con el consiguiente perjuicio para el desarrollo adecuado de los cultivos marinos, fueron otros temas tratados en el III Congreso sobre acuicultura, donde se pidió también que se elabore un Programa Nacional de Acuicultura Marina que contemple la reforma de la le-

**Las autoridades gallegas afirman que lucharán contra el furtivismo de una forma clara, teniendo como objetivo la profesionalización del sector marisquero.**

gislación vigente y que incluya aspectos sobre ordenación profesional, concesiones de agua y suelo, protección ambiental, delimitación de las jurisdicciones, etcétera.

### **El sector mejillonero reclama la denominación de origen**

El subsector del mejillón genera en Galicia 4.000 empleos directos y 14.000 millones de pesetas en primera venta, cifras que hablan por sí solas sobre la importancia que su producción tiene en la comunidad, por ello el análisis sobre su situación actual no podía faltar en el

III Congreso de Acuicultura, donde los representantes del sector reclamaron la denominación de origen o al menos la denominación de «producto gallego de calidad», con lo que se pretende lograr una clara diferenciación del producto, como puso de manifiesto Raúl Fraga, de la Organización de Productores Mejilloneros de Galicia (OPMAR).

También se dejó claro que debe evitarse a toda costa un incremento de la producción, porque como asegura el titular de la Consellería de Pesca, López Veiga «estamos a pique de saturar-las-rías», afirmando que su departamento no concederá más licencias para el emplazamiento de bateas en las aguas de la comunidad autónoma.

### **Tensiones ante la campaña marisquera**

Este año la campaña marisquera, que se inició a principios del mes de octubre, tuvo unos antecedentes algo turbios, debido al enfrentamiento mantenido por parte de las Cofradías de Pescadores de Arcade, Cambados, Vilanova y La Coruña, con las autoridades de la Consellería de Pesca, al negarse estas últimas a facilitar carnet de mariscador a aquellas personas que no hubieran satisfecho convenientemente las deudas por sanciones impuestas en la pasada campaña.

El Conselleiro de Pesca mostró su firmeza en no dar marcha atrás en este asunto y dijo que no se cedería bajo ningún concepto, pues las sanciones impuestas hasta finales de septiembre rebasaban ya los 70 millones de pesetas, «na maior parte dos casos por asuntos de furtivismo».

Las autoridades gallegas afirman que lucharán contra el furtivismo de una forma clara, teniendo como intención profesionalizar el sector marisquero, uno de los recursos económicos tradicionales en la costa gallega, pero que va unido también al furtivismo y a la falta de respeto de las vedas. ■

Elena CEBRIAN



El fallo de la Sala de lo

Contencioso-administrativo cántabra anula el permiso concedido por la Consejería.

## **Anulada la autorización de instalación de una factoría acuícola en Santoña**

La empresa Cultivos Marinos del Norte (CULMANOR) no podrá cultivar rodaballo y almeja fina en la bahía de la localidad cántabra de Santoña, dado que la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria ha anulado la autorización concedida por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca para la instalación, explotación y funcionamiento de un criadero de estas especies.

Las ob

La Coordinadora de Mariscadores de la Bahía de Santander han denunciado la situación de un colectivo de 500 trabajadores del sector, que llevan dos meses sin poder pescar debido a las obras de dragado que la Junta del Puerto santanderino lleva a cabo en la entrada de la bahía. Según los mariscadores, el dragado enturbia el agua y cubre de fando los tradicionales páramos de pesca, por lo que es prácticamente imposible continuar las labores de pesca.

Las capturas de «muergo» (navaja) han caído un 50 por cien, según cálculos de los mariscadores. De las 50 ó 60 docenas diarias de





**S**EGUN el fallo de la Sala, se estima que el recurso interpuesto por la Administración del Estado contra una orden de la Consejería de Pesca con fecha de 9 de junio de 1989, que otorgó a CULMANOR la autorización para montar una factoría de acuicultura, y se anula la misma «por su disconformidad con el ordenamiento jurídico».

La sentencia considera que, al tener la empresa el propósito de inundar la zona y volver a su estado primitivo el terreno de marisma desecado, la parcela debe volver a dominio público, por lo que no puede ser explotada por un particular.

El proyecto de criadero y granja marina cuya autorización se ha anulado afecta a una parcela de terreno de más de 11 hectáreas, procedentes de la concesión otorgada por el Estado en 1926 para cerrar y sanear un trozo de marisma en la margen derecha de la canal de Escalante, situado en la bahía de Santoña, dentro del término municipal de Bárcena de Cicero.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia también destaca el «extraordinario interés ecológico» del terreno, recogido en un informe con fecha 14 de febrero de 1989.



### Inaugurados dos nuevos accesos al Puerto de Raos

Los accesos al Puerto de Raos entraron en servicio en los primeros días del mes de julio, una vez inaugurado el tramo en un acto formal que tuvo lugar en Santander con la presencia del delegado del Gobierno, Antonio Pallarés, y el jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, Vicente Revilla. Las obras de este proyecto, iniciadas en el mes de abril, han concluido con cierto retraso, impuesto por la necesidad de mantener el tráfico fluido en la carretera nacional 635, pero su

entrada en servicio es ya una realidad.

Los nuevos accesos al puerto santanderino de Raos, incluidos en el Plan General de Carreteras 1984-1991 y con un presupuesto de 163 millones de pesetas, ha requerido el movimiento de más de 57.000 metros cúbicos de tierra y un complejo diseño técnico. El proyecto permite el intercambio de tráfico entre la autovía del Cantábrico y la autopista Santander-Torrelavega, así como los enlaces con la Meseta y el corredor de la Cornisa Cantábrica. Asimismo, facilitará el desplazamiento desde la capital cántabra al Puerto de Raos, a la futura Ciudad del Transporte

tista o al polígono industrial de Nueva Montaña.

### El destructor de la armada «Alcalá Galiano» será desguazado en Parayas

El destructor de la armada española «Alcalá Galiano» arribó al puerto santanderino, del gancho del remolcador «Cuahtro», procedente de El Ferrol, con el destino final de ser desguazado en los astilleros de Parayas.

El «Alcalá Galiano» era uno de los «cinco latinos», como era conocido familiarmente por sus tripulantes un grupo de barcos incorporados a la flota militar española en la década de los años sesenta, cuando un grupo musical de idéntico nombre cosechaba importantes éxitos.

El «Galiano» (D. 24) era el más joven de los «latinos», cuyas características comunes eran: 2.050 toneladas de desplazamiento; 11 metros de eslora, 12 de manga y 5,50 de puntal; una velocidad de 35 nudos, autonomía de 4.500 millas a marcha económica y propulsión por turbinas de 66.000 caballos. ■

Violeta GONZALEZ

## Las obras de dragado del puerto impiden el marisqueo



murgos que se pescaban habitualmente, ahora se ha pasado a obtener sólo 20 ó 30. La pesca de la almeja, principal producto de la zona, está casi paralizada, debido a los cuatro o cinco centímetros de lodo que cubren la zona donde abunda esta especie. Los mariscadores temen también que los centollos, que ahora acuden a desovar, se vean afectados negativamente por la presencia de la draga.

El colectivo considera que las operaciones de dragado se efectúan de «forma indiscriminada». «Sin respetar las distancias proyectadas, subiendo o bajando la marea, en época de desove del marisco y

con una draga que absorbe todo el pescado y todo el marisco que encuentra a 100 metros de distancia», añade el colectivo.

Los mariscadores exigen que se adopten medidas inmediatas para contrarrestar el efecto del dragado y evitar que se produzcan mayores daños. A juicio de estos trabajadores, es preciso que los trabajos de dragado se limiten a los períodos de mareas bajas, y plantean la necesidad de sustituir la draga «Vasco de Gama», una del tipo «chupona», por otra llamada de «rosario» o de «cucharas», menos dañina.

La Coordinadora exige también «la instalación de una depuradora

de moluscos prometida hace seis años, el cese de la entrada ilegal de almeja extranjera, la ampliación del servicio de vigilancia y el final del daño que se está haciendo a los cultivos de almeja».

Además, este grupo se muestra contrario a «los rellenos y los dragados ilegales, del aplazamiento hasta el año 2.000 de saneamiento de la bahía, y la paralización de la decisión sobre cultivos marinos en la región, que está frenando el desarrollo del sector y desaprovechando las subvenciones del Gobierno central y de la CEE». ■

V. G.





Con la autorización de la Comisión de la CE

## El sector pesquero balear moderniza su flota

Con la entrada en vigor del Reglamento del Consejo de la CE sobre la promoción de la pesca artesanal, la flota pesquera balear, dadas sus características, quedaba fuera de la posibilidad de acceder a unas ayudas económicas que le permitiesen modernizar el equipamiento de sus embarcaciones. La Consellería de Agricultura y Pesca del Govern Balear ha paliado esta situación desfavorable mediante unas subvenciones que ha tenido que autorizar la Comisión de las Comunidades Europeas.

**L**A Conferencia Mundial de Pesca de la FAO recomendó unas directrices aplicadas al Mediterráneo, en el sentido de llevar a cabo unos programas de adecuación de la franja litoral de la CEE y de Promoción de la pesca artesanal, mediante unas ayudas a embarcaciones de características determinadas. Al entrar en vigor el Real Decreto 219/87 y el Reglamento 4028/86 del Consejo de la CEE, creó una situación desfavorable para la flota balear.

Esta situación venía dada porque, dadas las características peculiares de la pesca artesanal de Baleares, el 87 por cien de las embarcaciones tiene menos de nueve metros de eslora, lo que las dejaba fuera de la posibilidad de acceder a las ayudas arbitradas por estas disposiciones.

El conjunto de la flota pesquera balear está compuesto por 772 embarcaciones, de las que 673 corresponden a artes menores, con esloras comprendidas entre seis y nueve metros. Además, se da la circunstancia que la estructura empresarial es de tipo familiar, y el empresario es un trabajador más, generalmente, embarcado.

Pero era necesario modernizar el equipamiento de estas unidades, así como proceder a su adecuación a la realidad de producción de

recursos disponibles y, al mismo tiempo, a la realidad comercial del mercado local. Por esta razón se creó la línea específica de ayudas destinadas a la modernización de buques pesqueros con esloras entre seis y nueve metros, y a modernizar buques entre nueve y doce metros de eslora, para pro-

yectos que no alcancen 1.680.000 pesetas, con la misma filosofía y orientación del RD 219, previa autorización de la Comisión de las Comunidades Europeas.

De esta manera se pretendía incentivar la adquisición de equipos de navegación y equipos auxiliares de pesca actualizados, que les permitiera aumentar la seguridad en la mar y abaratar los costes de producción por navegación de prospección y búsqueda de caladeros, obteniendo mayor rentabilidad de la actividad pesquera.

### Cursillo itinerante

Una vez resuelta la modernización, se planteaba la cuestión que, para obtener rentabilidad y eficacia de un equipo electrónico, era necesario tener unos conocimientos de su utilización. Así, para completar esta ayuda a la flota artesanal de las islas, se planificó para 1990 el «Curso Itinerante de Electrónica Aplicada a la Pesca Balear».

Este curso se está realizando en las diferentes Casas del mar del archipiélago Balear, en horas y días sin actividad pesquera en la mar, y la asistencia ha sido importante dado el interés despertado y la calidad del mismo. Para llevar a cabo este curso se requerirán los servicios de un profesor que fuera técnico en electrónica y tuviese experiencia en la mar suficiente como para merecer la credibilidad de los asistentes al curso, todos profesionales de la mar.

Estas características las reunía Juan Miguel Batle, Ingeniero Electrónico del Instituto Español de Oceanografía, con muchos días de mar trabajando en temas de investigación pesquera. Ha sido ésta una experiencia piloto en cursos de Formación Profesional, no reglada, que la Consellería y la Dirección General de Pesca, estiman deberá continuar en el futuro para llegar a una cualificación óptima de los profesionales de la pesca artesanal, hacia una actividad racionalizada y con visión de futuro, sobre todo ante los cambios que se preparan en el Mediterráneo a muy corto plazo. ■

**Emilio MORANCHO**







## VII Muestra Flotante Internacional

# Casi 200 expositores en Baleares Náutica 90

La exposición de los últimos modelos en embarcaciones de recreo, la presentación de equipos electrónicos, y otros productos complementarios de la navegación, conformaron la «VII Muestra Flotante Internacional de Baleares». Los 195 expositores, nacionales y extranjeros, ofrecieron los últimos avances de sus fabricados, destacando el «llaut» mallorquín, los lujosos yates ultrarrápidos, y las novedades electrónicas en sondas, radares y combinados sonda-loran-plotter, con pantalla de alta resolución.

**O**RGANIZADA por la Institución Ferial de Baleares (IFEBAL), Palma de Mallorca abrió su exposición flotante «Baleares Náutica'90», cuya muestra internacional se extendió 45.000 metros cuadrados, correspondiendo 25.000 a espejo de agua, donde, al través de pantalanos flotantes, se expusieron abarloadas 150 embarcaciones de todo diseño y porte.

Desde que en 1984 se celebró la primera muestra náutica flotante hasta la actual, su crecimiento ha sido espectacular; de 16 embarcaciones a flote se ha pasado a 150, y de 72 expositores a 195 firmas comerciales presentes en la feria. Del mismo modo ha ido en progresión el número de visitantes: de 27.000 en el año 84 y 62.000 en el 89, en esta séptima edición se ha estimado que el número de visitantes al recinto superó los 65.000.

Según un informe elaborado por la institución ferial de Baleares, y contando con datos

facilitados por la Dirección General de Transportes de la CEE, el mercado español, junto al italiano, son los que presentan mayores posibilidades de crecimiento en turismo náutico dentro del Mediterráneo. Tal es así, que en el año 89 Baleares Náutica entró a formar parte del calendario de ferias internacionales.

Por primera vez en los últimos tres años, y conforme a los datos correspondientes al pri-

mer semestre de 1990, facilitados por el Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), las exportaciones españolas de material náutico han sido superiores a las importaciones. El pasado año 89, nuestro primer vendedor fue EE.UU., por un valor de 3.800 millones de pesetas, seguido de Francia con 3.300, y 2.000 millones el Reino Unido.

Sin embargo, respecto a las exportaciones realizadas por España en productos náuticos, nuestro primer cliente fue Francia con 1.100 millones de pesetas, seguido del Reino Unido con 615, y 491 de Alemania Federal. Y este turismo náutico, el alemán, es el más importante de las Baleares, ya que según responsables de las instalaciones náutico-deportivas, llega

a representar el 50 por cien del total de extranjeros que visitan nuestros puertos.

### Déficit de amarres

Las islas Baleares, con 60 puertos deportivos, se convierten cada año en un amarre obligado para quienes transitan por el mar Mediterráneo. Sus costas y su climatología ofrecen un gran atractivo para el navegante, no obstante, y tras una oferta de casi 18.000 puntos de amarre, no se cubre la creciente demanda, situándose actualmente el déficit en 6.000 puntos de amarre. Los tres lugares críticos que sufren mayor déficit de amarres en Baleares son la bahía de Palma, el Levante de Ibiza y el Sur de Menorca.

Un censo elaborado por la Consellería de Comercio e Industria, ha contabilizado en Baleares un total de 27 astilleros y 235 empresas que ofrecen servicios relacionados con la náutica. De ahí que Baleares, y más concretamente Mallorca, ofrezca mayor atractivo al deporte y a la navegación náutico-deportivos y le convierta en un lugar idóneo para dar cita al trabajo, el deporte y el ocio, proponiendo la más novedosa oferta en la industria náutica ■



E. M.





Más de un centenar de asistentes a la VIII Semana de Estudios del Mar.



## España firmará acuerdos de pesca con América Latina

Con la asistencia de más de un centenar de personas vinculadas al sector, se ha celebrado en la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón la VIII Semana de Estudios del Mar, organizada por ASESMA (Asociación de Estudios del Mar), en colaboración con el Instituto Europeo de Estudios Marítimos (IEEM). El ciclo de conferencias se inició con la intervención de la directora general de Relaciones Internacionales de la Secretaría General de Pesca, Pilar García Doñoro, quien hizo un adelanto sobre las gestiones que se realizan por parte de su departamento sobre la negociación del acuerdo pesquero con Namibia, la posibilidad de que los barcos pesqueros españoles tengan entrada en los caladeros de América Latina y la creación de una empresa mixta que permita mejorar la situación del sector.

**P**ILAR García Doñoro señaló en su disertación que *«estamos abocados a dirigirnos, de una forma clara, hacia América Latina y en estos momentos estamos en disposición de entrar en negociaciones con países como Argentina, Chile, Perú, Colombia, Uruguay y Méjico con el fin de entrar en sus aguas pesqueras, aunque es un asunto muy difícil y por ello la creación de empresas mixtas, para poder realizar este trabajo, puede ser una buena solución ya que el objetivo de estas empresas sería pescar en terceros países»*.

La directora general de Relaciones Internacionales no descartó *«la posibilidad de que en el futuro se puedan extender a las aguas comunitarias las vedas de fin de semana que se han establecido en España y que postulan los pescadores asturianos»*. En este sentido Pilar García Doñoro indicó que *«hay enormes dificultades para conseguir esa mejora ecológica de los mares comunitarios»*, aunque mostró su satisfacción por el hecho de que Italia, uno de los

países más *kamikazes* en la pesca de diversas especies, haya suspendido la utilización de artes de derivas, lo que supone un paso adelante en la política conservacionista de los mares y *«nos gustaría que la entrada en vigor del acta única en 1993 significara mucho para la pesca, pero no es una tarea fácil»*.

Pilar García Doñoro añadió en su intervención que el mundo de la pesca tiene demasiados aspectos de tradición histórica y de problemas interfronterizos como para que *«sea una balsa la posibilidad de que todos los pescadores comunitarios puedan pescar en cada caladero de los países miembros»*.

### El robot para los rescates marítimos

En la segunda jornada de la Semana de Estudios del Mar intervino Emilio Martín Bouza, subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación quien manifestó

que *«no se adquirirá ningún robot submarino para el rescate de tripulantes hundidos con el barco»*. Y justificó esta decisión de la administración marítima española *«por el alto coste que supondría un minisubmarino dirigido desde un barco en la superficie, que no tendría una ocupación mínima como para justificar esta gran inversión»*.

Un ingenio de este tipo se ha utilizado recientemente en Asturias, concretamente en Lluvia, para intentar recuperar el cadáver de un marinero del pesquero «El Duque», aunque las tareas de rescate no han tenido éxito. El robot fue alquilado a una empresa extranjera pero no localizó los restos de la embarcación que se encontraba en el fondo ya que *«al tener el casco de madera es una tarea muy difícil puesto que el eco que ofrece es muy malo, lo que no pasaría si fuera de acero»*.

Martín Bouza señaló que la Dirección General de la Marina Mercante tiene todos los elementos de apoyo necesarios para desde ellos utilizar el robot submarino ya que *«a los seis remolcadores de salvamento que hay repartidos por el litoral español, se unirán próximamente otros dos, que tendrán su base en Bilbao y Barcelona»*. Para el próximo año serán adquiridos tres más, a los que se sumarán cuatro embarcaciones menores destinadas también al salvamento.

La Dirección General de la Marina Mercante va a buscar la finan-





ciación adecuada para inspeccionar y reparar las embarcaciones que tiene la Cruz Roja del Mar y «pondremos en cada base a un capitán de la Marina Mercante y a un jefe de máquinas para que las supervisen convenientemente, incluido el personal voluntario». Señaló, igualmente, el perjuicio que causa en España el hecho de que en el salvamento marítimo participen seis organismos y once entidades colaboradoras de naturaleza diferente.

### **González Bruno: corregir las deficiencias del sector**

Una de las conferencias de mayor interés y actualidad de la Semana de Estudios del Mar ha sido la pronunciada por Félix González Bruno, secretario general del Instituto Social de la Marina que ofreció una visión global sobre la actividad institucional, poniendo de manifiesto los programas de trabajo que vienen desarrollándose en la actualidad.

Como conclusiones más destacadas de la intervención de González Bruno, cabe señalar aquellas que se constituyen en objetivos a alcanzar por el ISM y que, resumidamente se exponen a continuación:

— Mantener o incrementar en su caso, una gestión ágil, eficaz y transparente de las prestaciones otorgadas por el Sistema del Régimen Especial del Mar, mediante la adecuada interrelación de medios humanos y materiales.

— Culminar el programa de vida laboral a fin de que los trabajadores puedan disponer de la información necesaria, para hacer efectivos sus derechos de Seguridad Social.

— Conseguir que la Ley General de Sanidad sea cumplimentada en todas sus prescripciones impulsando la debida coordinación con la Red Pública de

la Salud, sin merma de la calidad del servicio.

— Perfeccionar los programas informáticos de Sanidad Marítima para que sea operativa la transmisión de datos clínicos en tiempo real e intensificar la actuación preventiva mediante la formación sanitaria de los profesionales del medio.

— Establecer oficinas de empleo totalmente informatizadas, que permitan conocer la oferta y la demanda existentes en el mercado laboral marítimo.

— Coordinar con la oferta pública de servicios sociales en tierra y elaborar un programa específico de bienestar tanto a bordo como en tierra.

También habló el secretario general

del ISM de las medidas que se están desarrollando para paliar los índices tan altos de siniestralidad que afectan al sector. En este sentido puso de manifiesto los distintos cursos formativos incardinados en los Programas de Sanidad Marítima y de Formación, así como el programa de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, INSPECMAR, con el que el Instituto Social de la Marina colabora activamente a fin de velar por la seguridad de los buques.

Puso de relieve el secretario general del ISM la labor que realiza el «Esperanza del Mar», buque sanitario del Instituto Social de la Marina y dijo que dicha unidad realizó el pasado año 3.000 intervenciones, dando cobertura a las 1.200 embarcaciones que operan en el banco pesquero canario-sahariano. Finalizó señalando que el «Esperanza del Mar» cumple perfectamente con su misión de facilitar asistencia sanitaria a los barcos que se hallan en el banco canario-sahariano y colaboran logísticamente con ellos.

La VIII Semana de Estudios del Mar ha analizado también el sector de la Marina Mercante y del turismo, así como de los deportes náuticos y el derecho marítimo. La clausura estuvo presidida por el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo quien adelantó que el centro de lucha contra el fuego de Gijón, que será pionero en Europa, se empezará a construir dentro de dos meses en la zona de Veranes para lo cual se está realizando ya trabajo de infraestructura. ■

José de ARANGO







Costera  
del  
bonito:



## Capturas al alza y precios a la baja

**Si en junio una embarcación bermeana logró vender en Avilés sus capturas de bonito a 900 pesetas el kilo, durante la campaña este pescado no ha superado las 225 pesetas por kilo.**

La costera del bonito de la temporada se ha caracterizado entre los arrantzales vascos por el alto montante de capturas, con descargas que superan las de años anteriores, y por su baja cotización en lonja.

**U**NA campaña exenta de fricciones con los buques franceses dedicados a la pesca de túnidos con volanta y que tanto perjudica la faena a la flota artesanal vasca.

La cotización media de la especie en lonja ha rondado las 260 pesetas por kilo, alcanzando los ocho millones los kilogramos de bonito capturados, según datos aportados por las federaciones de pesca de bajura guipuzcoanas y vizcaínas.

Apenas habían tenido tiempo los arrantzales de superar el mal recuerdo dejado por los bajos precios pagados por la anchoa, cuando las flotas de Bermeo, Urio, Ondárroa y Getaria, entre otras, se hicieron a la mar los primeros días de julio, dando así inicio a la costera del bonito.

Varias semanas después comenzaron a arribar a puerto algunos barcos con entrada masiva de pescado. Ante su sorpresa, los arrantzales no tarda-

ron en percibir la depreciación de las capturas, produciéndose importantes bajonazos en la cotización del túnido.

Si en junio una embarcación cacera de Bermeo logró en Avilés, vender sus capturas en una cantidad tan alta como 900 pesetas kilo, en esta ocasión y en las sucesivas, no superaría las 225 de precio mínimo. Los patrones, visiblemente contrariados, no dudaron ya en aquellas primeras semanas, en manifestar su queja por lo que ya sería la tónica de la temporada: los precios de venta eran inferiores a los del año pasado.

En los meses de julio y agosto se había registrado un total de 4.373.818 kilos de pesca, de los que exactamente 2.769.016 se descargaron en Bermeo.

En esta población costera vizcaína, hasta el 15 de agosto se descargaron 1.639.455 kilos de bonito, para pocos días después aumentar espectacularmente.

El 16 de agosto, festividad de

San Roque, embarcaciones grandes y caceras entraban al puerto, vendiendo después más de 400.000 kilos en los muelles. El «Izar Alde», una de las unidades de mayor porte de la flota de bajura vasca, logró pescar 50.000 kilos y tan sólo cinco arrantzales tripulantes de dos embarcaciones caceras destacaron también por los 20.000 kilos capturados.

Pero si las cantidades tan altas habían supuesto júbilo, la desazón apareció al saber que la cotización no superaría las 230 pesetas kilogramo. El volumen de ventas prosiguió entonces con similares cantidades de peso, pero sin conseguir llegar a cotizaciones mucho más altas.

Si esto ocurría en el puerto más importante, las embarcaciones de Ondárroa y Lekeitio pescaron 1.066.954 kilos y 533.499, respectivamente. En las cofradías de Santurce y Elantxobe se contabilizaron cerca de 5.000 kilos.

La flota guipuzcoana ha conseguido vender los 3.765.325 kilos capturados durante la campaña a una media de 280 pesetas kilo, y aunque los datos referentes a los puer-



tos de Hondarribia y Getaria están por concretar, todo apunta a que han ocupado los primeros lugares de éxito en descarga y cotización de los túnidos.

El mayor nivel de capturas de esta campaña en la que las capturas no han sido peores que en 1989, pero sobresale su depreciación, corresponde al mes de agosto y los primeros quince días de septiembre, coincidiendo esta última fecha con las fiestas patronales de Lekeitio y Bermeo y sus flotas atracadas en puerto, originándose de esta manera una pérdida importante por estas dos poblaciones ya que durante esos días, los arrantzales de Guipúzcoa pudieron capturar hasta 50.000 kilos de bonito.

Los barcos encontraron el bonito en aguas próximas a la costa, al menos durante las primeras semanas de la campaña, para que después según iba desarrollándose la costera, el túnido comenzase a ser capturado más hacia el Norte, junto a las costas de Irlanda, en las proximidades del puerto de Cork. Este desvío, según las cofradías vascas se debe al uso de «volantas».

En agosto muchos barcos pudieron faenar a 44 grados latitud norte, seis grados latitud oeste, sorprendiendo de alguna manera a los pescadores que en días anteriores habían tenido que dirigirse al suroeste de Irlanda, por encima de los 50 grados de latitud norte y 20 de longitud oeste.

Pero sí parece que las artes pelágicas continúan siendo utilizadas, en la presente costera del bonito, la sangre no ha llegado al río y las fricciones de otros tiempos, en verano de 1988 y el inicio de la pasada costera, con los pescadores galos, no ha tenido lugar este verano.

A pesar de que la ausencia de incidentes ha sido protagonista, sobre la flota de bajura vasca pende siempre el riesgo de que se lleven a cabo operaciones comerciales de importación de túnidos capturados por este sistema, tan diferente al artesanal de los vascos. «El conflicto está por resolver, ya que

son numerosas las embarcaciones que utilizan artes pelágicas», han expresado fuentes de las cofradías vascas.

Otro problema con el que se han topado los arrantzales y en el que el Gobierno Vasco ha metido cartas en el asunto es el referente a la importación de túnidos. Se trata de frenar el deterioro que sufre este mercado, con la consiguiente baja de precios, al tratar de introducir, y lograrlo, el tipo atún-yellow, procedente de países terceros, del Pacífico oriental, ante las dificultades de su comercialización en el mercado norteamericano.

El Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco ya ha dirigido un escrito al presidente del FROM, en el que exige que planteen con urgencia a las autoridades de la Comunidad la necesidad de prohibir la importación de atún-yellow a los países comunitarios.

Con anterioridad, los Armadores de Buques Atuneros-Congeladores (ANABAC) y las Federaciones de Cofradías de Pescadores de Vizcaya y Guipúzcoa habían remitido comunicados en similares términos, sin que hayan obtenido respuesta satisfactoria por el momento.

Esta exigencia del sector pesquero vasco tiene lugar después de que en los últimos años haya descendido vertiginosamente, de 200 a 125 pesetas, el precio de la especie.

Además de la sobreoferta originada por el pescado procedente del Pacífico Oriental, ya expresada, la compra de atún-yellow a Panamá, vendido después en España e Italia a menos de 120 pesetas kilo, ha agravado la situación. Este cúmulo de hechos son los que han llevado al Ejecutivo vasco a pedir que se ejecute lo previsto en el reglamento 3796/81, para aplicación de medidas apropiadas en los intercambios con países terceros, con el fin de evitar perturbaciones que pongan en peligro la estabilidad de este sector. ■

Isabel CAMACHO



## Las consignatarias piden la reducción de tarifas por atraques



La junta directiva de la Asociación de Consignatarias de Buques de Las Palmas, presidida por Cayetano Cuyás, ha dirigido un escrito al presidente de la Junta de Los puertos del Estado de la provincia, solicitando se considere una reducción en las tarifas de atraques G-1 y G-2 para los buques procedentes de los países de El Magreb.

La petición la basan los consignatarios en el incremento de los costes que se están originando con motivo de las inspecciones sanitarias que se llevan a cabo, como medida preventiva para impedir que la epidemia del cólera entre en el archipiélago.

Esta medida de prevención se llevaba a cabo tras la orden de la Delegación del Gobierno enviada a la Junta del Puerto en la que se establecía

una zona especial para los buques procedentes de Marruecos, Mauritania o cualquier otro país del Magreb. Según los consignatarios esta circunstancia encarece los precios que se han de abonar en concepto de atraques, puesto que con posterioridad, una vez pasado el control, vuelven a atracar de nuevo en sus lugares habituales para proceder a la descarga de sus mercancías.

Además del incremento de las tarifas, los consignatarios señalan que las medidas establecidas están generando considerables retrasos para proceder a la estiba y desestiba de los productos, y que las demoras que se producen no son imputables a ellos, por lo que solicitan igualmente una mayor rapidez en las operaciones. ■

C. R.



Según la propuesta, cumplen los requisitos previstos por la ley para acceder a la autonomía

## El Senado rechaza la propuesta de autonomía para los puertos de Las Palmas

**E**l Senado rechazó en su sesión plenaria del pasado 2 de octubre, con los votos en contra de todos los grupos de la oposición, la moción presentada por el senador popular en la Cámara Alta por la isla de Gran Canaria, José Macías Santana, en la que solicitaba el estatuto de auto-

mía para todos los puertos del Estado en la provincia de Las Palmas.

Buscaba su moción José Macías en el auge económico de dichos puertos, y en concreto del puerto de la Luz y de Las Palmas, así como en la competencia a corto plazo de los puertos de Agadir y el Aiun, que serán declarados francos para hacerlos más atractivos a los bancos, empresarios e inversionistas extranjeros.

Según el senador grancanario del grupo popular, el puerto de Las Palmas cumple los requisitos previos por la ley para acceder a la autonomía, como ocurre en los puertos de Bilbao, Barcelona, Valencia y Huelva, y ante los que en opinión de José Macías, el canario está injustamente discriminado, permaneciendo indefenso y enconsertado en viejos moldes burocráticos. También añadía Macías Santana en su moción que la carencia de autonomía en el puerto de la Luz y de Las Palmas impide la creación de estructuras ágiles que mantengan su liderazgo en aguas del Atlántico, y según su opinión con ello se está jugando a una sola carta la supervivencia del pulmón económico de la capital grancanaria.

Por otra parte, y tras conocer el rechazo de la moción del grupo popular por la Cámara Alta, el presidente de los Puertos del Estado en la provincia de Las Palmas, José Manuel Hernández, señaló que la autonomía solicitada en dicha moción para los puertos que él gestiona está prevista en la ley de 1968, aunque ésta —indicó— «se ha quedado corta para las actuales necesidades». Además José Manuel Hernández considera que la competencia de los puertos de Agadir y el Aiun es menor que la que exponía en su moción el senador José Macías. ■



### La flota pesquera del banco sahariano arriba a Las Palmas tras el paro biológico

Desde el pasado 1 de octubre, día en que entraba en vigor la prohibición de faenar el banco pesquero sahariano, según estipula el tratado de pesca comunitario con Marruecos, se encuentran atracadas en el puerto de Las Palmas unas 250 unidades de la flota española que faena en dicho banco.

El paro biológico se prolongará hasta el próximo 1 de noviembre, y tiene como objetivo fundamental la regeneración de las especies marinas de flora y fauna en ese período de un mes.

La paralización de las actividades afecta también a la flota que navega bajo pabellón marroquí y la misma se lleva a cabo por se-

gundo año consecutivo, aunque tanto las cofradías de pescadores, como distintas asociaciones del sector denunciaron el pasado año que otras flotas continuaban sus faenas en el caladero en ese período de tiempo. En concreto, y según esta denuncia, barcos soviéticos y algunos marroquíes aprovecharon el mes biológico y siguieron faenando.

Con motivo de este paro biológico y el consecuente arribo a puerto de hombres del mar, el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha unos cursos de formación, en coordinación con el INEM para los tripulantes de la flota parada. ■

C. R.

C. R.





La actuación de la Junta sobre el tema provoca desconcierto

## Los inmaduros, de nuevo a las primeras páginas

**El final del verano ha resultado más movido de lo esperado en la costa andaluza. Los «inmaduros», esos peces capturados antes de que alcancen la talla autorizada, han puesto la nota de relieve; los denominados «pequeñines» por el Ministerio de Agricultura y Pesca vuelven a saltar a las páginas.**

**A**UNQUE es frecuente ver en los restaurantes y chiringuitos de la costa chanquetes (falsos chanquetes, mejor dicho), y boquerones diminutos, a pesar de la expresa prohibición de su venta y comercialización, según una normativa que la Junta de Andalucía tiene en vigor desde hace ya bastantes años, lo cierto es que su decomisado masivo ha resultado más bien novedoso.

En Punta Umbría, la Guardia Civil decomisó cerca de 3.000 kilos de boquerones inmaduros, lo que provocó disturbios y un serio enfrentamiento entre pescadores y Fuerzas de Orden Público. Esta actuación tuvo otros episodios menos importantes en otras zonas costeras, pero al final, una actuación tan contundente tuvo que reconducirse por la vía de la negociación ante el temor, por parte de la Junta, de que el tema se les fuera de las manos.

Los pescadores habían reclamado que en la zona donde ellos faenaban existía una especie llamada «boquerón blanco», que era de una talla inferior a la normal en su madurez, por lo que consideraban intolerable que se decomisara la mercancía. La solución fue dictaminar que se «levantara la mano» en lo que respecta a las capturas de la zona, y no se decomisara salvo cuando la inflación fuera flagrante. Esto se decidió tras una tensa reunión entre pescadores y Consejería, en la que no se llegó a acuerdo alguno, pero que finalmente derivó en el apaño anteriormente mencionado.

### Situación de desconcierto

Con estas actuaciones se ha producido cierto desconcierto sobre cuál será la futura política de la Junta en materia pesquera, y sobre la actuación del nuevo consejero. Leocadio Marín, teniendo en cuenta que continúa en su puesto el director general de Pesca, Fernando González Vila, desde la legislatura anterior.

La primera actuación parecía renovar con brío las actuaciones estrictas para hacer cumplir la normativa, lo que no se llevó a

cabo en etapas anteriores por una seria descoordinación entre Administración central y autonómica, Armada y Guardia Civil.

Tenía esta posibilidad a su favor, además de esa operación relámpago, el hecho de que el consejero había sido delegado del Gobierno en Andalucía, por lo que sus relaciones y conocimiento de las fuerzas del orden parecían garantizarse.

Sin embargo, a esta especie de demostración de fuerza le siguió una actitud de tolerancia que más de uno podría interpretar como debilidad. Por tanto, aún queda la duda para el futuro. Todo esto, en medio de una escasa concienciación de los ciudadanos sobre los inmaduros, que tiene anécdotas recogidas años atrás, como el hecho de que un famoso restaurante sirviera, otrora, en una comida oficial de

la Junta, inmaduros, o que, a quien entonces era directora general de Consumo le ofrecieran reiteradamente «boqueroncitos y chanquetitos, pequeñitos, pequeñitos», en un afamado restaurante sevillano.

Pero volviendo a la cuestión del talante del nuevo gobierno andaluz ante los problemas del mar, habrá que recordar también la reciente reunión del nuevo consejero con los representantes de las Cofradías de Pescadores de Andalucía. Estas últimas quedaron, según parece, más que satisfechas con la entrevista, lo que no deja de intrigar, ya que no se especificó el contenido concreto de la reunión, dado que era conocida la guerra de las cooperativas andaluzas con la Consejería de Agricultura, debido al denominado «decreto Manaute» que fijaba el papel de las cofradías y las normas para sus elecciones, y eliminaba la posibilidad de que mantuvieran la gestión de las lonjas.

Este contacto tuvo lugar poco después de que se registrara una inusual actividad en algunos puertos en los que se han creado asociaciones de productores pesqueros que pretenden ser una alternativa a las lonjas, por quienes no se encuentran representados.

Por otra parte, tanto organizaciones empresariales como sindicatos habían aprobado también el proyecto diseñado anteriormente, donde se daba paso a su representación en el sector pesquero. Habrá que ver en qué culminan los contactos. Hasta ahora, todas las primeras entrevistas de Marín con diversos colectivos han acabado en sonrisas. Lo que parece que sin duda será más complicado es seguir manteniendo contentos a todos cuando prosigan las reuniones, sobre todo teniendo en cuenta que está pendiente un nuevo proceso de concertación social con la patronal y las centrales sindicales. ■



Lola FERRAND





## La Comandancia de Marina exige que se retiren dos mercantes hundidos

LA Comandancia de Marina de Castellón ha instado a la Dirección General de la Marina Mercante, para que tome las medidas necesarias y retire del puerto de Borriana dos barcos mercantes de tamaño medio, que permanecen hundidos desde hace ocho años.

«El Cala Egos» y «El Litri» fueron semihundidos por las responsables de Comandancia después de que la empresa naviera quebrara y no pudiera hacerse cargo del pago de amarre. Aunque la primera intención fue hundirlos fuera del puerto, los todavía propietarios de los barcos consiguieron que éstos fueran devueltos a la dársena de Borriana. Después de un largo litigio en el que Comandancia de Marina resultó no ser competente para hacerse cargo de las naves, esta institución ha decidido presentar una denuncia ante el Juzgado para que la Dirección General de la Marina Mercante se pronuncie y decida sacar los barcos de la dársena.

### Devuelven al mar tortugas protegidas

En los últimos días del mes de septiembre, especialistas de la Consellería de Agricultura y Pesca han devuelto al mar tres tortugas de la especie *Caretta caretta*, también conocidas como tortugas «bobas». De momento y hasta que se decida su puesta en libertad, los animales permanecerán en las islas Columbretes para un corto período de adaptación. Estas tortugas suelen aparecer en las inmediaciones de las costas, heridas por artes de pesca o con problemas de axfisia por la ingestión de plásticos que con-

funden con medusas. Estos quelonios marinos suelen pesar 50 kilos, y forman parte de una especie protegida por la legislación española.

### Retiran un barco hundido en 1937 del fondo del Puerto Autónomo de Valencia

La ampliación del dragado del canal del Puerto Autónomo de Valencia ha obligado a la extracción de un mercante de 60 metros de eslora hundido en 1937. La maniobra pasa por dinamitar los restos del barco para poder sacarlos a trozos. Un complicado proceso que no terminará hasta bien entrado octubre, y que le costará a los responsables portuarios más de 75 millones de pesetas.

Ya en 1978, cuando se procedió a bajar el calado del canal para que pudieran entrar barcos de 15 metros, hubo problemas al coincidir la profundidad escogida (20 m) con la localización del navío. En ese momento se optó por mover el barco hacia la zona de calado extra, quedando la parte superior a la altura del calado normal.

Los problemas han resurgido cuando se ha abordado la ampliación del Puerto Valenciano. Además de las instalaciones, está previsto seguir con el dragado del canal de entrada, lo que ha determinado la extracción definitiva del buque.

En la operación que se aborda ahora, los técnicos han estudiado minuciosamente la situación de cada punto del barco. Se ha limpiado de fango y arena lo que había sobre y alrededor del mercante. ■

Beatriz VALBUENA

Te interesa SABER

Sist

PARA completar este somero recorrido por la Anatomía y Fisiología del cuerpo humano, en este capítulo vamos a referirnos al Sistema Oseo Muscular y Sistema Nervioso.

**SISTEMA OSEO MUSCULAR.** Comprende huesos, articulaciones y músculos.

Los huesos proporcionan al organismo no sólo un soporte rígido que le permite mantenerse erecto, sino también una protección de las zonas vitales, tal sería el caso del cerebro protegido por el cráneo o del corazón por la parrilla costal.

Los clasificamos según su forma y así distinguimos:

— Huesos largos, en los que predomina su longitud, como son el fémur, el húmero, etcétera.

— Huesos cortos, en ellos predomina la anchura, son ejemplos las vértebras, los huesos de la muñeca, etcétera.

— Huesos planos, son láminas óseas. El ejemplo más claro son los huesos del cráneo.

Vamos a detenernos brevemente en el estudio de la columna. Está formada por la sucesión de huesos cortos llamados vértebras y que se nombran según la zona en que se encuentren situadas, así denominaremos vértebras cervicales a las situadas a nivel del cuello, dorsales o torácicas a nivel del tórax, lumbares a nivel abdominal y sacro y coxis a las que forman parte de la cadera.

La columna es flexible para permitir los movimientos del tronco y tiene una serie de curvaturas que compensan la distribución del peso corporal. La columna vertebral aloja y protege en su interior la médula espinal, de ahí la importancia de los traumatismos en esta zona.

Los huesos se acoplan entre sí por medio de las articulaciones. Las articulaciones se clasifican según su movimiento y así pueden ser:

Sanidad a bordo



# ema óseo y nervioso

— Rígidas, aquellas que carecen de movimiento, como es el caso de las formadas por los huesos del cráneo.

— Semimóviles, que permiten algún movimiento, como ocurre con los huesos de la cadera durante el parto.

— Móviles, que admiten distintos grados de movimiento, así hay unas que se mueven sobre un solo eje, como pueden ser dedos, y otras que poseen todos los movimientos como el caso del hombro.

Para evitar el desgaste que se produciría por el roce continuo de un hueso contra otro, las articulaciones poseen un «lubrificante» especial denominado líquido sinovial. Es una especie de gelatina incluida en una membrana que, a manera de manguito, cierra la articulación.

Los huesos y las articulaciones no podrían realizar ningún movimiento sino fuera por la existencia de los músculos.

El tejido muscular tiene la característica de ser contráctil. Estas contracciones pueden ser voluntarias o involuntarias, y refiriéndose a esta característica los músculos se dividen en:

— Músculos involuntarios, son aquellos que poseen un movimiento autónomo, tal es el caso del corazón.

— Músculos voluntarios, están insertados en los huesos y son los que permiten la movilidad de las articulaciones. La porción del músculo que se inserta en el hueso se denomina tendón.

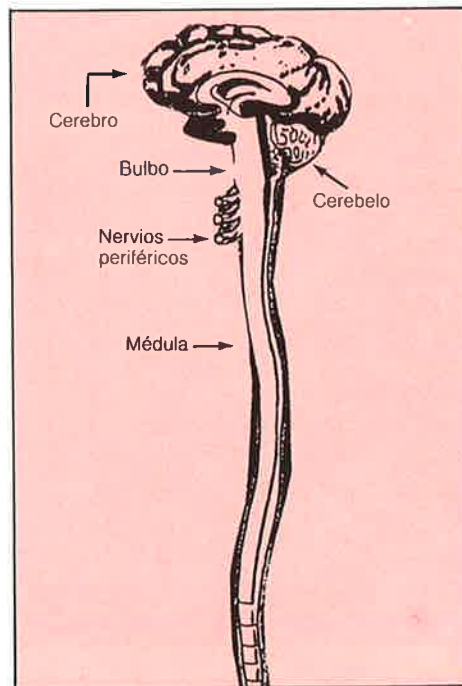
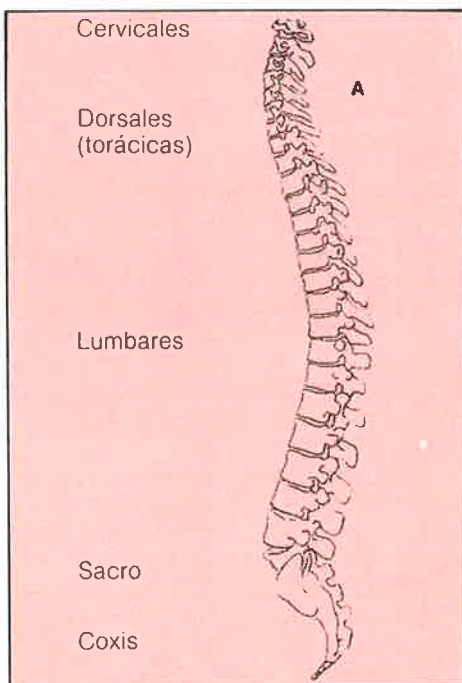
**SISTEMA NERVIOSO.** Es el más complejo sistema de todo el organismo, es el que maneja y coordina todas las funciones del mismo.

Lo dividimos en:

— *Sistema nervioso central*, se encuentra alojado y protegido por el cráneo y la columna vertebral.

Consta de varias partes: cerebro, cerebelo, bulbo raquídeo y la médula espinal, esta última alojada en la columna.

El cerebro es el órgano supremo del sistema nervioso y por tanto de todo el organismo. Es responsable de las facultades psíquicas, como la afectividad, la memo-



ria, la voluntad, y recibe también toda la información del exterior, de esta manera si sentimos frío o dolor es el cerebro quien capta esta sensación. También del cerebro parten los órdenes para ejecutar acciones o movimientos, así si queremos trasladarnos de un lugar a otro, será el cerebro quien dé los órdenes de movimiento a nuestros músculos.

El cerebelo, situado por debajo del cerebro, es el responsable de funciones que realizamos de manera automática como

mantener la postura o el equilibrio.

Bulbo raquídeo, es el puente de unión entre las estructuras superiores y la médula.

Médula espinal, es un conjunto de fibras nerviosas que conectan el sistema nervioso central con el resto del cuerpo. Cada fibra nerviosa de este conjunto tiene la función de transmitir información del exterior hacia el cerebro y enviar órdenes del cerebro al resto del organismo. La importancia de las lesiones de la médula radica en que, si se produce la sección de estas fibras nerviosas, hoy por hoy, no existe una técnica quirúrgica que permita su reparación y como consecuencia se interrumpe la actividad de la parte del organismo regulada por esas fibras. Por ejemplo, una rotura de la médula a la altura de la cintura significaría una parálisis de las piernas.

— *Sistema nervioso periférico.* Lo forman el conjunto de nervios externos del organismo y su función consiste en poner en contacto el sistema nervioso central con el exterior y el resto del organismo.

Existen dos tipos de nervios periféricos, los sensitivos y los motores.

Los nervios sensitivos se encargan de trasladar sensaciones al cerebro, así cuando en la piel se excitan unos receptores específicos del calor, un nervio sensitivo se encarga de trasladarla al cerebro, y es entonces cuando sentimos calor.

Los nervios motores se encargan de llevar los órdenes del sistema nervioso central hasta los músculos. De esta manera cuando el cerebro quiere mover una pierna manda la orden a los músculos a través de un nervio motor.

Hay ocasiones en que se requiere una respuesta inmediata a un estímulo, en estos casos se produce, a nivel de la médula, un acto reflejo y la respuesta se ejecuta automáticamente antes de llegar la sensación al cerebro. El ejemplo típico de un acto reflejo es la acción de separar la mano inmediatamente cuando notamos que nos quemamos. ■





## Control de los barcos de pesca

Por una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del pasado 22 de octubre y publicada el 24 del mismo mes en el *Boletín Oficial del Estado*, han sido reguladas las condiciones para la matriculación, registro y permanencia en la Lista Tercera de los buques de pesca explotados con fines comerciales.

La disposición del Ministerio de Agricultura se enmarca dentro de las nuevas exigencias de la Comunidad en un momento cuando está a punto de culminarse el nuevo censo sobre embarcaciones pesqueras en España y en toda la CE. Entre otros objetivos, se trata de que sean consideradas únicamente como embarcaciones pesqueras las que se dediquen efectivamente a esa actividad.

Entre otras condiciones, para que un barco se halle en la Lista Tercera destinado a la actividad profesional de la pesca, requerirá en primer lugar el alta de la empresa en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Para que un barco permanezca en esta Lista Tercera, deberá ser explotado con carácter profesional. La Administración podrá solicitar a los armadores pruebas de que efectivamente tiene alguna actividad en este sentido. En el plazo de dos meses desde la publicación de la orden, los titulares de embarcaciones con menos de nueve metros de eslora deberán remitir a la Dirección General de Ordenación Pesquera o al organismo correspondiente en cada autonomía si tuviera competencias en esta materia, certificado de su actividad profesional emitido por una Organización de Productores o por la Cofradía correspondiente.

## Actividades prioritarias para la transformación y comercialización de pescados

La Orden de 13 de septiembre de 1990 amplía las actividades prioritarias que, en relación a la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros (previstas ya en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio) realizaría el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el presente año. En virtud de la citada Orden, las ayudas establecidas en el Real Decreto pueden aplicarse a las actividades de transformación y comercialización de productos cuyas solicitudes se hayan formalizado o formalicen entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1990.

En lo referente a productos pesqueros, la elaboración de productos congelados y precocinados; la instalación o ampliación en mercados mayoristas en destino a unidades comerciales vinculadas a una clara repercusión favorable en el sector productor; la elaboración de conservas y semiconservas de pescado; la preparación y comercialización de productos de acuicultura y de piscicultura; el acondicionamiento higiénico-sanitario de las instalaciones y el aprovechamiento de subproductos en instalación no autónoma son las actividades consideradas como prioritarias para el sector pesquero por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para las cuales, tal como se contempla en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, los productores pueden solicitar las ayudas pertinentes hasta finales de año.



## Convenios colectivos en Navieras

En virtud de la Resolución de 4 de septiembre de 1990 de la Dirección General de Trabajo se ha inscrito en el Registro y publicado posteriormente los convenios colectivos de las empresas «Naviera Transal, S. A.» y «Naviera Frigo Lines». En el primero de los casos, el Convenio colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las relaciones económicas y de trabajo entre la empresa naviera Transal, S. A., y el personal de su plantilla de flota que presta sus servicios en la actualidad o que los preste en el futuro, en alguno de sus buques, tanto propios como arrendados. Se excluye de este convenio al personal de inspección y oficinas que habitualmente presta sus servicios en tierra.

En cuanto a «Naviera Frigo Lines, S. A.» hay que decir que el presente convenio colectivo regula, de ahora en adelante, las relaciones laborales entre la citada compañía y su personal de flota que, durante la vigencia de este acuerdo, tenga o haya tenido vinculación con dicha naviera. Las discrepancias que puedan surgir en cuanto a la aplicación del convenio, se someterán al juicio de la Magistratura de Trabajo correspondiente.

## Oposiciones al buque «Coornide de Saavedra», de Vigo

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 315/1989, de 31 de marzo, por el que se aprueba la oferta pública de empleo para 1989, ha resuelto convocar pruebas de oposición selectivas para la provisión de una plaza de Segundo Oficial de Puente y otra de Marmitón (Auxiliar de Cocina) en el buque oceanográfico «Coornide de

Saavedra», con base en el puerto de Vigo, Pontevedra, afecto a la Secretaría de Pesca Marítima del Departamento.

La realización de las pruebas se ajustará a lo previsto en los títulos I y III del Real Decreto 2223/1984, de 19 de diciembre; a los criterios generales de selección fijados por el Ministerio para las Administraciones Públicas; al Convenio colectivo para la Tripulación del buque

oceanográfico y a las propias bases de la convocatoria, expuestas en los tabloneros de anuncios de los Servicios Centrales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en Madrid (Paseo Infanta Isabel, 1); en las Direcciones territoriales y provinciales del Departamento; en los Gobiernos Civiles y en la oficina administrativa del Ministerio para las Administraciones Públicas.



# CONTENEMAR

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

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



## AGENCIAS

**OVIEDO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Melquiades Alvarez, 20 - 4º A - 33002 Oviedo  
Tels.: 985/ 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365  
Fax: 985/ 22 96 05

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

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

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

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

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Presidente Alvear, 52 - 5º - 35007 Las Palmas de G.C.  
Tels.: 928/ 27 41 00-04-08 - Télex: 95228  
Fax: 928/ 22 16 51

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

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

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

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

**VALENCIA.** MARCARGO, S.A.  
Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia.  
Tels.: 96/ 367 69 12-15 - Télex: 64700 -  
Fax: 96/ 323 05 13

**CADIZ.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos, 308  
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)  
Tels.: 956/ 86 40 89 - 86 29 47 - Télex: 76190

**PALMA DE MALLORCA.** ISCOMAR, S.A.  
Prolongación Muelle Adosado, s/n  
07012 Palma de Mallorca  
Tels.: 971/ 72 66 70 - Télex: 68683 - Fax: 971/ 71 22 79

**BURGOS.** TRANSPORTES EBRO, S.A.  
Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)  
Tels.: 947/ 32 04 16 - 31 16 40 - Télex: 39461  
Fax: 947/ 31 43 13

**MURCIA.** TRANSPORTES "EL MOSCA", S.A.

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

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

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

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

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

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



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



## SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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



# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

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

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

Con seguridad, hacia el futuro.

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