

N.º 280 DICIEMBRE 1990

MAR

**Balance de
1990**

**UN
AÑO
EN EL
MAR**

ESPECIAL

**La política de pesca
en las Comunidades
Autónomas**

Auténtica vocación al Mar.



BELLIURE



Astilleros Belliure, S.A.

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

13 DIAS

DURANTE los últimos doce meses, dentro de las características específicas de la publicación, hemos tratado de reflejar en las páginas de MAR los hechos más sobresalientes, desde la pesca a la mercante, pasando por la Seguridad Social que afectaron de alguna manera al sector marítimo. Han sido doce meses de alegrías en unos casos, en otros de sobresaltos pero, en todo caso, un período donde el mar ha sido actualidad permanente.

En materia de pesca, el año se abrió con fuerte conflicto en el estrecho de Gibraltar por discrepancias con las medidas aplicadas por Marruecos en su interpretación del Acuerdo con la Comunidad y se cierra con un debate iniciado en Bruselas para la reforma de la actual normativa para la reforma de las estructuras. Los pescadores andaluces, especialmente desde Algeciras, bloquearon durante varios días los puertos hasta obtener garantías sobre las actuaciones de las autoridades de Rabat a la hora de las denuncias y detenciones de las embarcaciones. Apenas resuelto el conflicto, los problemas en el sector de la pesca se trasladaron al sector de los grandes congeladores ante la decisión de las nuevas autoridades de Namibia de expulsar a todas las flotas hasta no disponer de unos estudios profundos sobre las posibilidades de pesca en sus caladeros. Los armadores españoles, teóricamente cerca del centenar que solían operar en aquellas aguas, hubieron de buscarse otros caladeros. La mayor parte de las unidades

se trasladaron a Malvinas, una veintena lograron compromisos privados en Namibia, otros se ubicaron en los mares del norte y, finalmente, cerca de otra veintena amarraron en puerto.

La noticia positiva en el sector de la pesca estuvo determinada por la decisión de la Corte Suprema de la Comunidad dando la razón a los armadores españoles de empresas conjuntas que mantenían desde hace dos años su guerra particular con las autoridades británicas por la implantación de la Merchant Shipping Act que les impedía salir a faenar. Finalmente, también de carácter positivo fue la elaboración y envío a Bruselas de un Plan Sectorial para la Pesca en España que contempla unas inversiones en cinco años de 85.000 millones de pesetas.

En el campo de la marina mercante y los puertos las noticias fueron en líneas generales, positivas. El go-

bierno ha diseñado un plan a tres años para mejorar las condiciones de las instalaciones portuarias con una inversión prevista de 300.000 millones de pesetas. El objetivo es lograr unas instalaciones competitivas. Noticia positiva fue también la presentación de un proyecto de ley para ordenar la marina mercante. Se trata de un primer borrador al que se esperaban añadir las sugerencias de los diferentes sectores afectados.

En la parte negativa del balance se halla la nueva exigencia de la Comunidad para acometer una segunda reconversión naval que podría suponer, si se imponen las condiciones de la CE una reducción de plantillas en otras 2.000 personas.

El Ministerio de Trabajo y Seguridad, primero con Manuel Chaves y posteriormente con Luis Martínez Noval, fue escenario de las dos fases de la concertación con los sindicatos UGT y CC.OO., donde se lograron algunos compromisos estimables en materia de protección social y derechos sindicales. En lo que se refiere a la Seguridad Social para los trabajadores del mar, el último año fue escenario de la publicación de importantes disposiciones sobre determinación de bases de cotización en la pesca a la parte y coeficientes reductores que suponen mejoras sustanciales para este amplio colectivo.

En definitiva, se puede hablar de un año intenso en el sector marítimo y, como suele suceder en estos casos a la hora de los balances, con avances, algunos interesantes y mucho camino por recorrer. ■

Vidal MATE

BALANCE



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

MARITIMA DEL NORTE S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS

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

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

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

SEGURO A TODA MAR

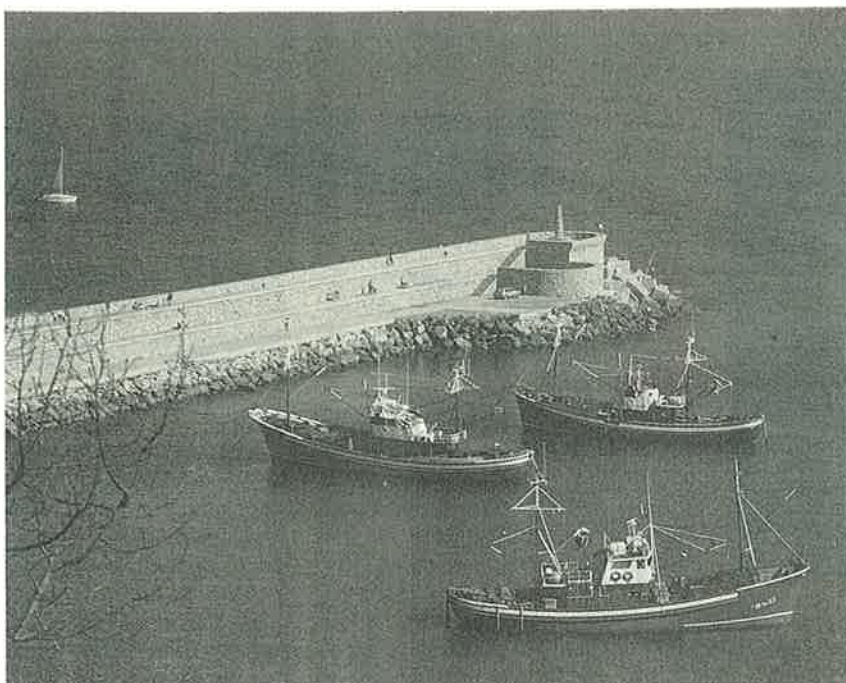


SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

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



27

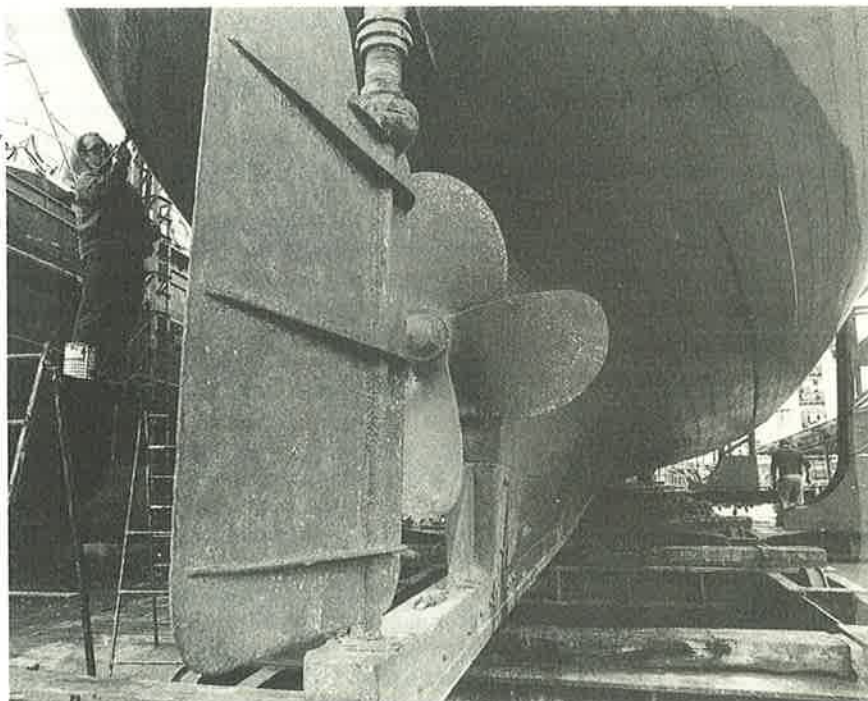
LA POLITICA PESQUERA POR COMUNIDADES AUTONOMAS

83

EXTRANJEROS ILEGALES LLEGAN POR MAR A CANARIAS



UN AÑO EN EL MAR 6



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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Mate.

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

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

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar, Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar, Varadero, 4 Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar, Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar, León y Castillo, 322 Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. Tels. (982) 22 34 50 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.ª planta MADRID 28004. Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26. Télex: 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26

Publicidad: Vicente Barberá Padilla, 80 - 1.º C - 28006 Madrid. Teléfs. (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40

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

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

TIEMPOS DE AV



Por Jesús Muela
director general
del ISM

EL mes de diciembre se presenta a modo de atalaya idónea para llevar a cabo una serena reflexión acerca de la actividad desarrollada por el Instituto Social de la Marina a la largo de un ejercicio especialmente intenso. Y lo es también para mirar hacia adelante. La constatación de los logros alcanzados y el repaso del trabajo llevado a cabo, deviene en pura demagogia si no va acompañada de un acto de afirmación consciente y reflexivo, acerca del camino que queda por recorrer en la búsqueda de soluciones que permitan avanzar hacia la consecución de una sociedad más justa, que asegure a todos los ciudadanos un adecuado nivel de bienestar.

Con todo y ello, lo que nadie puede dudar, es que 1990 ha sido un año caracterizado por notables avances en materia de protección social para el conjunto de los ciudadanos en general y para los integrantes del sector marítimo pesquero, en particular. Hasta tal punto esto es así que, de alguna manera, el contorno protector puede darse por definitivamente configurado, sin perjuicio de reafirmar que ello no significa que desde el sistema de Seguridad Social se considere que se han alcanzado todas las metas previstas. Antes, al contrario, hay que seguir trabajando, y hay que hacerlo en todos los ámbitos. No hacerlo así representaría abandonar una convicción siempre presente en el gestor público, especialmente en quien detenta responsabilidad en materia de protección social; y es que, a medida que el sistema se perfecciona, se universaliza y se hace solidario, las necesidades sociales experimentan continuas y permanentes transformaciones, de manera tal que los poderes públicos han de estar en estado de alerta permanente para dar respuesta eficaz y puntual a estas nuevas demandas sociales.

Pero desde esta reflexión, creo que hay razones suficientes para sentirse satisfechos. Desde la Ley de Pensiones de 1985, hasta la inminente Ley de prestaciones no contributivas —en su última fase de tramitación parlamentaria— hay un corto, pero intenso camino recorrido, a cuyo través y mediante actuaciones de suma trascendencia, se ha logrado configurar un sistema de Seguridad Social *universalizado*; esto es, que llegue a todos los españoles, financieramente *estable y consolidado*, al financiarse las prestaciones contributivas con cotizaciones de empresarios y trabajadores y las no contributivas, fundamentalmente, a través de los im-

puestos; y por último, *solidario*, toda vez que por la vía de los Presupuestos del Estado se financia la mayor parte de los gastos de asistencia sanitaria, los complementos al mínimo de las pensiones y las prestaciones no contributivas.

Innecesario resulta afirmar que el hombre de mar y sus familiares se ven, asimismo, beneficiados, en la misma medida que el resto de la ciudadanía, de un sistema proteccional, cuyas líneas esquemáticas se han trazado brevemente. Pero es que, además, el colectivo marítimo pesquero, se ha visto afectado, a lo largo del presente año 1990, por una serie de actuaciones específicas que, sin duda, contribuyen a completar su ámbito de protección de Seguridad Social. Se trata fundamentalmente de dos disposiciones legales que modifican de un lado, la determinación de las bases de cotización en la pesca «a la parte»; y, de otra, los coeficientes reductores de la edad de jubilación en el Régimen Especial de Seguridad Social para los trabajadores del mar.

No voy a ser yo el que me ejercite en apreciaciones valorativas acerca del contenido de ambas normas, ni sobre las repercusiones que las mismas van a tener en el colectivo. Desde estas mismas páginas se ha divulgado institucionalmente el alcance de estas medidas, mientras que, por otra parte, Autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con responsabilidades superiores a las de esta Dirección General han situado las mismas en el marco proteccional debido al sector. En todo caso no quisiera dejar pasar la oportunidad sin significar que tanto la disposición adicional sexta del Real Decreto 239/1990, de 23 de febrero, como la disposición adicional octava del Real Decreto 863/1990, de 6 de julio, representan un imponentísimo avance cualitativo para el colectivo. La primera de ellas porque al aproximar las bases de cotización a los salarios reales se consigue el objetivo básico de que las prestaciones actúen como renta de sustitución del promedio de los salarios percibidos, y ello al margen de unificar el tratamiento de las bases ya sea por contingencias comunes o por accidentes de trabajo. En cualquier caso, es de destacar que el nuevo sistema no representa, en ninguna circunstancia, merma alguna del respeto a las particularidades existentes respecto de los coeficientes correctores de las bases de cotización, que se mantienen inalteradas en atención a la especial configuración de la empresa y del trabajo en la pesca.

Por lo que respecta a la segunda de las disposiciones citadas, su entrada en vigor ha representado un incremento de los coeficientes

UN AÑO
EN EL MAR



AVANCES Y MEJORAS

hasta ahora vigentes, ampliándose, por lo tanto, la bonificación de la edad para causar la pensión de jubilación. Se posibilita con ello anticipar esta prestación a edad inferior a la que anteriormente pudiera corresponder, con una novedad importante, consistente en que, a partir de ahora, todo el colectivo embarcado queda amparado por este beneficio, incluso los trabajadores por cuenta ajena de embarcaciones inferiores a 10 TRB.

Con estos breves comentarios doy por finalizado este breve repaso al aspecto protector específico de la gente de mar y las medidas llevadas a cabo en el presente año. Extenderme en consideraciones al respecto no sólo representaría abundar en algo extensamente divulgado a través de estas páginas, sino que además rompería el equilibrio que debe presidir el análisis riguroso de lo actuado en un período de tiempo determinado.

Y es que si en el ámbito de la protección social el año 1990 puede considerarse especialmente intenso, el resto de la actividad institucional ha alcanzado un importante ritmo en el objetivo, ya expuesto, de trabajar permanentemente en favor de unas mejores condiciones de vida y trabajo para el sector. Así, en el ámbito de los programas específicos se ha continuado avanzando activamente en la consolidación de la Sanidad Marítima, verdadero modelo de salud ocupacional cuyos efectos benéficos sobre el colectivo son constatables día a día. Se han incrementado notablemente los reconocimientos médicos previos al embarque, alcanzándose unas cifras, sólo posibles, gracias al asentamiento de una importante estructura de medios humanos y materiales al servicio del programa. Otro tanto puede decirse del programa de Formación que, de una manera paulatina y planificada, va alcanzando sus objetivos de lograr una mayor cualificación profesional para quienes sirven o van a servir al medio, al tiempo que conseguir la progresiva eliminación de los riesgos que la ausencia formativa o su inadecuación puede tener en el desarrollo de su actividad. La próxima finalización de las obras de reforma del Centro de Bamio y el consiguiente inicio de sus actividades va a tener una repercusión determinante en el desarrollo de esta importante actividad institucional que, en otro orden de cosas, se ve respaldada día a día con el consiguiente apoyo comunitario e internacional.

El programa de Bienestar Social avanza paulatinamente en su redifinición, exigencia, si cabe aún mayor, tras la reciente entrada en vigor del Convenio 163 de la OIT sobre bienestar del marino en puerto y a bordo. Esperamos que

en el menor plazo de tiempo posible, el Plan Experimental que se está diseñando, sea una realidad tangible.

Finalmente, se han dado pasos importantes en la modernización de la gestión teniendo como norte tres objetivos básicos: eficacia de los programas gestionados, eficiencia en la asignación de recursos y acercamiento de la Administración al ciudadano haciendo hincapié en la calidad y agilidad de los servicios prestados.

Llevar a cabo un balance institucional, cualquiera que sea el período de tiempo que se aborde, dista mucho de ser tarea sencilla; en este sentido tengo que remitirme al problema de los equilibrios a que antes me referí. El abanico de competencias del Instituto Social de la Marina es tan amplio y completo que, aun con la mejor voluntad de resumir, siempre quedan aspectos sin tratar. Puedo asegurar que, incluso priorizar el análisis de los distintos aspectos, se vuelve complicado, desde la convicción, que reafirmo, de que todos los asuntos son importantes y en íntima relación unos con otros, lo que, por otra parte, es algo que está en la esencia misma de un modelo protector integral, de un lado, y específico de otro.

Surge esta reflexión ante la evidencia de que no es posible transmitir a los lectores de MAR, como sería mi deseo, el desarrollo de todos y cada uno de nuestros programas de trabajo, la situación pormenorizada de toda nuestra actividad, el impulso que, día a día, experimenta nuestra actuación gestora. Ello no obstante, existe compensación suficiente por el hecho constatable de que desde estas páginas se informa continuamente al colectivo, y éste conoce nuestro trabajo y la realidad institucional.

Concluyo, pues, este mínimo contacto personal con quienes mes a mes y año a año, honran esta publicación y la hacen posible, esto es, sus lectores. A todos ellos mis mejores deseos para estas fechas y para el próximo año 1991, transmitiéndoles la seguridad de que desde esta Institución, se trabaja sin descanso, para que este colectivo alcance, en todo momento, los niveles de bienestar que merece. ■

«Los hombres del mar y sus familiares se han beneficiado de un sistema de la Seguridad Social universalizado, financieramente estable, consolidado y solidario.»

«1990 ha sido un año caracterizado por notables avances en materia de protección social, en particular, para los integrantes del sector marítimo pesquero.»

EL AÑO DE LA CONCERTACION SOCIAL

El año que termina, muy bien puede ser considerado como el de la concertación social.

Durante este tiempo, el diálogo entre la Administración y representantes sindicales y empresariales ha sido constante. Encuentro en dos etapas y con dos titulares distintos de la cartera de Trabajo y Seguridad Social. De las diferentes reuniones han salido importantes compromisos que benefician al conjunto de trabajadores y pensionistas del país.

DESDE los primeros meses del año que termina han sido constantes los encuentros entre Administración, empresarios y representantes de los sindicatos. Encuentros que se han traducido en importantes decisiones que afectan al conjunto de los trabajadores y pensionistas de nuestro país. En algunos casos como el incremento de las pensiones o del Salario Mínimo Interprofesional (SMI), las decisiones se adoptaron en Consejo de Ministros. En otros, los acuerdos han sido consecuencia del diálogo con las organizaciones sindicales mayoritarias.

Durante la primera fase de la concertación social se consiguieron importantes acuerdos que, a la larga, benefician al conjunto de trabajadores del país. A propuesta del anterior ministro de Trabajo y

Seguridad Social y actual presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se establece un nuevo Salario Mínimo Interprofesional, 50.010 pesetas mensuales que deberán percibir los trabajadores desde principios de año. Para el cálculo del nuevo SMI, el Gobierno ha tenido en cuenta la inflación prevista para 1990; la pérdida de poder adquisitivo; el crecimiento de la productividad en 1989 y la evolución de la participación del trabajo en la renta nacional.

El nuevo Salario Mínimo Interprofesional supone un incremento del 7,1 por cien respecto a las 46.680 pesetas que se daban el año pasado. Sin embargo, la novedad más destacada es el tratamiento que se da a diferentes colectivos, especialmente a los trabajadores menores de dieciocho años. De acuerdo con el Real Decreto aprobado por el Gobierno, se fija un SMI para los menores de dieciocho años de 33.000 pesetas al mes. Esta cantidad, a diferencia de lo que ocurría hasta ahora, será la misma para los empleados de dieciséis y diecisiete años.

También verán incrementados sus ingresos los casi siete millones de pensionistas de



nuestro país. Las subidas de las pensiones, al igual que sucede con el salario Mínimo Interprofesional, se aplicarán desde principios de año en unos porcentajes que oscilan entre el siete por cien para las pensiones más altas y el 38,2 por cien para las más bajas. En el intento de aproximar progresivamente las cuantías de las pensiones al Salario Mínimo Interprofesional, aquellas aumentan una media del 9,2 respecto a anteriores ejercicios.

Durante el período de negociaciones, otro de los acuerdos adoptados entre el Gobierno y

UN AÑO
EN EL MAR





los interlocutores sociales fue el referido a la formación profesional de los trabajadores. Gobierno, sindicatos y organizaciones empresariales coincidieron en destacar la importancia de la formación en la consecución de empleo. En este sentido, las fuerzas sociales se comprometieron a crear un Plan de Choque de formación profesional para los colectivos menos favorecidos. Asimismo, los empresarios constataron la importancia de la formación ocupacional y la asistencia a cursos promovidos, bien por la propia empresa o bien en colaboración

con el Instituto Nacional de Empleo (INEM).

En sus discusiones, Gobierno, empresarios y sindicatos también elaboraron el nuevo calendario laboral. Para ello, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social tuvo que consultar a las Comunidades Autónomas, la Iglesia católica y los interlocutores sociales. La existencia de diferentes festividades locales en cada una de las Comunidades Autónomas dificultaba el establecimiento de un calendario laboral común para todos los trabajadores. El nuevo calendario tiene como objetivo introducir ra-

cionalidad y estabilidad al sistema laboral de nuestro país.

A pesar de los acuerdos, también hubo lugar para la discusión y las discrepancias en los encuentros. El seguimiento de la contratación laboral por parte de los sindicatos fue el punto que casi pone en peligro la segunda fase de la concertación social, desarrollada a partir de mayo.

En la primera fase de la concertación social se estableció que las centrales sindicales tendrían la posibilidad de controlar y hacer un seguimiento de los contratos que se realizaran en las empresas. Tal compromiso supone el desarrollo de varios artículos del Estatuto de los Trabajadores. Para las organizaciones empresariales, este compromiso implicaba que los sindicatos se inmiscuían en las actividades de la empresa.

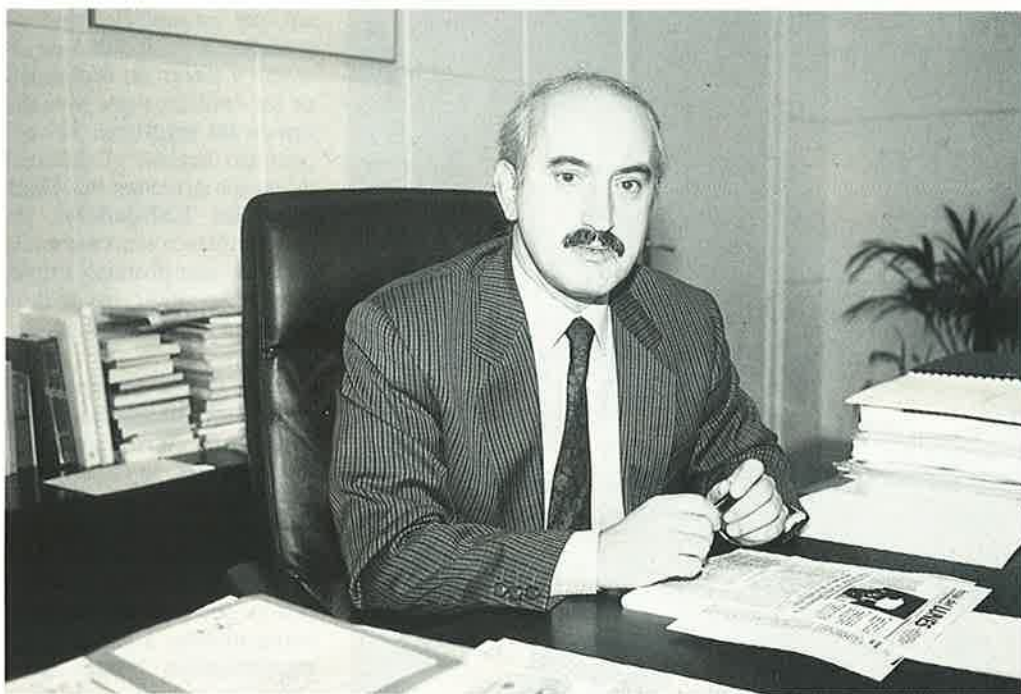
Apenas dos semanas antes de que se reanudaran las conversaciones entre los interlocutores sociales, se redactó el anteproyecto de Ley sobre derechos de información de los representantes de los trabajadores en materia de contratación, por el que los empresarios se comprometen a entregar a los representantes legales de los trabajadores una copia de todos los contratos que deben celebrarse por escrito, excepto los de relación laboral especial de alta dirección para los que tan sólo se exige el deber de notificación.

En la segunda fase de la concertación social, el reparto del empleo y la negociación sobre la reducción de la jornada laboral y horas extraordinarias; la reforma del IRPF y el sistema sanitario; la vivienda y los temas de salud laboral y medioambiente fueron las desarrolladas en el diálogo social. Etapa con una nueva cara al frente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, nuevo titular de dicha cartera desde que Manuel Chaves fuera designado candidato socialista a la presidencia de la Junta de Andalucía en las elecciones autonómicas del mes de mayo. ■

NUEVO MINISTRO DE TRABAJO

El mes de mayo comenzaba con la presencia de un nuevo titular de la cartera de trabajo. Luis Martínez Noval relevaba a Manuel Chaves en el despacho de Nuevos Ministerios, y éste se presentaba a las

elecciones andaluzas como candidato socialista a la presidencia de la Junta de Andalucía. La sustitución en el Ministerio de Trabajo se ha caracterizado por la continuidad en la gestión.



LUIS Martínez Noval, hasta hace poco tiempo diputado del PSOE por el Principado de Asturias, fue nombrado ministro de Trabajo el pasado 27 de abril. Su nombramiento despejó la incógnita desperdada en los medios de comunicación de quién sería el sustituto de Manuel Chaves, candidato socialista a la presidencia de la Junta de Andalucía (cargo que obtendría tras las elecciones en dicha Comunidad Autónoma).

En el momento de la toma de posesión como nuevo ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval manifestó que asumía y no tenía ninguna discrepancia con la herencia

de Manuel Chaves. *No encuentro ninguna diferencia entre lo que él mantuvo y lo que yo vengo manteniendo ahora.* Estas palabras sugerían la idea de la continuidad en la gestión de la cartera.

Para el hasta entonces diputado socialista por Asturias los objetivos primordiales de su labor al frente de la cartera sociolaboral eran la mejora en la cantidad y la calidad de empleo, así como una distribución más justa de la riqueza. Ante las discrepancias expresadas por los representantes sindicales respecto a las modalidades de contratación, Luis Martínez Noval insistió en la necesidad de revisar las posiciones sindicalistas y las de la Administración para po-

ner en marcha la segunda fase de la concertación: *diálogo social en el que se van a discutir cuestiones muy importantes para este país; cuestiones de presente y, sobre todo, cuestiones de futuro.*

Por su parte, el nombre de Manuel Chaves, anterior titular de la cartera de Trabajo, quedará unido inseparablemente a los procesos de negociación con los interlocutores sociales. Con él se inició la denominada concertación social que, durante los primeros meses de 1990, se tradujo en acuerdos sobre pensiones; financiación de la Seguridad Social; Formación Profesional y seguimiento y control de la contratación. Durante su gestión al frente del Trabajo y de la Seguridad Social de nuestro país se impulsó el proyecto de la Carta Europea de Derechos Sociales de los Trabajadores, la etapa de presidencia española de la Comunidad Europea, durante el primer semestre de 1989. Asimismo, se ha visto acompañada por el comienzo de la recuperación económica del país, con el consiguiente crecimiento neto de empleo y la reducción del desempleo. Mientras ha estado al frente del Gabinete de Trabajo se han aprobado normas del carácter de la Ley de Cooperativas, la Ley de Ampliación del Descanso por Maternidad, la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social y el Proyecto de Ley de Prestaciones no contributivas. ■

UN AÑO
EN EL MAR



NUEVO ORDENAMIENTO DE LA MARINA MERCANTE



LA actividad del transporte marítimo ha estado tradicionalmente regulada en nuestro país por una serie de disposiciones que, en algunos casos, nacieron casi con el siglo. Así, la Ley de 14 de junio de 1909 se mostró en su momento como un instrumento eficaz para su cometido. Algo parecido sucedió años más tarde con la denominada Ley de Ordenación y Renovación de la Flota Mercante de 1956, disposición que, aun cuando contribuyó decisivamente al desarrollo de la construcción naval, no lo-

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones presentó el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, con el que la Administración espera reformar el sector con el visto bueno de todas las partes implicadas en el mismo. Para el titular de la cartera, José Barrionuevo, la Ley, de talante liberal en cuanto a la organización de los tráficos marítimos, debe ser obra de todos y para todos. La nueva disposición, actualmente en fase de información será presentada para su aprobación por el Parlamento en un futuro no muy lejano.

gró sin embargo adaptarse a las nuevas exigencias del tráfico marítimo comercial por lo que resultaba indispensable la elaboración de un instrumento legal que contemplara la realidad actual del sector e hiciera frente a la dispersión de competencias que se dan en el mar.

En esta situación ha nacido el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante que dará paso a la futura Ley de la Marina Civil, con la que se pretende la reorganización de la flota y el transporte marítimos, la reforma administrativa de la

Marina Mercante y la regulación de la potestad sancionadora.

El texto presentado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones supone un primer esfuerzo por ordenar un sector tradicionalmente disperso y con una normativa caduca y desfasada en muchos casos. Por primera vez en el ordenamiento jurídico del sector se trata de avanzar en los procesos de coordinación de los trabajos y exigencias de cada una de las partes implicadas. En este sentido, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, uno de los principales promotores del

anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Civil presentó un borrador a los representantes sindicales y de las organizaciones empresariales para que cada colectivo aportara sugerencias al mismo. Sin embargo, será el Parlamento quien tenga la última palabra al respecto. Para el ministro de Transportes, José Barrionuevo, *la Ley debe ser obra de todos y para todos.*

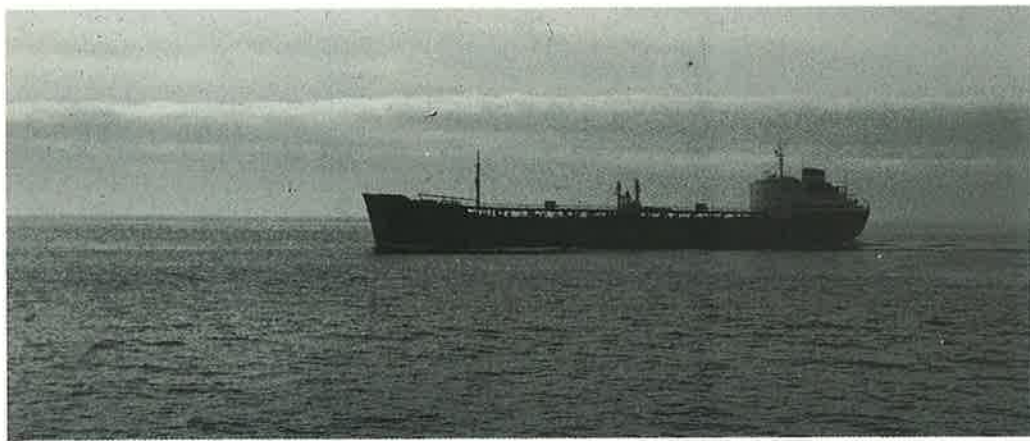
La filosofía de la nueva disposición, de carácter liberal e inspirada en el principio de libertad de empresa (aunque no se abandonan las exigencias de la economía nacional y de los propios consumidores), contempla la necesidad

materia de seguridad y sanciones por contaminar el mar ya que hasta la fecha, las medidas sancionadoras existentes se consideraban caducas y fuera de contexto al no existir relación entre el peligro o el daño causado y la sanción aplicada. En este sentido, la Ley es mucho más dura, considerándose como actuaciones muy graves la evacuación deliberada de desechos u otras materias cargadas a bordo, salvo cuando se cuente con la debida autorización; la contaminación del medio marino por el hundimiento deliberado de barcos y la evacuación, intencionada o gravemente negligente en el mar,

sector desde hace tiempo y se enmarca, además, en el debate sobre el futuro de la flota en el seno de la Comunidad Europea, en el sentido de saber si la Comunidad tiene necesidad de una flota o si, por el contrario, basta delegar las funciones en flota de terceros países. Para Rafael Lobeto sería una gran irresponsabilidad en el marco de la CE, que «Estados sin flota pudieran decidir sobre el futuro de las mismas en países como el nuestro con una importante flota marítima».

Las disposiciones reguladas en el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante (actualmente en fase de presentación pública y que, con toda probabilidad, será aprobado por el Parlamento el año que viene) se aplicarán al conjunto de actividades desarrolladas por la flota mercante española; la flota pesquera, en el ámbito de las competencias atribuidas al Ministerio de Transportes; los buques de recreo y deportivos nacionales, así como a los demás buques civiles nacionales no incluidos en los apartados anteriores y los buques civiles extranjeros que naveguen en aguas españolas, salvo que gocen de inmunidad.

Aun cuando la ordenación del sector puede producirse con cierto retraso, con esta Ley se intenta recuperar el tiempo perdido con la vigencia de instrumentos legales que ya casi nada tenían que ver con la realidad actual del sector. El futuro de la Marina Mercante no debe pasar sólo por la consecución de barcos más baratos y tripulaciones a menos coste y, en consecuencia, ofrecer una clara competitividad. Por encima de estos factores están también las propias condiciones de seguridad de las embarcaciones, las garantías para evitar la contaminación, la existencia de tripulaciones preparadas. Cuestiones todas ellas contempladas en la futura Ley de la Marina Civil. ■



de transformar el sector sin procesos traumáticos y de manera armónica.

En cuanto a los contenidos del anteproyecto de Ley éstos abarcan aspectos concernientes a la navegación interior, a la de cabotaje y a la desarrollada en aguas exteriores y extranacionales. La Ley independiza la gestión administrativa de lo que es Marina Civil y la Armada mediante la regulación de las capitanías de Puerto como órganos periféricos dependientes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Asimismo, asegura la participación de los órganos colegiados a nivel nacional y local y se crean cuerpos específicos de Funcionarios Civiles de la Marina Mercante.

Un aspecto importante de la nueva disposición es el relativo a la organización en

de desechos u otros materiales resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de los buques u otras construcciones en el mar cuando las evacuaciones se produzcan contraviniendo la legislación vigente en la materia. Las sanciones por contaminar el mar pueden llegar en ocasiones hasta los 50 millones de pesetas. Esta regulación de la potestad sancionadora se produce de acuerdo con el artículo 25 de la Constitución y contempla sanciones para infracciones referidas a la seguridad y al tráfico marítimos o a la contaminación en el mar, como hemos señalado.

Para el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, se trata de una disposición con la que se pretende dar una respuesta a las dificultades que arrastraba el

UN AÑO
EN EL MAR



HACIA EL SEGUNDO REGISTRO DE BUQUES

La Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, celebró el pasado mes de julio su decimotercera asamblea general. La implantación del segundo registro de buques mercantes es una de las medidas apuntadas por los navieros para hacer más competitivo el sector. Para el titular de Transportes, José Barrionuevo, ésta es una alternativa rápida para introducir las medidas institucionales incluidas en el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

UNA vez más, la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, apostó por la competitividad del sector. Para Juan Ybarra, presidente de los navieros, *la competencia es la filosofía que alimenta todo el sistema y lo que determinará nuestra economía y, dentro de ella, nuestra Marina Mercante, al encontrarnos insertos en la Comunidad Europea.* En la decimotercera Asamblea general de Anave, celebrada el pasado mes de julio, se señalaron además los grandes retos que, a corto plazo, debe afrontar nuestra Marina Civil: las actividades que se llevan a cabo en el tráfico internacional y las que se desenvuelven en la navegación de cabotaje.

La implantación del segundo registro de buques es una de las medidas apuntadas desde ANAVE para dotar de la necesaria competitividad al sector. En su intervención en la clausura de la Asamblea general de los navieros, el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo, señaló que su Departamento estudia la posibilidad de crear dicho registro en Canarias en el plazo de un año. *Un segundo registro de buques mercantes que ofrezca ventajas tributarias y de Seguridad*



Social, dijo Barrionuevo.

Desde transportes se piensa que la creación del segundo registro de buques es una alternativa rápida para introducir las medidas institucionales contempladas en el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante. *El posible registro de Canarias —apuntó Barrionuevo— podría constituir un método más, que no conviene desechar, para la introducción de dichas medidas institucionales en el supuesto de que, fruto de las negociaciones en curso, se descartara el sistema propuesto.* La implantación de este segundo registro de buques se crearía al amparo del establecimiento de una zona «off shore» en el archipiélago.

Entre las medidas previstas por el Ministerio para el mantenimiento y la renovación de la flota mercante bajo pabellón español y dadas a conocer por el responsable de Transportes en la clausura de la asamblea de los navieros españoles destacan una mayor agilidad en la concesión de beneficios fiscales a los procesos de fusión empresarial, una reestructuración del subsector de cabotaje, la revisión «buque a buque» de los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas y la revisión del régimen de ayudas a la financiación de las naves. ■

LA CE PARÓ LOS PIES AL REINO UNIDO

Más de un año les costó a los armadores españoles que operaban en aguas británicas desarbolar la ofensiva del Reino Unido contra las casi 100 empresas conjuntas que se habían constituido en los últimos diez años al amparo de la normativa de aquel Estado. Las autoridades británicas posiblemente sabían de

antemano que su batalla ante los Tribunales de la Comunidad estaba perdida. Sin embargo, jugaban a su favor especialmente el tiempo y las posibilidades de aguante de los armadores españoles, con sus barcos amarrados en los puertos y con el gasto que ello significaba para su economía.



AL final, el Tribunal de Justicia de la Comunidad se pronunciaba sobre la pregunta planteada en su día por la Cámara de los Lores del Reino Unido, organismo similar al Tribunal Supremo español en el sentido de si un juzgado de primera instancia podía dejar sin validez una Ley aprobada por el Parlamento. La Comunidad fue clara y tajante. Ninguna norma de un país integrado en la CE puede estar en contra de la filosofía y de las disposiciones comunitarias. Tras este dictamen provisio-

nal, el Tribunal de Justicia de la Comunidad deberá pronunciarse definitivamente sobre la Merchant Shipping Act, por la que se limitaban las actuaciones de las empresas conjuntas en el Reino Unido.

La historia de las empresas conjuntas se remonta al inicio de la década de los ochenta. En unos casos, se trataba de sociedades constituidas a partir de barcos españoles, en total 53 embarcaciones y al amparo de las normas británicas. Otra parte de las sociedades nació con 42 barcos adquiridos a los armadores británicos, especialmente a partir de

1983. Estas operaciones se hicieron de acuerdo con las disposiciones vigentes tanto en España como en el Reino Unido, aunque tampoco se descarta el que se destinase a estas empresas dinero negro en manos de los armadores. Las nuevas sociedades, prácticamente en la totalidad de los casos tenían una mayoritaria participación de los armadores españoles que en muchos casos llegaban casi al 99 por cien.

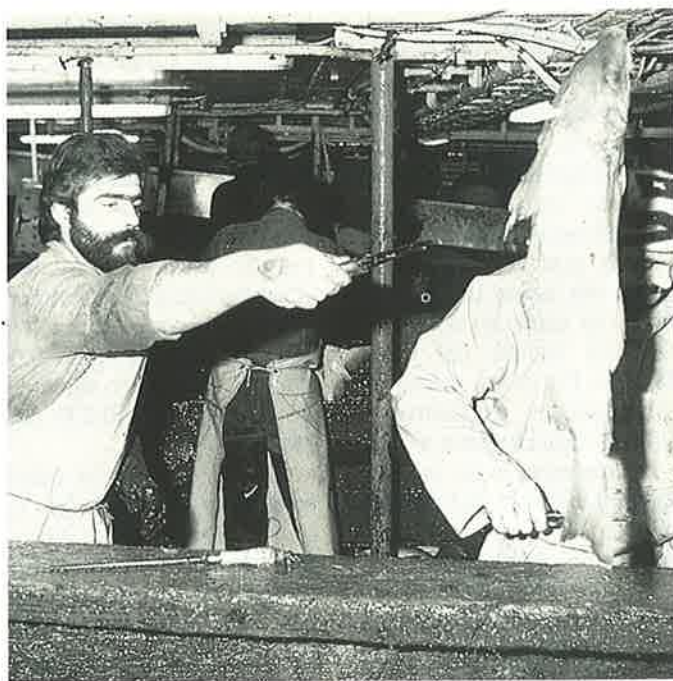
El casi centenar de empresas conjuntas supone el empleo directo para 1.500 personas, la mayor parte de las cua-

UN AÑO
EN EL MAR





Las empresas conjuntas volvieron a faenar tras más de un año de bloqueo



les es de procedencia gallega a la vez que suponen un trabajo indirecto en tierra para otras 6.000 personas. La mayor parte de las capturas se desembarcaba en los puertos españoles, lo que en algunos casos fue motivo de malestar entre otros armadores que deben competir en el mismo mercado, pero que no tenían acceso a los caladeros en manos de las empresas conjuntas en el Reino Unido.

La actividad de las empresas conjuntas fue siempre normal hasta hace ya más de dos años con motivo de la aprobación por el Parlamento britá-

nico de la conocida Merchant Shipping Act, por la que se regulaba, entre otras cosas, la actividad en el mar. La segunda parte de esta Ley se aplicó el 1 de abril de 1989.

Esta normativa no prohibía taxativamente el que los barcos de las empresas conjuntas faenaran en aguas del Reino Unido. Sin embargo, establecía unas determinadas condiciones en virtud de las cuales, la única salida para los armadores era vender sus barcos y regresar a España.

De acuerdo con las exigencias de la Merchant Shipping Act, las empresas conjuntas

debían inscribir sus barcos en un nuevo registro creado por las autoridades británicas. Pero, para poder inscribir el barco, al menos el 75 por cien del capital debería estar en manos de una persona jurídica o física de nacionalidad inglesa y que tuviera su residencia en las islas. Ello suponía para los armadores españoles la obligación de vender, malvender sus embarcaciones o mantener amarrados los barcos en el puerto ante la prohibición de faenar que tenían desde esa fecha.

ción sostenía que no era quién un juzgado para dejar sin efecto una Ley. Ello volvía a dejar las cosas como al principio y los barcos obligados a permanecer en puerto. La Cámara de los Lores se mantuvo en esta misma línea ante lo cual, los armadores junto con la Administración española iniciaron la batalla ante los tribunales de la Comunidad.

Ha pasado más de un año desde el inicio de la batalla. Ha sido un período duro que ha supuesto para cerca de 20 embarcaciones de empresas conjuntas su desaparición del mercado mediante su venta a personas físicas o jurídicas inglesas con el fin de lograr seguir faenando en aquellas aguas. Pero, la mayor parte de los armadores, con las lógicas dificultades derivadas de la inactividad durante más de un año, logró sus objetivos, aunque la sentencia de la Comunidad sea solamente de forma provisional.

El pasado mes de junio, la Corte Suprema de la Comunidad sostenía que cualquier práctica legislativa de un Estado miembro que vaya contra la normativa de la Comunidad, no tiene eficacia jurídica. En consecuencia, la Merchant Shipping Act quedaba de momento fuera de juego y se concedía protección provisional a los barcos de las empresas conjuntas para seguir faenando como lo habían hecho con anterioridad a la publicación de la citada Ley.

Para los armadores españoles ha sido un importante triunfo la posición adoptada por la Corte Suprema de la Comunidad. La parte negativa ha sido el largo período habido entre la entrada en vigor de la Ley y la sentencia provisional, aunque Bruselas ha logrado agilizar los trámites. En el caso del Reino Unido, es la primera vez que se deja fuera de juego por la CE una Ley del Parlamento. Ha sido una batalla histórica la llevada a cabo por los armadores de las empresas conjuntas. ■

Batalla legal

La primavera de 1989 fue escenario del inicio de la batalla de los armadores españoles ante los tribunales de Londres en defensa de sus derechos. En un primer momento, una sentencia de un juzgado de primera instancia en Londres, el 10 de marzo de 1989, dejaba sin efecto una Ley del Parlamento por estimar que iba en contra de la normativa comunitaria. Pero, la alegría de los armadores duró poco tiempo. La Administración inglesa recurrió la sentencia y fechas más tarde la Corte de apela-

El nuevo gobierno amplió
las aguas a 200 millas

LOS CONGELADORES VOLVIERON DE NAMIBIA

El pasado 31 de marzo, tal como había sido previsto por las nuevas autoridades de aquel país, los barcos congeladores españoles, cerca de un centenar, que operaban en aguas de Namibia, hubieron de abandonar el caladero. El presidente del primer gobierno de la República Independiente de Namibia, Sam Nujoma llevó a cabo sus amenazas y prácticamente todas las flotas extranjeras debieron salir de las 200 millas.

LAS gestiones de la Comunidad para buscar una salida puente a las exigencias del nuevo gobierno en el país africano no dieron resultado, y todo quedaba a expensas de las investigaciones sobre recursos en aquellos caladeros y a unas posteriores negociaciones que todavía no se han cerrado. Los congeladores españoles así como otras flotas hubieron de buscar caladeros alternativos que en unos casos fueron las aguas de las Malvinas, en otros los mares del Norte e incluso del Golfo Pérsico. En otros casos, los congeladores regresaron a puerto, especialmente a Vigo, y se acogieron a las medidas dispuestas por la Administración española para los trabajadores en paro forzoso.

La situación de Namibia no debe considerarse como un caso aislado, sino como un eslabón más de una cadena de problemas que afectan a este tipo de flotas desde hace una década. Los congeladores españoles han ido perdiendo posiciones en caladeros tradicionales como Canadá, Estados Unidos, aguas de la Nafo, etcétera. Actualmente, con los congeladores fuera de esas zonas, los países que controlan aquellas aguas capturan los recursos y acuden con los mismos a los mercados comunitarios cuya balanza comercial acusa un grave déficit.

España ha dispuesto históricamente de una importante flota de barcos congeladores

con cerca de 200 unidades que se repartieron tradicionalmente entre las Malvinas y Namibia. Los barcos iban rotando según las épocas del año entre unas y otras aguas en función de la evolución de los recursos. Actualmente, el número de congeladores que operaban en Namibia ascendía a unas 80 embarcaciones, algunas de las cuales acaban de llegar y se hallaban en el momento de la expulsión con las bodegas vacías. La mayor parte de la flota corresponde a los puertos gallegos y especialmente a Vigo con un total de unos 8.000 puestos de trabajo directos y no menos de 50.000 indirectos.

Lo sucedido en el caladero de Namibia era algo que se esperaba ya desde hace algún tiempo ante la política seguida en las últimas décadas por diferentes Estados del Tercer Mundo, empeñados en una mejor utilización de sus riquezas y donde la pesca ocupa uno de los lugares más destacados.

Como consecuencia de esta situación, los armadores españoles habían desarrollado ya algunas gestiones previas a la decisión de las autoridades de Namibia pero sin resultados positivos. Desde el ingreso de España en la Comunidad, Bruselas es la única voz negociadora. Responsables de la Administración española viajaron a Namibia fechas antes de que tomara posesión de su puesto el nuevo gobierno pero la visita no dio los resultados es-



UN AÑO
EN EL MAR





La CE no ha entablado formalmente negociaciones con el nuevo gobierno

perados. Las autoridades de Namibia hicieron saber a la delegación española su decisión inamovible de expulsar a todas las flotas extranjeras de las 200 millas como primera medida. En una segunda fase se harían los estudios pertinentes para ver los recursos disponibles en sus aguas, para en una tercera decidir el tipo y el número de embarcaciones con posibilidades de operar en Namibia.

La primera fase se cumplió a rajatabla. Todos los congeladores españoles, incluso los que acababan de llegar y tenían las bodegas vacías, hubieron de abandonar las aguas del país africano. No se ha demostrado que en ese período se hayan llevado a cabo los estudios técnicos anunciados para ver los recursos disponibles mientras la Comunidad, según denuncian los armadores, se ha tomado las cosas con bastante tranquilidad.

La actitud de las autoridades de Namibia hizo que los barcos congeladores se buscasen por su cuenta nuevos caladeros adecuados a las características de las embarcaciones. De esta manera, una parte de los barcos pasó al caladero de las Malvinas. Otros barcos se trasladaron a puerto para acogerse a las medidas dispuestas por la Administración española o simplemente para tomarse un descanso a la espera de soluciones al problema. Finalmente, hay un elevado número de embarcaciones que buscó nuevos caladeros

en los mares del Norte e incluso en el Golfo Pérsico, mientras no menos de 20 unidades lograron acuerdos para seguir en Namibia. En este caso, los armadores hubieron de lograr acuerdos con empresas nacionales con derecho para ejercer la actividad pesquera. Los armadores españoles han pagado unos precios sensiblemente más altos a los que abonaban cuando existía un acuerdo con Namibia. El cierre del caladero de Namibia fue uno de los principales motivos para las protestas ciudadanas del pasado verano por iniciativa de diferentes organizaciones vecinales, sindicales y de otros colectivos. La población gallega denunció la expulsión de la flota de barcos congeladores de los caladeros tradicionales como un dato más de una reconversión en el sector de la pesca similar a la que sufrió Galicia con el sector de la construcción naval.

Para los barcos amarrados en puerto con motivo de la pérdida del caladero de Namibia, la Administración puso en marcha una normativa por la que se concedían ayudas por un período de duración máximo de cuatro meses entre el 1 de abril y el 31 de agosto pasados.

Actualmente, la Comunidad sigue pendiente de las negociaciones con el país africano, aunque las autoridades de Namibia en un primer momento habían hablado de un plazo de tres o cuatro meses. ■

ATENCIÓN A LOS PUERTOS

El Gobierno estableció un plan de inversiones con carácter trienal

El Gobierno español diseñó un plan trienal para los puertos españoles, que comenzó a aplicarse en 1990 y durará hasta el 93. Se invertirán en los más importantes cerca de 300.000 millones de pesetas, entre dinero público y privado. Con ello se ha querido dotar de infraestructura a estas importantes instalaciones, que desarrollarán en el futuro un destacado papel en las transacciones comerciales de nuestro país con el exterior.



EL Gobierno español diseñó durante 1990 un plan de inversiones que abarcará hasta el 93, con el que se verán ampliadas las distintas infraestructuras portuarias españolas. El planteamiento fue llevado a cabo con la misma intención que el que se hizo también en el pasado ejercicio con las carreteras y el transporte público en general de las grandes ciudades españolas durante el mismo período de tiempo, y que vino a ser conocido como «Plan Felipe», por ser Felipe González, el presidente del Gobierno, el principal impulsor de la idea. Todo ello se hizo con el fin de poner al día las comunicaciones de nuestro país, con el resto de Europa, que al final de este trienio se encontrará con una Comunidad Europea de libre tránsito de mercancías y de personas, una vez que entre en

vigor el Acta Unica en 1993.

La intención del plan venía respaldada por este convencimiento de que los puertos españoles van a desempeñar un papel importante en el tráfico de mercancías entre unos países y otros. El año pasado ya desempeñaban ese papel, al recibir el 92,4 por cien del total de las importaciones que llegaron a nuestro país y al ser el punto de partida para el 83 por cien del conjunto de exportaciones que se llevaron a cabo. Este tráfico de entradas y salidas de mercancías supuso entonces una facturación para los puertos dependientes del Estado próxima a los 60.000 millones de pesetas, lo que generó unos beneficios de cerca de 15.000 millones.

Estas circunstancias han querido mejorarse. Por eso la Administración ya hizo durante el 90 unos cálculos en los que planteaba que el tráfico de mercancías sufriera

incrementos no sólo en ese año, en que los puertos vieron pasar 236.347 millones de toneladas, sino que alcanzara hasta los 246.611 millones de toneladas que se han previsto para el año 94. Esto supondrá una evolución constante apenas detenida en años anteriores. Baste decir que el tráfico portuario en 1987 se cifró en 235.400 millones de toneladas, al tiempo que en 1988 se registró un tráfico de 233.430 millones de toneladas, que sólo se vio reducido en un 0,8 por cien en el ejercicio de 1989.

Según el plan diseñado en el 90, los puertos españoles más importantes recibirán durante el trienio una inversión próxima a los 287.000 millones de pesetas, que se destinará a instalaciones y comunicaciones que refuercen su competitividad internacional. De esta inversión se tenía en cuenta que casi 195.000 millones de pesetas

UN AÑO
EN EL MAR





serían aportados por las propias Administraciones públicas, tanto central como autonómica, mientras que el resto sería asumido por la iniciativa privada por un valor total de los restantes 92.000 millones de pesetas.

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, del que dependen los puertos, estableció que de las actuaciones con inversiones públicas, cerca de 151.000 millones de pesetas se centrarían en los puertos de La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga, Algeciras, Bahía de Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, La Luz y Las Palmas. Una cantidad que se sumaría a los 44.000 millones de pesetas que irían destinados a otros puertos menores. Pero además de estas ayudas oficiales que quedaron previstas, se contó con que una financiación privada actuaría

**El plan que se
diseñó quiere
que los
puertos
españoles
sean
competitivos,
para la
apertura
exterior que se
avecina**

de forma suplementaria en algunos de estos puertos. En concreto, en los de Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante y Cartagena, así como en los de Málaga y Sevilla. El puerto que saldría más beneficiado de todo este plan que se diseñó sería el de Barcelona, que recibiría un total de 62.700 millones entre una financiación y otra. Le seguiría el de Málaga, con 28.500 millones; el de Bilbao, con 24.700 millones; el de Valencia, con 18.100 millones y el de Alicante, con 17.600 millones de pesetas, por sólo citar los más destacados.

Interés del MOPU

Este interés del Gobierno y del MOPU por los puertos se vio ya plasmado en los presupuestos que han regido el departamento ministerial durante el 90. De este modo, ha sido la inversión en puer-

tos y costas la que más creció durante ese año respecto a las otras grandes partidas incluidas en el presupuesto global del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Así, se destinó a este capítulo un total de 49.706 millones de pesetas, frente a los 36.833 millones de pesetas con que se contó para el mismo capítulo en 1989, y también frente a los 32.083 millones de pesetas que se establecieron para el ejercicio de 1988.

Ese dinero fue destinado en el 90, principalmente, a infraestructuras en obras de defensa de costas, en obras de atraque y construcción de muelles, construcción de almacenes y tinglados, adquisición de grúas, dragados, obras de acceso a puertos, vías de comunicación, infraestructuras diversas, costas, señales marítimas, regeneración de playas y obras diversas, entre otras. ■



LOS ASTILLEROS, A LA ESPERA DEL NUEVO AÑO

Los grandes astilleros españoles se encontraron en 1990 en un momento de encrucijada. Si por un lado se confirmaba la tendencia de ejercicios anteriores, en que se mostraba una cierta recuperación, por otra aparecieron algunas amenazas para los próximos años. Sobre todo, la exigencia de la Comunidad Europea de que España aplique un nuevo replanteo de su construcción naval. El Gobierno español ha presentado su proyecto y los próximos meses serán decisivos para afrontar el futuro.

DESPUES de que los astilleros públicos pasaran por el trauma de la reconversión hace unos años y de que se empezaban a cosechar algunos éxitos, los últimos meses han traído una nueva amenaza para el sector. La Comunidad Europea ha exigido a España que reordene de nuevo la construcción naval, si bien no de forma tan dura, sí de manera que no se cuente con las subvenciones comunitarias que hasta ahora han venido recibiendo.

Antes de aprobar la VII Directiva Comunitaria sobre el sector el Gobierno español remitió a Bruselas un documento en el que planteaba sus iniciativas. En él hacía un balance de lo que ha supuesto la aplicación en España de la VI Directiva comunitaria, así como el Plan de Actuación que ha sido aplicado en el último trienio, entre 1987 y 1990. En dicho informe se reconocía que no se habían alcanzado todos los objetivos previstos, si bien se señalaba que se avanzó considerablemente en su consecución,

aunque manifestaba que se precisaría un año o dos más para cumplirlos globalmente.

El documento ponía de manifiesto que a la vista de esta situación se hacían imprescindibles algunas reformas de organización, de gestión y de la tecnología que han venido aplicando los astilleros, al tiempo que una reducción de plantillas para acomodarlas a los nuevos sistemas productivos. El programa elaborado por el Ministerio de Industria español establecía así unos nuevos objetivos para el trienio 1990-92. En concreto, estimaba unas cifras de producción previstas para el año que ahora comienza de 401.800 toneladas de Registro Bruto Compensado (TRBC), lo que suponía estimar un crecimiento en los grandes astilleros públicos de algo más de un 18 por cien respecto a lo que se produjo en 1989, al tiempo que una disminución de más de un 40 por cien para los astilleros públicos medianos. El documento establecía unas previsiones para los astilleros privados de un incremento de casi un 28 por cien.

Industria contempla en su informe unas inversiones para el trienio 1990-92 de 20.338 millones de pesetas, de los cuales 12.875 millones de pesetas (el 63 por cien) irían destinados a los astilleros públicos, mientras que el resto —7.462 millones, el 37 por cien— irían a parar a los privados. Estas cifras contempladas suponían que las inversiones en los astilleros públicos aumentarían por encima del 120 por cien respecto a las que recibían en el trienio 1987-89. Este esfuerzo inversor que se planteó supondrá que la inversión en los astilleros privados crecerá alrededor del 83 por cien, lo que dará un crecimiento total superior al 100 por cien.

El documento que remitió a Bruselas el Ministerio de Industria español recogía asimismo las previsiones de plantilla en los astilleros nacionales para el trienio que abarca. De este modo se contemplaba una reducción de 2.334 trabajadores, en los que se encontraban incluidos los alrededor de 300 prejubilados de los Fondos de Promoción de Empleo. La ma-

UN AÑO
EN EL MAR





yor reducción que se previó fue para los astilleros públicos de mayor dimensión, que en 1989 eran 9.326 trabajadores y que el informe cifraba en 7.982 para el final del período que analizaba. Una reducción en este caso de 14 por cien, que sería del 12 por cien en los astilleros públicos medianos y que afectaría a 235 trabajadores. El documento se planteaba reducciones de plantilla también en otras actividades relacionadas con la construcción naval en el sector público, que no alcanzaría para este sector más del 9 por cien del total de la plantilla, lo que supondría una reducción del empleo total en los astilleros públicos y empresas estatales afines de casi el 14 por cien. En los privados, la reducción que se contemplaba era de un 10 por cien, pasándose de 6.582 trabajadores en 1989 a 5.908 al final del 92.

Con esta plantilla final Industria pretende conseguir, según se explicó en el informe, una productividad de 33,95 toneladas por hombre y año, frente a las 25,95 Toneladas por hombre y años actuales. Algo para lo que también se contaba con introducir mejoras en la organización y en la formación de los trabajadores, pero que de ninguna manera planteaba ningún despido en ninguna de las empresas que



Las exigencias de la CE se empezarán a notar en el próximo ejercicio

resultaran afectadas por la reforma. Un *dossier* que por otra parte quería con todas estas medidas llegar a la obtención de beneficios en los astilleros públicos a partir de 1992, a la vez que reorganizar el trabajo de los privados. Industria se planteaba conseguir unos resultados positivos a partir de ese año de 344 millones de pesetas de los 34.000 millones negativos que se tuvieron en 1989.

Tendencia al alza

El anuncio de estas medidas

llegó al sector en un año en que la tendencia fue al alza y en el que se albergaban algunas expectativas sobre la marcha de la construcción naval en nuestro país. Así, la contratación de los astilleros españoles aumentó en un 157 por cien sólo en el primer trimestre del año. Un incremento que vino debido, fundamentalmente, a que previamente se formalizaron contratos para la construcción de 48 nuevos buques por un total de 275.000 toneladas compensadas. La cartera de pedidos sumaba así durante el primer trimestre de 1990 un 60 por cien más que la que existía en

el primer trimestre del año anterior.

Estas circunstancias hacían que durante este pasado ejercicio la cartera de pedidos que existían en los astilleros españoles aseguren el trabajo para 1991 y para 1992. Una circunstancia en la que tuvo que ver la destacable proporción de buques que se van a destinar a la exportación, de manera que algo más del 95 por cien de los contratos que se formalizaron en el primer trimestre del 90 eran para buques encargados por otros países o por compañías extranjeras.

Esto último venía a confirmar la recuperación progresiva del mercado de la construcción naval en nuestro país, lo que hizo que a la patronal del sector le costara entender el nuevo ajuste laboral que la CE exigió a España. Las únicas barreras que se va a encontrar el sector en el año que ahora comienza no vienen, por tanto, por parte del empleo, sino más bien por las restricciones financieras que la Comunidad Europea ha amenazado con imponer al Gobierno español para estos casos.

Todas estas cuestiones ya fueron entrevistas en las I Jornadas sobre el futuro de la construcción naval, que organizaron la Asociación de Ingenieros Navales de España durante el mes de marzo. En ellas se puso de manifiesto que si bien el sector parecía pasar por un momento de alza, la entonces intención comunitaria de reducir las ayudas públicas que habían venido recibiendo los astilleros españoles amenazaban con quebrarla. También amenazaba esta buena racha, que parecía iba a seguir a los anteriores tiempos de «vacas flacas», la intención de los Estados Unidos de reorientar sus astilleros militares hacia la construcción civil, como también parecía ir en este sentido la nueva competencia internacional. Cuestiones todas que todavía tiene que decidir el futuro. En este año que empieza se despejarán algunas de estas incógnitas. ■



LA FLOTA CERRÓ EL ESTRECHO

La flota que faena en los caladeros marroquíes bloqueó durante el mes de marzo varios puertos andaluces. Protestaban por lo que consideraban una política arbitraria de Marruecos a la hora de apresar y multar a sus barcos. El conflicto se resolvió doce días después de iniciado, tras intensas negociaciones entre la Comunidad Europea y la Administración del país vecino. Los nueve acuerdos que alcanzaron las partes han permitido una mayor tranquilidad en las faenas y han devuelto la tranquilidad a la zona.

Los pescadores de los caladeros marroquíes exigieron más seguridad en sus faenas

LOS cerca de 700 barcos que componen la flota española que faena en los caladeros marroquíes alzó sus voces de protesta a principios de marzo, en contra de las medidas arbitrarias que les aplicaba Marruecos. Era un conflicto anunciado desde hacía tiempo y que venía incrementándose con cada nueva multa y con cada nuevo apresamiento. Los pescadores españoles se quejaban de la inseguridad jurídica en que se movían y de las peregrinas o nulas explicaciones que les daban cada vez que recibían alguna sanción.

A la protesta se sumó en principio buena parte de bajura y cobró su principal protagonismo en Algeciras. El estrecho de Gibraltar quedó bloqueado durante este tiempo, de manera que fue imposible el tráfico entre La Península y

UN AÑO
EN EL MAR



el norte de Africa por el cerco que impusieron los pescadores. La medida se repitió además en numerosos puertos andaluces, aparte del de Algeciras, fundamentalmente en los de Almería, Málaga, Cádiz y Huelva.

La medida vino a coincidir además con un fuerte temporal, de los que no se conocían desde hacía tiempo en toda la zona. Ello hizo aún más difícil la vida de los marineros que se encontraban embarcados frente a los puertos y lo que provocó la muerte de uno de ellos. A la protesta en la mar y al mal tiempo se sumaron también las manifestaciones de solidaridad en tierra, que crearon varios disturbios en algunas poblaciones. Todo ello vino a culminar el 14 de marzo, en que se convocó una huelga general para el Campo de Gibraltar por parte de Comisiones Obreras y UGT, principalmente, y que fue secundada por buena parte de los comercios y de los trabajadores de la zona.

Vista la dimensión que alcanzaba el conflicto, las autoridades españolas pidieron con la máxima urgencia una reunión de la comisión mixta Comunidad Europea-Marruecos que establece el acuerdo de pesca entre los dos. Las negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por España, así como la insistencia a Bruselas para que convocara dicha comisión, dieron su fruto el 19 de marzo, en que se reunieron en la capital marroquí una delegación comunitaria y otra del Reino Alauíta. La europea, encabezada por Ramón de Miguel, director general de Relaciones Pesqueras Internacionales de la CE, estaba formada además por representantes de su departamento, así como de España, Portugal y Grecia. Al frente de la representación española figuraba el subdirector general de Relaciones Pesqueras Internacionales para la Zona Sur, Luis de Andrés, al que acompañaron funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores.

El llamado «documento de

Rabat» con que culminaron las negociaciones días después ofreció nuevas garantías a la flota, que desistió de su actitud de protesta. Marruecos se comprometió a no retener más barcos para asegurarse el pago de las multas, como venía haciendo hasta entonces. Se estableció un sistema de fianzas para garantizar el cobro de las sanciones sin necesidad de que los buques pesqueros tuvieran que ser retenidos en los puertos del país magrebí. Se-



gún el documento, si, en caso de condena, la multa fuera inferior a la fianza, la autoridad judicial marroquí devolvería el resto de la cantidad depositada por los armadores españoles.

Además de esta medida, en el documento se contemplaron otras importantes innovaciones administrativas que garantizasen la seguridad jurídica de los pescadores, tal y como demandaban. El Gobierno de Rabat se comprometió así a comunicar a la CE en un plazo no superior a un día la aprehensión en sus aguas de cualquier pescador comunitario. También se comprometió entonces a elaborar los formularios que presentan a los pescadores en caso de apresamiento en diversas lenguas y no sólo en árabe o francés, como venían haciendo. Con ello los pescadores se mostraron más tranquilos, ya que a partir de entonces los documentos oficiales han veni-

La negociación entre la CE y Marruecos devolvió la tranquilidad a los caladeros marroquíes

do escritos también en español y han podido conocer así los cargos que se formulaban contra ellos.

La Comunidad Europea, por su parte, se comprometió en el documento a reforzar su presencia en Rabat, ampliando su oficina en la capital marroquí para que se encargara a partir de entonces de mediar en todos estos litigios. Asimismo, se obligó con Marruecos a facilitarle instrumentos de medida homologados por la propia Comunidad, para que fueran utilizados por las patrulleras marroquíes en medir el calibrado de las mallas y de las piezas capturadas y eliminar así las discrepancias entre las partes que se venían produciendo.

Ventanas de seguridad

Otro de los puntos del acuerdo se refirió al compro-

miso marroquí de avisar con tiempo y con precisión de cuáles eran las zonas de seguridad no permitidas para la pesca que iba a establecer en sus aguas. Hasta entonces habían sido establecidas de forma arbitraria y se detenía a buques españoles bajo la acusación de faenar en esas aguas prohibidas, sin que los propios barcos tuvieran un conocimiento previo de que se les había dado este carácter.

La primera de estas zonas o «ventanas» de seguridad fue establecida desde el 15 de agosto de este año, siguiendo el espíritu de estos recuerdos. Afectó a una zona comprendida desde la frontera del Sáhara Occidental con Mauritania hasta 130 kilómetros más al norte siguiendo la línea de costa. La profundidad de la «ventana» era de 25 millas. Una longitud, esta última, que fue discutida por los armadores españoles afectados, ya que consideraban que no se puede imponer zonas de seguridad más allá de las 12 millas más próximas al litoral, ya que va en contra de lo estipulado por el Derecho Internacional del Mar. Por eso mismo, y porque sí se permitía el paso de barcos en tránsito por esas aguas pero no las faenas, fue por lo que consideraron la medida más como una forma de restringir las capturas de la flota española que de controlar militarmente una zona de aguas próximas a una región en conflicto como el Sáhara Occidental.

La medida afectó a 121 arrastreros congeladores de cefalópodos, 12 arrastreros de otras modalidades y dos artesanales englobados en la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF) y a otros 50 artesanales pertenecientes a distintas cofradías de las islas Canarias. Estos impedimentos puestos por Marruecos les supusieron ver mermadas sus capturas en cerca del 25 por cien en el caso de los buques englobados en ANACEF y una cifra no precisada para los artesanales canarios. ■

PLAN SECTORIAL DE PESCA

En los próximos cinco años se prevé una inversión de 85.000 millones de pesetas

Con unas inversiones previstas para los próximos cinco años de 85.000 millones de pesetas, la Administración española presentó en Bruselas el Plan Nacional Sectorial Pesquero por el que se contemplan las posibles actuaciones desde los procesos de transformación a los de comercialización bajo unas

disposiciones únicas. Por primera vez se integra en un solo reglamento toda la normativa referida a este tipo de actividades. La aprobación de este plan tiene su origen en la reforma llevada a cabo en los fondos estructurales de la Comunidad y se pretende lograr los máximos apoyos para las zonas desfavorecidas.



En el resto de las Comunidades Autónomas, las inversiones superarán los 28.000 millones de pesetas.

Por tipos de actuaciones, destacan los casi 37.500 millones de pesetas que se invertirán según este plan en los procesos de transformación, cantidad de la que 10.500 millones de pesetas corresponden a las zonas más adelantadas y 27.400 millones de pesetas a las regiones menos favorecidas.

Para la mejora en los procesos de comercialización, las inversiones previstas alcanzan casi los 50.000 millones de pesetas. La partida más importante corresponde también a las regiones ubicadas en la zona primera con más de 30.000 millones de pesetas.

Las industrias de conservas y semiconservas tendrían unas inversiones totales de unos 10.000 millones de pesetas. Las salas elaboradoras alcanzarían casi los 28.000 millones de pesetas. Para mejorar las instalaciones de lonjas y anexos las inversiones serían de 15.000 millones de pesetas. Para acuicultura, unas inversiones de 10.000 millones de pesetas. Entre otras actuaciones destacan igualmente las inversiones previstas para mejorar el comercio mayorista en destino con casi 16.000 millones de pesetas.

Para los responsables de la Administración, con este plan no se trata de aumentar la capacidad instalada sino conseguir una mayor eficacia de las actuales estructuras. ■

EL Plan Nacional Sectorial Pesquero significa la posibilidad de presentar un proyecto para el conjunto de actividades en el sector de la pesca con unos niveles de ayudas que pueden llegar al 50 por cien de los presupuestos. El plan ha dividido la península en varias zonas. Las integradas en la región I pueden lograr una ayuda de hasta el 50 por cien y, en este caso están las Comunidades Autónomas de Galicia, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Asturias, Valencia, Murcia, Galicia, Canarias, Ceuta y Melilla. En las restantes regiones, las ayudas ascenderían al 30 por cien. La Administración española situaría sus apoyos en un 25 por cien como máximo.

El Plan Nacional remitido a Bruselas consta de dos partes claramente diferenciadas. En una primera, se ha hecho un estudio profundo sobre la realidad del sector de la pesca en cada puerto de España, desde la fase en puerto hasta los procesos de transformación y comercialización.

A partir de los datos obtenidos, el Ministerio de Agricultura elaboró el plan con las previsiones de inversión en zonas y en los diferentes procesos.

De acuerdo con las cifras manejadas en este plan, de los 85.000 millones de pesetas previstos para invertir en los próximos cinco años, 57.000 millones corresponden al conjunto de las zonas clasificadas en el grupo I y que aglutina a las regiones menos favorecidas.

UN AÑO
EN EL MAR





LA política en materia de estructuras pesqueras en el marco comunitario se está realizando en base al Reglamento 4028 de 1986, justamente cuando ingresó España en la Comunidad. Se trata pues de una disposición hecha y diseñada por los demás Estados miembros de la CE sin tener en cuenta las condiciones especiales y específicas de la flota española. El contenido de ese reglamento, desde sus disponibilidades presupuestarias hasta sus limitaciones para abarcar los problemas de las pequeñas embarcaciones, no ha satisfecho en estos últimos cinco años las pretensiones de los armadores y de la propia Administración española. Cientos de barcos se han quedado sin las ayudas que necesitaban para su adaptación al futuro y todo parece indicar que hacen falta soluciones para los caladeros exteriores especialmente a través de empresas mixtas.

Los últimos meses de este año y posiblemente también al inicio de 1991, han sido y serán escenario de los debates en el marco de la Comunidad para hacer las modificaciones pertinentes que hagan posible

REFORMA PESQUERA A LA VISTA

En medio de las manifestaciones del comisario español Manuel Marín en el sentido de que en los próximos años se deberá reducir drásticamente la flota en los países de la Comunidad, al sector de la pesca ha pasado un año entre los problemas del pasado y los interrogantes del futuro. Están por ver cuáles son las medidas que se contemplan por parte de la Comisión de la CE para ordenar la flota y los recursos en el marco comunitario. Pero, lo que parece evidente es que en la Comunidad corren vientos de reforma a la vista de la evolución de los stocks en aguas propias y de las dificultades que cada día se presentan con mayor frecuencia en los caladeros exteriores.

La CE discute importantes reformas al actual Reglamento 4028

una adecuación de flotas sin traumas en la Comunidad. En primer lugar, es indispensable una mayor asignación de recursos. En aguas de la Comunidad se impone un ajuste entre la flota y las posibilidades reales de capturas con cifras fiables.

En el marco exterior, el sector de la pesca, especialmente los barcos con posibilidades de operar en esas aguas, se imponen salidas que permitan el acceso a nuevos caladeros a través de nuevas fórmulas de empresas mixtas hasta hace no mucho tiempo vetadas prácticamente en la Comunidad.

España no ha logrado cambiar en estos cuatro años la política pesquera de la CE. Sin embargo, ha sido un período suficiente para meter un nuevo aire en la Comunidad en materia de pesca y lograr arañar consejo tras consejo medidas que contemplan parcial o totalmente la problemática del amplio colectivo de pequeñas embarcaciones en su día excluidas de las medidas de ayuda de la Comunidad. La reforma en marcha es una posibilidad que se abre a la Administración española para forzar un mayor cambio. ■

Epidemia de delfines

El delfín listado del Mediterráneo comenzó durante este pasado año a sufrir una epidemia que costó la vida a numerosos individuos de esta especie. La enfermedad, causada al parecer por un virus, afectó a un número indeterminado de estos mamíferos marinos que podría ser superior a los 10.000, según fuentes de *Greenpeace*. Algunos de estos animales fueron encontrados agonizantes o muertos en las playas españolas del Mediterráneo durante el pasado verano, lo que creó la alarma entre los turistas y entre la comunidad científica internacional.

Las causas de la muerte de los delfines listados del Mediterráneo no ha podido ser aclarada del todo en los seis meses posteriores a que se descubriera el primero de los casos. No obstante, se tienen indicios de que un virus esté detrás de esta dolencia. La epidemia ha sido comparada a la que han sufrido otras especies de delfines en América, o a la que afectó a las focas del Mar del Norte hace ahora algunos años.

Las ballenas, aunque no sufren ninguna epidemia conocida, sí que han visto mermada su población por las continuas y numerosas capturas a que han sido sometidas por el hombre a lo largo de la historia. La Conferencia Ballenera Internacional (CBI), que ya había prohibido las capturas desde hace cinco años, volvió a prolongar esta prohibición durante un año más. La CBI se reunió el pasado verano en Holanda para conocer la evolución de la población de cetáceos en todos los mares del Globo. Ante la falta de acuerdo entre otros países, se aprobó esta prolongación en un año de la prohibición. Una medida que fue apoyada por el Gobierno español.

Cerró el vertedero de Portman

El pasado 30 de marzo fue una fecha histórica no solamente para la Comunidad murciana, sino para todo el Mediterráneo y especialmente para los habitantes de la pequeña localidad de Portman. Tras treinta y dos años de verter residuos mineros al mar, aproximadamente entre 50 y 60 millones de toneladas de minera-

les en ese período, Administración y los nuevos propietarios de las minas Peñarroya, la empresa Portman Golf llegaron a un acuerdo para suspender definitivamente este tipo de vertidos. Llegó la hora cero en la contaminación incontrolada de esta zona del Mediterráneo tras muchos años de lucha ciudadana.



La historia del vertedero de Portman se remonta a los años cincuenta, a 1957 cuando la sociedad minera Metalúrgica Peñarroya propiedad de la banca Rothschild de París y la sociedad minera Zapata-Portman pusieron en marcha el lavadero Roberto, uno de los mayores del mundo y que suponía inicialmente el vertido al mar de unas 3.000 toneladas diarias de productos mineros y que luego alcanzaron hasta las 8.000 toneladas. Lo que en su día había sido una bahía habitada por pescadores, se fue convirtiendo con el pasar de los años en una zona abarrotada de materiales sólidos procedentes de las minas anegando prácticamente las playas de los alrededores y especialmente la vieja bahía.

Elecciones sindicales en el mar

Durante el último trimestre del año, los trabajadores de nuestro país y por consiguiente, también los del sector marítimo-pesquero, hemos tenido la oportunidad de elegir libremente a nuestros representantes sindicales. Elecciones que incluso antes de ser convocadas han estado protagonizadas por el conflicto de los preavisos electorales, cuestión esta que llevó a las centrales mayoritarias a los tribunales. En el sector del mar cuatro han sido las fuerzas que han disputado los votos de marinos y pescadores: UGT, CCOO-SLMM; ELA-STV y el sindicato nacionalista gallego.

Desde el pasado 1 de octubre, fecha en la que quedaron abiertas las elecciones sindicales en nuestro país y hasta mediados de diciembre, los trabajadores de más de 200.000 empresas hemos elegido a más de 370.000 delegados de las fuerzas sindicales para que nos representen en nuestros centros de trabajo.

En esta ocasión, la principal preocupación de los sindicatos en liza era mejorar los resultados obtenidos por cada una de las opciones en la anterior convocatoria electoral de 1986. En aquella fecha, UGT obtuvo el 40,92 por cien de los votos emitidos en todo el territorio nacional, mientras que un 34,54 por cien de las papeletas apostaban por Comisiones Obreras. Por su parte, la Unión Sindical Obrera (USO) obtuvo 6.145 delegados que, en porcentajes, viene a ser al-

go más del 4 por cien de los votos emitidos en territorio nacional. Otras agrupaciones como la Confederación Sindical Euzko Lagillan Alkartasuna-Solidaridad de los Trabajadores Vascos (ELA-STV) obtuvo en el País Vasco 4.952 representantes, 34,47 por cien de los votos de dicha Comunidad Autónoma y el sindicato abertzale LAB consiguió 1.770 representantes sindicales en la misma Comunidad.

El proceso general de elecciones sindicales cuesta aproximadamente unos 1.000 millones de pesetas. Cantidad procedente de los 650 millones de pesetas presupuestados por las diferentes organizaciones sindicales participantes en el proceso electoral y los cerca de 400 millones de pesetas aportados por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En la convocatoria que comenzó el 1 de octubre, la composición de la Comisión Nacional de Elecciones Sindicales varía respecto a 1986. El criterio de mayor representatividad 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 de las organizaciones sindicales (cinco, UGT; cinco, CCOO; uno, ELA-STV; uno, CSIF y uno más USO); 13 representantes empresariales y 13 más de la Administración nombrados por Trabajo.

UN AÑO
EN EL MAR





ESPECIAL



La política pesquera por Comunidades Autónomas



CON un censo de embarcaciones pesqueras cercano a las 20.000 unidades, prácticamente las dos terceras partes de la pesca desembarcada en los puertos españoles proceden de caladeros externos, tanto en el marco de la Comunidad como en terceros Estados.

Recuperar caladeros nacionales y lograr una flota moderna y competitiva ha constituido uno de los objetivos de la Administración pesquera en los últimos años, y que se ha reflejado tanto en la normativa emanada desde la Administración central como en las actuaciones de cada Comunidad Autónoma.

En las páginas siguientes MAR ofrece un análisis de las actuaciones llevadas a cabo por los responsables de pesca en cada una de las autonomías donde se pone de manifiesto un interés común: modernizar flotas, potenciar los caladeros propios y, especialmente en las provincias del sur, desarrollar la acuicultura como complemento fundamental en una serie de especies.

Por sus características peculiares, no se ha incluido la situación del sector de la pesca en Ceuta y Melilla, cuestión que abordaremos en próximos números.





ESPECIAL

GALICIA



Primera potencia de pesca en la Europa comunitaria

La tradición de la pesca en Galicia viene avalada por muchos años de historia que la han convertido en una potencia de primer orden en esta actividad, tanto a nivel nacional como a nivel comunitario, y sus perspectivas de futuro son bastante alentadoras, a pesar de la profunda crisis en que en estos momentos se ve sumida según el titular de la Consellería de Pesca, Acuicultura y Marisqueo, Enrique César López Veiga, quien predice que la pesca gallega está llamada a jugar un papel fundamental en la Europa Comunitaria, a pesar de haber entrado con mal pie en la CE pues, según sus argumentos, el sector pesquero gallego quedó muy mal parado en el Tratado de Adhesión e incluso propone revisar algunas de sus cláusulas.

La ordenación y recuperación de los recursos son las prioridades de la política pesquera autonómica



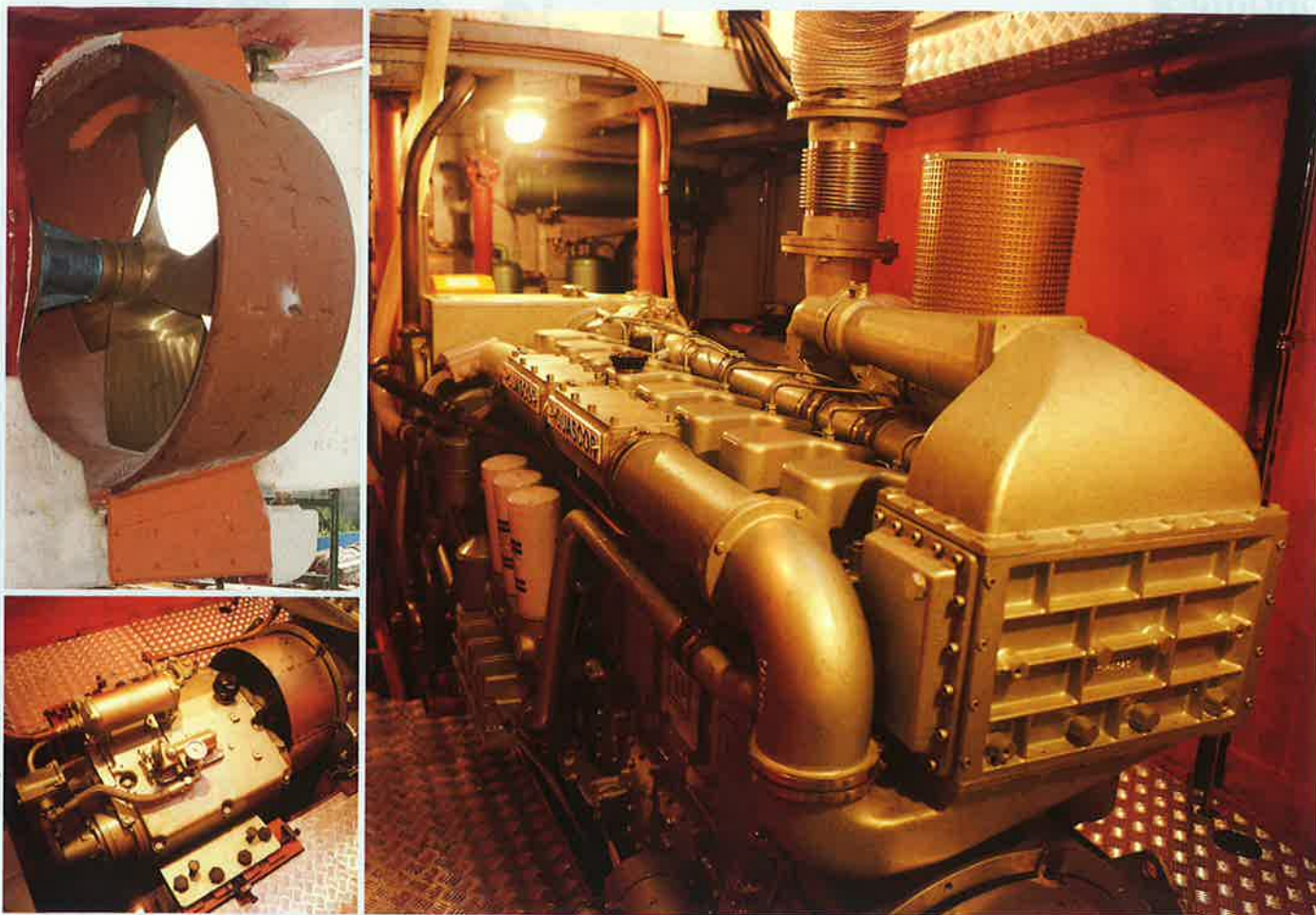


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

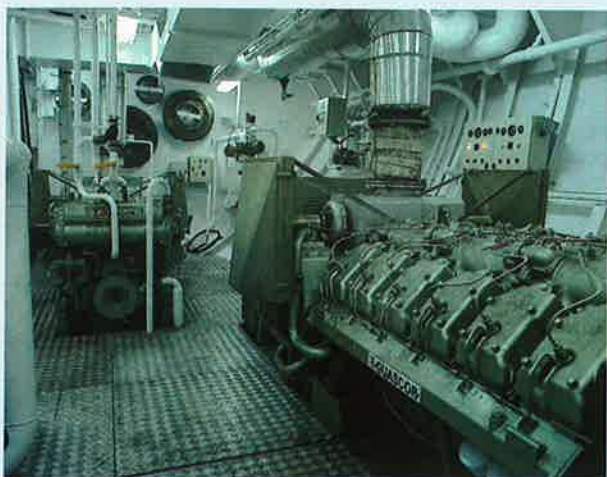
SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.
GUASCOR

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



A política pesquera en Galicia ha sido diseñada e integrada dentro del marco comunitario y sus objetivos básicos están diseñados para lograr el incremento de la productividad, promoviendo el progreso técnico y el desenvolvimiento racional de la producción, asegurar el nivel y la calidad de vida de acuerdo con las comunidades que viven de la pesca o del marisqueo en la Europa comunitaria, y estabilizar los mercados de los productos pesqueros, garantizando su suministro a precios razonables para el consumidor.

Las prioridades del departamento de pesca del actual gobierno gallego, que comenzó su andadura en febrero de este año, son resumidas desde distintas áreas por su titular, Enrique César López Veiga, señalando como diferentes apartados de tipo general, la ordenación, producción y comercialización de los recursos marinos, modernización del aparato productivo, investigación y enseñanza, así como el salvamento y seguridad en el mar, junto a otros temas relevantes.

Respecto a la ordenación, se ha propuesto la elaboración de un Plan General de Ordenación de los Recursos, con el fin de contemplar de forma conjunta e integral todos los principios generales que regulen los aspectos relativos a la gestión de los recursos pesqueros y marisqueros en las aguas de competencia de la Xunta de Galicia, a la vez que se insistirá en una progresiva profesionalización y racionalización del sector, adaptándolo a las circunstancias de la Comunidad Económica Europea y del Mercado Unico.

Junto a este plan se ha previsto la elaboración de una nueva ley que sustituya a las leyes 2/1985 y 15/1985 de la Comunidad Autónoma, teniendo como objetivo el año 1991, para su realización.

La importancia que para la ordenación reviste la existencia de unas bases sólidas, que solamente pueden lograrse a través de la

LA PESCA GALLEGA ESTA LLAMADA A JUGAR UN PAPEL FUNDAMENTAL EN LA EUROPA COMUNITARIA, A PESAR DE HABER ENTRADO CON MAL PIE EN ELLA



información científica correspondiente, ha llevado a la creación del comité científico y técnico de Pesca Gallega, que ha sido una de las primeras medidas tomadas por el actual gobierno gallego a través de un decreto. Este organismo tiene carácter asesor, tanto para la Consellería como del Consejo Gallego de Pesca (organismo que también será reforzado), y participan en él tanto las instituciones como personas dedicadas al trabajo científico y técnico en los campos de la pesca, la acuicultura, del marisqueo y de la sanidad en Galicia.

Una labor eficaz de inspección y vigilancia, unida a mecanismos sancionadores enérgicos contribuyen también al éxito de la ordenación de recursos y para ello se ha propuesto la reordenación de los servicios de vigilancia e inspección, reforzando los mismos en cuanto a equipos de comunicación, coordinados

con otros servicios de la Xunta.

Se ha previsto además, la puesta en marcha de todas las unidades operativas y la creación de una sala de operaciones en Santiago, capaz de controlar y coordinar todos los movimientos de las unidades de flota e inspección, estableciendo vínculos con los servicios de Protección Civil y con las tareas de salvamento, para un mejor cumplimiento del servicio de vigilancia. También, renovación de las embarcaciones dedicadas a estas labores, que a medio-largo plazo deberán ser sustituidas por otras más operativas y multiuso.

El furtivismo, uno de los más graves problemas con los que cuenta el sector del marisqueo en Galicia también es objeto de atención y están previstas la coordinación y mejora de la vigilancia de las autorizaciones y concesiones marisqueras estableciendo la mejora de las ayudas y

contratación de guardias para vigilancia de las autorizaciones de explotaciones marisqueras y de las zonas donde está permitido su libre ejercicio.

La reforma de la Ley de Sanciones en materia Pesquera, Marisquera y de Cultivos Marinos se ha enfocado de tal forma que se logre una mayor agilidad y objetividad de los procesos sancionadores.

El respeto al medio ambiente, tema sobre el cual el conselleiro de Pesca afirma que los gallegos están muy sensibilizados, será otra de las prioridades teniendo en cuenta que unas condiciones ambientales adecuadas permitirán obtener un máximo de calidad, salubridad y comercialización.

Las medidas para que se den estas condiciones se basan en un Plan de Saneamiento Integral de las Rías en colaboración con la COTOP, y una red de control ambiental. Asimismo, se ha presentado una proposición de ley para que sea ampliado el mar territorial en la costa gallega, a través de la cual se pretende conseguir competencias a todo lo largo de la franja costera de Galicia, ya que con la limitación de las líneas de base actuales, la zona comprendida entre Cabo Sillero y A Guarda quedan fuera de esas competencias. En la iniciativa legislativa se propone que una línea recta entre el Cabo Fisterra y A Guarda sustituya a las actuales líneas base, que acaban en Cabo Sillero.

Se une a todas estas medidas, algunas ya tomadas y otras todavía en curso, la reclamación de las competencias que sobre la Ordenación del Sector Pesquero ha reclamado la Xunta de Galicia a la Administración Central, que apoya la mayoría de los sectores que se encuentran inmersos en las labores de pesca.

Incrementar y mejorar la producción constituye una de las líneas bases de esta política de pesca de la Comunidad Autónoma Gallega y para ello se establecerán líneas presupuestarias que tengan como fin la acuicultura y la franja costera, y los bancos naturales, emprendiendo acciones para su recuperación, ordenación y explotación, junto con la ordenación de los polígonos de vive-

ros y la colaboración con las cofradías y la Universidad.

En el primer aspecto, acuicultura y franja costera se ha previsto la cofinanciación, junto con el FEOGA (Fondo Europeo de Garantía) de proyectos de equipamiento, modernización y ampliación de instalaciones para el cultivo de peces, moluscos y crustáceos, con el objetivo de mejorar la gestión de los recursos de la franja costera y de aprovechar y fomentar los recursos naturales autóctonos. También se reclamarán las transferencias de fondos que la Administración central viene atribuyendo a estas acciones.

En cuanto a la ordenación de los polígonos de viveros se ha precisado la necesidad de continuar con la reordenación del sector, para iniciar también un hondo análisis que permita examinar el futuro del sector, así como eliminar el riesgo del monocultivo en las rías gallegas, con el del mejillón, estimulando la producción de otras especies de interés comercial.

Algunos datos

1.072 kilómetros de litoral definen a Galicia como una comunidad eminentemente ligada al mar. En ella se asientan 81 municipios costeros en los que se desarrolla una intensa actividad pesquera, que la convierte en la primera potencia de la Europa Comunitaria en este sector. Hay más de un centenar de puertos dedicados a la pesca y cerca de 800 playas, con unos 14 millones de metros cuadrados de arenales. Y de las 719.000 toneladas de Registro Bruto (TRB) del Estado, 241.775 corresponden al país gallego (33 por cien).

La pesca proporciona en la Comunidad Autónoma Gallega alrededor de 40.000 empleos a bordo, lo que supone un 4 por cien sobre la tasa de población activa, cifra que se eleva hasta un 4,9 por cien y a un 6,2 por cien, en las provincias de A Coruña y Pontevedra, las dos de mayor extensión de franja litoral. En cuanto a la participación de la pesca en el valor añadido bruto

(VAB) en estas dos zonas es del 4,9 por cien y del 6,3 por cien, respectivamente.

Junto a la pesca, el marisqueo tiene gran relevancia, y especialmente el subsector mejillonero, en el que Galicia es la principal productora del mundo, con el 50 por cien de la producción internacional, y el 94 por cien de la producción española, con 200.000 toneladas al año. La in-

dustria acuícola es de reciente incorporación, aunque debido a las excepcionales condiciones que concurren en sus costas, se le augura un buen porvenir, y de hecho ya es la segunda región en importancia de España.

La pesca también se ha convertido en un importante motor de otras actividades industriales, generadas de forma directamente proporcional al grado del propio desarrollo pesquero. Estas se refieren a las revisiones y reparaciones que se deben realizar en los barcos de pesca, los almacenes frigoríficos para conservación del pescado, materiales utilizados dentro de los barcos, faenas de carga y descarga, conservas, etcétera.

Aunque ahora en crisis, la flota congeladora sigue siendo la más importante en Galicia y puede dividirse en tres tipos diferentes. En el primero de ellos se encuadrarían las grandes unidades dedicadas fundamentalmente a la captura de merluza en caladeros lejanos, y que tenían como principales zonas de pesca los caladeros del Atlántico Sur Occidental (Malvinas) y Sur Oriental (Namibia), pero tras la prohibición de las actuales autoridades africanas deberán buscarse nuevos caladeros. Esta flota, además de la merluza, captura importantes cantidades de pota y calamar. Los barcos que la componen son los de más avanzada tecnología de la flota española y las mareas que realizan tienen una duración de cinco meses.

En segundo lugar, está la flota dedicada a «pesquerías varias», que operan en los caladeros de NAFO, archipiélago de las Sptizbergen, noroeste de Africa, Atlántico Sur Occidental y otros situados en aguas internacionales. Las principales especies que capturan estos barcos son pota, calamar, pulpo, choco, merluza, platija, meiga, raya, gallineta, brótola, fletán y camarón. Las mareas oscilan entre los tres y cuatro meses.

Se encuentran también dentro



de la flota congeladora los barcos que operan en el banco canario-sahariano dedicados a la captura de cefalópodos, pues aunque en general tienen fijada su base en el puerto de Las Palmas, en un elevadísimo porcentaje pertenecen a empresas gallegas siendo sus tripulaciones naturales también de esta Comunidad Autónoma.

La flota de fresco del Gran Sol tiene una gran importancia en Galicia, ya que gran parte de los 300 buques que constituyen la lista base con autorización para faenar en los caladeros del Gran Sol, están radicados en puertos gallegos, principalmente los de Vigo y A Coruña.

Estos barcos realizan mareas de veintiún días y se dedican principalmente a la captura de la merluza, del rape y gallo, aunque también pescan en cantidades apreciables otras especies como raya, eglefino, pulpo, pota, platiña, jurel, caballa, maruca, fogonero, cigala, abadejo, escacho, cazón, bacaladilla, besugo y calamar.

La flota palangrera de superficie supone otra fuente de ingresos para el sector de la pesca, dedicándose a especies como el pez espada, el marrajo y otros escaualos, como la tintorera, el jaquetón o el pez zorro. Esta flota no depende de caladeros concretos, desarrollando su actividad en las aguas oceánicas adyacentes a las costas de la península Ibérica, en lo que se refiere a las unidades de fresco —con mareas entre dieciocho y veinte días— y en la costa occidental africana los palangreros congeladores, cuyas campañas duran entre cuarenta y cinco y noventa días. Las descargas de esta flota se producen fundamentalmente en los puertos de Vigo y Algeciras, alternativamente.

Respecto a la flota bacaladera en estos momentos está pasando por un momento delicado, pues tras la merma que supuso para las parejas bacaladeras gallegas su desalojo del Gran Banco de

Terranova, se han unido las grandes restricciones en las dos únicas zonas de pesca: NAFO y Svalbard. No obstante, sigue constituyendo una de las pesquerías más tradicionales de las desarrolladas por barcos gallegos.

La flota del litoral y la de cerco serían las otras dos formas de pesca de la Comunidad Autónoma Gallega. La primera de ellas está constituida por barcos de arrastre, palangreros y trasmalleros, que operan en la plataforma continental adyacente a las costas gallegas, aportando al mercado un pescado de gran frescura y variedad. La de cerco está asentada en los numerosísimos puertos gallegos, y se dedica fundamentalmente a la captura de la sardina, aunque pesca también caballa, jurel, espadín y otras especies. Su actividad la desarrolla en aguas de las rías gallegas y del litoral, en mareas que oscilan entre las cuatro y las doce horas. ■

EL FURTIVISMO ES UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL SECTOR DEL MARISQUEO, Y PARA COMBATIRLO ESTA PREVISTA LA COORDINACION Y MEJORA DE LA VIGILANCIA DE LAS AUTORIZACIONES Y CONCESIONES

Finalmente, la colaboración con las Cofradías y la Universidad se hará con la puesta en marcha de convenios de colaboración con estas entidades para el seguimiento científico de los bancos naturales, el estudio de los efectos de las artes de pesca, el balizamiento de las autorizaciones marisqueras, la recuperación de las zonas costeras y el seguimiento ecológico de las poblaciones.

En el apartado de la comercia-

lización el titular del departamento de pesca propuso el desarrollo de una serie de medidas que están inspiradas en el Reglamento (CEE) 3796/81 del Consejo europeo, entre ellas el fomento del asociacionismo, campañas de promoción, comercialización a través de cooperativas, asociacionismo temporal de empresas, censo de industrias pesqueras, y adaptación de las capacidades al abrigo del Reglamento CEE 4028/86, que consistirá





MUSICA A BORDO

MUSICA A BORDO. CON NUESTRA ASISTENCIA EN LUBRICACION.

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



CEPSA

TECNOLOGIA INTELIGENTE

EL RESPETO AL MEDIO AMBIENTE SERA OTRA DE LAS PRIORIDADES DE LA CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA

en primas para la paralización temporal de las actividades pesqueras y marisqueras para propiciar la recuperación de las especies y permitir un reordenamiento de las capturas a realizar.

Modernización del aparato productivo

El segundo de los grandes objetivos marcados por las líneas a seguir dentro de la política de pesca emprendida por la actual Consellería sería la modernización del aparato productivo, un aspecto imprescindible para lograr un mejor aprovechamiento de los recursos, su ordenación y el incremento de la producción.

La primera medida adoptada dentro de este área ha sido la reclamación de las competencias y fondos que la Administración central ostenta en estos momentos sobre Política Industrial Pesquera, competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma al amparo del artículo 30-2 del Estatuto de Autonomía, junto a la petición de competencias en los puertos pesqueros, incluyendo los de Vigo, Marín, Vilagarcía y A Coruña.

Además, se tratará de mejorar la infraestructura portuaria que viene demandada por las necesidades urgentes de los distintos agentes intervinientes en las actividades pesqueras de los puertos, con especial incidencia en los servicios de avituallamiento, carga y descarga, frío y manipulación de productos.

Un decreto del 29 de marzo de este mismo año establece las medidas para la modernización y renovación de la flota pesquera, que tiene como finalidad regular la promoción de investimentos dirigidos a la construcción, modernización y reestructuración de la flota gallega, así como a la innovación tecnológica de los procesos de manipulación y conservación de la pesca a bordo.

A través de esta medida que tiene como base el Reglamento CEE 4028/1986 del Consejo, relativo a las acciones comunitarias para la mejora y adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura, así como en la normativa de carácter bási-



co promulgada por la Administración central, se ofrecerán subvenciones para la construcción de barcos de pesca, así como la realización de obras de transformación y modernización que supongan una evidente mejora tecnológica, ahorro energético, mejora sustancial de pesca más adecuada a los recursos explotables, o que contribuyan a una mayor seguridad e higiene de la tripulación. Podrán solicitar las ayudas los armadores de buques de pesca, tanto personas físicas como jurídicas.

Otro decreto del 9 de mayo establece ayudas para la creación, modernización, ampliación e innovación tecnológicas de instalaciones de acuicultura; y otro decreto establece la renovación, modernización e innovación tecnológicas para las industrias de manipulación, transformación, conservación y tratamiento de los productos de la

pesca, del marisqueo y de la acuicultura.

Salvamento y seguridad en el mar

El salvamento constituye un tema prioritario para la Xunta de Galicia y ya ha solicitado la transmisión de transferencias al Gobierno central, y de momento se han tomado algunas medidas. La primera de ellas ha sido la proposición no de ley para separación del tráfico marítimo a una distancia mínima de 20 millas de las costas gallegas, lo que impedirá el paso de buques por los caladeros tradicionales de bajura y reducirá los riesgos de colisión y de vertidos contaminantes.

Además, se contrataron dos helicópteros y un remolcador de altura para complementar los medios de salvamento existentes,

hasta que se ponga en marcha el Plan de Salvamento Nacional. Se ha propuesto también la entrada en funcionamiento del Buque Polivalente de Salvamento Antipolución, así como las posibles acciones de las lanchas de vigilancia en acciones del litoral.

Y para prevenir posibles accidentes nada mejor que una formación adecuada para los hombres de la mar, por lo que en breve se pondrá en marcha el aula de seguridad dependiente de la Escuela Náutico-Pesquera de El Ferrol, y tendrá como fin promover el cumplimiento de la normativa internacional sobre salvamento y seguridad marítimos que obliga a todas las tripulaciones. Los nuevos titulados náuticos pesqueros recibirán en este centro la formación complementaria sobre el particular y, los que ya están en activo, podrán asistir a cursos de reciclaje.

Investigación y enseñanza

La investigación y formación pesqueras constituyen otro de los puntos fuertes que los responsables de la Consellería de Pesca desean fomentar conscientes del papel fundamental que juegan dentro del mundo marítimo. El titular del departamento, López Veiga, anuncia que va a ponerse en marcha un ambicioso proyecto en este sentido, para lograr que en tierras gallegas existan los mejores centros de Europa como corresponde a la primera comunidad pesquera comunitaria. La primera medida fue la de visitar otros centros avanzados para observar los últimos modelos y las tecnologías punta.

La formación permanente del profesorado, equipamiento de los centros con material docente adecuado, creación del Aula de Seguridad en El Ferrol; adecuación de los programas de enseñanza náutico-pesquera a la normativa comunitaria, así como la participación en la adaptación de las enseñanzas a la LOGSE, serán las medidas a adoptar dentro de una mejora general de las enseñanzas náutico-pesqueras.

También, como consecuencia de la especial incidencia que en los últimos años está adquirien-



do la acuicultura se creará un centro para especialización en esta materia, Centro de Ensino de Acuicultura de la Illa de Arousa, del que ya está casi ultimado el proyecto y según los responsables de la Consellería no tendrá parangón en Europa, convirtiéndose en centro piloto de su especialidad. Aulas y laboratorios para la enseñanza en las actividades acuícolas, instalaciones para las prácticas de la acuicultura con «hatchery» para peces y otro para moluscos, además de parques para cultivos marinos, conforman este centro.

Otra de las aspiraciones dentro de la enseñanza será la Escuela Obradoiro de Carpintería de Ribeira de Marín y otra similar que comenzará pronto a funcionar en Ribeira, donde los alumnos recibirán conocimientos precisos de las técnicas tradicionales de construcción de buques, así como de las nuevas tecnologías en poliéster y fibra de vidrio. Y, a través de un convenio firmado con el Ayuntamiento de Vigo, se propiciará la creación de una escuela de procesado y transformación de los productos pesqueros en esta ciudad, donde este tipo de industria reviste gran incidencia e importancia.

Junto a estas medidas se ha gestionado la posibilidad de situar un centro donde se impartirán clases del mergullo y las especialidades científicas subacuáticas de biología, arqueología e imagen.

La creación de la Escuela Gallega de Buceo Profesional y la dotación de infraestructura necesaria para completar la formación de la Escuela-Taller de Escafandrismo Científico de Vigo; el desarrollo de un Plan de Formación Ocupacional, junto a otro de Educación Ambiental en el área del Medio Marino; la mejora de la infraestructura para la investigación y la potenciación de ésta, concentrarían también la atención de la Consellería de Pesca que completaría así su política educativa y de investigación, tras recibir las competencias, ya solicitadas, de los laboratorios de Vigo y A Coruña del Instituto Español de Oceanografía. ■

Elena CEBRIAN

Enrique López Veiga, conselleiro de Pesca, Marisqueo y Acuicultura:

«CONFIO EN LA IMAGINACION Y CAPACIDAD DE MIS PAISANOS A LA HORA DE PUJAR EN EUROPA»

ENRIQUE César López Veiga es el actual conselleiro de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Comunidad Autónoma Gallega. A lo largo de casi toda su carrera profesional se ha dedicado a temas pesqueros, y desde 1987 trabajó como funcionario en las Comunidades Europeas, donde un año más tarde fue designado jefe de la División de Estructuras de la Dirección General de Pesca, cargo que mantuvo hasta ser designado como miembro del Gobierno gallego. Es un hombre optimista y a pesar de reconocer la gran problemática con la que cuenta el sector de la pesca en Galicia, confía en la imaginación y capacidad de sus paisanos para convertirse en la región que más puje en Europa «donde ya somos la primera comunidad pesquera, a pesar de las limitaciones impuestas en el Tratado de Adhesión, que será necesario revisar para mejorar las condiciones de la flota gallega».

Define López Veiga la Consellería de Pesca como «muy conflictiva» debido a que existen muchos kilómetros de costa y demasiada población que vive de los recursos pesqueros, uniéndose a ello otra serie de problemas que en ocasiones son difíciles de solucionar, como puede ser el furtivismo que socava los bancos naturales y causa estragos en el litoral gallego.

Apoyado en la riqueza natural de la Comunidad Autónoma, el titular del departamento prevé un camino hacia el futu-

ro lleno de dificultades, pero con buenas expectativas a medio y largo plazo. Tres son las grandes áreas de las que se ocupa la Consellería: pesca, acuicultura y marisqueo, en las competencias que le otorga el Estatuto de Autonomía.

—¿Cuál es la máxima prioridad de su departamento?

—Existen distintas prioridades según el área de que se trate. En cuanto a los recursos internos la primera misión que se plantea es su recuperación, pues se ha producido en los últimos años una actividad excesiva, tanto para la pesca como para el marisqueo en el interior de las rías. Desgraciadamente esto sólo se consigue con una política restrictiva, para la cual contamos con el servicio de inspección y vigilancia, que se va a fomentar aún más para, a pesar de convertirnos en una figura impopular, poder resolver uno de los más graves y antiguos problemas a los que nos enfrentamos: el furtivismo.

Habrà que aplicar mano dura, pero estamos convencidos de que no existe otra fórmula. Paralelamente se llevará a cabo una labor de mentalización y de reflexión sobre este tema, y pienso que así lograremos una importante recuperación de caladeros, que más tarde habrá que optimizar. Primero, cumplir las leyes y después iniciar otra serie de medidas que por desgracia no van a evitar que siga existiendo un número excesivo de brazos en la mar, como también los hay en tierra. Nuestra intención es llevar a cabo una transformación pro-

gresiva para no generar un paro excesivo.

—La acuicultura ocupa un lugar importante en Galicia y en el resto del Estado, siendo la segunda región en importancia después de Andalucía en cultivos marinos y la primera potencia mundial en producción del mejillón. ¿Cómo ve su futuro y cuál será la política a seguir por los responsables de Pesca?

—En acuicultura existe una parte bella, que es el sector del mejillón, somos una gran potencia y es un sector mínimamente organizado. Creemos que estamos en un momento en el cual no conviene aumentar la producción, y sí poten-





Enrique López Veiga, conselleiro de Acuicultura, Pesca y Marisqueo.



ciar la calidad e iniciar la conquista de nuevos mercados, otorgando un nombre y la garantía del producto gallego, con una calidad que no es alcanzable en otras partes de Europa.

En cultivos marinos pretendemos diversificar la producción, implantado otras especies que en la actualidad están poco desarrolladas o simplemente no se está haciendo nada. En estos momentos el cultivo de rodaballo se contempla como una inversión de futuro. Dadas las condiciones de Galicia para el engorde, creemos que será un sector donde las posibilidades son ilimitadas, aunque deberá crecer ordenadamente. Se está probando también con la ostra o la anguila, y también con otras especies como la vieira. Se va a invertir además, dentro de la I + D, en la producción de alevines del rodaballo, pues ahora dependemos de las crías que se envían de otros países.

—El marisco es uno de los productos más conocidos de las costas gallegas. ¿En qué situación se encuentra y cuáles son las pautas a seguir?

—El marisco gallego tiene un sabor especial y una calidad no alcanzable por otras zonas de Europa, por razones de medio ambiente, oceanográficas, etcétera. Hay nécoras en la Bretaña francesa, pero ni con mucho se acercan a lo que es la nécora gallega, y ni que decir tiene del centollo o de la ostra o del mejillón. Junto al sabor se une una textura especial, y esto nos permite augurar un buen futuro para este sector. Pienso que en la calidad, y con unos precios ajustados se puede llegar muy lejos y captar la atención de los consumidores.

Debemos llamar también la atención sobre el descubrimiento de importaciones en España de marisco con exceso de cadmio procedente de Chile y de otras regiones que no se ajustan a las normas comunitarias y que están haciendo un daño

tremendo a nuestros productos.

—¿Las industrias de transformación se encuentran preparadas para competir en Europa?

—Pienso que este sector puede llegar a dominar en Europa, y para ello deberá buscar nuevos mercados en el norte del continente, y adecuar sus estructuras a las nuevas tecnologías. El problema actual, se basa en que con la aplicación de tasas y aranceles no pueden competir en igualdad de condiciones, pero suponemos que este hándicap acabará con el Mercado Unico.

Las conserveras, especialmente, a las que se les dará apoyo para la modernización de las industrias menos competitivas, y otros subsectores pesqueros son también temas que centran la atención de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia.

Asimismo, su titular incide en la potenciación de las tareas de salvamento, por el alto índice de siniestros que ocasiona en la Comunidad Autónoma, y resalta la creación de una póliza de seguros de accidentes para marineros que cubrirá la muerte e invalidez total o parcial causada por siniestros laborales. En caso de muerte se pagará una cuota mensual a los hijos desde los nueve hasta los veintidós años.

No se le escapa al conselleiro de Pesca el tema de la flota congeladora, «ya que aunque no tenemos competencias, sí tenemos intereses, pues en su mayoría afecta a gente gallega». Acusa a la Administración central de una actitud pasiva y afirma que tratarán de llevar a cabo un plan que haga posible paliar en parte la incidencia negativa del cierre de caladeros de Namibia, «apoyaremos todas las iniciativas que se tomen en este sentido, pues el problema es muy grave y se ha abierto una crisis profunda que no parece vaya a tener pronta solución». ■

E. C.

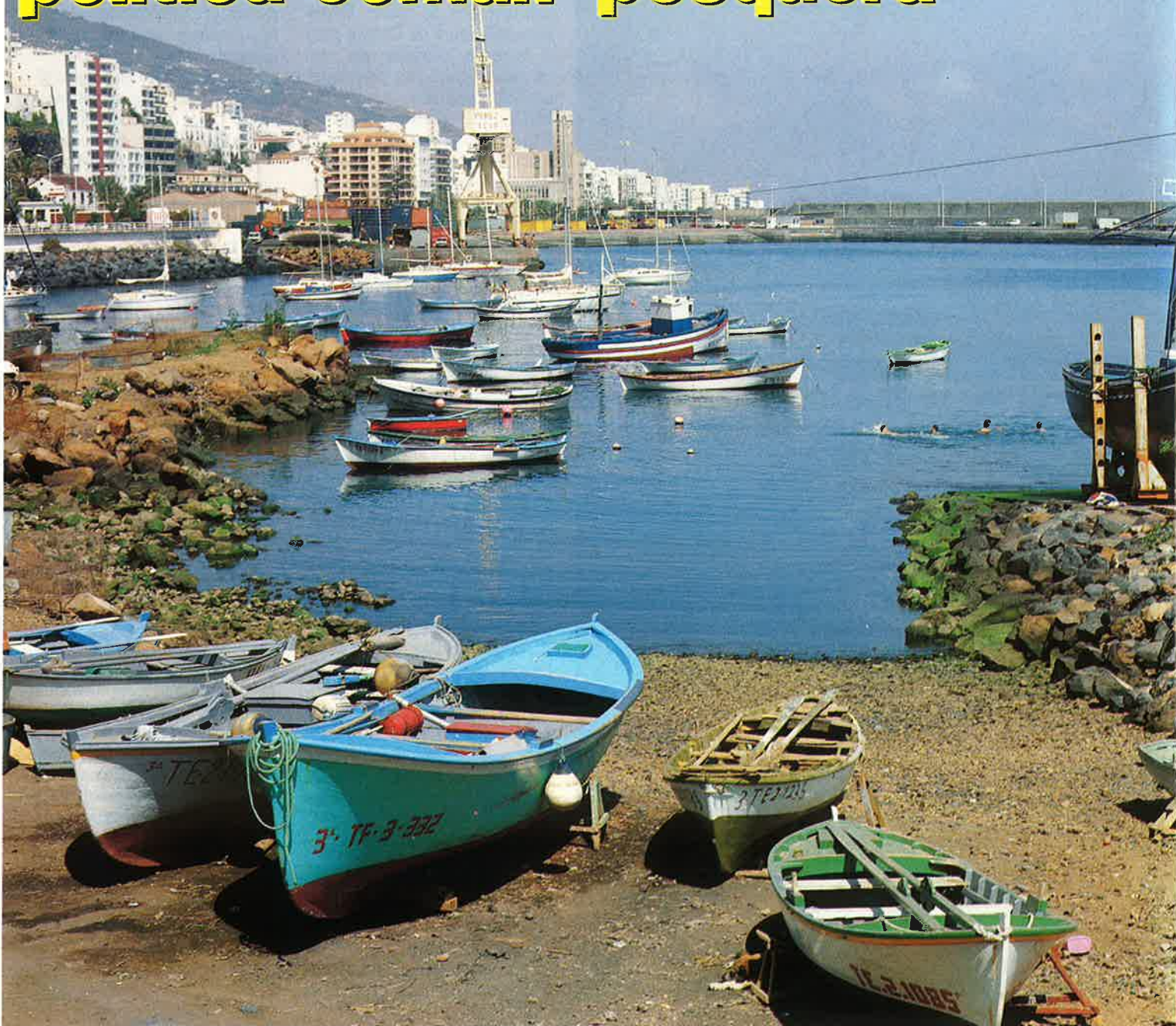


ESPECIAL



CANARIAS

Hacia la integración en la política común pesquera



Director general de Pesca:
«La renovación de la flota debería ser apadrinada por la CE»



Después de que el Parlamento canario aprobara, en diciembre del pasado año, el documento a favor de la integración plena de las islas Canarias en las políticas comunitarias, 1990 se ha convertido en un año negociador para la redefinición del modelo de integración del archipiélago en la CE. El actual modelo, el Protocolo 2, ha sido considerado insuficiente por la mayoría parlamentaria regional. Se caracteriza por la exclusión de Canarias de las políticas agraria y pesquera de la CE, y el reto, ahora, es la inclusión en ellas. Esta pretensión ha generado tensión y preocupación en otros sectores económicos.

PARA el director general de pesca del Gobierno Canario, Felipe Perdomo, «la pesca en las islas pasa por momentos de replantearse la situación ya que, mientras a nivel internacional las cosas han cambiado, aquí siguen igual que cuando la descolonización del Sáhara, y lo peor es que

se sigue pensando igual que hace veinte años, con la misma flota y la misma dependencia».

Para Felipe Perdomo, el primer paso a dar ante el cambio que con toda probabilidad se dará, con la inclusión de Canarias en PCP, es el de «renovar la flota a través de un plan que requiere el apoyo de la Administración central. La flota canaria es antigua y está condenada a trabajar a muy pocas millas del archipiélago canario. El plan de flotas con la

integración en la PCP puede ser también apadrinado por la CEE, como solución a los problemas históricos que estamos teniendo.

Otro paso también a dar será el del «cambio de mentalidad de los propios armadores, una reconversión de armadores», ya que, según el director general de Pesca, existen bastantes reticencias en el sector. «Les cuesta cambiar de caladeros e iniciar nuevas aventuras, tanto económicas como de experiencias en otros caladeros».

A esta reconversión contribuirá el barco de prácticas encargado por la Dirección General de Pesca, para que los jóvenes, además de recibir las enseñanzas teóricas en las aulas de los centros de Formación Pesquera de las islas, «puedan tener acceso también a las clases prácticas que se realizarían en esos nuevos caladeros alternativos a los actuales». Este barco ha costado a la administración autonómica 350 millones de pesetas, y se podrá disponer de él para el próximo curso.

En opinión de Felipe Perdomo, la dependencia de la pesca canaria de determinados caladeros puede evitarse también con el enfoque de convertir la flota con base en las islas en unidades de capturas atuneras de mediano porte. Esto presenta como ventajas «el no tener que necesitar licencias, porque se desarrollan en nuestras aguas, y además está demostrado que se trata de una pesca bastante estable cuya producción media está entre las 8.000 y 10.000 Tm». A estas ventajas Perdomo añade la de «poder acceder mejor al mercado peninsular de consumo de atún fresco, del que no hay tradición en Canarias y se podrían obtener mayores beneficios al ser más caro en la venta al público el precio del pescado fresco».

Esta búsqueda del mercado peninsular se ve desde la Consejería de Agricultura y Pesca del

CONTENEMAR

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

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



AGENCIAS

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

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

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

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

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

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

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

ARRECIFE DE LANZAROTE.
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.
Avda. General Franco, 4 - 2º
35500 Arrecife de Lanzarote

Tels.: 928/ 81 69 14-15 - Fax: 928/ 80 25 87
SEVILLA. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.
Dársena del Centenario - Muelle del Batán - 41002 Sevilla
Tels.: 954/ 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58
Télex: 72834 - Fax: 954/ 45 38 08

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ejecutivo regional canario con bastante optimismo, y ya «*existe la experiencia piloto de la isla de la Graciosa, (la octava isla del archipiélago), donde se han desarrollado ya cuatro campañas que han resultado positivas*».

Otro aspecto a reconvertir, cara a los cambios que se avecinan para la pesca canaria, es el de la organización de los pescadores, hasta ahora agrupados en las cofradías de pesca, que, según Felipe Perdomo, en Canarias, por la escasa tradición y la falta de espíritu asociativo, no han funcionado muy bien. La idea es la transformación de estas cofradías en asociaciones de productores, «*que cuentan con gran apoyo de la Comunidad Económica Europea y son piezas conocidas en la administración comunitaria*». Para el director general de Pesca, estas asociaciones de productores «*deberán convertirse en auténticas comercializadoras del producto pesquero de las islas, abandonando las labores mantenidas hasta ahora por las cofradías como órganos de representación social de los trabajadores, ya que para ello están los sindicatos*».

Las industrias derivadas

En la actualidad sólo hay en las islas tres fábricas de conservas de pescado y otras tres de harinas y aceites de pescado, ubicadas todas ellas en la isla de Lanzarote, a excepción de una conservera que está en Gran Canaria. El sector ha sufrido una enorme reducción en cuanto al número de industrias; ya que hace pocos años éstas eran 11 en todo el archipiélago. Ello se debe, de un lado, a la reconversión del sector, y de otro, a la integración de España en la CEE. Para el director general de Pesca «*la industria conservera ha sido la primera perjudicada del actual modelo de integración de las islas a la CEE, dado el escaso contingente, al no ser las islas territorio comunitario en materia de pesca, y los altos aranceles, que empezaron siendo del 25 por cien, lo que ha generado que se hayan quedado en*

«ES PRECISO UN CAMBIO DE MENTALIDAD DE LOS ARMADORES: LES CUESTA CAMBIAR DE CALADEROS E INICIAR NUEVAS EXPERIENCIAS, TANTO ECONOMICAS COMO EN OTRAS AGUAS»



el camino algunas de las industrias conserveras canarias».

Para Felipe Perdomo, el futuro de este sector se «*muestra esperanzado ante la renegociación del modelo comunitario que nos llevará a una mayor integración en Europa*».

El sector industrial canario en materia de pesca está integrado en una asociación empresarial de reciente constitución, ACIPES, y para el secretario general de la misma, José Miguel Luengo «*las consecuencias negativas en el sector primario de las islas se han ido acrecentando a medida que se ha ido aproximando el final de los períodos transitorios, generando esto enormes incertidumbres en el sector*».

Como ejemplo de este trato desfavorable respecto a países terceros, Luengo menciona el caso de productos de conservas de pescado. «*Las islas no exportan nada a la CEE-11 (todos los países comunitarios a excepción de España) por no considerarlo rentable, ya que se ha establecido un arancel del 8,6 por cien hasta las 539 Tm, y si se supera esta cantidad el arancel asciende a un 25 por cien, mientras que Marruecos está exportando a la CEE 17.500 Tm, libres de arancel*». Otro ejemplo también significativo para el secretario general de ACIPES está en el 2 por cien del arancel que tienen que pagar las harinas de pescado de Canarias para entrar en la CEE-11 cuan-

do superan las 227 Tm, que según Luengo «*no paga ningún país exportador de este producto como Perú, Chile, los países ACP y Marruecos, que además de no pagar aranceles tampoco tienen contingentes*».

Estas y otras razones son, para José Miguel Luengo suficientes para buscar mejoras para el sector primario y con ello su supervivencia.

Cultivos marinos

Canarias cuenta ya con un plan quinquenal para el cultivo de 1.400 toneladas de doradas, y a la vista de que aún quedan dos años para volver a negociar con la CEE un nuevo plan, ha solicitado, en la última reunión de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, el aumento en 1.000 Tm para nuevas concesiones.

En la actualidad, son ya 10 empresas las que integran el sector de la acuicultura canaria. De ellas, dos están en producción, una en construcción, dos permanecen de momento sin actividad y cuatro son todavía proyectos de próxima realización.

La inversión total del conjunto de estas empresas en terrenos, instalaciones y gastos de circulante de la primera campaña rebasará, una vez puestas en marcha, los 2.500 millones de pesetas, y existe el convencimiento de que Canarias será en el futuro el principal proveedor de pescado fresco a los mercados europeos. Esta esperanza está avalada por el éxito de las dos empresas que ya están funcionando, Cultivos Marinos Teide, S. L. (Tenerife), y Dorada Fish, S. A. (Gran Canaria).

Canarias participa desde un primer momento en la política estructurada de la CEE para la construcción, equipamiento y modernización de instalaciones para la cría de peces y crustáceos, figurando, por tanto, en el Programa Plurianual de Orientación (POP). En opinión del director general de Pesca del Gobierno canario, «*las aguas cana-*



rias reúnen unas condiciones excepcionales para el desarrollo de los cultivos marinos, y la iniciativa privada de cultivos marinos en las islas sólo se ha interesado por una especie, la dorada, posiblemente por su mayor seguridad al ser un pez menos estresado que la lubina, lo que se traduce en mayores expectativas económicas».

Aunque el número de proyectos aprobados para Canarias representa sólo el 2 por cien de los aprobados a nivel nacional, la inversión y las subvenciones son mayores a la media, cifradas en el 5,6 por cien y el 6,2 por cien, respectivamente.

La flota pesquera

Según el censo de 1986 la flota pesquera canaria está integrada por 2.072 unidades, a lo que hay que restar las bajas que se han producido en los últimos años tras la entrada de España en el Mercado Común y las consecuencias que ha generado la dependencia de la pesca canaria de los Acuerdos Internacionales.

Según el mismo censo señalado antes, esas 2.072 unidades contaban con un TRB de 60.286, una potencia de 212.208, y generaba trabajo para 9.461 tripulantes.

La flota pesquera canaria, entendida según la definición dada por el Reglamento comunitario número 1135/88, de 7 de marzo, se divide en cuatro subgrupos:

a) Flota arrastrera congeladora

Se trata de una flota integrada por 172 unidades que faenan en caladeros exteriores donde se encuentran sus capturas básicas, los cefalópodos. Son embarcaciones de casco de acero cuyo TRB está situado entre 156 Tm para los buques de menor porte y 708 para los de mayor porte, siendo su tonelaje medio de 256 Tm. Según los últimos datos facilitados por la Dirección General de Pesca del Gobierno canario sus capturas representaron en 1988 el 15,7 por cien de las totales canarias (en Tm), y el 67,5 por cien del valor total añadido de la pro-

Cuadro 1

VOLUMEN DE INVERSION QUE HA TENIDO PREVISTO ACOGERSE A LAS AYUDAS ESTRUCTURALES PARA FLOTA EN EL SECTOR PESQUERO CANARIO	
A) CONSTRUCCION DE BUQUES DE PESCA	Total de expedientes de nuevas construcciones tramitados: 22 Importe de la inversión total correspondiente a los mismos: 7.701.170.000 ptas.
B) MODERNIZACION DE BUQUES DE PESCA	Total de expedientes tramitados: 20 Importe de la inversión total correspondiente a los mismos: 1.202.906.242 ptas.
Las ayudas que corresponden a los expedientes que definitivamente son aceptados por la CEE y el Estado, están comprendidas en los siguientes porcentajes a aplicar en cada expediente sobre su correspondiente inversión: Ayudas CEE: Hasta el 35 por cien del coste aceptado de la inversión. Ayudas Nacionales: Comprendidas entre el 10 por cien y el 30 por cien del coste aceptado de la inversión.	
* A pesar de estar excluidas de la política pesquera comunitaria, las islas se han visto beneficiadas de estas ayudas procedentes de los fondos estructurales de la comunidad, desde la integración de España en la CE hasta el 89.	

Cuadro 2

PERSONAL EMPLEADO, TRB Y HP EN LA FLOTA PESQUERA CON BASE EN CANARIAS, EN RELACION CON LA FLOTA NACIONAL				
Año	Número de empleos directos		% sobre total nacional	
1980	11.765		10,77	
1982	11.266		10,57	
1984	11.794		11,55	
1986	9.864		10,47	
Año	TRB	% S/T Nacional	CV/HP	% S/T Nacional
1980	109.940	14,58	341.903	12,47
1982	105.940	14,35	333.114	12,18
1984	120.597	17,42	386.726	14,50
1986	68.621	9,17	240.090 (Anuario)	8,38

Fuente: Anuario de Pesca Marítima del MAPA.

LA INTEGRACION EN LA PCP

Según el informe de la Comisión de las Comunidades Europeas sobre las islas Canarias, la aplicación en el archipiélago de las PCP permitiría:

- La plena aplicación de las medidas estructurales de pesca.
- La plena aplicación de los acuerdos de pesca de la CEE con países terceros.
- El libre acceso de los productos canarios al mercado de la España peninsular, así como a los mercados de los restantes Estados miembros sin perjuicio del período transitorio existente.
- En lo que respecta a los suministros podría concederse una exoneración de los derechos de aduanas para las materias primas originarias de terceros países, con arreglo al acceso preferencial concedido por la Comunidad a determinados países terceros.
- No obstante, la adhesión a la PCP plantearía la cuestión del régimen de precios de las sardinas, cuyo

precio en el mercado canario se sitúa a un nivel relativamente bajo con relación al nivel comunitario, debido a las condiciones de producción del archipiélago. Parece poco probable que una organización de productores en Canarias pueda respetar el nivel del precio de retirada comunitario. El respeto de este precio constituye una condición indispensable para la compensación financiera de apoyo a los precios de mercado. Un detenido examen de esta cuestión podría conducir a una modificación del régimen de precios aplicable a este producto, que adelante estará diferenciado.

• De la misma manera se plantearía la cuestión de acceso preferencial del que se benefician en el mercado japonés los cefalópodos canarios (régimen SPG), a pesar de las dificultades que encierra este tema es importante buscar soluciones que permitan su mantenimiento.

C. R.

Cuadro 3

CONTINGENTES Y EXPORTACIONES DE CANARIAS A PENINSULA Y BALEARES						
	1986 (Tm)		1987 (Tm)		1988 (Tm)	
	Conting.	Export.	Conting.	Export.	Conting.	Export.
Pescados frescos refrigerados o congelados	16.116	18.547	17.596	17.540	17.596	13.154
Crustáceos y moluscos	21.003	13.674	21.387	12.717	21.387	14.814
Pescados secos, salados o ahumados	—	95	596	3	596	241
Preparados y conservas de pescado	9.359	5.595	10.007	4.297	10.007	3.573
Harinas de pescado	27.483	23.074	27.483	22.559	27.483	20.526

Cuadro 4

CONTINGENTES Y EXPORTACIONES DE CANARIAS A CEE						
	1986 (Tm)		1987 (Tm)		1988 (Tm)	
	Conting.	Export.	Conting.	Export.	Conting.	Export.
Pescados frescos refrigerados o congelados	604	594	604	579	604	937
Crustáceos y moluscos	3.429	3.642	3.429	2.050	3.429	782
Preparados y conservas de pescado	539	152	539	84	539	19
Harinas de pescado	227	1.660	227	—	227	6.790

Fuente: Dirección General de Aduanas.

ducción que fue este año de más de 23.000 millones de pesetas.

b) Flota sardinal

Integrada por 12 unidades, esta flota practica la pesca de sardina en aguas del banco sahariano bajo jurisdicción marroquí, al Sur de Cabo Noun. Tiene una importancia trascendental ya que abastece de materia prima a las industrias conserveras y reductoras de harinas y aceites de pescado ubicadas en Lanzarote. En el 88, sus capturas representaron el 67,5 por cien de las totales canarias y el 14,6 por cien del valor.

c) Flota artesanal

La mayoría de las embarcaciones que integran esta flota faena en aguas del banco canario-sahariano, y se dedica fundamentalmente a la captura de especies de mersales por medio de anzuelo. Algunas de ellas alternan este tipo de pesca con la de túnidos, como artesanales polivalentes, y otras, las de mayor porte, se de-

EN LAS ISLAS SOLO HAY TRES FABRICAS DE CONSERVAS DE PESCADO Y OTRAS TRES DE HARINAS Y ACEITES DE PESCADO, UBICADAS, A EXCEPCION DE UNA, EN LANZAROTE

dican a la captura de túnidos en dichas aguas.

Esta flota es la más afectada por los Acuerdos Pesqueros Internacionales, ya que ha sufrido drásticas reducciones del número de embarcaciones y, consecuentemente del empleo, debido al acotamiento de determinadas zonas de pesca.

d) Flota de litoral

La explotación de los buques que componen esta flota está basada en una economía de tipo familiar, y aunque es pequeña en cuanto a su potencial extractivo en relación con las otras modali-

dades, posee una amplia cobertura social de enorme importancia.

Dentro de esta flota se distinguen las embarcaciones artesanales de litoral, dedicadas a la pesca de túnidos, como atuneros, cañeros, palangreros, alternado en su mayoría con la captura de caballas al cerco. Estas embarcaciones faenan en aguas del archipiélago y próximas a éste.

También dentro de la flota de litoral se distinguen las embarcaciones que se dedican a la captura de mersales autóctonas, a través de liñas y nasas. Estas em-

barcaciones faenan en aguas próximas a la costa.

Acuerdos internacionales

Actualmente la flota pesquera canaria tiene acceso a cinco caladeros internacionales, cuya soberanía corresponde a países del Africa Noroccidental con los que la CEE tiene suscritos acuerdos. Estos son:

- Marruecos.
- Mauritania.
- Guinea Conkry.
- Senegal.
- Guinea Bissau.

Los Acuerdos Pesqueros con los dos primeros países tiene una importancia decisiva para la flota artesanal y sardinal. El Acuerdo con Marruecos también afecta a la flota arrastrera congeladora que tiene en este país su principal caladero aunque algunas unidades faenan en Guinea Conakry, Senegal y Guinea Bissau.

Comercialización de la producción

La producción pesquera canaria tiene una enorme dependencia del exterior, tanto en lo que se refiere a los caladeros como a los mercados. Las exportaciones canarias a la Comunidad Económica Europea (CEE-11), y Península e islas Baleares, han estado sujetas a contingentes, al estar Canarias excluida en las políticas pesqueras comunitarias.

La producción pesquera con destino al exterior se puede dividir en dos grupos:

— Flota congeladora: tiene como principales mercados la Península y Japón, a donde van el 49,9 por cien y el 44,6 por cien de sus capturas respectivamente, sumando la exportación total las 55.981 Tm.

— Industria conservera y reductora: los mercados de este sector el pasado año fueron las conservas y las harinas y aceites de pescado. De estas últimas se exportaron casi 60.000 Tm. ■

C. R.



ESPECIAL



BALEARES apuesta por sus especies

La producción pesquera de Baleares apenas tiene importancia económica si se la compara con la de otras regiones atlánticas o incluso mediterráneas. No obstante, de ella vive un sector de población situado en una escala social baja, y que el Gobierno regional considera necesario atender. En las islas se consume un 80 por cien de productos pesqueros importados, y apenas obtienen en sus aguas el 20 por cien restante, además de algunas cantidades dedicadas a la exportación. Entre los retos de la política pesquera autonómica está fomentar el consumo de especies autóctonas. Pescado fresco frente al congelado.

Las islas compran fuera el 80 por cien del pescado que consumen



LA PERVIVENCIA DE LA FLOTA ARTESANAL SE BASA EN EL CONSUMO DE PESCADO FRESCO AUTOCTONO



Miguel Massutí, director general de Pesca de Baleares.



Puerto de Ibiza.

POCO más de 1.600 personas y 700 embarcaciones se dedican en Baleares a la actividad pesquera en sus distintas modalidades. Ello representa un 0,60 por cien del total de población activa de esta comunidad autónoma, que genera a su vez un valor económico de 2.607 millones de pesetas anuales, lo que representa el 0,56 por cien del valor global de la producción de la región. Unos datos que nos informan de la no demasiada importancia económica que tiene el sector en el contexto nacional e incluso en el propiamente interno de las islas. Sin embargo, no por ello desdeñable, según el director general de Pesca y Cultivos Marinos de Baleares, Miguel Massutí, que entiende que «es una actividad económica con una gran repercusión ecológica y es además el *modus vivendi* de un sector de población que no se caracteriza precisamente por sus elevados ingresos».

La política autonómica diseñada por dicha entidad se apoya

en cuatro pilares fundamentales, que se refieren a lo relativo a recursos naturales, comercialización, aspectos sociales y temas institucionales. En lo relativo al primero de estos aspectos, Miguel Massutí señaló a esta revista que su objetivo es «mantener lo que la FAO llama plena explotación de los recursos; es decir, una situación que llega casi a la sobreexplotación, pero sin rebasar este límite, con lo que se podría aumentar la rentabilidad del trabajo de los pescadores y elevar su nivel adquisitivo y su importancia económica». Ello no quiere decir, según él, que no se produzca una sobreexplotación de determinadas especies. Algo que ocurre, pero que contrasta con otras que podrían ser capturadas dos veces más, pero que el mercado actual no absorbe.

Ibiza y Formentera, más que Mallorca, son las islas donde el esfuerzo pesquero es superior. Sobre todo, porque en las aguas de las dos primeras faena además la flota alicantina, que tiene por sí sola más potencia que la autóctona. Una situación que se comprende si se tiene en cuenta que cerca del 90 por cien de la flota balear es de carácter artesa-

nal. Para preservar los recursos de las islas, la Dirección Balear de Pesca y Cultivos Marinos lleva a cabo un servicio de inspección pesquera, orientado sobre todo a determinadas embarcaciones deportivas que cuentan en algunos casos con aparejos profesionales. Han luchado también para eliminar la comercialización de inmaduros, han llevado a cabo la instalación de arrecifes artificiales, sobre todo en la bahía de Palma, y realizan en la actualidad un proyecto de vigilancia pesquera a base de helicópteros con cámaras de vídeo. Un esfuerzo que se ha visto ya compensado con algunos resultados, según el director balear de Pesca, que afirma que «después de cinco años de lucha contra la pesca ilegal de langosta, este año podemos decir que la tenemos mucho más controlada».

Apuesta por el fresco

La dieta alimenticia media en Baleares cuenta con un consumo de pescado de 30 kilos por persona y año como promedio. Este consumo, sin embargo, no es satisfecho más que en una pe-

queña parte por la actividad pesquera insular. Así, no se extraen de las aguas baleares más que el 20 por cien del total. Las cerca de siete toneladas que supone la producción pesquera de las islas no dan para más. Una cifra que, según estimaciones oficiales, se divide entre las algo más de cuatro toneladas anuales de pesca declarada y las poco menos de tres toneladas que se calcula se comercializan por circuitos no declarados y junto con lo que va a parar al autoconsumo de los propios pescadores.

Un problema, el de los circuitos no declarados, que trata de resolver la administración regional. Sobre todo, teniendo en cuenta que si la Comunidad Europea llega a implantar una política azul en el Mediterráneo con sus cuotas y contingencias, lo hará teniendo en cuenta la pesca oficialmente declarada. De cualquier manera, la eliminación de fronteras en la Comunidad Europea para el 93 es algo que también preocupa al Gobierno balear. Por eso mismo lleva a cabo campañas actualmente para que aumente el consumo de pescado fresco de sus especies autóctonas, de forma que no sea tan exage-

LA COMERCIALIZACION DE LA PESCA EN BALEARES TIENE TINTES PECULIARES DE EPOCA PREINDUSTRIAL



Aspecto del puerto pesquero de Palma de Mallorca.

rado el déficit comercial en lo que a este asunto se refiere.

Massutí explica que «la única manera de hacer frente a las importaciones que se nos vienen encima y la única forma de preservar la actividad de nuestra flota artesanal es fomentar el consumo de pescado fresco frente al congelado que importamos. En definitiva —señala— hacer ver al consumidor de las islas que los pescadores de aquí le pueden ofrecer una muy buena calidad, con la que tenemos que hacer frente a la cantidad de importaciones que se pruevan».

Las cifras actuales de la producción pesquera de las islas y de su comercialización dicen mucho acerca de este peligro de ver inundados los mercados, en el futuro, de congelados o de frescos caros importados. La pesca declarada actual, según cifras oficiales, es de 4.253.942 Kg anuales. La no declarada estimada junto con la dedicada al autoconsumo, 2.729.358 Kg al año. La cantidad extraída del marisqueo en las islas es de 19.200 Kg anuales y la que se obtiene de piscicultivos 200.000 Kg al año. De estas cantidades se exportan fuera de las islas 300.000 Kg anuales en lo referente a productos pesqueros y 150.000 Kg en lo referido a cultivos marinos. Por el contrario, a las islas llegan algo más de 20 toneladas de pescado al año procedentes fundamentalmente de la Península. De estas toneladas, la gran parte lo hace por barco (19.583.500 Kg) y el resto (864.000 Kg) por avión, al ser este último pescado fresco importado, fundamentalmente.

Las exportaciones baleares suelen ser, fundamentalmente, salmonete y calamar fresco, así como cerca de 150.000 Kg anuales de dorada que se dirigen, sobre todo, a Italia. Vistas las cifras, se entiende el énfasis puesto por la Consellería de Pesca de las islas en fomentar el consumo de especies autóctonas, de forma que se reduzcan las importaciones y que el pescado fresco pase a ocupar un lugar destacado en el consumo, algo con lo que no pueden competir los productos

venidos de fuera. En este sentido llevan a cabo una campaña para fomentar su compra por el consumidor balear, con carteles que dan a conocer las especies de las islas. Asimismo, se quiere aumentar el consumo de especies pelágicas, infravaloradas hoy en el mercado y cuya explotación podría aumentar el 200 por cien en esas aguas.

Comercialización

En este segundo pilar de la política autonómica se encuentra además el interés de la administración regional por mejorar las redes de comercialización. Sabedores de que el sector alcanza en Baleares un estado casi preindustrial, con predominio de retribuciones «a la parte» y con una comercialización muy peculiar de las islas, han tratado de auspiciar sin grandes resultados el desarrollo de organizaciones de productores. En este sentido se creó OPEBAL en el año 86, sin que

llegara a funcionar como se pensaba. Las propias cofradías de pescadores crearon por su parte otra organización de productores (OPE) denominada Federación Insular de Cofradías de Pescadores, sin que llegue a ser reconocida como tal por la normativa de la Comunidad Europea, por lo que escapa a sus ayudas. No obstante, su mayor mérito ha sido el de conseguir agrupar por primera vez a las pequeñas cofradías de las islas con la de Palma, la más importante, y no se descarta que en el futuro llegue a convertirse en una auténtica OPE, que sustituya a la hoy aparcada OPEBAL. Con ello se conseguiría una mejor comercialización y unos planes de pesca apoyados en una estructura comercial que los hiciera posibles y viables.

Este poco éxito de las OPE se conjunta además en Baleares con una comercialización en lonja muy peculiar. No existe propiamente subasta de pescado, como ocurre generalmente en el resto

de los puertos españoles. Se trata más bien de una subasta encubierta en la que están autorizados 400 compradores. La comercialización del pescado a través de la lonja de Palma representa, aproximadamente, el 80 por cien del total capturado en la isla de Mallorca y, además, sobre todo en verano, es frecuente que se comercialice en los puertos de origen y pueblos del interior.

La figura de la «patrona» o primer intermediario es fundamental en este sistema, en el que apenas existe el mayorista. La «patrona» concierne la venta con los comerciantes compradores, representa a una o más embarcaciones y cobra entre el 2 por cien y el 4 por cien. Sobre la pesca contratada en lonja se aplican además el 4 por cien al barco para gastos de lonja y el 3 por cien al comprador por iguales motivos.

Los compradores de lonja suelen ser los detallistas, que luego venden directamente el producto en los mercados y pescaderías. Sin embargo, como problema fundamental del consumo y comercialización del pescado fresco en Baleares se encuentra, como señala el *Libro Azul de la Pesca Balear*, editado por la propia Consellería, el hecho de que «el pescado fresco del día, de excelente calidad, pero de elevado precio, es un producto casi de lujo y fuera del alcance de buena parte de la población, al menos de una manera constante. Por otra parte —continúa— el mercado mallorquín, y en absoluto el menorquín y pitiuso no aceptan en general el pescado pelágico, que es el único pescado fresco que se ofrece con precios más asequibles en el mercado». Y en esas circunstancias tienen planteado su reto.

Reducidas dimensiones

La flota pesquera de las islas se caracteriza, por otra parte, por estar constituida por embarcaciones de reducidas dimensiones, con un alto grado de envejecimiento y una reducida capacidad

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

Sólo se salvarán si son vistos

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

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

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

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

Combina las mejores propiedades ópticas con una

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

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

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

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

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

Nombre	_____
Empresa	_____
Dirección	_____
C.P.	_____ Población
Provincia	_____

3M

LA PESCA DEPORTIVA ES UN GRAN PROBLEMA DE LAS ISLAS, AL AMENAZAR EL EQUILIBRIO ECOLÓGICO

de desplazamiento. Su desarrollo técnico es, además, muy deficiente y, en cambio, su potencia es proporcionalmente mayor que su tonelaje. La embarcación tradicional, el *llagut*, no se encuentra dentro de las condiciones exigidas por la reglamentación comunitaria y nacional para recibir determinado tipo de ayudas.

Conocedor de estas circunstancias, el Gobierno autónomo ha establecido algunas medidas para mejorarlas. En principio, dotar de algunas ayudas a estas embarcaciones tradicionales, así como organizar algunos cursos en todas las cofradías para explicar las nuevas técnicas que pueden ser introducidas en las embarcaciones y que redundan en un mayor provecho de las faenas pesqueras.

Pese a ello, se reconoce desde la Conselleria de Pesca, como así se afirma en el *Libro Azul*, que *es necesario renovar al menos una parte sustancial de nuestra vieja flota*. Según se señala en este mismo documento «*las embarcaciones de cerco de menos de 20 TRB están abocadas a desaparecer o a convertirse en embarcaciones que cumplan los mínimos exigidos, y ello supone renovar todo el sector de cerco menos una embarcación*». Un problema similar afecta a la pesca de arrastre, compuesto por más de 60 embarcaciones, de las cuales una cuarentena supera las 35 TRB mínimas exigidas por la normativa. Las embarcaciones dedicadas a artes menores adolecen en su mayoría del problema de tener más de veinticinco años. *Y todo ello —señala—, agravado por unos plazos legales perentorios que convierten el problema de la renovación de la flota en un problema acuciante*.

Tan grave parece la cuestión que se pone con tintes casi catastróficos lo referente a este tema. Así se llega a afirmar en el *Libro Azul* que *es paradójico que en una isla deba hablarse de la posible desaparición del sector dedicado a la pesca, pero de no arbitrarse medidas financieras que permitan abordar la renovación de las embarcaciones, muy posiblemente és-*



La figura de la «patrona» es esencial en el proceso de comercialización.

ta sea la tendencia. Algo que viene ya arrastrándose desde hace tiempo, si tenemos en cuenta que la flota pesquera de las islas estaba formada en 1940 por 1.523 embarcaciones, y que según el censo de 1989 no se llegaba en esa fecha más que a 725 para el total de las islas.

Aguas jurisdiccionales

Por lo demás, las relaciones entre la Administración regional y la central del Estado se caracteriza por ser normales en general, según explica Miguel Massutí. El único contencioso, o quizá el más importante, es el referido a la competencia sobre la jurisdicción

de las aguas. Algo que afecta a determinadas especies que, pese a pescarse en aguas exteriores, competencia del Estado, el Gobierno regional entiende que debe regular él por ser de importancia para la pesca balear.

Otra de las fricciones que existen, más que con el Gobierno español con la Comunidad Europea, es la intención de Bruselas de extender su política pesquera desde las aguas del Atlántico a las del Mediterráneo y con ella los topes de capturas. En este sentido, el Gobierno balear pide al español que le informe de la política comunitaria, al tiempo que le solicita la creación de una junta similar a la JACUMA (Junta Asesora para los Culti-

vos Marinos), y que sea capaz de crear un flujo de información entre Madrid y las Comunidades Autónomas.

El problema de las aguas jurisdiccionales también tiene que ver con el conflicto que plantean flotas extranjeras en las aguas próximas a Baleares. Son flotas fundamentalmente francesas, italianas, japonesas, coreanas y del resto de España que se dedican a la pesca del atún rojo. En ocasiones se ha detectado que las capturas se realizan en época de reproducción, pero lo hacen generalmente fuera de las 12 millas, por lo que escapan al control de las autoridades españolas.

El problema que más directamente afecta a los pescadores de las islas es, además del expolio ecológico que llegan a realizar en ocasiones, el hecho de que han llegado a utilizar redes de deriva, que les perjudica notablemente. Una cuestión que deberá resolverse con apoyo de organismos internacionales, para no crear problemas añadidos a un sector pesquero balear que no está para muchos sobresaltos. ■

Miguel PEDRERO



Las pequeñas

LA POBLACION PESQUERA BALEAR, EN REGRESION

Teresa Velasco, estudiosa del fenómeno, explica las difíciles condiciones de los pescadores isleños

La población pesquera de las islas Baleares se caracteriza por una evolución negativa a lo largo de los últimos años, un cada vez mayor envejecimiento y un sistema empresarial familiar y de pequeñas empresas. A estas conclusiones, fundamentalmente, ha llegado Teresa Velasco, catedrática de Geografía e Historia del Instituto Guillem Sagrera, de Palma, que ha realizado una tesis sobre el sector del que destacan estos aspectos.

Esta población, según su estudio, es en la actualidad de 1.633 pescadores, que sólo representan un 0,6 por cien del total de la población activa del archipiélago y un 0,8 por cien del total de población activa pesquera española. A estas cifras se ha llegado después de que en 1940 cerca de 7.000 personas se dedicaran en Baleares a esta actividad, antes de que la industria turística alcanzara allí

la dimensión que hoy tiene y que ha servido para atraer mano de obra de otros sectores como éste.

Además de esta regresión, Velasco ha observado un progresivo envejecimiento medio, que se debe, según ella, a que *la gente joven raramente busca su primer empleo en el sector, y los pocos que lo hacen están vinculados familiarmente al patrón de la embarcación, de forma que se podría asegurar que se da una cierta herencia dentro de la tradición familiar.* En este sentido demuestra que en 1940 la población pesquera con una edad inferior a veinte años representaba entonces un 12 por cien del total, mientras que en la década de los ochenta sólo es el 1,4 por cien del total. Por el contrario, el grupo entre cuarenta y sesenta años, que en aquella fecha representaba un 33 por cien, ahora significan un 63 por cien del colectivo.

Al envejecimiento medio de la población pescadora se suma además un proceso contrario al que viene siendo común de otras actividades y de la sociedad. Esto es, el sector pesquero balear ha experimentado una decreciente incorporación de la mujer, pasando de un 12 por cien de mujeres en el total de población pesquera en 1940 al 1,19 por cien de la actualidad. Esto es debido, según su estudio, a que la mujer del pescador se encargaba antes, tanto de reparar redes, vender el pescado, impregnar las artes con tanino para evitar su putrefacción, como a organizar a la familia pescadora como una pequeña unidad económica. El aceleramiento del proceso industrial, según ella, ha modificado este papel de la mujer y las ha dejado fuera de esta actividad.

Este hecho contrasta, en cambio, con la tradicional figura balear de la «patrona», esencial en el proceso comercial del pescado fresco. Esta figura, que antes estaba encarnada por la mujer del patrón, hace hoy en día las figuras del asentador y del mayorista y son ellas las que fijan y controlan los precios del pescado fresco autónomo en la lonja de Palma.

Poca especialización

Además de estas características, los pescadores isleños se singularizan por su escasa especialización, según el estudio de Teresa Velasco. Algo que, según ella, tiene que ver con lo tradicional del sector, en el que los conocimientos se transmiten de padres a hijos, lo que en su opinión no es suficiente hoy en día, «*dado el progresivo y exagerado aumento del esfuerzo de pesca desarrollado desde la incorporación del motor a las*

tradicionales embarcaciones movidas a vela o remo.» Esto hace, según su criterio, que el sector pesquero se esté quedando sin titulados adecuados, al no haber habido un reciclaje no sólo por falta de voluntad, sino porque los horarios de pesca hacen prácticamente imposible que se pueda acudir a cursos de este tipo.

Otro de los rasgos propios del sector es el gran número de pescadores que están administrativamente considerados como autónomos, pues son los propietarios de la embarcación, además de ser casi siempre el patrón de la misma y su único tripulante en muchas ocasiones. Con esta característica va muy unido el hecho de que la mayor parte de los pescadores se encuentra encuadrada en la flota de artes menores, de manera que el 60 por cien de ellos se dedica a estas faenas, al tiempo que este tipo de flota es el 87 por cien del total de la flota balear. La flota de arrastre ocupa a un 30 por cien de la población pesquera, siendo tan sólo un 10 por cien del total de embarcaciones. La del cerco, con tan sólo 13 embarcaciones, ocupa a 90 personas.

En un sector caracterizado por sus rasgos preindustriales, el sistema de retribución mayoritario es el conocido como «*a la parte.*» Según Teresa Velasco se basa en las relaciones de confianza y de total transparencia, ya que el marinero puede presenciar las ventas del producto extraído de la mar y comprobar la veracidad de los gastos que pueden ser deducidos del valor de las ventas. Esta transparencia se asienta además en unas relaciones de parentesco, vecindad o amistad que lo hacen ser el sistema mayoritario en las islas. ■

M. P.



embarcaciones forman la gran parte de la flota.



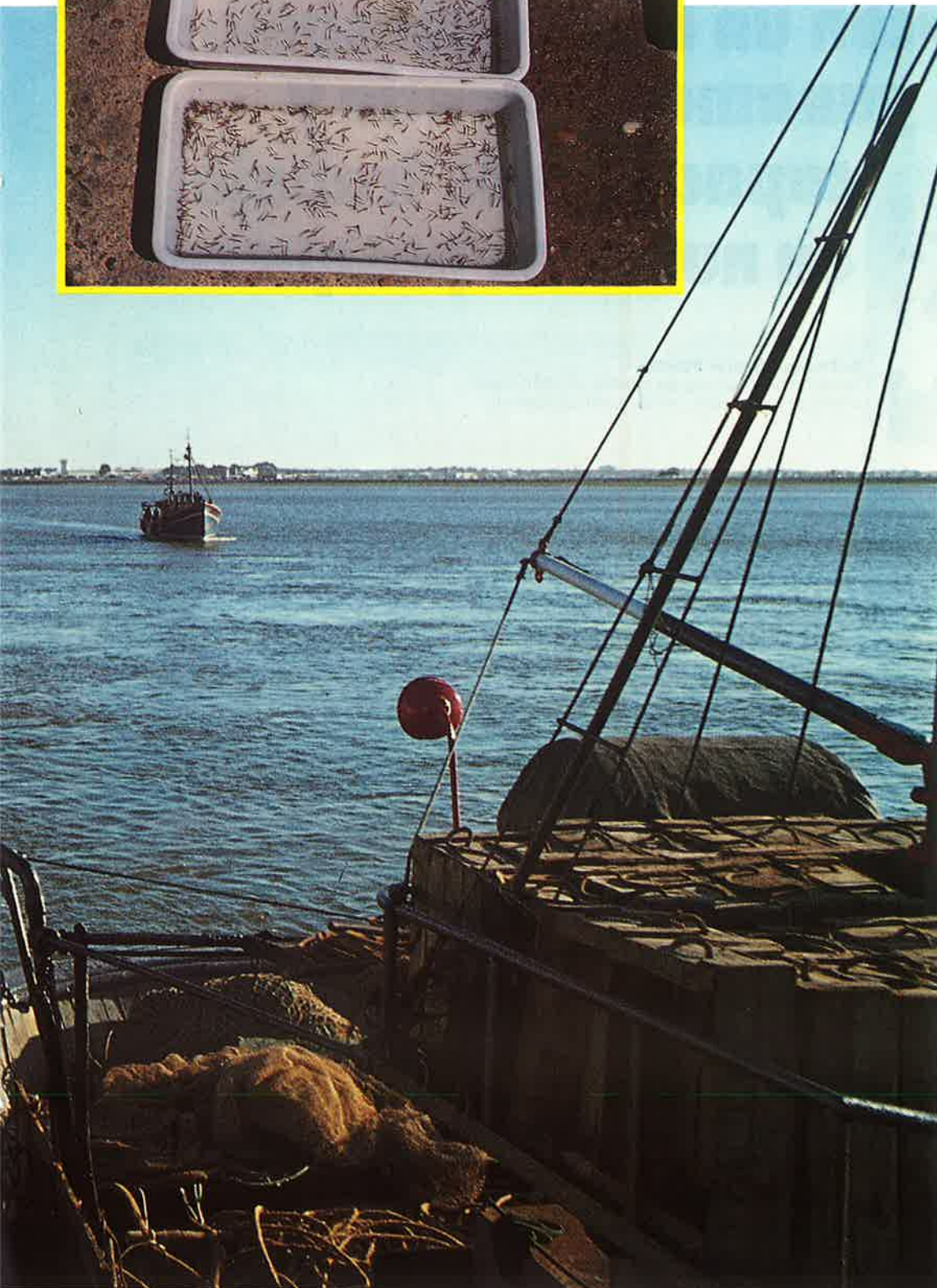
ESPECIAL

ANDALUCIA

Los inmaduros, en el punto de mira

La reconversión de embarcaciones y el control de las tallas mínimas son los ejes de la política autonómica

La política pesquera de la Comunidad Autónoma Andaluza gira en torno a cuatro ejes considerados básicos por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía: los recursos pesqueros, las estructuras, la formación del sector y el fomento de la acuicultura.



ON unas competencias que delimitan las actuaciones a las aguas interiores y que, además,

plantean una compleja coordinación por la participación de diversos departamentos e incluso varias administraciones, las actuaciones más señaladas desde la puesta en marcha de la autonomía andaluza se han centrado especialmente en la reconversión de embarcaciones y control de las tallas mínimas de las especies capturadas, así como en las épocas de veda.

El control y, concretamente, la prohibición de la captura de inmaduros en aguas en las que tiene competencia la Junta de Andalucía es uno de los puntos destacados del programa de potenciación de los recursos. El programa conjunto de control de tallas mínimas y épocas de veda implica a las Consejerías de Agricultura y Pesca, Salud y Consumo, asumiendo la primera el control de capturas y venta en lonja, la segunda el control de la lonja después de la primera venta, mercados mayoristas y mercados minoristas, así como el control de minoristas y restaurantes. Con el decreto sobre ordenación de las funciones de inspección pesquera y marítima, publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, en febrero de 1987, queda regulada la inspección y sanción de la actividad económica de extracción de los recursos. De esta manera se atribuyen a los inspectores la capacidad de inspeccionar el cumplimiento de las disposiciones vigentes que regulan la pesca en aguas interiores, levantar actas de los hechos de interés, incautar artes, aparejos y útiles de pesca antirreglamentarios, decomisar capturas, entre otras.

Esta decisión va acompañada de un incremento de personas y medios de inspección, con em-

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.

*«Todas 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



barcaciones propias. En las últimas fechas, con el nuevo gobierno en la Junta de Andalucía, y aunque las directrices se mantienen, se están realizando importantes operaciones de decomiso de inmaduros, tras un período en el que apenas se hacía publicidad de estas actuaciones. Sin embargo, estas medidas, que han sido fuertemente contestadas por parte del sector pesquero, han sido suavizadas con recientes decisiones como la que por ejemplo, autoriza a la captura del boquerón blanco de talla pequeña en el litoral almeriense.

Otro aspecto de la ordenación de recursos contemplada en la política pesquera andaluza se centra en el establecimiento de censos por modalidades de pesca y puerto, fundamentales a la hora de regular la concesión de permisos temporales para el ejercicio de la pesca de «arrastre de fondo» a embarcaciones de la región Suratlántica. En la región Mediterránea la situación es similar, mientras en las modalidades de cerco y palangre de superficie las embarcaciones están contingentadas en el caladero nacional. Los censos también han sido necesarios para la regulación del marisqueo.

Los primeros arrecifes

Por último, dentro del capítulo de recursos, citar el acondicionamiento de la franja costera «arrecifes artificiales» dentro del Programa de Orientación Plurianual 1987-1991 elaborado por la Secretaría General de Pesca y las Comunidades Autónomas, y según el cual se contempla una inversión de 450 millones de pesetas en Andalucía para la instalación de arrecifes artificiales, instalándose recientemente el primero de ellos en Conil de la Frontera (Cádiz).

Otro de los aspectos en los que se ha basado la política pesquera de la Junta de Andalucía ha sido la reestructuración de la flota pesquera andaluza, reconocida en todos los foros de debate sobre el sector, como bastante obsoleta.

Concretamente, cerca del 60 por cien de la flota pesquera an-

LA PROHIBICION DE LA CAPTURA DE INMADUROS, EN AGUAS EN LAS QUE TIENE COMPETENCIAS LA JUNTA DE ANDALUCIA, ES UNO DE LOS PUNTOS DESTACADOS DEL PROGRAMA DE POTENCIACION DE LOS RECURSOS

daluz se considera «obsoleta a renovar», unas 1.523 embarcaciones de las 2.653 registradas, en las que trabajan 12.000 tripulantes.

En el período comprendido entre el inicio de 1986 hasta el final del presente año está previsto que se construyan 116 nuevas embarcaciones y se inicie la construcción de otras 82, mientras que se modernicen 220 embarcaciones, con las correspondientes ayudas del FEOGA.

Estas ayudas para tramitar ante la CEE corresponden a proyectos que implican mayor inversión y afectan especialmente a las flotas de altura y gran altura; pero, por otra parte, la Comunidad Autónoma Andaluza, estableció desde 1986 ayudas para la construcción, reconversión y renovación específicas para embarcaciones con puerto base en el litoral andaluz y que sean inferiores a los nueve metros de eslora entre perpendiculares o 12 para embarcaciones autorizadas para practicar el arrastre. Asimismo, se contemplan ayudas a embarcaciones de dimensiones superiores siempre que, por no alcanzar el tope mínimo exigido no fueran remitidas a la CEE, así como para los proyectos de nueva construcción presentados al FEOGA, y que por falta de presupuesto no fueron aprobados





ESPECIAL

en estas instancias comunitarias.

En total, en un período de cuatro años, ya se ha renovado el 30 por cien de la flota obsoleta, según fuentes de la propia Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía. En la actualidad se estiman necesarias inversiones para la renovación de unas 1.250 embarcaciones que, sin embargo, son generalmente de menor tonelaje, y por tanto, menos costosas, pero también de mayor incidencia y rentabilidad social. Ante esta situación la Junta ha planteado la posibilidad de subvención hasta un 50 por cien de las inversiones para conseguir en un corto espacio de tiempo una flota más moderna, y sobre todo más segura.

Formación profesional

Otra de las causas de la alarmante siniestralidad en el mar es la deficiente formación profesional de los tripulantes de las embarcaciones. Con el objetivo de proporcionar titulaciones y grado de cualificación suficiente a la población pesquera e incorporar nuevas tecnologías a la industria, y reciclar el personal embarcado, se han venido desarrollando actividades docentes en distintos centros de Andalucía como el Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo-Pesquera del Estrecho (Cádiz), en la Escuela de Formación Náutico-Pesquera de Huelva, así como en la Escuela de Almería, dependiente del Instituto Social de la Marina. En próximas fechas la Junta tiene previsto inaugurar la Escuela de Seguridad Marítima para la flota de Sanlúcar de Barrameda, primera de estas características que se crea en España y en la que se han invertido 100 millones de pesetas.

La formación y adiestramiento de los trabajadores de la mar se han considerado como factor primordial para evitar los riesgos de accidentes a bordo.

Fomentar la acuicultura

La acuicultura ha sido una de las bazas que más fuerte ha jugado la Consejería de Agricultura

y Pesca desde 1982, fecha en que se establece el primer gobierno con competencias plenas en materia autonómica.

Se ha considerado como una actividad de especial relevancia económica, y ya hasta la fecha existen 149 establecimientos autorizados para la acuicultura, que en dominio público ocupan un 20 por cien de la superficie total dedicada a cultivos marinos en Andalucía.

También en los últimos años se han acometido distintos planes de ordenación de la acuicultura que se han considerado necesarios, no sólo por razones ecológicas, sino también para alcanzar una explotación racional y equilibrada de los recursos disponibles en las zonas de marismas.

Así destacan tres actuaciones: la propuesta de ordenación de las Marismas de los ríos Piedras y Guadiana, las del río San Pedro y la ordenación de las Ma-



Leocadio Marín, consejero de Agricultura y Pesca.

rismas de la bahía de Cádiz. También se ha efectuado una reordenación importante de las Marismas del río Barbate, y está previsto replantear algunas zonas como el Caño de Sancti-Petri.

La Dirección General de Pesca está fomentando iniciativas para ampliar el ámbito de la actividad acuícola a la mar abierta.

En octubre de 1989 se procedió a la botadura en la bahía de Algeciras de una plataforma flotante de dimensiones considerables para realizar cultivo en jau-





CERCA DEL 60 POR CIENTO DE LA FLOTA ANDALUZA SE CONSIDERA OBSOLETA A RENOVAR, ES DECIR, UNAS 1.523 EMBARCACIONES DE LAS MÁS DE 2.700 REGISTRADAS

versión de los proyectos aprobados en Andalucía para esta decisión, en comparación con la inversión proyectada por el resto de Comunidades Autónomas alcanzó el 46,8 por cien.

En el año 1987 se aprueban nueve proyectos andaluces que alcanzan una inversión de 1.465 millones, el 41,5 por cien de la inversión total nacional. En el 88 se aprueban cinco proyectos de

tener en cuenta que esta otra comunidad destina la mayor parte de las subvenciones a modernizar las bateas de mejillones, mientras Andalucía diversifica más las producciones y fomenta nuevas industrias. Sin embargo, los proyectos disminuyen en número en los últimos años, una vez que el sector se ha enfrentado con retos tecnológicos y comerciales que no siempre se han podido superar favorablemente.

Asimismo se está intentando fomentar el cooperativismo en la acuicultura y ya funcionan 14 cooperativas en el sector, mientras otros dos proyectos más recientes son promovidos igualmente por cooperativas.

Nuevo gobierno, ¿misma política?

Las líneas de actuación referidas fueron puestas en marcha hace varios años, y son las directrices que todavía se contemplan desde la Junta de Andalucía. Sin embargo, hay que tener en cuenta que desde finales del pasado mes de julio se ha conformado un nuevo gobierno andaluz, que apenas ha superado el período de aclimatación y cortesía que suponen los consabidos «100 días».

El nuevo gobierno autonómico andaluz, también socialista como su antecesor, ha traído un cambio al frente de la Consejería de Agricultura y Pesca. El anterior consejero, Miguel Manaute, máximo responsable de la política pesquera referida hasta julio fue relevado por Leocadio Marín, quien en los pocos meses que lleva desempeñando esta función hasta el momento ha mantenido básicamente las mismas directri-

ces que su antecesor en materia de pesca. De hecho, el director general de Pesca continúa siendo el mismo, Fernando González Vila y fue confirmado en su cargo tras la llegada de Marín.

Si acaso caben destacar como líneas novedosas tras la renovación del gobierno andaluz, la llamada al diálogo y la concertación promovida por el nuevo presidente de la Junta, Manuel Chaves, que también se reflejará concretamente en el sector pesquero, según ha anunciado el actual consejero.

Esta concertación se reflejará en los temas del mar desde dos frentes. Por una parte, dentro de la concertación general entre empresarios, sindicatos y Administración, que muy probablemente podría concretarse posteriormente en mesas sectoriales, y en un anunciado diálogo, según Marín, entre los responsables de las cofradías de pescadores y la Junta de Andalucía. Este diálogo tendrá como tema central las elecciones para renovar los cargos de las cofradías andaluzas, otro de los puntos clave en materia pesquera acometidos por la Junta hace tiempo.

El proyecto de contemplar a las cofradías como organismos de servicios y consultivos, dejando al margen posibles funciones representativas que pasarían a empresarios y sindicatos y de gestión comercial, levantó ampollas entre las cofradías andaluzas, que recurrieron el «decreto Manaute», que han visto cómo hace algunas semanas el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía daba la razón a la Junta allanando el camino para convocar elecciones en cualquier momento.

Sin embargo, quizás el intento de consenso aplase las elecciones o aún decida al nuevo consejero a emprender otro camino, ya que hasta ahora no se ha pronunciado sobre el tema. En todo caso habrá que esperar a ver cómo transcurren estas conversaciones después de conocer la sentencia y conocer posteriormente la decisión sobre política pesquera más esperada en estos momentos en Andalucía, ya que por lo demás parece que el continuismo puede ser la tónica general. ■

Lola FERRAND



las de doradas y lubinas. La inversión ha sido de 250 millones de pesetas, de los que la subvención de la CEE supondrá 100 millones y de la Administración estatal 25 millones.

Las subvenciones comunitarias han apoyado de una manera importante estas iniciativas. Así en 1986 se presentan 23 proyectos acuícolas para ejecutar en Andalucía, cuando el total nacional era de 47. De estos proyectos se aprueban 14 con una inversión de 1.378 millones. La in-

acuicultura andaluces con una inversión de 700 millones, representando el 15 por cien de la inversión nacional. En el año 1989 se aprueban otros cinco proyectos con una inversión de 567 millones, que significan el 21,06 por cien de la inversión total nacional y la primera dedición de 1990 aprobó tres proyectos para Andalucía por 233 millones. Según esto, las dos Comunidades Autónomas con mayor número de proyectos aprobados son Andalucía y Galicia, aunque hay que



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



ESPECIAL



VALENCIA

Proteger el espacio marino



**LA GENERALITAT
INVIERTE EN EL
SECTOR, A PESAR
DE QUE LA
COMUNIDAD VIVE
DE ESPALDAS
AL MAR**

Si tenemos en cuenta el lugar que el sector pesquero ocupa en los presupuestos generales de la Generalitat Valenciana, en los planes y reivindicaciones de los sindicatos o en las páginas de los periódicos, bien podemos decir que la Valenciana es una Comunidad que vive de espaldas al mar. Su flota pesquera, por ejemplo, es una de las más reducidas de la costa mediterránea.

En este sentido, el turismo y su estructura industrial han ido comiendo terreno a la pesca tradicional, hasta reducirla a 19 puertos repartidos entre Castellón, Valencia y Alicante. Pero lejos de ser una flota deficiente y deficitaria, se puede afirmar que se trata de una pequeña industria rentable y en la que la Consellería de Agricultura y Pesca invierte cada año algo más.



AS directrices del departamento que dirige el conseller, Luis Font de Mora, van encaminadas

a la adaptación del sector mediante una estudiada adecuación de la flota a las posibilidades de los recursos, intentar una mejora de la comercialización y conseguir la potenciación de la acuicultura, protegiendo zonas marinas. Modernizarse es la consigna, y hacia ello van las subvenciones y los fondos administrados por la institución autonómica.

Durante 1989, para la modernización de la flota se tramitaron 40 expedientes para una inversión de 523.976.424 pesetas, y las subvenciones tramitadas ascendieron a 157.192.924 pesetas. En el capítulo de nuevas construcciones, la Consellería estudió 15 expedientes que demandaban una inversión de 976.994.952 pesetas; hacia estas construcciones fueron 293 millones de pesetas en subvenciones.

En cuanto a los equipamientos portuarios, la inversión oficial alcanzó los 117 millones de pesetas, 35 de los cuales fueron subvenciones. Por último, hay que resaltar la inversión realizada en arrecifes artificiales, uno de los proyectos que mejor resultado le está dando a la Administración autónoma; las subvenciones tramitadas rozaron los 50 millones de pesetas, mientras que el total de la inversión apenas superaba los 51 millones.

Si repasamos las actividades de la Dirección General de Pesca de la Generalitat Valenciana, nos encontramos con tres claras líneas de actuación: la ordenación de la pesca en aguas interiores y del marisqueo, la ordenación y fomento de la acuicultura marina y, por fin, las ayudas al sector y la acuicultura marina. En otro apartado de menor importancia, pero también tenido en cuenta se sitúa la pesca recreativa, que por esta zona tiene una considerable implantación.

Para poner en marcha la orde-

nación de la pesca en aguas interiores se ha considerado el medio marino con el que se cuenta, incorporando las líneas de trabajo de los Centros de Investigación y de la Universidad, pero sobre todo ha sido fundamental el trabajo del servicio estadístico, que abarca las producciones pesqueras y su evolución a lo largo de los años. De esta manera, se ha continuado con los seguimientos de las pesquerías existentes para las especies de pescadilla, salmónete y bacaladilla, a través de los cuales se conocerá las tallas de primera madurez de estas especies.

En otro orden de cosas, se ha dedicado especial atención a la protección de los espacios marinos. Por un lado, se adquirió material tecnológico para supervisar la actividad en la zona de Tabarca (declarada Reserva Marina desde 1986). Por otro lado, se ha dado por terminada la construcción de un arrecife artificial para proteger los fondos marinos, una política que se consolidó el pasado año con el diseño de nuevos proyectos para Calpe y Castellón después de haber acabado los de Santa Pola, Tabarca, Torre Vieja y Benidorm.

En lo que al fomento de la acuicultura marina se refiere, la Consellería ha continuado con el programa de recuperación de bancos naturales de ostra en las aguas del municipio de Vinaroz. Un programa que consiste en la captación de semillas de ostra y su posterior engorde en cestas de cultivo.

Con un fin similar, la Administración autónoma suscribió un convenio con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas para realizar en el Centro de Acuicultura de Torre de la Sal, un proyecto de engorde de lubina. Gracias a ello se ha podido estudiar el efecto de la densidad de carga sobre el crecimiento de los ejemplares de la especie.

Estos planes de cultivo también afectan a especies como la vieira y la angula. En el primer caso, y por medio de una acción



Luis Font de Mora, consejero de Agricultura y Pesca.



coordinada desde la Junta Nacional de Cultivos Marinos, se está desarrollando en el Instituto de Torre de la Sal, citado anteriormente, un estudio de los bancos naturales de pectínidos en las zonas marinas de Castellón. El

plan nacional de la angula se centra en cuatro acciones concurrentes: el estudio de la infraestructura de las zonas de capturas de la angula, el seguimiento de las técnicas de captura, el seguimiento de las perturbaciones

PARA PONER EN MARCHA LA ORDENACION DE LA PESCA, EN AGUAS INTERIORES, SE HAN INCORPORADO LAS LINEAS DE TRABAJO DE LOS CENTROS DE INVESTIGACION Y DE LA UNIVERSIDAD



ecológicas en las zonas de pesca (realizado desde el Laboratorio de Medio Ambiente de la Universidad de Valencia); y, por último, un análisis de la adaptación de la angula a la dieta artificial que se lleva a cabo desde el

Centro de Piscicultura de Polinyá del Xuquer.

Ayudas y subvenciones

Además de las cifras citadas

sobre las ayudas a la modernización de buques, la institución autonómica, acogiéndose al Reglamento 4028/86 de la CEE sobre mejora y adaptación de las estructuras del sector pesquero, ha conseguido poner en marcha 57 expedientes en todos los ámbitos que, con una inversión total de 1.981 millones de pesetas, se alargarán hasta el fin del programa en 1966.

Por medio de ello se amplió la línea de ayuda para la paralización programada de la flota por períodos de tiempo, con objeto de buscar la recuperación de los caladeros. A este plan se acogieron 46 embarcaciones de Castellón y Valencia dedicadas a la pesca de cerco y buques de los puertos de Alicante que faenan en la zona de Marruecos.

De manera más específica, la misma Consellería ha dispuesto una serie de ayudas en materia de pesca que quieren cumplir el objetivo de incluir aquellos proyectos de equipamiento que por su pequeña cuantía quedaban ex-

cluidos de la reglamentación comunitaria. Los argumentos para acceder a esta línea de ayudas se basan en un elevado interés socio-económico o bien, una mejora de los procesos de comercialización en origen.

En esta última gama de subvenciones quedaron incluidas las reconstrucciones de las mejillonerías afectadas por los temporales catastróficos de 1989.

Los números del sector

La Comunidad Valenciana tiene una flota de 1.167 embarcaciones distribuidas entre Alicante (495), Valencia (284) y Castellón (388). Castellón es proporcionalmente la provincia que mejores resultados obtiene de su sector pesquero. 19.019.832 kilos en capturas, de los cuales 10 millones corresponden al puerto de Castellón, cuatro millones a Vinaroz y el resto se distribuye entre Benicarló, Peñíscola y Burriana.

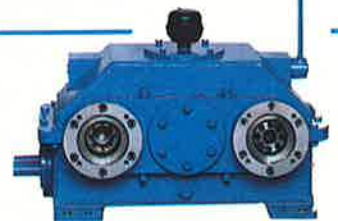
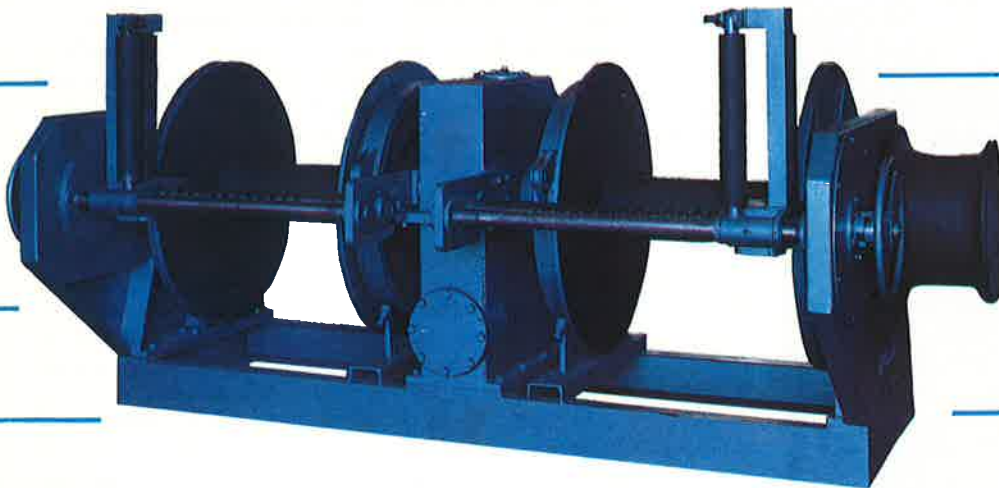
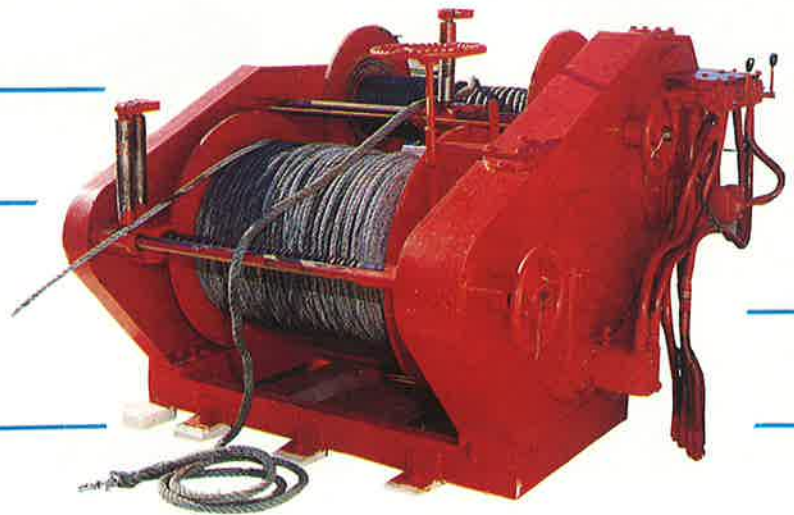
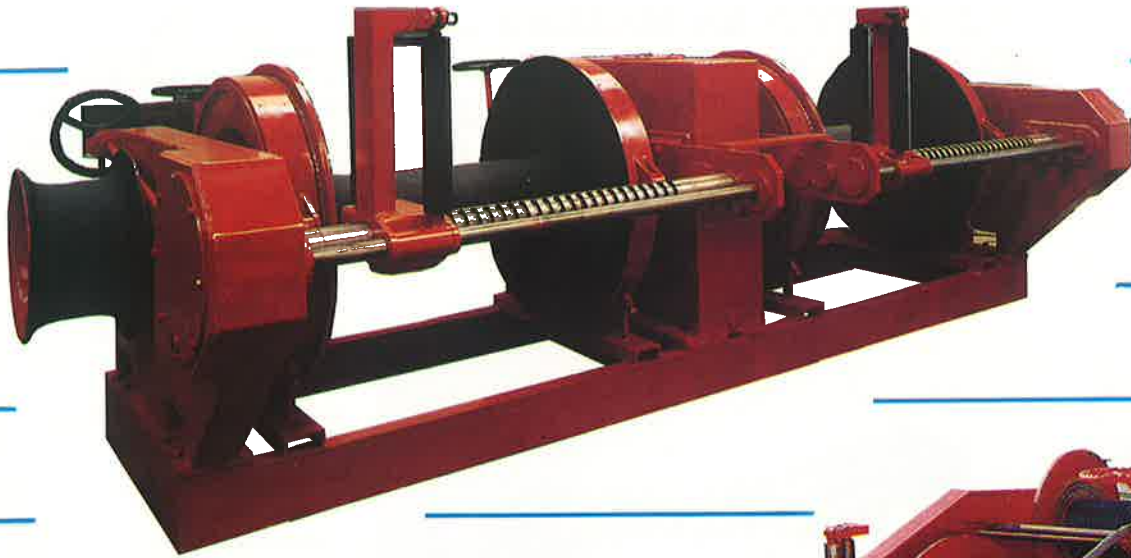
En Alicante se registraron durante el pasado año cerca de 18 millones de kilos en capturas pesqueras en sus nueve puertos operativos, cinco de ellos se localizaron en Alicante capital. El segundo puerto en importancia es Santa Pola, con casi cuatro millones de kilos capturados, después Torrevieja, Altea, Jávea, Calpe, Denia, Villajoyosa y Moraira se reparten en menor medida las capturas.

En la provincia de Valencia se embarcaron casi cinco millones de kilos de pesca en sus cinco puertos operativos. Valencia capital se sitúa a la cabeza con los casi tres millones de kilos que se pescaron en 1989, le siguen Gandía, Cullera, Sagunto y el Perellonet, con cantidades muy inferiores.

Este sector, que se dedica sobre todo a la pesca de bajura da trabajo a 6.291 tripulantes, según las últimas cifras del ejercicio pasado. 2.990 operan en Alicante, 2.333 en Castellón y 968 en Valencia. ■

Beatriz VALBUENA

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

 **Mapro** S.A.
MAQUINARIA NAVAL

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



ESPECIAL

CANTABRIA



Recoge el 2 por cien del pescado
que entra en los puertos españoles

Mares de chicharro y anchoa



La pesca desembarcada en Cantabria en 1989 ascendió a 19.553 toneladas, según los datos facilitados por la Consejería de Agricultura, Pesca y Ganadería. Esta cifra representa un 2,03 por cien del pescado que llegó a las costas españolas en

el mismo período, calculado en 960.831 toneladas. La pesca en 1989 descendió un 3,06 por cien respecto al ejercicio anterior, en que se capturaron 20.284 toneladas de productos pesqueros en Cantabria.



ESPECIAL



De las 19.533 toneladas desembarcadas, la partida más importante corresponde al chicharro o jurel, con 4.129 toneladas, lo que representa un 21,1 por cien del total de la pesca cántabra. Esta cantidad supone un ligero incremento (del 0,3 por cien), respecto al mismo período de 1988. El verdel o sarda es la segunda especie en volumen de capturas, que sumaron 4.111 toneladas, cifra que significa aproximadamente el 21 por cien del total, y, en este caso, un 3,9 por cien más que en 1988, año en que se capturaron 3.948 toneladas de esta especie.

En el ranking de pesca por especies, y después del verdel, figura la anchoa (más conocida en Cantabria por el nombre de bocarte), pescado del que se obtuvieron 2.389 toneladas, un 37,7 por cien más que en 1988, equivalentes al 12,2 por cien del to-

tal desembarcado en puertos cántabros. A continuación, la sardina con 1.965 toneladas, y el bonito, con 1.964, que juntos representan el 20 por cien de lo capturado. La pesca de sardina cayó un 26,6 por cien y la del bonito bajó también un 14,9 por cien. Caballa y pescadilla, a mayor distancia, se encuentran en la lista de especies con más capturas. En Cantabria se desembarcaron en 1989, 913 toneladas de caballa, un 59 por cien más que en 1988, con 373 toneladas capturadas. Las pescadillas pesaron 800 toneladas, 48 menos que en 1988, esto es, experimentaron un descenso del 5,6 por cien en capturas.

El valor de todos estos productos en lonja se elevó a 3.982 millones de pesetas, cifra que supone el 3,01 por cien menos que en 1988. No obstante, las especies que tuvieron mayor peso en este importe fueron el bonito (690 millones de pesetas), el bocarte (573), la pescadilla (534), el rape (351), el chicharro (277) y la merluza (184).

De las casi 20.000 toneladas de pescado capturado, la partida mayor, unas 15.343 toneladas valoradas en 3.224 millones, se destinó a la venta en fresco, mientras que 2.507 toneladas, adjudicadas en 490 millones, fueron a parar a fabricación e industrias conserveras. Otras 2.323 toneladas corresponden a la exportación, que en dinero ascendió a 648 millones. Montantes más pequeños se destinaron a subproductos (243 toneladas), salazón (264) y carnadas (18 toneladas).

De acuerdo con los datos manejados por la administración autonómica, el precio medio de la pesca desembarcada en 1989 fue de 203 pesetas kilo con un aumento del 0,4 por cien respecto al 1988.

Por volumen de capturas el puerto más activo fue Santoña, con 8.824 toneladas, seguido de Santander (5.624), Laredo (1.994), Castro Urdiales (1.950), Colindres (1.450) y Suances (27).





EN 1989 ENTRARON EN FUNCIONAMIENTO DIVERSAS INSTALACIONES ACUICOLAS, QUE EXPERIMENTARON UN INCREMENTO DE PRODUCCION RESPECTO A LOS REGISTRADOS DE MEDIA OTROS AÑOS

Inspección pesquera

El Servicio de Inspección Pesquera, encargado de velar por el cumplimiento de la normativa legal de la Comunidad Autónoma en materia de acuicultura, marisqueo y pesca, abrió, en 1989, 680 expedientes sancionadores, frente a los 486 de 1988 y los 546 registrados en el año anterior. En estas intervenciones fueron decomisadas 126 redes (21.900 metros), 15 palangres (2.900 anzuelos), cinco traínas y 82 nasas.

Esta unidad dispone en la actualidad de 18 inspectores, dos más que en 1988, que tienen que cubrir los 282 kilómetros de costa que posee Cantabria. Para ello disponen de nueve embarcaciones, dos de ellas de reciente adquisición, repartidas de la siguiente manera: seis en Santander, dos en Santoña y una en San Vicente de la Barquera. El servicio cuenta también con ocho vehículos terrestres con base en Santander (cinco), Santoña (dos) y San Vicente de la Barquera (uno).

Por el apoyo a la Inspección Pesquera que brindan las cofradías de pescadores, éstas recibieron una ayuda de siete millones de pesetas para subvencionar los gastos ocasionados por su colaboración.

Acuicultura

Diversas instalaciones de acuicultura marina entraron en funcionamiento en 1989, con un incremento de cosechas y cifras de producción. Aunque el aumento ha sido pequeño, se observa una consolidación de esta actividad económica en la región.

En la zona experimental para

cultivos marinos de almeja fina y otras especies de moluscos, situada en la bahía de Santander (69,5 hectáreas) se sembraron 211.424 unidades procedentes de criadero y 5,37 toneladas de semilla aportadas por las cuatro cooperativas colaboradoras. Esta parcela fue declarada zona experimental en 1988 con el fin de realizar experiencias comerciales de cultivo de almeja, en colaboración con las cooperativas de mariscadores y acuicultores interesados.

Igualmente, se ha seguido prestando asistencia técnica en los parques de cultivo de almeja fina que la Cofradía de Pescadores de San Vicente de la Barquera posee, con una superficie de 9.000 metros cuadrados, en el Caño del Peral. En 1989 se sembraron 479.000 ejemplares.

La repoblación de peces y de moluscos en bancos naturales de Cantabria, con el fin de regenerar a aquellas poblaciones que se encuentran en un régimen de sobreexplotación fueron de: 30.000 ejemplares de dorada y 2.850.000 ejemplares de almeja (sobre una superficie de 3,56 hectáreas).

El Servicio de Actividades Pesqueras expidió 3.577 licencias de marisqueo, recogida de algas y pesca deportiva en 1989, repartidas de la siguiente manera: 258 permisos para marisqueo, 77 para recolección de arribazón y 3.319 para pesca marítima de recreo en sus diferentes clases.

Además, la Diputación Regional de Cantabria concedió cuatro nuevas autorizaciones para funcionamiento de establecimientos de acuicultura marina, tres de ellos en Santoña y el cuarto en San Vicente de la Barquera.

En el bienio 1986-1987, pero especialmente en los últimos dos

años, la acuicultura marina ha comenzado su despegue en Cantabria. Hasta entonces sólo existían unas pequeñas explotaciones de parques de moluscos y alevines de peces en la ría de Tina Menor, cerca de San Vicente de la Barquera. La inversión de estos últimos cuatro años en este campo fue la siguiente:

Año 1986. Inversión 268.358.434 pesetas (dos proyectos).

Año 1987. Inversión 241.537.090 pesetas (tres proyectos).

Año 1988. Inversión 23.968.023 pesetas (un proyecto).

Año 1989. Inversión 253.872.960 pesetas (dos proyectos).

Ayudas para el sector pesquero

La Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca tramitó en la Comunidad Económica Europea una solicitud de ayuda para un proyecto de acuicultura (criadero y engorde de almeja fina y rodaballo). El proyecto requiere un desembolso de 155.836.063 millones de pesetas, de los que 38.959.000 se solicitan a la CE e igual cantidad será aportada por el Estado español. Otro parque de cultivo de almeja se instalará en Cantabria si la Administración española concede una ayuda de 1.833.844 pesetas (el 40 por cien de la inversión total).

Junto a estas medidas, en 1989 destacaron igualmente las actuaciones para seguir con el proceso de modernización del sector. La Diputación Regional gestionó tres expedientes de solicitud de ayudas a la CE para inversiones destinadas a la mejora de las condiciones de transformación, comercialización y distribución de productos pesqueros.

De una inversión global de 160.805.000 pesetas, se pidió a la CE un monto de 56.280.000 y otras 48.240.000 a la Administración central.

Para la modernización de la flota pesquera, adquisición de nuevas embarcaciones y desarrollo de la acuicultura marina se gestionaron unos préstamos por

valor de 288.372.960 pesetas con intereses subvencionados por la Consejería de Pesca. En el capítulo de comercialización de productos pesqueros, equipamiento de lonjas y ayudas a la acuicultura, la Consejería destinó 12,5 millones de pesetas para las cofradías y otros 12,5 millones para las cooperativas.

Arrecifes artificiales

Mediante un convenio de colaboración entre la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca y la Fundación Torres Quevedo de la Universidad de Cantabria, se ha realizado un estudio de alternativas para la ubicación de arrecifes artificiales en la costa de Cantabria. El objetivo que se pretende es la creación de sustratos adecuados que favorezcan el incremento de la pesca, con el fin de poder ayudar al sector pesquero para el aumento de las capturas.

Inversiones en puertos

Siete puertos pesqueros de Cantabria están transferidos a la Diputación Regional, a excepción del puerto de Santander, que es administrado por la Junta del Puerto, organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Estos puertos, de Este a Oeste son: Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera.

El número de embarcaciones de pesca con base en dichos puertos es de 230, con un tonelaje de registro bruto total de unas 6.900 TRB. De estas embarcaciones, 20 superan los 10 TRB. Los tripulantes enrolados en estas embarcaciones asciende a 1.500. Cerca de 750 barcos de recreo están matriculados en los puertos cántabros.

Cada año se capturan y desembarcan en los siete puertos unos 15 millones de kilos de pescado. El valor en primera venta de la pesca desembarcada en los puertos de la Diputación regional se sitúa, en los últimos años,

en cerca de 2.400 millones de pesetas.

Santoña es el puerto con mayor tráfico pesquero, con unos 1.100 millones de pesetas y nueve millones de kilos desembarcados. Le siguen Colindres, con 1,5 millones de kilos valorados en 450 millones de pesetas, San Vicente de la Barquera, donde llegó un millón de kilos, por valor de 400 millones de pesetas, y Castro Urdiales, que registró la entrada de dos millones de kilos vendidos en 300 millones de pesetas.

Al asumir las competencias exclusivas en los puertos, la Diputación regional trató de rematar las obras iniciadas por la Administración central que se encontraban en ejecución y sin completar, y realizó un plan de actuaciones para una mejor utilización, explotación y dotación de instalaciones portuarias. Para ello se ha invertido un total de 1.350 millones de pesetas repartidos de la siguiente forma: Santoña, 440 millones; Colindres, 352; San Vicente de la Barquera, 239; Castro Urdiales, 221; y Laredo, 70 millones de pesetas.

Con este presupuesto se han efectuado dragados en roca en los puertos de Laredo (hasta una cota de -3,50 metros bajo el cero del puerto) y dragados de arenas en Laredo, Colindres, Santoña y San Vicente de la Barquera. También se mejoraron los muelles de atraque en Santoña y San Vicente de la Barquera, con la construcción de 200 metros de muelles nuevos en la primera localidad y otros 130 en la segunda. Los carros varaderos de Castro Urdiales y Laredo fueron renovados y se colocaron dos nuevos en Colindres. Dos nuevas lonjas para subasta de pescado se han levantado en los puertos de Santoña y Colindres, equipadas con toda clase de instalaciones y utillaje para una eficaz y moderna explotación.

En cuanto a otras dotaciones, se ha equipado a los puertos con 41 nuevos almacenillos para guardar las artes de pesca y otros pertrechos. Se han instalado nuevas grúas en Comillas (3,2 toneladas), Santoña y San Vicente de la Barquera (cinco toneladas).



Con estas inversiones, los puertos de Cantabria pertenecientes a la Diputación regional disponen de 2.100 metros lineales de muelles de atraque y una superficie de lonjas para subasta de pescado de 4.900 metros cuadrados.

En el año 1989 se tramitó un expediente de ayuda económica para el proyecto de construcción de una fábrica de hielo con instalaciones frigoríficas con una inversión prevista de cerca de 207 millones de pesetas. La ayuda requerida asciende a 69,5 millones.

Formación profesional náutico-pesquera

En materia de enseñanza, el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera, dependiente de la Diputación Regional, imparte en Cantabria las diferentes especialidades necesarias



EL PASADO AÑO LA DIPUTACION REGIONAL GESTIONO TRES EXPEDIENTES DE SOLICITUD DE AYUDAS A LA CE, PARA INVERSIONES DESTINADAS A LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE TRANSFORMACION, COMERCIALIZACION Y DISTRIBUCION DE LA PESCA



tudiantes en este centro se han duplicado. En el curso 1989-90, se matricularon 987 alumnos, frente a los 1.037 de 1988-89; 991 en 1987-88, y los 556 estudiantes del curso 1986-87. De los 987 alumnos inscritos en el último año escolar, 664 lo hicieron en titulaciones de pesca (desde patrón de primera clase a marinero, pasando por los buceadores profesionales); 97 eligieron cursos de acuicultura (en colaboración con el INEM) y capacitación profesional; y el resto se matriculó en seminarios de reciclaje.

Durante 1989 se han realizado obras de acondicionamiento exterior del centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera por valor de ocho millones de pesetas. Igualmente se han adquirido material y equipos por un valor cercano a los 20 millones. Destacan entre las últimas adquisiciones un radar con sistema ARPA, destinado a completar la formación de alumnos de puente.

Reglamentación del sector y publicaciones

En materia de pesca en aguas interiores, y con el fin de lograr un aprovechamiento racional de los recursos naturales marinos de Cantabria, la Consejería está regulando el ejercicio de las actividades pesqueras, que comprende artes de pesca, períodos de veda, especies autorizadas, etcétera.

El *Boletín Oficial de Cantabria* publicó el 2 de junio de 1989 la orden que fija las condiciones para la recogida de marisco durante la campaña 1989-1990. En marzo apareció publicada la normativa sobre corta de algas, en la que se recogen las fechas para solicitar los permisos correspondientes, así como la duración de la campaña en ese ejercicio.

Como viene siendo habitual en los últimos años, la Diputación regional editó las tablas de mareas correspondientes a 1989, para su distribución en el sector pesquero y marisquero cántabros. ■

para la navegación de los barcos de pesca profesional. Esta escuela supone que los jóvenes cántabros que deseen recibir una preparación adecuada para dedicarse a este sector profesional no tengan que desplazarse a otras regiones.

En la actualidad se imparten 20 titulaciones (13 de pesca profesional, dos de buceo profesional, otras dos especialidades en las áreas de acuicultura y marisqueo, además de tres cursos distintos de reciclaje sobre técnicas modernas que utiliza la industria pesquera).

La última especialidad incorporada es la de buceo profesional, que en el último año ha conseguido un destacable prestigio en toda España. Asimismo, se han potenciado las prácticas en todas las áreas, con especial dedicación a la seguridad, salvamento y supervivencia en el mar.

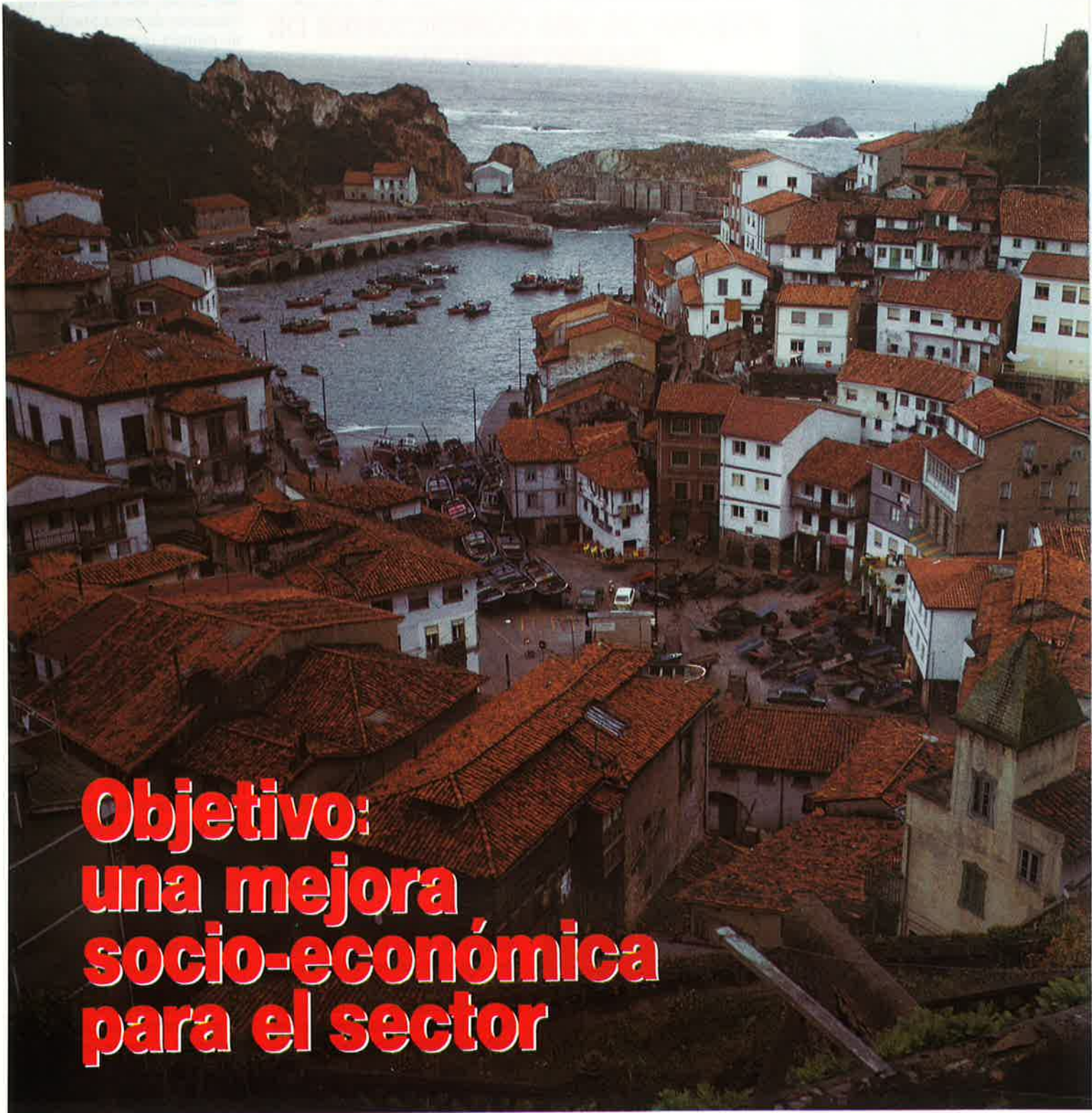
En apenas cuatro años, los es-

Violeta GONZALEZ



ESPECIAL

ASTURIAS



**Objetivo:
una mejora
socio-económica
para el sector**

La política pesquera del Principado intenta alcanzar un desarrollo importante dentro de la limitación de sus competencias



En el año 1982 el Principado de Asturias asume las competencias de pesca en aguas interiores, acuicultura y marisqueo. Para el desempeño de estas funciones se crea la Dirección Regional de Pesca, constituida por el Servicio de Ordenación Pesquera con dos secciones: la de Ordenación Económico-Pesquera y la de Inspección y Vigilancia, así como un Centro de Experimentación Pesquera. La política pesquera del Principado, dentro de lo reducido de sus competencias, está alcanzando un importante desarrollo. El objetivo primordial es la protección de los recursos marinos, el estudio de los mismos y la mejora económico-social del sector.



Están adoptando medidas basadas en los estudios realizados por el Centro de Experimentación Pesquera sobre la flota, las especies, los caladeros y las zonas de costa aptas para la instalación de establecimientos de acuicultura.

Para la modernización de la flota desde 1987 la Consejería de Agricultura y Pesca tiene suscrito un convenio con una entidad financiera por el que se facilitan ayudas económicas a embarcaciones de eslora menor a los nueve metros, destinadas a la reparación de cascos y motores, adquisición de equipos de navegación y comunicaciones y otras mejoras, especialmente las tendientes a conseguir que el barco esté dotado de modernos sistemas de seguridad.

En 1990 la Consejería ha creado una línea de subvenciones que facilita la adquisición de elementos de seguridad «siendo conscientes —señala el propio consejero, Cadavieco Hevia— «de que es preciso con-

jugar las acciones de dotación de equipamiento con el adecuado adiestramiento de los tripulantes para alcanzar las cotas de seguridad necesarias».

Constituye también tarea prioritaria «la conservación y gestión de los recursos —añade el responsable de Agricultura y Pesca— ante la indudable disminución de la pesca en nuestras costas, por lo que preservar los recursos significa establecer las medidas necesarias para que el propio recurso tenga un aprovechamiento productivo. No se trata de conservar por conservar, sino de conservar para la explotación racional y gestionada».

El Centro de Experimentación Pesquera ha realizado, entre otras importantes tareas, dos campañas en los años 1988-89 de prospección de fondos frente a las costas asturianas, en zonas no habituales para nuestra flota, con el objetivo «de identificar especies poco conocidas que, a medio o largo plazo, puedan tener el valor suficiente que haga rentable su explotación».

Otros estudios llevados a cabo se refieren a las algas marinas, recurso con notable importancia económica en Astu-

rias, que cuenta con un programa específico de la Dirección Regional de Pesca, iniciado en 1987, y que estará ultimado, en palabras del consejero, a finales de este año. «El objetivo —señaló Cadavieco Hevia— es tener cartografiados los campos de algas de interés comercial que puedan ser susceptibles de explotación, en base a la superficie, profundidad y biomasa existentes. Una vez culminados los estudios será posible ordenar el aprovechamiento del recurso.»

Asimismo, la Dirección Regional de Pesca realiza estudios sobre otros recursos del litoral asturiano, como son el erizo de mar, percebe y angula. Y como novedad en las costas asturianas, se cuenta ya con el proyecto de construcción y fondeo de un arrecife artificial «que constituirá un nuevo biotopo en el que irán integrando relaciones animal-vegetal que en el tiempo darán lugar a comunidades biológicas inexistentes en el área de instalación. Se aprovechan espacios arenosos no productivos, por lo que en ningún caso interferirán en la normal actividad de los pescadores».

La Consejería financia también un estudio dirigido esencialmente a plantear vías de comercialización para todos los productos de la mar. Asimismo, se está desarrollando un programa de mejora de las infraestructuras de cada una de las cofradías y lonjas, a las que se les va dotando de los servicios más indispensables. En cuanto al plan sectorial de cultivos marinos, ha sido aprobado por el Principado por un período de cinco años, con una inversión de 2.000 millones de pesetas.

Plan de caladeros

En el estudio sobre los caladeros de las aguas marítimas del Principado de Asturias, realizado por el Centro de Experimentación Pesquera de la Dirección Regional de Pesca, se contabilizaron 120 zonas don-



DESEMBARCOS REALIZADOS POR COFRADÍAS (1989)

Cofradía	Kilogramos	Pesetas
Llanes	87.570	59.837.019
Ribadesella	100.074	78.926.083
Lastres	515.521	208.251.890
Tazonés	19.897	18.941.339
Gijón	3.861.529	1.026.233.739
Bañugues	—	—
Candás	8.111	2.517.077
Luanco	4.659	3.014.538
Avilés	16.830.180	3.876.117.585
Oviñana	5.565	9.388.206
Cudillero	421.285	333.553.610
San Juan de la Arena	13.971	151.433.032
Viavélez	5.538	2.819.679
Puerto de Vega	48.674	22.280.828
Ortiguera	17.841	6.723.834
Luarca	464.307	258.173.706
Tapia de Casariego	48.370	20.751.059
Figueras	2.486	1.435.902
Bustio	110.072	73.923.028
Total	22.565.650	6.154.322.154

• Las ventas correspondientes a la Cofradía de Bañugues se llevan a cabo en Luanco y Avilés.

• Bustio es una Cooperativa de Pescadores al no existir Cofradía en este puerto.

de los pescadores faenan con distintas artes de pesca, debiendo añadirse a éstos unos 100 puntos costeros de pequeña extensión, donde faena gran cantidad de embarcaciones menores.

Como la plataforma continental es muy estrecha, su zona más ancha se separa de la costa unas 50 millas, de lo que resulta que el área de pesca no excede de las 4.500 millas cuadradas, estos caladeros ocupan casi toda la superficie de las aguas del Principado.

En estos caladeros faenan los 773 pesqueros censados, con base en los 20 puertos pesqueros del Principado, a los que hay que añadir los de otras regiones, principalmente Galicia, Cantabria y País Vasco, y algún pesquero de países pertenecientes a la CEE como Francia y Portugal.

La acción pesquera que se realiza sobre estos caladeros es grande, no pudiéndose cuantificar en cuáles y dónde lo efectúa la flota de cada uno de los puertos, ya que, si bien las em-

barcaciones de poco porte faenan en los caladeros próximos a su puerto, las de porte mayor buscan la pesca en cualquiera de las zonas asturianas, según la época y la llegada de las especies. Los barcos de Gijón y Avilés, arrastreros principalmente, faenan en los caladeros de La Carretera, La Estrella, El Callejón, La Felguera y Las Gavieras.

La sobreexplotación del recurso y la mala actuación sobre el mismo, unido a otras circunstancias como las variaciones de los parámetros oceanográficos y la contaminación, hicieron que se redujera el stock piscícola y que la talla de los individuos sea menor. La Consejería de Agricultura y Pesca del Principado, consciente de esta situación, está elaborando un plan de caladeros, cuyos objetivos principales son:

- Establecimiento de una red de muestreo sobre las especies de mayor interés comercial. Es un programa con el que se pretende tener un conocimiento puntual y exhaustivo de las capturas por cada arte, especie, talla de los ejemplares y caladero de captura.

- Prospección de nuevos caladeros.

- Establecimiento de vedas temporales y permanentes.

- Acondicionamiento de la franja costera mediante la construcción de arrecifes artificiales.

- Medidas administrativas que regulen la actividad pesquera.

El sector en cifras

El sector pesquero en Asturias, que tiene 300 kilómetros de litoral desde Cantabria hasta Ribadeo, tradicionalmente se agrupó en Pósitos de Pescadores —algunos con más de doscientos años de existencia—, que posteriormente se han convertido en Cofradías de Pescadores, de las que Asturias tiene un total de 18 y una Cooperativa, creada esta última en Bus-

EN 1990 LA CONSEJERIA HA CREADO UNA LINEA DE SUBVENCIONES QUE FACILITA LA ADQUISICION DE MATERIAL DE SEGURIDAD



tio a raíz de la «expulsión» de los pescadores locales de San Vicente de La Barquera.

Solamente una Cofradía, la de Avilés, cuenta con instalaciones idóneas para las funciones de manipulación, clasificación y subasta de las capturas. Gijón, Lastres y Lluarca las están adecuando, siendo deficientes las de las 15 restantes.

La flota pesquera actual está compuesta por 773 barcos censados, de los cuales 481 son de menos de nueve metros de eslora, 227 de entre nueve y 18 metros, 59 de entre 18 y 33 y solamente uno es mayor de 33 metros. Por tanto, resulta que el 92,6 por cien de la flota as-

turiana de pesca está formada por embarcaciones menores dedicadas a la pesca de bajura y la mayoría de ellas poco y mal equipadas.

Los caladeros de las aguas del Principado están situados en una estrecha plataforma continental que no supera las 50 millas en su punto más alejado de la costa. En estos caladeros, por las condiciones de sus aguas, son el hábitat de especies de alta calidad que alcanzan precios elevados en el mercado. La mala actuación sobre ellos y la sobre-explotación del recurso, unido a otras circunstancias, como las climáticas e incluso la de la contami-

nación, han hecho que las capturas hayan disminuido alarmantemente.

La acuicultura es una actividad incipiente en el Principado de Asturias que comenzó en 1973, con el engorde de ostra planta, que se detuvo al final de esa década como consecuencia de la enfermedad que afectó a esta especie en todo el sur de Europa. Desde 1984 se reinicia el cultivo de moluscos, centrado en ostra y almeja, habiéndose otorgado hasta la fecha, una decena de concesiones y autorizaciones.

Además de esta actividad, recientemente han comenzado a concretarse iniciativas relativas a cultivo de peces, dirigidas fundamentalmente a salmón y rodaballo.

En Asturias está constituida y en funcionamiento la Organización de Productores de Pesca número 12, que engloba a todo el sector pesquero, a sus dieciocho Cofradías y a la Cooperativa de Bustio, si bien alguna Cofradía se muestra un tanto reticente a su incorporación plena. A través de esta organización se encauzan todos los trámites con la Secretaría General de Pesca y con la CE.

La reestructuración, renovación y modernización de la flota, el desarrollo de la acuicultura y acondicionamiento de la franja costera, la adaptación de capacidades —primas por la inmovilización—, el equipamiento de puertos y la pesca experimental se están efectuando con ayudas de la CE, la participación de la Administración Central y del Principado de Asturias, teniendo este último transferido los puertos pesqueros asturianos de oriente y occidente, así como los del centro, a excepción de los de El Musel, en Gijón, y el de Avilés.

Se estima que el sector genera 3.000 puestos de trabajo directos y al menos igual cantidad de puestos de trabajo indirectos. ■

José de ARANGO



ESPECIAL

MURCIA



Anclados en la flota artesanal

Los ingresos por la pesca de la región de Murcia rondan los 1.500 millones de pesetas, según la información facilitada por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma. La incidencia de este sector en la región es escasa ya que, de las aproximadamente 300 embarcaciones existentes, dos tercios se dedican a las artes menores, y sólo un tercio a las pesquerías de arrastre, cerco y palangre de mayor entidad. La política pesquera incide, según las mismas fuentes, en la mejora de los recursos, estructuras y mercados, actuando sobre los caladeros tradicionales y financiando la modernización de las embarcaciones. Se está poniendo especial énfasis en las técnicas de cultivos marinos de especies como dorada y lubina y, más recientemente, en lecha y ostra. El establecimiento de empresas de este tipo en la región es el resultado positivo de este esfuerzo.



Los ingresos de la región murciana por la pesca superan los 1.500 millones de pesetas anuales



EN la región de Murcia las embarcaciones de flota artesanal, de entre seis y nueve metros de eslora, suponen un porcentaje muy elevado (alrededor del 50 por cien del total). Una de las características de esta flota es que sólo el 24 por cien de ella tiene una antigüedad menor de diez años, y se pueden considerar como embarcaciones modernas, mientras que el resto son antiguas y necesitan remodelación, mejoras e instalación de equipos tecnológicos novedosos que supongan una ma-

yor seguridad y rapidez en la navegación, así como de las condiciones extractivas. Es precisamente la modernización de este tipo de embarcaciones la que no cuenta con ninguna ayuda estatal ni comunitaria.

La Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca de la región de Murcia, con intención de paliar la situación de desventaja de tales barcos, que a su vez son el porcentaje mayoritario de la flota pesquera de la zona, y cuya explotación es fundamentalmente familiar, estableció una línea de ayuda para la modernización de barcos pesqueros de entre seis y nueve metros de eslora.

El importe de las ayudas fue

de 10 millones de pesetas, con lo que se subvencionó a 24 embarcaciones, que realizaron una inversión de algo más de 25 millones de pesetas.

La Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca ha previsto en el ejercicio de 1990 un incremento del 20 por cien en el presupuesto correspondiente a este objetivo, con lo cual dispondrán de 12 millones de pesetas. Esta cantidad será destinada a 30 embarcaciones más. En el plazo de tres años, el total de la flota artesanal entre seis y nueve metros de eslora, quedará en condiciones adecuadas para el ejercicio de la actividad, en clara ventaja sobre los cinco años previstos por

LA CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS ESTA DESARROLLANDO UN PLAN REGIONAL DE MEJORA DE PUERTOS, QUE PRETENDE CUBRIR TODAS LAS NECESIDADES DE LA REGION EN 1992

la política de la Comunidad Europea. Estas subvenciones cubren el 40 por cien de la inversión efectuada por los armadores y ha sido aplicada por primera vez en la historia de la región de Murcia.

La planta experimental de San Pedro del Pinatar

La planta experimental de cultivos marinos de San Pedro del Pinatar ha obtenido los primeros resultados de engorde intensivo de dorada y lubina en estanques de tierra. Se han construido las relaciones biométricas (talla, peso, ancho), para facilitar el cultivo a nivel industrial. Se han estudiado los caudales de agua necesarios para el cultivo intensivo, dependiendo de los consumos de oxígeno y las temperaturas a lo largo del ciclo. Con la lubina se ha finalizado el estudio, con la obtención de la tecnología completa de cultivo. Dada la incidencia positiva de los trabajos realizados por esta planta experimental, seis empresas se dedican ya a esta actividad en la región.

2.000 millones para mejoras portuarias

La Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Murcia está desarrollando un plan regional de mejora de puertos que pretende cubrir todas sus necesidades en 1992. Con un coste total de 2.000 millones de pesetas, ya se han ejecutado diversos proyectos. En el puerto de Aguilas se ha terminado la infraestructura del

varadero para embarcaciones pesqueras. Este puerto, una vez dotado de las pavimentaciones oportunas y del pórtico elevador con capacidad para embarcaciones de 100 toneladas, atenderá las necesidades de la flota pesquera, obligada a desplazarse fuera de la región para poder realizar los trabajos de carenado y reparaciones. También se iniciaron las obras del varadero para embarcaciones pesqueras del puerto de Mazarrón, y del dragado de la dársena deportiva del mismo puerto, lo que permitirá un atraque racional y abrigado de las embarcaciones deportivas de la zona.

En el puerto de Lopagán se construye una nave para descarga de pesca, cuya entrada en servicio en este año mejorará la comercialización.

En el puerto de San Pedro del Pinatar, terminadas las obras de defensa exteriores, se ha iniciado el dragado de la dársena pesquera y la adecuación del muelle pesquero para ubicar la nave de descarga de pesca. En el puerto de cabo de Palos se ha iniciado la construcción de un local provisional para la descarga de pesca, ejecutándose una serie de obras menores. En este pasado mes de agosto se ha inaugurado la lonja de pescado.

Los datos facilitados por la Consejería de Política Territorial señalan que el número de embarcaciones, con base en los cuatro puertos en los que la Comunidad Autónoma tiene competencias, son de 343, de los que 171 amarran en Aguilas, 82 en San Pedro del Pinatar, 75 en Mazarrón y 15 en cabo de Palos.

La relación de embarcacio-

nes de recreo es la siguiente: 603, en Aguilas; 2.430, en San Pedro del Pinatar; 692, en Mazarrón, y 200, en cabo de Palos.

En cuanto a las capturas, registradas en 1989 se vendieron algo más de 1.000 millones de pesetas, valor de los más de 3.000 kilos comprados en las distintas lonjas. Los pescadores de Aguilas fueron los únicos que vendieron moluscos y crustáceos, mientras que la flota de Mazarrón fue la más productiva, con unas capturas superiores a los 2.000 kilos. ■





EL PROBLEMA DE PORTMAN

El Consejo Asesor Regional de Medio Ambiente y la Naturaleza ha instado al director de la Agencia Regional para el Medio Ambiente y la Naturaleza, Francisco López Baeza, a que se aceleren los contactos con la Administración central y las Consejerías implicadas de la Comunidad Murciana, para que se concluyan los estudios necesarios sobre la regeneración de la bahía de Portmán, una vez cesados los vertidos. Este Consejo Asesor considera que el cese de los vertidos a la bahía de Portmán es sólo un primer paso en la solución global de los problemas de la sierra minera de Cartagena-La Unión. De este modo, el Consejo Asesor aboga por el

desarrollo integral del territorio.

La Agencia Regional para el Medio Ambiente y la Naturaleza ha solicitado la colaboración de las Cofradías de Pescadores de la región para evitar que se realicen vertidos de aceites usados al mar, por parte de los barcos de pesca. La Cofradía de Pescadores de Aguilas ya ha ofrecido su colaboración y propone que en las zonas portuarias se instalen unas cubas para depositar en ellas los mencionados aceites, que serán retirados periódicamente. La Cofradía de Aguilas ha facilitado a la Agencia un listado de los armadores de dicha localidad y ha distribuido entre éstos las declaraciones de residuos pa-

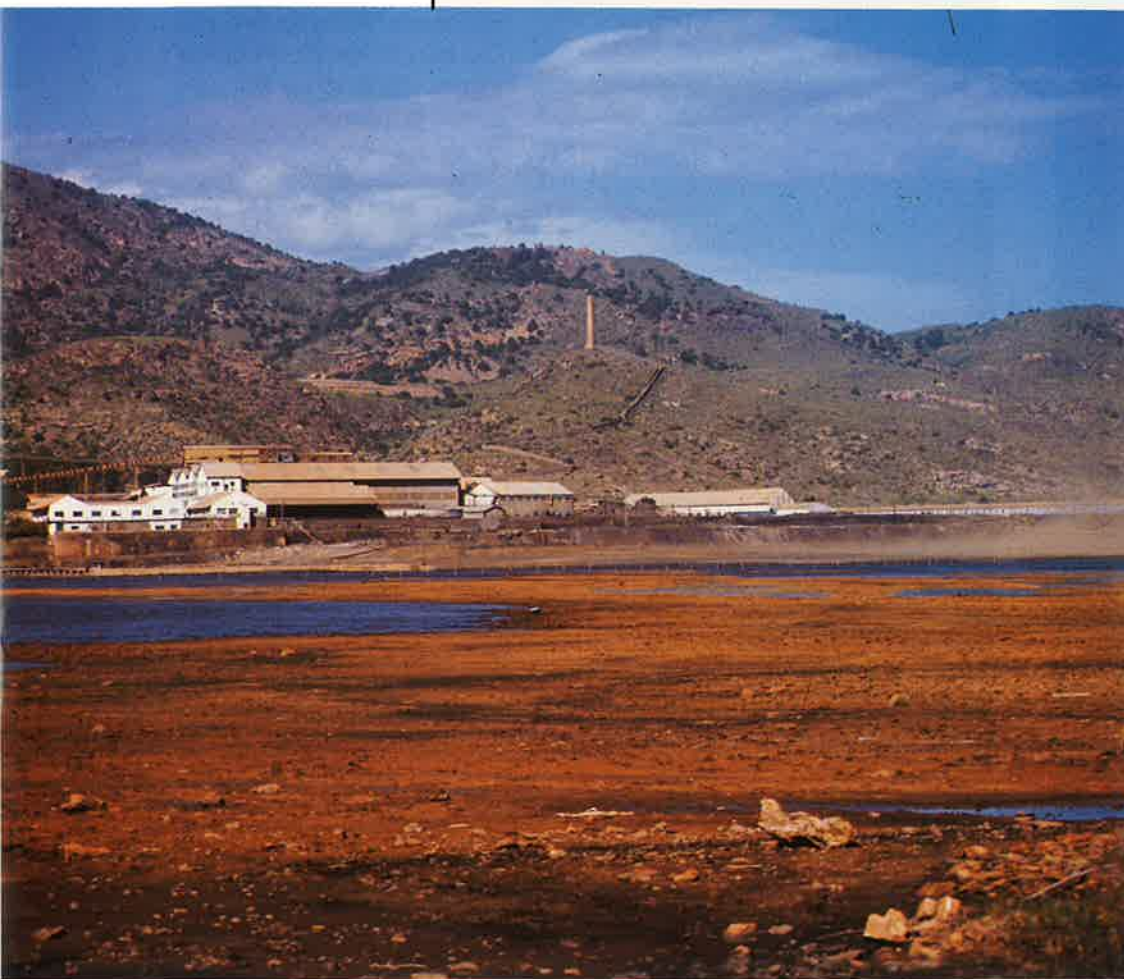
ra que sean debidamente cumplimentadas, según han informado fuentes de la Agencia Regional para el Medio Ambiente y la Naturaleza.

El litoral sumergido de la región

El proyecto de caracterización, valoración medio-ambiental y determinación de áreas a proteger en el litoral sumergido de la región de Murcia fue presentado en la Comunidad Autónoma. El proyecto destaca la calificación de la franja litoral murciana en cinco zonas, atendiendo a su estado de conservación y a la calidad ecológica de las mismas. Las zonas de cabo Cope, isla del Fraile, cabo Tiñoso, cabo de Palos e islas Hormigas han obtenido una valoración ecológica «muy alta». Han conseguido valoración «alta» los fondos situados frente a La Manga del Mar Menor, el litoral de Calblanque, el tramo costero frente a isla Plana, las zonas comprendidas entre el límite provincial con Almería y cabo Cope, y entre dicho cabo y Puntas de Calnegre.

El proyecto incluye una serie de recomendaciones como el establecimiento de medidas de protección para aquellas zonas mejor conservadas, el cese de actividades impactantes, como vertidos, pesca de arrastre y determinadas obras como la construcción de puertos deportivos y la regeneración de playas. El trabajo de campo fue realizado por cinco biólogos marinos. Paralelamente se efectuó un vuelo aerofotogramétrico de la costa, que sirvió para cartografiar los fondos submarinos. ■

Andrés PASTOR



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



ESPECIAL

PAIS VASCO



La flota pesquera vasca se debate entre la tradición y la modernización tecnológica

Entre dos aguas

La actividad pesquera vasca se balancea a babor y a estribor en los últimos años. A pesar del impulso dado por la Administración Vasca, no consigue aún aportar grandes números al conjunto de la economía de Euskadi. Su participación en el total pesquero estatal alcanzó en 1985 el 15 por cien.



LA FLOTA PESQUERA VASCA SE COMPONE DE 745 EMBARCACIONES, EN LAS QUE FAENAN MAS DE 8.000 ARRANTZALES

El sector pesquero se encuentra en una encrucijada, navegando entre dos aguas, entre la tradición y la modernización tecnológica y las barreras comunitarias.

La flota pesquera vasca se compone de 745 embarcaciones y 8.104 arrantzales. El registro bruto alcanza las 119.726.660 toneladas, de acuerdo con datos del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

El pasado año se incorporaron 41 nuevas unidades de pesca, provenientes de nuevas construcciones, por compras de buques de fuera de la Comunidad, constituyendo la otra aportación mayoritaria a la flota, con el 31,2 por cien del TRB, y el 43,9 de la tripulación.

La edad media de los buques incorporados durante el pasado año fue de 9,2 años, más del doble que el año anterior, debido sobre todo al menor nú-

mero de buques de nueva construcción.

Con respecto a las bajas y en un intento de proporcionar una visión detallada de la situación pesquera vasca, en 1989 se produjo un total de 37. El mayor número debido a desguaces, incluyendo los buques que cambiaron de lista o paralizaron su actividad.

Según estos datos aportados por la Subdirección de Pesca, la edad media de los buques eliminados fue en el mismo período de veintitrés años, semejante a la de años precedentes.

La situación generalizada de crisis por la que atraviesa el País Vasco, desde la década de los años setenta, repercute de forma directa en el empleo de los distintos sectores económicos.

La variación de empleo en el sector pesquero extractivo no

se corresponde con las cifras de paro en otros sectores, e incluso se advierte un ligero incremento de puestos de trabajo directos. Según estimaciones de la Subdirección de Pesca Vasca, cada trabajador embarcado genera de cuatro a seis empleos en tierra.

Pero además, de acuerdo con el Gobierno Vasco, la actividad pesquera vasca extractiva es inductora de otras auxiliares que se mueven a su alrededor.

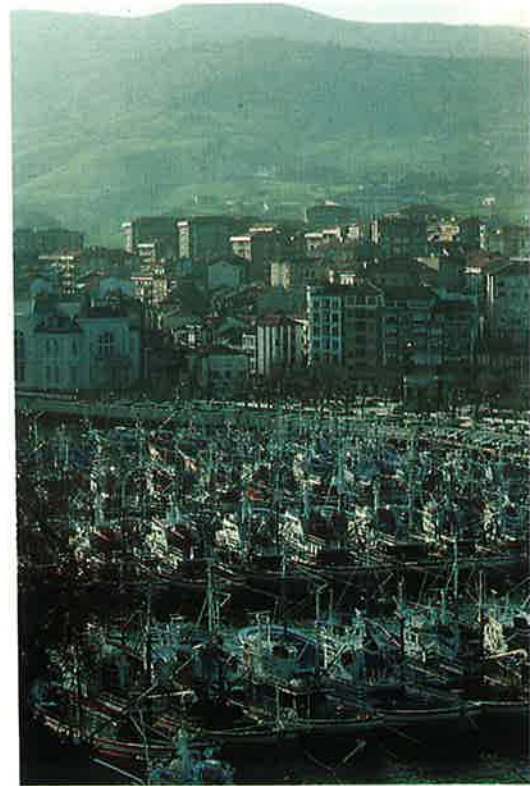
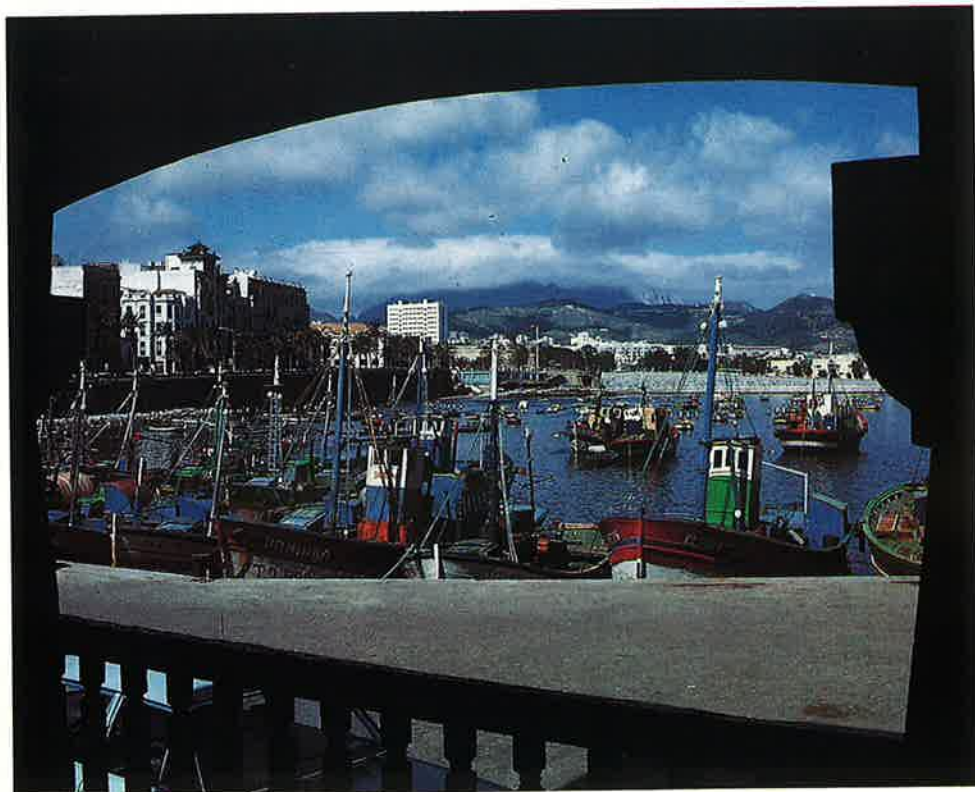
Así es el caso de las conservas: las plantas de congelación y manipulación, las fábricas de hielo, los astilleros, etcétera.

Además, la importancia vendría dada por la localización geográfica puntual de las actividades, con una dependencia casi exclusiva de 16 poblaciones.

A la hora de realizar un análisis sectorial, la pesca vasca es-

tá compuesta por cinco subsectores: bajura, altura al fresco, bacaladeros, arrastreros congeladores y atuneros congeladores.

La flota de bajura atraviesa uno de sus momentos peores. Atrás quedaron los años sesenta y setenta, cuando el éxito acompañaba a los arrantzales. Actualmente, con la imposición de las 200 millas y el uso de artes pelágicas por parte de los pescadores galos, la economía del sector se apoya en el bonito, con una cotización en lonja similar a la de hace diez años, lo que deviene en un descenso espectacular de la flota y la amenaza constante de una regresión aún mayor. Los ingresos brutos obtenidos en el 89 por la comercialización del Bonito del Norte, que representó el 41 por cien del valor de toda la pesca desembarcada por la flota vasca de bajura, disminuyeron un 11 por cien con respecto a 1988. Este subsector se compone de 528 buques y un total de 4.146 tripulantes según el censo del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.



LA SITUACION GENERALIZADA DE CRISIS POR LA QUE ATRAVIESA EL PAIS VASCO, DESDE LA DECADA DE LOS SETENTA, REPERCUTE DE FORMA DIRECTA EN EL EMPLEO DE LOS DISTINTOS SECTORES DERIVADOS DE LA PESCA

La flota bacaladera, otrora tan destacada y con fuerte arraigo en Euskadi, comenzó a descender con la pérdida del caladero de Terranova, aunque el optimismo comienza a estar presente entre los responsables gubernativos vascos, al observarse una recuperación sustancial, según han expresado a MAR.

Concentrada en el puerto guipuzcoano de Pasajes, realiza su actividad frente a las costas de Canadá y en aguas de Noruega, en el archipiélago Svalbart.

Esta flota está conformada por 24 embarcaciones con 578 tripulantes; la evolución de su producción está marcada por la disminución, no sólo de la flota, sino de las toneladas desembarcadas, que han bajado en un 72 por cien.

Respecto a los arrastreros congeladores se están creando en Euskadi de forma lenta, pero continuada. Su característica fundamental estriba en la capacidad de congelación de sus buques que les permite ampliar su radio de acción y estancia en el caladero, siendo

considerados Flota de Gran Altura. Esta versatilidad posibilita la presencia de buques en caladeros tan diferentes como los de Marruecos, Mauritania, Mozambique o Boston.

Esta flota se compone de 45 unidades, con 21.185 TRB y 933 tripulantes, teniendo los buques una vida media de 8,3 años, de acuerdo con el censo gubernativo.

Otro de los subsectores, en este caso el más dotado y especializado de todos los que actúan en el País Vasco, es el de atuneros congeladores. Su cuna vasca es Bermeo y los últimos datos cifran los buques en 48. Sus áreas de pesca son el Océano Atlántico a lo largo de la

Costa Africana, el Indico y, en menor medida, el Pacífico. La flota atunera agrupada por la asociación ANABAC se compone de 32 buques, que generan 707 empleos directos y la edad media de estos buques es de once años.

La política del Gobierno de Vitoria y, concretamente, del Departamento de Agricultura y Pesca, de quien depende el sector pesquero, se basa particularmente en «apoyar la modernización de los buques y la construcción de nuevos pesqueros, incidiendo en el acceso a la propiedad de embarcaciones por parte de jóvenes profesionales y el fomento de la acuicultura», han explicado a MAR responsables

de la Subdirección de Pesca.

Entre los criterios de elegibilidad de las inversiones sobresale «la generación de empleo, en el caso de construcciones nuevas, así como la mejora en las condiciones de habitabilidad y seguridad de la tripulación y de los sistemas de conservación y manipulación a bordo, en el caso de las obras de modernización», según el portavoz de la Administración.

El apoyo económico otorgado por el Gobierno Vasco al conjunto de dichas iniciativas ascendió a 1.186 millones de pesetas de acuerdo con los últimos datos pertenecientes a 1989. En relación a la modernización de las embarcaciones preexistentes, la subvención global se elevó a 344 millones.

El respaldo para el acceso a la propiedad de buques llegó a los 86 millones, y además se ayudó a asociaciones de armadores de altura con destino a la experimentación de nuevas zonas de pesca y con destino a la contratación del personal técnico comercial cualificado. ■

Isabel CAMACHO





ESPECIAL



CATALUÑA

Aguas con brillo propio



La Generalitat de Catalunya ha optado por la vía pragmática a la hora de ejecutar su política pesquera. En los últimos años se ha concentrado en evitar una ampliación de la flota, una

extracción excesiva y una marcha sin retorno hacia la obsolescencia. Objetivos cumplidos. En este momento la Comunidad Autónoma Catalana puede presumir de tener una flota

altamente tecnologicada y a la altura de la europea. Sus proyectos de acuicultura siguen una línea ascendente, en la que se ha procurado implicar a las propias Cofradías de

Pescadores, y se ha tratado de desarrollar una buena política de instalación de arrecifes artificiales. La CE podría estar satisfecha si no fuera porque este alumno aventajado le ha salido

Cataluña aplica con éxito desde hace años medidas restrictivas sobre la flota y las extracciones



Criadero de lubina en Rosas.



AS coordenadas de la política pesquera que la Generalitat de Cataluña ha seguido hasta la fecha

se pueden definir en el espacio y el tiempo con una frase simple pero matemáticamente perfecta: buscar el nexo de unión entre la fuerza extractiva de los barcos y los recursos disponibles. La aplicación de esta máxima ha sido estricta y claramente el objetivo fundamental del Departamento de Agricultura y Pesca Catalán, y lo que a simple vista podría definirse como una línea política obvia se ha convertido, llevado a la práctica con rigor, en todo un éxito, tal y como corrobora el director general de Pesca de este Departamento, Edelmir Salichs: «Desde que en 1984, hace ahora seis años, comenzó a funcionar la Dirección General de Pesca de la Generalitat hemos tenido claro que ése era nuestro objetivo

primordial, y lo hemos llevado a cabo con un rigor considerable, casi hasta hacer lo imposible para que la flota aumentara lo mínimo. En Gerona, incluso, se ha establecido una normativa que impide ampliar la flota con un barco nuevo, mientras no se haya retirado otro del mismo tonelaje y características. Hemos intentado extender esta práctica a toda Cataluña a través de un Decreto-ley que la Administración central impugnó y que en estos momentos está en los tribunales.»

La efectividad de esta línea de actuación en el ámbito pesquero ha conseguido que la flota se estabilizara, prácticamente; se ha mantenido el número de embarcaciones en los últimos años, aunque el tonelaje haya aumentado sensiblemente, pero «racionalmente de acuerdo con los recursos». También ha llevado a la flota a salvarse de la peste que azota gran parte de los puertos pesqueros españoles: la falta de modernización y renovación. La calidad operativa de las embar-

caciones catalanas se define como muy buena, sus barcos están, según Salichs, altamente tecnificados y su nivel es equiparable al europeo, cosa de la que no pueden vanagloriarse en muchos puntos del litoral español. «Han sucedido varias cosas determinantes. En primer lugar, la imposibilidad de introducir nuevas embarcaciones ha llevado a los armadores a centrarse en la renovación de las ya existentes. Por otro lado, ha habido un esfuerzo y un interés dignos de tener en cuenta.»

La flota catalana, artesanal de bajura, faena a lo largo del litoral de esta Comunidad Autónoma con un control horario rígido: los sábados y domingos está terminantemente prohibido pescar. Los viernes a las cinco de la tarde terminan las faenas, que no se reemprenden hasta el lunes. Incluso el pequeño sector de la flota que sale de esta zona para dedicarse a la costera de la anchoa en aguas del golfo de León, está sujeto al mismo horario y

respondón y ha decidido repicar, y presionar para que repique con él, el último documento comunitario sobre política pesquera en el Mediterráneo.



ESPECIAL

condiciones que el resto de los barcos.

Calidad frente a cantidad

Las estadísticas demuestran que el número de capturas es superior cada año, aumento al que acompañan, en la misma tendencia, los precios. Esta subida de precios se debe a varias causas que la Dirección General de Pesca de la Generalitat Catalana tiene bajo control. «En primer lugar, la calidad de las extracciones es cada vez mayor, y ésta es la tendencia que hay que seguir. A esto acompañan otras razones. Cataluña tiene un nivel de vida alto, la demanda de pescado es superior a la oferta, como demuestra el que el 80 por cien de las capturas se consume en los mismos puertos y, finalmente, entre los meses de junio y septiembre la población aumenta enormemente, y el mercado central de Barcelona se encuentra con una demanda de abastecimiento de pescado muy fuerte.»

Sólo un 20 por cien del pescado que se consume en Cataluña es de origen catalán; el resto procede de otras comunidades y del extranjero. La Generalitat ha intentado que este pescado autóctono vaya acompañado del sello de origen de calidad «Q», fundamentalmente en lo que se refiere a la anchoa de La Escala, el pescado azul de Tarragona, y las ostras y mejillones del delta del Ebro.

Ante la CE

Hace algunas semanas la Generalitat recibió un documento con el membrete de la Comunidad Europea en el que se trazaban unas líneas de política pesquera comunes a los países del Mediterráneo y se hacía un primer esbozo de lo que podría ser una puesta en práctica en el futuro. El documento en cuestión cayó mal en el Departamento de Agricultura y Pesca Catalán, donde fue calificado de «fuerte». «Estas directrices de la CE apun-

«EN GERONA HAY UNA NORMATIVA QUE IMPIDE INTRODUCIR UN NUEVO BARCO MIENTRAS NO SE HAYA RETIRADO OTRO DE LAS MISMAS CARACTERISTICAS Y TONELAJE»



Instalaciones de engorde de almeja y mejillón en Amposta (Delta del Ebro).

taban una serie de medidas que son muy discutibles. Por ejemplo, hablaban de una fuerte reestructuración de la flota en el Mediterráneo. Para poder llevar a cabo tal reestructuración hace falta una serie de fondos que eviten los problemas socioeconómicos que derivan de ahí.»

Otro de los asuntos a los que se refería la CE es a la falta de un estudio fidedigno sobre cómo están los recursos en el Medi-

terráneo, a lo que Edelmir Salichs apunta: «Es peligroso ponerse a recomendar una reducción de flota cuando no se sabe cuáles son los recursos disponibles. Al margen de esto, no creo que se puedan establecer parámetros comunes a todas las zonas del Mediterráneo. Si todos los países hubiesen seguido el control que se ha seguido en Cataluña, no haría falta que la CE emitiera este informe. Es ridículo que las autorida-

des exijan una serie de condiciones sin saber cómo se trabaja aquí y basándose en lo que pasa en Grecia o en el Adriático.

En la actualidad, desde la Generalitat se ha encargado un estudio al Instituto de Ciencias del Mar para saber lo más exactamente posible cuáles son los recursos en esta zona del Mediterráneo y cuál puede ser el futuro de las embarcaciones de arrastre, cuyo panorama es el menos claro del sector pesquero catalán. Con este informe en la mano se intentará argumentar el documento prescrito por la Comunidad Europea, en cuya desconexión con la realidad insiste el Gobierno catalán. «Hay ejemplos sangrantes entre el texto. Por ejemplo, se habla de embarcaciones a remo; esto hace veinticinco o treinta años que ha dejado de existir en nuestras aguas. El Go-

bierno español tiene que asumir un papel muy comprometido respecto a este tema, y nosotros suscribiremos cualquier negociación que la Administración central lleve a cabo, respetando los criterios de la Comunidad Autónoma. Si no lo hace, lo vamos a pasar mal. Este documento comunitario tiene que hacer una política desglosada por zonas del Mediterráneo, y no metiendo en el mismo texto realidades que no tienen nada que ver.»

Cuadro 1

ESTADISTICA CAPTURAS 1988		
GERONA		
Puertos	Kilogramos	Millones de pts.
Sant Feliú de Guixols	1.388.006	247,999
Lloret	33.842	11,616
Blanes	3.179.359	1.026,205
Tossa de Mar	13.311	6,065
Palamós	3.051.278	1.332,835
Rosas	6.929.956	2.208,145
Cadaqués	29.252	6,828
L'Escala	803.378	181,625
Port de la Selva	4.016.240	1.227,072
Llançà	900.460	350,366
Total	20.345.082	6.598,756
BARCELONA		
Vilanova i la Geltrú	5.232.900	1.173,565
Sitges	5.894	1,353
Barcelona	5.280.322	1.471,692
Mataró	6.559	4,606
Arenys de Mar	4.433.983	1.267,619
Total	14.959.658	3.918,835
TARRAGONA		
Sant Carles de la Ràpita	6.006.117	2.053,315
Les Cases d'Alcanar	415.057	193,011
Deltebre	369.312	134,933
L'Ametlla de Mar	3.824.893	1.171,200
L'Ampolla	295.491	134,598
Tarragona	10.981.937	2.191,732
Cambrils	1.694.013	643,631
Torredembarra	36.425	18,634
Total	23.623.245	6.541,054
CATALUÑA		
Puertos	Kilogramos	Importe en pts.
Total	58.927.985	17.058.640.000

Acuicultura

En lo que el Gobierno catalán sí ha estado siempre de acuerdo con la Comunidad Europea en materia pesquera es en el afán de potenciar la acuicultura, tema en el que sigue una política expansiva, aunque con precauciones. El boom que este sector experimentó en años pasados y el fracaso de cierto número de experiencias, que se encontraron ante un negocio no tan fácil de llevar a cabo como pensaban, ha llevado a la Generalitat a tomar ciertas precauciones a la hora de apoyar cada proyecto. «Mucha gente pensó que esto de la acuicultura era la panacea, y se encontró con un fracaso rotundo. Desde luego puede ser

rentable, pero requiere grandes inversiones, y hay un riesgo fuerte. Se precisan alta tecnología, tiempo y cuidados.»

En estos momentos en Cataluña hay unos 40 industriales con proyectos en marcha. Entre ellos, seis cofradías de pescadores, a las que la Generalitat ha apoyado para que lleven a cabo proyectos de explotación acuícola: San Carlos de la Ràpita, Alcanar, Deltebre y La Ampolla se dedican al engorde de almeja, lubina y seriola, en el Delta del Ebro. En la zona norte de la Costa Brava, la Cofradía de Rosas tiene importantes instalaciones de jaulas flotantes para el engorde de lubina. «Creemos que es importante que el sec-

ESTADISTICA CAPTURAS 1989		
GERONA		
Puertos	Kilogramos	Importe en pts.
Sant Feliú de Guixols	1.588.973,0	309.535.207
Blanes	3.266.460,0	1.069.636.506
Tossa de Mar	2.554,0	1.905.750
Palamós	2.890.865,0	1.352.558.442
Rosas	7.225.429,3	2.431.945.749
Cadaqués	24.995,0	9.119.400
L'Escala	1.023.794,0	221.733.716
Port de la Selva	8.959.886,7	1.550.819.046
Llançà	825.569,3	370.593.716
Total	25.808.526,3	7.317.847.532
BARCELONA		
Vilanova i la Geltrú	6.109.586,0	1.36.516.318
Sitges	3.258,5	2.017.200
Barcelona	5.431.115,0	1.446.641.143
Mataró	14.340,0	8.585.443
Arenys de Mar	5.474.622,6	1.231.176.264
Total	17.032.921,0	4.053.176.264
TARRAGONA		
Sant Carles de la Ràpita	5.327.620,8	2.029.996.396
Les Cases d'Alcanar	372.475,0	191.815.737
Deltebre	308.890,0	99.772.358
L'Ametlla de Mar	3.609.908,0	1.172.522.866
L'Ampolla	328.708,0	176.839.689
Tarragona	6.610.086,9	2.283.330.950
Cambrils	1.521.328,0	664.880.485
Torredembarra	32.763,0	19.292.635
Total	18.111.779,7	6.638.451.116
CATALUÑA		
Puertos	Kilogramos	Importe en pts.
Total	60.953.227,0	18.008.474.912

tor pesquero participe en estas actividades que son rentables, porque si en un futuro tiene que haber una reestructuración propugnada por la CE, es importante que pueda mantener otra actividad dentro de su área.»

La política relativa al sector culmina con una línea de actuación complementaria, la instalación de arrecifes artificiales a lo largo de distintos puntos de la costa. En estos momentos hay colocados ocho a lo largo del litoral, concretamente en La Ampolla, Salou, Calafell, Areins de Mar y San Feliú de Guixols, y se está preparando la instalación de biotopos en Vilanova i la Geltrú y Masnou. En total, ha significado

un esfuerzo del Gobierno catalán de más de 200 millones de pesetas durante los últimos cuatro años.

Una variante de estos arrecifes son los de protección, instalados en San Feliú de Guixols y Puerto la Selva, con objeto de evitar la incursión de embarcaciones pesqueras en zonas próximas a la costa. Para ellos se ha extendido una barrera artificial de arrecifes, a 50 metros del litoral, como medida disuasoria altamente eficaz. Una prueba más del pragmatismo con el que esta Comunidad Autónoma lleva a cabo su política pesquera. ■

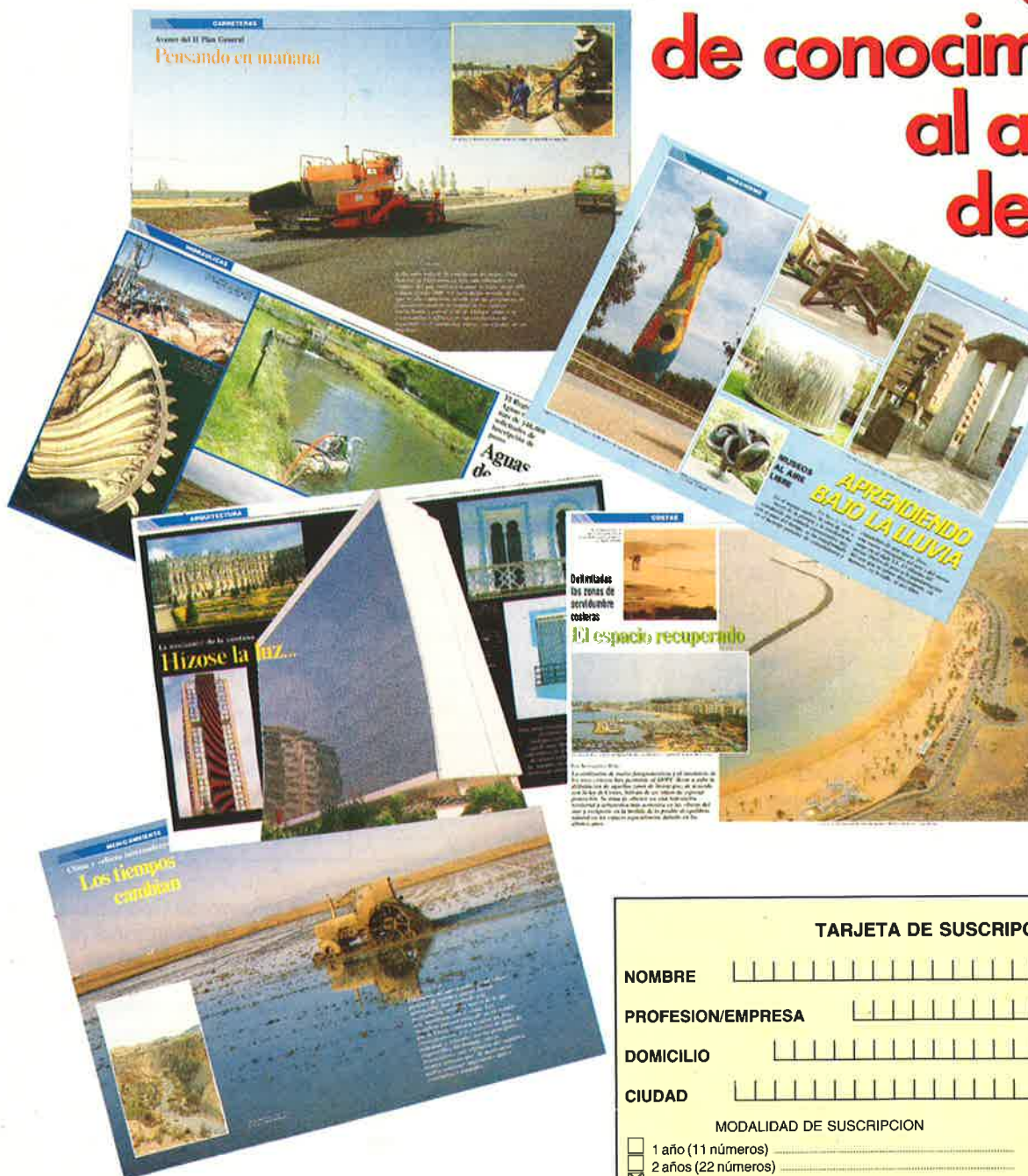
Virginia LAVIN

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 SUSCRIPCION

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD _____ C. P. _____

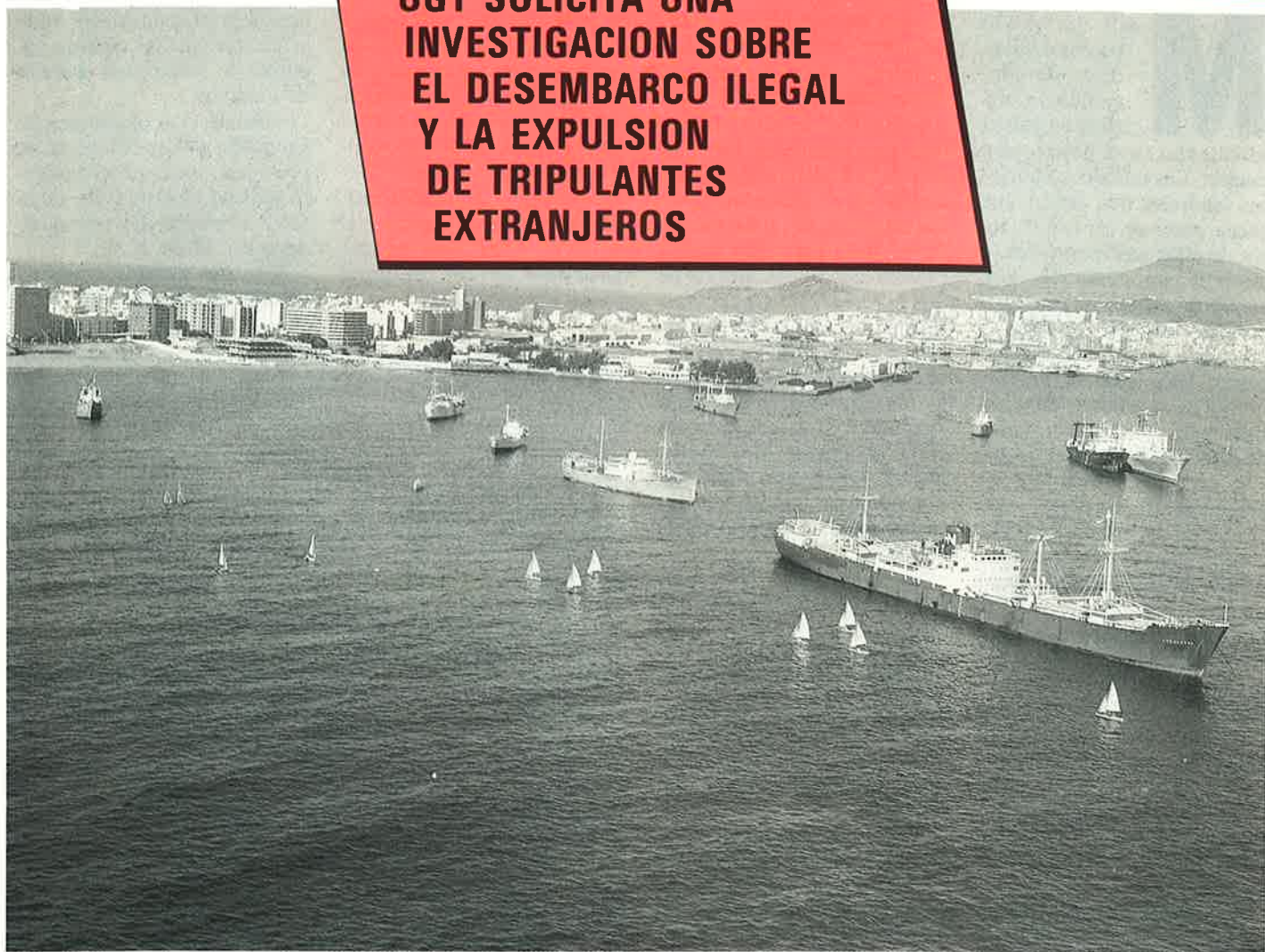
MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.500 ptas.	3.500 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.
<input checked="" type="checkbox"/> Envíenme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos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

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

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

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

**UGT SOLICITA UNA
INVESTIGACION SOBRE
EL DESEMBARCO ILEGAL
Y LA EXPULSION
DE TRIPULANTES
EXTRANJEROS**



Irregularidades en la entrada de inmigrantes a Canarias

Las consecuencias de la Ley de Extranjería vuelven a estar de actualidad. Parece ser el sino de un país puente entre continentes en el que las normas son severas con los inmigrantes: sólo en circunstancias muy particulares se les concede el permiso de trabajo y, por consiguiente, de residencia; el resto, la gran mayoría, es obligado a abandonar el país. Esta vez le ha tocado el turno a Canarias. Los tripulantes africanos y orientales de los barcos con bandera de

conveniencia que recalcan en las islas con destino a Europa aprovechan estas escalas para desembarcar e intentar buscar en España mejores condiciones de vida. Distintas organizaciones han denunciado la escasez de vigilancia y las condiciones en las que estos extranjeros son devueltos a sus países. Si atiende a las demandas que le han sido presentadas, la Administración deberá efectuar una investigación sobre el tema.

MAS de 14.000 barcos de banderas de conveniencia hicieron escala el pasado año en el puerto gran canario. Las difíciles condiciones laborales que tienen una buena parte de las tripulaciones de estas embarcaciones, a menudo con mano de obra barata de Africa o Asia cuyo principal objetivo es llegar a un puerto en el continente europeo, hace que en muchas ocasiones se utilicen estas escalas para quedarse en tierra de forma ilegal y tratar de iniciar una nueva vida. La no existencia de controles suficientes en los puertos respecto a estas tripulaciones hace que no sea difícil la entrada ilegal de esos trabajadores. UGT y la Comisión Española de Ayuda al Refugiado en Canarias se han dirigido a la Administración para que se abra una investigación en profundidad sobre las circunstancias que rodean tanto las actuaciones de entrada de inmigrantes como en el caso de la devolución de extranjeros a sus países respectivos.

Las actuaciones de UGT y de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado se han iniciado a raíz del trágico suceso ocurrido hace algunas semanas cuando se produjo la devolución de cinco extranjeros ilegales a bordo de un barco panameño, operación en la que resultó muerto un joven africano.

Los cinco extranjeros ilegales fueron embarcados en un barco mercante, el «Suma Reef», que zarpó del Puerto de La Luz y de Las Palmas con destino a Sierra Leona. Cuatro de ellos se arrojaron al mar, tres fueron localizados por la policía y el cuarto apareció ahogado un día más tarde en la bahía. La policía lo identificó como M. M. F. de veintiocho años de edad.

Según ha denunciado Felipe Medina Sosa, responsable del Sindicato de la Marina Mercante de UGT, los cuatro extranjeros devueltos se lanzaron al mar por temor a ser narcotizados. En opinión de

Medina los extranjeros ilegales devueltos «son esposados y luego intentan drogarles para que tengan un viaje tranquilo».

Felipe Medina Sosa es también responsable en Las Palmas de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y ha señalado además que «estos hechos suceden con el conocimiento de las autoridades españolas». Medina ha calificado los hechos de «trata de esclavos para erradicar a los ilegales», por lo que a través de la Comisión Ejecutiva Confederada de UGT ha exigido una investigación exhaustiva sobre las circunstancias en las que los extranjeros son expulsados de Canarias.

En esta línea, UGT pide también que el Gobierno y la Justicia responsabilicen a los presuntos culpables de lo que considera «inadmisible devolución de extranjeros ilegales en España, que lleva a situaciones inhumanas y denigrantes e incluso a la pérdida de vidas humanas».

Para esta organización siguen las órdenes de devolución de extranjeros ilegales que se emiten por la Delegación del Gobierno en Canarias revisten irregularidades y prueba de ello —según su opinión— es el fallecimiento de M. M. F.

Además, en un comunicado la Comisión Ejecutiva Confederada de UGT se considera que «la propia Ley de Extranjería posibilita que dichas situaciones se produzcan puesto que sus aspectos sociales son superados, con mucho, por los principios represivos que entraña». A esto añade el comunicado que «la falta de control efectivo de las autoridades correspondientes sobre las personas y organismos encargados de aplicar dicha norma posibilita actuaciones contrarias a los más elementales derechos de la persona». Por último, UGT indica en su nota que «la aceptación en nuestros puertos de barcos con bandera de conveniencia, cuyas tripulaciones se hallan en situaciones a menudo gravísimas y atentivas contra los derechos humanos, no es compatible con el carácter de-

mocrático de nuestro Estado». Además, «buena parte de los extranjeros que entran de forma ilegal son tripulantes de estos barcos que, una vez en el puerto, tratan de buscar mejores condiciones en tierra». Incluso, según Felipe Medina, «muchos polizones entran en el puerto de Las Palmas con conocimiento de los capitanes, que no los denuncian».

producen irregularidades en la actuación policial cuando expulsan a extranjeros ilegales de Canarias.

Además, el abogado de esta Comisión en Las Palmas se ha personado en el procedimiento judicial abierto para esclarecer la muerte del extranjero devuelto, M. M. F..

Según el secretario general de CEAR en Madrid, Juan



Según datos facilitados por UGT el pasado año hicieron escala en el puerto gran canario 14.000 barcos de conveniencia, mientras que para controlar los movimientos de sus tripulaciones sólo hay 66 guardamuelleres y tres policías nacionales. Para UGT «debería existir un control de emigración y de sanidad tal y como se hace en los países europeos y en los Estados Unidos».

Por otra parte, la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) ha presentado una queja al Defensor del pueblo para que investigue si se

José Rodríguez Ugarte, con la presentación de la queja al Defensor del pueblo «se trata de aclarar si se cumple el procedimiento del expediente de expulsión en el que se precisa la declaración del interesado, que tiene derecho a estar asistido por un abogado».

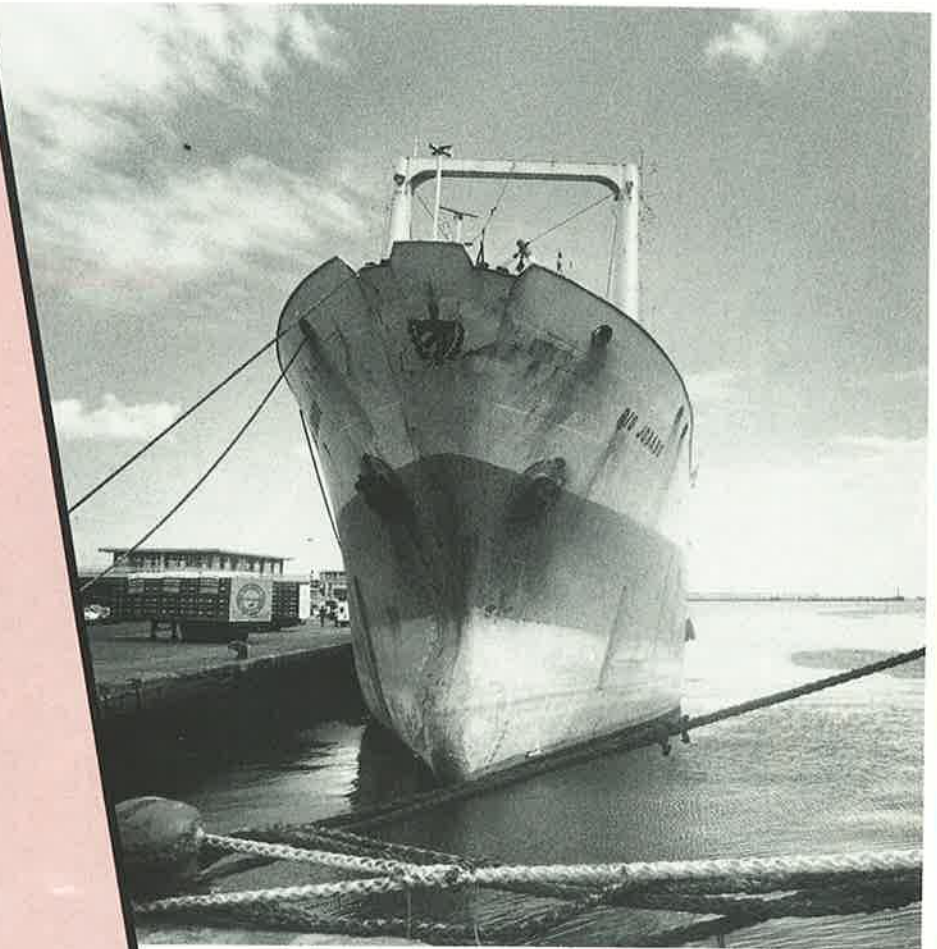
También señaló Rodríguez Ugarte que «hay que precisar cómo se aplican las órdenes de devolución que han de ejecutarse en el puerto fronterizo y no después de la entrada clandestina o ilegal en territorio nacional».

En opinión de CEAR «la forma de acometer las devolu-

Según ha denunciado UGT de la Marina Mercante, los extranjeros ilegales devueltos «son esposados e intentan drogarles para que tengan un viaje tranquilo»



Buena parte de los extranjeros que entran de forma ilegal son tripulantes de barcos con escala en Canarias y bandera de conveniencia, y una vez en puerto desembarcan y tratan de buscar mejores condiciones de vida.



ciones no ofrece ninguna garantía ya que no se pueden usar buques mercantes para ello, sobre todo cuando se trata de ciudadanos indocumentados que pueden ser rechazados en el país de destino». Según el responsable de CEAR en Canarias, Ignacio Díaz de Aguilar, una vez expulsados los extranjeros ilegales éstos «quedan sin ningún control de las autoridades espa-

inmigración». También ha aclarado el delegado del Gobierno que «no existe obligación de custodiar la operación salvo en el caso de que lo solicite el comandante de la nave».

En la misma línea se han manifestado responsables de la compañía consignataria del «Suma Reefer», que han indicado que el embarque de cinco extranjeros se produjo por

ñolas y sin garantía de haber sido acogidos en su país y que ocurrirá con ellos».

A este respecto, la Delegación del Gobierno en Canarias, a través de su titular, Anastasio Travieso, ha informado que la orden de devolución del caso al que nos referimos «fue impuesta a la misma empresa armadora del barco en que habían venido los africanos».

Según Travieso, «cuando la policía averigua la forma en que se ha producido la entrada ilegal, la devolución corre a cargo de los responsables de la

un arreglo entre los armadores del barco y la policía, porque los inmigrantes habían llegado en una nave de la compañía.

Estas mismas fuentes señalaron que el barco panameño se dedica al trasbordo de pescado en el mar, que los africanos eran de Mauritania y que el «Suma Reefer» se dirigía a un puerto de aquel país.

Por último la policía a través de un portavoz también ha señalado que «este sistema de devolución de extranjeros ilegales es frecuente». ■

C. R.



La Dirección General de Pesca balear elabora un informe destinado a la Comunidad Europea

Baleares pide a la CE un trato especial para la pesca

En un informe elaborado por la Dirección General de Pesca de la Comunidad Autónoma balear, se solicita a la CE un tratamiento especial a la hora de confeccionar la política pesquera comunitaria. Esta petición está basada en que las islas Baleares constituyen un campo singular e individual en materia de pesca, distinto del resto de las regiones mediterráneas, por considerarse un dominio insular de «stocks» cerrados.

LAS características singulares del sector pesquero balear han sido el origen de un informe elaborado conjuntamente por la Dirección General de Pesca balear, el Instituto Oceanográfico y las cofradías de pescadores. Este documento tiene como destino la CE, aunque negociado directamente por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y recoge un detallado análisis de los datos técnicos, biológicos, geológicos y comerciales del mar balear, como argumento de base para solicitar de la CE, un trato especial en materia de pesca.

Miguel Massuti, director ge-

neral de pesca de la Comunidad balear, ha señalado que *las islas constituyen un dominio insular aislado, con unas poblaciones pesqueras propias y autóctonas, que las diferencian del resto de las regiones del Mediterráneo*. El deseo de la Dirección General de Pesca es que la Comisión de la CE lo tenga en cuenta antes de elaborar la Política Común Pesquera, y se le otorgue un trato diferente.

El dominio insular

Una de las peculiaridades de las islas Baleares es que están separadas del resto de las áreas continentales, y aun las insulares, por profundidades superiores a los 2.000 metros y, por es-

«Las islas constituyen un dominio aislado, con unas poblaciones pesqueras propias y autóctonas que las diferencian del resto de las regiones mediterráneas.»

El 87 por cien de la flota balear es artesanal; son empresas familiares en las que el patrón es al mismo tiempo el armador, y la tripulación está compuesta por miembros de su familia.



pacio lineal, quedan a 92 millas de las costas del Levante español, a 189 del litoral de Cerdeña, y a 161 de las costas argelinas.

De ahí que Miguel Massuti insista en que *este aislamiento nos convierte en una comunidad diferente al resto de las regiones mediterráneas, por lo que es lógico que recibamos, por parte de la CE, un tratamiento distinto, que nos dé favor*. Al tener poblaciones pesqueras propias, cerradas e independientes, Baleares constituye un *dominio insular con stocks cerrados*, por lo

que no puede ajustarse al modelo común al que se acogerán el resto de las zonas mediterráneas.

Se pretende, al mismo tiempo, efectuar un control y limitación de esfuerzo pesquero, prohibiendo la presencia de flotas pesqueras procedentes de la Península o de otros países, como Francia e Italia. La CE está en favor de ampliar las aguas jurisdiccionales, rechazando el sistema de cupos de pesca vigentes en el Atlántico, y apoyando la regulación de las artes de pesca. Asimismo, se in-

clina por la paulatina desaparición de la pesca de arrastre.

Según el director general de Pesca, Miguel Massuti, Baleares no se verá demasiado afectada por la regulación de pesca propuesta por la CE, *ya que nuestras flotas no pescan a diario, y el 87 por cien de la flota balear es artesanal*. Son empresas familiares en las que el patrón es, al mismo tiempo, el armador, y la tripulación está compuesta por miembros de su familia.

Caladeros y consumo

El mensaje del director general de pesca a los proveedores de Baleares es que han de ser capaces de afrontar el reto que representa el libre mercado, tratando de aumentar la calidad de las especies que se obtienen en Baleares. *Sólo a través del realismo más estricto* —dijo Massuti— *se puede enfocar el problema de la comercialización de la pesca en las islas*.

Las características de la flota y los caladeros, por una parte, y las condiciones de la demanda de la insularidad, no dan para más, salvo a través del desarrollo de la acuicultura de especies de calidad y la ampliación de caladeros, que es posible. Asegura Massuti que existen dos caladeros que todavía están sin explotar, y son *una verdadera fuente de riqueza*. La razón está en que por su situación alejada sobrepasaría las doce horas diarias de pesca permitidas por el régimen horario.

Baleares consume 30 kilogramos de pescado por persona y año, y la producción isleña sólo cubre el 20 por cien de la demanda, por lo que se tiene que importar el 80 por cien de lo que se consume. La producción actual está en unas 7.200 toneladas, entre la pesca extractiva, el marisqueo y las piscifactorías; de otro lado, las importaciones ascendieron a unas 20.500 toneladas de pescado. Si tenemos en cuenta que las exportaciones son de unos 450.000 kilogramos, nos lleva a una cifra de consumo de recursos marinos de la población balear del orden de las 27.200 toneladas de pescado.

Las exportaciones procedentes de la pesca extractiva, se han hecho por vía aérea de Madrid y Barcelona, con pescado de alto valor comercial. Las exportaciones de «dorada», procedentes de piscifactorías, han sido orientadas al mercado italiano, que representa una puerta abierta, en calidad casi ilimitada, a un posible incremento importante de la oferta balear. ■

Emilio MORANCHO

La falta de personal con una formación específica comienza a ser uno de los problemas que acompañan al sector pesquero español desde hace algún tiempo. Las causas, la disminución general del número de pescadores y la falta de adecuación de las enseñanzas náutico-pesqueras a las necesidades actuales del sector. La reforma de la formación debe comenzar con la homologación académica de la misma y con la introducción de enseñanzas sobre actividades alternativas relacionadas con el mundo de la pesca. Así lo acordaron los cerca de 100 expertos que participaron en Bilbao en una mesa redonda sobre el tema.

Cerca de 100 expertos en el tema

Hay que reformar las enseñanzas náutico-pesqueras

SI, como anuncia el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, de aquí a finales de siglo habrá en España un 30 por cien menos de pescadores que en la actualidad, será preciso que los que permanezcan en activo estén adecuadamente formados para hacer frente a las innovaciones técnicas que progresivamente están incorporando los barcos de pesca. Esta fue, básicamente, la conclusión que sacó el casi centenar de especialistas procedentes de todas las autonomías que participaron en Bil-



a debatieron el futuro del sector de la pesca en Eurofishing

ba en una mesa redonda sobre la reforma de las enseñanzas náutico pesqueras de cara al futuro. El acto fue convocado por la Vicenconsejería de Agricultura y Pesca del Gobierno vasco en el marco de la Feria Eurofishing-90.

El decrecimiento del número de pescadores ha sido una tónica general en Europa en las dos últimas décadas. Entre los años 1966 y 1987, Italia perdió el 52 por cien de sus tripulaciones, Noruega, el 42 por cien y Francia el 29 por cien, mientras España, en ese mismo período de tiempo, experimentaba un incremento del 5 por cien en el número de marinos y pescadores embarcados; a partir de entonces, del 87, aproximadamente, la tendencia ha seguido el mismo camino que en el resto de Europa, es decir, a la baja. La tesis de Espel, ante este panorama, es la siguiente: *Si los hombres que la tripulan no están bien formados, no sirve de nada tener una flota pesquera con una capacidad extractiva alta y una tecnología puntera.*

Las cifras actuales sobre la formación en el sector distan mucho de apuntar hacia una progresión sustanciosa en el futuro. Según datos ofreci-

El decrecimiento del número de pescadores ha sido la tónica general en Europa en las dos últimas décadas; en España se registra desde hace cuatro años.

«Es oportuno elogiar la labor del ISM y el esfuerzo que ha hecho para difundir la formación náutico-pesquera.»

(José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco)

dos por la propia Viceconsejería vasca, los niveles de formación básica no han aumentado en el sector desde los años setenta. Si lo ha hecho, en cambio, el grado de formación náutico-pesquera *asunto en el que es oportuno elogiar la labor del Instituto Social de la Marina y el esfuerzo que ha hecho para difundir este tipo de enseñanza,* según las propias palabras de Espel.

El mismo viceconsejero criticó la política de formación seguida en el pasado, y afirmó que durante años hemos nadado entre dos aguas, en lo que se refiere a la formación del sector pesquero. *Durante años ha sido imprescindible para hacerse a la mar el certificado de competencia de marinero, certificado, por otra parte, de dudoso valor, ya que ha sido una práctica*

común el tener que regalarlos para no impedir el acceso al sector a gente que lo necesitaba. La formación entonces, se hacía en la mar. *Si para ser un buen redero se necesitan diez años en la mar, con una formación adecuada lo podría ser en dos años, con lo que estaríamos ayudando a ese pescador: le ofreceríamos perspectivas de futuro.*

La tendencia a la baja del personal cualificado en el sector ha comenzado a ser preocupante. Un ejemplo de ello es la necesidad acuciante de mecánicos navales que registra la flota pesquera vasca en la actualidad. En ocasiones no ha podido hacerse a la mar por este problema, según José Ignacio Espel. *Si el proceso sigue desarrollándose de este modo, se va a perder el «savoir-faire» que ha caracterizado a nuestro pesca-*

dores. La flota atunera-congeladora con base en Bermeo, una de las más sofisticadas de la Península, se ha nutrido de los conocimientos de la pesca de bonito artesanal, y a partir de ahí se ha desarrollado la industria bonitera más importante del mundo. En la tendencia que seguimos, pronto nos vamos a encontrar sin hombres capaces de manejar los barcos.

Las soluciones pasan por dar un vuelco a las enseñanzas pesqueras, tal y como se conocen hoy en día, y tender, entre otras cosas, a proporcionar una formación alternativa que permita a los pescadores abandonar el barco en un momento dado de su vida. *El mejor gerente de una industria pesquera puede ser el patrón retirado de un pesquero.* En este sentido, la representante del Gobierno autonómico gallego en la mesa redonda, Pilar Aguirre, apuntó una serie de direcciones hacia las que tendría que tender una reforma, tal y cómo se necesita en el sector. En primer lugar, es fundamental, en opinión de Aguirre, que estas enseñanzas sean incluidas en la LOGSE. Se trata de proporcionarles reconocimiento académico para que abandonen el carácter marginal que a veces les acompaña, pero sin perder, al mismo tiempo, la identidad que les es propia y que las diferencia de otras enseñanzas. En general, la representante gallega consideró que los objetivos que debe perseguir esta formación han de ser comunes a los de la Formación Profesional en general. Finalmente, apuntó la necesidad de instruir sobre las nuevas tecnologías del sector, así como sobre actividades alternativas relacionadas con la pesca, como por ejemplo y en especial, la acuicultura. ■

Virginia LAVIN

Con asistencia de
Luis Martínez Noval
y Adolfo Jiménez

JORNADAS DE DIRECTORES DEL ISM

Durante los pasados días 22 y 23 de noviembre se han desarrollado en Madrid unas jornadas de directores provinciales del Instituto Social de la Marina.

A lo largo de las mismas se han analizado en profundidad las medidas adoptadas a lo largo del año en materia de protección social para el sector marítimo pesquero —modificación de las bases de cotización en la pesca «a la parte» e incremento de los coeficientes reductores de la edad de jubilación— y la incidencia que las mismas están teniendo en cada una de las provincias. Igualmente se llevó a cabo una rigurosa reflexión acerca del grado de cumplimiento de las actuaciones y medidas contenidas en el Plan de Acción de la Seguridad Social 1987-1990, así como sobre las previsiones planificadoras a corto y medio plazo.

Es de resaltar la presencia en las jornadas del ministro de Trabajo y Seguridad Social, quien destacó el modelo protector gestionado por el ISM, así como la eficacia y eficiencia alcanzadas por esta Entidad en la gestión de las competencias que tiene encomendadas, alentando a los directores provinciales a proseguir en esta línea de trabajo.

La clausura corrió a cargo del secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, quien hizo un repaso de los aspectos principales que han conducido al establecimiento de un sistema de Seguridad Social consolidado y solidario, destacando, asimismo el importante papel del Instituto Social de la Marina en este modelo de protección social.



En el país africano permanecen en libertad provisional los capitanes y los oficiales de los cinco congeladores

REGRESARON A ESPAÑA LOS MARINEROS RETENIDOS EN NAMIBIA

El juicio por pesca ilegal se podría celebrar en febrero

El pasado 16 de diciembre llegó a España un primer grupo de 114 marineros gallegos que se encontraban retenidos en Namibia desde el 26 de noviembre acusados de faenar ilegalmente en aquellas aguas. Otros 25 marineros que se habían quedado en los barcos para el mantenimiento de los mismos regresaron también a España al cierre de este número, mientras un total de 15 personas, los cinco capitanes de los barcos congeladores y 10 oficiales permanecerán en Namibia en régimen de libertad provisional hasta que se celebre el juicio, probablemente el próximo mes de febrero.

En aguas del caladero de Namibia han operado tradicionalmente unos 80 barcos hasta el pasado mes de marzo cuando las nuevas autoridades de ese país decidieron ampliar las aguas jurisdiccionales a 200 millas, lo que supuso la expulsión de todas las flotas.

Algunas empresas españolas lograron acuerdos privados para seguir faenando en aquellas aguas, mientras un número indeterminado de empresas decidió por su cuenta y riesgo permanecer en las inmediaciones o dentro de aquellas aguas.

El pasado 26 de noviembre, los servicios de vigilancia del Gobierno namibio detectaron la presencia de varios congeladores españoles sin los correspondientes permisos faenando dentro del caladero. Las autoridades namibias procedieron a la detención de los pesqueros «Isla

Tambo», «Friolero», «Friopesca Uno», «Friopesca Dos» y «Puerto Elisar». Los congeladores españoles, según las denuncias del país africano se hallaban faenando dentro de las 40 millas y, según las autoridades namibias, otros barcos españoles se habían dado a la fuga con sus bodegas cargadas de pescado.

Por parte de la Administración española se puso de manifiesto que en el momento de la ampliación de las aguas jurisdiccionales se había indicado a los armadores la imposibilidad de faenar en el país africano.

Los armadores de los barcos retenidos en Namibia han corrido con los gastos del viaje de regreso a Madrid de los marineros.

La situación de la detención de los barcos congeladores en Namibia ha sido motivo de polémica entre los marineros durante las últimas semanas. Mientras en unos casos se acusa al armador de haberles llevado engañados a aquellas aguas, en otros casos, los marineros han señalado que conocían los riesgos y que habían ido al recibir unas buenas remuneraciones.

El Instituto Social de la Marina ha estado en contacto permanente desde el momento del apresamiento con las tripulaciones de los cinco barcos en Namibia a través de la asistente social en aquel país, Blanca Montes, como por el médico, también residente en Namibia, Santiago Touriño.

LOS ARMADORES DE GARRUCHA PAGARON A LOS ASISTENTES
A UN CURSO DE FORMACION SANITARIA

Exito de una experiencia piloto



Desde hace algún tiempo, la localidad almeriense de Garrucha tiene un sabor especial para los responsables del área de formación sanitaria del ISM. Cofradía, armadores y tripulantes de común acuerdo decidieron desembarcar, durante una semana, a un miembro de cada barco para que asistiera a un curso de formación sanitaria que ellos mismos habían solicitado. Los alumnos, en una experiencia sin precedentes, cobraron lo mismo que sus compañeros mientras estuvieron en tierra. La satisfacción para todos los vinculados al curso fue tal, que aún se habla de ello.

GARRUCHA es el pueblo de la provincia de Almería que tiene más claro cómo quiere llegar al año 2000: pescando.» Esta frase tan definitiva es de Adolfo López, asesor técnico laboral marítimo del ISM en Almería, y con ella pretende dar una idea de las características peculiares que envuelven al sector pesquero en este pueblo. Las quejas contra

los armadores y las protestas que son tan frecuentes entre los pescadores a la hora de denunciar las malas condiciones a bordo son sustituidas en Garrucha por un clamor unánime a favor de la calidad de las condiciones de trabajo y, en particular, de la seguridad física de los pescadores. «*Todo lo que se gaste en los barcos en sanidad y en mejorar la seguridad de la tripulación es poco*»,



asegura rotundo Juan Cervantes Flores, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Garrucha y voz líder en el gremio local, tal y como puntualiza Adolfo López: «Allí, lo que dice el patrón mayor va a misa, y todos lo suscriben unidos como un puño.»

En este contexto, los armadores de Garrucha, que tienen bajo su tutela una flota de 21 embarcaciones con un tonelaje superior a las 40 TRB, y unas 40 naves de menos de 10 TRB, decidieron equipar sus buques con unos botiquines cuyo material excedía los mínimos exigidos oficialmente. «Aquí queremos llevarlo todo como hay que llevarlo, y más cuando se trata del botiquín», asegura Cervantes, cuya cofradía desembolsó un anticipo de 900.000 pesetas con objeto de hacer frente a este gasto de equipamiento.

Una vez que estos botiquines estuvieron en su mano, los armadores solicitaron al Instituto Social de la Marina un curso de formación para instruir a las tripulaciones sobre el uso del material adquirido. La respuesta del ISM fue rápida: desde su sede en Madrid ofreció un curso básico de formación sanitario, al que se añadieron unas clases especiales sobre el uso concreto del material sanitario adquirido para las

Una de las condiciones impuestas por los armadores fue que la asistencia fuera total, requisito que se cumplió con creces «pese a que el curso coincidió con el Mundial de Italia».

embarcaciones pesqueras de Garrucha. El curso se impartió con un total de treinta y cinco horas lectivas de lunes a viernes, y el resultado fue sumamente grato, tanto para los alumnos como para los propios profesores, el médico José Toscano y la ATS Elena García Acebes.

Experiencia sin precedentes

«Todo lo que digamos sobre el curso y sobre los profesores es poco», insiste una y otra vez Juan Cervantes, coincidiendo con la opinión de los monitores del mismo y de los alumnos asistentes.

La experiencia ha sido única

por las circunstancias que la han envuelto: los alumnos asistentes fueron elegidos por el patrón de cada barco, a razón de uno por embarcación, y mientras asistieron al curso, se les pagó la parte que les hubiera correspondido de haber salido a pescar con el resto de la tripulación.

«Realmente ha sido una experiencia sin precedentes. No es habitual que los asistentes de los cursos de formación tengan un apoyo semejante de sus propios compañeros. La decisión de pagarles mientras estuvieran en tierra se tomó pronto y por unanimidad; un curso de siete horas diarias no permitía salir a pescar a sus asistentes, de modo que el patrón habló con los armadores y, tras una reunión, se eligió a un miembro de

cada uno de los 13 barcos interesados. Todos los elegidos tenían algún título, además de la formación básica.»

La única condición impuesta por los armadores fue que la asistencia fuera total, requisito que se cumplió con creces, a pesar de que, como dice Adolfo López, «coincidieron con el Mundial de Italia».

Las clases se impartieron desde las nueve de la mañana hasta las dos, y de cuatro a siete y media por las tardes. Se utilizaron los locales de la guardería, y el material se trasladó desde Almería, a 100 kilómetros de Garrucha. La satisfacción con la que se impartió este curso, tanto por parte de profesores como de alumnos y vinculados al sector en el pueblo, es tal, que Elena García Acebes ha firmado: «Ha sido tan gratificante que debería servir de ejemplo a otras localidades pesqueras.»

En cuanto al patrón mayor de Garrucha, ha querido dejar bien clara su predisposición futura a experiencias similares: «Nosotros estamos abiertos a todo lo que sea mejorar, y, mientras sirvan para esto, bienvenidos sean todos los cursos que quiera darnos el ISM.» ■

V. L.



**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.

Monserat, 7 - 08340 VILASSAR DE MAR (Barcelona)

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

**ASTILLEROS
MURELAGA, S.A.**



**CONSTRUCCION, REPARACION Y
ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA**

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

**LEKEITO
(VIZCAYA)**



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

La revista MAR, en su ánimo de servir de guía orientativa e informativa para todo el complejo mundo relacionado con la mar, en especial de sus hombres, inicia con éste número un nuevo capítulo de Información Jurídico-Laboral, con el único deseo de marcar en su andadura unas pautas orientativas de carácter general para todos «los hombres de la mar», en concreto sus trabajadores, tengan una idea global de cuáles son sus derechos y hasta dónde pueden llegar sus pretensiones.

LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES

ASI pues, dentro de este contexto, creo que una forma adecuada de empezar es exponer en breve síntesis lo que significa el concepto *derecho laboral-derecho del trabajo*, para atracar seguidamente en el marco jurídico por excelencia que contiene el compendio de los derechos de todos los trabajadores: «El Estatuto de los Trabajadores», referente obligado cuando se trata de exponer o reivindicar nuestros derechos que, como trabajadores de la mar tenemos y, por tanto, nos corresponden.

Locke, gran filósofo inglés ya decía que: «Las dos suertes de relaciones entre los hombres, la una regida por el derecho, la otra por la fuerza... son de tal naturaleza que siempre donde cesa la una, la otra comienza.»

Nosotros ciertamente, vamos a hablar de las relaciones sociales dentro de un marco jurídico-legal, y más concretamente, de las relaciones sociales que son consecuencia de la relación jurídico-laboral. Ambito relacional cuya regulación corresponde *al derecho laboral o derecho del trabajo*, cuya terminología es la generalmente aceptada por la doctrina española e iberoamericana, y la que se corresponde con la usada normalmente en el derecho comparado que nos es más próximo, como es el de los diversos países que forman el entorno de nuestra Europa Comunitaria.

Pero no vamos a tratar del derecho del trabajo en su generalidad, ya que su ámbito ingente nos impediría verlo en una sección tan restringi-

da como es en la que nos vamos a mover.

Vamos a tratar principalmente del marco legal que regula las relaciones de los trabajadores y empresarios y la cobertura jurídica de los derechos y deberes *de los trabajadores por cuenta ajena*.

La positivización del derecho que regula estas relaciones ha sido obra de un proceso histórico largo y tortuoso, consecuencia de la cada vez más creciente presión social reivindicativa que, independientemente de las ideologías existentes dentro de las diversas capas sociales, han tenido y tienen como único objetivo el que el bienestar social sea cada vez más real para la clase trabajadora.

Los albores en los que hay que situar la legislación del trabajo nos remontan a la época de la revolución industrial.

La importancia de esta relación jurídico-laboral viene avalada desde la propia Constitución, que en su artículo 35 después de aludir al principio de que «todos los españoles tienen el deber de trabajar y el derecho al trabajo... y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia», en su punto 2 dice expresamente: *La Ley regulará un Estatuto de los Trabajadores*.

La importancia de este artículo nos lo da su propio enclave dentro del texto constitucional. Es una situación de privilegio a tenor de la protección especial que le otorga el artículo 53, según la cual la regulación del Estatuto de los Trabajadores ha de ser necesariamente por ley, que en todo caso deberá respetar su contenido esencial.

Ley que está sujeta de forma expresa al recurso de inconstitucionalidad previsto en el artículo 161. 1.^a de la propia Constitución, además de ser una ley que vincula a todos los poderes públicos.

El nuevo modelo político que surge con la promulgación de la Constitución que fue aprobada por las Cortes el 31 de octubre de 1978, pre-



cisa necesariamente de un nuevo modelo laboral. Tal modelo ha de articularse mediante un marco legal que reconozca a los sindicatos y a las asociaciones empresariales el protagonismo que les corresponde.

Nace así la *Ley 8/1980, de 10 de marzo, llamada del Estatuto de los Trabajadores*, que es la norma estatal que

establece y garantiza los derechos y deberes de los trabajadores por cuenta ajena.

Este concepto «por cuenta ajena» significa que el producto o fruto que un trabajador produce por medio de su trabajo, va a parar a personas distintas de quien ha ejecutado el trabajo. De forma que cabría decir, que la persona vende su trabajo al empresario a cambio de obtener una remuneración, un sueldo, un salario.

Se opone así el trabajo por cuenta ajena al trabajo autónomo o por cuenta propia, en el que quien trabaja es quien recibe la propiedad o titularidad de los frutos de su

de regular de forma general las relaciones sociales consecuencia de las relaciones nacidas del trabajo, hasta la promulgación del «Estatuto de los Trabajadores».

El «Estatuto de los Trabajadores» es una ley relativamente poco extensa que consta de tres títulos, 92 artículos, cinco disposiciones transitorias, ocho disposiciones adicionales y nueve disposiciones finales.

En su título primero: *de la relación individual del trabajo*, hace referencia a la regulación del contrato del trabajo, y de forma muy concreta a las circunstancias que concurren en su formalización,

La representación colectiva de los trabajadores en la empresa y su derecho de reunión, tiene acogida en el título segundo en el que, de forma minuciosa, se regula todo el procedimiento electoral que desemboca en la elección de los representantes de los trabajadores en la empresa. De ésta elección saldrán *los delegados de personal, el comité de empresa y el comité inter-centros*, órganos representativos distintos cuya existencia depende del número de trabajadores que existan en cada empresa y del ámbito de la actividad de la misma, según que éste sea local, provincial o interprovincial. Organos a los que el «Estatuto de los Trabajadores», dota de unas facultades determinadas, precisas y claras, que les hace ser copartícipes activos en la gestión de la empresa.

El derecho de reunión, que trae su base del artículo 21 de la Constitución, posibilita el que los trabajadores, dentro del propio centro de trabajo, discutan y tomen decisiones en asamblea en lo relativo a sus problemas y sus derechos, facilitando de esta forma la plataforma reivindicativa, cuyo máximo exponente es la lógica tendencia a mejorar las condiciones de trabajo y la remuneración de todos sus trabajadores.

El título tercero trata *de la negociación y de los convenios colectivos*. Es el marco jurídico que ampara y protege el derecho de los trabajadores a la negociación colectiva. Es el momento de plasmar en cada convenio las reivindicaciones y las mejoras deseadas bajo el principio de la libre determinación por las partes (sindicatos y empresarios) de las condiciones de trabajo, de la productividad y de la paz laboral.

Es el marco regulador de los conflictos colectivos y el marco bajo el que se pueden buscar sus formas de solución, llegando incluso a usar del derecho de huelga, si éste

fuese preciso, como forma de reivindicación justificada.

Derecho a la huelga que la Constitución ha elevado al rango de Ley Orgánica con lo que ello representa, al regularlo en el artículo 28 dentro de sección primera, del capítulo segundo, título primero de nuestra Constitución, y que representa un punto álgido dentro de las situaciones de conflicto colectivo.

Por último el «Estatuto de los Trabajadores», mantiene de forma transitoria la regulación sectorial por medio de las ordenanzas laborales, hasta que éstas sean sustituidas por convenios colectivos. Puede ser una forma de incentivar la negociación de convenios y es una forma de evitar un vacío normativo que resultaría perjudicial para las partes sociales de la relación laboral.

Lo que en realidad pretende esta Ley del Estatuto de los Trabajadores es proporcionar un cauce normativo que introduzca las relaciones colectivas de trabajo dentro de un ordenamiento, como corresponde a todo Estado de Derecho como es el nuestro potenciado desde la propia Constitución en su artículo primero.

La conflictividad laboral individual, es decir, los problemas que cada trabajador pueda tener con el empresario en relación a cualquier circunstancia derivada de su contrato de trabajo y que no pueda darse una solución inter partes, ha de ser buscada, a instancia de parte dentro de la Jurisdicción Social, antiguas Magistraturas, hoy Juzgados de lo Social que son los que tienen la competencia para este tipo de conflictos. Procedimiento que en capítulos posteriores iremos desarrollando de acuerdo con la Ley de Procedimiento Laboral. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN



propio trabajo. Campo laboral éste que queda al margen de la regulación efectuada por el «Estatuto de los Trabajadores».

El antecedente más próximo e inmediato de esta Ley llamada de «Estatuto de los Trabajadores», lo encontramos en la Ley de Relaciones Laborales, de 8 de abril de 1976, que fue la encargada

modificación y extinción. Establece la duración máxima de la jornada laboral y los descansos preceptivos. Habla del salario y de las pagas extraordinarias y se ocupa, asimismo, de establecer las condiciones que favorezcan la promoción en el trabajo y la formación profesional como punto de partida que favorezca dicha promoción.

Qué hacer ante una hemorragia

SE conoce como hemorragia la salida de sangre por rotura de los vasos por los que circula.

Clasificación de las hemorragias

Las hemorragias pueden clasificarse:

a) Según el tipo de vaso donde se ha producido la rotura diferenciaremos:

— Hemorragias arteriales, en estas hemorragias la sangre fluye a borbotones coincidiendo con el latido cardiaco, y la sangre es de un color rojo intenso y brillante.

— Hemorragias venosas, la sangre mana de manera continua, es de color pardo y mate.

— Hemorragias capilares,

por el corte con un cuchillo.

— Hemorragias exteriorizadas, son aquellas inicialmente internas, pero que más tarde aparecen en el exterior a través de un orificio natural del cuerpo. Según el orificio por donde aparezca la sangre se denominan:

Hematemesis, si aparece sangre por la boca procedente del tubo digestivo, suele aparecer mezclada con alimentos o jugos digestivos (bilis) y generalmente «se vomita».

Hemoptisis, surge también por la boca, pero procede del aparato respiratorio, aparece mezclada con burbujas de aire y moco y, a diferencia de la hematemesis, esta «se tose».

Otorragia, hemorragia a través del oído.

Epistaxis, hemorragia a través de la nariz.

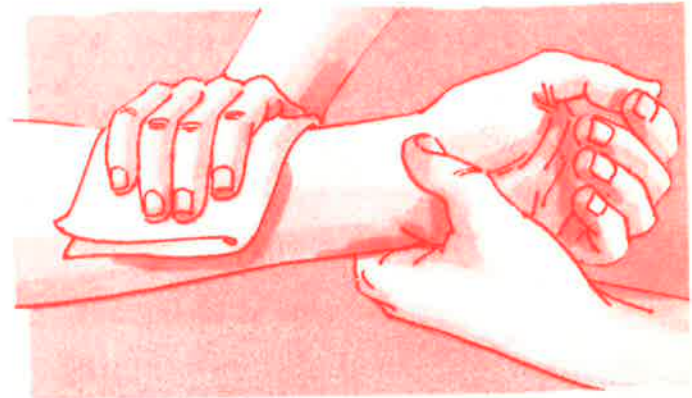
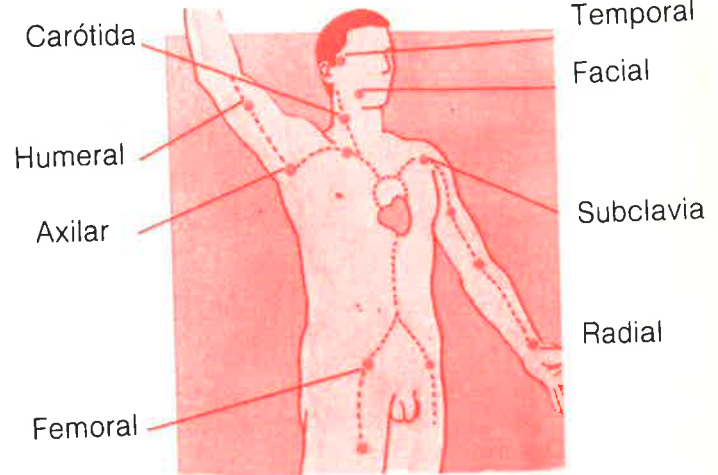
Rectorragia, hemorragia a través del ano, la sangre de la rectorragia es roja y suele proceder de las proximidades del ano, la más habitual es la producida por las hemorroides.

Melenas, se denomina así la salida al exterior de sangre procedente de una hemorragia de las partes altas del tubo digestivo y aparece mezclada con las heces. Las deposiciones adquieren un color negro que recuerda el alquitrán.

Hematuria, aparición en la orina de sangre procedente del aparato urinario. La sangre puede apreciarse claramente, o bien mezclada con la orina, en este caso la orina adopta un color que recuerda el agua de lavar carne.

Actitud ante una hemorragia

Hemorragias internas o exteriorizadas: Su tratamiento es muy complejo, por tanto



La presión directa sobre la herida es la forma más eficaz de detener una hemorragia.

Cuando se haga un torniquete hay que aflojarle cada quince minutos para que circule la sangre.

**Sanidad
a bordo**

son las hemorragias de pequeña intensidad que se producen en heridas superficiales, un ejemplo claro es la hemorragia que se produce por los cortes al afeitarse.

Cuando se produce una herida importante, en las hemorragias suelen participar tanto las arteriales como las venosas.

b) Según donde vierta la sangre hablaremos de:

— Hemorragias internas, cuando la sangre vierte al interior del organismo. El caso más leve son los hematomas, en los que la sangre queda retenida debajo de la piel.

— Hemorragias externas, cuando la sangre vierte al exterior, un ejemplo sería la hemorragia que se produce

debe acudir siempre a la consulta radiomédica. En el caso de las epistaxis trataremos de realizar un taponamiento nasal, introduciendo una gasa estéril con ayuda de una pinza como se indica en la figura.

Hemorragias externas: van a ser las que nos encontraremos con más frecuencia co-

mo consecuencia de accidentes. Nuestra actuación debe ser secuencial, y no daremos el siguiente paso mientras no hayamos comprobado que el anterior no ha surtido efecto. Procederemos en el orden siguiente:

1. *Presión directa sobre la herida:* es la forma más eficaz de detener una hemorra-

gia. Para hacer la compresión utilizaremos cualquier paño que encontremos a nuestro alcance, y si es posible un pelotón de gasas. Pasados dos o tres minutos observar si continúa saliendo sangre, y si es así poner más gasas encima, sin retirar las anteriores, hasta que se consiga detener la hemorragia. Si la herida se ha producido en un miembro (brazo o pierna) la compresión debe acompañarse de la *elevación del miembro afectado*, de este modo actuaremos en contra de la ley de gravedad disminuyendo la fuerza del sangrado.

Esta medida la manten-

dremos hasta que deje de sangrar la herida, cuando lo hayamos conseguido realizaremos una cura como veremos en el capítulo de heridas.

Si a pesar de la compresión directa sobre la herida la hemorragia continuase siendo intensa pasaríamos a:

2. *Presión sobre la arteria:* consiste en presionar la arteria que irriga la zona afectada. Esta técnica presenta la ventaja de que impedimos el paso de la sangre a través de la arteria lesionada, pero no a través de otras arterias, con esto disminuimos el riesgo de lesiones que se pudieran producir por la falta de oxígeno

en el resto de la zona afectada. Esta maniobra es difícil de realizar porque exige un conocimiento anatómico de los puntos por donde pasan las principales arterias. De cualquier forma se incluye una figura con el fin de poder ensayar su eficacia.

3. *Torniquete:* el uso del torniquete tiene sus indicaciones pero muchas menos de las que se piensa. Debe recurrirse a él cuando han fracasado las medidas anteriores o de entrada ante hemorragias muy importantes como en el caso de una amputación. El torniquete, al impedir el aporte de sangre en la parte afectada, presen-

ta el peligro de producir gangrenas o lesiones de los nervios si se mantiene más tiempo del que el miembro puede soportar.

El torniquete debe colocarse en las zonas de los miembros donde exista un solo hueso, es decir, en la zona del antebrazo y del muslo.

La técnica para colocar un torniquete es sencilla, basta contar con un pañuelo, paño, cinturón, etcétera, lo más ancho posible que se coloca rodeando el brazo o el muslo, el cual se va apretando hasta que se consiga detener la hemorragia, según se indica en la figura. El mejor torniquete es el que podemos conseguir con un manguito de presión arterial. Se coloca el manguito en la zona donde se pretende hacer la compresión y se eleva la presión unas décimas por encima de la presión arterial del paciente, de esta manera interrumpimos el paso de sangre. Las ventajas de este tipo de torniquete son múltiples, la facilidad de colocación, ser una banda ancha y realizar una compresión neumática y por tanto repartida y la posibilidad de apretarlo y aflojarlo para controlar la hemorragia.

Cuando se coloca un torniquete *es muy importante:*

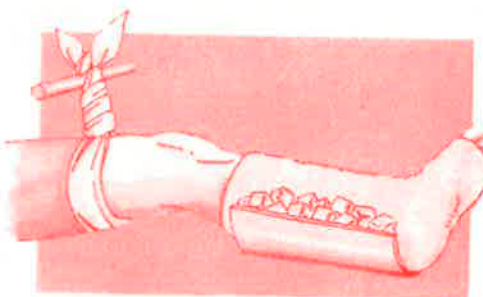
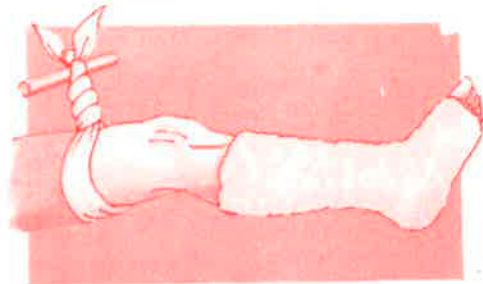
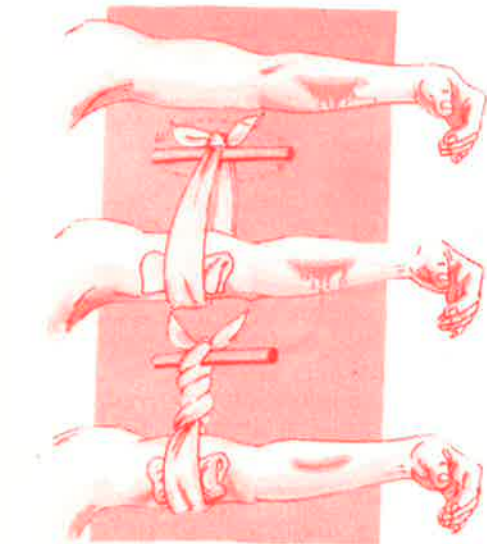
— Anotar la hora en que fue colocado en un lugar visible.

— Mantener fría la parte inferior del miembro, para lo cual la rodearemos de hielo que no tocará directamente la piel, sino que la aislaremos mediante una capa de algodón.

— Aflojar el torniquete *cada quince minutos*, para que circule la sangre. Si continúa la hemorragia de manera importante, se debe volver a apretar transcurridos treinta segundos.

— Realizar *consulta radio-médica*. ■

José TOSCANO
Carlos MONTAÑES
Elena GARCIA ACEBES



Congresos de AETINAPE y Marina Civil

El Palau de la Música i Congressos de Valencia ha sido el escenario del IV Congreso de la Marina Civil que se celebró del 6 al 9 de diciembre en la ciudad de Turia. En el Congreso participaron el Ministro de Transportes Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo; el presidente del COMME, Joaquín Buelga; el Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Eugenio Burriel de Orueta y el presidente de la Diputación Provincial de Valencia, Francisco Blasco Castany. El IV Congreso de la Marina Civil y IX Pleno del COMME sirvió para debatir la política comunitaria de transporte marítimo; la inspección general marítima los programas sociales del Instituto Social de la Marina; la seguridad en los buques mercantes; la nueva política de las estructuras pesqueras o la ordenación de la Marina Mercante y la reforma de la Administración Marítima, entre otros temas.

Por su parte, durante el 13 al 16 de diciembre tuvo lugar en Vigo la Asamblea General de AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera), en la que participó el director del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela.

Construcción y bajas de buques pesqueros

Con la intención de adecuar la normativa española a la comunitaria y tal como se ha venido haciendo con los buques de eslora igual o superior a seis metros, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dictado un Real Decreto sobre la construcción y modernización de buques pesqueros de eslora entre perpendiculares inferior a seis metros y la materialización de bajas de dichas embarcaciones.

La exigencia de ajustar la capacidad de la flota pesquera a los recursos disponibles y de proteger la cría y alevinaje en las zonas costeras ha obligado a regular la construcción y modernización de los buques pesqueros menores de seis metros, explotados con carácter profesional y matriculados en la lista tercera del Registro Marítimo. En cuanto a las distintas vías reconocidas para la materialización de bajas también ha sido necesario actualizar la regulación teniendo en cuenta la experiencia adquirida y los resultados alcanzados.

Según el Real Decreto aprobado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación los buques de eslora entre perpendiculares inferior a seis metros sólo podrán ser autorizados para el ejercicio de la pesca con artes menores. La aportación de bajas equivalentes en tonelaje y potencia será obligatoria y se ajustará a las condiciones exigidas en los barcos de más de seis metros de eslora, cuando se trate de embarcaciones con motor intrabordas. En cuanto a la potencia del motor propulsor y para embarcaciones con motor intrabordas, no

podrá superarse el máximo de 50 CV. Esta exigencia se aplicará tanto en el supuesto de nuevas embarcaciones como en los cambios de motor. No se autorizará el taraje de motores nuevos para instalar en cualquier construcción nueva y en el supuesto de los cambios de motor, dicho taraje quedará limitado al 20 por cien de la potencia máxima reconocida para el correspondiente modelo y tipo de motor.

Las nuevas construcciones y las obras de modernización, incluidos los cambios de motor, serán autorizados por el órgano autonómico competente cuando el puerto base del buque esté situado en una Comunidad Autónoma le deberá informar, por su parte, de la resolución adoptada al respecto. Cuando el puerto base de la embarcación pertenezca a una Comunidad Autónoma sin competencias en la ordenación pesquera, las solicitudes serán tramitadas directamente por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Respecto a la materialización de las bajas, el Real Decreto 1391/1990, de 8 de noviembre establece que cuando un buque dedicado a la actividad profesional pequera formalice el paso de la Lista Tercera del Registro Marítimo de Matrícula a cualquier otra lista, y cualquiera que sea su eslora entre perpendiculares, no generará derecho de baja para nuevas construcciones y obras de modernización (incluidos los cambios de motor), ni derechos a la percepción de primas por retirada definitiva de la embarcación de la actividad pesquera.

Curso para operadores de muelles en Barcelona

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha resuelto homologar el curso de capacitación de operadores de muelles de terminales que impartirá la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña. Esta homologación tendrá validez por dos años a partir del 21 de noviembre de 1990, fecha de la publicación de dicha resolución en el BOE. Siempre que lo solicite el interesado antes de la fecha de expiración, se podrá ampliar la homologación por períodos iguales de tiempo.

La Dirección General de Puertos y costas y la Dirección General de la Marina Mercante realizarán periódicamente labores

de inspección al objeto de verificar el desarrollo de los cursos y si éstos se ajustan al programa presentado para la homologación.

El Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, aprobaba el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos y el 30 de mayo de este año se establecían las condiciones de los cursos de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas en los puertos de interés general. La Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña acordaron solicitar la homologación de los cursos

de operadores de muelles o terminales que ellos imparten, en virtud de las disposiciones mencionadas.

Tal como ha exigido el MOPU, toda persona que participe en los cursos deberá estar protegida por un Seguro de accidentes materiales y corporales, contratado por quienes imparten el curso.

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha homologado el curso de capacitación de operadores de muelles o terminales que manipulen mercancías peligrosas que imparta el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) en cualquiera de los puertos de nuestras costas.



Bazán

MOTORES

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

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

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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



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.