

MAR

N.º 265 ENERO-FEBRERO 1989



HOJA INFORMATIVA DEL PESCADOR
Servicio de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina
Tel. 224 37 41
1 de Octubre de 1983
Año 1 - Núm. 1
Cádiz, 24 MADRID

El Plus Familiar para los pes
en la Reglamentación de Pesc

hoja del mar

INDICACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
PARQUE: CALLES PARA MUJERES DE TRABAJA
DORES DEL MAR - POLICIA, CLINICA - BA
YONA: 902 VIVIENDAS PARA PESCADORES



Revista MAR
25 AÑOS
DE HISTORIA

¡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

EDITOR: INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA
(Ministerio de Trabajo
y Seguridad Social)

**DIRECTOR
GENERAL:** JESUS MUELA

REDACCION: RAUL GUTIERREZ
VIDAL MATE
MIGUEL PEDRERO
VIRGINIA LAVIN
ANA DIAZ

**SECRETARIA DE
REDACCION:** VIRTUDES MARHUENDA
M^a CARMEN GUZMAN

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), J. J. López
Amador, J. Ruiz Gil y E. Pérez Miguel A. Díez y Begoña
Marugán

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 Ba-
leares: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06 Barcelona:
Casa del Mar Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66 Bilbao: Vir-
gen 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. (969) 50 20 50 Castellón: Casa del Mar
Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08 Ceuta: Avda. Ca-
ñonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24 Gijón: Casa del Mar
Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03 Guipúzcoa: Ca-
sa del Mar Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40
Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65
La Coruña: Casa del Mar Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981)
28 70 00 Las Palmas: Casa del Mar León y Castillo, 322
Tel. (928) 26 43 58 Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels.
(982) 22 34 50 ó 22 34 54 Madrid: Luisa Fernanda,
16 - Tel. (91) 241 97 60 Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel.
22 72 75 Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952)
68 16 64 Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel.
(922) 27 11 50 Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942)
21 46 00 Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04
Tarragona: Casa del Mar Fco. Bastos, s/n - Tel. (977)
22 71 66 Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96)
367 14 16 Vigo: Casa del Mar Avda. de Orillamar - Tel.
(986) 29 09 50 Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina,
s/n - Tel. (986) 50 05 71 O en cualquiera de sus 120 de-
legaciones locales

Redacción y Administración: Génova, 20.
5ª planta MADRID 28004 Teléfonos
410 04 07 y 419 80 00 Télex 23746-22107

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

Imprime GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516/1963
NIPO: 205-89-001-0

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

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en
los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán
opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su di-
rector o aparezcan en forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos pu-
blicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la au-
torización de la revista.



EINTICINCO años
son muchos años. O
pocos. Si de medir el
tiempo se trata, he-
mos de convenir en
que el aspecto quan-
titativo está impreg-
nado de tan altas dosis de relatividad
que resulta preferible acudir a la utiliza-
ción de otros raseros.

EL referente cualitativo es, en este
caso, más adecuado y, por supuesto,
más revelador. Y nos va a permitir,
por ende, atribuir calificativos al tiempo
de mayor contenido y significación que
los que encabezan este editorial.

Y puestos a elegir nos hemos que-
dado con «intensidad». Nadie pue-
de discutir que los cinco lustros tran-
scurridos, desde que allá por enero de
1964 tomó cuerpo la idea de proyectar
sobre el sector marítimo pesquero una
tribuna permanente de información y
de debate, han sido especialmente in-
tensos. Para el propio sector y para la
publicación. La segunda no tendría sen-
tido sin el primero; pero nuestro amable
lector, estamos seguros sabrá disculpar-
nos que en estas nuestras bodas de pla-
ta nos permitamos la licencia —por una
vez y sin que sirva de precedente— de
hablar de nosotros mismos.

MAR ha cumplido en esta etapa una
importante tarea que no es posible
desconocer. No sería justo
tampoco. En un sector históri-
camente marginado y con es-
casas oportunidades de esta-
blecer cauces de comunica-
ción en el resto de la socie-
dad, la Revista ha operado a
manera de correa de transmi-
sión permitiendo al colectivo
mantenerse puntualmente in-
formado de temas que profe-
sional, social y económica-
mente le afectaban en forma
fundamental, al tiempo que ha
posibilitado que el resto de la
sociedad fuera teniendo cono-
cimiento de la problemática sectorial,
así como una conciencia colectiva ine-
quívocamente orientada a su resolución.

NO es nuestro propósito efectuar
balances, pues nuestra vocación
de continuidad nos impide detenemos
para llevar a cabo este pequeño ejerci-
cio reflexivo. Tampoco queremos esta-
blecer hitos, ni destacar fechas, ni nada
que suponga establecer distinguos en lo
que inalteradamente ha sido objetivo
prioritario de la publicación, esto es, fa-
vorecer el mejoramiento en las condi-
ciones de vida y trabajo de la gente de
mar. Nuestros fieles lectores harán por
nosotros este trabajo. Ellos conocen
muy bien la trayectoria de la Revista y
forman parte de su historia. Son ellos
también los que con sus demandas han

permitido unas mejoras progresivas
—color, offset, aumento de tirada, sepa-
ratas selectivas, procesos de distribu-
ción adecuados, etcétera— que hoy les
permite tener en sus manos un medio
de comunicación moderno y especial-
mente atractivo. En cuanto a contenidos,
nadie puede poner en duda el esfuerzo
de quienes día a día hacen MAR, en re-
coger los nuevos aires de transforma-
ción y dinamización de la vida sectorial
que, afortunadamente, empiezan a so-
plar para este colectivo, y que vienen a
constituir la expresión de una política
social adecuadamente diseñada desde
el Gobierno y ejecutada por el Instituto
Social de la Marina. En este sentido, no
puede desconocerse la importante
transformación experimentada por la
Revista en el año 1983, al objeto de ade-
cuar sus elementos humanos materiales
y estructurales, a las exigencias y de-
mandas del sector.

Y en esta línea estamos y seguire-
mos estando. Potenciando nues-
tros medios y haciendo llegar a la cos-
ta nuestra voz. Es necesario vincular a
la sociedad con la política social, a tra-
vés de un mayor conocimiento y deba-
te de las acciones del Estado; es igual-
mente preciso incentivar actitudes de
transformación social de las gentes de
mar. Resulta imprescindible superar si-
tuaciones de impermeabilidad social, y
en definitiva se hace obligado, entre to-
dos, ir creando un marco de conviven-

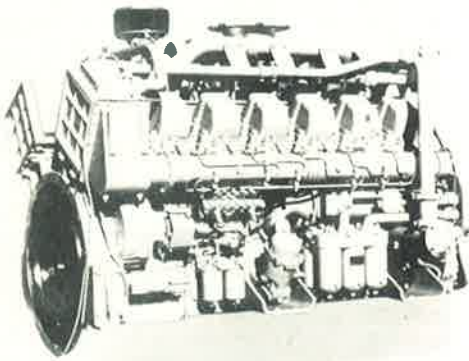
editorial

25 años con el mar

cia en el que la mejora profesional y so-
cial venga dada por añadidura. De ahí
el importante papel que el Ministerio de
Trabajo y Seguridad Social, a través del
Plan de Acción en el Área de la Secre-
taría General para la Seguridad Social
reserva a la edición de publicaciones
periódicas dirigidas a colectivos prote-
gidos. Y es precisamente en este con-
texto divulgador e informativo en el que
MAR encuentra su sentido, junto a otras
actuaciones orientadas a favorecer la
comunicación Administración-adminis-
trado.

Ati, pues, lector, nuestro reconoci-
miento, por tu comprensión, por
tus críticas, por tu fidelidad. Gracias a ti
son posibles estos veinticinco años.
Nuestros primeros veinticinco años.

INTRODUCCION EN ESPAÑA



Auxiliares y propulsores
desde 5 a 5000 Hp.



DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA ATLÁNTICA Y EL GOLFO VIZCAYA:

EMODIH s.a.

Equipos, Motores Diesel y Herramientas, s.a.

Valdelaparra 49 - nave 4

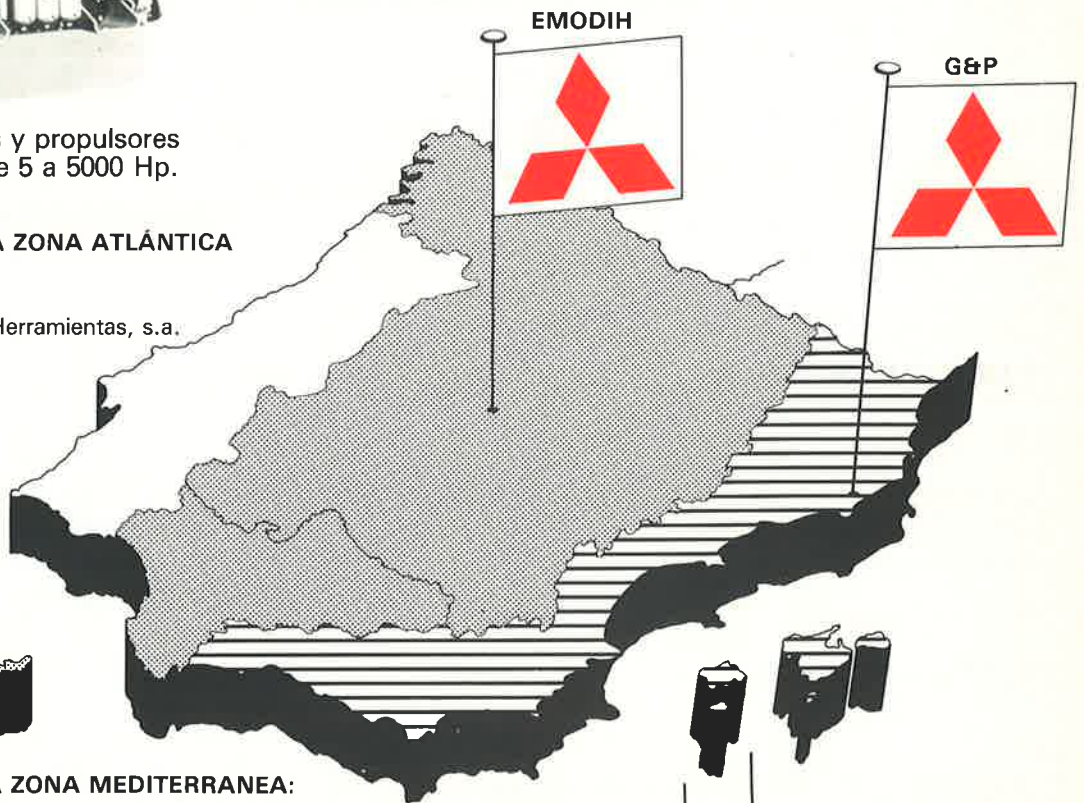
Pol. Ind. ALCOBENDAS

MADRID

TELS. 653 58 57/58

TELEX 49813

TELE-FAX 653 58 62



DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA MEDITERRANEA:

G&P Golobart y Poblet, s.a.

INFANTA CARLOTA 157

BARCELONA - 08029

TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico
y fiable***



EDITORIAL 3

REPORTAJES

CENSO DE LOS PESQUEROS ESPAÑOLES 6
 CEE: MODERNIZAR LA FLOTA DE PESCA 8
 REGULACION DE LAS COFRADIAS ANDALUZAS 12
 PARADA BIOLOGICA EN EL CALADERO MARROQUI 16
 SE CONSOLIDA EL SISTEMA DE PENSIONES 19
 NUEVA CASA DEL MAR PARA BARCELONA 22
 SALAZON DE PESCADO EN EL CADIZ ANTIGUO 26
 GRAN BRETAÑA Y LAS «EMPRESAS CONJUNTAS» 32
 MANUEL MARIN PRESENTA SU PLAN DE ACTUACION 36
 CARLOS ROMERO, EN LA SUBCOMISION DE PESCA 37
 ¿QUIEN TEME A LA LEY DE COSTAS? 38
 «GUARDAR LA AUSENCIA DEL MARIDO» 46
 REPLICA DE LAS CARABELAS DE COLON 56
 POR UN REGISTRO EUROPEO PARA LA MERCANTE 61
 DICCIONARIO SOBRE LAS ARTES DE PESCA 66

SECCIONES

GENTES DEL MAR 68
 DE COSTA A COSTA 74
 SUCEDIO EN TREINTA DIAS 78
 TE INTERESA SABER 82

Enero/Feb.

1989

EN PORTADA



La historia del mundo marítimo de los veinticinco últimos años está escrita en las páginas de MAR. Desde la «Hoja Informativa del Pescador», pasando por «Hoja del Mar», hasta que adquirió su actual denominación, la misión ha sido, es y será la misma: informar sobre y para las gentes del mar. Hoy, MAR es noticia.

N.º 265

**Estará terminado
para finales de año**

Nuevo censo de la flota pesquera



CONOCER exactamente el número de embarcaciones pesqueras que tienen una actividad real en el sector ha sido, tradicionalmente, uno de los retos que han tenido las diferentes administraciones pesqueras. Frente a quienes desde el exterior hacían referencia a la flota pesquera española como la armada invencible por su número y su capacidad extractiva, en medios de la Administración y del propio sector ha existido siempre constancia de que una cosa era el número de embarcaciones registradas y otra el que realmente ejercía la actividad. En prácticamente la totalidad de los puertos pesqueros hay un buen número de embarcaciones que permanecen a flote, pero que hace ya mucho tiempo que no han recibido un despacho de pesca.

Para antes de fin de año deberá estar confeccionado el nuevo censo de la flota pesquera operativa, de acuerdo con una reciente disposición de la Secretaría General de Pesca y en cumplimiento de la normativa comunitaria. El próximo 10 de mayo finaliza el plazo para que los armadores entreguen en las delegaciones periféricas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación los datos sobre las embarcaciones que se deseen registrar. Los barcos no incluidos en el nuevo censo perderán todos los derechos para ejercer la actividad pesquera, así como para lograr ayudas españolas comunitarias para los procesos de modernización.

Nadie se atreve a realizar predicciones sobre cuál será el censo real de nuestra flota pesquera. Según los datos manejados en los últimos años (de 1983), y que han tenido escasas variaciones con posterioridad, se habla de una flota pesquera española con unas 700.000 toneladas de registro bruto, y cuyo número asciende a unas 17.000 unidades. De lo que no hay duda es del envejecimiento de los barcos y el predominio de las embarcaciones pequeñas de menos de nueve metros.

La estadística oficial hace referencia a un censo medio de unas 17.000 embarcaciones, de las que unas 12.000 tienen hasta 20 TRB, unos 2.500, entre 20 y 100 TRB; 2.000 embarcaciones, entre 100 y 500 TRB; 170, entre 500 y 1.800 TRB, y 12 unidades con más de 1.800 to-

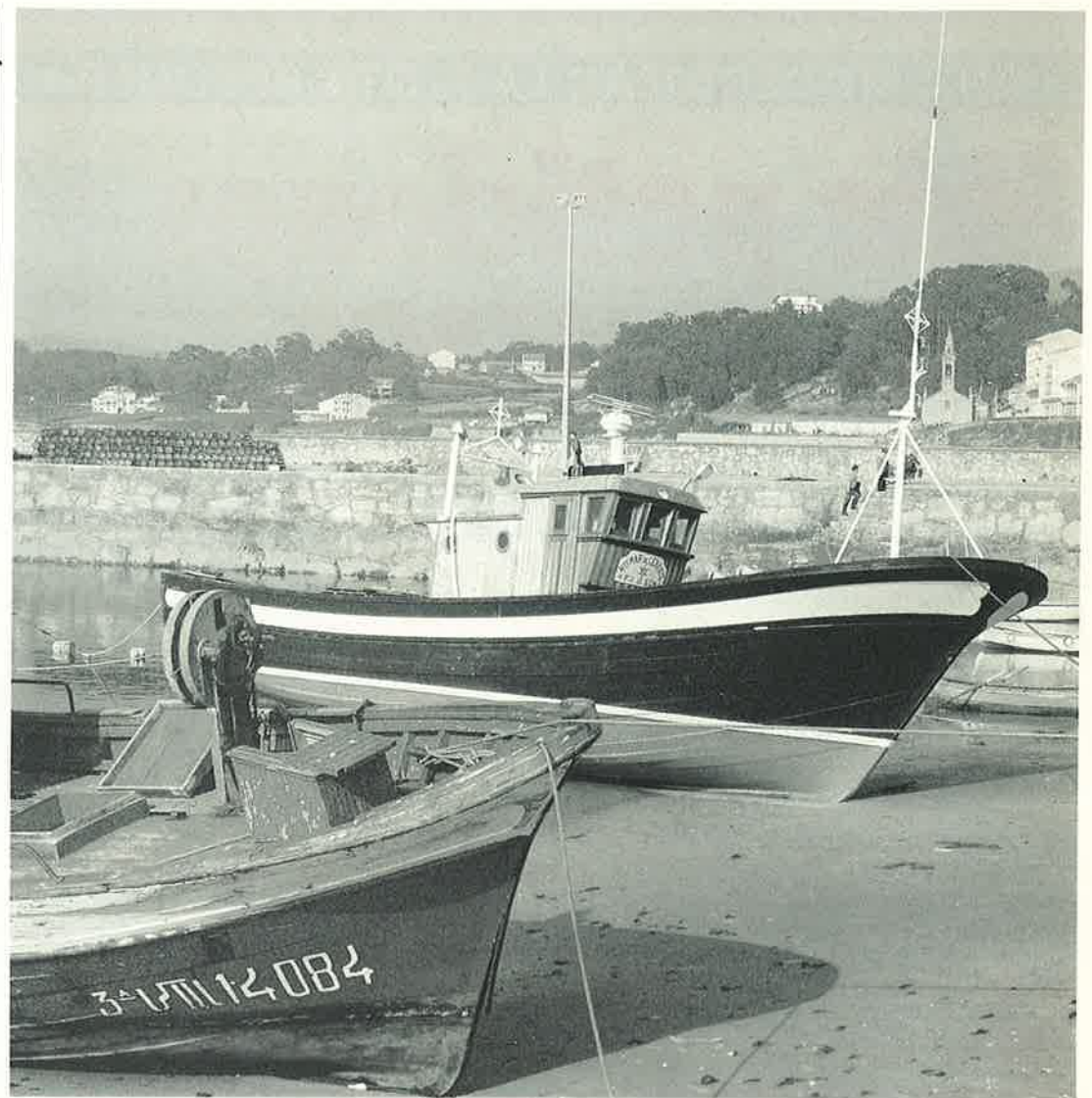
neladas de registro bruto. Por edades, más de 200.000 TRB tienen por encima de los veinte años y unas 300.000 TRB superan ya los diez años.

La distribución de subvenciones por el gasóleo pesquero ha sido uno de los instrumentos utilizados por la Administración, en los últimos años, para conocer con más profundidad la estructura y el número de las embarcaciones pesqueras. Sin embargo, tampoco fue posible por esta vía una clara definición del censo, aunque sirvió para eliminar algunas sombras.

La Secretaría General de Pesca tiene los datos exactos sobre el número de las embarcaciones que se dedican fundamentalmente a la pesca de altura o los que están organizados por sectores, según las especies capturadas o por artes de pesca. Por el contrario, los datos se pierden cuando se trata de conocer el censo de las embarcaciones con menos de nueve y de seis metros. Aquí está la gran incógnita, a pesar de que supone un alto segmento de la población pesquera. En muchos casos se supone que hay embarcaciones sin matriculación, barcos que no han tenido un despacho de pesca en los últimos años, otros inservibles que permanecen en los puertos y que su destino final será el desguace.

De lo que no hay duda es de que se va a producir una criba en cuanto al número de embarcaciones censadas. Unas se van a eliminar por estar fuera de servicio y otras por no ejercer la pesca comercial.

La elaboración de un nuevo censo de flota pesquera operativa está determinado, inicialmente, por la propia normativa comunitaria en su afán de conocer exactamente el número de embarcaciones que operan en toda la CE. El problema de falta de datos no es, pues, solamente de España, sino del conjunto de los Estados miembros y, especialmente, cuando se trata de barcos de menor tonelaje. A finales de 1986, la Comisión de la CE aprobó un Plan Plurianual a cinco años para la ordenación del sector pesquero en la Comunidad. Entre otras medidas, contemplaba el control permanente de la evolución de la capacidad de pesca en cada Esta-



do miembro, lo que requería una información actualizada. Los datos que se obtengan con las actuaciones que se lleven a cabo en los próximos meses van a servir tanto para el censo comunitario como para el nacional.

Para la confección de este nuevo censo, la orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación parte de una consideración previa: solamente se pueden registrar como barcos de pesca los que se dediquen a la actividad extractiva y procedan posteriormente a su comercialización. A efectos de este censo, señala la orden, se considerará buque operativo el pesquero que, estando incluido de forma permanente en la lista tercera de matrícula de buques o excluido sólo temporalmente de la misma, haya sido despachado para la pesca al menos una vez con posterioridad al 1 de enero de 1987.

Los armadores tienen de pla-

zo hasta el próximo día 10 de mayo para cumplimentar toda la información requerida para la confección del nuevo censo, información que deberá entregarse en las delegaciones periféricas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del puerto donde el barco tenga fijada su base. Como complemento al censo, los armadores deberán entregar también dos fotografías en color del barco tomadas por los costados.

Para el conjunto del sector de la pesca es indispensable responder a los cuestionarios planteados por la Administración. Los armadores que no respondan en el plazo previsto perderán todos los derechos para seguir ejerciendo la actividad pesquera. Como primera medida, quedarán excluidos del despacho para la pesca. No tendrán ayudas para la modernización o para nuevas construcciones de flota, ya que las unidades viejas no podrán

aportarse para la nueva embarcación. Los buques sin censar tampoco podrán comercializar legalmente la pesca que capturen.

El nuevo censo pesquero va a incluir solamente a los barcos que se dediquen a la pesca comercial, lo cual va a suponer importantes exclusiones. Por ejemplo, no podrán estar en este censo las embarcaciones que se dediquen a la acuicultura, ya que esta actividad no se considera como pesca a estos efectos.

Según las previsiones de la Secretaría General de Pesca, se espera que el censo pueda estar confeccionado para antes de finales de año. La Administración, con un presupuesto de 58 millones de pesetas, ha procedido a la adjudicación de los trabajos a una firma especializada, que será la responsable de todo el proceso. ■

Vidal MATE

Más peticiones que recursos

Desde el ingreso español en la Comunidad Europea, el sector pesquero ha realizado unas inversiones superiores a los 34.000 millones de pesetas, con unas subvenciones de la CE de 10.000 millones y unas ayudas nacionales de otros 3.000 millones de pesetas. Estas cantidades reflejan la importante respuesta de los empresarios españoles ante la oferta comunitaria, aunque se quedan por debajo de las previsiones iniciales de la Administración. El problema no es la falta de peticiones y proyectos nacionales, sino la escasez de recursos comunitarios para atender a todas las necesidades planteadas por el conjunto de los países miembros.

La Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación abrió, hace algunas semanas, el plazo para la presentación de proyectos correspondientes a la construcción y modernización de embarcaciones, para la acuicultura y los arrecifes artificiales con unas condiciones similares a las exigidas en 1988.

Las ayudas dispuestas por la Comunidad y la Administración española tienen su origen en la nueva política sobre estructuras pesqueras que se inició en la CEE a partir del reglamento 4028/86 y publicado a principios de 1987. A partir de esa fecha, el Gobierno español tuvo que elaborar antes del 31 de mayo de ese año el programa plurianual. La Administración comunitaria aprobó la filosofía de actuaciones remitidas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como el conjunto de actuaciones concretas para cada sector.

Según ese programa, en un plazo de cinco años se debía proceder a la construcción de 178.000 toneladas de registro bruto, lo que supone, práctica-

mente, el 25 por cien de toda la flota. De acuerdo con las exigencias en esta materia de la CEE, para 1991, según esas cifras, la flota se debería haber reducido en unas 30.000 TRB. El programa de modernización de flota contemplaba una actuación sobre 1.700 unidades. En conjunto, por ambas vías, las inversiones suponían unos 233.000 millones de pesetas. Por Comunidades Autónomas, Galicia significaba casi el 34 por cien de esas inversiones, seguida de Andalucía, con el 23,6 por cien; Canarias, Ceuta y Melilla, con el 19 por cien; y el País Vasco, con el 14,6 por cien.

En acuicultura continental, las inversiones previstas hasta 1991 ascienden a 5.300 millones de pesetas, y a otros 23.400 millones de pesetas en acuicultura marina, con un objetivo de producción en 1990 de 330.000 toneladas.

Finalmente, en los proyectos de arrecifes artificiales, las inversiones previstas ascenderían a 2.250 millones de pesetas. El programa de Orientación Plurianual fue aprobado por la Comunidad a finales de 1987, haciendo especial hincapié en





la modernización de la flota pero reduciendo el TRB de la misma.

Con el programa aprobado por la Comunidad, la Administración española inició una carrera para remitir a Bruselas el máximo de proyectos, previa depuración de los mismos en la Secretaría General de Pesca. La respuesta del sector fue muy importante, aunque los resultados definitivos en Bruselas estén, por el momento, lejos de

las pretensiones nacionales de llegar a 1991 con una inversión total de casi un cuarto de billón de pesetas.

Según las previsiones de la Comunidad Europea, la aplicación del programa plurianual contaba con unas subvenciones de 800 millones de ecus. Para la Administración española, las disponibilidades deberían haber sido el doble aproximadamente si se pretende responder a las peticiones del sector. Es-

paña ha sido el estado miembro con una mayor respuesta. Sin embargo, a la hora de la aprobación de los proyectos, se procura mantener un equilibrio entre la subvención concedida y el peso de cada flota o sector pesquero en el conjunto de la Comunidad. Las peticiones del sector español requerían un mayor esfuerzo financiero de la CEE, similar al que en su día se hizo con el sector agrario.

En los últimos años, del total de ayudas concedidas por la Comunidad, aproximadamente el 33 por cien han recaído sobre el sector de la pesca en España. Este porcentaje es alto y coincide prácticamente con el peso que tiene esta flota en el seno de la Comunidad, y que asciende al 32 por cien.

Ante la falta de recursos comunitarios para atender todas las peticiones, la Administración española lleva a cabo una tarea de depuración previa de los proyectos presentados. La Comunidad aprueba una media del 50 por cien de estos proyectos en el primer intento. Los que no pasan a la primera, son estudiados de nuevo y, generalmente, salen todos adelante si no chocan con la normativa comunitaria.

Tras la experiencia de los dos últimos años, es evidente que el marco de ayudas comunitario se ha quedado corto para los deseos de cambio del sector de la pesca en España. Son muchos los proyectos que se quedan en tierra, con todos los pa-

peles en regla, únicamente por la falta de recursos para este programa en Bruselas. El nuevo comisario de Pesca, Manuel Marín, no hace mucho tiempo señalaba la necesidad de constituir un fondo destinado exclusivamente a la pesca, al igual que sucede para el sector agrario, con el fin de disponer y administrar con más independencia los recursos existentes.

Aunque sobre el papel, las posibilidades de ayuda en cada proyecto son superiores, en función de la zona y el tipo de inversión, las subvenciones medias percibidas por el sector en España durante los últimos dos años suponen el 25 por cien del total del gasto.

Una de las posibilidades que ofrecía el programa plurianual para la reconversión del sector era la modernización de la flota de cara al futuro, y ante los cada día mayores problemas que plantean los caladeros más cercanos. De acuerdo con estas circunstancias, se hace indispensable la búsqueda de nuevos caladeros, para lo cual es preciso barcos polivalentes que puedan modificar sus zonas de pesca sin grandes problemas. La primera condición exigida por la Comunidad era no aumentar el TRB de la flota y que al menos se aportase una unidad por cada barco nuevo a construir.

En 1987, primer año en vigor de este plan plurianual, se enviaron a Bruselas 130 proyectos con una inversión global de 27.000 millones de pesetas. Los proyectos aprobados por Bruselas (Cuadro 1) fueron solamente 64, con una inversión total de 10.258 millones de pesetas, una subvención de la CEE de 2.943 millones y otros 953 millones de la Administración española, lo que hacía una ayuda total de 3.931 millones de pesetas.

La comunidad andaluza, con 22 proyectos y una inversión de 4.078 millones de pesetas y una subvención de 1.648 millones entre Bruselas y el Ministerio de Agricultura, es la que obtuvo mejores ayudas.

Los proyectos aprobados para Galicia fueron 21, con una inversión de 3.460 millones de

Cuadro 1

PROYECTOS DE CONSTRUCCION SUBVENCIONADOS POR LA CEE. AÑO 1987
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado (10%)	Subvención total
Andalucía	22	4.078	1.241,0	407,8	1.648,8
Galicia	21	3.460	1.061,5	346,0	1.407,5
Valencia	8	730,8	139,4	73,8	213,2
Cataluña	1	7,5	1,5	0,7	2,2
Murcia	1	53,9	10,8	5,4	16,2
País Vasco	3	730,0	146,1	—	146,1
Asturias	2	205,5	43,8	20,5	64,3
Baleares	3	160,0	22,0	16,0	38,0
Canarias	2	820,0	273,9	82,0	355,9
Cantabria	1	11,4	2,3	1,1	3,4
TOTAL	64	10.258,2	2.942,3	953,3	3.931,6

pesetas. A distancia está Valencia con 8 proyectos y 730 millones de inversión. En el resto de las comunidades, los proyectos aprobados fueron mínimos.

Durante 1988, la Administración española mantuvo la misma dinámica que el año anterior. Una fuerte selección de proyectos en España y presentación en Bruselas de aquellos que tenían mayores posibilidades de salir adelante. La política de la CEE en este período ha jugado sin embargo en contra. Los responsables en Bruselas decidieron bloquear totalmente las ayudas para la modernización de la flota, salvo en el caso de Portugal, por estimar que los Estados miembros no estaban reduciendo realmente sus embarcaciones en contra de la filosofía comunitaria.

Desde el Ministerio de Agricultura español se argumentó que la Comunidad estaba haciendo mal los cálculos, al no tener en cuenta el largo período que transcurre desde que se aprueba la construcción de un barco hasta que se hace a la mar. Los tradicionales consejos de junio y diciembre (donde se decide la concesión de ayudas), de 1988 quedan en blanco, aunque se espera un cambio de actitud en Bruselas para este año.

En el caso de la modernización de la flota, la Comunidad no ha tenido parón a la hora de aprobar proyectos. En 1987, según los datos oficiales, España presentó 170 proyectos de los que Bruselas aprobó solamente 51, el 30 por cien de los presentados. Esta línea se ha mantenido en 1988 con la aprobación de 236 proyectos por una inversión total de 3.814 millones de pesetas. La ayuda de la CEE será de 887 millones de pesetas, y 300 millones corren a cargo de la Administración española.

De este número, el más importante corresponde a Galicia, con 108 proyectos aprobados y una inversión total de 1.753 millones de pesetas. El resto de las comunidades autónomas con un cierto peso pesquero se queda a una gran distancia, con 25 proyectos en Andalucía y una

inversión de 621 millones de pesetas; 23 proyectos en Asturias y 203 millones de inversión; 22 proyectos en el País Vasco y 374 millones de inversión; 22 proyectos en Valencia y 366 millones de inversión; y 20 proyectos en Cataluña con una inversión de 324 millones de pesetas, según refleja el Cuadro 2.

Debido a la situación de nuestras costas y sus condiciones climatológicas, la acuicultura se ha considerado tradicionalmente como una de las salidas más importantes del sector de la pesca ante los problemas crecientes en los caladeros exteriores. La respuesta del sector empresarial español no ha dejado lugar a dudas.

En los últimos tres años, según pone de manifiesto el Cuadro 3, los proyectos aprobados por Bruselas suponen una inversión de unos 11.000 millones de pesetas. La subvención co-

munitaria se acerca a los 4.000 millones de pesetas.

Por comunidades autónomas, en el primer año fue Andalucía la comunidad más agresiva con 14 proyectos, seguida de Cataluña con 8 proyectos. Sin embargo, a partir del segundo año, Galicia ocupa la primera posición con 22 proyectos aprobados en Bruselas, en 1987, y 94 proyectos, en 1988. A pesar de ser los más numerosos, los más caros son



Cuadro 2

PROYECTOS DE MODERNIZACION SUBVENCIONADOS POR LA CEE. AÑO 1988 (Cifras en millones de pesetas)				
Comunidades	Núm. proyecto	Inversión total	Ayuda CEE	Ayuda Nacional
Andalucía	25	621.448.651	191.982.657	57.403.348
Asturias	23	203.091.0147	25.462.670	12.731.347
Galicia	108	1.753.169.528	467.764.015	152.569.069
País Vasco	22	374.517.671	48.270.346	—
Cantabria	10	107.524.677	15.968.096	7.984.034
Valencia	22	366.793.275	68.804.510	34.402.258
Cataluña	20	324.355.576	56.711.186	30.256.662
Baleares	3	21.017.368	3.728.592	2.076.297
Murcia	2	18.034.393	2.935.480	1.467.740
Canarias	1	24.710.680	5.421.382	1.548.966
TOTAL	236	3.814.662.833	887.048.934	300.439.721

PROYECTOS DE ACUICULTURA Y ARRECIFES SUBVENCIONADOS POR LA CEE. AÑOS 1986, 1987 Y 1988
 (Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Año 1986				Año 1987				Año 1988			
	Número	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado (5%)	Número	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Número	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado
Acuicultura												
País Vasco	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14,8	3,4	1,5
Cantabria	2	254,4	63,6	12,7	3	232,7	58,2	23,3	—	—	—	—
Asturias	1	95,9	24,0	4,8	—	—	—	—	1	80,0	18,9	8,0
Galicia	4	503,6	201,4	25,2	22	679,8	271,9	68,0	94	2.849,0	1.051,2	284,9
Andalucía	14	1.377,7	547,7	68,9	9	1.429,2	571,7	142,9	5	693,7	238,3	69,3
Murcia	1	32,7	8,2	1,6	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Valenciana	1	82,0	20,5	4,1	1	93,7	23,4	9,4	2	52,9	13,3	5,3
Baleares	2	207,7	51,3	10,4	1	135,5	33,9	13,6	1	346,7	86,4	34,5
Cataluña	8	292,7	73,1	14,6	6	423,2	105,8	42,3	4	546,7	134,3	54,7
Canarias	1	98,3	39,3	4,9	2	446,2	178,5	44,6	1	91,2	33,7	9,1
Castilla-León	—	—	—	—	—	—	—	—	2	65,6	25,0	6,5
TOTAL	34	2.945,0	1.029,1	147,2	44	3.440,3	1.243,4	344,1	111	4.740,6	1.604,5	473,8
Arrecifes artificiales												
C. Valenciana	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9,5	3,5	3,3

los proyectos de Andalucía, donde algunos empresarios han apostado ya por un desarrollo industrial de una serie de especies. En este mismo apartado, cabe destacar que para la acuicultura interior, solamente se presentaron dos proyectos en Castilla y León en 1987, con una inversión total de 65 millones de pesetas. Para arrecifes artificiales la respuesta fue escasa. Solamente se aprobó un proyecto en la comunidad valenciana, por una inversión de 9,5 millones de pesetas.

Para este año, las subvencio-

nes disponibles del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para este tipo de actuaciones en el sector de la pesca, ascienden a 3.000 millones de pesetas.

En las últimas semanas se abrió el plaza para la presentación de proyectos, en una primera fase, en cada Comunidad de Pesca.

Para la construcción y modernización de barcos, los armadores debían presentar sus proyectos antes del 24 de febrero si querían que los mismos fueran estudiados por la Co-

munidad Europea en la reunión tradicional de junio. Para que el proyecto sea estudiado en la reunión que tiene lugar en diciembre, los proyectos deberán entregarse antes del 24 de septiembre.

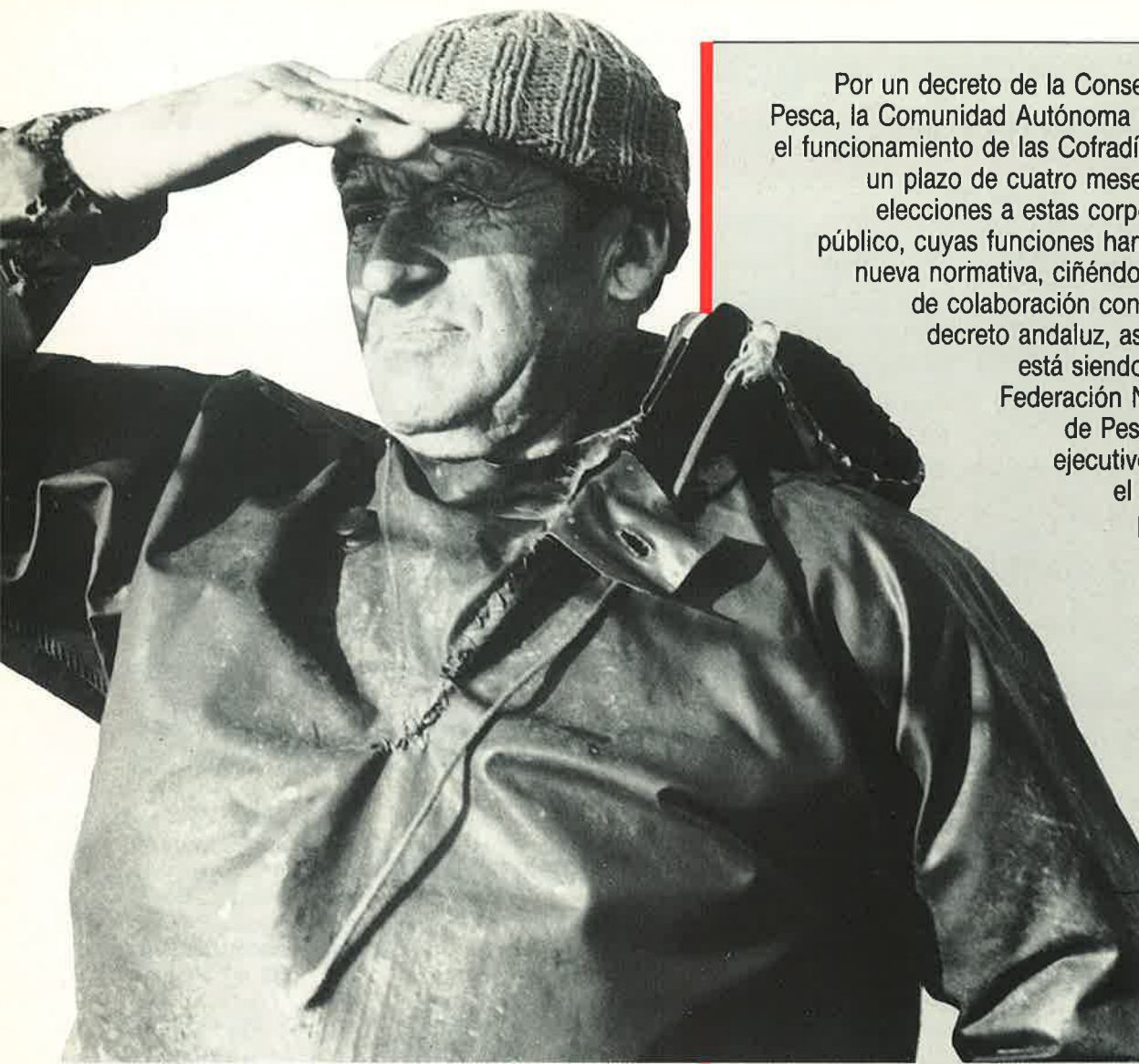
La Comunidad Europea solamente concede ayudas para embarcaciones con más de nueve metros de eslora. En España, esta discriminación en función de su dimensión, suponía un ataque frontal a la parte más numerosa y débil de la flota pesquera. Por este motivo se publicaron disposiciones ofi-

ciales para que también pudieran acceder a las ayudas las embarcaciones entre seis y nueve metros, solamente con apoyos nacionales. Los propietarios de este tipo de barcos podrán presentar sus proyectos antes del 31 de octubre de 1989.

En el caso de la acuicultura, la Comunidad Europea dispone de ayudas para proyectos superiores a los siete millones de pesetas. Por este motivo, la Administración española dispuso también de ayudas para proyectos inferiores a esa cantidad. Los plazos para la presentación de esos proyectos se fijaron para el 17 de marzo y el 11 de octubre. Las subvenciones para los jóvenes son superiores y pueden llegar hasta el 50 por cien de la inversión.

Para este año, está previsto que la CEE desbloquee las ayudas para la construcción de barcos tras los problemas habidos en 1988. Se espera que haya una mayor demanda para modernizar los barcos entre seis y nueve metros de eslora y, en definitiva, se desea que todo el sector apueste por su modernización para lograr una mayor competitividad. ■





Por un decreto de la Consejería de Agricultura y Pesca, la Comunidad Autónoma andaluza ha regulado el funcionamiento de las Cofradías de Pescadores. En un plazo de cuatro meses se podrían celebrar elecciones a estas corporaciones de derecho público, cuyas funciones han sido limitadas por la nueva normativa, ciñéndose las mismas a fines de colaboración con la Administración. El decreto andaluz, así como su desarrollo, está siendo muy criticado por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, cuyo comité ejecutivo se reunió en Sevilla el pasado 10 de febrero para protestar por los entonces proyectos de la Junta de Andalucía.

LA JUNTA
DE ANDALUCIA LIMITA
SUS FUNCIONES

AIRES DE CAMBIO PARA LAS COFRADIAS

MIENTRAS en medios de las Cofradías se contemplaba la posibilidad de ir a un amarre de flota en protesta por la modificación de estas entidades, el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Miguel Manaute, se reafirmaba en la aplicación del decreto con el fin de clarificar definitivamente este tipo de estructuras. Las Cofradías de Pescadores, con diferentes nombres y estructuras, funcionan en el sector pesquero desde hace varios siglos, y sus fines abarcaban desde los objetivos económicos a los sociales. A raíz de la Ley de Libertad Sindical, la Administración reguló estas entidades por el Real Decreto 670/78, en el que se las reconocía como Corporaciones de Derecho Público y como órganos de colaboración, pero con la posibilidad de realizar también actividades económicas

y, especialmente en el campo de la comercialización.

Aunque en diferentes ocasiones se barajó la posibilidad de que el Gobierno español estableciera una nueva regulación de las Cofradías de Pescadores para mantenerlas únicamente como entidades de colaboración, al igual que se ha hecho con las Cámaras Agrarias, la realidad es que el debate se trasladó a cada autonomía, de acuerdo con el proceso de transferencias. En el caso de Andalucía, el Gobierno regional tiene competencias exclusivas sobre la ordenación de las Cofradías de Pescadores, y eso es lo que ha desarrollado la Consejería de Agricultura y Pesca.

Según el responsable de este departamento, Miguel Manaute, era urgente una modificación de la estructura de las Cofradías a la vista de la nueva realidad del sector, y en cuanto que suponen

también un reducto del pasado que es necesario clarificar. Aunque el Gobierno andaluz había considerado ya la necesidad de reordenar este sector, el trabajo normativo se hizo a instancias de los representantes de Izquierda Unida en el Parlamento regional. Las disposiciones de la Consejería de Agricultura y Pesca han tenido el informe preceptivo del Consejo de Estado, y se espera que no haya ningún problema para su aplicación, en cuanto que no repercuten negativamente sobre

mente las funciones económicas que deben estar en manos de OPES o Asociaciones de Armadores, y dejar para las Cofradías únicamente tareas de servicios y funciones de colaboración en otras materias con la Administración. Igualmente, con la nueva normativa, se pretende introducir nuevos cauces de representatividad en estas corporaciones, con la presencia de los sindicatos, tras un proceso electoral. El funcionamiento actual de las Cofradías se veía, en algunos ca-

tiva andaluza a denunciar las intenciones de la Junta de Andalucía respecto al nuevo Decreto. Para los pescadores, el ordenamiento firmado por el Consejero de Agricultura y Pesca, Miguel Manaute, los sindicatos UGT y CC.OO. y la Confederación de Empresarios de Andalucía, no sólo supone una reestructuración de las cofradías, sin tener en cuenta a los trabajadores del sector, sino que, además, perjudica sus intereses y usurpa competencias a la Administración central.

en las agrupaciones de pescadores.

Según Clavero Arévalo, el nuevo Decreto contiene *aspectos que transformarían la esencia de las Cofradías de Pescadores porque, no sólo tendrían que cesar las Cofradías cuyo número de miembros no llegara al 20 por cien de los censos; no sólo se produciría la pérdida de competencias en determinadas materias, como la comercialización de productos sino, lo que es más grave, se trataría de una politización e interferencia en la vida interna de las Cofradías al presentar los sindicatos sus candidaturas a los órganos de gobierno de las Cofradías. Ante la publicación del Decreto y de la Orden que lo desarrolla, recurriremos una vez más ante la Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia de Sevilla.*

En la III Asamblea Nacional de las Cofradías de Pescadores, celebrada en Madrid en diciembre de 1987, se acordó el derecho del pescador a tener un control exacto y directo en la venta de sus capturas. Por ello, la publicación de este Decreto, según la Federación Nacional de Pescadores, supondría un recorte significativo de las funciones de producción y comercialización de las Cofradías andaluzas que se verían discriminadas frente a las del resto del Estado no pudiendo, además, vender bienes o contraer obligaciones.

Sin embargo, no piensan de ese modo los firmantes de la nueva normativa. Para los sindicatos Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras de Andalucía, este Decreto encamina al sector hacia el juego libre de las partes, además de abrir el camino al desarrollo y consolidación de las organizaciones de productores, tal como establece la legislación comunitaria.

Tanto para Antonio García, de UGT, como para Miguel Conde, de CC.OO., el nuevo decreto y la Orden que lo desarrolla supondrán un paso adelante para la modernización del sector y la reestructuración de unas corporaciones ancladas en el pasado. En cuanto a las amenazas de la Federación Nacional de un amarre total de la flota pesquera, los sindicatos opinan que será algo difícil de que se produzca. ■



los intereses del colectivo de pescadores.

Para Miguel Manaute, no se pueden cerrar los ojos a la nueva realidad económica y sindical del país, y del sector en concreto, frente a unas Cofradías donde convivían diferentes funciones. En los últimos años, tras el ingreso español en la Comunidad Europea, se han desarrollado en todo el Estado las Organizaciones de Productores en la pesca, estructuras que se deben encargar de todos los aspectos relacionados con la actividad económica en el sector. *Es curioso, señalaba Manaute, cómo la zona con menos OPES es Andalucía, donde solamente funcionan las de Huelva y Cádiz.* Por otra parte, se insiste en que allí donde hay organización de armadores se ha recibido con tranquilidad la normativa de la Junta.

Objetivo de la Consejería de Agricultura es deslindar clara-



mentos, como un obstáculo para el desarrollo de las OPES en cuanto que personas vinculadas a las Cofradías actúan también en los procesos de comercialización.

Ha sido la tradición, el carácter histórico y hasta la propia normativa legislativa de las Cofradías de Pescadores, lo que ha llevado tanto a la Federación Nacional como a la interfederación

Asesorados por el jurista Clavero Arévalo, las Cofradías de Pescadores andaluzas tienen interpuestos dos recursos ante la Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Sevilla, debido a las órdenes de los meses de julio y diciembre de 1987, por las que la junta prorrogaba indefinidamente los cargos de mando



NORMATIVA SOBRE COFRADIAS

A continuación ofrecemos un breve resumen de la normativa de carácter nacional actualmente en vigor sobre las Cofradías de Pescadores y la aprobada recientemente por la Junta de Andalucía. El Real Decreto de 1978 contiene las líneas que inspiraron la organización y el funcionamiento de las Cofradías de Pescadores desde el período de la transición y que no se han modificado en lo sustancial. El proceso de transferencias de las competencias en esta materia a cada comunidad autónoma y, en el caso andaluz, con carácter exclusivo, es la razón del decreto andaluz, también llamado «decreto Manaute», por ser Miguel Manaute el consejero de Agricultura y Pesca. Como observará el lector, al margen de otras muchas consideraciones y detalles, la principal diferencia entre ambas disposiciones es clara: el Real Decreto de 1978 reconoce a las Cofradías funciones en el campo económico, especialmente, la comercialización; el «decreto Manaute» es taxativo al respecto y circunscribe sus funciones a las de colaboración, dejando así más camino libre a la constitución de Organizaciones de Productores.

DECRETO 1978

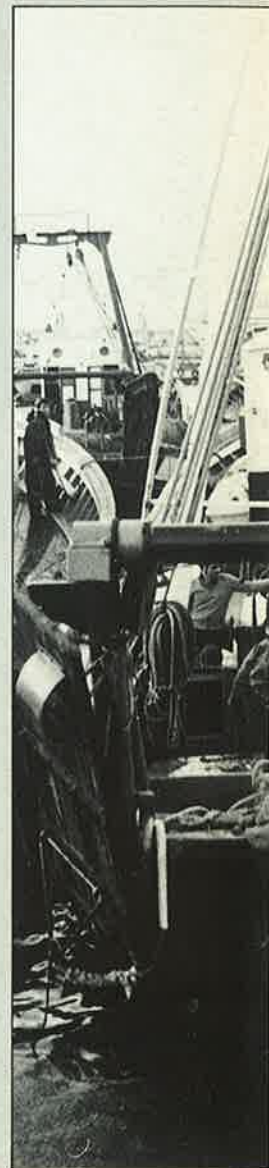
EN la actualidad, la normativa por la cual se rigen las Cofradías de Pescadores está recogida en el Real Decreto 670/78, de 11 de marzo de Presidencia de Gobierno, así como en la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 31 de agosto de 1978 que desarrolla el citado Real Decreto. Una legislación que detallamos en las siguientes líneas.

El artículo 1 del Real Decreto 670/78 define a las cofradías como «Corporaciones de Derecho Público que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración, sobre temas de interés general y referentes a la actividad pesquera y su comercialización, especialmente en los sectores artesanales y de bajura». Así mismo, establece que «sus competencias no limitarán la libertad sindical ni los derechos que la Ley 19/1977 de 1 de abril reconoce a las organizaciones de empresarios y de trabajadores de la pesca».

Por su parte, el artículo 2 regula las actuaciones de las Cofradías y, desarrollando el artículo anterior, establece que «actuarán en sus respectivos ámbitos territoriales como órganos de consulta de la Administración en la preparación, aplica-

ción y elaboración de normas que afecten a temas de interés general pesquero». Por otro lado, actuarán también como «órganos de colaboración con la Administración sobre acciones o reformas para el desarrollo y mejora de la industria extractiva de la pesca y su comercialización, contemplados en función del interés común del sector». También dictamina este segundo artículo que las Cofradías «podrán desarrollar funciones, delegadas o propias, en su ámbito territorial, que sean de general interés para la actividad extractiva del sector pesquero».

El artículo quinto del Real Decreto de Presidencia de Gobierno regula los recursos con los que cuenta la Cofradía para el cumplimiento de sus fines, que son: «las cuotas o derramas que se acuerden, las ventas y productos de su patrimonio; las donaciones, legados, ayudas y subvenciones que puedan serle atribuidos y que sean afectados por sus órganos de gobierno; los procedentes de servicios convenidos o concertados, venta de publicaciones y de cualesquiera otros productos de los que dispongan y, por último, las subvenciones o consignaciones que se establezcan en los Presupuestos Generales del Estado. ■





EL DECRETO «ANDALUZ»

EL borrador de Decreto firmado por el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Miguel Manaute Humanes, las organizaciones sindicales andaluzas, UGT y CCOO, y la Confederación de Empresarios de Andalucía contempla, entre otros, los siguientes aspectos:

En el artículo primero del Decreto se define a las Cofradías de Pescadores como «Corporaciones de Derecho Público que actúan, en el marco de la Comunidad Autónoma de Andalucía, como órganos de consulta y colaboración con la Administración sobre temas de interés general, referentes a la actividad extractiva pesquera y marisquera». También expone que dichas Cofradías «gozan de personalidad jurídica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Sus competencias respetarán, en todo caso, la libertad sindical y los derechos que la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, y la Ley 19/1977, de 1 de abril, conceden a los trabajadores de la pesca y las asociaciones empresariales del sector. Así como que tendrán en cuenta igualmente a las organizaciones de productores de la pesca, según su normativa específica».

El artículo 2 dice que «Las Cofradías de Pescadores actuarán den-

tro de sus ámbitos territoriales, y respecto a la Administración Autónoma, como: por un lado, órganos de consultas en la preparación, aplicación y elaboración de normas que afecten a temas de interés general pesquero marisquero; y, por otro, como órganos de colaboración en lo referente a la actividad pesquera y marisquera».

El artículo 4 del Decreto regula el derecho a ser miembro de la Cofradía, estableciendo que lo tendrán «todas las personas naturales y jurídicas que siendo profesionales de la pesca como armador, trabajador por cuenta propia o ajena, o miembros de las Cooperativas, desarrollan sus actividades en el sector artesanal y de bajura, entendiéndose como tales, y sin perjuicio de lo establecido en la legislación del Estado al efecto, las desarrolladas dentro del límite de las aguas jurisdiccionales adyacentes al litoral andaluz».

El siguiente artículo, el quinto, regula los órganos de gobierno de las Cofradías dictando que lo son «la Junta General o Asamblea, el Cabildo o Comisión Permanente, el Patrón Mayor y el Vicepatrón Mayor». Asimismo, establece que «en los órganos colegiados deberá respetarse la debida paridad en la representación de trabajadores y empresarios».

A este articulado se suman cinco disposiciones transitorias que detallamos a continuación: en la primera se establece que «las Cofradías de Pescadores y las Federaciones existentes en la Comunidad Autónoma Andaluza subsistirán en el número, y con la demarcación territorial que actualmente tienen, al igual que sus respectivos órganos de gobierno, los cuales deberán constituirse nuevamente de acuerdo con las normas del presente Decreto».

La segunda determina que, tanto las Cofradías como sus Federaciones, «deberán adaptar sus Estatutos a la normativa del Decreto en el plazo de seis meses, contados desde la constitución de los nuevos órganos de gobierno».

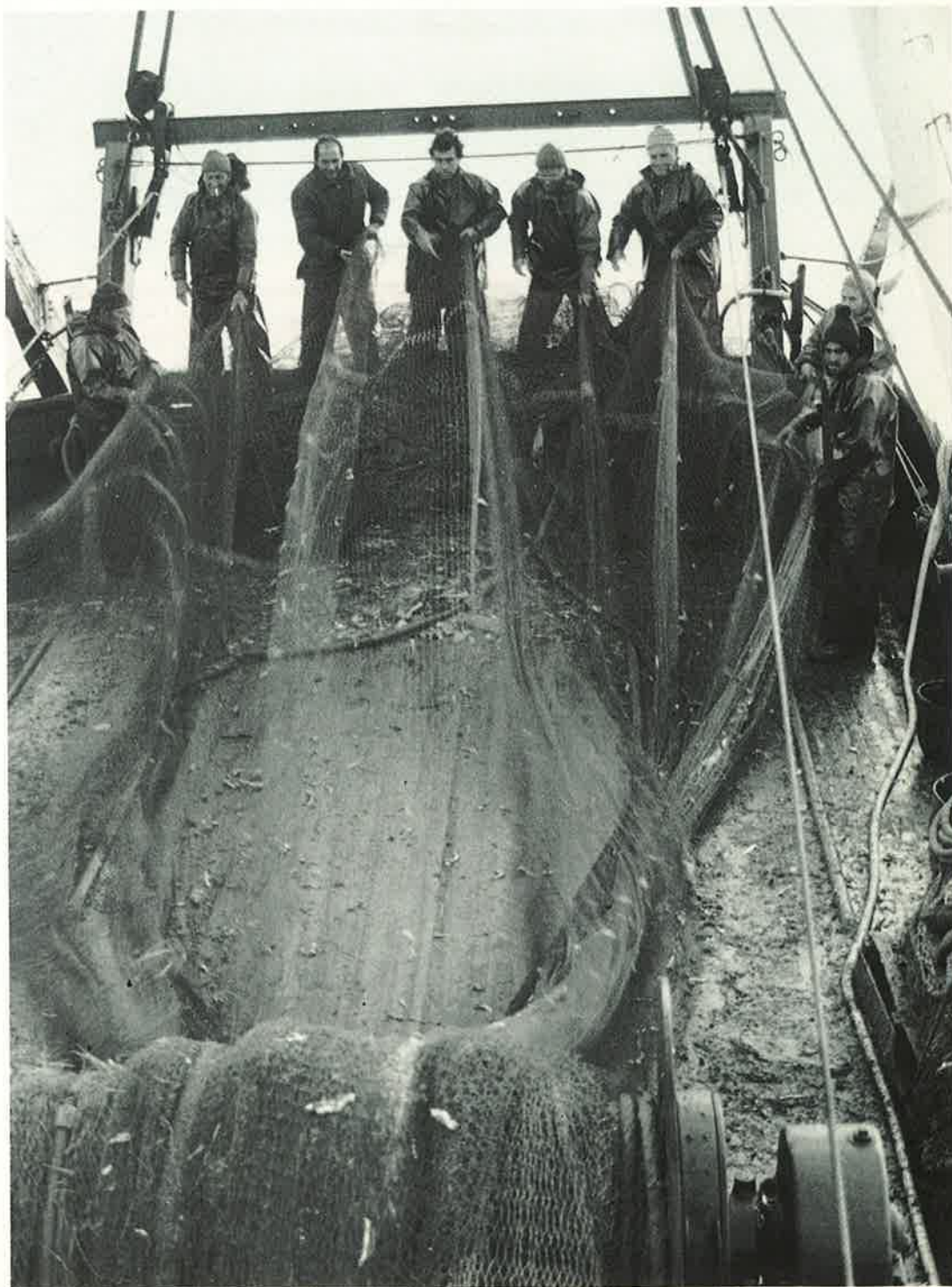
En la disposición transitoria tercera se contempla que «en el plazo de un año, prorrogable a otro más cuando medien causas justificadas para ello, las Cofradías de Pescadores que vengán desarrollando actividades que excedan de los fines que le son propios deberán cesar en dichas actividades, a excepción de aquellas Cofradías que vengán desarrollándolas en inmuebles en virtud de concesión administrativa de los mismos, las cuales continuarán ejerciéndolas hasta la terminación de la concesión». ■



Más de 200 barcos dejaron de faenar durante el mes de febrero

Parada biológica en el caladero marroquí

Más de 200 barcos españoles que habitualmente faenan en los caladeros marroquíes se vieron obligados durante el mes de febrero a suspender sus trabajos pesqueros en la zona, al entrar en vigor la llamada «parada biológica». Era uno de los puntos novedosos y más conflictivos del acuerdo suscrito por la Comunidad Europea y Marruecos, en marzo de 1988, y que sustituye a los anteriores convenios bilaterales que España mantenía con la nación norteafricana. Esta medida, que afectará a distintas modalidades de pesca en diferentes épocas del año, es necesaria para mantener los recursos pesqueros de la zona. Los trabajadores afectados por este paro obligado, ya están recibiendo las oportunas indemnizaciones y ayudas por no haber podido pescar.





EN marzo del pasado año, y con una duración inicial prevista para cuatro años, entró en vigor el esperado acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos. Un tratado que, básicamente, vino a sustituir a los anteriores pactos económicos que el Estado español mantenía con la nación norteafricana y que, en términos generales, resulta más beneficioso para España que los anteriores.

Varios eran, como se sabe, los puntos novedosos del acuerdo europeo-marroquí; en especial, los referidos al montante financiero y al control de recursos. En relación al coste global de la operación cabe decirse que el tratado asciende a unos 10.200 millones de pesetas, cantidad que la CEE deberá pagar por faenar en los caladeros de Marruecos durante el próximo cuatrienio. Un precio muy superior al que ofrecía España en los anteriores convenios bilaterales. Respecto a los recursos, el tratado contempla la posibilidad de aumentar o reducir el volumen de las cap-

Con el fin de mantener los recursos pesqueros en la zona, el acuerdo entre la CEE y Marruecos establece la necesidad de realizar, periódicamente, la denominada «parada biológica».

turas en un 5 por cien, según evolucionen las mismas, dado el interés de las autoridades marroquíes por controlar el esfuerzo pesquero al que se ven sometidas sus aguas y caladeros e intentar que éste sea cada vez menor.

En este sentido, el pacto económico entre la Comunidad y Marruecos establece la necesidad de realizar periódicamente la denominada «parada biológica»,

con el fin de mantener los recursos pesqueros en la zona. Esta medida, que se realiza periódicamente a partir del segundo año de entrada en vigor del acuerdo, afecta a varias modalidades de pesca que se verán obligadas, de este modo, a suspender sus labores durante ciertos períodos de tiempo. En febrero lo hicieron los arrastreros; próximamente lo harán los trabajadores dedicados al cerco y, en octubre, lo llevarán a cabo los buques de cefalópodos, tanto frescos como congelados, que con el nuevo acuerdo, además de sufrir los efectos de la parada biológica, se ven obligados a reducir progresivamente su flota en la zona.

La parada del mes de febrero afectó a unas 200 embarcaciones que habitualmente faenan en el banco marroquí, al norte del cabo Num. Estos pesqueros proceden fundamentalmente del litoral andaluz y canario. En Canarias, la parada biológica afectó muy especialmente a los arrastreros de Las Palmas mientras que, en Tenerife, se aprovechó el

mes para reparar los daños que sufrían las embarcaciones. Por su parte, fueron las zonas de Cádiz y Algeciras las que sufrieron más intensamente el paro en la Comunidad de Andalucía.

Para CC. OO. de Andalucía la parada biológica *ha sentado mal entre los trabajadores del sector, y no porque no se comprenda la necesidad de mantener los recursos pesqueros, sino porque apenas se les ha informado de la cuestión, llegando el paro casi por sorpresa.* Según este sindicato, *es necesario que el Gobierno se entere de que está muy bien negociar tratados con otros países, pero que no sea a costa de los derechos de los pescadores.*

Una de las mayores preocupaciones de los trabajadores del sector se centra en las posibles ayudas o indemnizaciones que se concederán para paliar los efectos de un mes sin faenar. En este sentido, los fondos que a tal fin conceda la Comunidad Europea se reintegrarán al sistema de Seguridad Social, cuyo presupuesto financiará las subvenciones otorgadas.

A propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, se concederán ayudas a los trabajadores que estuvieran enrolados el día anterior al inicio de la parada, pero cuyo enrole se realizara en el último despacho o anteriores; así como a los trabajadores que, no estando enrolados el día anterior a la veda, fueran desembarcados por

vacaciones, finalizando éstas dentro del período de paralización. Igualmente recibirán ayuda los pescadores que, habiendo sido embarcados con anterioridad al inicio de la parada biológica, tengan suspendida su relación laboral por encontrarse en la situación de incapacidad laboral transitoria o invalidez provisional, finalizando la

misma dentro del período de la paralización.

Por otra parte, también se conceden ayudas a los armadores cuyos buques se encuentren paralizados temporalmente en aplicación del artículo 7.4 del acuerdo de pesca entre la Comunidad Europea y Marruecos.

Las subvenciones que se

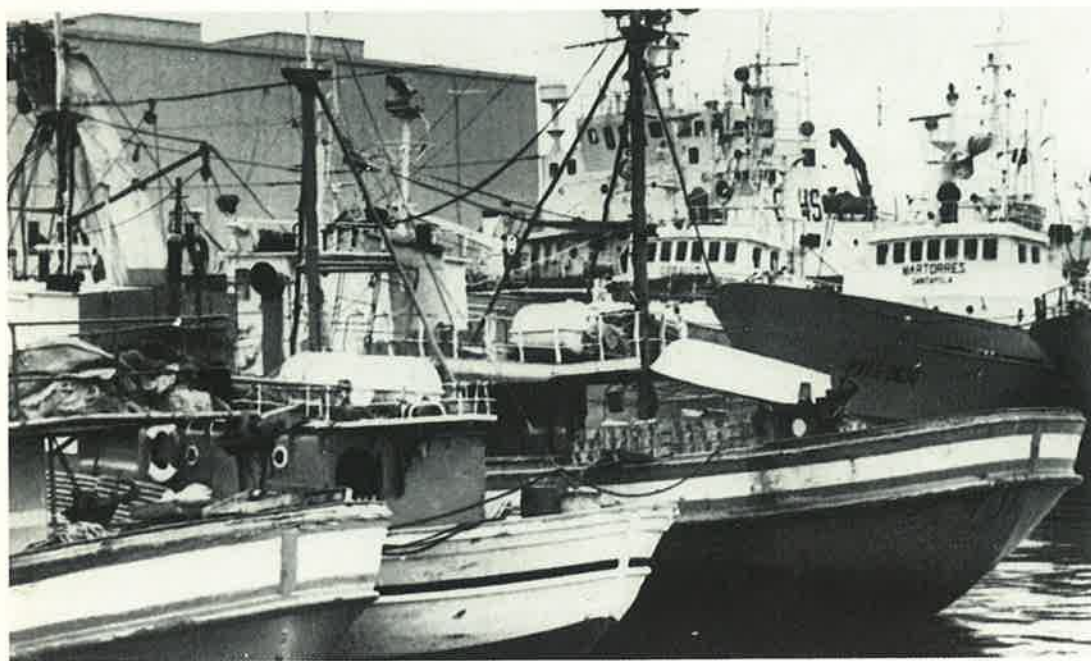
conceden serán: por una parte, una ayuda económica mensual a los trabajadores por el importe del salario mínimo interprofesional incrementado en la parte correspondiente a las pagas extraordinarias. Por otro lado, una ayuda extraordinaria a los tripulantes que no accedan al derecho a las prestaciones por desempleo, por un importe equivalente al de sus cuotas de Seguridad Social, correspondientes al mismo período, y que se aplicará al pago de las citadas cuotas. Y, por último, una ayuda extraordinaria a los armadores afectados por la paralización temporal de la actividad, por un importe equivalente al de las cuotas empresariales correspondientes al período de inactividad y para aquéllos de sus tripulantes que quedasen en suspensión de empleo sin exoneración de cuotas; así como aquellos que, teniendo suspendida su relación laboral, no accedieran al derecho a percibir prestaciones por desempleo. Las citadas ayudas se aplicarán al pago de dichas cuotas de Seguridad Social.

Estas prestaciones se concederán por el período que dure la paralización temporal y su pago se realizará por las Entidades gestoras correspondientes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, aunque se podrá coordinar, en su caso, con las Cofradías de Pescadores o las Federaciones y Asociaciones de Armadores.

Según fuentes de la Administración pesquera, el acuerdo entre la Comunidad Europea y Marruecos se está llevando con total normalidad y ya ha sido repartido un gran porcentaje de las ayudas concedidas, especialmente a los pescadores. Los armadores aún deberán esperar hasta cumplimentar los cuarenta y cinco días de paro establecidos.

El 28 de febrero, muchas de las embarcaciones andaluzas y canarias que habían estado paradas durante dicho mes, partieron hacia el norte del cabo Num para, el 1 de marzo, reemprender sus labores pesqueras en los propios caladeros marroquíes. ■

Ana DIAZ



Cefalópodos: Además del paro, reducción de flota

Para la Administración Central y, concretamente, para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el acuerdo entre Marruecos y la Comunidad Europea resulta más beneficioso para España que los anteriores acuerdos bilaterales. No opina lo mismo la Asociación Nacional de Armadores de Buques Arrastreros Congeladores de Cefalópodos, ANACEF, al estimar que el acuerdo les perjudica considerablemente al contemplar una reducción progresiva del Registro de Tonelaje Bruto que, al final del cuatrienio, habrá afectado a un 19,7 por cien de la flota.

Como se recordará, Marruecos tiene un especial interés por introducirse en los mercados de cefalópodos que tienen los empresarios españoles; de ahí, su posición de dureza para tratar de limitar la presencia de los barcos españoles en este tipo de mercado. En principio, las autoridades marroquíes solicitaban una reducción de la flota de cefalópodos de hasta el 60 por cien, a lo que se negó la Comunidad Europea.

Anteriormente a la firma del acuerdo pesquero, la flota de cefalópodos partía con 36.758 TRB en la zona Sur 30° 40'N; cifra que en 1991 se situará en 29.500 TRB. Según José Ramón Fontán, Presidente de ANACEF esta medida afectará a un total de 27 barcos (14, en enero de 1989 y 13, en marzo de 1990). A esto hay que añadir la parada que los buques de cefalópodos realizarán en octubre.

Para que el daño fuera el menor posible, se idearon varias soluciones, entre las que se contemplaba la posibilidad de utilizar otros caladeros cercanos, como el de Mauritania. Sin embargo, José Manuel Fontán afirma que ésa no es solución ya que *se ha comprobado que los caladeros alternativos son estacionales y escasamente rentables*. De todos modos, ANACEF piensa plantear diversas reivindicaciones para que el Ministerio de Agricultura ofrezca soluciones eficaces a la flota de cefalópodos. ■



La liquidación de los presupuestos de la Seguridad Social referidos a 1988 arroja una desviación de 200.000 millones de pesetas sobre los presupuestos iniciales, la mayor parte de los cuales correspondieron a mayores gastos en asistencia sanitaria. Dato destacable es el mayor crecimiento de los nuevos afiliados y las empresas dadas de alta que los nuevos pensionistas, lo que sería un reflejo de la buena salud de nuestra economía.

Según los datos de la Secretaría General para la Seguridad Social, los gastos y las dotaciones correspondientes a 1988 ascendieron a 5.052.233 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 12,6 por cien sobre el ejercicio anterior, mientras el Producto Interior Bruto lo hacía en un 10,4 por cien. La nota más destacable es el incremento que experimenta el conjunto de actuaciones dirigidas a la protección social prestada por el sistema.

El conjunto de las prestaciones económicas tuvo un crecimiento en 1988 del 10,9 por cien. Las pensiones suponen la parte más importante, con 2.951.011 millones de pesetas, cifra que significa un crecimiento del 11,5 por cien, con una desviación de 37.471 millones de pesetas sobre las cantidades presupuestadas. En Incapacidad Laboral Transitoria, los gastos fueron de 284.303 millones de pesetas, lo que supone también una desviación sobre el

SE CONSOLIDADA EL SISTEMA DE PENSIONES

La ejecución del presupuesto de la Seguridad Social en 1988, según el balance efectuado por el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, ha supuesto un paso más en el objetivo de consolidar el sistema de pensiones contributivo. La Administración ha incrementado, además, el número de beneficiarios con el subsidio de garantía de ingresos mínimos, y para este año está prevista la aprobación de la nueva disposición que amplía los niveles de cobertura sobre pensiones no contributivas.

crédito asignado de 41.052 millones de pesetas. En estos resultados ha influido el aumento del número de trabajadores protegidos así como el crecimiento experimentado por los salarios. En relación con 1988, el crecimiento ha sido del 9,1 por cien.

En asistencia sanitaria, los gastos en 1988 ascendieron a 1.539.099 millones de pesetas, cantidad que representa un crecimiento del 12,7 por cien y, sobre todo, unos gastos de 137.483 millones de pesetas sobre los presupuestados. La desviación estimada es del 9,8 por cien. Por destinos de esos recursos, las desviaciones más significativas se concretan en dos puntos: gastos de personal, con 32.593 millones de pesetas por encima de los previstos, y los gastos en farmacias o recetas médicas, con una desviación de 56.584 millones de pesetas.

En cuanto a los servicios sociales, los gastos crecieron un 40,3 por cien, con una cifra de 105.116 millones de pesetas, que suponen una desviación de 17.707 millones de pesetas. Este crecimiento en los gastos se refiere especialmente a la cobertura de las prestaciones correspondientes a la LISMI.

Según los datos manejados por la Administración, referidos a la liquidación del presupuesto de la Seguridad Social de 1988, el importe de las cuotas suponen el 69,21 por cien de todos los ingresos, mientras la aportación estatal y las transferencias del

INEM representan el 29,19 por cien. En el capítulo de los gastos, las pensiones suponen el 58,41 por cien de los mismos. Sumado a este porcentaje el gasto por otras prestaciones económicas, resulta un total del 65,78 por cien. Los gastos por asistencia sanitaria supusieron el 30,16 por cien de todo el presupuesto.

De acuerdo con estas cifras, las cotizaciones de los trabajadores son suficientes para hacer frente al pago de todo tipo de prestaciones económicas, lo que supone la consolidación del sistema de pensiones contributivas. El Estado, con sus aportaciones, cubriría todos los gastos relacionados con la asistencia sanitaria. Los ingresos por cotizaciones alcanzaron los 3.462.407 millones de pesetas, lo que supuso un crecimiento del 10,1 por cien. Este aumento fue consecuencia de dos factores: del aumento de los salarios y del número de afiliados al Sistema. Por otra parte, se destaca el impacto positivo logrado por las mejoras en la gestión ordinaria así como con las recaudaciones por vía ejecutiva.

Una de las preocupaciones del Régimen de la Seguridad Social durante los últimos años se centraba en el progresivo envejecimiento de los afiliados al sistema, lo que significaba a medio plazo un claro desajuste entre cotizantes y pensionistas, al igual que sucede en los países más desarrollados. Especialmente en algunos regímenes especiales, donde la emigración de la mano de obra joven fue la nota más característica en la última década, el número de pensionistas superaba ya incluso al de personas en activo, lo que era el mayor síntoma de desajuste.

Esta tendencia, al menos en el Régimen General, no se ha producido en el último año. Lejos de ello, se ha logrado un cierto rejuvenecimiento de la población activa al ser muy superior el número de nuevos afiliados que el de pensionistas. Según los datos de la Seguridad Social, el número de afiliados creció en 378.100 personas, y el número de empresas inscritas lo hacía en 67.600. Por el contrario, el número de pensiones aumentó en 176.500, y el de beneficiarios del subsidio de garantía de ingresos mínimos (LISMI) lo hizo en 51.200 personas.

Al 31 de diciembre de 1988, el



número de afiliados a la Seguridad Social ascendía a 11.749.000 personas pertenecientes a 864.100 empresas. Por su parte, el número de pensionistas era de personas 5.866.700 y 92.600 las beneficiarias del LISMI. El crecimiento de afiliados y de empresas sería un reflejo del buen momento por el que atraviesa la economía española. Este sería uno de los datos más significativos a la hora de analizar la creación de empleo.

Las pensiones, según los datos oficiales de la Secretaría General de la Seguridad Social tuvieron, en 1988, un crecimiento entre el 6,3 y el 9,1 por cien. Las pertenecientes al Régimen General aumentaron en una media del 8,1 por cien y se situaron en 56.360 de pesetas. La pensión media de los trabajadores autónomos ascendió a 33.565 pesetas, y tuvo un aumento del 7,1 por cien. En el Régimen Especial Agrario, las pensiones medias fueron de 34.192 pesetas, con un aumento del 6,8 por cien.

En el Régimen del Mar, la pensión media se situó en 57.801

SEGURIDAD SOCIAL 1988 (principales magnitudes)

	1988	Aumento sobre 1987
Número de afiliados	11.749.000	378.100
Número de empresas inscritas	864.100	67.600
Número de pensiones	5.866.700	176.500
Número de beneficiarios del subsidio de garantía de ingresos mínimos (LISMI)	92.600	51.200

PENSIONES

Regímenes	Pensión media de jubilación (pesetas)	Incrementos/ ej. anterior (porcentaje)
General	56.370	8,1
Autónomos	33.565	7,1
Agrario	34.192	6,8
Mar	57.801	9,1
M. Carbón	84.441	8,1
Hogar	31.183	6,3

Datos previstos a diciembre de 1988. No incluye SOVI.

RECAUDACION EN VIA EJECUTIVA AÑOS 1986-1988

	1986	1987	(Millones) 1988
Magistratura de trabajo	14.986	16.086	14.523
Ministerio de Economía y Hacienda	14.684	20.363	1.427
U.R.E.S.	0	53	39.038
TOTAL	29.670	36.502	54.988

pesetas, con un aumento del 9,1 por cien. En el Régimen del Carbón, la pensión media en 1988 fue de 84.441 pesetas, con una subida del 8,1 por cien. Finalmente, en el Régimen de las empleadas de hogar, el crecimiento fue del 6,3 por cien, y se situó en 31.183 pesetas.

Una de las notas más destacadas de la ejecución del presupuesto de la Seguridad Social en 1988 es la desviación de 200.000 millones de pesetas sobre las previsiones iniciales. Este aumento del gasto se ha debido fundamentalmente a un crecimiento de las prestaciones y al capítulo de medicamentos. Pero, junto a es-

En 1988 se redujo, considerablemente, el número de documentos exigidos para acceder al cobro de la pensión de la Seguridad Social.

te aumento de los gastos, también 1988 ha sido escenario de unas mayores recaudaciones por vía ejecutiva, donde han jugado un papel básico las unidades, casi 200, establecidas por la Seguridad Social.

La evolución de los últimos tres años es claramente significativa. En 1986, de unas recaudaciones ejecutivas de 29.670 millones de pesetas, 14.986 millones correspondían a las Magistraturas de Trabajo y 14.684 millones

al Ministerio de Economía y Hacienda. Un año más tarde, de unos ingresos por este sistema de 36.502 millones de pesetas, 53 millones correspondieron ya a las Unidades Recaudatorias Especiales de la Seguridad Social, 20.363 millones al Ministerio de Economía y Hacienda y 16.086 millones a las Magistraturas de Trabajo. Finalmente, en 1988, las recaudaciones por estos mecanismos ascendieron a 54.988 millones de pesetas. De esta cifra, las Unidades Recaudatorias alcanzaron 39.038 millones de pesetas, mientras Economía y Hacienda lograba 1.427 millones y las Magistraturas de Trabajo 14.523 millones de pesetas.

Junto a esta evidente mayor eficacia recaudatoria, la Administración ha seguido también otros mecanismos menos coercitivos. Se han dado todas las facilidades posibles a cada empresa con deudas a la Seguridad Social con pagos aplazados en los próximos años. Se ha hecho un seguimiento más cercano de cada empresa gracias también a los nuevos sistemas de informatización, evitando que irregularidades leves pudieran convertirse en graves en los próximos años.

Por parte de la Secretaría General de la Seguridad Social, se ha hecho también un esfuerzo para la mejora de la gestión y las tramitaciones diarias, tal como figuraba en el Plan de Acción del departamento.

En 1988 se ha reducido, considerablemente, el número de documentos que se exigían con anterioridad para acceder al cobro de una pensión de la Seguridad Social, pasando de 10 a tan sólo 3 documentos. Ello supone eliminar de la circulación más de 3 millones de documentos al año. El período para hacer efectivo el primer paso de una pensión se ha reducido de 30 a solamente 5 días, recibiendo el interesado el cheque correspondiente en su domicilio. El conjunto de las tramitaciones se han reducido de 180 a solamente 50 días. Finalmente, cabe señalar el esfuerzo de la Administración para acercar más los servicios a los afiliados. Entre otras medidas destaca la apertura en 1988 de 61 nuevas administraciones. ■

V. M.

MAR 21

PRESUPUESTO DE GASTOS POR CATEGORIAS ECONOMICAS AÑO 1988 (millones de pesetas)

TOTAL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL (consolidado)

Rúbricas	Presupuesto inicial	Previsión liquidación	Diferencia entre presupuesto inicial y previsión liquidación	
			Importe	Porcentaje
Gastos de personal	501.656	520.999	-19.343	103,86
Gastos en bienes corrientes y servicios	251.578	236.429	15.149	93,98
— Conciertos	97.111	86.865	10.246	89,45
• De gestión no transferida ..	95.005	86.340	8.665	90,88
• De gestión transferida a CC. AA.	2.106	525	1.581	24,93
— Otros gastos en bienes corrientes y servicios	154.467	149.564	4.903	96,83
Gastos financieros	746	167	579	22,39
Transferencias corrientes	3.998.944	4.215.214	-216.270	105,41
— Prestaciones económicas	3.213.562	3.281.314	-67.752	102,11
• Pensiones	2.913.570	2.951.011	-37.441	101,29
• Incapacidad temporal	243.368	284.303	-40.935	116,82
• Incapacidad laboral transitoria	205.916	252.333	-46.417	122,54
• Invalidez provisional	37.452	31.970	5.482	85,36
• Otras prestaciones económicas	56.624	46.000	10.624	81,24
— A Comunidades Autónomas ..	670.184	743.263	-73.079	110,90
— Otras transferencias corrientes	29.364	48.219	-18.855	164,21
— Farmacia (recetas médicas) ..	85.834	142.418	-56.584	165,92
Amortizaciones	20.206	18.341	1.865	90,77
— De gestión no transferida	11.928	10.063	1.865	84,36
— De gestión transferida a CC. AA.	8.278	8.278	0	100,00
OPERACIONES CORRIENTES	4.773.130	4.991.150	-218.020	104,57
Inversiones reales	68.968	53.724	15.244	77,90
Transferencias de capital	164	252	-88	153,66
Activos y pasivos financieros	30.127	25.438	4.689	84,44
OPERACIONES DE CAPITAL	99.259	79.414	19.845	80,01
TOTAL CONSOLIDADO	4.872.389	5.070.564	-198.175	104,07
A deducir: amortizaciones	20.206	18.341	1.865	90,77
TOTAL CONSOLIDADO NETO ...	4.852.183	5.052.223	-200.040	104,12

**PRESUPUESTADA
EN 600 MILLONES,
ESTARA TERMINADA
PARA ANTES DEL 92**

Barcelona contará, hacia finales de 1991, con una nueva Casa del Mar, que vendrá a sustituir a la existente en la actualidad. La Casa del Marino se ha quedado pequeña para atender las necesidades de un colectivo que se aproxima a los catorce mil beneficiarios, de los que algo más de seis mil son pensionistas. Los nuevos locales, cuya construcción se adjudicó el pasado mes de febrero en algo más de 600 millones de pesetas, están concebidos para dar respuesta a las necesidades y servicios que exige una ciudad como Barcelona.

Nueva Casa del Mar para Barcelona

LA nueva Casa del Mar estará enclavada en un lugar privilegiado, dentro del distrito de la «Ciutat Vella», próximo al puerto y al Paralelo. Por una parte, está próxima a las Reales Atarazanas, edificio gótico-medieval, y, por otro, a la Aduana del Puerto, tramo final de las Ramblas, monumento a Colón y Estación Marítima. Esta privilegiada ubicación lleva aparejada, además, un fácil acceso a los nuevos locales, tanto para pescadores como marinos mercantes, así como para los pensionistas, dado que se encuentra dicha zona muy bien comunicada.

Y como la funcionalidad no está reñida con la estética, los autores del proyecto han tenido en cuenta la importancia arquitectónica de la zona. No hay que olvidar, además, que el

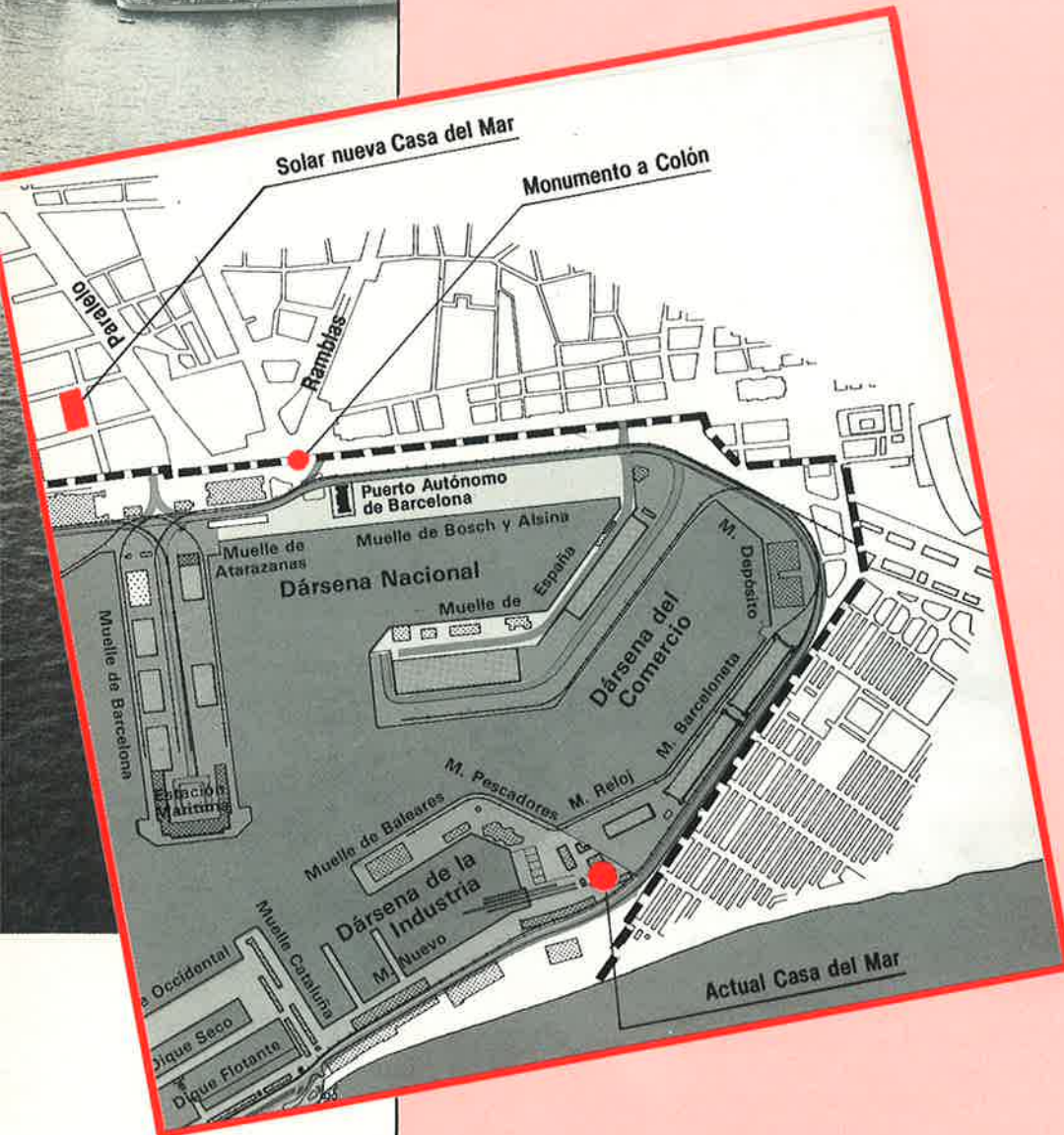


nuevo edificio se situará al pie de Miramar, donde se proyecta uno de los futuros hoteles de lujo que abrirán sus puertas para la Olimpiada. Teniendo en cuenta estos y otros condicionantes, se ha previsto que la fachada vaya cubierta, en buena parte, por piedra de Sepúlveda, escogida por su similitud con la de Montjuich —hoy agotada—, que se utilizó para cubrir las fachadas de numerosos edificios nobles de la zona.

Los nuevos locales contarán con cinco plantas, a las que hay que añadir la planta baja más otras dos dedicadas a aparcamiento subterráneo, lo que hace que el total de la superficie construida se aproxime a los nueve mil metros cuadrados. La distribución del espacio se



La superficie construida de la nueva Casa del Mar será de unos nueve mil metros cuadrados. Se ubicará en un lugar privilegiado y de fácil acceso. Debajo, a la izquierda, la actual Casa del Marino.



FICHA TECNICA

LOCALIZACION: Solar de 1.650 metros cuadrados entre las calles Carrera, Albareda y Puigxurriquer, próximo al Puerto y a Las Ramblas.

PRESUPUESTO: 601.313.646 pesetas.

PLAZO DE CONSTRUCCION: Veintitrés meses, a partir de marzo de 1989.

CARACTERISTICAS: Seis plantas, más dos de aparcamiento subterráneo.

DEPENDENCIAS: Area de Acción Social con Hospedería y área para las oficinas y servicios de la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina.

tanciales mejoras que se van a producir. El actual es un mal hogar del pensionista, muy deficiente, que se compone de una sala de televisión, una mesa de billar y un bar... En el poco espacio del que disponemos ahora resulta imposible ofrecer una atención más completa. En el nuevo edificio, en cambio, nuestros pensionistas tendrán de casi todo lo que puedan necesitar.

En efecto, el futuro hogar del pensionista está ubicado en el bajo y la primera planta, a la que podrán acceder en ascensor. Dispondrá de salas de juego, de televisión, de biblioteca y sala de lectura, además de un despacho para la junta directiva.

Y proseguimos con el área del edificio destinado a los servicios de Acción Social, donde, además del hogar del pensionista, se ubicarán un bar-restaurant y una cocina. Cinco aulas-taller, un salón de actos y sala de exposiciones vienen a completar el capítulo destinado a las actividades.

El capítulo de hospedería merece también ser destacado. El espacio dedicado a la misma en la nueva Casa del Mar tendrá una superficie de 1.062 metros cuadrados, la mayor parte de los cuales irán destinados a las treinta y una habitaciones dobles previstas. Además, el proyecto prevé una sala de recepción, otra de estar, un habitáculo para la administración de la hospedería y un cuarto dedicado a lencería y servicios. *Resulta imprescindible y de gran importancia la prestación del servicio de hospedería, como resulta evidente, pues dicha importancia se la da el propio puerto de Barcelona, a donde llegan marinos vascos, gallegos, asturianos...*

En total, el área de Acción Social ocupará una superficie de 2.885 metros cuadrados, distribuidos entre las plantas bajas y primera del edificio y en la mitad de la segunda y de la tercera. Todo ello de forma que se permita una fácil comunicación entre el bar-cafetería, las salas de juego, la biblioteca, la sala de televisión y la hospedería.

Como se señalaba anteriormente, la distribución se ha realizado teniendo en cuenta

ha realizado teniendo en cuenta las características del centro y la delimitación entre dos zonas: una correspondiente a los servicios de Acción Social del ISM y otra para las oficinas de la Dirección Provincial.

Los más de seis mil pensionistas, que conforman casi la mitad del total del colectivo protegido por la Dirección Provincial del ISM en la Ciudad Condal, notarán las sus-



dos grandes áreas —de Acción Social y de las oficinas de la Dirección Provincial—, lo que se realiza en el proyecto de forma vertical, de modo que las oficinas irán instaladas en la mitad de las plantas segunda y tercera y la totalidad de las cuarta y quinta.

La agrupación vertical quedará comunicada no sólo por el núcleo central de ascensores y escalera, sino que se han proyectado también escaleras interiores de unión entre los servicios que necesiten una mayor conexión. El que las oficinas de la Dirección Provincial se sitúen en la parte alta del edificio lo justifican los autores del proyecto en que los trabajadores, dado que son los que permanecerán más tiempo en el edificio, gocen de las mejores condiciones ambientales posibles.

En la actualidad se vienen arrastrando, en cuanto a las condiciones de trabajo, tanto por la falta de espacio como

Inversiones del ISM

EL Plan Cuatrienal de inversiones del Instituto Social de la Marina, para el período 1989-1992, prevé un volumen de gasto superior a los 6.300 millones de pesetas. Su elaboración se ha efectuado siguiendo las directrices del Plan de Acción del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el área de la Seguridad Social.

El mencionado Plan pretende la plena consecución de una red periférica de instalaciones en todo el litoral del Estado español, una red que permita la eficacia de la gestión de los servicios a prestar, así como la calidad de los mismos.

Las instalaciones previstas en el Plan han sido seleccionadas con criterios de máxima objetividad, como son: el censo de activos y pensionistas del Régimen Especial del Mar, la ausencia de otros organismos que garanticen la prestación de servicios sanitarios y asistenciales, la dispersión geográfica del colectivo, la funcionalidad de los servicios y la mayor operativa y eficacia administrativa de las mismas.

El presupuesto de la entidad para el presente año de 1989 prevé un crédito para inversiones que asciende a 1.781 millones de pesetas, de los que 1.441 millones se destinarán a nuevas construcciones y 340 millones a obras de reforma y acondicionamiento de la red existente. ■

por la calidad de las instalaciones, una serie de deficiencias. Ahora se trabaja de forma muy dispersa. En el nuevo edificio todo estará organizado de una forma racional, sin fraccionar en distintas plantas las diferentes áreas. Ahora lo están por imposibilidades físicas del edificio. Por tanto, también desde el punto de vista administrativo, el nuevo edificio será más operativo.

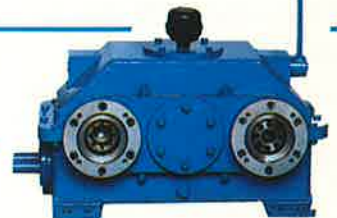
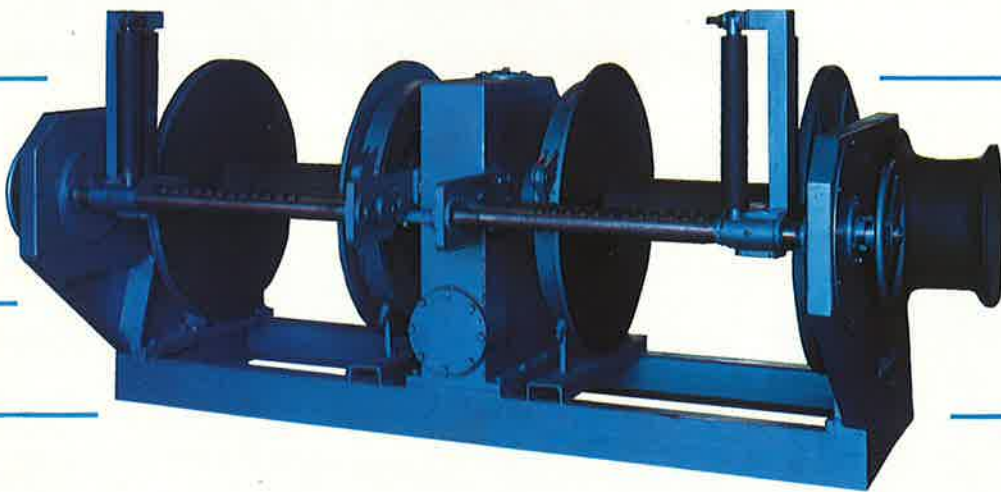
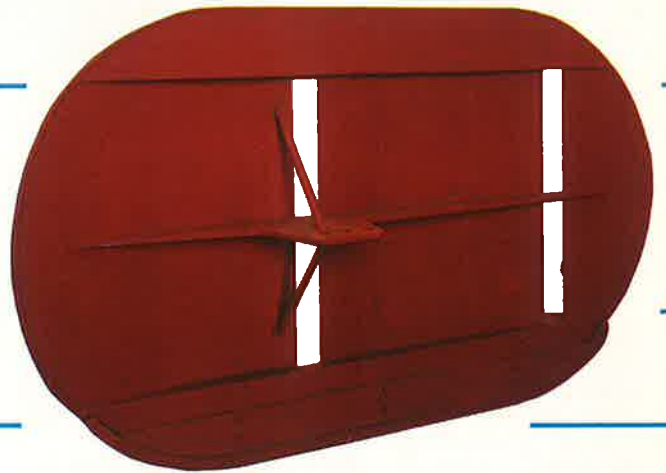
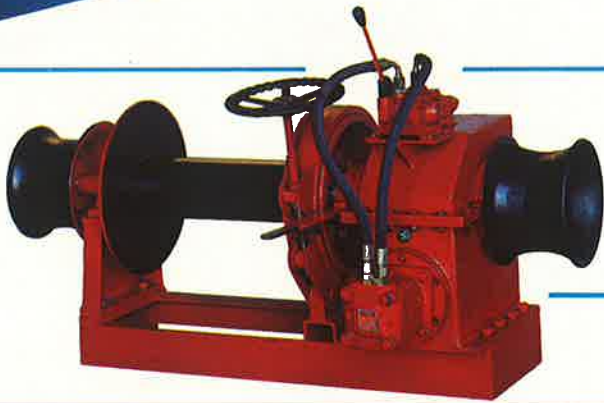
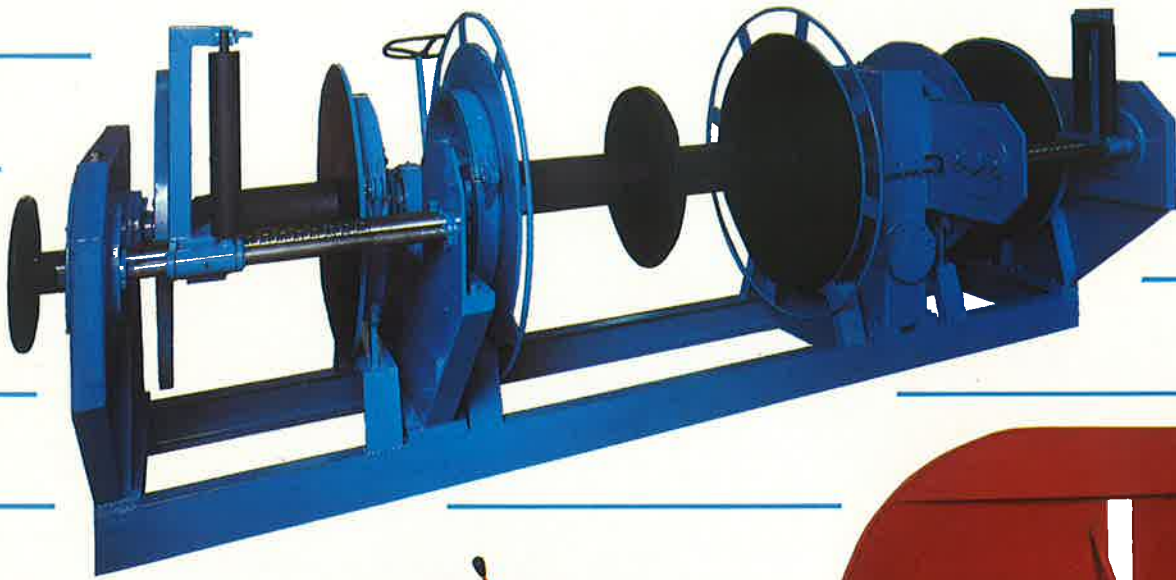
La atención sanitaria experimentará, asimismo, una sustancial mejora, lo que repercutirá directamente en la calidad de la asistencia que se presta. En estos momentos el médico realiza el reconocimiento en el mismo despacho donde trabaja, no queda otra alternativa. Cuando se efectúe al nuevo edificio, las salas de reconocimiento estarán separadas de los despachos. También la inspección médica mejorará notablemente. El servicio de Medicina Marítima, que es al que nos estamos refiriendo, contará con un médico más en plantilla a partir del próximo día 15 de marzo.

También habrá una sala destinada a ordenadores, donde se informatizarán los resultados de los reconocimientos médicos, pudiéndose disponer de ellos de una forma rápida y eficaz.

Recapitulando, la Dirección Provincial ocupará la quinta planta del nuevo edificio; los servicios de Medicina Marítima y de Inspección Médica ocuparán la segunda planta; la Intervención y Oficina de Empleo estarán ubicadas en la tercera planta, mientras que la cuarta quedará destinada a Seguridad Social, administración y secretaría general.

Las obras ya se habrán iniciado, si nada obliga a alterar las previsiones iniciales, cuando esta revista llegue a manos de nuestros lectores, y está previsto que se terminen 23 meses después, hacia finales de 1991. Una fecha ya próxima a las Olimpiadas y en un año en el que Barcelona habrá cambiado buena parte de su paisaje urbano, dispuesta a recibir engalanada la antorcha de los juegos. Para entonces *todos*, las gentes del mar y los que trabajamos a su servicio, tendremos una nueva casa. ■

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

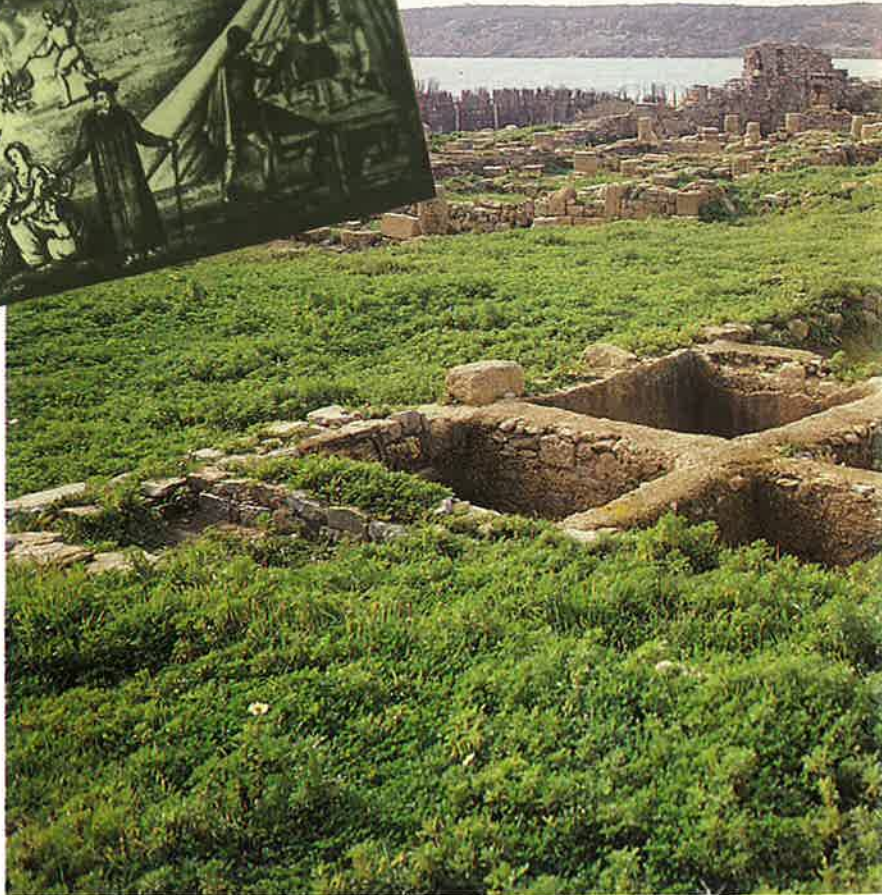
 **Mapsa** S.A.
MAQUINARIA NAVAL

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

Grabado de la almadraba
de Hércules (Cádiz)
a finales del siglo XVI.



La salazón del pescado en el Cádiz antiguo



Es bien conocido que la provincia de Cádiz ha acumulado, a lo largo de su dilatada historia, una añeja tradición pesquera. La privilegiada situación de sus costas, en la confluencia del océano Atlántico y el mar Mediterráneo, junto al hecho cultural de vivir de cara al mar, propiciaron a sus habitantes un marcado carácter y particulares pautas de comportamiento.



Embarcaciones menores, «vigilantes», junto a una rabera.



LA gran riqueza de sus fondos marinos se basaba en la existencia de grandes extensiones de fanerógamas marinas y algas que daban sustento a multitud de especies. Eran muy abundantes los sargos, raspallones, oblas, salemas, meros, salmonetes, bodiones..., así como peces de vida más pelágica, como servias, espetones, corvinas, pargos..., y numerosos invertebrados: crustáceos, gorgonas y corales.

Junto a esta fauna íctica autóctona —muy esquilhada en la actualidad por una deficiente explotación turística del litoral, por los vertidos industriales y urbanos, y por una sobre-

Piletas para salazón de pescado en una factoría de Baelo Claudia.

madraba. El término procede de la voz árabe «al-madraba», con el significado de «el golpeadero». Se lo puede definir como un arte de pesca fijo, constituido por un sistema de cámaras cerradas con paños de red, que almacenan el pescado, y un conjunto de barcos, con tareas, maniobras y atenciones específicas. Obviamos una más detallada descripción de la almadraba al considerarlo un tema repetidamente divulgado y algo distante de la cuestión a tratar. Si acaso, señalar que el tipo de almadraba más primitivo conocido es el «de vista o tiro», que carece de partes fijas. De este modo, el atún es cercado por embarcaciones que salen a su encuentro desde la costa, siendo cobrados desde tierra —africana o hispana— por medio de ganchos (figura 1).



Los túnidos, abiertos, se introducen en toneles entre capas de sal.



Tarea de salar el pescado.

pesca poco racional— se hallan las especies migratorias que cruzan el Estrecho de Gibraltar periódicamente, principalmente los escómbridos: atunes, caballas, esturiones, bonitos, melvas, sardos, bacoretas, y en menor grado peces espada, son los más representativos. Estos pasan próximos a la costa en grandes grupos por rutas migratorias fijas desde hace tiempos inmemoriales.

El máspreciado desde la antigüedad es el atún (*Thunnus thynnus*). Se desplaza anualmente desde el Atlántico al Mediterráneo para desovar (mayo-junio), volviendo a retornar al océano una vez realizada esta función (julio-agosto). El método creado para capturar los túnidos fue la al-

Las teorías propugnadas por diversos historiadores remontan la explotación comercial de los atunes y otros escómbridos, indistintamente, bajo el dominio fenicio, griego o indígena; personalmente nos inclinamos a creer que originariamente las comunidades protohistóricas que poblaron nuestras costas se beneficiaron, simplemente, de los productos que les ofrecía el mar. Posteriormente llegarían en mayor grado las transacciones económicas que nos relatan las fuentes clásicas. En todo caso, la Arqueología aún no ha dado respuestas difinitivas a este respecto.

El conocimiento de la pesca e industria del salazón en la antigüedad nos ha sido legado por las fuentes literarias griegas

y romanas. Así, la primera referencia la trae a colación el autor ático Eupolis, que vivió hacia el año 446-411 antes de Jesucristo. Algunos años después, Hipócrates recetaba el garum (salsa para condimentar las comidas basada en los intestinos, hipogastrios, gargantas y fauces de atunes y otros escómbridos) de Cádiz a los hidrópicos. Antífanos nombra el esturión gaditano hacia el 390 a. C. Nicóstratos, hacia el 380 a. C., nos relata cómo el hipogastrio de la zona se introducía de contrabando. Timeo, a principios del siglo III a. C. aduce que los fenicios de Cádiz llegaban con el viento apeliota o de levante en cuatro días a un lugar donde los atunes eran enormes, grasosos, y se alimentaban de

encina que crece en el mar, muy rastreadora y que produce frutos en verdad muy abundantes. Esta encina se da también profusamente en el interior de Iberia, y aunque tiene raíces muy grandes, como las de una encina completamente desarrollada, su tronco es menor que el de una pequeña; produce, sin embargo, tanto fruto que después de la marea alta, así en la costa de la parte interior como de la exterior de las Columnas (Estrecho de Gibraltar), queda cubierta de las que arroja la pleamar. No obstante, las bellotas de la parte de adentro de las Columnas son siempre más pequeñas y se encuentran en mayor cantidad. Y dice Polibio que dichas bellotas llegan hasta el mar Latino, si



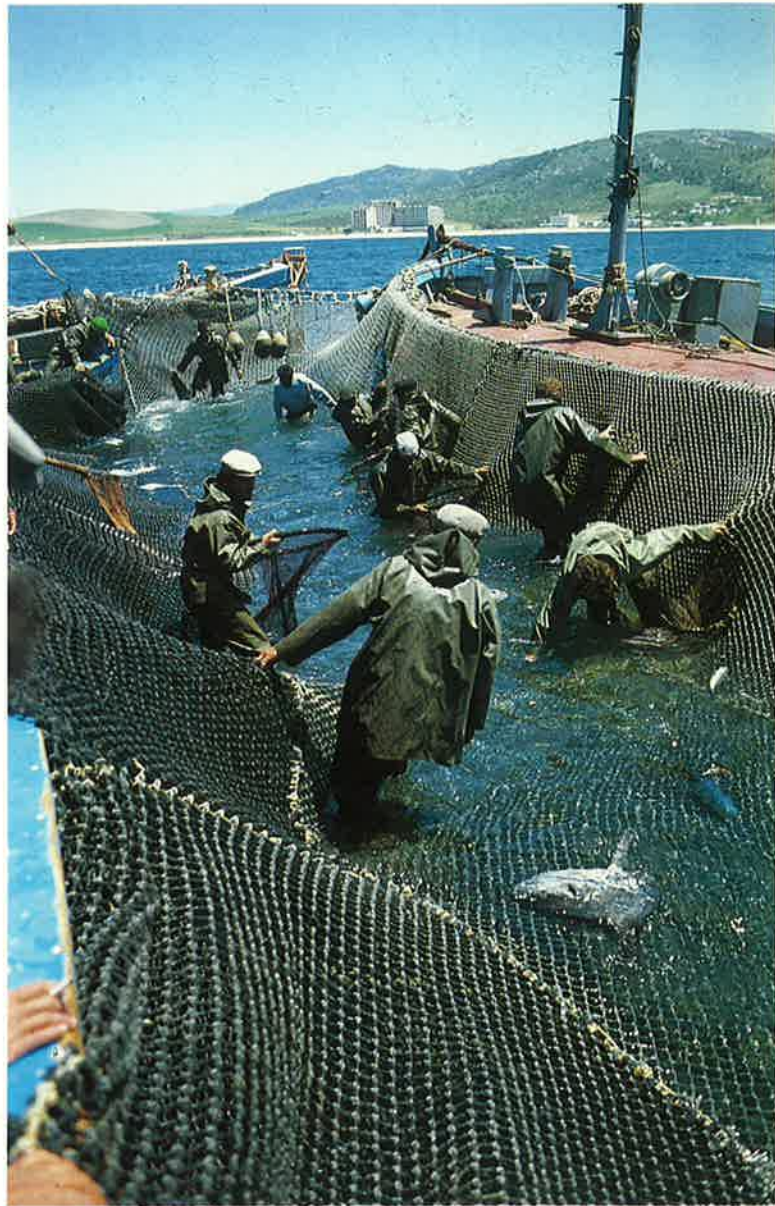
Factoría conservera de Barbate. Operación de la limpieza del bonito.

«un roble que hay en el mar» (el bonito come también una alga con forma de bellota llamada *Halydryis siliquosa*, abundante al norte de Canarias); una vez cobrados se ponían en conserva y envasaban para comercializarlos en Cartago y otros puertos mediterráneos. Milesio recomendaba el atún de Cádiz para los enfermos. Hicésios nos habla del envasado de las gargantas y hocicos de los esturiones. Estrabón, comparando la riqueza agrícola del Bajo Guadalquivir con su mar, no relata:

«Muchos atunes, que del mar exterior llegan a estas costas, son gordos y grasosos. Se nutren de las bellotas de cierta

no las produce también, añade, Sardo y la tierra vecina. Y cuanto más se acercan los atunes viniendo desde el mar Exterior a las Columnas, tanto más adelgazan, por falta de alimento. Son estos peces una especie de cerdos de mar, porque les apetece las bellotas y engordan extraordinariamente con ellas, hasta el punto que nacen tanto más atunes cuanto más bellotas produce el mar.»

Marcial trata de la excelencia de la salsa *Hesperis liquor* al comerla con huevos fritos, y de la caballa salazonada en Cartagena, denominándose *garum sociorum* a la salsa que se preparaba con la sangre de la caballa aún viva. Aulo Gelio y el médico Galeno cierran en el si-



Momento final de la «levantá». En 1949 se capturaron 43.000 atunes; en la actualidad no pasan de 400.

glo II el elenco de escritores de la antigüedad clásica que mencionan estos peces y su elaboración en ambas orillas del Estrecho de Gibraltar, industria económicamente monopolizada —según las últimas investigaciones arqueológicas— en el emporio comercial de Gadir/Gades (Cádiz) y su entorno más inmediato.

Los restos materiales más sobresalientes que nos ofrece la Arqueología, referentes a la industrialización y comercialización del producto se han excavado en Grecia, en la denominada «Casa de las ánforas púnicas» del ágora o plaza pública de Corinto. Las ánforas que contenían el atún envasado procedía de Cádiz y se fechan

en el segundo cuarto del siglo V a. C. En otro ámbito geográfico, se conocen factorías de salazón del pescado también anteriores a nuestra Era en Sicilia (s. IV a. C.), en Cala Minola (Levanzo) y San Vito (Trapani). Remontándonos al presente no hemos de olvidar que la última «tonnara» o almadraba del Mediterráneo central desapareció en 1983 de Favignana (Islas Egadi, Sicilia), presentando un arte de pesca similar al que aún hoy perdura en la localidad gaditana de Barbate. En España también encontramos factorías de salazones púnicas en Almuñécar (Granada), La Tiñosa (Lepe, Huelva) y las más antiguas en El Puerto de Santa María (Cádiz). En resu-



Barco acopajador cargado de bonitos y melvas.

como ha venido sucediendo con los jabegueros de los siglos XIII-XIV hasta nuestros días. Si comparamos las factorías-arquetipo romanas con las conocidas de época púnica (es decir, el período histórico inmediatamente anterior), halladas en El Puerto de Santa María, ambas se encuentran constituidas por cinco espacios, diferenciados por su tamaño y función. En primer lugar encontramos la entrada a la factoría, tras la que se abre un habitáculo con suelo de guijarros inclinado hacia el mar, dedicado al almacenaje y a la limpieza del pescado; los peces y luego el pavimento empedrado se enjuagaban con agua dulce. En esta habitación el pescado se troceaba, como demuestran

cadore gaditanos pudieron usar la sal procedente de la marisma del Guadalete (en cuyo reborde se encuentra la ciudad coetánea de Doña Blanca) o de las proximidades de la marisma del Guadalquivir (Laguna del Gallo), ambos lugares situados a unos 10 km de las factorías púnicas de El Puerto de Santa María. La última habitación ha sido interpretada como almacén para los instrumentos de la factoría.

Las ilustraciones que acompañan a esta breve reseña, sobre la pesca y la salazón del pescado en Cádiz durante la antigüedad corresponderá a diversas faenas de la pesca almadradera en Zahara de los Atunes (junio de 1985) y distintos procesos de



Viejas barcazas almadraberas varadas en la playa de Zahara de los Atunes.

men, las fuentes griegas y los hallazgos arqueológicos en Grecia y en El Puerto de Santa María denotan el inicio industrial de estas actividades pesqueras —hasta la fecha— en la primera mitad del siglo V a. C.

No obstante, rastreemos qué restos antiguos podemos encontrar relacionados con los datos anteriormente mencionados. Las factorías púnicas excavadas son de pequeñas dimensiones —no ocupan más de 500 m²—, y familiares; sin embargo, la industria salazonera en época romana recibirá un gran impulso, dependerán del Estado y se convertirán en grandes instalaciones. Las factorías romanas en la provincia

de Cádiz se ubican en La Algaida (Sanlúcar de Barrameda), Trafalgar (donde existían secaderos de pescado idénticos a los actuales), Baelo Claudia (Bolonia, Tarifa), y Carteia (especializada en caballa).

Los establecimientos pesqueros dedicados a la salazón del pescado se situaban en época púnica y romana en las cercanías de la costa y de la desembocadura de los ríos, en zonas altas, con el fin de otear el paso de los atunes, fórmula que durante el siglo XVI se sustituirá por la vigilancia del mar desde atalayas (ver Figura 1). Dada la gran cantidad de mano de obra que se necesitaba, ésta provenía de las ciudades vecinas y del norte de Africa, tal y

las excavaciones de Corinto, de igual modo que en época romana, en rectángulos y cuadrados, mientras que actualmente se prefieren las tiras rectangulares. En otra estancia se elaboraba el garum o hipogastrio gaditano, que a veces se hervía para acelerar la salmuera. En la siguiente se encontraba una serie de piletas de mampostería repelladas con mortero impermeabilizante, de ángulos redondeados, ubicadas sobre el suelo; los atunes se colocaban entre capas de sal bien proporcionadas y maceraban durante veinte días. El conocimiento industrial de la sal es atribuido a los fenicios, a pesar de que ya Estrabón anotara que la Bética era pobre en salinas; estos pes-

elaboración de la salazón tomados en una factoría conservera de Barbate. ■

J. J. LOPEZ AMADOR
J. A. RUIZ GIL
E. PEREZ FERNANDEZ

BIBLIOGRAFIA BASICA

- DICCIONARIO ENCICLOPEDI-
CO ILUSTRADO DE LA PRO-
VINCIA DE CADIZ, 6 vols.,
1985.
JIMENEZ CONTRERAS, S.: «La
industria del pescado en la Anti-
güedad», *Rev. Arqueología*, 68
(1986), 20-34.
PONSICH, M., y TARRADELL,
M.: «Garum et industries antiques
de salaison dans la Méditerranée
occidentale», París, 1965.

¡¡AHORA!!

TRAWL EYE

POR FIN UN SONAR SIN CABLE EN SU RED DE ARRASTRE



SLING
INTERNACIONAL

El Gran avance tecnológico de los últimos 5 años ha procurado un desarrollo sin precedentes en los sistemas de detección de red de arrastre mediante sondas con o sin cable.

No obstante, todos éstos avances actualmente han sido superados con la llegada del SONAR en la red.

La imagen conseguida por medio de este procedimiento nos da en todo momento y con toda precisión, un fiel reflejo de la posición de trabajo de la red.



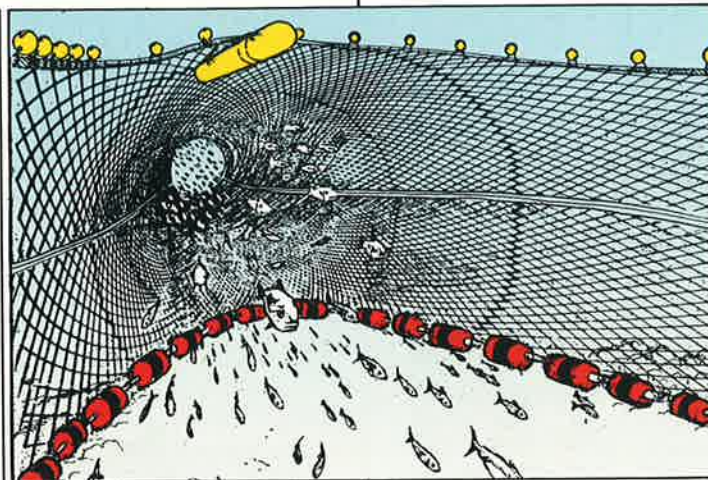
El sonar sin cable (TRAWL EYE) desarrollado por SEAMATRIX, ha supuesto poner al alcance de todos los pesqueros del mundo independientemente del tipo de pesca y aparejos utilizados, la información de la red mas importante, hasta ahora conseguida y vetada a gran parte de buques cuyo sistema de pesca se realiza con redes de poca altura vertical. A partir de este momento toda la información no conseguida por este tipo de pesqueros esta completamente resuelta.

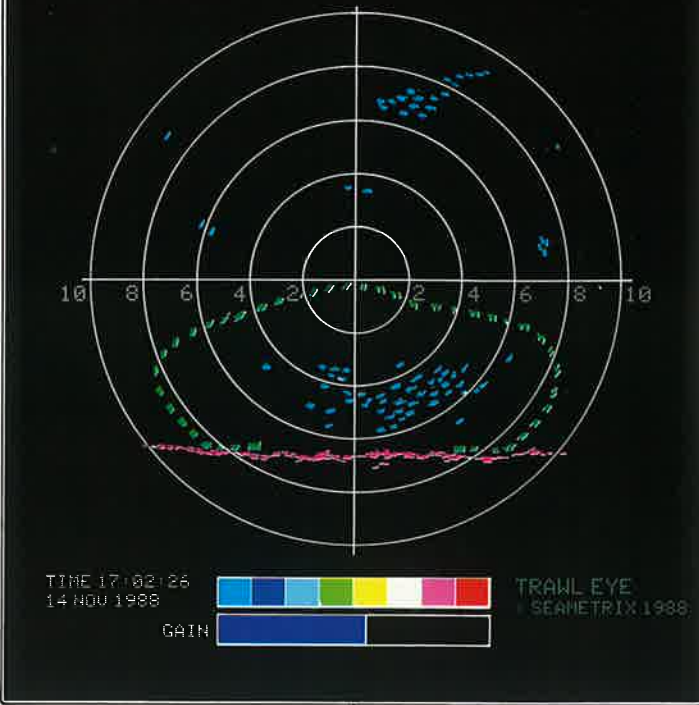
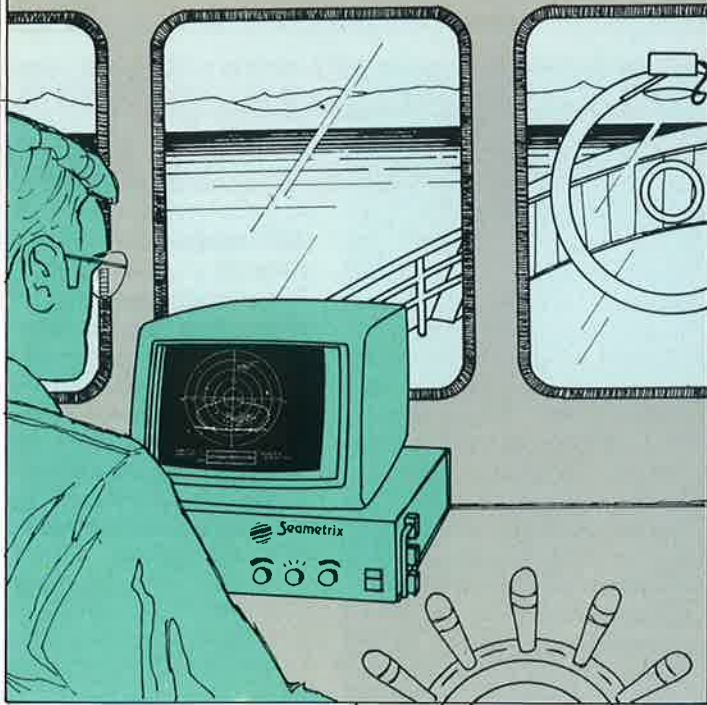
El fácil manejo y comodidad obtenido con el TRAWL EYE esta al alcance de cualquier persona de abordo, sin necesidad de formación especial.

El aparato en sí (transmisor) es de dimensiones muy

pequeñas $450 \times \varnothing 110$ mm. y su peso en el agua es de 3,6 Kgs. con batería recargable, llevando incorporado un sonar con un barrido de 50 mts. de radio, facilitando en todo momento el perímetro de la red en su forma actual de trabajo, siendo la distancia máxima de alcance entre el aparejo y el buque de 1,5 Km.

Este transmisor ajustado fácilmente al corcho de la red, lleva como complemento un receptor que va sumergido en el agua, bien en el casco del buque, o bien colgado de él y, además en el puente de mando lleva un aparato televisor, con video incorporado, que refleja la imagen con distintos colores de la red, fondo marino y pescado.



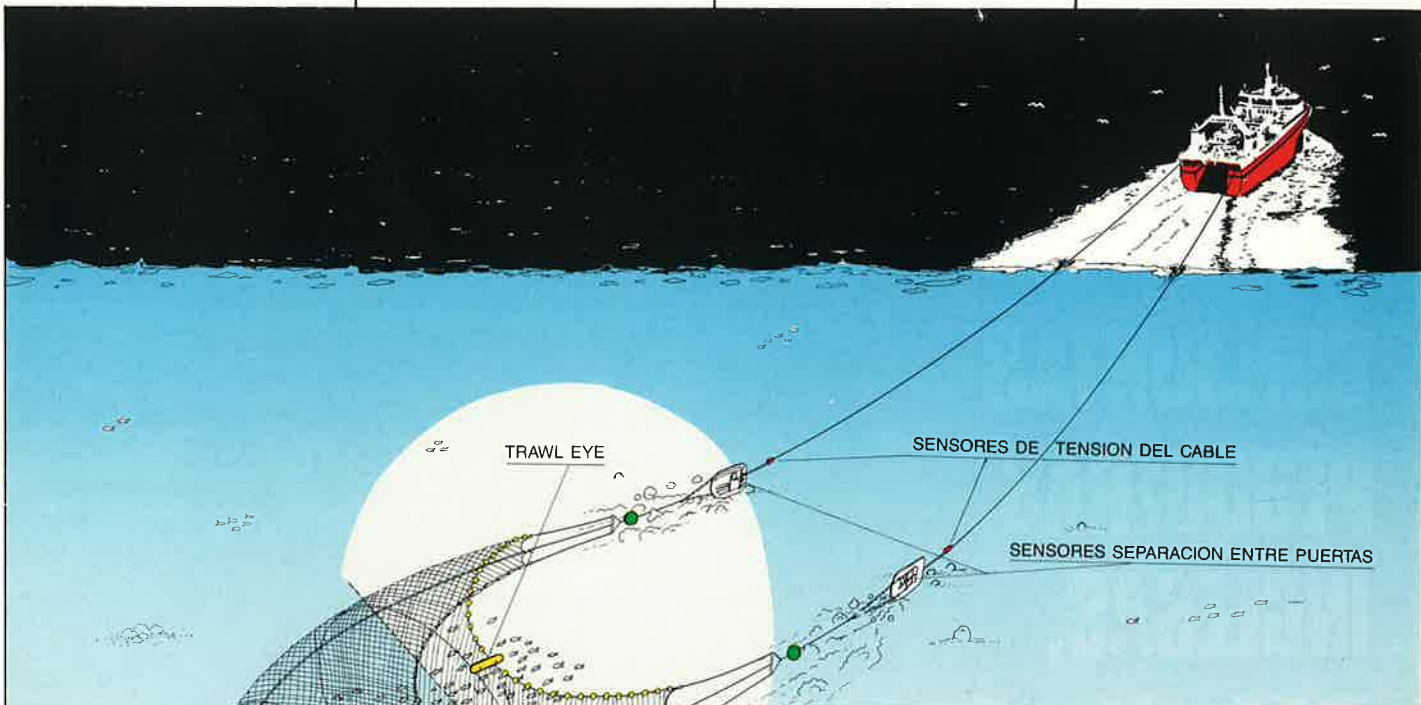


NETNAV

El **TRAWL EYE** forma parte destacada de un conjunto de hasta 18 sensores distribuidos a lo largo del aparejo. Mediante este sistema llamado **NETNAV** (sistema monitorizado sin cable para el aparejo de pesca) es posible obtener entre otras las siguientes informaciones:

- Separación de puertas
- Tensiones de los cables
- Temperatura del agua
- Rumbo de la red
- Profundidad de la red
- Altura de la red
- Captura obtenida en el copo.

Todos éstos sensores pueden trabajar independientemente, o en conjunto, siendo todos ellos compatibles entre sí. Para mayor concreción no duden en consultarnos.



SENSOR DEL COPO CON COMPAS DE DIRECCION
SENSOR DE TEMPERATURA DEL AGUA

CADENAS
sling s.a.

Polígono de Capuchinos, 2 Planta Oficinas
20100 RENTERIA (Guipúzcoa) España.
☎ 115/20110
PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa) España.
☎ 943 52 23 00/51 31 65
Tlx. 38205 SLING E
Telefax 43 51 69 38

A la espera de una decisión del Tribunal de la CE en Luxemburgo



En el aire. Así están al cierre de este número los intereses de los armadores españoles que en los últimos años constituyeron empresas conjuntas en el Reino Unido. Una Ley aprobada en el Parlamento obligaba a un proceso de nacionalización de los barcos de estas empresas con el plazo límite del 31 de marzo. Los armadores españoles recurrieron esta normativa y ganaron en la corte de primera instancia, lo cual planteó en el Reino Unido un problema constitucional. La

Administración británica recurrió y ganó en el Tribunal de apelación y ahora sólo falta esperar lo que decida la instancia equivalente a nuestro Tribunal Supremo, mientras Bruselas no ha ocultado por medio del comisario de Pesca, Manuel Marín, su oposición a la Ley inglesa.

**LAS EMPRESAS
CONJUNTAS
PESQUERAS
INGLESAS,
EN EL AIRE**



LA constitución de empresas conjuntas con el Reino Unido ha sido, por parte de los armadores españoles, una práctica habitual durante la última década. El inicio de esta vía para ejercer la actividad pesquera en otras aguas tuvo lugar hacia 1980. El Ministerio de Economía y Hacienda autorizó las inversiones encaminadas a este fin y se calcula que las mismas pueden ascender a unos 9.500 millones de pesetas. Estas sociedades se constituyeron de acuerdo con la legislación británica, operando todos los barcos con bandera y todas las condiciones exigidas en aquel país. Algunos de los 95 barcos que forman hoy el bloque de las empresas conjuntas en el Reino Unido fueron adquiridos a armadores británicos. Otros fueron de nueva construcción y, finalmente, otra parte procedía de la flota española, y se exportaron de acuerdo con la legislación vigente a estos efectos.

Con carácter general, los armadores españoles poseen la mayor parte del capital en cada una de estas empresas, aproximadamente el 90 por cien, mientras la parte restante pertenece a ciudadanos británicos. En aquellas fechas, según la legislación vigente en el Reino Unido, los inversores extranjeros podían tener hasta el 100 por cien del capital en las empresas conjuntas.

Las inversiones españolas conjuntas se realizaron desde 1980, cuando todavía no había entrado España en la Comunidad Europea y, en consecuencia, no había normativa sobre cuotas como existen en la actualidad.

Las empresas conjuntas constituyeron una salida legal a las pretensiones de expansión de los armadores españoles fuera de nuestros caladeros para ejercer una actividad que no se realizaba con intensidad en otros países. Este proceso de formación de empresas conjuntas, que dieron lugar al funcionamiento en otro estado de una serie de barcos con sus correspondientes derechos de pesca, es lo que en este momento ha dado lugar a la res-

puesta de las autoridades británicas que tratarían de recuperar lo que en su día pasó a manos de armadores extranjeros, con todas las bendiciones inglesas.

Fruto de este malestar de las autoridades británicas es la normativa que ha tratado de aplicar el Gobierno de Londres, tras la correspondiente aprobación del Parlamento. Se trataba de la denominada *Merchant Shipping Act* de 1988. En su segunda parte se dedica a regular la actividad pesquera, en línea con la recuperación del control del sector por armadores nacionales.

La novedad más significativa de la nueva Ley inglesa se refiere a la apertura de un nuevo registro de barcos de pesca, algo que se está haciendo en cada Estado miembro de la Comunidad. Pero los ingleses aprovecharon la apertura de este registro y la obligación de Bruselas de poner orden en el sector, para fijar una serie de nuevas condiciones cuya legalidad fue rechazada en todo momento por los armadores españoles.

Para poder registrar un barco y disfrutar de los derechos de pesca que tuvieran en su poder, es indispensable que los barcos sean propiedad de lo que se llamaba personas físicas o jurídicas «cualificadas». Esta cualificación de una persona para ser considerada con derecho a registrar un barco, se centraba en la nacionalidad, residencia y domicilio británico.

Para que una persona jurídica se considere cualificada, resultaba indispensable que al menos el 75 por cien de las acciones estén en manos de personas físicas cualificadas. En otras palabras, que para registrar un barco de pesca y tener derecho a disfrutar de sus licencias las empresas conjuntas, en la actualidad en un 90 por cien en manos de españoles, deberían pasar a estar controladas al menos en un 75 por cien por ciudadanos ingleses.

Para los armadores españoles, las exigencias del Parlamento británico suponen la necesidad de desprenderse a marchas forzadas de sus acciones en las empresas conjuntas, con

UNA ley británica va contra los principios comunitarios, contemplados en el Tratado de Roma.

unas ventas prácticamente masivas en el mercado, lo que iba a provocar una caída en sus precios. Los armadores se resisten a tener que vender a la baja sus acciones en dichas empresas. Pero, especialmente, rechazan la aplicación de una normativa que en su opinión choca de lleno con la normativa comunitaria.

Según Margarita Maíz, adjunta a la dirección de la Asociación Nacional de Armadores Españoles de Sociedades Conjuntas Internacionales, la disposición inglesa ataca los fundamentos mismos de la Comunidad al atentar contra la filosofía contemplada en el Tratado de Roma. En una CE donde existe un movimiento de capitales, donde se camina hacia el Acta Única con la eliminación de fronteras, donde las operaciones de compra y venta de empresas es actualidad diaria, no se puede seguir considerando al sector pesquero como un reducto de nacionalismo, como si los pescadores siguieran ejerciendo igual que en los últimos siglos.

Por otra parte, los armadores españoles, en su recurso ante las autoridades británicas, han esgrimido la imposibilidad de aplicar una ley con carácter retroactivo para la eliminación de una serie de derechos adquiridos desde 1980.

La Merchant Shipping Act es una Ley inglesa aprobada por el Parlamento británico que entró en vigor el pasado 1 de diciembre y que cuenta con una segunda parte dedicada a la pesca. En el caso de este sector, se dio un plazo hasta finales del mes de marzo para que los armadores de empresas conjuntas regularizaran su situación en relación con la nueva normativa.

Lejos de su aceptación, los empresarios españoles, entendiendo que les asistían todos los derechos, iniciaron una ofensiva hace ya algunos meses ante la justicia británica, con el fin de hacer valer sus derechos en el marco de la Comunidad.

La primera parte de la bata-

lla legal que mantienen los armadores españoles de empresas conjuntas en el Reino Unido tuvo lugar hasta el pasado 10 de marzo, cuando los jueces de la corte de primera instancia de Londres decidieron suspender temporalmente la Ley del Parlamento, por estimar que en es-



te momento el Reino Unido forma parte de la Comunidad y que, en consecuencia, está obligado a cumplir sus disposiciones. Los jueces fueron también claros al señalar que muchas razones podrían estar de parte de las autoridades británicas pero que, la ley estaba del lado de los armadores. El fallo de la corte de primera instancia anunciaba su intención de remitir el asunto al Tribunal de Luxemburgo para que decidiera en última instancia la autoridad comunitaria. En consecuencia, autorizaba a los barcos de las empresas conjuntas a seguir faenando en los mismos caladeros y en las condiciones anteriores, siempre que se respetasen las condiciones exigidas. La decisión de la corte de primera instancia fue considerada en todos los medios pesqueros españoles como un éxi-

to de los armadores de las empresas conjuntas, aunque se temía que las autoridades británicas pudieran endurecer las condiciones para seguir ejerciendo la pesca.

Pero esta primera alegría duró poco en manos de los armadores españoles. Ya no se trataba solamente de un problema económico, en cuanto las acciones de las empresas estuvieran en manos de armadores españoles o ingleses. La decisión del juez estaba dando lu-

gar a un verdadero problema institucional en el Reino Unido y ya eran muchos los medios que se planteaban si un juez podía suspender una Ley del Parlamento británico, aunque fuera alegando normativa comunitaria.

En respuesta a la postura del juez, las autoridades británicas recurrieron el fallo ante el tribunal de apelación correspondiente. Diez días después de la decisión del juez de primera instancia, el tribunal de apelación falló a favor de las autoridades inglesas. La nueva sentencia veía una extralimitación de competencias por parte del primer juez, al considerar que no podía suspender una Ley aprobada por el Parlamento.

La noticia supuso un jarro de agua fría para los armadores españoles, que ya se veían faenando sin problemas en aguas de la

Comunidad, dentro de las empresas conjuntas durante los próximos dos años hasta que fallase el Tribunal de Luxemburgo, y cuando ya fuera prácticamente un hecho el mercado único. De acuerdo con la nueva sentencia, los barcos pertenecientes a las empresas conjuntas están obligados a cumplir las exigencias de la nueva Ley y en los plazos previstos. Ello supone que antes del 31 de marzo deberían dar una salida a las exigencias, en cuanto al reparto del capital en las empresas o amarrar la flota, al no disponer ya de las correspondientes licencias, a las que se accede a través del nuevo registro.

Los armadores españoles decidieron seguir con su ofensiva ante los tribunales ingleses. En esta línea han llevado el caso a la corte suprema, equivalente a nuestro Tribunal Supremo para que se pronuncie sobre el caso. Esta decisión se espera pueda conocerse en la segunda quincena de abril.

Al margen de lo que decidan los tribunales británicos, los armadores españoles mantienen abierta la esperanza en relación con la actitud que adopte la Comunidad. El colegio de Comisarios ya se ha pronunciado en contra de la decisión de la justicia británica y el comisario de Pesca, Manuel Marín, ha sido claro al denunciar el proceso del Reino Unido contra el funcionamiento de las empresas conjuntas. Los armadores españoles de estos barcos confían, sin embargo, en una acción más rápida de Bruselas para evitar hechos consumados en el Reino Unido. Los empresarios entienden que de poco va a servir que tengan razón si la Administración británica decide aplicar la Ley con todas sus consecuencias a partir del 1 de abril. Probablemente, a medio plazo se lograrían indemnizaciones para las empresas conjuntas, pero se habían quitado de enmedio a los 95 barcos que hoy ejercen legalmente la pesca dentro de esta modalidad empresarial. ■

Vidal MATE

PASCH Y CIA., S.A.



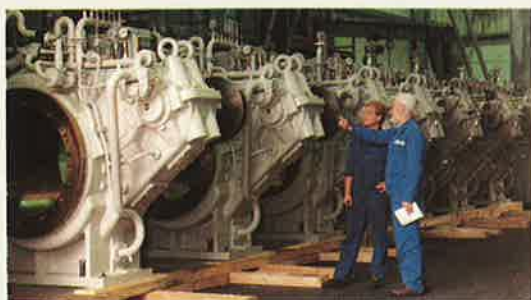
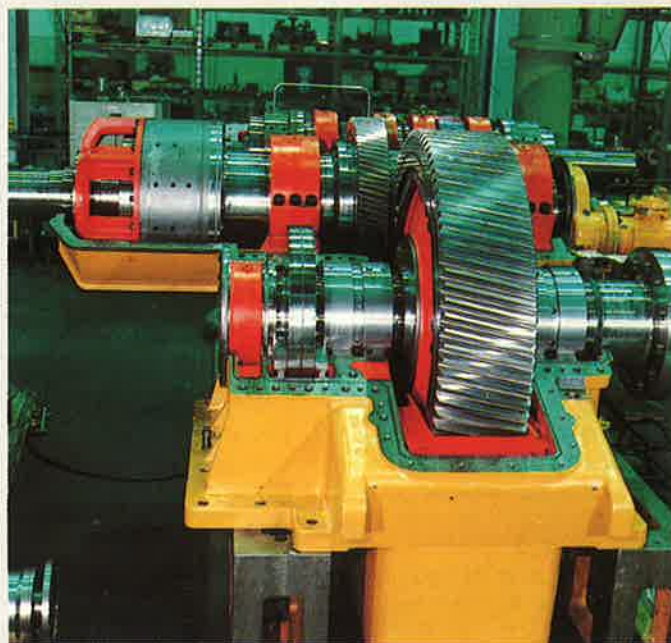
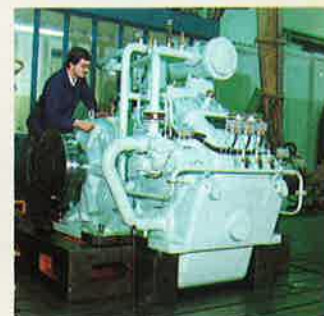
Se adapta a su buque

Cuando la tecnología avanza rápidamente, se impone la adaptabilidad.

RENK-TACKE, líder indiscutible en la fabricación de reductores y tomas de fuerza, ofrece una amplísima gama de posibilidades que cubren cualquier necesidad.

Posibilidad no sólo de elegir, sino de adaptarse a los requerimientos concretos de su buque.

Y la garantía que ofrece la larga experiencia adquirida en buques de cualquier tipo.



PASCH Y CIA., S.A.

28020 MADRID

Capitán Haya, 9
Telf.: 91-597 27 27
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 91-455 13 41

08006 BARCELONA

Tuset, 8-6º
Telf.: 93-217 19 63
Telex: 53063 - pasch-e
Fax: 93-237 37 05

48009 BILBAO

Alameda de Mazarredo, 47
Telf.: 94-424 28 06
Telex: 32720 - pasch-e
Fax: 94-424 28 02



UNA POLITICA CERCA DEL MAR

El Comisario de Pesca de la Comunidad Europea, el español Manuel Marín, presentó a los parlamentarios europeos el plan de actuación que su departamento desarrollará en los próximos años. Una política que se basará en la necesidad de cooperar más estrechamente con los hombres del mar.

El Comisario de Pesca, en esta su primera intervención, señaló que las líneas generales de los principios que rigen la gestión pesquera de la CEE deberán mantenerse después del 1 de enero de 1992 cuando, definitivamente, se haya construido la «Europa de los doce».

EL discurso del Comisario de Pesca de la Comunidad Europea, Manuel Marín, ante los parlamentarios europeos para explicar el plan de actuación que su departamento desarrollará en los próximos años, fue acogido con bastante interés en Bruselas. Manuel Marín, en esta su primera intervención ante el Parlamento europeo, trató cuestiones importantes para la pesca comunitaria tales como la conservación de los recursos, la política de mercados, el control, las relaciones internacionales y las estructuras de la pesca europea.

En relación con la política de conservación de recursos, basada en la fijación de límites cuantitativos y en medidas técnicas especializadas, la Comisión proseguirá sus investigaciones con el fin de mejorar el mecanismo y la gestión de los TACs (totales admisibles de capturas) y las cuotas para reducir al mínimo las limitaciones existentes. En este sentido, Marín precisó que se trabaja para *mejorar los conocimientos biológicos y técnicos capaces de determinar los límites anuales de pesca y promover la utilización de artes más selectivas y rentables.*

Para el Comisario europeo de Pesca una política sana de conservación de recursos implica el ajuste serio de las capacidades de pesca al volumen de los recursos disponibles o previsible.

En cuanto a los mercados, Manuel Marín resaltó en su discurso la necesaria mejora de los mecanismos, con el fin de garantizar a los pescadores un mínimo de ingresos satisfactorio;



de ahí que, la Comisión intente, en los próximos años, intensificar la comunicación y el intercambio de información sobre los precios, así como el desarrollo de los intercambios comerciales para gestionar mejor los mecanismos reguladores y promover una política común de precios.

La Comisión de Pesca comparte con el Parlamento europeo el deseo de consolidar la acción de las organizaciones de productores en el Mediterráneo y de fomentar su instauración en la zona.

Por otra parte, y dado el importante déficit de la producción comunitaria, la Comisión se va a esforzar en desarrollar una política de abastecimiento complementario, que permita preservar el equilibrio de los precios y hacer frente a las condiciones de la competencia internacional en los productos transformados. Para ello, señaló Marín, *se va a intentar modernizar y reestructurar el sector de transformación para aumentar su eficacia y garantizar,*

de ese modo, su competitividad.

De cara a la libre circulación de productos del mar, que tendrá lugar a partir de 1992, la Comisión elaborará disposiciones europeas en materia de salubridad y mejora de la calidad de las especies.

Otro de los puntos más destacados en su discurso fue el referido a la política común de recursos, como instrumento para hacer respetar la normativa en materia de capturas. Según el Comisario de Pesca de la CEE, se hace necesario un control homogéneo de la normativa comunitaria, tanto en aguas europeas como internacionales pero, al no ser suficientes las disposiciones comunitarias, la Comisión intentará incrementar los mecanismos de control mediante la mejora de técnicas de información y el establecimiento de una solidaridad financiera de la Comunidad en la instalación de dichos mecanismos de control, proporcional a la densidad de los recursos pesqueros que se protegen.

En cuanto a las relaciones internacionales, la Comisión europea de Pesca ha previsto incrementar las negociaciones con terceros países para aumentar los 23 acuerdos existentes. Próximamente serán tres los Estados del Este con los que se intentarán conversaciones en materia pesquera: URSS, República Democrática de Alemania y Polonia. En el futuro, la Comunidad deberá tratar con Canadá, Estados Unidos, Angola, Guinea Bisau, Guinea Ecuatorial, Guinea Conakry y Madagascar, entre otros países.



En estos contactos la Comisión, según Marín, no olvidará las obligaciones derivadas de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar; así como las aspiraciones legítimas de los estados costeros a promover la explotación de sus recursos por sus flotas nacionales. Para Marín, es necesario armonizar este interés general con los intereses específicos del sector comunitario de pesca.

El último punto de su discurso lo dedicó a la gestión de la Comisión en la política estructural de pesca. En este sentido, el Comisario de Pesca señaló el interés de su departamento por modernizar la flota, la corrección de las capacidades pesqueras excedentarias, la mejora de las condiciones de desembarque y comercialización y, finalmente, la reestructuración y modernización de la industria de transformación.

Dentro de la política general de estructuras pesqueras, la Comisión trabajará especialmente la pesca de bajura. En

EQUILIBRAR FLOTA Y RECURSOS

Lograr el equilibrio entre la existencia de unos recursos limitados y la capacidad de la flota comunitaria es, a juicio del Presidente de la Subcomisión de Pesca de la CEE, Carlos Romero, uno de los puntos en los que la Comisión habrá de incidir más de cerca durante el mandato español en Bruselas. Para ello, se van a buscar fórmulas, tanto de protección como de profundización en las investigaciones sobre los recursos, con la intención de recuperar especies.

LA Comunidad intentará potenciar los acuerdos pesqueros con terceros países para encontrar nuevos caladeros en los que faenen los barcos comunitarios, señaló el Ministro español de Pesca ante los parlamentarios europeos.

En cuanto a la política estructural, Carlos Romero apuntó la necesidad de hacer adaptaciones más flexibles en relación con el dinamismo del sector; flexibilización encaminada a cubrir los vacíos existentes actualmente respecto a las ayudas a las flotas artesanales, la cobertura social para los trabajadores del mar, y los sistemas de financiación.

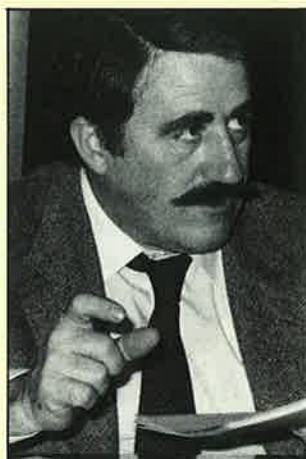
El presidente de la Subcomisión europea de Pesca también se mostró partidario de abordar una política de mercados que busque la adaptación, tanto en los niveles de oferta y demanda como en la mejora de la calidad de los productos; así como de seguir una línea de actuación moderada en el tema de los contingentes de importación, para no perjudicar ni a las industrias transformadoras ni a las posibilidades de captura de la flota comunitaria.

Por su parte, el Consejo de Ministros de Pesca de la CEE aprobó una reducción del 26 por cien de los volúmenes importados, lo que supondrá un ahorro de 16 millones de ecus en concepto de derechos arancelarios. Entre los contingentes aprobados, de los que el mayor

volumen recaerá en el bacalao verde, se han incluido una serie de productos cuya producción no alcanza, en el seno de la Comunidad Europea, a cubrir las nece-

sidades de la industria transformadora.

Respecto a los acuerdos internacionales con terceros países, destaca la prórroga de dos años del tratado con Estados Unidos; la aceptación de la propuesta realizada por Groenlandia y que consiste en añadir 4.000 toneladas de bacalao a las cuotas que ya tenía adjudicadas en virtud del anterior convenio; las medidas para que los barcos japoneses puedan faenar en aguas portuguesas y las negociaciones con la URSS para que los barcos comunitarios pesquen en la zona del Báltico. ■



A.D.



este sentido, examinará sistemáticamente los problemas que afecten a esta actividad, a fin de presentar al Parlamento y al Consejo de la Comunidad Europea una evaluación de las medidas necesarias, para promover una reestructuración del sector, acorde con sus especificidades económicas y sociales.

Por otra parte, la Comisión seguirá favoreciendo la diversificación de la pesca, mediante la promoción de iniciativas de comercialización de nuevos tipos de productos alimenticios, fabricados a partir de las especies pelágicas más abundantes en la Comunidad, y se preocupará por el ordenamiento de las pesquerías en el Mediterráneo.

Este esfuerzo estructural para hacer un sector pesquero dinámico y viable implica, según Marín, la necesidad de crear instrumentos independientes de acción estructural y de unificar las disposiciones presupuestarias relativas al sector. ■

A.D.

Las últimas actuaciones
del MOPU resucitan
la polémica

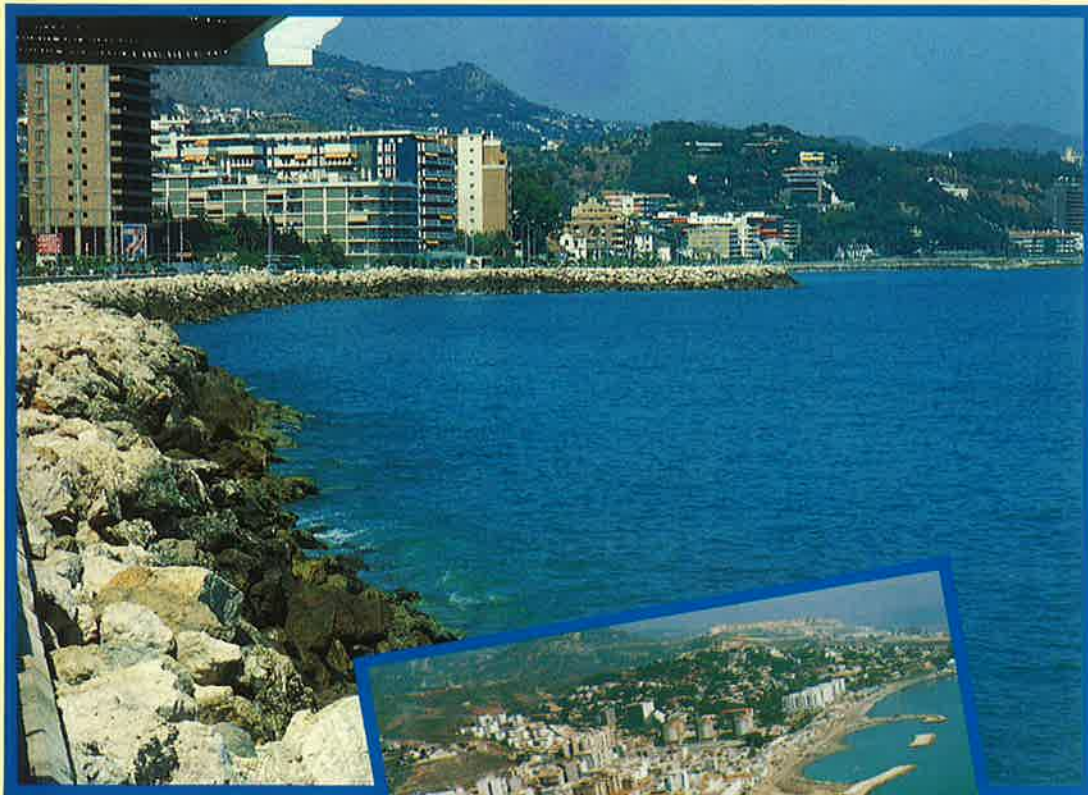


¿Quién teme a la Ley de Costas?

Cuando el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo comenzó en los primeros años de la década de los ochenta a aplicar la legislación vigente en materia de costas, cuarenta millones de españoles vieron atónitos cómo se materializaba en hechos una normativa que había sido ignorada durante décadas. Matalascañas, San Carlos de la Rápita o Málaga se convirtieron en nombres asociados con demoliciones de instalaciones ilegales que hicieron alzar sus voces a partidarios y detractores de esa política.

Las últimas actuaciones del MOPU en Chilches, o el expediente sancionador que pesa sobre Los Arenales del Sol, en Alicante, han reanudado una pelea ya conocida que se ha saldado con la presentación de un nuevo recurso de inconstitucionalidad contra la Ley.





En la madrugada del 1 de febrero eran derribadas por orden del MOPU dieciocho viviendas emplazadas en primera línea de costa, en la localidad valenciana de Chilches. El Ministerio había estimado que las edificaciones se encontraban dentro del dominio público, carecían de título y no gozaban de concesión alguna. El expediente sobre el grupo de viviendas había sido abierto de acuerdo con la Ley de Costas de 1969, cuando todavía no había sido aprobada la actualmente vigente, publicada en el BOE el 29 de julio de 1988. Sobre las casas había un auto de la Audiencia Territorial de Valencia que suspendía la ejecución de la demolición, y en el momento en que ese auto fue levantado, después de que los propios miembros de la Audiencia realizaran una inspección al terreno, las construcciones se demolieron.

El hecho ponía de actualidad una polémica que comenzó cuando la Administración inició, a principios de los ochenta, su política de vigilancia e inspección de los terrenos costeros, y que se agudizó después de la presentación del proyecto de ley de costas actualmente en



vigor. Durante el mes de febrero pasado los ecos de detractores y partidarios de la ley comenzaron a oírse con más fuerza cuando pocos días después de la actuación en Chilches la opinión pública tenía noticia del nuevo conflicto del que eran protagonistas ochocientos apartamentos y un hotel emplazados en Los Arenales del Sol, en el término municipal de Elche. Cuando se levantaron las edificaciones, a principios de la década de los setenta, no se hizo el correspondiente des-

linde, tal y como estipulaba la ley. Paradójicamente, uno de los promotores de estas construcciones fue el funcionario que participó en la determinación de los deslindes de la propiedad marítimo-terrestre que el Estado hizo en 1958. El futuro de los bloques de hormigón que asoman a la arena de la playa está pendiente de la aplicación de la Ley.

La política de costas que el MOPU está aplicando se remonta a 1983. Desde ese año y

empleando la legislación entonces vigente, —la Ley de Costas del 69 y otra serie de normas subsidiarias—, se han abierto miles de expedientes sancionadores en toda la costa que contemplan desde la paralización de obras hasta la demolición, pasando por las sanciones o las legalizaciones. La ley de 1988 ha supuesto para el Gobierno un reforzamiento legal, como también lo han sido el incremento de la vigilancia y el control, pero estos hechos no exigen a la Administración de la obligación de respetar todos los trámites legales. Esto implica que un expediente sancionador que puede terminar en sanción y demolición puede ser recurrido con la consiguiente suspensión de la ejecución por parte de los tribunales. Estos últimos tardan una media de dos o tres años en tomar una resolución sobre el conflicto en litigio, con lo cual la política de costas que comenzó a aplicarse en 1983 empieza a hacerse tangible en estos momentos, e irá siendo más visible a medida que vayan saliendo a la luz las sentencias de los tribunales.

El subdirector de Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Fernando Osorio, explica que, sin embargo, no hay que ser alarmista. *Ni hay tantas cosas ilegales como se dice ni se va a aplicar una política extensiva de demoliciones. Hay edificios que hay que tirar, y hay otros que tienen su concesión, que son legales y que se mantendrán en esos términos. Evidentemente, ha habido, hay y habrá actuaciones de demolición, eso está claro, y habrá que aplicar la ley sobre aquellas construcciones que estén en condiciones de ilegalidad.*

Las medidas tomadas en las últimas fechas sobre algunas construcciones en la costa levantina han levantado suspicacias entre una parte de los detractores de esta política, que han llegado a asegurar que Valencia se está tomando como un ejemplo «experimental» sobre el que aplicar la legislación. Además, junto a los recursos de inconstitucionalidad contra

«consumo muy reducido, respuesta más rápida y mayor velocidad de navegación»



motores marinos Caterpillar

seguros, fiables, duraderos, con mínimo consumo, sin averías y máxima disponibilidad.



Los hermanos **Santos Alonso** de Cillero (Lugo) tienen un propulsor 3500 CAT en su pesquero «**Illumbre**» y van a instalar otro más en un buque de arrastre. Piensan que **«los demás motores no tienen nada que ver con Caterpillar»** por su consumo muy reducido, respuesta más rápida y mayor velocidad de navegación.

de 60 a 6.000 HP

- La mayor organización postventa del mercado.
- Más de 1.000 puntos de servicio a nivel mundial.

FINANZAUTO 

 **CATERPILLAR**

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

CATERPILLAR, CAT y  son marcas registradas de Caterpillar Inc.

la norma del 88 que presentaron algunas de las comunidades autónomas, el Grupo Popular ha añadido un nuevo recuento, y califica a la Ley de «confiscatoria y basada en la retroactividad», entre otras cosas. Osorio asegura que estas actuaciones no se han concentrado en lugares específicos de la costa, como ha sugerido la polémica que se ha desatado a raíz de determinadas actuaciones en la costa de Valencia, sino que se ha desarrollado a lo largo de toda la costa. Lo que ocurre es que la intensidad de estas medidas es mayor o menor, según haya mayor o menor número de infracciones. no puede hablarse de que se esté actuando en un tramo determinado, sino que las medidas son de carácter general, y lo que se está haciendo es aplicar la ley, tanto la anterior cuando estaba en vigor como la actual. No hay ninguna medida extraordinaria.

En cuanto a los recursos de inconstitucionalidad que penden sobre esta norma, el subdirector de Costas del MOPU es optimista. *Existe un precedente en este sentido, y es la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley de Aguas. Muchos de los argumentos empleados contra esta Ley son los mismos que los empleados contra la Ley de Costas, y se falló prácticamente en su totalidad a favor de la Administración. Además, hay muchos académicos y catedráticos que están a favor de ella. De cualquier modo, las comunidades autónomas, y con independencia de los recursos que han presentado, están cumpliendo una norma que está en pleno ejercicio y sobre la que no pesa suspensión alguna, luego están respondiendo a ella, con mejor o peor voluntad, casi siempre con buena.*

El consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana, Rafael Blasco, se muestra a favor de la Ley, pese a que la Comunidad Valenciana es una de las que en su día presentó recurso contra ella. *Coincidió plenamente con el espíritu de la Ley de Costas como instrumento vá-*

lido para garantizar el uso público, libre y gratuito de la zona marítimo-terrestre, y especialmente de las playas, por parte de todos los ciudadanos, y esto es, desde luego, incompatible con la especulación y el aprovechamiento privado de zonas públicas que caracterizó la época del despegue turístico incontrolado.

En cuanto a la polémica so-

bre las recientes actuaciones del MOPU en esta región, Blasco afirma que, *frente a los que hablan de expropiación gratuita de bienes y derechos por la aplicación de la Ley, hay que decir que son los tribunales de justicia los que deben decidir en cada caso concreto si los derechos de las personas afectadas se han vulnerado o no. Es curioso observar*

cómo cierto sector social valora negativamente las acciones de rescate del dominio público y las actuaciones contra las ocupaciones abusivas, porque es abusivo disfrutar de manera privada, privilegiadamente y al margen de la ley de un bien colectivo.

Fernando Osorio es aún más concreto, cuando habla de los casos de Chilches y Los Arena-



Lo demolido y lo que

Desde 1983 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha abierto una cifra de expedientes que ha ido aumentando anualmente y que en 1988 ha alcanzado un número cercano a cuatro mil. La franja mediterránea ha registrado en las últimas décadas mayor crecimiento y desorden urbanísticos que el resto de las regiones y, consecuentemente, ha sido objeto de la apertura del mayor número de expedientes desde que comenzaron a detallarse las irregularidades cometidas en la costa.

En la cornisa cantábrica las actuaciones han sido escasas y puntuales. Ha habido, aun así, demoliciones en La Coruña, en Santander se ha paralizado la construcción de un hotel y en Castro Urdiales la de un edificio de siete plantas. En el País Vasco hay una sentencia del Tribunal Supremo a favor del derrumbamiento de un edificio de apartamentos y un hostel en la localidad vizcaína de Bakio. En la provincia de

Pontevedra el Ministerio ha puesto sus ojos sobre un grupo de edificaciones que goza de concesiones, pero que el MOPU no considera compatibles con la Ley, por lo que está pensando en rescatar tales concesiones.

En Cataluña, donde ya se demolieron una serie de instalaciones en San Carlos de la Rápita (Tarragona), se pretende limpiar todo el frente marítimo de Barcelona; para ello se han abierto los correspondientes expedientes en la zona de la Barceloneta.

El año pasado se tiraron en Málaga más de quinientas instalaciones de todo tipo, chiringuitos, casetas, puestos, etcétera, que tapizaban la arena de la playa. La medida contó con el beneplácito general, y se va a repetir en Almería y Granada.

Además de las actuaciones en Chilches, Los Arenales del Sol o Cullera en la Comunidad Valenciana, temas que han saltado a las pági-

les del Sol, y explica que no hay motivo para pensar que estas actuaciones se van a repetir en el resto de los puntos costeros en los que se haya abierto expedientes. *En Chilches se ha planteado un recurso y ha habido sentencia; en los demás sitios, no. Estas casas estaban prácticamente en medio del agua, y el mismo mar las hubiera tirado si*



e está por demoler

nas de la prensa durante las últimas semanas, el MOPU tiene previsto rescatar las concesiones, con las indemnizaciones correspondientes, de las casas edificadas en las playas de Las Marinas y Guardamar del Segura. En Puzol un proyecto del ayuntamiento de construcción de un paseo marítimo contempla la eliminación de una serie de casas emplazadas en primera línea de playa.

Desde la entrada en vigor de la Ley de Costas del 88 en la provincia de Valencia se han abierto 46 expedientes, de los cuales 23 han sido resueltos y otros 23 están en tramitación, según datos proporcionados por el jefe de Costas de Valencia, Rafael Jiménez. Durante esos meses se ha impuesto en multas la cantidad de tres millones doscientas mil pesetas, y se han dictado órdenes de demolición sobre un camping, un restaurante, una vivienda y una sojería.

A pesar del caos urbanístico que impera en la Manga del Mar Menor (Murcia), las construcciones son legales, con lo cual no queda otra posibilidad que no sea respetarlas. *El caos podría haberse evitado —explica el subdirector de Costas del MOPU— si en su día se hubieran realizado los correspondientes deslindes. Lo único que puede hacerse ahora es no permitir que continúe ese crecimiento mastodóntico en lo que queda.*

En el término municipal de Adejes, en la isla de Tenerife, se demolió, junto a una serie de chabolas ubicadas en el dominio público, una iglesia, que hubo de ser trasladada fuera de esa zona. Por lo demás, si la Manga del Mar Menor es la «oveja negra del MOPU», las islas Canarias son su gran esperanza. *Aquí, por lo menos, hemos llegado a tiempo.* ■

V.L.

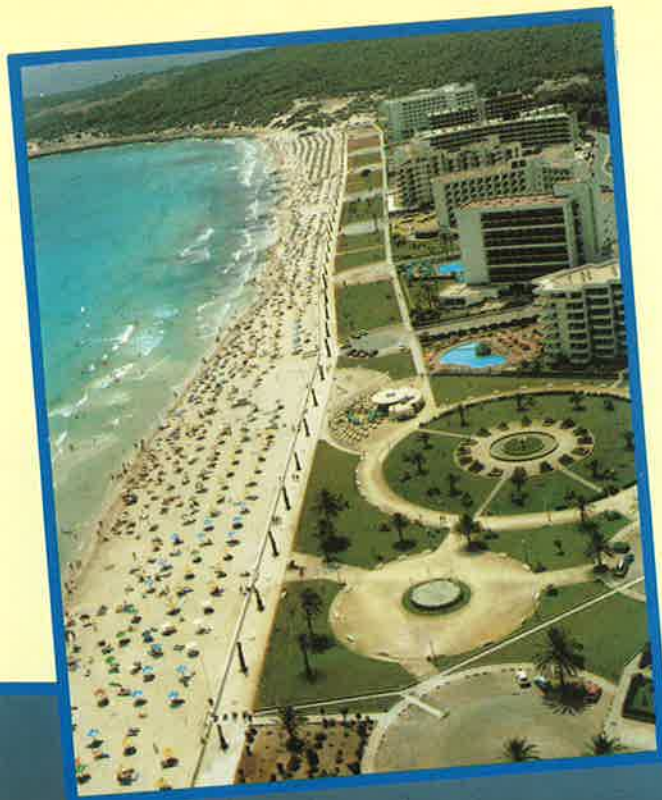
no lo hace el MOPU. Era sólo cuestión de tiempo. De entre este grupo de viviendas, un total de veintisiete, dieciocho no tenían ningún título (son precisamente las que se han tirado), y otras ocho gozaban de una concesión. Esas se han respetado. En otros pueblos de la Comunidad Valenciana sobre los que se ha comenzado a hablar de conflicto o derrumbamiento, hay algunas edificaciones que tienen concesión, que son la gran mayoría, y otras ilegales. Las primeras se respetarán y sobre las otras se abrirán los correspondientes expedientes, que en muchos casos están iniciados. Se seguirá, a partir de ahí, el procedimiento normal, pero no hay, de momento, ninguna resolución ni ninguna orden de demolición, salvo en casos muy puntuales.

El caso de Los Arenales del Sol, especialmente espectacular por el número de personas que se ven afectadas, es completamente distinto al de Chilches, y no existe aún ninguna resolución sobre el mismo. *Se ha iniciado una fase de apertura de expedientes, y a partir de ahí tendrá que haber alegaciones e informaciones oficiales. Todos los afectados podrán decir lo que consideren oportuno, y será al final cuando se decida por dónde tiene que ir la línea de deslinde a la vista de las condiciones del terreno. Por esta razón, cualquier manifestación alarmista en estos momentos está fuera de lugar, porque que se lleve a cabo un deslinde no quiere decir que se vaya a tirar nada. Una vez que se determine hasta dónde llega el dominio público las cosas que queden dentro de él, sean muchas, pocas o ninguna, quedarán sometidas al régimen de la Ley. Es decir, que a las que sean legales se les dará una concesión de treinta años prorrogables por otros treinta, y las que no lo sean se demolerán, salvo que se consideren de interés público. Evidentemente, donde hay un colectivo de ochocientos afectados, siempre habrá un objeto de interés público.*

En cualquier caso, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo no está dispuesto a

otorgar indemnización alguna sobre estos casos en los que se ha actuado con la legislación en la mano. *Ante un fraude de este tipo los propietarios de las viviendas deberán recurrir a quien les haya vendido la casa, o al promotor de las viviendas, pero no al MOPU.*

Este fenómeno está dando lugar a una situación de desconcierto entre los propietarios de viviendas, fundamentalmente entre aquellos que poseen apartamentos situados en la primera línea de playa. A raíz de la publicación de ciertas informaciones ha crecido la alarma, lo que unido al desconoci-



miento de la normativa legal que pesa sobre la mayor parte de la población ha hecho que algunas personas comiencen a preguntarse si no sería más conveniente proceder a la venta del apartamento. Los compradores, por su parte, se muestran también desconfiados. La Jefatura de Costas de Valencia ha optado por abrir una oficina de información que está siendo visitada por numerosas personas en busca de datos sobre el inmueble objeto de su compra o de su propiedad.

Parte de este colectivo ha acudido al Colegio de Agentes de la Propiedad Inmobiliaria en busca de información, ante lo que esta entidad ha optado por organizar una conferencia en la que participarán representantes del MOPU. *Es una medida informativa que nos ha sido requerida*, explica el secretario del citado Colegio, Joaquín Castell. *El tema es confuso porque no han aparecido todavía las órdenes ministeriales que regulan la Ley de Costas.*

De momento, el Ministerio tiene perfectamente determinado lo que hay en la costa, y para completar los datos que posee está llevando a cabo un vuelo fotogramétrico de todo el litoral, dividido en tres zonas (Atlántico, Mediterráneo y Canarias). El trabajo completo se terminará en el mes de junio. También se está terminando un inventario, hecho provincia por provincia, de usos costeros, en el cual se va a reflejar la situación urbanística de toda la costa en la fecha de entrada en vigor de la Ley.

Si con anterioridad a la Ley sólo estaba hecho un 80 por cien del deslinde marítimo-terrestre y un 40 por cien del de playa, los porcentajes han crecido considerablemente en los últimos meses. *Vamos a dedicar una parte importante de las inversiones al tema de los deslindes —asegura Osorio—. A finales de 1990 estará hecho el de toda la costa, con lo cual todo el mundo sabrá a qué atenerse.* ■

Virginia LAVIN
Fotos: Revista MOPU

Síntesis de una ley

La Ley de Costas que está en vigor actualmente sustituye a otra norma del año 1969. Se publicó en el *BOE* el 29 de julio de 1988, después de siete meses de tramitación parlamentaria durante los que se presentaron más de setecientas enmiendas en el Congreso y cuatrocientas en el Senado. Aún después de ser aprobada quedó pendiente, lo está todavía, de varios recursos ante el Tribunal Constitucional motivados por la disparidad de criterios entre la Administración Central y las autonómicas a la hora de delimitar las competencias de estas últimas.

La norma tiene por objeto «la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar». A grandes rasgos, prohíbe la construcción de pantallas arquitectónicas en la zona costera de influencia, estipulada en quinientos metros. Regula la

densidad de edificaciones en esa banda de terreno y otorga una concesión de treinta años, prorrogables por otros treinta, a los enclaves privados construidos con anterioridad en la zona marítimo-terrestre.

Regula también la instalación de polígonos industriales lindantes con el mar y los vertidos de sustancias contaminantes. No autoriza la instalación de tuberías paralelas a la costa. Prohíbe la construcción o variación de vías interurbanas en la zona de servidumbre, así como la circulación de vehículos en las playas o el asentamiento de campamentos, y establece un control sobre las obras de espigones, causantes a menudo de desequilibrios en el ecosistema natural de las playas.

Las sanciones que la ley contempla para las infracciones consideradas graves pueden superar los cien millones de pesetas. ■

CONTENEMAR

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

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



AGENCIAS Y DELEGACIONES

BILBAO. C/ Berastegui, 5 - 2.º D - 48001 Bilbao

Tels.: 423 28 93/4/5/6 - Télex: 33192 - Fax: 424 12 47

OVIEDO. C/ Melquiades Alvarez, 20 - 4.º A

33002 Oviedo - Tels.: 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365

VIGO. C/ Luis Taboada, 32 - 2.º Dcha. - 36201 Vigo.

Tels.: 43 38 38 - 43 37 77 - Télex: 83114 - Fax: 43 26 56

MADRID. TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Ctra. de Andalucía, Km. 11,300 - El Salobral (Madrid)

Tels.: 796 26 62 - 796 26 66 - Télex: 42161

SEVILLA. TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Darsena del Centenario. Muelle del Batán - 41002 Sevilla

Tels.: 45 04 87 - 45 09 50 - Télex: 72834 - Fax: 45 38 08

LAS PALMAS DE G. CANARIA.

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Presidente Alvear, 52 - 6.º

35007 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Tels.: 27 41 00/04/08 - Télex: 95228 - Fax: 22 16 51

TENERIFE.

TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edif. J.O.P.

38001 - Santa Cruz de Tenerife

Tels.: 27 43 12 - 27 43 08 - Télex: 92261 - Fax: 27 90 60

ARRECIFE DE LANZAROTE.

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Avda. General Franco, n.º 4 - 2.º - Arrecife de Lanzarote

Tels.: 81 69 14 - 81 69 15 - Fax: 80 25 87

ALICANTE. LA NAO IBERBOX, S.A.

Plaza de Galicia, 2 - 1.º D - 03003 Alicante

Tel.: 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 512 51 81

VALENCIA. MARCARGO, S.A.

Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia

Tels.: 367 69 12 - 367 69 16 - Télex: 64700 - Fax: 323 05 13

BARCELONA.

CIA BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Muelle de Lepanto, s/n.º - 08004 Barcelona

Tels.: 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583 - Fax: 422 69 66

PALMA DE MALLORCA. ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n.º.

07012 Palma de Mallorca - Tel.: 72 66 70

Télex: 68683 - Fax: 71 22 79

PTO. STA. MARIA. TERMISUR-EUROCARGO, S.A.

C/ Ribera del río, 34 - Apartado de Correos, 308

Pto. de Santa María

Tels.: 86 40 89 - 86 29 47 - Tx: 76190

MURCIA. TRANSPORTES EL MOSCA, S.A.

Ctra. Madrid - Cartagena, s/n.º.

MOLINA DE SEGURA (MURCIA)

Tels.: (968) 61 09 41 - 61 01 02 - Fax: (968) 61 61 15

Tx: 67121

SANTANDER. CANTABRICA DE SILOS, S.A.

C/ Antonio López, 24 - 1.º - 39009 Santander

Tel.: (942) 21 54 50 - Fax: (942) 31 32 75

Tx: 35831 - 35942

Apartado: 215

BURGOS. TRANSPORTES EBRO, S.A.

Ctra. Madrid - Irún, n.º 7 - MIRANDA DE EBRO (Burgos)

Tels.: (947) 32 04 16 - 31 16 40 - Fax: (947) 31 43 13

Tx: 39461

ZARAGOZA. TASMAR, S.A.

C/ Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza

Tel.: (976) 55 48 85

Fax: (976) 55 67 66 - Tx: 58179

VALLADOLID. NENUFAR SHIPPING, S.A.

Paseo de Zorrilla, 39 - 10.º A - 47007 Valladolid

Tels.: (983) 23 93 14 - 23 10 68

Tx: 26572

COSTUMBRE Y RITUAL





«*Guardar la ausencia del marido*»



«Claro, los maridos no dicen que no salgas, pero tampoco les gusta, por lo menos al mío, y no creo que sea un hombre severo..., porque él dice que a dónde voy yo sin él.» Esta frase, dicha por la mujer de un mariner, sintetiza una costumbre muy enraizada entre las gentes del mar: guardar la ausencia del marido cuando éste ha salido a faenar. Un profundo significado subyace tras este auténtico ritual de prevención social, de comportamiento respecto a la suerte que corre el esposo embarcado, cual es la sumisión de la mujer a la jerarquía y prerrogativas masculinas. Sobre el por qué de la continuidad de este código cultural versa el presente artículo.



UNO de los elementos de análisis más fructíferos para el estudio de la familia marinera es la costumbre que hemos denominado «guardar la ausencia del marido», consistente en una prescripción que vincula a la mujer a un comportamiento social de semi-aislamiento mientras el marido permanece ausente en la mar. Es decir, en tales circunstancias, la mujer casada ha de abstenerse de llevar una vida social que exceda de las obligaciones mínimas derivadas de sus labores domésticas y del cuidado y educación de los hijos. Este comportamiento es claramente asumido y reconocido por las mujeres: «Cuando el marido está en la mar, nos relacionamos con las personas» (1). Ello explicaría el sentimiento de soledad que caracteriza la auto-percepción vital de la mayoría de las mismas: *La vida con un marinero es muy triste, muy triste... una persona como yo, que si ha estado mi marido en la mar no he ido a ningún lado, de la casa a la tienda, de la tienda a mi casa..., una se da cuenta*

«La presencia en casa del cabeza de familia marca el tiempo social de la mujer marinera como esposa.»

que tiene que estar sola, muchas horas sola...

El estudio de esta costumbre revela importantes aspectos de la estructura familiar marinera, especialmente los relativos al modo en que se articula la relación existente entre la actividad productiva pesquera y el vínculo de afinidad (relación esposo/esposa) que funda y mantiene la familia marinera. En tal sentido, y al objeto de favorecer la exposición, habría que atender, por un lado, a la función que la costumbre de «guardar la ausencia del marido» desempeña en el seno de la estructura familiar y, por otro lado, al trabajo de elaboración cultural que hace de tal costumbre una institución marinera.

Para comprender cuál es la función que la costumbre de «guardar la ausencia del marido» realiza en la familia marinera hay que comenzar recordando, brevemente, que nuestro sistema de parentesco (como en general el del conjunto de las sociedades occidentales), se caracteriza por ser fundamentalmente de naturaleza conyugal (lo que los antropólogos

denominarían multilínea y abierto), porque la lealtad básica de parentesco del «ego» se centra en el cónyuge y los hijos, de ahí que se defina el sistema como de «familias nucleares» (2). Ello quiere decir, en primer lugar, que el pilar estructural del sistema es el vínculo matrimonial y, en segundo lugar, que la formalización de dicho vínculo es abierta: no existe ningún condicionante, salvo el marcado por las propias condiciones socioeconómicas, para la elección del cónyuge. Se trata de una elección personal.

El interés de estas consideraciones para nuestro trabajo radica en el hecho de que al ser el vínculo matrimonial el pilar estructural del sistema y, además, ser el resultado de una elección personal, ha sido tradicionalmente necesaria la institucionalización de la relación emocional de la pareja como condición de estabilidad del sistema en general y de la familia en particular. Sin abundar en ello, es preciso resaltar que el significado de tal institucionalización se realiza en dos ámbitos, en el de la definición de la pareja como una relación «excluyente y permanente», es lo que algunos autores han observado como «módulo matrimonial» (los contactos de una pareja con el exterior se hacen en cuanto «personas casadas»). Y en el ámbito de la vida cotidiana, en donde la relación emocional se incorpora como contenido al resto de los valores de la convivencia doméstica y las responsabilidades progeneradoras.

Ahora bien, en la pareja marinera, como consecuencia de las ausencias periódicas del varón, impuestas por la actividad pesquera, encontramos una situación en la que ese esquema es significativamente alterado. En la familia marinera las ausencias periódicas del cabeza de familia tienden a desagregar el tiempo doméstico general del tiempo conyugal. Podría afirmarse que la presencia en casa del cabeza de familia marca el tiempo social de la mujer marinera como esposa, mientras que la ausencia de aquél marcaría el oficio de ésta como madre y ama de casa. En el entor-



no marinero la diversidad de papeles que la institución familiar asigna a la mujer no es coextensiva a un mismo registro de cotidianidad.

En este contexto de análisis, la consecuencia que de ello se deriva es que la ausencia del marido quiebra tácitamente la mencionada estructura relacional del «módulo matrimonial», que sólo se podría realizar sustantivamente en los períodos de presencia. Y esto constituye una fisura en el funcionamiento de la familia marinera pues afecta a su propia esencia: la relación matrimonial.

Para hacernos una clara idea de que no se trata de una posible elaboración teórica, sino que responde al análisis de una situación real de la que son conscientes los protagonistas, es suficiente con que nos detengamos en la lectura de algunos fragmentos de su propio discurso: *mi marido me dice: mira, cuando vayas de paseo no me digas que vas de paseo, porque los otros (compañeros del barco) lo están oyendo y tú me estás di-*



ciendo (por teléfono) que vas de paseo y los otros están oyendo que estás tomando café y dicen: estará en la discoteca con alguno...; claro, y ellos están allí (en el barco) oyendo los comentarios de unos y de otros. O bien: yo tengo un cuñado que está en la mar y mi cuñada no tiene esa forma de ser (quedarse en casa) pero también sé que tiene muchos problemas. Claro, los maridos no dicen que no salgas, pero tampoco les gusta, por lo menos a mi marido, y yo no creo que sea un hombre severo, ni mucho menos, pero tampoco le gusta, porque él dice que yo a dónde voy sin él... también ellos piensan... no saben nada, que es lo que estará haciendo la mujer, qué no estará haciendo...

Es en esta problemática donde precisamente se inscribe la costumbre de «guardar la ausencia del marido». Esta institución es el mecanismo que responde funcionalmente a asegurar la estabilidad del vínculo matrimonial y, consiguientemente, de la propia familia marinera. En tal sentido, dicha



ASTILLEROS Y VARADEROS
Francisco Cardama, S.A.

REPARACIONES EN GENERAL
CARPINTERIA NAVAL
CONSTRUCCIONES NAVALES

Avda. Orillamar, 189 - Tel. Oficinas: (986) 23 16 62. Astillero: 23 30 54
Télex: 83447 CRMA-E
Fax: (986) 20 09 59 Bouzas - VIGO 36208



costumbre no es sino la convicción subjetiva, institucionalizada socialmente, de que el tiempo conyugal de la mujer permanece clausurado mientras el marido se encuentra en la mar y que sólo se actualiza con el regreso de éste.

Claro está que la funcionalidad del sistema así establecida revierte negativamente sobre la situación de la mujer, puesto que «guardar la ausencia del marido» impone un aislamiento de la mujer en el hogar: la estancia del marido en el mar corresponde a un período de cuarentena relacional para la mujer, quien ha de esperar el regreso del varón para ver «normalizado» su posicionamiento como miembro de la comunidad. Esta dinámica posee un importante efecto sobre la organización de la cotidianidad de la mujer marinera que ve así acentuada su fijación social al ámbito doméstico. Al menos dos repercusiones deberían destacarse: a) Se induce una mayor dependencia afectiva de los hijos; la familia marinera no conoce sólo una organización uniparental en torno a la madre (cuestión que trataremos en otro lugar), sino también una mayor dedicación de ésta sobre los hijos, más intensa y sustantiva que la que se

«Siempre te queda la cosa de si volverá (de la mar) o si le pasará algo.»

pueda dar en una familia no marinera. b) Se favorece una tendencia hacia el desarrollo de comportamientos obsesivos que surgen con un significado explícito de neutralizar el tiempo de espera (no estando ellos siempre buscamos algo «pa» hacer, «pa» no estar pensando, siempre estamos ocupadas que si esto y lo otro... porque estás contando los días y las noches...). Ambas cuestiones convergen, lógicamente, en una limitación del universo de acción social de mujer, lo que hace difícil que sobre dicha base pueda albergar expectativas de realización distintas de las relacionadas con el hogar y lo doméstico.

Pero, para valorar dicha situación, parece necesario responder a un interrogante: ¿cuál es la actitud que la mujer marinera adopta ante ella? Lo primero que llama la atención es que, más allá del reconocimiento del coste existencial que ello comporta (*toda la vida sola*), la mujer marinera lo asume como un compromiso espontáneo de pareja que autojustifica el comportamiento: *yo soy la que prefiero quedarme en casa..., a dónde voy a salir si no me encuentro a gusto sin él..., soy yo la que prefiero quedarme en casa...* La naturaleza consensual de estas

manifestaciones indica que nos encontramos ante una norma que ha sido interiorizada; más que ante la elección personal de una determinada forma de conducta, ante una asunción que se encuentra sancionada comunitariamente. Este valor que posee la costumbre de «guardar la ausencia del marido» como norma interiorizada y sometida prescriptivamente al control social es algo que se pone claramente de manifiesto: *...nos mentalizamos, o nos mentalizaron de chicas, porque como venimos de un seno de familia totalmente marinera entonces yo creo que ahí va mucho la educación inculcada, de que tú cuando tienes un novio no puedes ir a ningún sitio porque tu novio está en la mar y no se debe salir, ... nos mentalizan de esa forma, al menos yo es lo que he vivido* (mujer de 32 años). Tú sabes que hay muchas mujeres que se van y no se acuerdan de que su marido está en la mar, y ese hombre tiene sus derechos en su casa, y están los hombres en la mar y ellas están por ahí. Pero perdona, la diversión es que la ve la gente, yo, por ejemplo, tengo tres hijos y donde quiera que voy los tengo que llevar, salgo mayormente «pa» que me dé el aire y porque salgan mis hijos, y te ven y ya te dicen: ¡fíjate, dónde irá...! Nos encontramos, por tanto, ante una costumbre que remite, por sí misma, a todo un programa cultural de aprendizaje y control.

La consideración de este aspecto desplaza necesariamente nuestro trabajo hacia otro plano de análisis, el de la elaboración cultural de esta costumbre para indagar en las razones que explicarían su mantenimiento. Por lo que hasta aquí se ha dicho, parecería lógico pensar, en principio, que la costumbre de «guardar la ausencia del marido» obtendría su sentido originario de aquellos colectivos marineros en los que la duración del embarque es cuantitativamente significativa, es decir, especialmente entre las familias donde el varón trabaja en las flotas de altura y gran altura, en donde puede llegar a permanecer fuera de casa hasta seis meses o más. Sin embargo, el hecho de que se trate de una





**estamos donde
se nos quiere,
EN SU BARCO
EN LA MAR**



**Compañía Radio Aérea
Marítima Española**

Edison, 4
28006 Madrid (España) - Tel.: (91) 563 05 95 - Télex: 23686 - Fax: (91) 411 42 56


ALCATEL
CRAME

costumbre tradicional desautoriza de raíz dicho planteamiento, ya que los embarques prolongados son una consecuencia del proceso de industrialización de la actividad pesquera que es, en términos históricos, relativamente reciente. Esto quiere decir, en otras palabras, que la costumbre que estamos estudiando ha conocido su origen cultural en condiciones de explotación pesquera artesanal o pre-industriales; lo cual, por otra parte, ayuda a comprender la existencia de esta axiología entre las actuales familias marineras de bajura, en donde el tiempo de estancia en la mar del cabeza de familia suele responder a un ciclo semidiario, o sea, cuantitativamente poco significativo.

Este razonamiento induce a considerar que la costumbre marinera de «guardar la ausencia del marido» no se asienta culturalmente sobre la misma dimensión temporal de la ausencia, sino que su génesis ha de remitir a un contenido sustancial a la propia concepción cultural de la actividad pesquera, independientemente del régimen de explotación en que ésta se practique.

En este sentido, hemos encontrado que es el valor de «peligro» el que parece subyacer como rasgo constitutivo y caracterizador del trabajo pesquero. Desde una perspectiva antropológica, este valor de «peligro» expresaría la falta de control humano sobre el medio en que la actividad pesquera se realiza. Es decir, la idea de la mar como predicación constante del peligro, del riesgo, pero entendidos éstos no como la asunción de una posibilidad objetiva de tragedia, sino como incertidumbre ante el destino. Este es el sentido último que estructura la comprensión de la actividad pesquera y que se materializa como contenido de conciencia: *la mar es libre, lo mismo pueden salir hoy y entrar a la noche, como salir y no entrar más.*

Partiendo de esta percepción podemos decir, entonces, que el mar y la actividad pesquera participan del principio antropológico de «lo numinoso» (3), que se refiere al enfrentamiento



«Mi marido tiene que salir a la mar como yo tengo que levantarme todos los días...»



de cualquiera comunidad o colectividad social con toda potencia incondicionada (que escape a su control) que ponga en peligro el orden reglado culturalmente; de enfrentamiento con todo aquello que comprometa el ideal de una vida gobernada por normas, sin angustia, en virtud de una apelación a lo desconocido o lo irreductible. Desde esta orientación, resulta evidentemente coherente interpretar la ausencia del marinero como un tiempo de incertidumbre comunitaria y de angustia familiar, pero no en razón de la ausencia o de su mayor o menor dilación, sino en razón de que la ausencia en la mar lo que compromete es el regreso mismo del padre, del esposo, del hijo: *siempre te queda la cosa esa de si volverá o si le pasará algo..., en cualquier momento te pueden venir a dar razón de que a tu hombre le ha «pasao» algo... que se lo ha «llevao» el mar...*

Deteniéndonos en este análisis, hay que hacer observar que la ausencia del varón supone un tiempo liminal (4), un inter-

valo de segregación de éste respecto de la comunidad, una ruptura con su entorno que se traslada al seno familiar. Son dos los significados que pone en juego este fenómeno: a) al embarcar el marinero abandona el ámbito de la comunidad, que es la esfera presidida por las normas sociales (antropológicamente: en donde la cultura rige sobre la naturaleza), para participar de un dominio (el mar = naturaleza) ajeno a todo reglaje cultural; y b) al sustraerse a la comunidad altera necesariamente la estructura de relaciones de ésta, es decir, dicha ausencia conlleva una pérdida circunstancial de miembros de la comunidad, lo cual «desequilibra» la organización de la vida cotidiana de ésta. Ahora bien, lo importante es que dicha sustracción del marinero a la interacción comunitaria se pone en juego, precisamente, desde la condición «numinosa» que vincula su destino personal con el de su familia y el de ésta con su entorno comunitario inmediato. Pues es ello lo que hace que la situación circunstancial de la ausencia puede ser virtualmente proyectada como realidad definitiva (y la experiencia se encarga periódicamente de asegurar que así sea).

Podemos ahora decir, que el significado cultural que moviliza la ausencia del varón no es otro, en última instancia, que la prefiguración del temor de una ausencia más duradera: la de la muerte. Existe una equivalencia simbólica entre el marido muerto y el marido ausente, y es sobre ella sobre la que se elabora culturalmente la costumbre marinera de «guardar la ausencia del marido».

A la luz de esta consideración, la costumbre de «guardar la ausencia del marido» aparece desvelada en su significado cultural primario: el de ser un auténtico ritual de prevención social, cuyo valor se orienta a asegurar la restitución del entorno de relaciones sociales que abandonó el varón, pues al hacerlo así se está afirmando, por la eficacia simbólica, su propio regreso. Existe una exacta correspondencia entre el contenido «liminal» del tiempo que

el esposo permanece en la mar y el «retiro» de la mujer durante su ausencia. Si la mujer no guardara la ausencia del marido, si no restringiera su vida cotidiana «normal», actuaría de tal forma como si el marido no estuviese «fuera», «ausente» y, por tanto, como si no esperase su regreso; lo que no sería otra cosa sino actualizar ante la comunidad, mediante el comportamiento externo, la equivalencia ausencia/muerte. Por tanto, «guardar la ausencia del marido» es un comportamiento de naturaleza conciliatoria respecto de la suerte que corre el esposo embarcado. Tal sería la justificación última, pero también el origen y la clave de la permanencia de esta costumbre: *...es que si mi marido está en la mar, porque los maridos nuestros no tienen un trabajo seguro, están siempre en peligro no voy a estar yo en una cafetería...; la mujer dice: no, no, no voy porque mi marido está en la mar, no vaya a pasar algo, es que ese día (el que salgas) pueden pasar muchas cosas, yo fui*



una vez al cine de verano y estaba mi marido en la mar y me dijo una amiga: ¡tú en el cine y tu marido en la mar, «pa» que vengas y te digan que tu marido se ha ahogado en la mar!, y eso es algo que lo tengo siempre presente, a partir de las ocho no salgo de casa.

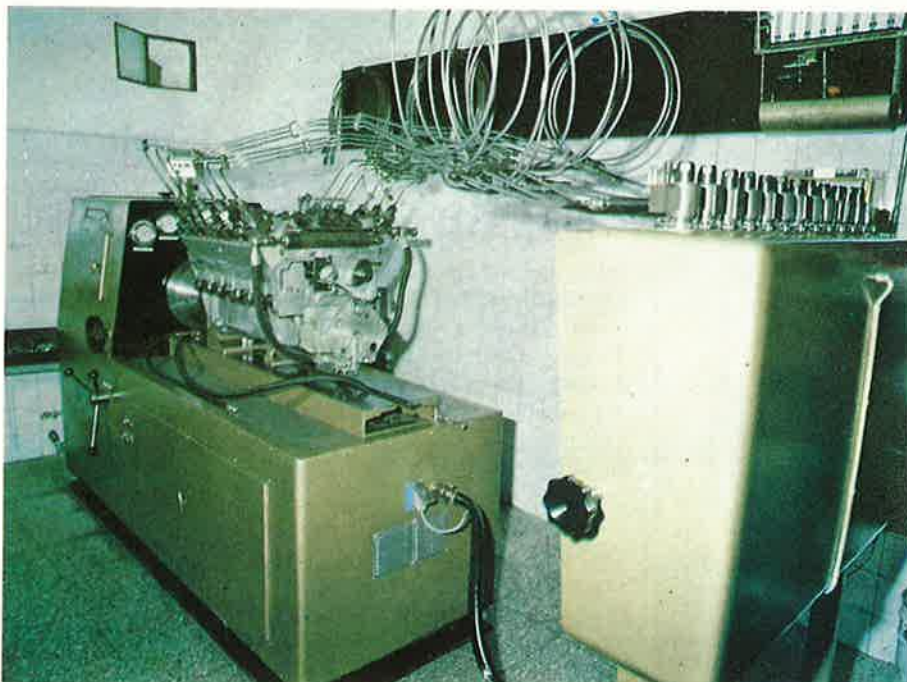
Llegados a este punto habría que llamar la atención del lector sobre dos cuestiones que el análisis realizado pone de manifiesto: a) la costumbre de «guardar la ausencia del marido» es, evidentemente, un mecanismo de sumisión femenina y una afirmación de la jerarquía y prerrogativas masculinas, pero se asienta sobre un valor conciliatorio y ritual que le sirve de soporte ideológico cultural; b) la concepción cultural de la actividad pesquera deposita en ésta un alcance «numinoso», lo cual mitifica necesariamente la actividad laboral masculina en el entorno marítimo-pesquero.

La reflexión sobre estos presupuestos avanza la siguiente propuesta de trabajo: en las co-



Mercurio

SERVICIO BOSCH



Reparación y venta de todo tipo de equipos de Inyección para motores marinos.

Trav. de Vigo, 16-19-24
Telf.: 27 07 02
Telex: 83068 esser-e
Telefax: 986-43 49 43
36206 VIGO

SUCURSAL

Urb. El Ceval
Vial II, n.º 38
Telf.: 22 05 01
Las Palmas de G. Canaria



NOTAS

(*) Este artículo es el primero de una serie destinada a divulgar, dentro del marco que esta publicación permite, los resultados más sobresalientes de la investigación sociológica cualitativa «Mujer, familia y trabajo en las comunidades pesqueras», ISM 1988, y cuyo propósito general ya fue presentado en un artículo anterior aparecido en esta misma revista (MAR, número 261).

(1) Los fragmentos en cursiva que aparecen en el texto, son manifestaciones extraídas del discurso de las reuniones de grupo y las entrevistas en profundidad que se realizaron en los trabajos de campo de la mencionada investigación.

(2) Se entiende por «familia nuclear» aquella compuesta exclusivamente por los cónyuges y sus hijos. Aunque es una imagen bastante extendida el carácter «ampliado», o incluso «extenso» de la familia ^{actividad} ~~mine- ra~~, es decir, la consideración de que se trata de una familia en donde, al menos, conviven con los cónyuges y sus hijos otros parientes, hay que decir que los datos disponibles no parecen confirmarlo. Así, la investigación realizada por García Ferrando y Montero Llerandi, La situación social de los pescadores españoles, Fundación Universidad-Empresa, 1984, refleja que los casos en que otros familiares conviven con la familia se elevan ligeramente por encima del 20 por cien, y en la muestra estudiada por nosotros esta proporción se sitúa también en el 22 por cien, cifras que no se desvían significativamente de la media nacional, ya que una reciente investigación realizada por el INSERSO, sobre el colectivo de la tercera edad (IDES) 1987, pone en evidencia que solamente el porcentaje de personas mayores de 60 años que residen en el hogar filial se eleva para el conjunto nacional al 21,8 por cien.

(3) Un tratamiento de este concepto puede encontrarse en J. Cazeneuve, Sociología del rito, Amorrortu, Buenos Aires 1971.

(4) El concepto de liminalidad se refiere a ^{la} ~~permanencia~~ social situada entre dos espacios culturales. Se utiliza como marcador de toda situación que desplaza a la persona del orden cotidiano de la colectividad. En este caso marcaría el diferente espacio y tiempo social en el que permanece el marinero desde que parte hasta que regresa a su puerto de origen, a su comunidad.

comunidades pesqueras la división de la vida y la actividad social en función del sexo conoce una específica cobertura cultural que remite a la concepción de la actividad pesquera como «algo más que un trabajo», podría hablarse de una concepción implícitamente ritualizada de esta actividad, y es precisamente desde esta instancia desde donde se conforman primariamente los valores tradicionales de la mujer marinera, de cuya actuación la costumbre de «guardar la ausencia del marido» es, sin duda, uno de los comportamientos más elaborados y manifiestos.

De este planteamiento se derivará, entonces, que la organización de la vida relacional de la mujer marinera, impuesta por la costumbre de «guardar la ausencia del marido», será más permeable al cambio, y ello no sólo en razón de factores que redistribuyan las competencias masculinas y femeninas, sino de un modo muy especial, primario podría decirse, por todo aquello que incida en la capacidad de pensar la actividad pesquera en términos más instrumentales, y que no establezcan una vinculación entre el comportamiento de la mujer en tierra durante la ausencia del marido y el destino de éste en el mar.

En tal sentido, resulta reve-

«Hago comprender a mis hijos que su padre está en la mar, pero que es como cualquier otro trabajo.»

lador que las ^{actividad} ~~actividades~~ más evolucionadas establezcan, precisamente, una relación espontánea entre la comprensión del trabajo pesquero y las pautas cotidianas de la relación esposo/esposa en la familia marinera: *mi madre, cuando mi padre estaba en la mar y nosotras queríamos algo siempre era: «yo no puedo porque tu padre está en la mar», yo ahora hago comprender (a mis hijos) que su padre está en la mar pero que es como cualquier otro trabajo, como cualquier otra persona y que no tiene que sufrir porque su padre esté en la mar...; tenemos que acostumbrarnos a que si mi marido sale a la mar, tiene que salir a la mar como yo tengo que levantarme todos los días... mi marido tiene que hacer su trabajo como yo hago lo mío...*

Esto nos lleva a pensar que, en la medida en que una determinada concepción de la actividad pesquera aparece como factor de continuidad que actualiza en el presente de las comunidades pesqueras códigos culturales de naturaleza ritual, la industrialización del trabajo pesquero y las consecuencias de ello derivadas habrán de constituirse en un espacio privilegiado para el estudio del cambio social en estas comunidades. ■

Miguel A. DIEZ
Begoña MARUGAN



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.

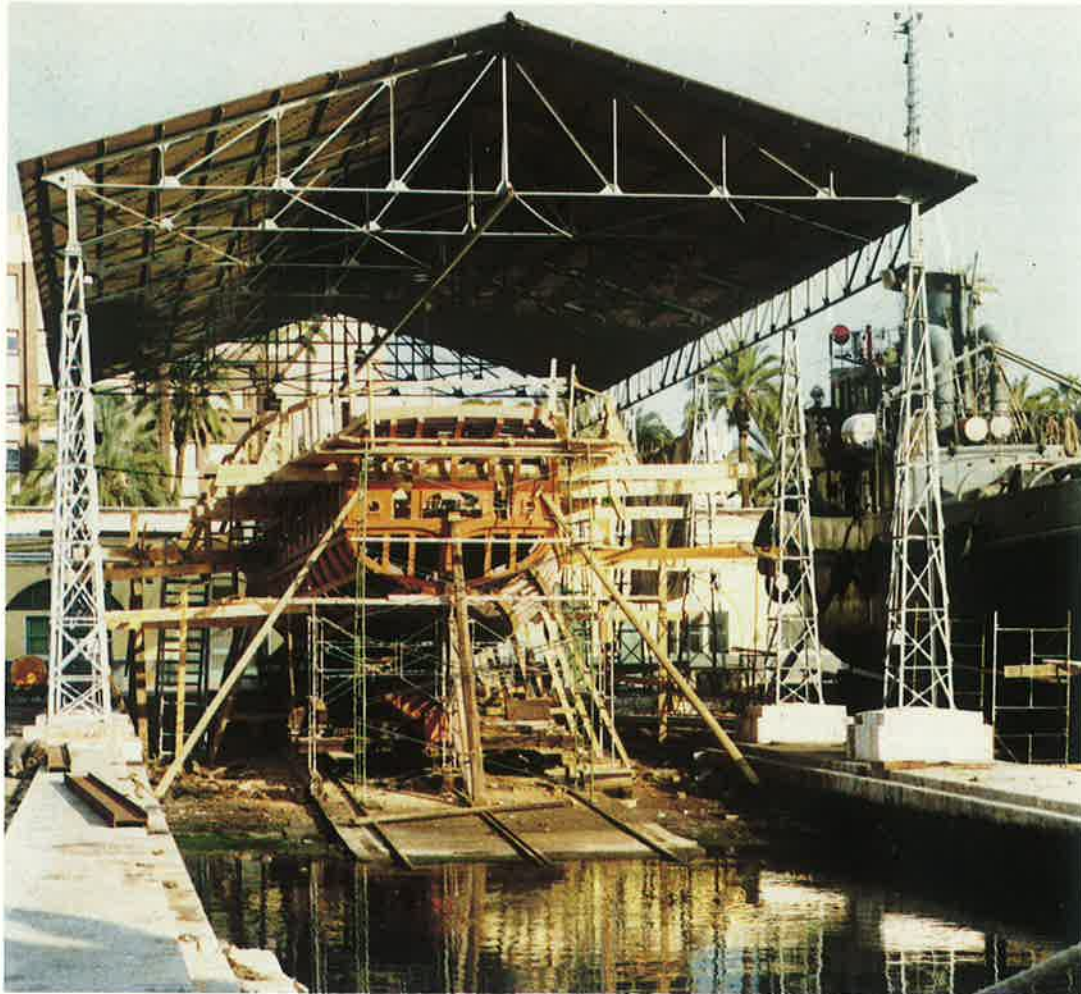
LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY



Reproducción
de las naves
y los viajes
de Colón

Vuelta al mar de





Los Sargazos

En tres astilleros españoles de Barcelona, Cartagena e Isla Cristina, respectivamente, un equipo de carpinteros de rivera cepilla el esqueleto de madera cortada en los bosques españoles que sostendrá, antes de que acabe el año, el armazón de La Pinta, La Niña y La Santa María. Juntas, y desde Palos de La Frontera, emprenderán en 1992 un viaje exacto al que hizo Colón para recalar, finalmente, en el puerto de Nueva York. Allí convivirán algún tiempo con las telarañas metálicas que componen el paisaje industrial de finales del siglo XX, y parecerán entonces más pequeñas y frágiles que nunca.

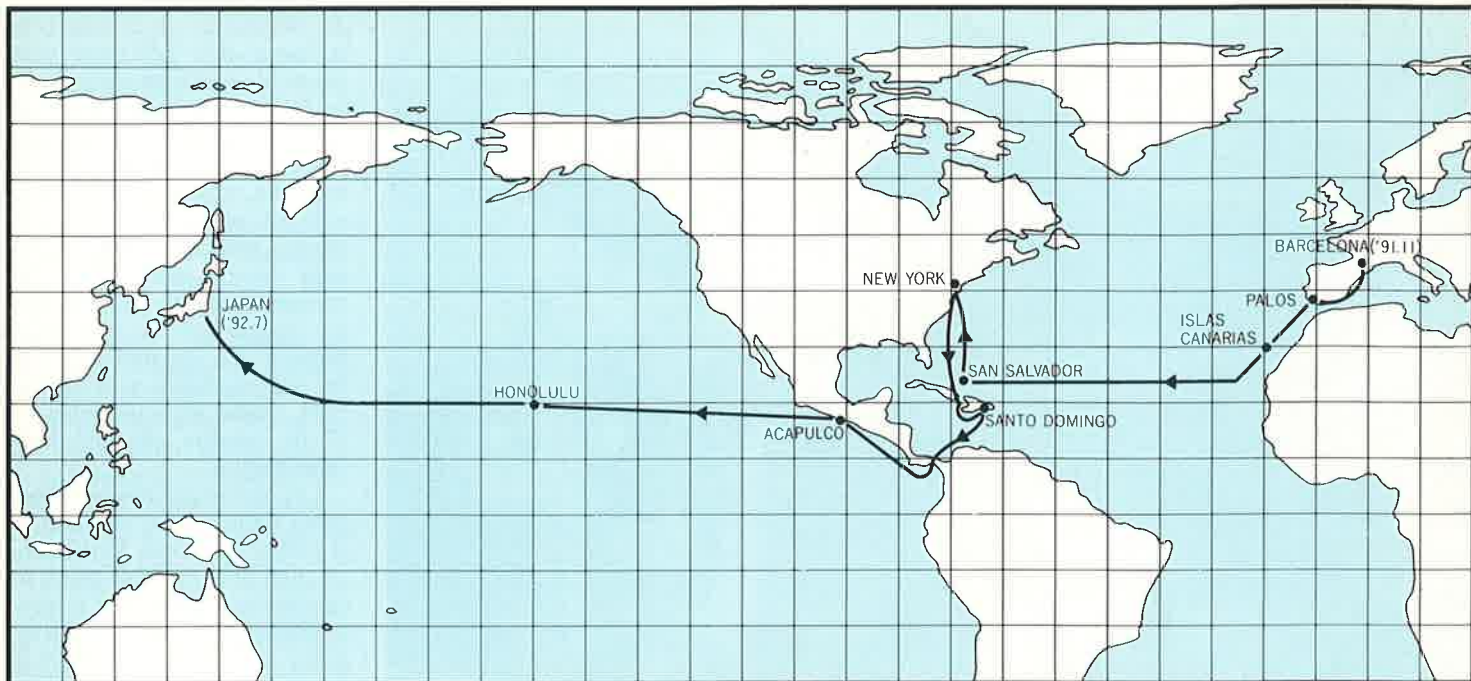
TRES reproducciones exactas de las dos carabelas y la nao capitana, que llevaron a Colón hasta Las Antillas hace quinientos años, cruzarán el Atlántico en 1992 siguiendo la ruta que condujo por primera vez al marino genovés hasta el continente americano. Las naves, que actualmente están en construcción en tres astilleros españoles, llegarán a la isla de Santo Domingo en una fecha aún sin concretar y que, probablemente, no coincidirá con la que eligió Colón, —salió de Palos un 3 de agosto—, por razones climatológicas y de estrategia

de promoción: ni el verano es la época más adecuada para cruzar el océano en carabela, ni la Sociedad Estatal para la Conmemoración del Quinto Centenario, entidad organizadora del proyecto, está interesada en que las naves toquen puerto americano cuando ya haya pasado la euforia de la conmemoración. Es posible, por tanto, que la expedición llegue a «La Española», y desde allí se desplace a Nueva York, varias semanas antes del 12 de octubre, día del Descubrimiento.

Las embarcaciones permanecerán algún tiempo ancladas en el puerto de Nueva York, donde cumplirán el doble papel de exposición al público y vehículo difusor del protagonismo español en el descubrimiento de América. *Los norteamericanos tienden a creer que fue Italia quien descubrió el Nuevo Continente* —explica el asesor para programas náuticos y deportivos de la Sociedad Estatal Quinto Centenario, José Castellote—, *por esa razón tenemos especial interés en difundir en Estados Unidos la conmemoración española del acontecimiento e insistir en el papel protagonista de España frente a interpretaciones erróneas.*

Estados Unidos es el punto de mira de este proyecto en más de un sentido. La organización espera que este país se sume a los actos de celebración, concretamente al proyecto de expedición que las réplicas de las tres naves emprenderán en el año 92. Si se llega a un acuerdo, además de la colaboración cultural existiría una cooperación económica ventajosa para España.

La construcción de la nao Santa María necesita un presupuesto aproximado de 250 millones de pesetas, algo superior al de las carabelas Pinta y Niña, que oscila entre ciento veinte y ciento cincuenta millones cada una. Los tres barcos podrían permanecer en la costa y puertos españoles en 1992, en el caso de que Estados Unidos decidiera tomar parte en el evento —asunto que la comi-



sión norteamericana para la celebración del Quinto Centenario aún no ha resuelto—, ya que entonces se procedería a la construcción de otras tres réplicas, por cuenta de los norteamericanos, para realizar la ruta de Colón.

El dinero invertido en la financiación de este proyecto se espera recuperar, sobre todo si se consigue la colaboración estadounidense, mediante diferentes maniobras publicitarias y de marketing: localización de patrocinadores, venta de entradas o servicios prestados a las cadenas de televisión. Concretamente, hay dos proyectos de dos productoras de Estados Unidos que han iniciado gestiones para contratar las tres reproducciones de las naves de Colón. La primera de ellas es la WGBH, de Boston, que va a rodar una serie para televisión titulada «Colón y la Era del Descubrimiento», y la otra es la productora A. Salkind, que pretende llevar a imágenes un guión para televisión titulado «Cristóbal Colón».

La idea de surcar el océano en un modelo de nave histórico surgió a finales de los setenta y comenzó a tomar cuerpo cuando el entonces director del Instituto de Historia, el almirante Fernando Moreno de Alberán, se puso en contacto en

Barcelona con el historiador José María Martínez-Hidalgo, director en aquella época del Museo Marítimo de Barcelona además de arqueólogo naval, capitán de la Marina Mercante y de Corbeta de la Reserva Naval. Las conversaciones, no obstante, no se materializaron en acuerdo hasta varios años después, cuando la Sociedad del Quinto Centenario decidió hacer uso de los conocimientos de este especialista para diseñar los planos históricos de las naves colombinas.

José María Martínez-Hidalgo ha participado, con anterioridad y en repetidas ocasiones, en proyectos de reproducción y construcción de las naves del Descubrimiento. *Es una historia que se remonta años atrás —explica él mismo—, concretamente a los años cincuenta, cuando yo era director del Marítimo. Por aquel entonces diseñé, en modelos a escala reducida, una reproducción de la nao Santa María, la carabela redonda Pinta y la carabela latina Niña, que más tarde Colón transformó en redonda cuando llegó a Las Palmas. Las maquetas están en el Museo Marítimo de la Diputación de Barcelona.* En el transcurso de los trabajos de construcción de estos modelos a tamaño reducido, imágenes lo más exactas posible de lo que

Cuando Colón llegó a Cuba, creyó haber tocado tierra en Cipango (Japón). Cinco siglos después se seguirá el itinerario que él pensó en recorrer, antes de encontrarse con América de por medio.

pudo ser la célebre trilogía de naves, surgió la oportunidad de construir la Santa María a tamaño natural para mostrarla a los visitantes de la Feria Mundial de Nueva York. *Este proyecto lo llevé a cabo en 1964. El barco, después de estar expuesto en Nueva York, pasó a Miami, donde se incendió hace unos años. Quedó completamente destruido.* En 1968 el Gobierno de Venezuela hizo otro encargo parecido que también fue encomendado a Martínez-Hidalgo, y el resultado, otra copia de la nao Santa María, está expuesta en Caracas.

Martínez Hidalgo ha estudiado e investigado los pormenores relativos a las naves de Colón durante años, y el resumen de este trabajo está expuesto en su libro «Las naves de Colón», publicado a finales de los sesenta. La obra recoge toda suerte de detalles relativos a los buques colombinos, sus dotaciones, pertrechos, alimentación de la tripulación, cronología del viaje y perfil biográfico del jefe de la expedición, desde su nacimiento en Génova en 1451 hasta su muerte en Valladolid, en 1506.

La trayectoria profesional de



este historiador, que además ha navegado cerca de veinte veces con la réplica de la Santa María que actualmente está amarrada en el puerto de Barcelona, ofreció a la comisión de la Armada, encargada de determinar los criterios de design, en opinión de José Luis Ves, suficientes garantías como para aceptar las consideraciones de Martínez-Hidalgo, pese a la polémica histórica existente relativa al tonelaje, estructura, medidas exactas o tamaño de las embarcaciones originales.

La fase inicial de realización de los planos de construcción se inició en 1983, bajo la supervisión del capitán de navío de la Armada e ingeniero naval José Luis López Martínez. Cuatro años después, en el 87, se iniciaron las construcciones: la Santa María en los astilleros Viudes de Barcelona, la Pinta en los astilleros de Isla Cristina, en Huelva, y la Niña en Cartagena, bajo la responsabilidad de la Armada.

La fidelidad con la historia, en cuanto a los materiales empleados, se está llevando a rajatabla. La quilla, como man-



daba el «Itinerario de Navegación» de Escalante de Mendoza, escrito en 1575, debe ser de roble, muy derecho, y si pudiese ser de una pieza, mejor... Los curvatonos y ligazón que una nave lleva de dentro han de ser de roble bravo o de encina. El timón debe ser hecho de vigas de tueros de los robles, que sean secas y muy derechas. Los mástiles y entenas serán de muy buenos pinos, las gaviás, las más livianas que se pudiesen y las velas serán mejores cuanto fueren más delgadas, recias y tupidas.

Con lo que Escalante de Mendoza no contaba es con la escasez de madera que reina en los bosques en 1989 y la complicación para hacer una selección de árboles, o con la desaparición de la carpintería de rivera (carpintería naval). Estos son, en opinión de José Luis López Martínez, los principales problemas que conlleva la construcción de este tipo de embarcaciones en la actualidad. Los astilleros pueden construir un pesquero, con toda la sofisticación que precisan los barcos modernos, en tres o cuatro meses. Sin embargo, una construcción como las que estamos llevando a cabo es completamente artesanal. Hace cien años se quiso construir una réplica de la Santa María para conmemorar el IV centenario del Descubrimiento. Entonces había en el arsenal de San Fernando 90 carpinteros de rivera, y tardaron tres meses en poderla echar al agua. Ahora, cualquier astillero cuenta como máximo con diez u once hombres, y ya en aquella época se quejaban de que no había muchos. De todos modos, tampoco tenemos excesivas prisas.

Las naves, si toda va bien, estarán a flote antes de que finalice el año, incluso puede que estén terminadas para el verano. Cuando desde Palos de La Frontera parta la expedición podrá entenderse mejor, en un contexto arropado por microchips electrónicos y moles metálicas, la osadía de unas gentes que se adentraron en los mares a merced de los vientos. ■

Desde Palos a Cipango

EL 21 de octubre de 1492 Colón llegó a la isla de Cuba, llamada Colba por los indios, y decidió que había tocado tierra en Cipango (Japón). Lo dispuso todo para ir a tierra firme y, según anotó en su diario de navegación, *llegar hasta la ciudad de Quisay (Quinsay), y dar las cartas de Vuestras Altezas al Gran Can y pedir respuesta, y venir con ella*. Los acontecimientos fluyeron por otros derroteros, bastante lejanos a las costas orientales. Japón, no obstante, ha querido participar en la conmemoración de los viajes colombinos en memoria a la voluntad de aquel almirante que pretendió abrir una nueva ruta hacia Asia.

La Comisión Japonesa para la Celebración del Quinto Centenario ha creado una subcomisión, denominada Comisión Santa María, que cumplirá la misión de diseñar y financiar un viaje en una nueva réplica de la Santa María, cuya construcción aún no se ha iniciado. La nao reproducirá el viaje inicialmente pensado por Colón: desde Palos viajará a Canarias, y desde allí emprenderá viaje hasta el continente americano, donde hará escala en San Salvador, Nueva York, Santo Domingo y, después de atravesar el Canal de Panamá, Acapulco, Honolulu y Cobe (Japón).

El presidente de la Comisión Santa María japonesa es también el patrocinador de la empresa. Se llama Haruki Kadokawa y es sacerdote y teólogo sintoísta, pero sobre todo es el presidente de la potente editorial japonesa y la productora cinematográfica Kadokawa, no demasiado conocidas en esta parte de Occidente. Este hombre de empresa es un aficionado a la mar, especialmente interesado en potenciar las relaciones culturales entre Japón y España.

La expedición que partirá hacia Japón lo hará a finales de 1991, probablemente en invierno, para evitar la temporada de los ciclones. La tripulación encargada de llevar a cabo el viaje estará compuesta íntegramente por personal japonés. España será la encargada de construir la nao según los mismos planos y criterios empleados para la reproducción de la embarcación española que seguirá en el 92 la ruta de Colón. El buque japonés está en estos momentos en lista de espera en los astilleros Viudes de Barcelona, pendiente de que su hermana gemela peninsular abandone la nave de construcción. ■

V.L.

Virginia LAVIN

La mejor selección.

1 COMUNICACIONES UNIDEN



VHF, 27 MHz, bases o portátiles Antenas de 3 dB-6 dB, TV Placas tierra, receptores BEARCAT

2 RADARES GOLDSTARS



Alto brillo: 16, 24, 32, 48 millas. Convencionales: 48, 72 millas. Color: 24, 32, 48 millas

3 SONDAS




Papel: FUSO
TV: Monocromo y Color
FUSO, SUNMASTER, GOLDSTAR, HAIYANG
L.C.D.: FUSO, SEAKING

4 RADIONAVEGACION



SATNAV: NAVSTAR
DECCA: NAVSTAR

5 PLOTTERS DOLPHIN




6 RADIONAVEGACION

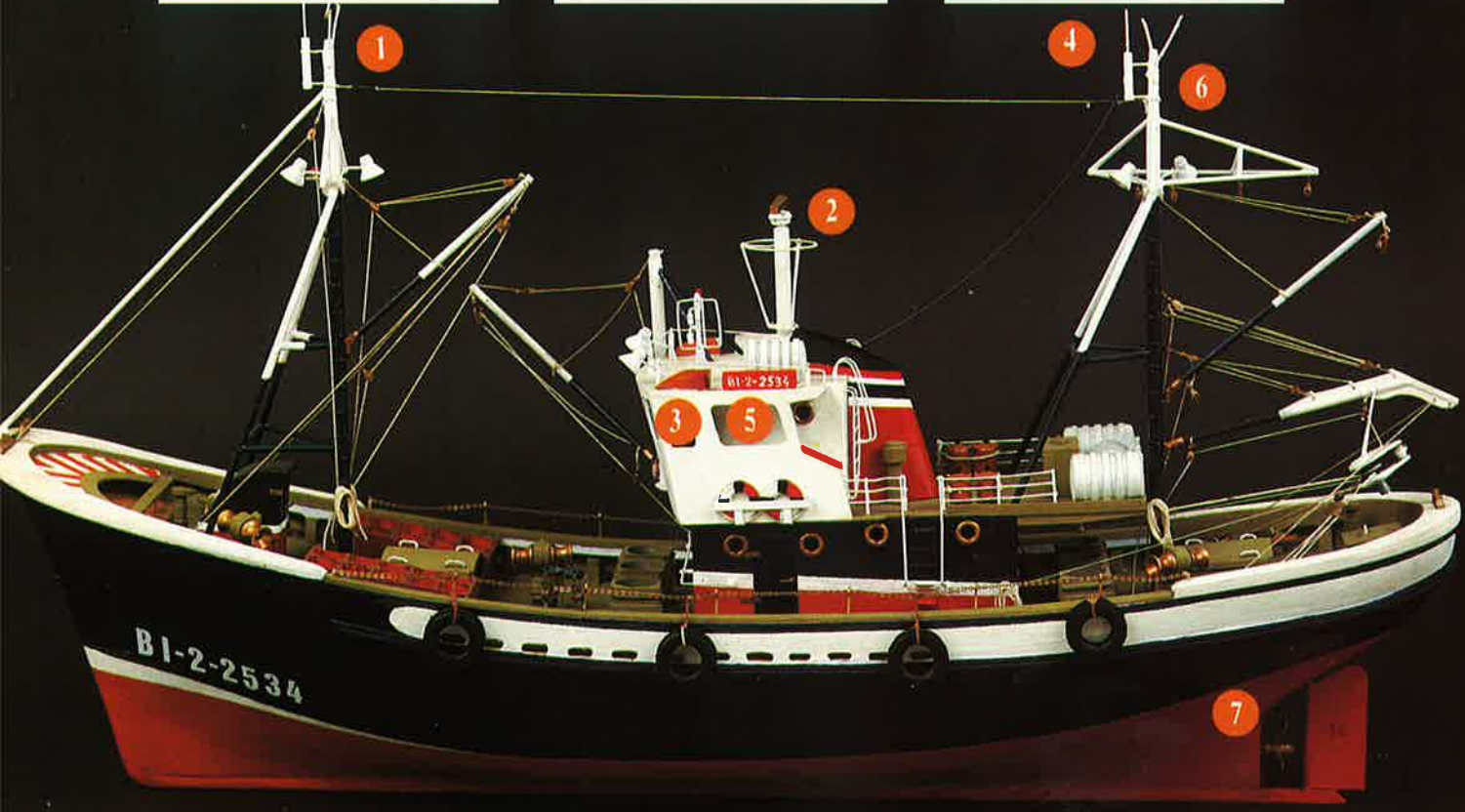


Loran-C: IIMORROW, SEAKING, DATAMARINE
Gonios: LOKATA, FUJION

7 PILOTOS AUTOHELM



6000 tipo 1, 2 y CR



es siempre un gran acierto



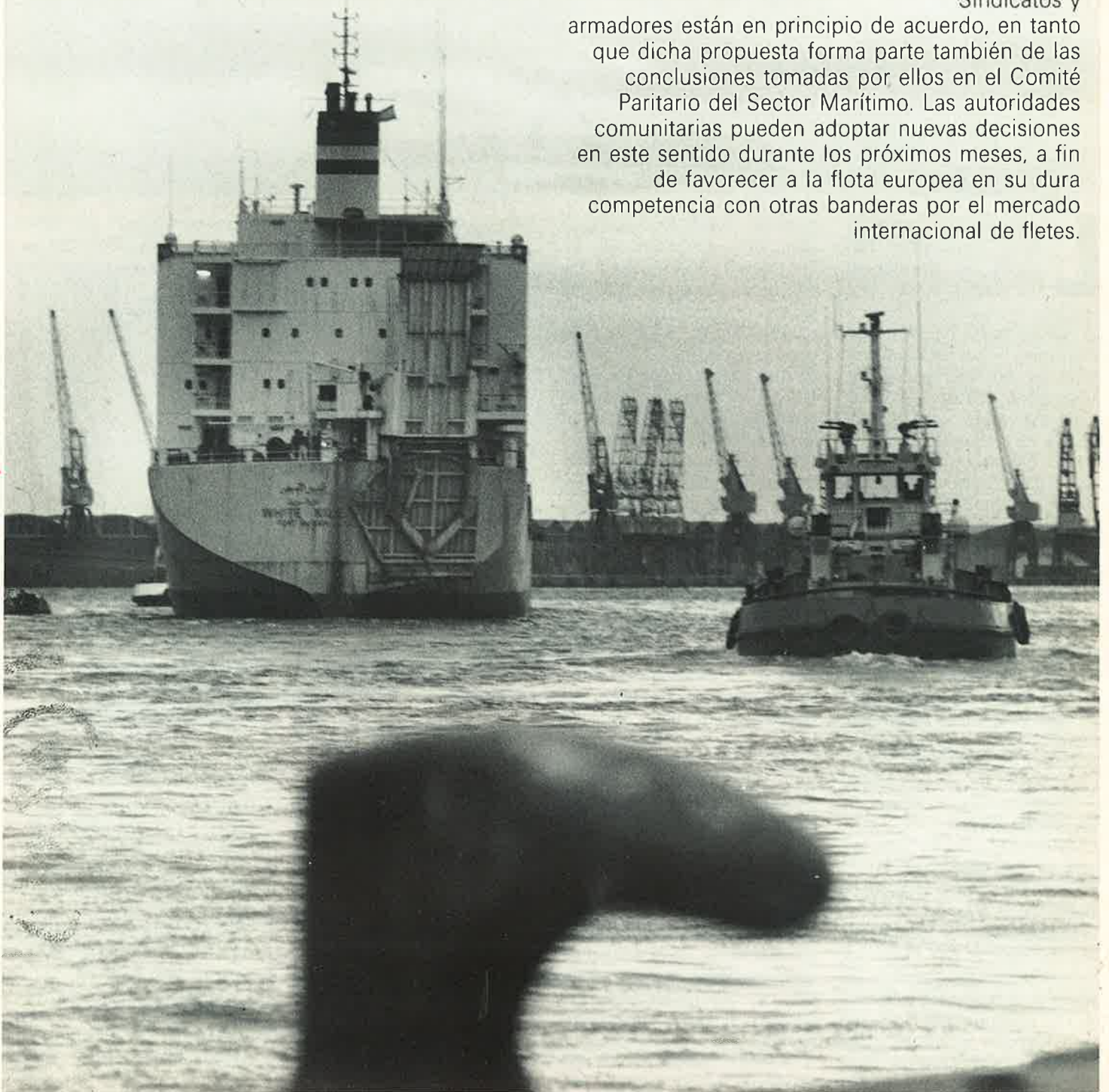
Muntaner, 44 08011 BARCELONA
Tel. (93) 323 43 42 - Télex 54 218 SITE
Fax: (93) 323 50 62

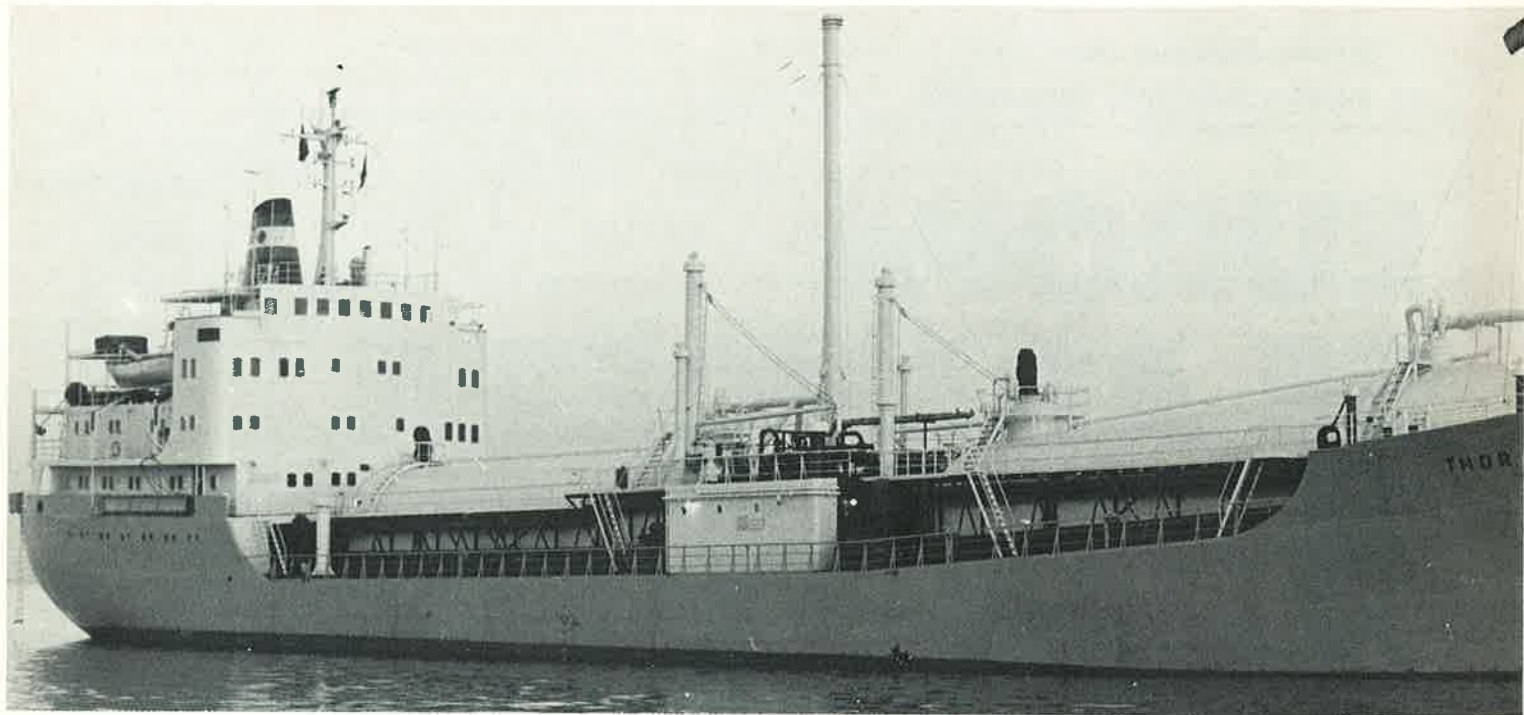
**Propuesta española para crear
un registro mercante comunitario**

EUROPA SE ABANDERA

El Gobierno español, a través del ministro de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones, José Barrionuevo, propuso a la Comunidad Europea estudiar la creación de un registro europeo para la flota mercante, como una de las medidas a adoptar para resolver la crisis en el sector. La iniciativa la expuso en la reciente reunión de ministros de Transportes de la Comunidad, que se celebró bajo su presidencia el pasado mes de febrero en Murcia.

Sindicatos y armadores están en principio de acuerdo, en tanto que dicha propuesta forma parte también de las conclusiones tomadas por ellos en el Comité Paritario del Sector Marítimo. Las autoridades comunitarias pueden adoptar nuevas decisiones en este sentido durante los próximos meses, a fin de favorecer a la flota europea en su dura competencia con otras banderas por el mercado internacional de fletes.





La presidencia española de la Comunidad Europea ha propiciado un nuevo interés por resolver la crisis que afecta a la mayor parte de las flotas mercantes de los países miembros. El ministro español de Transporte, Turismo y Telecomunicaciones, José Barrionuevo, ha propuesto en un reciente Consejo de ministros de la CE, celebrado con carácter informal, en Murcia, la creación de un registro comunitario de bandera europea. Sería, según su iniciativa, *la manera más eficaz de equiparar las condiciones de competencia de las empresas navieras comunitarias a la de las flotas competidoras, deteniendo el proceso de transferencia de buques a otros pabellones, aumentando el papel de la Comunidad en el área de la actividad marítima y manteniendo e incluso creando empleo directo e indirecto.*

Como se sabe, la flota española, al igual que la de otros países de la CE, debe hacer frente a las banderas de conveniencia y a los nuevos competidores de Filipinas, Corea o Taiwan que, con diferentes condiciones laborales y de contratación, ofrecen unos precios inferiores a los europeos en el mercado internacional de fletes. Esto ha su-

puesto, desde los últimos años, un notable descenso de los buques registrados en los distintos pabellones de los países comunitarios. Tan sólo en España, en 1982, la flota mercante de barcos con más de 100 toneladas de Registro Bruto (TRB) se elevaba a 699 unidades, con un TRB total de 7.118.000 toneladas. En 1988, el número de barcos descendió hasta 505, con un TRB total de cuatro millones. Un declive alarmante para el que piden medidas urgentes y definitivas.

Los ministros comunitarios en su reciente reunión no deliberatoria de Murcia, han mostrado su preocupación ante la situación de la flota mercante europea, que se encuentra desde hace años en una fase de crisis prolongada, debida, entre otras causas, a estas diferencias de costes de operación entre la flota comunitaria y la de determinados competidores extranjeros. Esta situación se ha venido traduciendo en una pérdida continuada del tonelaje global de la flota bajo los pabellones comunitarios, en beneficio de otros registros, y en un proceso de descapitalización general en el sector naviero europeo.

Algunos países, ante esta situación, ya han tomado me-



El ministro español José Barrionuevo propuso, en un reciente consejo de ministros de la CEE, la creación de un registro comunitario de bandera europea.

didadas para frenar este drenaje de su propia flota. Grecia y Dinamarca son dos de los Estados donde se ha dado especial importancia a este proceso y han propiciado una serie de ayudas y de incentivos fiscales para impedir esta constante caída. Noruega, aunque ajeno a la Comunidad, ha creado también un segundo registro con lo que se conoce en el sector como «medidas positivas», que abaratan costes a los armadores, sin merma de la seguridad en la navegación ni pérdida de derechos por parte de los trabajadores. Desde hace año y medio, en que se creó este segundo registro noruego, denominado NIS, cerca de 500 buques se han inscrito en él, con lo que el país ha recuperado parte de los barcos registrados anteriormente en banderas de conveniencia e, incluso, buques de otros países han optado por inscribirse en el segundo pabellón noruego.

Los armadores españoles han pedido, por ello, a la Administración que se creara en España también un segundo registro de similares características, con base en las Islas Canarias, de la misma forma que el segundo registro británico en la Isla de Man, o del francés en las Islas Kerguelen. El ministro español de



Transportes, no obstante, ha desestimado esta fórmula por cuanto se pretende alcanzar una solución para el conjunto de la CE. A esta medida no se oponen en principio las navieras españolas, aunque piden de la Administración cierta urgencia en resolver la crisis y consideran —según manifestaron a MAR fuentes de la patronal ANAVE— *que el llegar a un acuerdo con todos los países comunitarios puede dilatar en un tiempo el establecimiento de un segundo registro europeo con el que operar en oposición más ventajosa que la actual.*

La patronal española, al igual que la europea en general, se lamenta de las condiciones en que tienen que desenvolverse en el mercado internacional, en un reciente documento discutido por el Comité de las Asociaciones de Armadores de las Comunidades Europeas (CAACE), al que ha tenido acceso esta revista. Así, señalan que el sector es casi el único entre las actividades e industrias de la Comunidad que se enfrenta sólo a una dura competencia extranjera, a veces desleal. Al respecto señalan que la industria manufacturera comunitaria cuenta con una serie de ventajas, al tiempo que indican que la agricultura y la



construcción naval reciben subvenciones sustanciales de la propia CE o de los Estados miembros individuales, y que el propio sector de la Aviación Civil está fuertemente defendido por los respectivos Gobiernos, lo que deja al transporte marítimo al descubierto.

Los armadores ponen de relieve, también, en su documento que las flotas mercantes nacionales contribuyen

significativamente a la balanza de pagos de todos los Estados miembros, que tienen impacto en el empleo y que facilitan la salud económica de muchas industrias de manufacturas y servicios relacionados con la marina. Igualmente indican que una fuerte industria marítima comunitaria es estratégicamente esencial para la CE como bloque comercial, sin olvidar, afirman, que *las flotas mercantes de los miembros comunitarios*

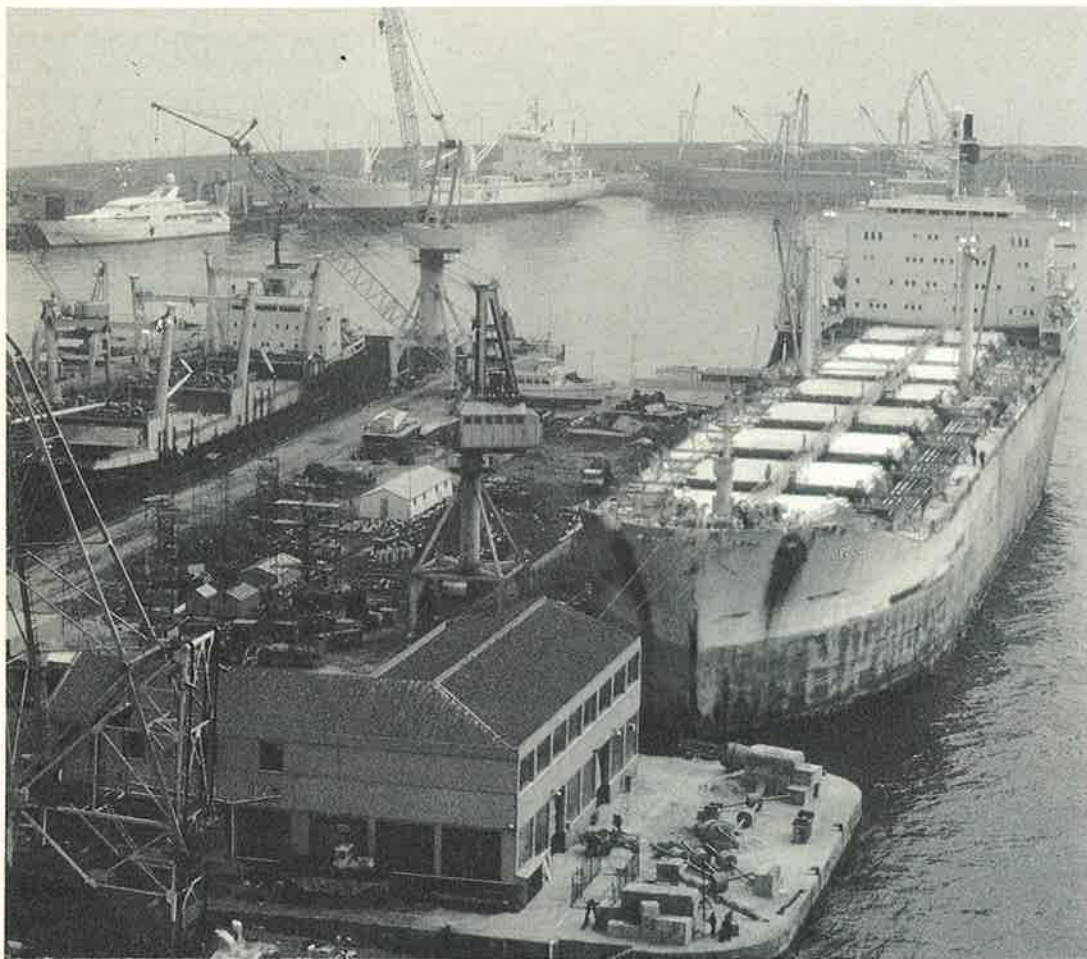
de la OTAN juegan una papel vital en cualquier período de tensión o guerra en la que la Alianza se pudiera ver envuelta.

Por ello no se oponen a la creación de un registro europeo de buques, aunque indican que «todavía no está claro». El objetivo primario es, desde su punto de vista, crear «a la primera oportunidad» una situación en la que las compañías marítimas de todos los Estados miembros tengan el mismo clima de competitividad que existe en los registros internacionales. *Pero en ningún caso —señalan—, la creación de tal bandera comunitaria debe ser causa de demora en la introducción de las medidas positivas.*

Sin embargo, en los últimos meses parece haberse avanzado en el camino de crear este segundo registro. La propuesta del ministro español de Transportes, en el reciente Consejo de ministros de Murcia, que presidía el propio Barrionuevo, ha supuesto un nuevo impulso. Aunque el Consejo no tenía un carácter decisorio, logró de los ministros europeos una declaración conjunta sobre su preocupación por la marcha del sector, al tiempo que se esperan nuevas medidas a tomar por la Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CE, en un breve plazo.

Estas medidas completarán los cuatro Reglamentos sobre el transporte marítimo aprobados por el Consejo de Ministros de la CE, en diciembre del 86, y que suponen la primera fase de la política marítima comunitaria. Con este segundo paquete de medidas, que pueden entrar en vigor en el plazo de unos meses, se podrá hacer frente a los retos de la competencia internacional y a la creación del mercado interior de 1992.

Según la propuesta de Barrionuevo, se trata de que la CE adopte una serie de medidas de carácter económico, social y técnico, encaminadas a reducir esa diferencia entre los costes de las navieras comunitarias y las de sus principales competidoras interna-



cionales, que hagan atractiva la explotación de buques bajo pabellones europeos a los operadores de los Estados miembros.

El ministro español propuso que el tratamiento fiscal de las actividades internacionales de las navieras comunitarias tiendan a igualar el nivel de fiscalidad de éstas al de las flotas de países competidores. Entre estas medidas, cabría destacar un tratamiento favorable de los beneficios y de la amortización de las empresas navieras para promover la inversión en el sector; la eliminación de la imposición por los beneficios obtenidos de la venta de buques, siempre que éstos se reinviertan en el sector; y un tratamiento fiscal favorable de las rentas percibidas por los marinos en la navegación fuera de las aguas comunitarias. También se proponen ayudas estructurales que tengan por finalidad la renovación de la flota o la introducción de mejoras e innovaciones tecnológicas, así co-

La política marítima comunitaria

La propuesta hecha por el ministro español de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo, de crear una bandera europea para el registro de buques mercantes, supone un segundo paso en la política marítima comunitaria. La primera fase se inició en 1986, en que la Comisión anunció un plan de aproximación de las condiciones de las flotas de la CE. En diciembre del mismo año, el Consejo de Ministros aprobó los cuatro Reglamentos sobre el transporte marítimo. Igualmente, acordó que deberían realizarse nuevos esfuerzos para reducir las diferencias entre los costes que tiene la flota de la Comunidad y sus competidores extranjeros.

Las medidas propuestas por el ministro español suponen, por tanto, una segunda fase en el desarrollo de la política comunitaria, iniciada en el período de presidencia española. Con ella se podrá hacer frente a los retos de la competencia internacional y a la creación del mercado interior en 1992.

Los incentivos que se proponen son considerados necesarios por la Administración española, consciente de que desde la aprobación de los Reglamentos ha continuado el proceso de disminución de las flotas con banderas de países de la CE. Esta pérdida de tonelaje de los pabellones comunitarios se ha debido tanto a la transferencia a otros registros como a un proceso de falta de inversión general en el sector naviero europeo, lo que se trata de evitar. ■

mo las que se dirijan a mejorar las estructuras y la gestión empresarial.

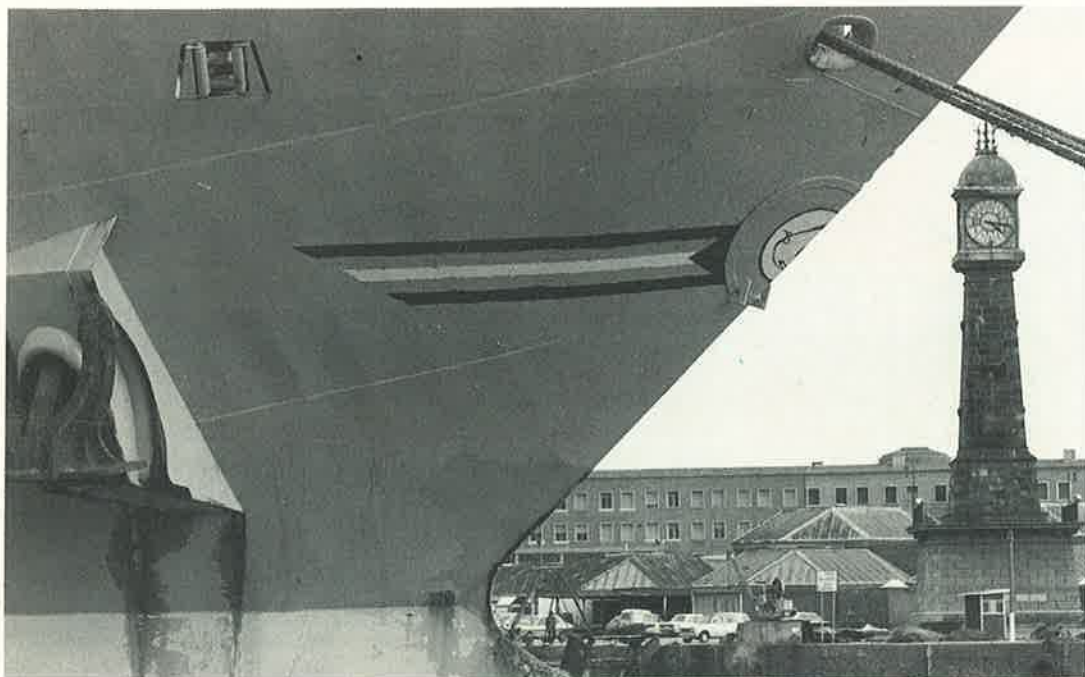
El objetivo de las medidas de orden social propuestas por el ministro español es acercar los costes de personal de las empresas navieras comunitarias a los de las banderas competidoras, sin que ello suponga unas peores condiciones laborales para la gente del mar. Como medidas concretas podrían citarse: reducciones en las cotizaciones a la Seguridad Social, manteniendo el alcance de las prestaciones actuales; ayudas a los gastos de repatriación de los marinos; reconocimiento de títulos y diplomas y ayudas a la formación de marinos.

Entre las medidas de orden técnico, cabe señalar la libre circulación de buques en aguas de la Comunidad; el establecimiento de estándares de calidad y seguridad y el impulso a los programas de investigación y desarrollo en el campo de la tecnología del transporte marítimo.

No obstante, Barrionuevo es consciente de que la adopción de estas «medidas positivas» van a necesitar de un gran esfuerzo de adaptación de las legislaciones de cada uno de los Estados miembros en un amplio abanico de temas, por lo que la representación española entiende que la creación de un registro comunitario haría innecesario este difícil proceso de adopción de una normativa sectorial específica para el sector naviero.

La creación de esta segunda bandera no significaría, en principio, la desaparición de los registros nacionales de cada uno de los doce. Estos se mantendrían, fundamentalmente, para aquellos sectores marítimos que no están expuestos a una dura competencia exterior, como el transporte interior o de cabotaje, la flota mercante estratégica de graneleros, gaseros o petroleros, y los buques encargados del comercio de Estado, según las propuestas sindicales.

Luis Mari Franco, secretario general de UGT-Marina Mercante, considera que no



nos oponemos en principio a un segundo registro, aunque creo que se pueden dar las mismas condiciones en la primera bandera, lo que haría innecesaria una segunda. Para él, la bandera comunitaria es una alternativa más a la crisis del sector, que ha venido demasiado tarde, y que los armadores quieren que sea posible por debajo de los mínimos, para abaratar costes por debajo de lo que se exige en las de conveniencia.

Por su parte, Jon Azcue

Manterola, de la ejecutiva del Sindicato Libre de la Marina Mercante, de CC. OO., afirma que los sindicatos nos hemos mostrado a favor de una bandera de la CE, pero siempre que no suponga una rebaja de las condiciones que ya existen. Según él, deberá darse una absoluta prioridad de embarque a los trabajadores comunitarios, aunque sin que se produzcan discriminaciones respecto a los procedentes de países ajenos a los doce. Azcue se muestra tajantemente en con-

tra de las segundas banderas o banderas bis. Al respecto señala que la noruega es más baja que las de conveniencia, porque incluso barcos de bandera liberiana están pasando a inscribirse en ella y se está perdiendo una media de cuatrocientos dólares por tripulante.

Mientras, el Comité Paritario del Sector Marítimo se ha reunido recientemente en Bruselas, y volverá a hacerlo en los próximos meses, para elevar sus conclusiones a los órganos administrativos inter-

medios de la CE y, posteriormente, a la Comisión Europea. Este comité reúne a representantes sindicales y patronales en un foro de discusión, donde se trata de llegar a una postura común y asesorar a la Administración comunitaria en los problemas del sector.

Según José Luis Gallardo, de UGT, las posturas de sindicatos y patronal coinciden en este Comité Paritario, aunque se produce una discrepancia fundamental entre unos y otros. *Los sindicatos —manifestó— piden ayuda exclusivamente para la flota comunitaria, mientras que los armadores quieren que se haga extensible también a los armadores europeos que tienen registrados sus buques en banderas de conveniencia.*

De una u otra forma, el impulso dado por la presidencia española para la creación de esta bandera europea en el registro de buques mercantes puede suponer una esperanza para el sector. Sindicatos, armadores y Administración han empezado ya a plantearse el tema y, en los próximos meses, se podrían tomar nuevas medidas e iniciativas que hagan realidad esta propuesta. ■

Miguel PEDRERO

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

Chockfast®

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

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

Venta exclusiva y Servicio Técnico

Indame, s.a.

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

Por Antonio Sáñez Reguart

DICCIONARIO HISTORICO DE LOS ARTES DE LA PESCA NACIONAL

Suele decirse con frecuencia que «España vive de espaldas al mar»: No sirve de mucho repetir este tópico, pero es un indicador de que nuestra sociedad es consciente de su profundo desconocimiento de la vida y el trabajo de las gentes del mar.

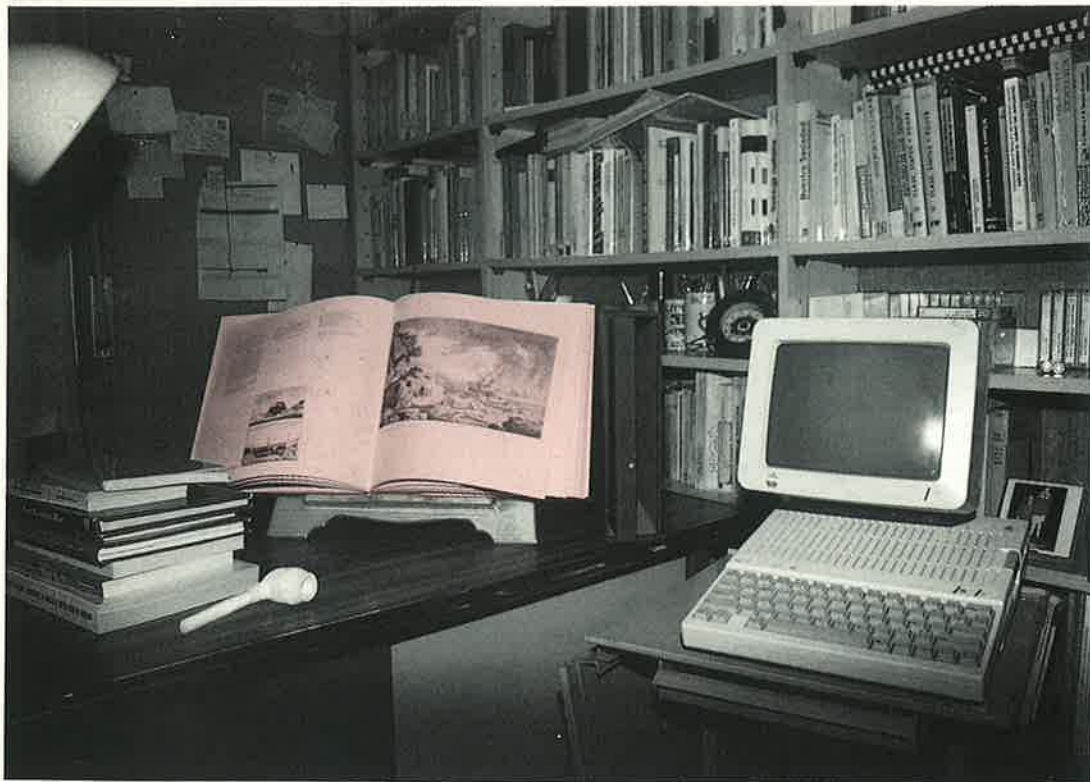
DESDE la Administración del Estado se ha llegado a reconocer que «la sociedad mantiene un divorcio con el mar». El origen de esta separación se encuentra en las diferencias que se dan entre grupos humanos que viven y trabajan en medios naturales opuestos. A esto debe añadirse la prolongada separación del entorno social que viven los hombre de la mar como consecuencia de su trabajo, lo que refuerza su aislamiento de la sociedad.

A pesar de ser una actividad milenaria, la pesca es muy poco conocida, como reconoce el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en la presentación de la reedición del «Diccionario histórico de los artes

de la pesca nacional», de Antonio Sáñez Reguart, Comisario Real de Guerra de Marina. Y es que los ambientes académicos, tan proclives a las modas, se han contagiado de la apatía administrativa, considerando poco interesante o escasamente rentable el estudio de la pesca.

De ahí que la publicación del diccionario histórico de Sáñez Reguart sea un acontecimiento para estudiosos y curiosos de la actividad pesquera. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación justifica su reedición como un *compromiso con la pesca española, cuya faceta*

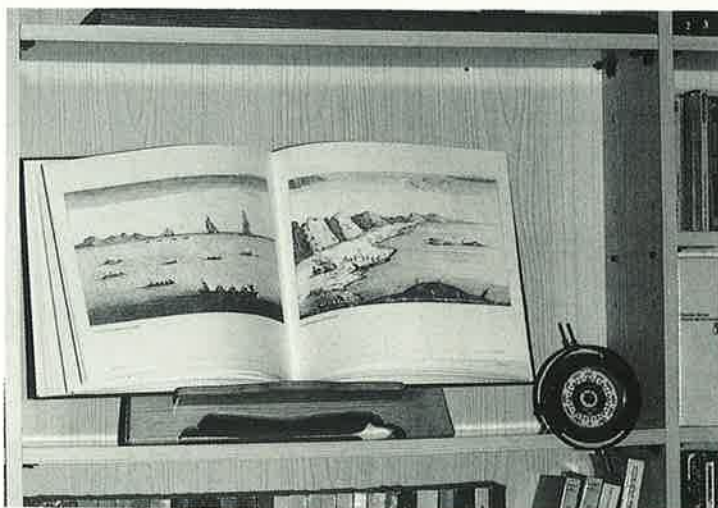




histórica es ampliamente desconocida, al tiempo que se une, con la publicación del diccionario, a los actos conmemorativos del bicentenario de la muerte de Carlos III.

La primera edición, publicada entre 1791 y 1795, constaba de cinco volúmenes y más de 2.000 páginas. La reedición del diccionario es una facsímil —una reproducción idéntica de la edición original—, en la que se ha introducido una variante: la reproducción fotográfica de cada página del texto, reduciendo su tamaño y componiendo seis páginas originales en una nueva. El diccionario aparece en la nueva reedición en dos grandes volúmenes: en uno de ellos se recoge el diccionario, 360 voces sobre la actividad pesquera, todo el mundo de la pesca española que pudo conocer personalmente Sáñez Reguart desde su puesto, como inspector de matrículas; el otro volumen contiene los grabados que acompañan al diccionario, realizados por Juan Bautista Bru, pintor del Real Gabinete de Historia de Madrid, aunque fueron revisados por Sáñez Reguart.

Juan Carlos Arbex, autor del estudio introductorio, dice que



Sáñez Reguart, que vivió bajo los reinados de Carlos III y Carlos IV, dos reyes ilustrados, fue un funcionario ejemplar que ocupó *cargos de responsabilidad durante su largo servicio a la Corona española*. Fue un ilustrado que consiguió librarse de la Inquisición. Estaba interesado en divulgar lo que consideraba profundamente atractivo: la comunidad pesquera, algo que conocía bien por su trabajo. Su diccionario es la primera monografía monumental sobre la pesca en España, y un documento de gran valor para conocer la cultura marinera del siglo XVIII.

El diccionario es histórico porque su autor enriqueció con estos contenidos la descripción de las diferentes pesquerías. Es un compendio de las técnicas usadas en la pesca hace doscientos años. También se recogen usos y costumbres en el siglo XVIII en los puertos españoles, ilustrando las múltiples artes de pesca de nuestra geografía. *Su descripción de las artes llega hasta el punto de despiezar los artefactos y relatar la forma de construirlos, algo fundamental y de un gran interés etnográfico.*

El diccionario recoge las ordenanzas de los gremios de

pescadores que estuvieron en vigor durante el siglo XVIII. Pero no se limita a describir detalladamente los procedimientos o las artes de pesca, sino que da cuenta de las polémicas que su utilización levantaba entre los pescadores. Tomó partido en estas disputas: se puso en contra del «bou», que representaba el tipo de actividad pesquera más desarrollada, más industrializada, y defendió las artes menores, la pesca artesanal. Criticó todas las artes de arrastre —bou, gangil, tartana—, excepto las que se remolcaban desde las playas. *Sáñez veía un problema social y una fuente de agitación en el bou. El arte, con sus pesquerías masivas y de calidad, podía ocasionar una disminución de las capturas por otras artes y sumir en la pobreza a familias enteras que se verían obligadas a emigrar.* Su defensa de las artes menores frente a las tecnologías más desarrolladas —Sáñez quería conservar el océano y su riqueza— le granjeó las iras de los armadores de los bous.

Sáñez Reguart no se limitó a recoger materiales para la elaboración de un documento etnográfico sobre la actividad pesquera. Conoció las condiciones de vida de los pescadores. Según Arbex: *En las costas de la España del XVIII se vivía asperamente y con penuria. No era algo nuevo, pues el pescador llevaba siglos ocupando uno de los últimos peldaños de la escala social.* Como ilustrado, estaba en contra de la ignorancia. No creía que la ignorancia hiciera a los hombres más maleables, sino todo lo contrario: *...según dicta la razón y la experiencia, es indispensable guardar de enorme error, persuadirse a que se hallará en los pescadores más docilidad y sumisión, dejándoles sumergidos en una casi estúpida ignorancia, porque los hombres más ignorantes han sido siempre los más brutales y menos disciplinados.* Dos siglos después, su recomendación —la ignorancia para nada puede ser buena— no se ha cumplido. ■

Juana SANCHEZ ORTIN

Estratificación social (1)

El objeto de este trabajo es esbozar un mapa del lugar en el que se sitúan las gentes del mar en la pirámide social. El intento de situar a los individuos en el estrato social que les corresponde va más allá del simple prurito por clasificar y etiquetar. En este primer artículo veremos cómo, en el caso de las gentes del mar, aparecen resultados contradictorios según los criterios de clasificación que se sigan. Si se les pide que se sitúen en una clase social tienden a colocarse en la parte más baja, lo que no es coherente, en muchos casos, con los ingresos mensuales que perciben.





UN 65 por cien de pescadores y esposas de pescadores se sitúa en la clase trabajadora, y un 21 por cien en la clase pobre; sólo un 13 por cien se define como clase media (ver Gráfico 1). Estos datos contrastan con los que ofrece el conjunto de la población española, en la que sólo un 32 por cien se sitúa en la parte más baja de la pirámide social (1).

Los resultados van en el mismo sentido si utilizamos como indicador la valoración que hacen de sus condiciones de vida. Según los resultados de una encuesta realizada en Huelva y Pontevedra, en diciembre de 1984, las gentes del mar consideran que sus condiciones de vida están por debajo de la media. Las diferencias entre hombres y mujeres de la pesca son muy débiles; tampoco se dan variaciones de importancia entre las gentes marineras que residen en Galicia o Andalucía (ver Cuadro 1).

No se encuentran diferencias

significativas tampoco si se les pide que valoren el grado de bienestar material que, en su opinión, les correspondería (ver Cuadro 2).

Y no sólo consideran que sus condiciones materiales de vida son bajas, sino que, en general, creen que viven algo peor o peor que los emigrantes, los agricultores, los obreros de la industria y los pequeños comerciantes (ver Cuadro 3).

Un 43 por cien de los encuestados cree que las familias de los pescadores viven algo peor o peor que las familias de los emigrantes. Entre los pescadores gallegos es donde está más extendida esta opinión. Pero también más de la mitad de los pescadores no titulados y de los que trabajan en la pesca pre-industrial (buques menores de 100 T.R.B.), creen que sus familias viven peor que las de los emigrantes (ver Cuadro 4). Y lo mismo sucede, con ligeras diferencias, al comparar las condiciones de vida de las familias de pescadores con las de agricul-



tores: los pescadores gallegos, pero, sobre todo, los pescadores no titulados y los que trabajan en la pesca pre-industrial creen que sus familias viven peor que las familias de los agricultores (ver Cuadro 5).

Al comparar las condiciones de vida de las familias de los pescadores con las de los obreros de la industria, las diferencias se hacen más grandes: un 62 por cien de los encuestados cree que los obreros de la industria viven mejor que las gentes de la pesca. Esta opinión está más extendida en los pescadores no titulados y en los que trabajan en la pesca pre-industrial. También los pescadores gallegos superan el 62 por cien de media, esta vez acompañados por los pescadores andaluces (ver Cuadro 6).

En la comparación con las familias de los pequeños comerciantes, el porcentaje medio de los que creen que las familias de los pescadores viven peor alcanza el 64 por cien. Ya

no son sólo los pescadores no titulados los que creen que viven peor, sino que tanto los que son titulados, como sus esposas, apoyan esta opinión mayoritaria (ver Cuadro 7).

Las diferencias que se apuntan entre los que trabajan en la pesca industrial y los que lo hacen en la pre-industrial, así como entre titulados y no titulados, están relacionadas con las enormes diferencias salariales que se observan en el sector: *De lo que gana el capitán de pesca a mi marido —mi marido va de primer oficial— hay una diferencia como del día a la noche, pero la ha habido siempre, no nace de hoy. Por ejemplo, un patrón de pesca puede «quitar» hasta un millón de pesetas al mes, y un marinero puede «quitar» 60.000 ó 70.000 pesetas. Hay una diferencia abismal. El que tiene mando no se puede comparar a un marinero* (Esposas de pescadores - La Coruña).

Ahora bien, incluso cuando

CUADRO 1

Considerando todas las cosas, ¿cómo juzgaría las actuales condiciones materiales de vida de usted y de su familia? (El 10 sería muy buena y el 1 muy mala.)

— Esposas de pescadores (Huelva)	3,93
— Esposas de pescadores (Pontevedra)	3,78
— Total esposas pescadores	3,86
— Pescadores de Huelva	3,80
— Pescadores de Pontevedra	3,90
— Total pescadores	3,85

FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi. Madrid, Fundación Universidad-Empresa, 1985.

CUADRO 2

Siendo realista, ¿qué condiciones materiales de vida diría usted que debería corresponderle a personas como usted y su familia? (El 10 sería muy buena y el 1 muy mala.)

— Esposas de pescadores (Huelva)	7,35
— Esposas de pescadores (Pontevedra)	6,56
— Total esposas pescadores	6,95
— Pescadores de Huelva	7,58
— Pescadores de Pontevedra	6,74
— Total pescadores	7,16

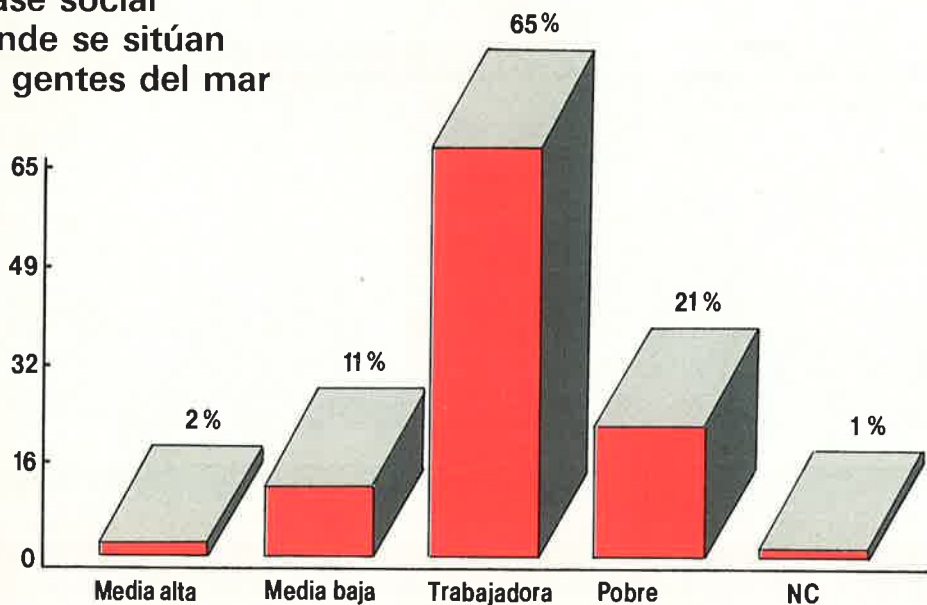
FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», op. cit.





UN 25 por cien de los pescadores se define como perteneciente a la clase más pobre de la sociedad.

Clase social donde se sitúan las gentes del mar



los ingresos son más altos que los de tierra no lo interpretan en ese sentido: *El motivo por el cual creo que estoy igualado a ellos, aunque los de tierra cobren algo menos o mucho menos que yo, es que ellos están en tierra, ellos están en su casa todos los días, ellos tienen sus horas para salir, y yo no. Yo no tengo un turno de guardia en el barco y después tengo que permanecer en el barco, no tengo donde ir, y esas horas son perdidas (Engrasador barco de altura - Gran Sol). Pienso que está bastante igualado. En proporción, casi puede ser igualado un jefe de taller de tierra a un jefe de máquinas (de un congelador). (Yo estoy de) mecánico mayor en un buque congelador (y gano) pongamos un promedio anual de 3 millones de pesetas en bruto, (que aproximadamente son unas 200.000 pesetas netas al mes). La diferencia que yo veo con el personal de tierra es que mi trabajo son 24 horas y el de ellos (el de la gente de tierra) son ocho (Mecánico naval mayor - jefe de máquinas de un congelador). A mí me sale en neto unas 200.000 pesetas al mes, aproximadamente. Considero que estoy mejor pagado que un obrero de tierra, mucho más, desde luego. Con un jefe de taller puede que esté aproximado, quizá un poquito más. No obstante, es que tiene que estar compensado, porque en el barco,*

CUADRO 3

¿Cree que las familias de los pescadores como ustedes viven mejor, algo mejor, igual, algo peor o peor que las familias de los emigrantes, los agricultores, los obreros de la industria o los pequeños comerciantes?

Los pescadores opinan que sus familias viven	Emigrantes	Agricultores	Obreros de la industria	Pequeños comerciantes
Mejor	2	1	0	0
Algo mejor	7	8	4	5
Igual	29	31	22	20
Algo peor	14	14	22	21
Peor	29	30	40	43
NS/NC	19	16	12	11
TOTAL (%)	100	100	100	100
Número de casos	601	601	601	601

FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles». Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi. Madrid, Fundación Universidad-Empresa, 1985.

en las 24 horas, no puedo decir que estoy descansando. Tengo tres hombres a mi mando que hacen las guardias: un segundo y dos engrasadores. Yo estoy revisando si todo va bien. A lo mejor no hago nada, pero a cualquier hora, en cualquier minuto me vienen a llamar por cualquier causa de la máquina y no puedo negarme. Yo no estoy de descanso, yo estoy, yo tengo que estar siempre, en todo momento, preparado. Una guardia permanente (Mecánico naval mayor - jefe de máquinas de un congelador).

La gente de mar considera que tiene un estatus inferior a la gente de tierra. ¿Cómo viven o cómo piensan esta marginación? Sus condiciones de trabajo son más duras que las de nadie y ellos lo vuelven a pasiva: no pueden participar en muchas cosas porque tal... no pueden ocuparse mucho de la familia porque están fuera; las condiciones de vida son muy duras... Creo que el concepto de marginación lo siguen teniendo. Cuando les dices que el minero también las tiene, (ellos) dicen: «Bueno, sí, pero va a casa, va todos los días a casa y ve a la fa-

LA gente de mar considera que tiene un «estatus» inferior a cualquier otro trabajador de tierra.



CUADRO 4

Los que creen que las familias de los pescadores viven peor que las familias de los emigrantes (en porcentajes).

	%
Media	43
Categoría profesional (pescadores activos + esposas):	
— No titulados	46
Tipo de actividad pesquera (pescadores activos + esposas):	
— Pre-industrial	51
Provincia (pescadores activos + esposas):	
— Pontevedra	50
Sexo:	
— Hombres (pescadores activos)	48
Sexo y categoría profesional:	
— No titulados (pescadores)	52
Sexo y tipo de actividad pesquera:	
— Pre-industrial (pescadores)	57
Sexo y provincia:	
— Pescadores activos (Pontevedra)	60

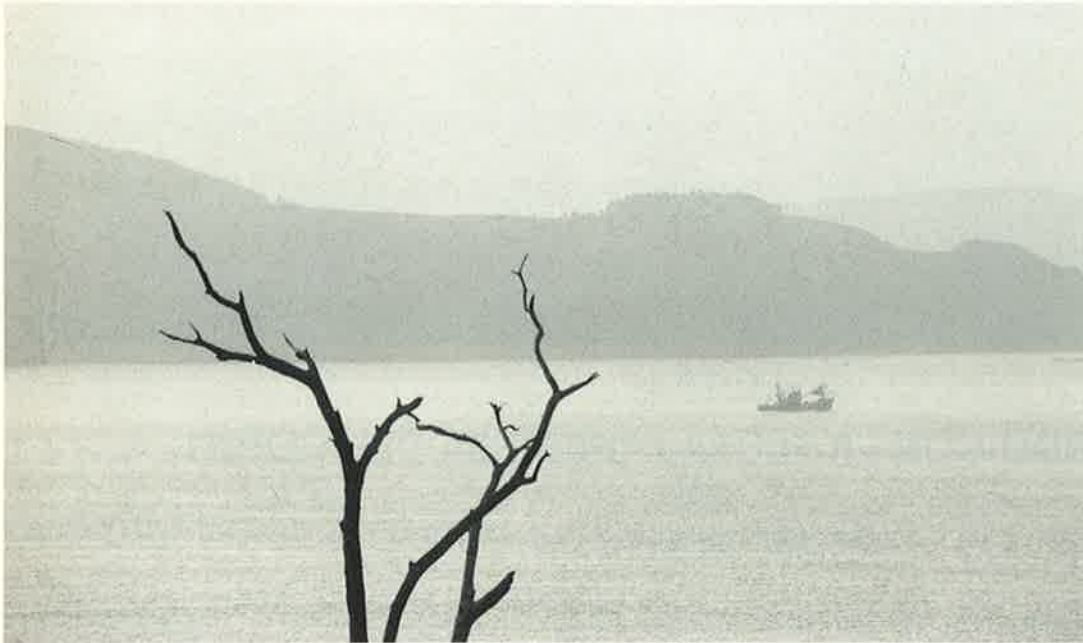
FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», op. cit.

CUADRO 5

Los que creen que las familias de los pescadores viven peor que las familias de los agricultores (en porcentajes).

	%
Media	44
Categoría profesional (pescadores activos + esposas):	
— No titulados	49
Tipo de actividad pesquera (pescadores activos + esposas):	
— Pre-industrial	50
Provincia (pescadores activos + esposas):	
— Pontevedra	48
Sexo:	
— Hombres (pescadores activos)	48
Sexo y categoría profesional:	
— No titulados (pescadores)	55
Sexo y tipo de actividad pesquera:	
— Pre-industrial (pescadores)	55
Sexo y provincia:	
— Pescadores activos (Pontevedra)	48

FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», op. cit.



milia todos los días» (Informante - La Coruña).

Esta forma de entender y de vivir una situación discriminatoria o injusta puede explicar que se sitúen en la parte más baja de la escala social: *El no cualificado (se sitúa) como clase obrera. Yo creo que el no cualificado —el marinero— se siente como cualquier obrero. Claro que siempre te «da» las condiciones de trabajo, que son mucho más duras y que están fuera de la familia* (Informante - La Coruña). Ahora bien, si tomamos como indicador su nivel de consumo entonces podrían situarse en la clase media: *El hombre que esta parado, no. Pero el que está trabajando está en la clase media, una clase media baja. Lo que pasa es que ellos, racionalizándo, dicen: «Yo soy obrero, yo soy un obrero.» Pero a la hora de consumir, por supuesto, son clase media* (Informante - La Coruña). ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI

NOTAS

(1) *Condiciones de vida y trabajo en España*. Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid, 1986.

CUADRO 6

Los que creen que las familias de los pescadores viven peor que las familias de los obreros de la industria (en porcentajes).

	%
Media	62
Categoría profesional (pescadores activos + esposas):	
— No titulados	64
Tipo de actividad pesquera (pescadores activos + esposas):	
— Pre-industrial	66
Provincia (pescadores activos + esposas):	
— Huelva	64
Sexo:	
— Hombres (pescadores activos)	65
Sexo y categoría profesional:	
— No titulados (pescadores)	69
Sexo y tipo de actividad pesquera:	
— Pre-industrial (pescadores)	69
Sexo y provincia:	
— Pescadores activos (Pontevedra)	67
— Pescadores activos (Huelva)	63

FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», op. cit.

CUADRO 7

Los que creen que las familias de los pescadores viven peor que las familias de los pequeños comerciantes (en porcentajes).

	%
Media	64
Categoría profesional (pescadores activos + esposas):	
— Titulados	65
— No titulados	64
Tipo de actividad pesquera (pescadores activos + esposas):	
— Pre-industrial	69
Provincia (pescadores activos + esposas):	
— Huelva	69
Sexo:	
— Hombres (pescadores activos)	69
Sexo y categoría profesional:	
— No titulados (pescadores)	72
— Titulados (esposas)	65
— Titulados (pescadores)	65
Sexo y tipo de actividad pesquera:	
— Pre-industrial (pescadores)	73
Sexo y provincia:	
— Esposas (Huelva)	72
— Pescadores activos (Huelva)	67

FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», op. cit.



GALICIA

ACUERDO CON LA FLOTA CORUÑESA DEL CERCO

El Ministerio de Trabajo y la flota coruñesa del cerco llegaron a un acuerdo por el que las embarcaciones con retribución «a la parte» cotizarán, en 1989, dentro del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar con el mismo sistema que en el resto de las provincias costeras españolas. Con ello se puso fin a un paro por parte de la flota del cerco de esa provincia, que amarró sus barcos durante cerca de un semana, en protesta por las cotizaciones que le pedía la Dirección Provincial de Trabajo de La Coruña.

Un «fax» remitido por el Instituto Social de la Marina, a los pescadores que mantenían la protesta, señalaba que *la Administración confirma que las embarcaciones de pesca de la provincia de La Coruña con retribución «a la parte» cotizarán en 1989 al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar con el mismo sistema que el resto de las provincias españolas.*

Asimismo, se aseguraba en el «fax» que *en la resolución del recurso planteado por la Federación Provincial de Cofradías de La Coruña se tendrá en cuenta el principio anterior y, finalmente, se comprometía a que en el supuesto de que antes del 28 de febrero de 1989 no se hubiese resuelto el recurso presentado por tal Federación se seguirán aplicando provisionalmente las bases de 1988.*

Con estas medidas se puso fin al conflicto, y la propuesta de cesar el paro y volver a las faenas fue recibida con aplausos por parte de los participantes en una asamblea de pescadores en la que se dio cuenta del acuerdo. En dicha reunión acordaron el desamarre de la flota, lo que procedieron a hacer a continuación. Como agradecimiento a la ciudad de La Coruña, hicieron sonar las bocinas de sus barcos cuando abandonaban el puerto de la ciudad de

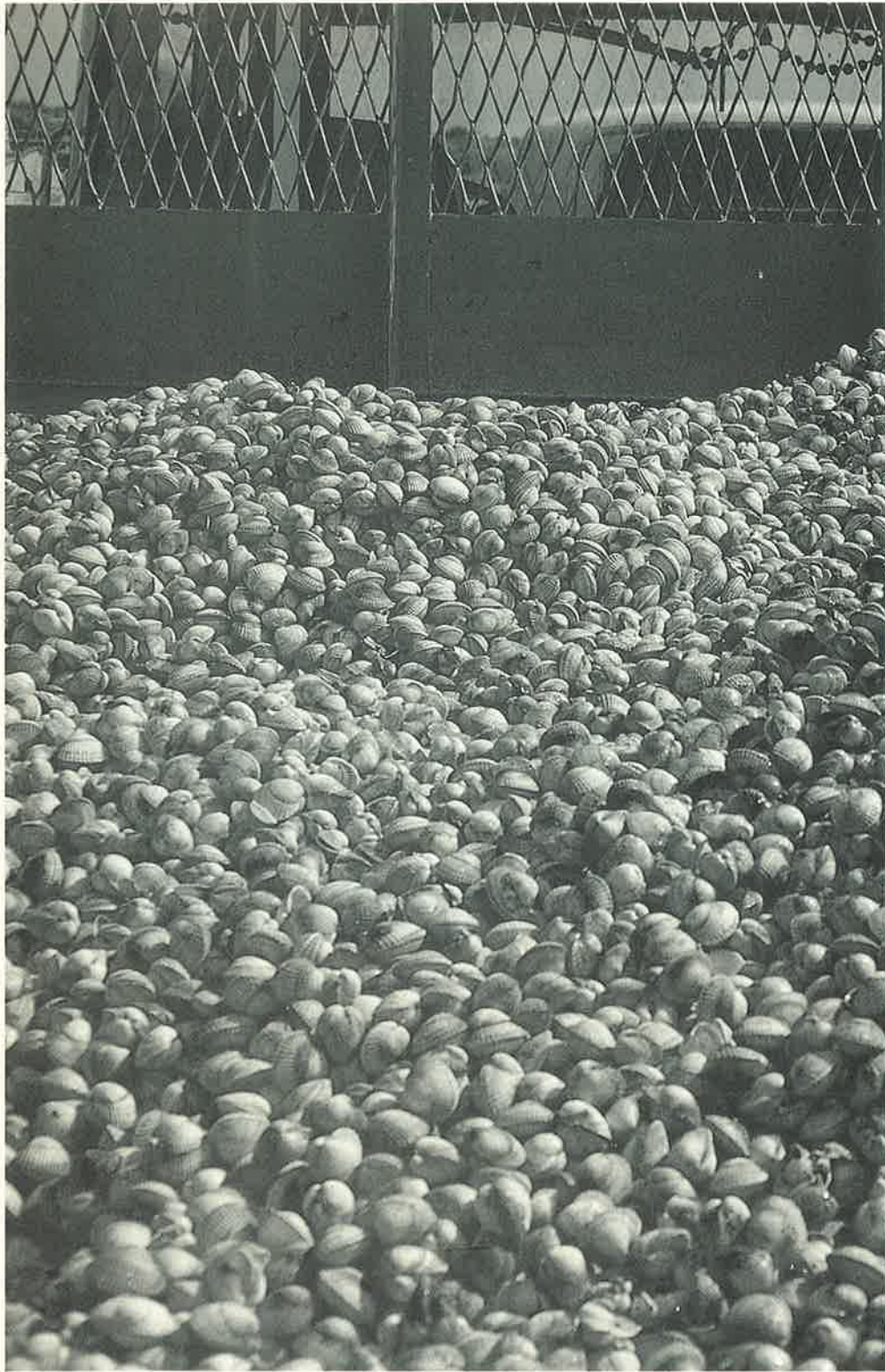
crystal, donde habían permanecido cerca de siete días inactivos en señal de protesta.

El secretario general de la Federación Provincial de Transportes y Telecomunicaciones de UGT-La Coruña, Fermín Avellaneda, se refirió al acuerdo afirmando que *según nuestras informaciones, la Administración no está dispuesta a llegar a ningún acuerdo con la Federación Provincial de Cofradías sin contar con los sindicatos.* ■

LA «COSTA DE LA MUERTE», EN TVE

La llamada «Costa de la Muerte» será la protagonista del primer capítulo de una serie de Televisión Española que estará dedicada a «El hombre y el mar». Basada en una idea original de Camilo José Cela Conde, los guiones de la serie han sido escritos por su padre, Camilo José Cela Trulock, autor de obras como *La familia de Pascual Duarte* o *Mazorca para dos muertos*, entre otras.

A lo largo de los treinta episodios de que constará la serie se atenderán aspectos científicos, militares, económicos y deportivos, a través de un recorrido por las costas españolas. Al capítulo dedicado a la «Costa de la Muerte», que abrirá la serie, le seguirá otro sobre los contrabandistas y su medio de vida y un tercero titulado «Almadrabas», en que se contará un arte con más de veinte siglos de antigüedad y que aún hoy se mantiene. «Cabrera, isla balear» es otro de los episodios de esta serie, que se completa con títulos como «Copa de América», «En busca de Moby Dick» o «Petróleo». ■



ALMEJAS JAPONESAS

Una empresa de cultivos marinos ha sembrado la ría del Eo de crías de almeja japonesa, después de cinco años de experimentación y estudios sobre la aclimatación de este tipo de almejas en las aguas de este ecosistema situado entre la provincia de Lugo y Asturias. En total se han sembrado veinte millones de almejas japonesas procedentes de Huelva, donde se encontraban en proceso de engorde y endurecimiento. Estos veinte millones de crías devengarán posteriormente en cuatrocientos kilos de almejas, cuya compra está ya asegurada por una empresa catalana que pagará un precio mínimo de 1.160 pesetas por kilo. Además de las ventajas económicas que puede significar esta siembra masiva, la iniciativa puede contribuir a frenar las importaciones de Francia. ■

CONCURSO LITERARIO

Patrocinado por el Ayuntamiento de Carreño, y promovido por el Instituto de Bachillerato de Candás, se convoca el «VIII Concurso literario de relatos de la mar». El concurso tiene dos modalidades: tradición y creación. La primera consiste en la recogida y redacción de temas marineros inéditos, conservados en la tradición oral, sea en prosa o en verso. La modalidad creativa se refiere a la composición original sobre el mismo tema.

Cada una de las modalidades, que pueden presentarse escritas en castellano o en bable, estará dotada de un primer premio de 75.000 pesetas y diploma, y un accésit de 25.000 pesetas y diploma. La extensión no deberá superar los diez folios mecanografiados a doble espacio, para prosa, ni los cien versos, para poesía.

Los originales se enviarán por triplicado a la Oficina de Registro del Ayuntamiento de Carreño (Asturias), antes del 31 de julio de 1989. Se presentarán en sobre cerrado, en cuyo exterior deberá figurar el seudónimo o clave y el título del trabajo; en el interior, en otro sobre cerrado, constarán el título del trabajo, nombre del autor, domicilio y teléfono. El fallo tendrá lugar durante la primera semana de septiembre. Los interesados podrán dirigirse al citado Ayuntamiento para recabar más información. ■

CONTAMINACION MARINA

Pontevedra, Bilbao y Huelva son los tres puntos negros de contaminación de las costas españolas, según el Instituto Español de Oceanografía. La contaminación en la bahía de Vigo es intensa y se mantiene en todo su litoral. Quizá fue ésta una de las razones por las que el mencionado Instituto decidió celebrar en esta ciudad la «XIV Reunión del Grupo Mixto de Expertos», asociación que se encarga de velar por la integridad de los mares, vigilando la contaminación marina.

El Estado español participa en las reuniones de este grupo desde el año 1985, cuando empezó a observar las recomendaciones de los organismos que velan por el entorno natural.

Según fuentes del Instituto Español de Oceanografía, organismo encargado de la organización de esta reunión, la costa Atlántica española está contaminada dentro de unos límites «razonables», a excepción de los puntos negros antes mencionados. La situación de Bilbao, según estas fuentes, está experimentando una ligera mejoría, gracias a la puesta en marcha del Plan de

Saneamiento Integral. Huelva mantiene un alto índice de contaminación, a causa de un proceso de industrialización salvaje. Por lo que respecta a la ría de Pontevedra, tampoco le va a la zaga, en el sentido negativo, ya que allí confluyen los vertidos de las poblaciones de Marín y Pontevedra, a los que se unen los de la fábrica de papel, Celulosa, y de la factoría de cloro, ELNOSA.

A pesar de que existe una mayor sensibilización sobre los temas medioambientales por parte, fundamentalmente, de los gobiernos de los países desarrollados, la degradación del medio ambiente sigue avanzando a pasos agigantados. Así, el auge industrial iniciado a mediados de la década de los sesenta ha convertido el litoral algecirense en el segundo punto, tras el polo químico de Huelva, más contaminado de Andalucía.

De los informes elaborados por los expertos reunidos en Vigo se desprende que, dentro del marco ecológico, si bien los países asumen el respeto por los convenios internacionales, en la práctica las medidas adoptadas dejan

mucho que desear. Así, muchos de los países signatarios de los convenios de Oslo y París no dudan en verter sus residuos químicos y radiactivos en los países del denominado Tercer Mundo, o construir en ellos las fábricas que producen una mayor contaminación, sin tener en cuenta las medidas de seguridad que tendrían que adoptar en sus respectivos países.

Un buen ejemplo de esto último es la denuncia efectuada por la Coordinadora de Organizaciones no Gubernamentales para el Desarrollo, que cuenta con el respaldo de la Comunidad Económica Europea, por los vertidos de residuos tóxicos realizados en las playas de Haití por los Estados Unidos. Allí se arrojaron un total de 655 barriles, de los que 61 no tenían tapa, 268 estaban mal cerrados y 28 estaban cubiertos tan sólo por un simple plástico. Los peligros que suponen estos vertidos han sido denunciados también por la organización ecologista Greenpeace; peligros que afectan tanto a la población de la zona, como a la fauna y al medio ambiente en general. ■



Santander, Gijón, Bilbao, Tarragona son algunas de las localidades donde próximamente se iniciarán los cursos de formación ocupacional, organizados por el Instituto Social de la Marina. Estos cursos, que tienen una duración de unas 35 horas lectivas, forman parte del Plan Piloto de Formación Ocupacional Marítima, y tienen como fin el mejorar las condiciones de seguridad y profesionalidad del trabajo en la mar.

En cuanto a los cursos que se inician próximamente, todos ellos corresponden a formación sanitaria de mandos o básica. La fecha de inicio y los lugares donde se realizarán son los siguientes: Santander (17 de abril y 8 de mayo, para formación sanitaria de mandos y básica,

CURSOS DE FORMACION OCUPACIONAL

respectivamente); Gijón (15 de mayo, sanitaria básica); Larca (Gijón) (19 de junio, sanitaria de mandos); L'Ametlla de Mar (Tarragona) (25 de abril) y Tarragona (6 de junio), ambas de formación sanitaria básica; Villagarcía de Arosa (17 de abril, 8 de mayo y 22 de mayo, de sanitaria básica); Bilbao (Vizcaya) (1 de mayo y 1 de junio, de sanitaria de mandos). El cupo máximo por curso es de 20 personas. Para más información así como para solicitar la admisión a los mismos, los interesados pueden dirigirse a las direcciones provinciales del ISM o Casas del Mar de las respectivas localidades.

Asimismo, ya se ha establecido el calendario para la realización de los cursos de entrenamiento en la utilización de equipos de respiración autónomos, que

se imparten desde la Unidad Móvil de Seguridad Marítima. Durante la primera quincena de abril, hasta el dicha Unidad recorrerá algunos puntos de la provincia de Vizcaya y, a partir de la segunda quincena de abril hasta el 6 de mayo, estará en Asturias. Del 7 al 12 de mayo volverá a Vizcaya y, desde esa fecha, hasta final de mes, acudirá a La Coruña. El mes de junio estará en la zona de Villagarcía. Para una mayor información, los interesados pueden acudir a las direcciones provinciales de Bilbao, Gijón, La Coruña y Villagarcía, donde se les informará más pormenorizadamente del recorrido que realizará la Unidad Móvil en sus respectivas zonas, así como a las Casa del Mar comprendidas en ellas. ■

SUCEDIO EN 30 DIAS



LA CEE REDUCE LAS IMPORTACIONES DE PESCADO

El Consejo de Pesca de la CEE, bajo la presidencia del ministro español Carlos Romero, aprobó un amplio paquete de medidas entre las que destaca la reducción del 26 por cien de los contingentes de importación de pescado para este año. Esta medida responde al objetivo de armonizar los intereses de la industria transformadora de productos pesqueros en la CEE y los sectores extractivos, de manera que se compatibilicen el acceso a los caladeros de terceros países.

La reducción de los contingentes supondrá un ahorro a la CEE de 16 millones de euros en concepto de derechos arancelarios. Esta cantidad puede con-

tribuir a mejorar las condiciones de competitividad de la industria transformadora comunitaria.

El Estado español se verá muy beneficiado por esta medida, ya que el mayor volumen de reducciones ha recaído sobre el bacalao verde —de gran interés para la industria transformadora española—, cuyas importaciones se han fijado en 49.000 toneladas.

Los volúmenes de contingencia aprobados pasan, tras la reducción adoptada, de 226.250 toneladas en 1988 a 176.000 toneladas para 1989, incluyendo un conjunto de 12 productos distintos, que accederán a los mercados comunitarios con un tratamiento arancelario muy favorable.

También cabe destacar, entre las medidas adoptadas en el citado Consejo de Pesca, la prórroga por dos años del acuerdo pesquero con Estados Unidos, así como aceptar la propuesta formulada por

Groenlandia de añadir 4.000 toneladas de bacalao a la cuota que ya tenía adjudicada la Comunidad para este año, en el marco del acuerdo pesquero entre la CEE y Groenlandia. ■

25.000 MILLONES PARA CONSTRUCCION NAVAL

El Banco de Crédito Industria (BCI) aprobará, en 1989, créditos por importe de 25.000 millones de pesetas para financiar nuevas construcciones navales. Esta cifra supone un ligero descenso frente a los concedidos el año pasado (35.800 millones) e igual cantidad que los previstos para 1990, en que se concederán créditos también por valor de 25.000 millones de pesetas.

La mitad del montante previsto para el presente ejercicio irá destinada a financiar la construcción de un buque crucero, que llevará a cabo la empresa Marflet Vacaciones, filial de Fletamentos Marítimos. Según el cierre del ejercicio de 1988, el BCI está financiando el



62 por cien de la Marina Mercante española, que se compone de 453 buques. En la actualidad se están construyendo en astilleros nacionales 20 barcos mercantes, con un total de unas 440.000 TRB, financiados por el BCI.

Según datos del Ministerio de Industria y Energía, la industria naval española ha recuperado los niveles anteriores al comienzo de la reconversión del sector. Durante el año pasado, las nuevas contrataciones suscritas por los astilleros españoles ascendieron a 510.232 toneladas brutas y 158 buques, cifras que superaron las anteriores al comienzo del proceso de reconversión del sector naval, y en un 31,5 por cien las de 1987. De esos 158 buques, todos ellos de más de 100 toneladas, un tercio fueron construidos en astilleros gallegos.

El Gobierno, según un trabajo publicado en el *Boletín de información del Ministerio de Economía*, considera que la fase de ajuste de la reconversión del sector naval está concluida, y que se entra ahora en la fase final del proceso con la reindustrialización. No obstante, también se contempla la posibilidad de que sean necesarios algunos nuevos ajustes. ■



AMPLIACION DEL PUERTO DE BILBAO

El Gobierno vasco y el Ministerio de Obras Públicas han llegado a un acuerdo para la modernización y ampliación del puerto de Bilbao. El plan aprobado supone una inversión cercana a los 40.000 millones de pesetas, que se llevará a cabo entre los años 1991 y 1996. Esta iniciativa responde a la necesidad de modernizar y ampliar las actuales instalaciones, cuya capacidad se ha visto superada por el tráfico logrado durante el pasado ejercicio. Así, en 1988 las toneladas de tráfico aumentaron en el puerto autónomo de

Bilbao un 10 por cien respecto a las cifras de 1987, lo que destaca frente al 1 por cien que aumentaron en el resto de los puertos. También se batió el año pasado un récord de actividad con el tráfico total de mercancías conseguido, que fue de 29,3 millones de toneladas. El número de buques también aumentó ligeramente, con una media diaria de entrada de diez barcos, mientras que el incremento del volumen de mercancías cargadas y descargadas fue homogéneo, cercano a una media del 10 por cien. ■



ARRECIFES ARTIFICIALES EN ANDALUCÍA

La Consejería de Agricultura de la Junta de Andalucía inició un programa experimental de regeneración de la riqueza marina en sus costas, con la

instalación de trescientos módulos de arrecifes artificiales en tres puntos del litoral andaluz. Esta iniciativa supone la primera fase de un plan más ambicioso, que terminará este año con la colocación de nueve arrecifes artificiales.

El programa de colocación de arrecifes está basado en los estudios que realizan los técnicos de la Dirección General de Pesca a lo largo del litoral an-

daluz, y contempla dos tipos diferentes de estructuras a ubicar. El primer tipo tiene una finalidad disuasoria y de protección de los caladeros contra los métodos ilegales de pesca en la franja de bajura. La segunda modalidad es de tipo pesquero. La Dirección General de Ordenación Pesquera ha autorizado la instalación de módulos del primer tipo en aguas de la localidad gaditana de Conil. ■



EL TEMPORAL ASOLO ESPAÑA

Cerca de treinta personas perdieron la vida en España y en las aguas próximas a sus costas, a consecuencia del fuerte temporal que asoló el país durante los últimos días del pasado mes de febrero. Al menos trece personas fallecieron en distintos puntos de la península por el viento, que derribó muros y cornisas. En la mar desaparecieron quince tripulantes del barco «Anna Leonard», con bandera de Singapur, que se hundió a 150 millas de la Estaca de Bares. El pesquero «Agosare», con base en Gijón, perdió también a uno de sus marineros, Celestino Márquez González, por un golpe de mar mientras faenaba. Otros barcos, como el «Playa de Cirlo» o el «Playa de Figueras» tuvieron que ser remolcados a Santander, afectados por el temporal que se registró en esos días en el Cantábrico. En Galicia, el pesquero «Cristo de Fisterra», con base en el puerto de Cari-

ño, se hundió y al menos otros tres sufrieron graves desperfectos. Por otra parte, un barco nigeriano se hundió asimismo frente a las costas portuguesas, a consecuencia de lo cual murieron tres de sus tripulantes y desaparecieron otros quince.

El mal tiempo afectó a la práctica totalidad de las costas españolas, si bien su influencia se dejó notar en mayor medida en la del Norte, donde las pérdidas económicas por esta razón fueron más cuantiosas. Así, la flota de las distintas localidades gallegas se mantuvo de arribada en sus puertos durante más de cuatro días, que dedicaron sus tripulaciones a reparar los desperfectos en los aparejos. Los pesqueros asturianos también tuvieron que permanecer amarrados en sus puertos durante esas fechas, y algunos barcos que esperaban en el puerto de Gijón para entrar a descargar tuvieron que salir hacia el mar, debido al riesgo que corrían por el temporal. Igualmente, los efectos de la profunda borrasca se dejaron sentir en las flotas pesqueras cántabra y vasca, que se vieron imposibilitadas de fa-

nar por el fuerte viento y el oleaje.

El mal tiempo, que trajo lluvias y vientos de más de cien kilómetros por hora, se dejó sentir también en otras zonas costeras y del interior español. En Valencia, las pérdidas económicas fueron cuantiosas, al destruir el viento buena parte de la cosecha de cítricos, además de provocar la muerte a por lo menos cinco personas tan sólo en esa comunidad autónoma.

En Valladolid se produjeron dos muertes, la de un hombre de 31 años sobre el que se desplomó una valla publicitaria y la de un anciano de 76 años que cayó al patio interior de su casa. En la localidad murciana de Aguilas una mujer resultó aplastada por una grúa y un joven falleció también en esas fechas en la localidad albacetense de Chinchilla por causas similares. Al trágico balance de esos días se sumaron también un pescador que cayó al mar en Bermeo, un piragüista que entrenaba en un pantano de Avilés y dos jóvenes de 17 y 20 años que murieron al caer al mar el coche en el que viajaban por la provincia de Cádiz. ■

ACUERDO CEE-ANGOLA

La CEE y el gobierno de Angola firmaron, el pasado mes de febrero, un acuerdo de pesca del que el principal beneficiario es España. Gracias a este acuerdo, 56 barcos españoles —cuarenta marisqueros y dieciséis grandes congeladores— podrán faenar este año en aguas angoleñas.

Por parte de la Comunidad Europea firmó el documento el presidente del Consejo de Ministros de Cooperación y secretario de Estado español para la Cooperación Internacional, Luis Yáñez, y el vicepresidente de la Comisión y Comisarios para el Desarrollo de la Pesca, Manuel Marín. Por parte angoleña firmó el ministro de Pesca, Francisco Ramos da Cruz.

El presente acuerdo, que se venía aplicando provisionalmente desde mayo de 1987, y que expiraba el mes de mayo próximo, permitirá a la flota comunitaria pescar hasta 10.000 toneladas de mariscos por año —principalmente gambas y langostas—, así como atún.

En contrapartida, la CEE concede a Angola una compensación financiera de 12.050.000 de ecus (unos 1.600 millones de pesetas) durante los dos años de vigencia del presente acuerdo.

A finales del mes de septiembre del pasado año, la CEE suscribió un importante acuerdo pesquero con la otra ex-colonia portuguesa, Mozambique, en el que España resultaba también beneficiada, ya que la mayoría de los cuarenta barcos atuneros que faenan en la zona son españoles y franceses, con un cupo total de capturas previsto de 18.000 toneladas de atún, además de las diversas clases de mariscos contempladas en el acuerdo. ■

MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

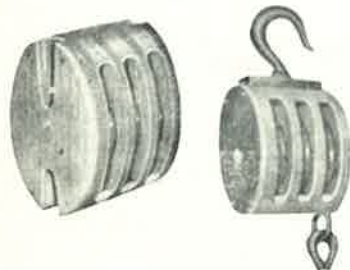
Tels. 429 26 76 y 429 47 69 • Télex: 46483 • Apartado 249



CARPINTERIA DE RIBERA

Nicolas Zapata S. A.

CONSTRUCCIONES, REPARACIONES Y
TRANSFORMACIONES DE EMBARCACIONES
DEPORTIVAS, RECREO, PESCA Y MANTENIMIENTO
MARINA MERCANTE
REMOS Y MOTONERIA



VARADERO PUERTO LOCALES 14 - 16
08003 - BARCELONA

TEL. (93) 315 21 53

W.H. DEN OUDEN[®]
VELUS
DIESEL

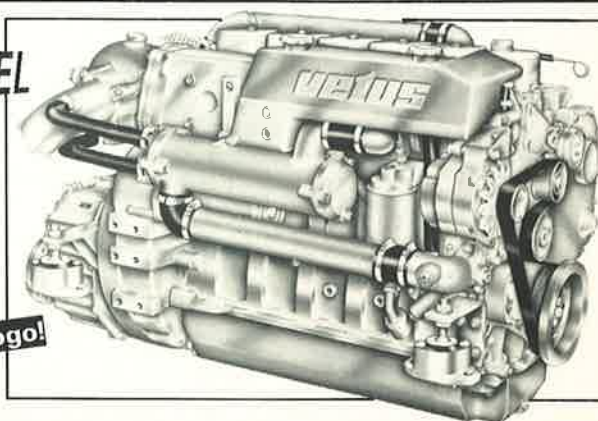
MOTORES MARINOS DIESEL

(con motor de base
Cummins)

4 cil. 112 kW (151 CV)
2800 r.p.m.

6 cil. 157 kW (212 CV)
2600 r.p.m.

¡Pidanos el catalogo!



W.H. DEN OUDEN ESPAÑA, S.A. • M. Crusafont Pairo, 3 • 08192 St. Quirze V. (Barcelona) • Tel. (93) 711 64 61
• Télex: 94383 OUDN E • Fax (93) 711 92 04

Te interesa saber...

Las pensiones del mar

Todo lo relacionado con la cuantía y los incrementos de las pensiones del Régimen del Mar para 1989 está contenido en una publicación sencilla, editada por el Instituto Social de la Marina, y que se halla disponible para todos los afiliados en las direcciones provinciales del ISM, así como en las demás dependencias periféricas de este organismo.

El número de pensionistas del Régimen Especial del Mar ha crecido entre 1982 y 1989 en un 27 por cien, pasando de 84.944 a 107.639 beneficiarios.

En el mismo período, el gasto pasó de 27.353 a 67.478 millones de pesetas. La publicación del Insti-



tuto Social de la Marina se enmarca dentro de la política del Ministerio de Traba-

jo y Seguridad Social para acercar la información a todos los afiliados. ■

Manipulación de mercancías peligrosas

El próximo mes de mayo entrará en vigor el nuevo reglamento sobre la manipulación de mercancías peligrosas en los puertos, de acuerdo con un Real Decreto aprobado el pasado mes de enero y publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el 20 de febrero. En el plazo de dieciocho meses los órganos competentes deberán estudiar y aprobar planes provisionales de emergencia para cada puerto. El reglamento tiene como objetivo adaptar la normativa española a las disposiciones comunitarias y a las directrices marcadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas. ■

Ayudas para exportar conservas de sardina

Por una Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 21 de febrero, se disponen ayudas para la exportación de conservas de sardina, desde Canarias, durante el presente año. Podrán acogerse a estas ayudas todas las organizaciones de productores y empresas que realicen operaciones de exportación con países no incluidos en la CE. Las ayudas son diferentes en función de los destinos de la mercancía y se deben tramitar ante el FROM. ■



A censarse tocan

Si quieres seguir pescando, te interesa saber que están en marcha los trabajos para la realización de un nuevo censo de la flota, según se establece en la Orden del 30 de enero del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y que se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 2 de febrero.

Los armadores tienen la obligación de presentar los datos sobre los barcos que quieren registrar, antes del 10 de mayo, en las delegaciones periféricas del Ministerio, junto con dos fotografías. Los barcos que no se censan, a partir de esa fecha, no existirán a efectos oficiales, con lo que no podrán solicitarse ayudas de modernización, ni construcción de nuevas embarcaciones, para lograr despachos de pesca o comercializar la que obtengan sin permiso.

Con esta Orden se trata de resolver un viejo interrogante: ¿cuántos barcos pesqueros tiene realmente España? La obligación del censo es para todos, desde los grandes congeladores hasta las pequeñas embarcaciones. ■

Estadística de tráfico marítimo

Todos los navieros y armadores y, en su nombre, los capitanes y consignatarios de buques, tanto nacionales como extranjeros, que toquen en cualquier puerto español peninsular o insular, están obligados a presentar ante los correspondientes servicios de aduanas o puertos francos el formulario aprobado por la Administración para hacer un mejor seguimiento del tráfico marítimo, según una circular de la Dirección General de Aduanas publicada en el *BOE* el 15 de febrero. La presentación del formulario tendrá lugar los tres primeros días de cada semana, para los barcos que hubieran efectuado la operación de carga o descarga la semana anterior. ■

¡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

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



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

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco (Casco, maquinaria, aparejos, etc.).

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.



Mutua de Riesgo Marítimo
SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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