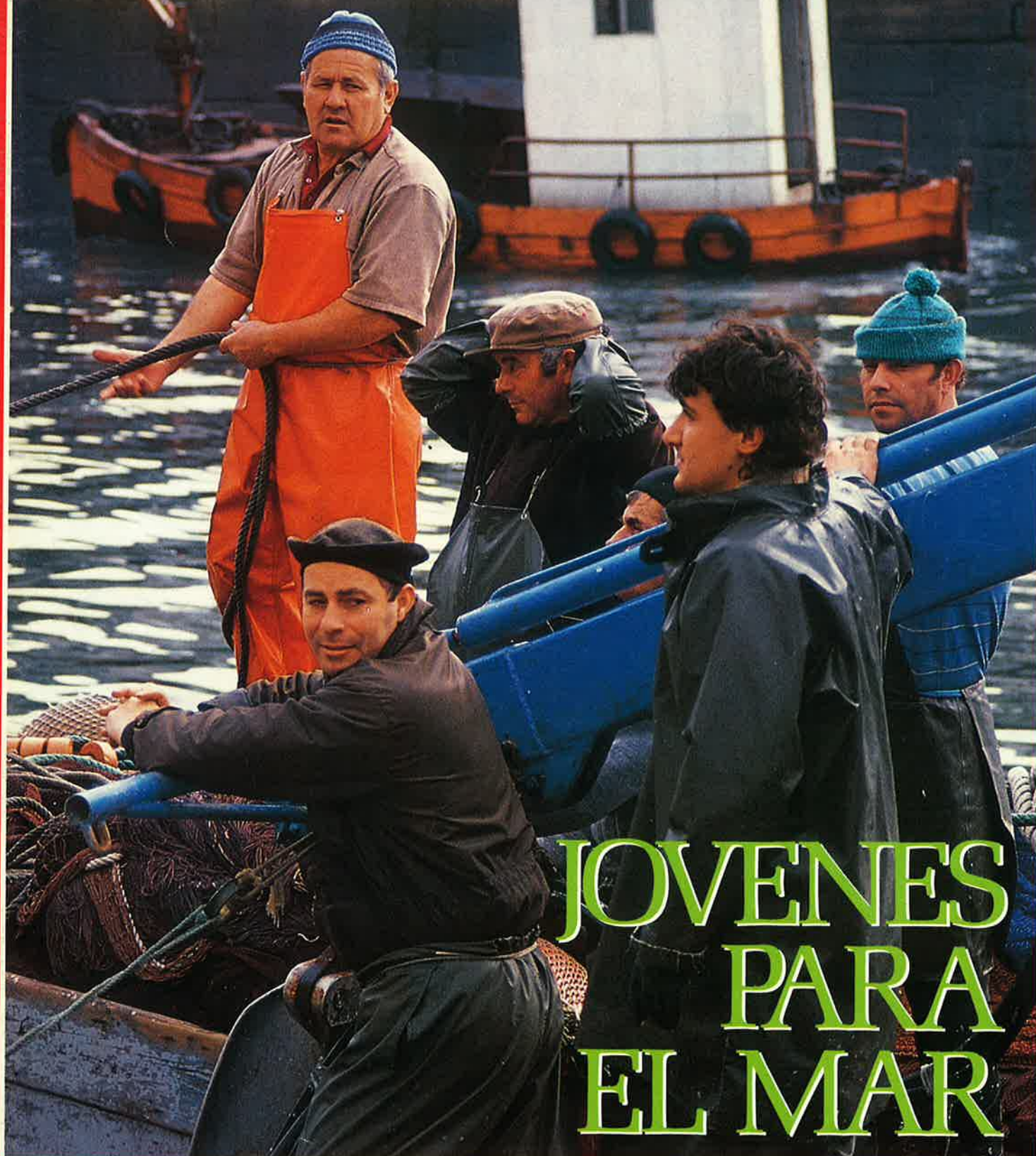


N.º 267 MAYO-JUNIO 1989

# MAR



JOVENES  
PARA  
EL MAR



# DESOXIDANTE



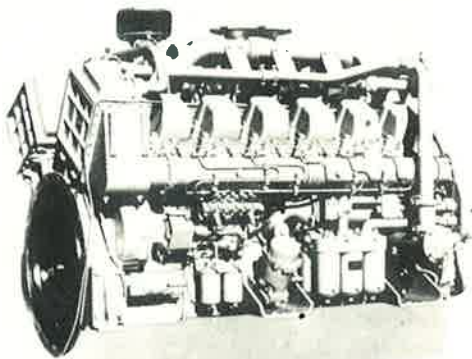
MINEA-FERRONET está indicado para la preparación, mantenimiento y limpieza de superficies de cubiertas, barandales, maquinaria, mamparas, etc...

SOLICITELO  
A SU PROVEEDOR  
DE EFECTOS NAVALES.

**MINEA®**

Ap. Correos 159  
Tel. (972) 23 26 11  
17080 GERONA

# INTRODUCCION EN ESPAÑA



**MITSUBISHI  
DIESEL ENGINES**

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

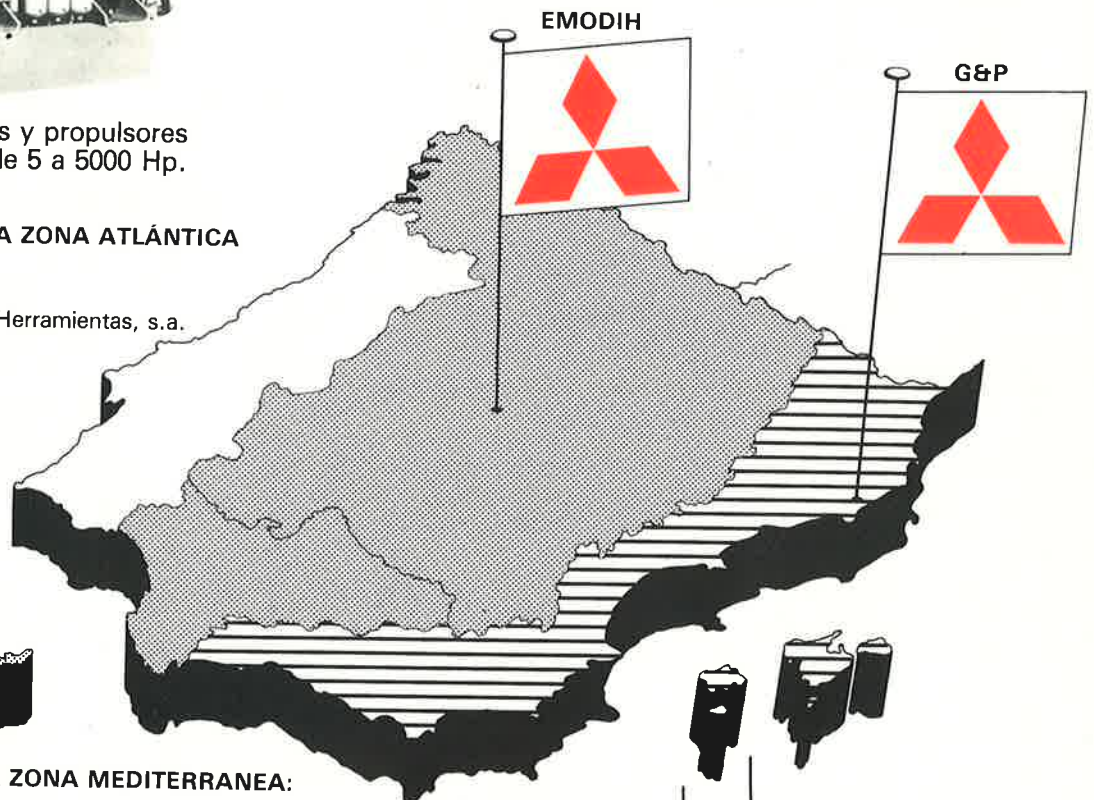
Pol. Ind. ALCOBENDAS

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

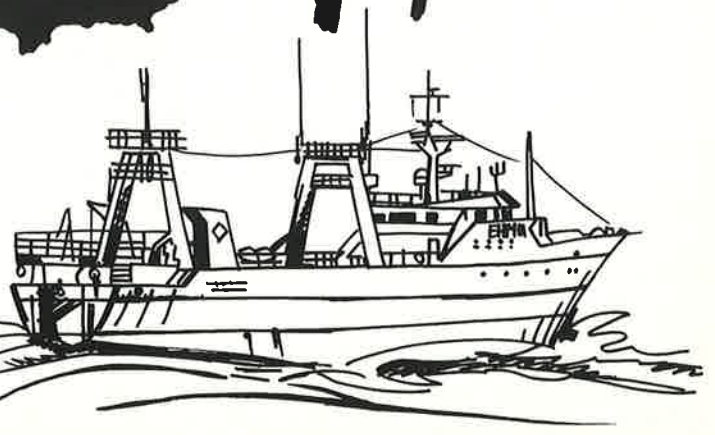
BARCELONA - 08029

TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico  
y fiable***



---

EDITORIAL .....	3
-----------------	---

---

## REPORTAJES

---

II JORNADAS DE JOVENES PESCADORES .....	6
EMPRESAS CONJUNTAS, A LA ESPERA .....	11
AYUDAS PARA LA CONSTRUCCION DE BARCOS .....	14
AMPLIAR EL MERCADO DE TRABAJO .....	18
EMPLEO: DESAJUSTE OFERTA Y DEMANDA .....	20
FORMACION MARITIMA EN BAMIO .....	22
10 AÑOS DE CENTRO RADIO-MEDICO .....	26
DESCUBRIR EL MAR DESDE EL ESPACIO .....	34
UN ALGA INVADE LAS COSTAS GALLEGAS .....	44
LA ACTUALIDAD DEL TRAFICO MARITIMO .....	52
VERTIDOS TOXICOS AL MAR .....	61
LA FLOTA DE CALADEROS LEJANOS EN DIFICULTAD .....	64

## SECCIONES

---

GENTES DEL MAR .....	68
DE COSTA A COSTA .....	74
TE INTERESA SABER .....	78

**Mayo/junio**

1989

EN PORTADA



El sector pesquero demanda una información amplia sobre las posibles ayudas económicas, y en especial los jóvenes, que quieren seguir una tradición familiar en mejores condiciones económicas que sus predecesores. Este fue el objetivo de las II Jornadas de Jóvenes Pescadores, sobre las que se informa en estas páginas.

Cerca de un centenar de personas participaron el pasado mes de mayo en Madrid en la II Jornadas de Jóvenes Pescadores, organizadas por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Jóvenes de casi todas las provincias costeras se dieron cita en un encuentro donde se pretendía ofrecer una información directa a la nueva generación del sector de la pesca, a la vez que unos días de convivencia entre los hombres de la mar. El sector demanda una información amplia sobre las posibles ayudas económicas para seguir en la actividad de la pesca, jóvenes que, por vocación, quieren seguir la tradición familiar en mejores condiciones que sus predecesores.

II JORNADAS  
DE JOVENES  
PESCADORES

# RELEVO GENERACIONAL EN EL MAR





**L**A experiencia del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el sector primario para la incorporación de jóvenes a este tipo de actividades se remonta ya a la última década, aplicando líneas especiales de ayuda abiertas para el sector agrario. La Administración socialista en los últimos años potenció este tipo de actuaciones mejorando las condiciones de financiación para todo tipo de actividades, lo que ha supuesto el que en los cuatro años precedentes se hayan beneficiado de alguna ayuda unos 32.000 jóvenes, aunque se siguen considerando los apoyos como insuficientes.

Por otra parte, las ayudas especiales para la juventud rural estaban consolidadas en el seno de la Comunidad Europea, razón por la cual las disposiciones han venido en cadena.

Al hilo de estas experiencias, en líneas generales positivas, aunque las ayudas fueran cortas para las exigencias de una

explotación agraria, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, inició el pasado año la experiencia de unas primeras jornadas para los jóvenes en el sector de la pesca. La iniciativa se vio como muy positiva, razón por la cual se ha continuado este año y se trata de potenciar en el futuro con la esperanza de lograr unos resultados similares a los obtenidos en el campo, aunque sea diferente el número de posibles jóvenes afectados y sus posibilidades.

Las segundas jornadas de jóvenes pescadores significaron casi tres días de convivencia entre hombre, de una nueva generación que ya está incorporada a la actividad pesquera. El secretario general de Pesca, José Loira Rúa, abrió y asistió a unas sesiones de trabajo donde se plantearon, entre otros, los siguiente objetivos:

1.º Informar a los jóvenes pescadores de las principales líneas de actuación que lleva a cabo la Secretaría General de

Pesca, desde la política para la ordenación de los caladeros nacionales, la reestructuración de la flota, los caladeros de altura y el futuro de la acuicultura. A grandes rasgos, los jóvenes recibieron información general sobre la política de producciones y mercados de la pesca.

2.º Acercar la Administración a los administrados en el sector. Los responsables de la Secretaría General de Pesca insistieron en la existencia de una línea directa de comunicación para atender todo tipo de dudas o proyectos, tanto en Madrid como, y sobre todo, en cada una de las Comunidades Autónomas.

Fuera o, al margen de la formalidad de unas Jornadas donde se expusieron las principales cuestiones de la política pesquera, lo verdaderamente enriquecedor para los asistentes a las mismas fue sin embargo el contacto diario entre jóvenes de toda España, con sus experiencias particulares o sus proyectos de futuro.

Para los responsables de la Administración, estas Jornadas han puesto de manifiesto la necesidad de seguir en esta línea. Faltan datos sobre este colectivo del mar, especialmente cuando se habla de los jóvenes. En general, según los datos globalizados que maneja el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para el sector agrario y pesquero, conjuntamente, la población entre 20 y 29 años que en 1983 suponía

el 13,5 por cien del total de los activos, en 1988 significaba ya prácticamente el 20 por cien, lo que refleja el grado de rejuvenecimiento que se ha logrado en estas actividades primarias, aunque ello sea debido en parte a la falta de salidas en otros sectores de la vida económica.

Los hombres de la Administración que estuvieron presentes en las jornadas constataron que, a pesar de sus esfuerzos, todavía no se llega al mar con

la suficiente información y a su debido tiempo. Muchos jóvenes no han solicitado ayuda por falta de conocimiento sobre las mismas. La información oficial llega hasta un cierto nivel en la estructura del sector de la pesca. Sin embargo, cuando está a un determinado nivel, se queda en muchos casos en manos simplemente de técnicos, profesionales de la Administración a las gestorías, mientras el colectivo de a pie encuentra dificultades para estar al día.

A partir de estas segundas jornadas, la Secretaría General de Pesca, según señala el director de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, va a poner en marcha importantes programas de divulgación sobre el conjunto de las importantes ayudas a las que pueden acceder los pescadores en general, destacando las disponibles para los pescadores jóvenes.

Desde los intereses de los jóvenes pescadores, las II Jornadas han servido para intercambiar experiencias sobre la actividad en el sector y, quizá, para iniciar algún proceso de or-

ganización a partir del cual pueden defender mejor sus intereses.

Por parte del secretario general de Pesca, José Loira, uno de los mensajes lanzados a los jóvenes pescadores fue la necesidad de ser empresarios modernos, con las ideas muy claras. Antes de dar un paso en el sector, resulta indispensable conocer los objetivos con exactitud y las posibilidades que se ofrecen.

Las ayudas especiales para los jóvenes pescadores no están consolidadas en el marco de la política común de la CE. El reglamento 4028 habla solamente en su artículo 5 de una subvención de cinco puntos por encima de lo que sean ayudas generales para las personas que no hayan superado los 40 años. El apoyo era sólo para construcción de barcos.

A partir de esta disposición, España intentó que la CE ampliase este tipo de ayudas para otras actividades del sector pesquero sin éxito. Por este motivo, desde la Administración española se pusieron en marcha otros mecanis-



## VOCACION Y TRADICION

**V**OCACION y tradición son las dos palabras mágicas que conjugan los jóvenes pescadores a la hora de razonar por qué han decidido permanecer en el sector de la pesca. En otros casos, especialmente cuando se trata de trabajadores asalariados, la razón ha sido simplemente la falta de otras salidas en tierra para ganar un jornal.

■ **Luis Antonio Caparrós**, de 19 años, de Motril, lleva en el mar desde que tenía 14 y hoy se embarca como aprendiz de patrón. Se ha quedado en el sector por tradición familiar y también por vocación, porque no sabría qué hacer si le faltase el agua. Su objetivo es llegar a ser también patrón como su padre. No conoce en su zona experiencias de jóvenes que se ha-

yan independizado con la actividad de la pesca. Entiende que falta iniciativa, apoyos económicos y, sobre todo, información.

■ **Vicente Pedrol**, de 21 años, es de Tarragona y se dedica a la pesca de arrastre como lo hizo también su padre. Se ha quedado en el mar por vocación y tradición familiares. Quiere ser patrón y lamenta que en muchos casos no tengan acceso a una serie de ayudas por falta de instituciones u organismos que les pongan al día.

■ **Antonio Lledó** llegó a las jornadas por ser hijo de un armador de Campello, pero en realidad, a lo que se dedica es a estudiar económicas. Es probable que se quede en el mar, como economista, y lamenta que los jóvenes del sector no estén organizados

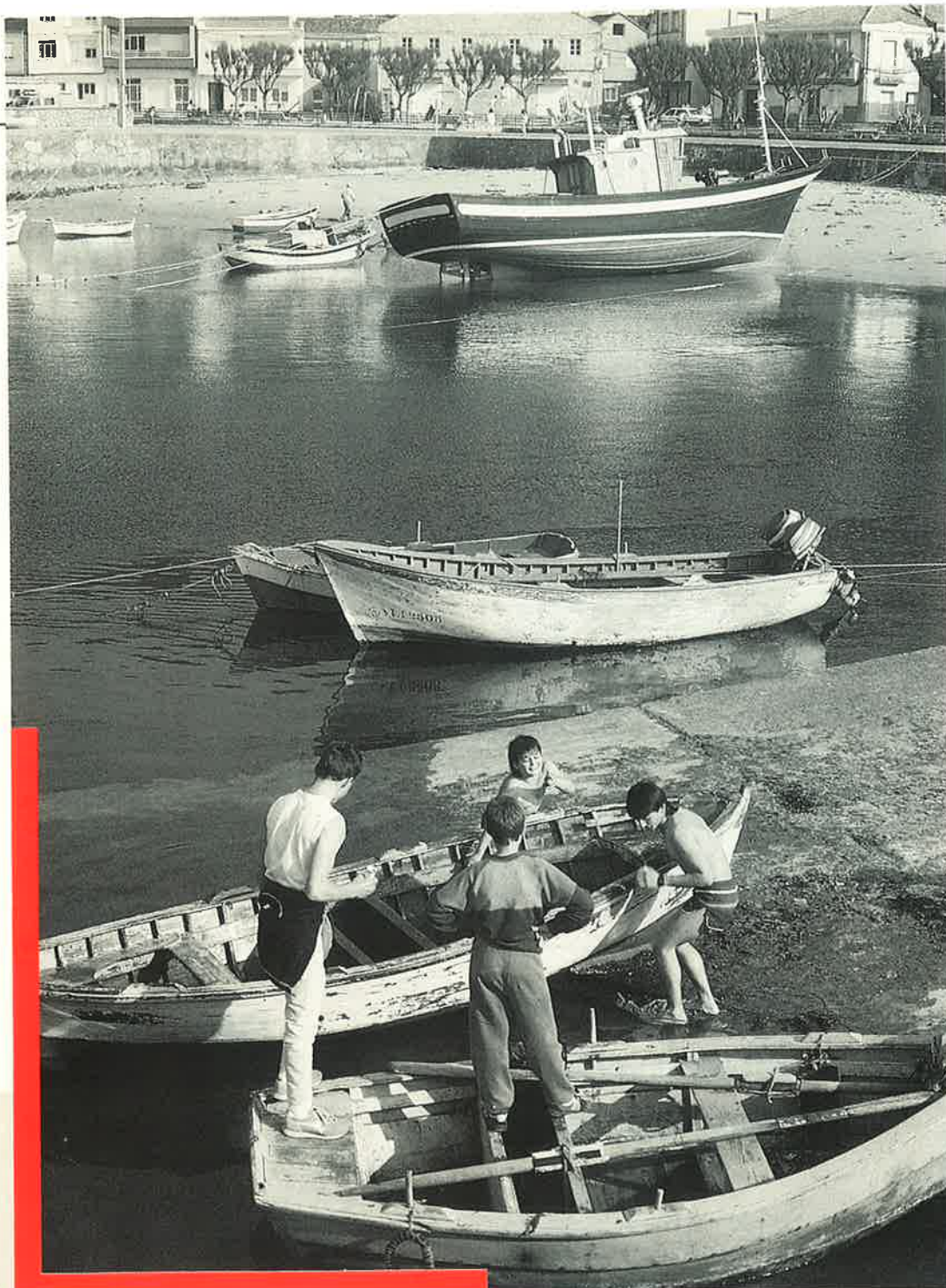
como lo hacen, por ejemplo, los agricultores.

■ **Manuel Ligero**, de 19 años, es de Conil. Hijo de patrón, quiere ser como su padre. Abandonó los estudios y se quedó en el mar por vocación y tradición familiares. Entiende que en el mar se quieren quedar quienes vayan en barcos con alguna cualificación profesional, pero no los pescadores asalariados. Estima que quienes siguen lo hacen por falta de otras salidas, por obligación. La gente joven se va a quedar a trabajar en tierra, aunque sería distinto si tuviera más ayudas. Entiende que debe haber dinero cuando lo dicen, pero no ve que eso llegue a los jóvenes que más lo necesitan.

■ **Joaquín Alonso**, de Valencia, con 23 años, se ha quedado en el mar para dedicar-

se a pesca de arrastre por vocación y tradición familiares. Entiende que es una actividad rentable si se trabaja. Ve las cosas con optimismo desde la óptica del patrón o del armador. Desde la posición de un marinero, consiera que embarcarse es difícil, salvo que no tengas otra salida. Estima que en el sector manda la tradición, seguir haciendo lo de la generación anterior, y que muy pocos tienen iniciativas en otras actividades nuevas, aunque sean dentro de la pesca.

■ **Anselmo González**, de 18 años, estudiante de Motril, aspira a ser como su padre, patrón de altura. Cree que entre los hombres del mar hay poca iniciativa, que dominan las actitudes pasivas motivadas, también en parte, por la falta de información u



organismos que aconsejen de cerca lo que se puede hacer en el sector.

■ **Jesús Carreiro Casal**, 26 años, es mecánico naval en un pesquero de bajura de Portosín (La Coruña). En su familia hay antecedentes marineros, aunque ningún propietario de buques. No tiene una vocación muy marcada y le gustaría trabajar fuera del sector. *Hacen falta mejores condiciones de trabajo, menos horas laborales y mayor retribución*, señala. Para él, la Administración debería favorecer más a los pescadores, em-

*pezando por rebajar los toques máximos de capturas, lo que provocaría un aumento de los precios y una mayor retribución para los trabajadores del mar.* En su caso, como en el de otros tantos, la tradición familiar es la causa principal por la que trabaja en un pesquero de bajura.

■ **José Manuel Outeiral Tobío**, 21 años, trabajador de las nasas de camarón en Cabo de Cruz (La Coruña), quiere por el contrario enrolarse en un barco de altura, aunque considera que su situación laboral es buena por el momento.

Está en esto, como la mayoría, siguiendo los pasos de su familia, que se dedica también a la extracción de mejillón en su pueblo. Cree que faltan ayudas y que sobran las buenas palabras. *El mar está muy descuidado*, señala.

■ Contrariamente a estos casos, **Manuel Pérez**, de Barbate (Cádiz), dice estar en el mar de altura y actualmente estudia Náutica en Cádiz, orientada a la pesca. No existe tradición familiar en su caso y cree que en el mar se vive una *crisis de vocaciones*,

mos para diferentes objetivos.

Para los barcos pequeños, entre seis y nueve metros, funciona un sistema de subvención, del 30 por cien cuando se trata de acceder a la propiedad.

Para los barcos menores de 12 metros de arrastre en el Mediterráneo y de nueve metros de cerco, el apoyo ascendería también al 30 por cien, si no hay ayuda de Bruselas. En acuicultura, la Administración española apoya especialmente los proyectos con menos de treinta y cinco años. En este caso, la subvención complementaria sería de 10 puntos. Finalmente, por una Orden de 18 de mayo se fijan nuevos sistemas de apoyo para los jóvenes pescadores profesionales, tanto para la construcción como para la modernización y reconstrucción de la flota. El incremento especial es de seis puntos sobre las ayudas generales que se conceden a toda la flota. Por esta Orden se define, en pocas palabras, al joven pescador. Debe tratarse de una persona con menos de 35 años

por lo duro que resulta el trabajo.

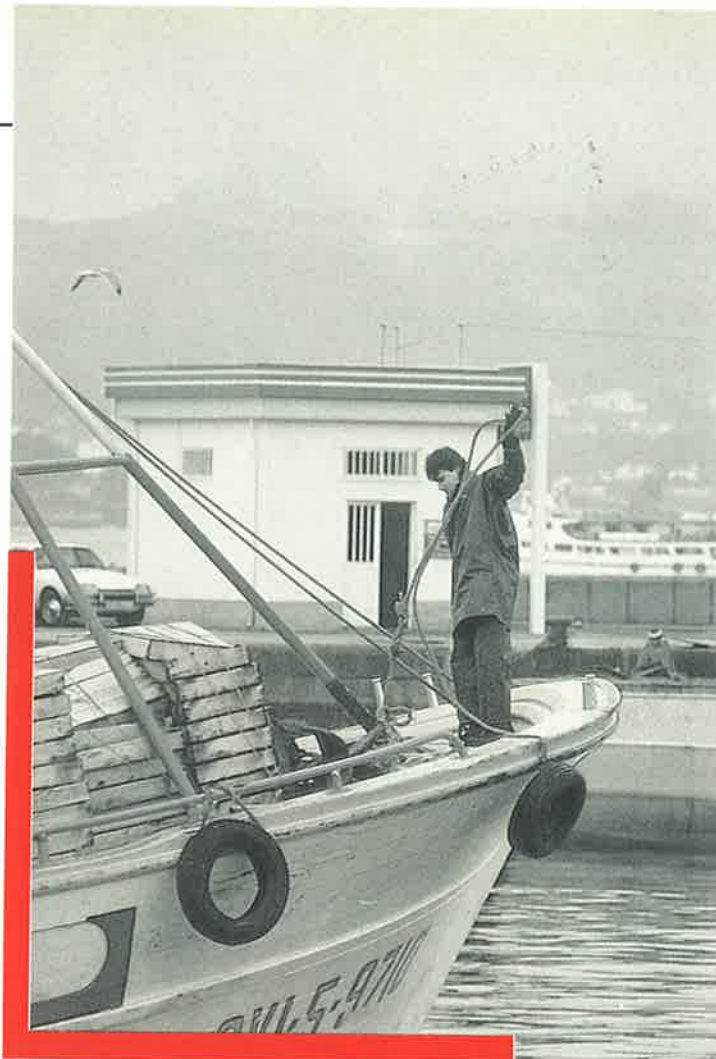
■ Esto último y lo insólito de su situación es lo que ha desaminado a **Merche**, cartagenera de 26 años, a no poner en práctica sus estudios. Es de las pocas mujeres que tiene un título de patrón de pesca, que consiguió alentada por su padre, también patrón, y por sus numerosos hermanos, dedicados todos al trabajo de la mar. Está empleada ahora en la guardería que el Instituto Social de la Marina tiene en Cartagena y cree que nunca llegará a enrolarse en un pesquero, *por lo difícil que me resultaría manejar a una tripulación de hombres y por lo poco habilitados que están los barcos para llevar mujeres a bordo.* ■

V. M. y M. P.



en la fecha en que presenta la solicitud, y que acredite haber ejercido la actividad al menos durante un período de dos años bajo certificación de las autoridades periféricas del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación. De esta forma se introduce un nuevo concepto en la política de apoyos para la reforma de estructuras con el objetivo de lograr un relevo generacional en el mar.

Según datos en poder de la Secretaría General de Pesca, existe un número muy elevado de proyectos remitidos a Bruselas para todo tipo de actuaciones donde los protagonistas son personas jóvenes que casi siempre siguen la tradición familiar. Son hijos de armadores, hijos de patronos de pesca y, en un porcentaje menor, trabajadores que optan por hacerse con la propiedad de nuevas embarcaciones a pesar del alto precio que tienen las mismas. Basta recordar que un barco de tipo medio para operar en la plataforma peninsular supone ya un coste cercano



a los 100 millones de pesetas, lo que demuestra que en el caso de la pesca son más difíciles las inversiones medias para independizarse, al contrario de lo que sucede en el sector agrario. Las ayudas para este tipo de operaciones son muy importantes y pueden llegar casi hasta el 80 por cien..

Apenas se han producido, hasta la fecha, jóvenes que se hayan decidido por actuaciones cooperativas, aunque éste es un camino que se intentará recorrer. Fuera de la construcción o modernización de barcos, las inversiones de jóvenes en acuicultura no han sido importantes. Un proyecto de medianas dimensiones supone inversiones muy elevadas que, en al actualidad acometen sobre todo grandes empresarios o empresas ya consolidadas. Objetivo de la Administración pesquera es avanzar en el camino iniciado para consolidar la presencia de los jóvenes pescadores en el mar. ■

Vidal MATE

 **Norselight**



PROYECTOR DE XENON CON CONTROL REMOTO

## Proyectores Marinos Norselight

Nuestra gama se amplía con nuevos modelos: PROYECTORES DE XENON de 450 W, 1.000 W y 1.600 W (éste último con un alcance de 6.000 m a 1 Lux), incorporando nuevos sistemas de alimentación e ignición, así como una simplificación en el procedimiento de cambio de la lámpara. Ahora el CONTROL REMOTO puede incorporarse también a los proyectores pequeños como el HS-260, 25 Kg., incluyendo el sistema de posicionamiento y el mando remoto.

Hay modelos con lámpara halógena de 250, 500, 600 y 1.000 W. Si desea más información, no dude en consultarnos.

**SAB NIFE**



PROYECTOR HALOGENO CON CONTROL REMOTO



PANEL DE CONTROL

REINO UNIDO Y ARMADORES

ESPAÑOLES DE EMPRESAS CONJUNTAS

# TODO PENDIENTE DE BRUSELAS



La decisión última está en Bruselas. Al cabo de largos meses de actuaciones judiciales en el Reino Unido, la solución al problema planteado entre la Administración inglesa y los armadores españoles de empresas conjuntas en aquel país pasa por el alto tribunal de la Comunidad Europea. Existe el convencimiento entre los técnicos comunitarios de que la solución va a ser favorable a los propietarios de las empresas conjuntas. El problema radica en el tiempo de demora de la sentencia o el fallo definitivo. El Reino Unido no ha ocultado sus deseos de reducir su flota a costa de los barcos de las empresas conjuntas.

Se trata de un pulso que la Administración inglesa trata de prolongar al máximo el proceso para poner a prueba la capacidad de resistencia de los armadores españoles. En medios oficiales no se duda que se va a ganar el contencioso. El objetivo es que la sentencia sea pronto, antes que se haya tenido que vender la flota.



**E**L Tribunal de la Cámara de los Lores, alto organismo equivalente a estos efectos al Tribunal Supremo en España, de acuerdo con lo que se esperaba en medios de los armadores, decidió a finales del pasado mes de mayo no emitir un fallo sobre el recurso planteado por los propietarios españoles de las empresas conjuntas, en defensa de su derecho a seguir ejerciendo la actividad pesquera en aguas del Reino Unido. En lugar de la sentencia, la Cámara de los Lores coloca la pelota en el Tribunal Europeo de Justicia en lo que califica como la vía prejudicial, planteando dos preguntas a la Corte comunitaria como paso previo a emitir el fallo. Los jueces ingleses pretenden que el máximo organismo judicial de la Comunidad dé su opinión sobre los derechos que les amparan a los armadores de las empresas conjuntas y la posibilidad de proteger ese derecho frente a una ley nacional, como la aprobada en su día por el Parlamento británico.

La decisión de los jueces ingleses supone, en el mejor de los casos para los armadores españoles, prorrogar el contencioso con una flota amarrada en puerto.

El Tribunal de la Cámara de los Lores, al plantear sus preguntas a la Corte comunitaria, insiste en la necesidad de tener una respuesta con la máxima urgencia, con el fin de acelerar la sentencia definitiva. Sin embargo, a pesar de esta petición, la realidad es que las decisiones en el Tribunal de Justicia de la CE suelen ser bastante lentas, con una media no inferior a los dieciocho meses. Este tiempo es excesivamente largo para los intereses de los armadores que consideran muy difícil poder aguantar tan largo período de tiempo con los barcos parados.

La historia de las empresas conjuntas con diferentes estados se remonta al inicio de la década de los ochenta, cuando los armadores españoles, por la falta de caladeros, se ven obligados a salir al exterior. La Administración potencia este tipo de fórmulas para ejercer la

actividad pesquera en todos los países del mundo. Las inversiones, en su mayor parte, fueron visadas por el Ministerio de Economía y Hacienda. Este tipo de sociedades se constituyeron de acuerdo con la legislación británica de aquella época, cuando España todavía no había entrado en el Mercado Común.

Fruto de esta política fue la constitución en el Reino Unido de una serie de empresas conjuntas con un total de 95 barcos, donde la participación del capital español fue mayoritaria. En todos los casos, el porcen-

las empresas conjuntas supone unos 10.000 millones de pesetas.

La actividad de la flota de las conjuntas en el caladero británico se ha desarrollado en los últimos años sin problemas hasta 1988, cuando las autoridades inglesas aprobaron la nueva normativa que se refleja en la llamada Merchant Shipping Act. La segunda parte de esta ley contemplaba la obligación para los pesqueros que pretendieran faenar en aguas inglesas de inscribirse en el correspondiente registro. Sin embargo, a diferencia de lo que

ya hace más de un año, el largo proceso judicial que sigue todavía sin resolverse. Los propietarios de las empresas consideraban que les asistían todos los derechos para seguir pescando en cuanto, a todos los efectos, de acuerdo con la normativa vigente en su día, eran sociedades constituidas en base a la legislación británica. Por otra parte, no se entendía muy bien que en un marco comunitario con libertad para el movimiento de capitales y con el mercado único a la vuelta de la esquina, un país pudiera ir en contra de to-



La actividad de la flota de las conjuntas en el caladero británico se ha desarrollado, hasta 1988, sin ningún tipo de problemas.

taje de participación española supera el 80 por cien, llegando en muchas ocasiones al 100 por cien, tal como permitía la legislación británica. En unos casos las sociedades se constituyeron sobre barcos españoles legalmente exportados. Otras ocasiones, fueron barcos nuevos o viejas embarcaciones adquiridas en el Reino Unido y posteriormente modernizadas. De esta forma, los armadores de las empresas conjuntas se hicieron con una importante cuota pesquera en el Reino Unido. El valor de las embarcaciones de

sucedía en el pasado, se ponía una nueva condición. Para registrar un barco, la propiedad del mismo debería estar en manos de personas físicas o jurídicas inglesas cualificadas en un porcentaje no inferior al 75 por cien. El plazo para cumplir estas condiciones finalizó el pasado 1 de abril. A partir de esa fecha, las embarcaciones que no se hubieran registrado deberían permanecer amarradas en puerto.

Ante esta situación, los armadores de las empresas conjuntas iniciaron, prácticamente

das las disposiciones de la CE.

La demanda planteada por los armadores españoles tuvo su primera respuesta favorable en la decisión, el pasado 10 de marzo, de un Tribunal londinense de Primera Instancia que decidía la suspensión de una parte de la Merchant Shipping Act por estimar que iba en contra de la normativa comunitaria. La decisión de este tribunal se consideró como un triunfo histórico y significativo en cuanto suponía el bloqueo a una Ley aprobada por el propio Parlamento.

La Administración británica recurrió al tribunal de apelación la sentencia de la corte de Primera Instancia por entender que el juez en cuestión no podía suspender la aplicación de una Ley, filosofía que fue aceptada por el tribunal al fallar contra las peticiones de los armadores.

La última fase de este largo conflicto se ha situado en el Tribunal de la Cámara de los Lores, equivalente al Tribunal Supremo en España. El pasado 18 de mayo dictó sentencia en relación con el recurso planteado por las empresas conjuntas

la postre, los tribunales van a fallar en favor de sus reivindicaciones. El problema que se plantea en estos medios es cuándo se puede producir esa sentencia.

A la vista de la normativa comunitaria y, especialmente, por los artículos 185 y 186 del Tratado de Roma, la actitud de las autoridades británicas resulta totalmente injustificable o insostenible. Es una Ley que va en contra de la filosofía básica del Mercado Común.

Esto, a pesar de las sentencias contradictorias de los tribunales británicos, lo saben las

bién tienen una capacidad de aguante limitada.

Una de las características de las actuaciones ante los tribunales es la lentitud de los procesos. En este caso, a la actitud del Reino Unido se sumaría la burocracia que domina en la estructura de la Comunidad. Según fuentes de los armadores, ése es el gran problema a resolver. Tratar de acelerar unos procesos que en el Tribunal de Justicia de la Comunidad, si no hay procedimientos de urgencia, pueden durar casi dos años. Este tiempo es excesivamente amplio como para que aguantasen los armadores sin vender o malvender sus barcos, como es el objetivo prioritario de las autoridades en Londres. La capacidad de aguante de esta flota amarrada no se podría prolongar, en el mejor de los casos, hasta el próximo otoño, aunque ya han sido varios los empresarios que han vendido sus embarcaciones.

Frente a la lentitud que supone la terminación del proceso vía de las acciones iniciadas ante los tribunales ingleses por los armadores, las empresas conjuntas mantienen todavía un cierto grado de optimismo ante la actuación que está siguiendo la Comisión de la CE y el colegio de comisarios donde Manuel Marín es el responsable de los asuntos de la pesca.

La Comisión ha seguido varias fases de trabajo para resolver este contencioso que se estima grave en cuanto podría oponer un precedente para otros países miembros.

El pasado mes de febrero se abrió un procedimiento de infracción ante el Reino Unido. Tras este primer paso, se solicitó un dictamen motivado a las autoridades británicas como paso previo a la tercera fase que puede culminar llevando al Reino Unido ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad. En este caso, el procedimiento sería mucho más rápido que la vía iniciada ante los tribunales británicos. Hay interés además en que se resuelva cuanto antes el contencioso. A la preocupación de los armadores se suma el hecho de que Manuel Marín

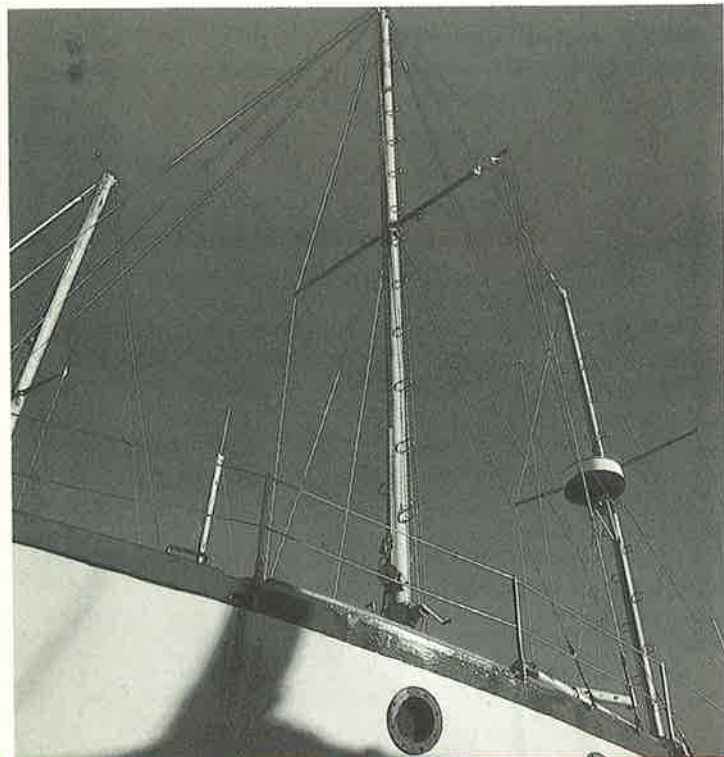
sea el comisario de Pesca. Igualmente, la Administración española está realizando importantes medidas de presión en Bruselas para acelerar la respuesta a la normativa del Reino Unido. Ante las peticiones con carácter de urgencia de la Comisión, los jueces de la Corte podrían acelerar la resolución definitiva del caso para antes de las vacaciones del mes de agosto. Como muy tarde, si prospera la posición de la Comisión, la solución podría producirse en septiembre u octubre.

El Tribunal de Justicia de la Comunidad tiene amplias posibilidades para zanjar el contencioso. Es posible que deje sin efectos la Ley del Reino Unido, lo cual sería favorable para los intereses españoles. Pero, también puede dictar una suspensión provisional de la misma hasta hacer un estudio más en profundidad, lo que significaría igualmente la posibilidad de terminar con el amarre de los barcos.

Desde el inicio de los problemas con el Reino Unido, el pasado 1 de abril, la tónica general entre los armadores de las empresas conjuntas ha sido la de aguantar. A pesar de ello, unos ocho barcos han sido ya objeto de ventas en aquel país, en operaciones que los armadores califican como normales. Sin embargo, todavía no han podido ser registrados por los nuevos propietarios. La Administración inglesa mantiene abierta una inspección en profundidad sobre las nuevas empresas. Tal como parece han señalado algunas autoridades británicas en Bruselas, el objetivo final no es cambiar la propiedad de los barcos, sino eliminar a esta flota del censo inglés.

Algunas de estas empresas han solicitado la correspondiente regulación de empleo en una flota que ocupa a cerca de 1.500 personas. En otros casos los armadores han acudido a entidades financieras con el fin de soportar el amarre de la flota hasta el máximo. ■

Vidal MATE



Hasta que no fallen los tribunales, los barcos deben permanecer en puerto.

inhibiéndose prácticamente en el caso al plantear el tema ante la Corte comunitaria. Los jueces consideraban que no podían adoptar una decisión definitiva mientras no tuvieran en sus manos el veredicto del Tribunal Europeo de Justicia.

Según técnicos de la Administración española, de los propios armadores y de la Comunidad Europea, no existen excesivas dudas sobre las razones justas que tienen los propietarios de las empresas conjuntas. Existe además el convencimiento de que tienen razón y que, a

autoridades de aquel país. En consecuencia, su única salida se enmarca en el desarrollo de una guerra de desgaste, donde la burocracia pueda más que el aguante de los armadores.

Hasta que no se produzca un fallo firme en los tribunales, o lo haga con carácter provisional la corte suprema de la CE, los barcos de las empresas conjuntas deben permanecer en puerto. Ello supone graves pérdidas para los armadores. A pesar de que en la mayor parte de los casos son empresas saneadas, lo cierto es que tam-



LA CEE

DESBLOQUEO LA SITUACION

La Comunidad Europea desbloqueó por fin las ayudas para la construcción de barcos. Tras un año de paralización en la concesión de subvenciones para este fin, el Comité de Estructuras decidió dar luz verde a una buena parte de los proyectos presentados por el conjunto de los Estados miembros.

Las ayudas para modernización de embarcaciones y la acuicultura se han concedido con normalidad. La decisión adoptada por Bruselas supone para el sector de la pesca una inversión total de unos 9.700 millones de pesetas, con unas ayudas de la CE de 2.500 millones y una subvención española de 1.000 millones de pesetas.

LOS apoyos, tanto nacionales como comunitarios, para la reestructuración del sector de la pesca se conceden a través del Reglamento 4.028 de diciembre de 1986, que contempla una aplicación plurianual. España, en el momento de la adhesión, accedió a las ayudas mediante la presentación directa de los

**AYUDAS  
PARA  
LA CONSTRUCCION  
DE BARCOS**

proyectos. A partir de este reglamento, las peticiones se han planteado de acuerdo con el plan correspondiente presentado por la Administración española en la primavera de 1987. Estas actuaciones afectaban a la modernización y construcción de barcos, acuicultura y a los arrecifes artificiales como puntos más importantes.

Durante los últimos años, no hubo problemas a la hora de aprobar los proyectos y las ayudas en Bruselas. Sin embargo, durante 1988, la Comunidad, a través del Comité Permanente de Estructuras, decidió el bloqueo en la concesión de subvenciones para los proyectos de construcción de nuevas embarcaciones pesqueras,

mientras siguieron las ayudas para modernización y la acuicultura.

Objetivo de la Comunidad con estos programas era conseguir una flota pesquera moderna y competitiva, tener unidades más polivalentes con el fin de acceder a variar de caladeros según los acuerdos suscritos con diferentes países. Todo ello, desde la perspectiva de una reducción del número de unidades.

La Comunidad decide, dos veces al año, el número de proyectos referidos al sector de la pesca que van a tener subvenciones de Bruselas. Una es en abril y la otra a finales de año.

En abril de 1988, los responsables de la Comunidad consideraron que el programa para la construcción de barcos no se estaba cumpliendo por el conjunto de los Estados miembros. La CE pretendía, en primer lugar, reducir el TRB de la flota así como el número de unidades. Y, según las cuentas de la Comunidad, en los últimos años se había incrementado el número de barcos pesqueros, salvo en el caso de Portugal.

Consecuencia de estos cálculos, la Comunidad decidió bloquear durante todo 1988 la aprobación de proyectos para construcción de embarcaciones pesqueras. Los esfuerzos de cada país para convencer a los responsables no dieron inicialmente los frutos esperados. La CE entendía que se estaban construyendo muchos más barcos que los que se eliminaban

de la actividad. La Administración española se esforzó para convencer a las autoridades de Bruselas que muchos de los barcos dados de alta correspondían a solicitudes anteriores a las disposiciones comunitarias y que, en cualquier caso, las cuentas no se podían hacer simplemente con una suma y una resta.

España, de acuerdo con las disposiciones comunitarias puso en marcha una normativa encaminada a reducir también el número de unidades de la flota pesquera, exigiendo como mínimo la eliminación de una embarcación antes de construir una nueva.

El Comité Permanente de Estructuras, en su primera reunión del año celebrada a finales de abril, decidió reanudar la concesión de subvenciones comunitarias para la ejecución de proyectos para la construcción de embarcaciones pesqueras, a la vez que se mantenían abiertas las líneas para modernización y acuicultura.

Por los tres conceptos, el sector de la pesca en España recibirá de las arcas comunitarias unas subvenciones estimadas en 2.500 millones de pesetas, a los que se suman otros 1.000 millones que aportará la Administración española para una inversión global de 9.700 millones de pesetas.

Para la construcción de barcos, la Comunidad aprobó 34 proyectos, con una inversión global de 6.099 millones de pesetas, de los que 1.526 corresponden a subvenciones comunitarias y 629 millones de



#### PROYECTOS DE CONSTRUCCION SUBVENCIONADOS POR LA CEE

Comunidades	Número de proyectos	Inversión total	Ayuda CEE	Ayuda nacional
País Vasco .....	5	930.977.272	187.554.885	—
Cantabria .....	2	93.736.000	15.604.880	7.802.441
Asturias .....	3	182.618.000	33.462.530	21.052.466
Galicia .....	15	1.840.170.095	534.073.340	194.689.660
Andalucía .....	6	2.543.546.410	588.946.611	277.326.883
Murcia .....	1	61.965.750	12.330.150	18.495.000
Valencia .....	1	56.327.000	11.181.450	5.590.726
Canarias .....	1	390.036.000	143.754.122	104.862.000
<b>TOTALES .....</b>	<b>34</b>	<b>6.099.376.527</b>	<b>1.526.907.968</b>	<b>629.819.176</b>



pesetas a las ayudas nacionales.

El número más elevado de proyectos aprobados corresponde a Galicia, con un total de 15, que suponen una inversión de 1.840 millones de pesetas, 534 de subvención comunitaria y 194 de subvención nacional. Con seis barcos, pero con una inversión total de 2.543 millones de pesetas, está Andalucía. En el País Vasco se autorizó la construcción de cinco embarcaciones con un presupuesto de 931 millones de pesetas. En Canarias se aprobó un proyecto con una inversión de 390 millones de pesetas. En el resto de las comunidades, las

actuaciones van a ser escasas. Un proyecto en Valencia, con 56 millones de pesetas de inversión; uno en Murcia, con 62 millones de inversión; tres en Asturias, por 182 millones; y dos en Cantabria, por 93 millones de pesetas.

Las subvenciones comunitarias para la ejecución de este tipo de proyectos se sitúan entre el 25 y el 35 por cien del valor total de las inversiones. Por su parte, la subvención española alcanza en torno al 10 por cien.

Según manifestaciones del director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, el bloqueo en la aprobación de pro-

yectos por parte de la Comunidad había supuesto la existencia de una larga lista de espera para acceder a esas ayudas. Tradicionalmente, ha sido muy superior el volumen de las peticiones del sector para su modernización que las posibilidades presupuestarias de la Comunidad. En este caso concreto, la Administración española confía en que, una vez desbloqueada la situación en Bruselas, hasta finales de año, el Comité Permanente de Estructuras de la CE en su reunión de octubre dé un nuevo impulso a los proyectos españoles. El problema radica en la falta de re-

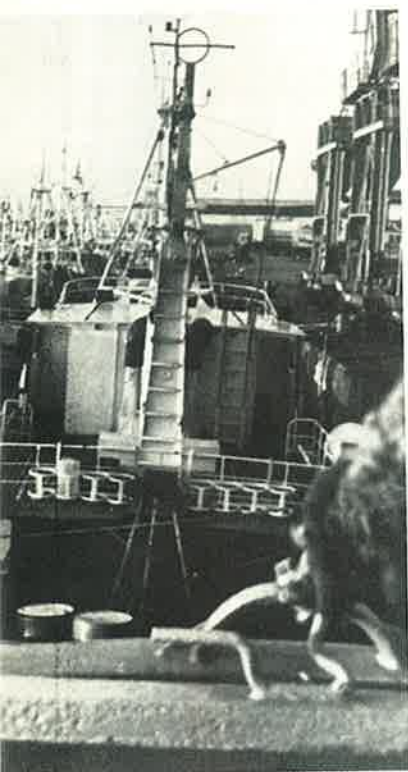
ursos suficientes para atender todas las peticiones por parte de una Comunidad que solamente dispone de unos 800 millones de ECUs para la aplicación de un Plan Quinquenal que termina en 1991. Las peticiones presentadas por el sector de la pesca en España superan las disponibilidades comunitarias.

En la política para la modernización de embarcaciones, el número de proyectos aprobados asciende a 89, con una inversión global de 2.034 millones de pesetas, unas ayudas de la CE de 507 millones y 187 millones más de apoyos nacionales.

El mayor número de proyectos corresponde a Galicia, con 39 embarcaciones y un presupuesto de inversiones de 1.156 millones de pesetas. A mucha distancia se halla Andalucía, con solamente 12 proyectos y una inversión de 242 millones de pesetas. Valencia tiene aprobados nueve proyectos, con 87 millones de inversión; Cataluña otros nueve, por 132 millones de pesetas; y también con nueve, el País Vasco, por una inversión de 162 millones de pesetas. Con solamente tres proyectos, pero con una inversión de 177 millones de pesetas, es-

#### PROYECTOS DE MODERNIZACIÓN SUBVENCIONADOS POR LA CEE

Comunidades	Número de proyectos	Inversión total	Ayuda CEE	Ayuda nacional
Canarias .....	3	177.755.763	58.770.289	17.775.576
País Vasco .....	9	161.928.069	21.069.743	—
Asturias .....	2	20.260.500	4.052.100	2.026.050
Murcia .....	2	12.470.000	2.104.000	1.247.000
Baleares .....	2	14.744.180	2.948.836	1.474.418
Cantabria .....	2	28.641.003	5.238.818	2.864.100
Valencia .....	9	87.127.669	17.197.945	8.712.766
Cataluña .....	9	132.756.883	22.343.046	13.275.688
Andalucía .....	12	242.074.924	70.918.143	24.207.492
Galicia .....	39	1.156.431.796	302.853.838	115.643.179
<b>TOTALES .....</b>	<b>89</b>	<b>2.034.190.787</b>	<b>507.496.758</b>	<b>187.226.269</b>



tá Canarias. En el resto de las comunidades, las inversiones son muy escasas. Asturias, Murcia, Baleares y Cantabria están todas con dos proyectos para modernización.

Finalmente, en acuicultura, la Comunidad aprobó 20 proyectos, con una inversión total de 1.574 millones de pesetas. Galicia está a la cabeza, con 12 proyectos y una inversión de 413 millones de pesetas. Andalucía tiene cuatro proyectos por 413 millones de pesetas. A diferencia de lo que sucedía en los proyectos para modernización de embarcaciones, en el caso de la acuicultura las inversiones son más importantes. Cataluña tiene un solo proyecto con una inversión de 250 millones de pesetas; Murcia cuenta con otro, con una inversión de 261 millones de pesetas; Asturias uno, con 260 millones; y el País Vasco, con otro proyecto y una inversión de solamente 20 millones de pesetas.

A pesar de la escasez de recursos de la Comunidad para responder a las peticiones planteadas por todos los Estados miembros, la Administración española se ha mostrado satisfecha por los resultados conseguidos en esta primera reunión

decisoria del Comité Permanente de Estructuras, según manifestaciones del secretario general de Pesca, José Loira.

En el reparto de los fondos destinados a la construcción de barcos, los 34 proyectos españoles suponen el 40,43 por cien de todos los recursos asignados en esta ocasión. A distancia está Francia, con el 17,5 por cien; Italia, con el 14,82 por cien; y Portugal, con el 14,52 por cien. Grecia ha recibido solamente el 8,41 por cien, y Alemania, el 4,29 por cien.

En el reparto de recursos para la modernización de embarcaciones. España logró también el mayor porcentaje, con el 33,77 por cien de los fondos asignados por el Comité Permanente. El Reino Unido figura en este caso en segundo lugar, con el 17,18 por cien; y Dinamarca, el tercer país, con el 15,8 por cien. Italia obtuvo el 11,24 por cien, y el resto de los Estados miembros porcentajes muy inferiores. Finalmente, en acuicultura, la distribución ha estado más equilibrada. En primer lugar se situó Italia, con el 24,4 por cien de los fondos, seguida de España, con el 21,2 por cien. Grecia obtuvo el 16,4 por cien, y Portugal, el 11 por cien.

En el conjunto de los fondos asignados por el Comité, España ocupa, destacada, el primer lugar, con el 33,38 por cien. Italia es el segundo Estado, con un 17 por cien, y Portugal ha recibido el 12,40 por cien de los recursos. Francia percibió el 11,8 y Grecia el 9,8 por cien.

Para los responsables de la Administración española, estos resultados guardan relación con la importancia del sector de la pesca en cada país y el volumen de la flota. De los 9.700 millones de pesetas que suponen las inversiones aprobadas por los tres conceptos, los proyectos gallegos recibirán 3.500 millones de pesetas. Andalucía tiene una inversión de 3.000 millones de pesetas, y el País Vasco, de 1.100 millones de pesetas. ■

PROYECTOS DE ACUICULTURA SUBVENCIONADOS POR LA CEE (Cifras en millones de pesetas)				
Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado
País Vasco .....	1	20,6	5,1	2,1
Asturias .....	1	250,1	61,7	25,0
Galicia .....	12	413,7	140,3	39,6
Andalucía .....	4	377,9	137,6	37,9
Murcia .....	1	261,9	64,1	26,2
Cataluña .....	1	250,2	62,1	25,1
<b>TOTAL .....</b>	<b>20</b>	<b>1.574,4</b>	<b>470,9</b>	<b>155,9</b>

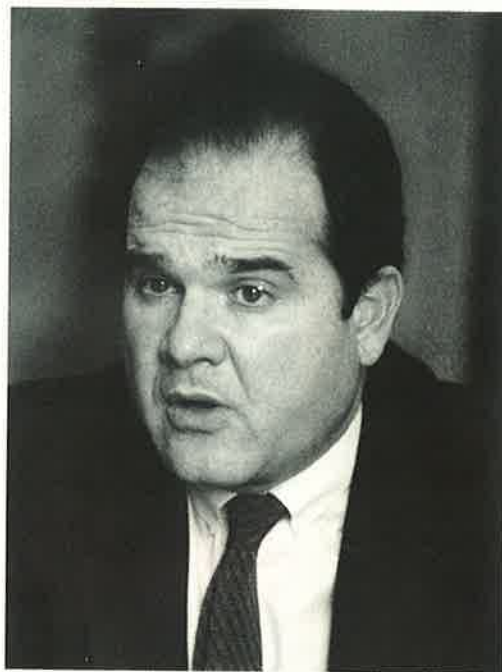
ASIGNACION DE AYUDAS POR PAISES EXPRESADO EN PORCENTAJES				
Países	Construcción	Modernización	Acuicultura	Total
Bélgica .....	—	1,55	3,04	0,31
Dinamarca .....	—	15,80	3,04	4,06
Alemania .....	4,29	1,12	0,53	2,54
Grecia .....	8,41	3,37	16,46	9,78
<b>España .....</b>	<b>40,43</b>	<b>33,77</b>	<b>21,19</b>	<b>33,38</b>
Francia .....	17,54	2,25	8,41	11,82
Irlanda .....	—	4,15	6,83	2,85
Italia .....	14,82	11,23	24,40	16,93
Países Bajos .....	—	0,26	1,11	0,38
Portugal .....	14,52	9,33	10,92	12,40
Reino Unido .....	—	17,18	7,12	5,55



Manuel Chaves presidió el Comité Permanente de Empleo de la CE

# AMPLIAR EL MERCADO DE TRABAJO

*El pasado 12 de mayo tuvo lugar en Bruselas, bajo la presidencia del Ministro español de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, la reunión del Comité Permanente de Empleo de la Comunidad Europea. Las conclusiones de este Comité hacen hincapié en la necesidad de impulsar medidas para la incorporación al mercado del trabajo de colectivos desaventajados, actuaciones que fomenten la estabilidad en el empleo y que favorezcan el desarrollo de pequeñas y medianas empresas, cooperativas que multipliquen la oferta de trabajo.*



**E**L Comité Permanente de Empleo es el órgano de encuentro y diálogo a nivel comunitario donde participan representantes de la Confederación Europea de Sindicatos (CES), las organizaciones empresariales de la Comunidad y los ministros de Trabajo, Empleo y Asuntos Sociales de ésta. En la reunión, celebrada el mes de mayo bajo la presidencia española, se debatió un documento presentado por la Comisión. Fruto del diálogo entre las partes fueron las conclusiones presentadas por la presidencia, en las que se recogen las orientaciones esenciales de la política de empleo y de los Fondos Estructurales a nivel comunitario para alcanzar la cohesión social.

Según estas conclusiones, el Comité ha constatado que la estrategia de cooperación para el crecimiento y el empleo se está desarrollando en un clima económico favorable, con resultados ya tangibles en el crecimiento del empleo, aunque todavía insuficientes para conseguir reducciones importantes de los niveles de paro. El Comité estima que se debe seguir insistiendo y exigiendo, a cada Estado miembro y a todos los demás agentes, el impulso de la estrategia cooperativa para potenciar la creación de empleo y facilitar la entrada en el mercado de trabajo a los colectivos que encuentran dificultades para su incorporación.

Por parte del Comité, también se ha constatado que se es-

tán produciendo modificaciones en la organización tradicional del trabajo, así como cambios cualitativos en el empleo. Este conjunto de modificaciones hace indispensables algunas medidas prácticas, entre las que destacarían las siguientes:

1.º Es preciso ampliar la oferta de formación profesional para los adultos, especialmente para las mujeres, con el fin de facilitar la igualdad de oportunidades a quienes se incorporan por primera vez. En la misma línea se deben incentivar medidas para facilitar la vuelta al empleo de las mujeres tras las interrupciones prolongadas en su carrera.

2.º El Comité insta a que se siga fomentando la expansión de pequeñas unidades empresa-

riales como instrumento para potenciar el empleo. Se propone el funcionamiento de un marco jurídico y fiscal especial para las PYMES, así como para trabajadores autónomos y cooperativas.

3.º En tiempos como los actuales de procesos de reestructuraciones, se dispone que los trabajadores tengan la máxima información para hacer valer sus derechos.

4.º La mayor flexibilidad que plantean las nuevas formas de empleo, así como el trabajo a tiempo parcial, plantean la necesidad de que se reexaminen los sistemas de protección social para garantizar un trato equitativo para todos los trabajadores y favorecer la estabilidad en el empleo.



El Comité Permanente de Empleo de la Comunidad ha constatado que, aunque se han logrado avances en la lucha contra el paro en los últimos años, los efectos del crecimiento económico y del empleo no son los mismos para los distintos colectivos ni en todo el territorio de la CE. Hay colectivos de mayor edad y jóvenes, desaventajados que mantienen graves dificultades para llegar a un puesto de trabajo, al igual que sucede en las zonas o regiones con menos desarrollo. Para el Comité, a la vista de esta realidad, se hace indispensable avanzar en la aplicación de una política de cohesión, encaminada a facilitar la integración social de todos los ciudadanos, reducir las diferencias

regionales y, en definitiva, fomentar el empleo. El objetivo es ofrecer un puesto de trabajo en base a las ventajas directas que se esperan del Mercado Único como factor de crecimiento económico. Según el Comité Permanente de Empleo es fundamental que sean los capitales y las iniciativas empresariales las que se movilicen hacia las regiones donde se concentran los mayores recursos humanos y que no suceda al revés, como ha sido tradicional: que las personas abandonen determinadas zonas para concentrarse en otras ya suficientemente industrializadas. Se pretende para la Comunidad un desarrollo económico armónico.

El Comité hizo una valora-

ción positiva de la reforma de los Fondos Estructurales. Se espera que durante el segundo semestre de este año se fijen, definitivamente, los marcos comunitarios para la aplicación de las políticas encaminadas a reducir las desigualdades sociales en cada región, a facilitar la incorporación profesional de los jóvenes y para la lucha contra el paro de larga duración.

Con la aplicación de esos Fondos, los objetivos prioritarios se concretarían en los siguientes puntos:

a) En los jóvenes, facilitar la experiencia práctica en las empresas de acuerdo con su formación profesional. Desarrollar modalidades de aprendizaje adoptadas a las demandas del mercado del trabajo, así co-

mo facilitar su instalación como empresarios y cooperativistas. Es indispensable acelerar los trabajos de reconocimiento mutuo de cualificaciones en la perspectiva de un mercado único interior, así como el desarrollo de ciertas modalidades comunes de formación profesional entre los Estados miembros.

b) Para los parados de larga duración se propugna una política de prioridad absoluta en la protección al desempleo y en el acceso a las medidas para fomentar la contratación estable y el autoempleo. El Comité se manifestó a favor de las prácticas de reciclaje profesional y la participación de estos colectivos en programas públicos de empleo. ■

V. M.

## Según datos del INEM sobre evolución del paro

*A pesar del elevado índice de paro que se mantiene en España, hay miles de ofertas de trabajo que a diario se quedan sin cubrir prácticamente en todos los sectores. Según los estudios elaborados por el Instituto Nacional de Empleo (INEM), desde lo que se ha denominado el «Observatorio Permanente del Comportamiento de las Ocupaciones», entre 1985 y 1988 se han producido cambios significativos en el mercado de trabajo. Hay sectores, como el de la construcción, donde ha caído la demanda para trasladarse a la industria o a los servicios. Actividades profesionales donde la demanda es inferior a la oferta y, en consecuencia, se quedan miles de puestos vacantes y, en líneas generales, una falta de oferta cualificada.*

# DESAJUSTE ENTRE OFERTA Y DEMANDA DE EMPLEO

**C**ON estos datos en la mano, la Administración intenta una mejor planificación de la formación ocupacional para lograr un mayor ajuste entre la oferta que se hace en las oficinas de empleo y lo que reclaman las empresas.

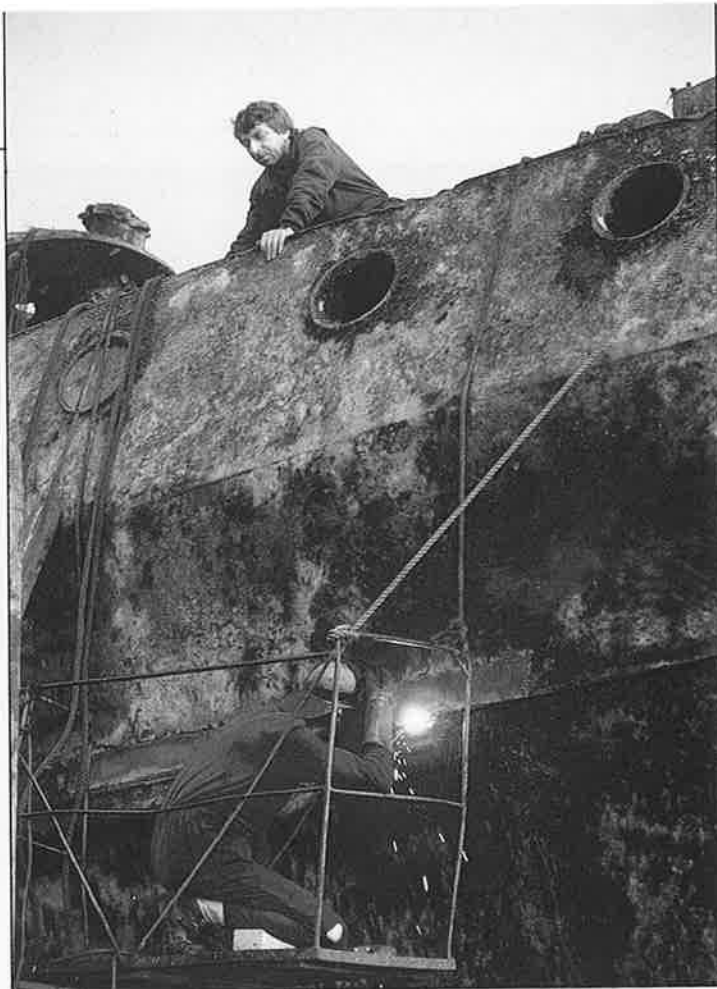
A la vista de los profundos cambios experimentados en el mercado de trabajo, y los que se pueden producir en el futuro, en 1987 se puso en marcha desde el INEM el «Observatorio Permanente del Comportamiento de las Ocupaciones», cuyo objetivo fundamental es



conocer datos sobre las ofertas y demandas de empleo por sectores de actividad y también por familias profesionales. Por un lado, se pretende conocer en profundidad el mercado del trabajo así como sus previsible evoluciones. Desde esta perspectiva, se investiga sobre los sectores en expansión, los que se mantienen estabilizados y aquellos que se hallan en regresión. A partir de esos datos, se detectan las previsible necesidades de formación tanto para el mercado actual como para el futuro. Según los datos manejados en este período, el número de ofertas de trabajo, superó el millón y medio, a los que se suman informaciones recabadas en las propias empresas.

Entre 1985 y 1988, según los resultados de este estudio, el sector de los servicios es el que ha experimentado las mayores variaciones en los últimos tres años, en lo que se refiere a las ofertas y demandas de empleo. En 1985, estas demandas de trabajo, con 937.000 personas, suponían el 63,6 por cien del total, mientras en 1988 alcanzaban ya el 67,3 por cien, con 1.166.000 personas. Por el contrario, las ofertas de trabajo significaban el 50,9 por cien en 1985, con 502.000 personas, para llegar en 1988 a 708.000 ofertas, que equivalen al 54,2 por cien.

En el conjunto del sector servicios se incluye el transporte, hostelería, turismo y servicios de empresas, enfermería, comunicación, vigilancia, turismo y tiempo libre, etcétera. Según los datos de estos trabajos, existe una mayor oferta que demanda en profesiones como vigilantes jurados, monitores deportivos, administrativos, ca-



mareros, cocineros, ópticos, fisioterapeutas, intérpretes... No se cubre el 8,26 por cien de las ofertas de empleo en administrativos, y el 36,38 por cien en auxiliares administrativos. El 46,2 por cien en los vendedores en general; el 57 por cien en los vigilantes jurados; el 40 por cien en los intérpretes; el 45 por cien en los camareros; el 50 por cien en las ofertas de cocineros; el 58,8 por cien en los puestos de locutores, el 38 por cien en las ofertas de periodistas, el 56,7 por cien en peluqueros de caballeros; y el 40,6 por cien en peluquero de señoras.

En el sector de la industria, las variaciones han sido menos significativas. La oferta tuvo una ligera reducción en 1987, proceso que se está recuperando desde 1988. Se ha producido una cierta expansión y mejores expectativas de empleo, aunque ello también se debe en parte a una menor demanda al orientarse más hacia el sector de los servicios.

En 1985 las ofertas de empleo en la industria, con 211.000 personas, suponían el 21,5 por cien para situarse en 1988, en 284.000 ofertas, que equivalen al 21,7 por cien. Por el contrario, las demandas han tenido una reducción significa-

tiva, al caer a 343.000, el 23,3 por cien. En 1988 suponían el 22 por cien con 381.000 demandas. En 1987 las demandas fueron de 365.000 personas.

En este sector, la oferta de empleo se ha incrementado a la vez que descendía la demanda de ocupaciones relacionadas con el frío y la climatización, construcciones metálicas, soldadura, automoción, mecánica industrial y delineación. De acuerdo con los datos del «Observatorio» del INEM, no se cubran el 49,8 por cien de las ofertas para ajustadores en mecánica industrial. El 66 por cien de los puestos de técnicos de mantenimiento; el 100 por cien de las plazas de montadores de hidráulica y neumática; el 39,7 por cien en ofertas para carpinteros de madera; el 37,4 por cien para ebanistas; el 100 por cien de las plazas ofertadas para técnicos en energía solar; el 61,3 por cien para técnicos en electrónica; el 44 por cien de las ofertas de proyectistas; y el 34,4 por cien para delineantes. En actividades relacionadas con las construcciones metálicas, no se cubre el 76 por cien de plazas de tuberos; el 56,4 por cien de caldereros; y el 76 por cien de cerrajeros nivel I. En confección industrial, quedan

vacantes el 50 por cien de las ofertas para maquinistas.

En el sector de la construcción, según los datos del INEM, se pone de manifiesto un claro proceso de reactivación con un aumento de la oferta sobre la demanda que se nota aún mucho más al desplazarse las peticiones de trabajo a otras actividades económicas como los servicios. Ello supone una carencia de trabajadores con la cualificación requerida. En 1985, las ofertas de empleo ascendían a 236.000, lo que suponía el 23,9 por cien. En 1988, la oferta era de 245.000 puestos de trabajo, que equivalía al 18,8 por cien del total de las ofertas. Por el contrario, la demanda en 1985 era de 155.000 personas, que significaban el 10,5 por cien del total. En 1988, ese número fue solamente de 130.000, que suponía el 7,5 por cien. A medio plazo, la tendencia refleja un aumento en las ofertas mientras se reduce la demanda. En consecuencia, se puede hablar de facilidades para encontrar un puesto de trabajo con una especialización adecuada. Hoy, hay más oferta que demanda para puestos de albañil, encofrador, ferrallista, encargado de obra urbano, alicatador y enlucidor. Hay carencia de demanda cualificada para albañiles, operadores de pala y de grúas.

Finalmente, en el sector primario, agricultura y pesca, en los últimos años ha existido una estabilidad entre oferta y demanda, aunque las ofertas han pasado a representar del 3,7 por cien en 1985, con 37.000 personas y el 5,3 por cien en 1988, con 70.000. Las demandas de empleo evolucionaron de 38.000, en 1985, el 2,6 por cien, a 55.000 en 1988, el 3,2 por cien.

En líneas generales, según los datos del «Observatorio» del INEM, se pone de manifiesto la existencia de miles de puestos de trabajo sin cubrir por la falta de cualificaciones adecuadas. Detectar esta situación ha sido uno de los objetivos principales del INEM para, a partir de los mismos, proceder a una reorientación de la formación profesional para su adecuación a las necesidades de la economía. ■

V. M.

El ISM  
compra  
a RENFE las  
instalaciones  
donde  
ubicará  
un centro  
piloto  
de estudios



*La primavera próxima, si se cumplen los plazos previstos, comenzará a funcionar en Bamio, cerca de la ría de Arosa, un centro piloto de Formación Profesional*

*Ocupacional Marítima. En este centro, el primero de estas características, se impartirán cursos contemplados dentro del Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima, en régimen intensivo de internado. Para instalar tales dependencias el ISM ha adquirido un edificio y un solar, propiedad de RENFE, compra que ha supuesto un desembolso de 300 millones de pesetas.*

# BAMIO, el futuro de la formación marítima



**E**L Instituto Social de la Marina adquirió a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles una finca emplazada en Bamio (Villagarcía de Arosa) que ha supuesto un desembolso de 300 millones de pesetas en concepto de compra del edificio y el solar. Aprovechando esta infraestructura se pretende instalar un Centro Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima. Este proyecto forma parte del Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima que el Instituto viene desarrollando desde hace algún tiempo a través de toda su red periférica, al amparo del convenio de colaboración firmado con el Instituto Nacional de Empleo y dirigido a colaborar, de esta forma, con el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para el sector.

Este plan de formación sur-

gió con el doble objetivo de dar respuesta a las necesidades de formación profesional de los tripulantes y a la conveniencia de elevar el nivel de la gestión empresarial en el sector marítimo. La carencia de instalaciones públicas civiles en las que se pudiera impartir la formación específica en materia de técnicas de seguridad y lucha contra el fuego, unida a la necesidad de contar con una base coordinadora de la red de centros docentes del Instituto Social de la Marina, pusieron de manifiesto la conveniencia de contar con un centro piloto. Desde él se realizarán también funciones de apoyo a los restantes centros de enseñanzas marítimas, tanto si pertenecen a la Administración como si forman parte de la red docente de una determinada comunidad autónoma.

Asimismo, este centro piloto se beneficiaría de la experiencia de otras instalaciones europeas similares con los que el ISM es-

tá desarrollando programas de cooperación bajo la supervisión de la Comunidad Europea. Otro de los objetivos que deberá cubrir este centro será el de fomentar la realización de estudios marítimos, programas de investigación y aplicación al sector de nuevas tecnologías.

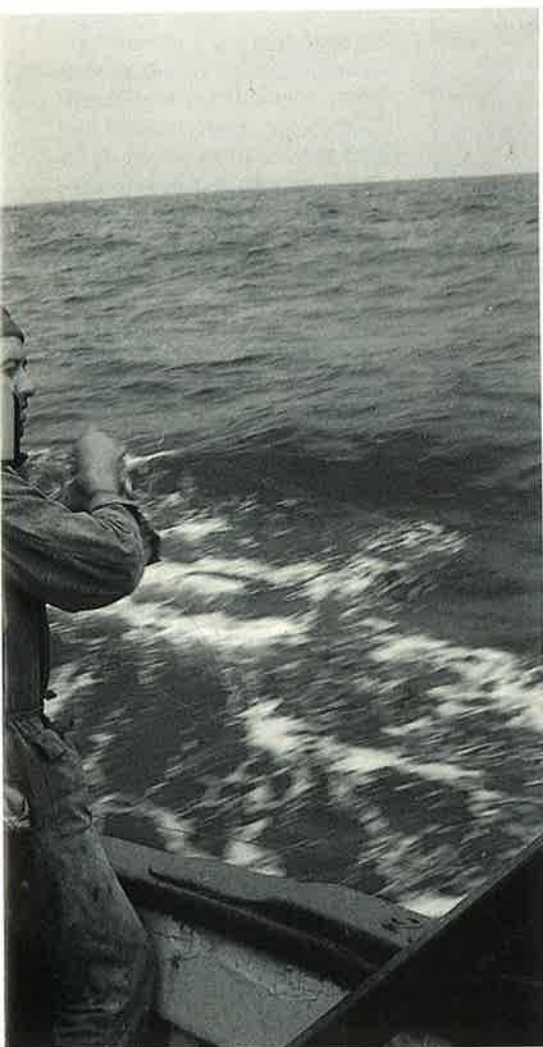
Las instalaciones que el Instituto acaba de adquirir en Bamio se hallan próximas a la costa y a varios puertos, situación que facilita la ubicación de material flotante al servicio del futuro centro de formación. Aunque de momento el edificio está pendiente de la adjudicación de las obras de reforma, se prevé que comience a funcionar en la primavera de 1990, es decir, en el plazo de un año aproximadamente.

Este centro se pretende que esté dotado con instalaciones de avanzado nivel técnico que puedan servir, además de para cubrir la formación específica en materia de técnicas de seguri-

pacional Marítima, basándose en la continuidad y permanencia de sus instalaciones y dotación docente. Pero al mismo tiempo será utilizado como base para las unidades móviles de seguridad marítima y simuladores de pesca y navegación que, provistos de medios adecuados, permitirán la impartición de cursos por la costa para atender la demanda existente que proceda de puntos del litoral.

La unidad móvil de Seguridad Marítima pretende servir de entrenamiento para el personal de las marinas Mercante y de Pesca, que precisan de una formación básica en materias de seguridad y lucha contra el fuego, así como en el manejo y uso de los equipos de protección respiratoria o autónomos de los que algunos buques disponen como parte de su dotación reglamentaria.

En cuanto a la Unidad Móvil de Simuladores de Pesca, está dotada de equipos trans-

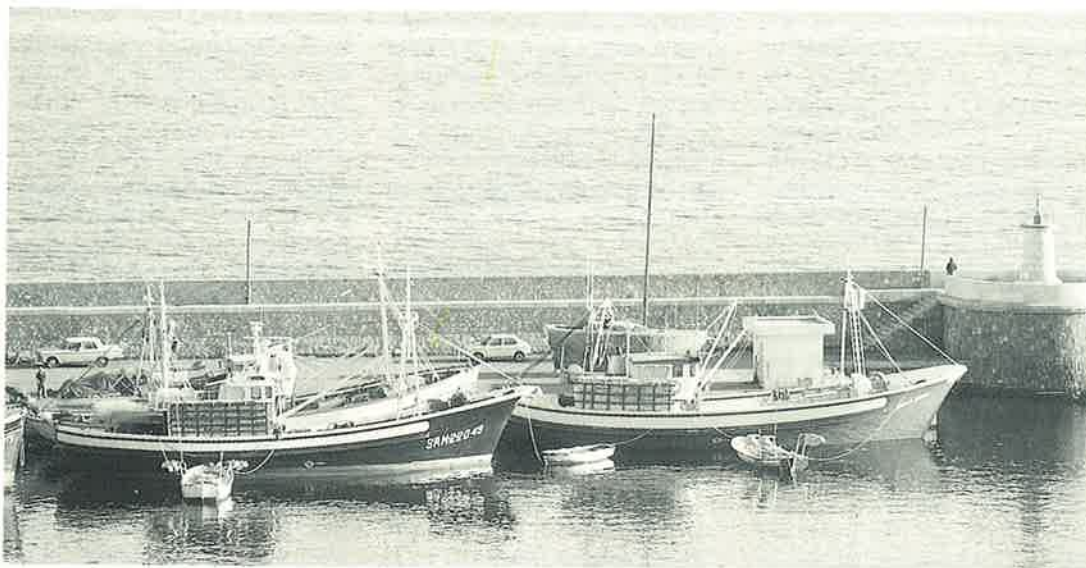


***El Centro Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima albergará cursos intensivos, con régimen de internado, para tripulantes y profesionales del sector.***

dad y lucha contra el fuego, para impulsar una política de sensibilización hacia los temas marítimos. En este sentido, hay especial interés en que se potencien los temas socioeconómicos, en que el centro contribuya visiblemente a mejorar la gestión empresarial, así como las relaciones laborales marítimas, la evolución tecnológica, el control de pesquerías, etcétera.

Desde este centro se impartirán los cursos del Plan Piloto de Formación Profesional y Ocu-

portables que permiten la simulación de la pesca de arrastre (dimensional y semipelágica), pesca de cerco, y fase de recogida del aparejo en la pesca de deriva. También permite la simulación de la navegación en aguas restringidas (ríos, canales, etcétera), todo ello en diferentes situaciones de tiempo atmosférico, corrientes marinas, cardúmenes, fondos, etcétera. La unidad también dispone de radar, sonar, y todos los controles presentes normal-



## CURSOS DE FORMACION OCUPACIONAL

Dentro de los Cursos de Formación Ocupacional, organizados por el Instituto Social de la Marina, próximamente darán comienzo los que a continuación se relacionan:

Curso	Dirección provincial	Localidad	Fecha inicio	Fecha término
Mecánico Naval 2. <sup>a</sup>	Barcelona	Barcelona	1-09-1989	30-06-1990
Patrón P. Litoral 1. <sup>a</sup>	Barcelona	Barcelona	1-09-1989	30-06-1990
Patrón P. Litoral 2. <sup>a</sup>	Barcelona	Barcelona	1-09-1989	30-04-1990
Iniciación marinera	Cádiz Cádiz	Barbate Sanlúcar Barrameda	1-07-1989 1-09-1989	31-08-1989 31-10-1989
Máquinas y soldadura	Cádiz Cádiz	Sanlúcar Barrameda Algeciras	1-07-1989 1-09-1989	31-08-1989 31-10-1989
Seguridad Marítima introducción	Gijón Huelva	Gijón Isla Cristina	1-09-1989 3-07-1989	1-09-1989 4-07-1989
Seguridad Marítima básico mixto	Gijón Gijón Madrid	Brunete (Madrid) Brunete (Madrid) Brunete	4-09-1989 23-09-1989 16-09-1989	8-09-1989 27-09-1989 20-09-1989
Supervivencia mar básica	Huelva	Isla Cristina	5-07-1989	14-07-1989
Formación Sanitaria básica	Huelva	Isla Cristina	17-07-1989	22-07-1989
Acuicultura básica	Tarragona	S. Carlos Rápita	3-07-1989	1-09-1989
Mecánico Litoral	Huelva Tarragona Tarragona	Isla Cristina Tarragona Cases d'Alcanar	1-09-1989 18-09-1989 18-09-1989	15-11-1989 15-12-1989 15-12-1989
Lucha contra incendios	Tarragona	Tarragona	3-07-1989	28-07-1989
Patrón Pesca Local	Tarragona Tarragona Valencia	Cases d'Alcanar L'Ametlla de Mar Valencia	18-09-1989 18-09-1989 4-09-1989	15-12-1989 15-12-1989 10-11-1989
Contraamaestre electricista	Tarragona	Tarragona	4-07-1989	28-08-1989
Redero	Tarragona	S. Carlos Rápita	21-08-1989	6-10-1989

NOTA: Para más información, así como para solicitar la admisión a estos cursos, los interesados pueden dirigirse a las direcciones provinciales del ISM o Casas del Mar de las respectivas localidades.

mente en el puente de un barco de pesca.

Otra de las funciones fundamentales que deberá asumir este centro será la de la formación de educadores, labor ésta de importancia primordial debido a los continuos avances técnicos que se producen en el sector y que obligan a la cualificación de auténticos especialistas. En este sentido, el centro llevará a cabo la formación de médicos de sanidad marítima, asesores técnicos laborales marítimos y profesores de las escuelas de formación náutico-pesquera. Esta función estará estrechamente ligada a los programas de trabajo sobre inspección de las condiciones de vida a bordo de los buques, programa denominado «INSPECMAR», y con los programas europeos «COST 301» de Seguridad en la navegación, «MACNET-Europa», los subprogramas comprendidos dentro de este último, («FARMAC», «FORMAC», etcétera) y «MACNET-América», programa de formación de médicos, capitanes y tripulantes latinoamericanos en medicina marítima, telemedicina y sanidad.

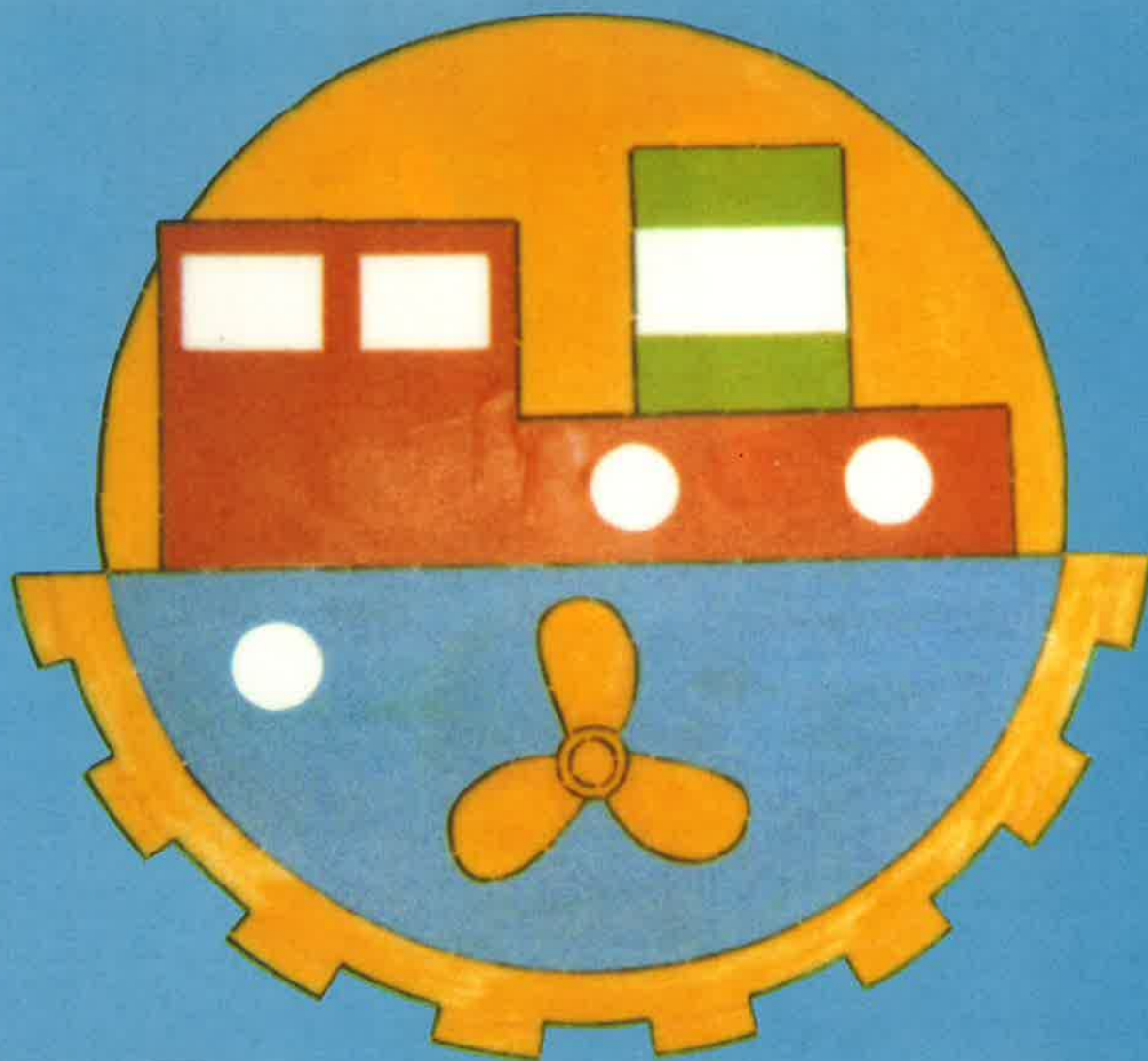
Existe un gran interés por parte del Instituto Social de la Marina en que el centro asuma en el futuro funciones de investigación, consideradas de importancia vital para el sector. En este sentido, hay concretamente dos cuestiones que son contempladas con especial atención: el estudio de nuevas tecnologías pesqueras y la investigación.

Dentro de las nuevas tecnologías, tienen especial interés para el futuro del sector la acuicultura, el diseño de artes de pesca y su aplicación a las técnicas de captura, así como el estudio en general de la biología pesquera. Para llevar a cabo el desarrollo de estas actividades podría recurrirse a la colaboración con las empresas del sector.

En cuanto a la investigación, es un área de inversiones reducidas actualmente, que se pretende potenciar. El centro piloto se encargaría de desarrollar planes de investigación, incidiendo de forma especial en los planos económico, industrial y socio-laboral. ■

V. L.

# II MUESTRA NAVAL DEL ESTRECHO



**BARBATE**

**DEL 12 AL 16 DE JULIO DE 1989**

**ORGANIZA: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBATE  
ASOCIACION PROFESIONAL DE MECANICOS  
NAVALES**

**COLABORA: COFRADIA DE PESCADORES  
ASOCIACION DE ARMADORES DE BUQUES  
DE PESCA**

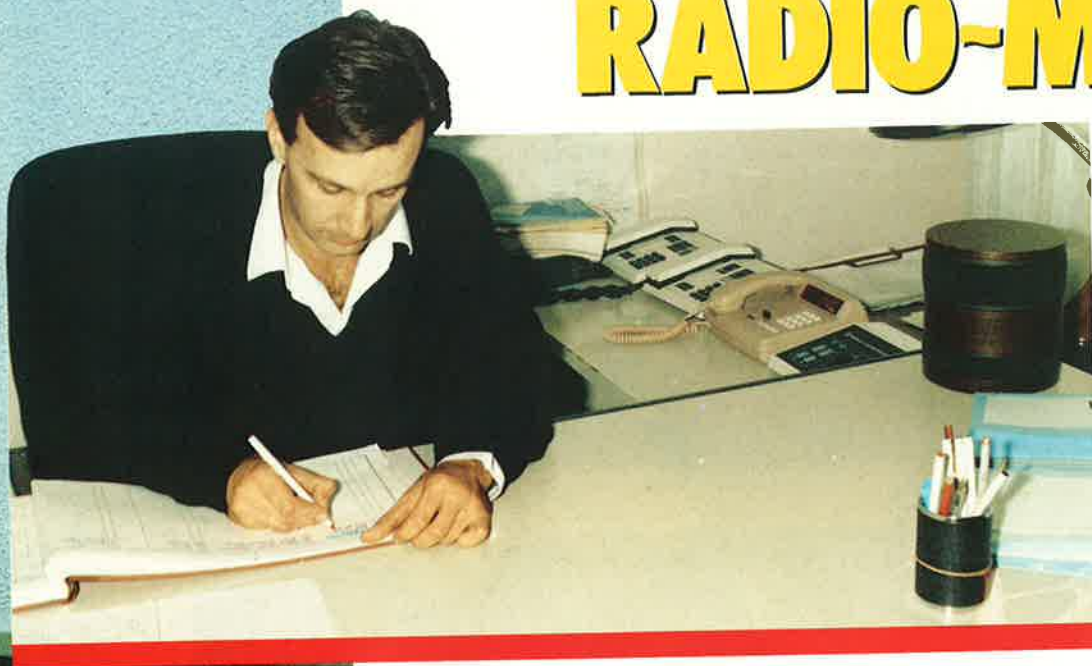




**SE INAUGURO  
EL 1 DE MAYO  
DE 1979**



# DECIMO ANIVERSARIO DEL CENTRO RADIO-MEDICO



Fue un día 3 de mayo, de esto hace ahora diez años, cuando se recibió en el Centro Radio-médico una llamada desde el barco *Capitán Jorge III*. Faenaba en Angola, y su capitán solicitaba ayuda para resolver un problema de gastroenteritis de un miembro de la tripulación. Nada grave, una «simple» gastroenteritis; nada de relevancia..., salvo que se trataba de la primera llamada al Centro Radio-médico, inaugurado dos días antes. El pasado 8 de mayo, del presente año, el capitán del *Maposa IV* se pone en contacto con el Centro Radio-médico a las 12.55 horas. Desde Angola, donde está faenando, comunica un caso de gastroenteritis. Se producen evidentes coincidencias entre una y otra llamadas, sólo que con diez años de diferencia y 35.534 llamadas de por medio.

**A** las cero horas del día 1 de mayo de 1979 entró en funcionamiento el Centro Radio-médico del Servicio de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina. Desde ese momento, veinticuatro horas al día, todos los días de la semana, mes tras

mes, año tras año, durante los diez años transcurridos, el Centro Radio-médico ha estado en permanente estado de alerta, con un doctor especializado en Sanidad marítima presto a atender cualquier llamada, cualquier consulta desde el lugar más remoto imaginable.

La primera llamada no se re-

cibió hasta dos días después de ser inaugurado el servicio. Las consultas se efectuaban como con cuentagotas. *Simplemente se desconocía la existencia de este servicio debido a la poca publicidad que se hizo del mismo*, según nos comenta el actual Jefe del Servicio de Sanidad Marítima, José Antonio Acebes. Poco después se estabilizaría un promedio de cinco llamadas por día. La plantilla, por aquel entonces, la formaban cinco médicos y un auxiliar.

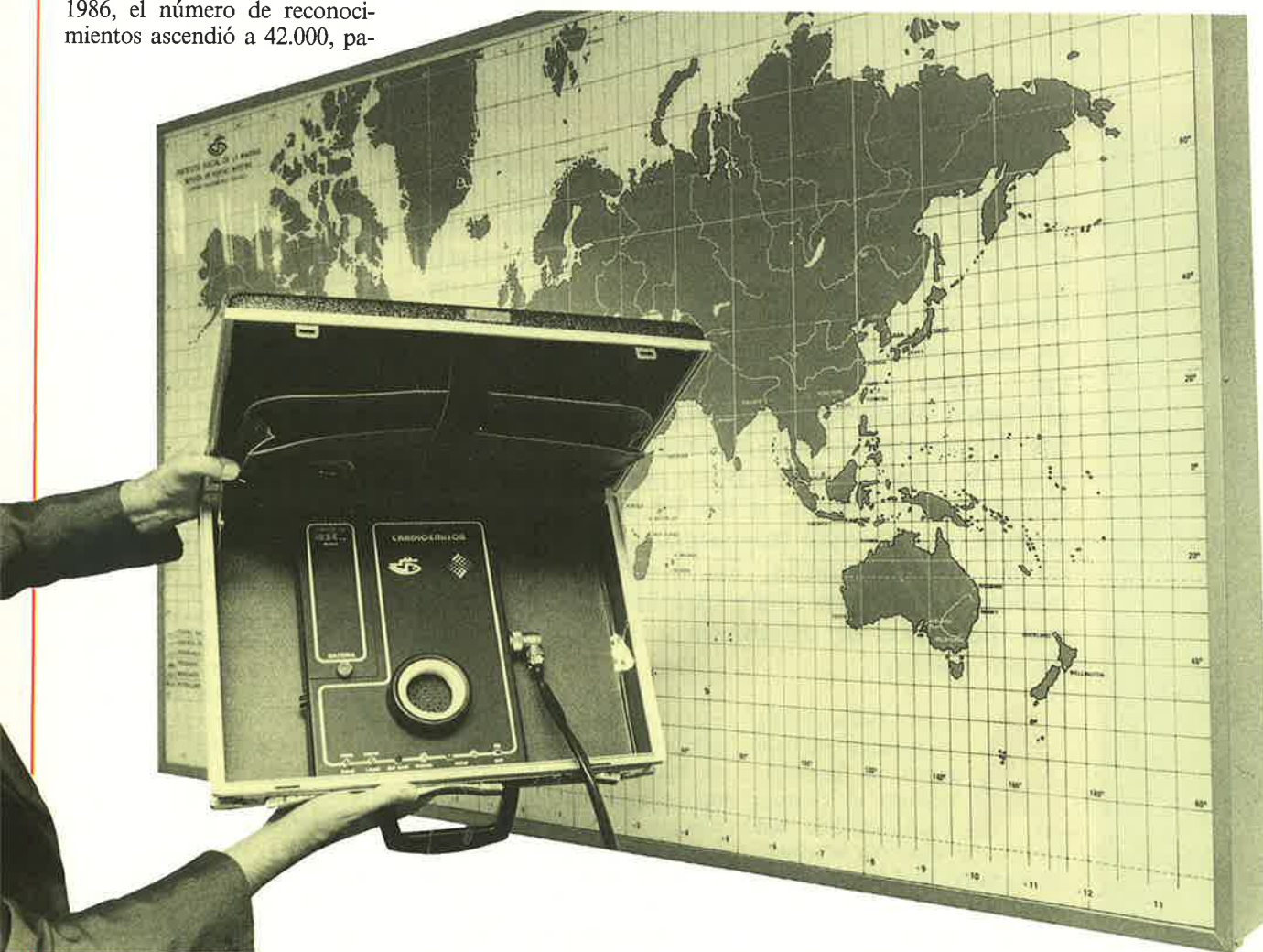
El sistema de comunicación, técnicamente, era el mismo al que se utiliza en la actualidad. Pero si en este apartado los cambios han sido escasos, las actividades que se cubren desde el Centro Radio-médico (CRM) de Madrid se han multiplicado.

En 1982 se comienza la informatización de los historiales médicos. Se inician, asimismo, los reconocimientos médicos a través de las direcciones provinciales. Las primeras en realizarlos fueron las de La Coruña, Las Palmas y Gijón.

El embrión —como denominaba el doctor Acebes al Centro Radio-médico— va creciendo y, posteriormente se crea el Servicio de Sanidad Marítima como tal. Este Servicio pasa a aglutinar y coordinar, además del CRM, a otros centros de atención sanitaria en la mar, tales como el buque sanitario *Esperanza del Mar*, los centros asistenciales en el extranjero (Walvis Bay, Nouadhibon, Dakar, Luanda; Seychelles, St. Pierre et Miquelon y St. John's), 17 centros provinciales y locales de Sanidad Marítima y el Centro de Repatriaciones Sanitarias y Sociales.

El CRM recibió un empuje fundamental con su integración dentro del programa conjunto que impulsa el Servicio de Medicina Marítima del ISM. Este programa supuso la aparición de la informática, sobre lo que va reposando la labor de almacenamiento de la enorme masa de datos médicos recogidos por los responsables de los reconocimientos previos al embarque y las consultas radio-médicas. El pasado 1 de enero, se logró la informatización de todo el personal embarcado o que sea susceptible de estarlo, entre los que se incluyen a los pescadores de bajura. Ello supone la informatización de cerca de 170.000 historiales médicos. La relación de sus accidentes laborales, enfermedades y resultado de los reconocimientos médicos se pueden obtener casi al instante.

Hace cuatro años, se realizaron unos 35.000 reconocimientos previos al embarque. En 1986, el número de reconocimientos ascendió a 42.000, pa-



ra pasar, en 1988, a los 57.000. Esta cifra viene a aproximarse con las necesidades a cubrir, ya que cada dos años, todo trabajador tiene que hacerse un reconocimiento médico.

Por hacer una nueva comparación de cifras, que revelan con más exactitud la progresión y mejora que está experimentado el CRM, se puede señalar que, en 1985, la media de consultas por accidentes o enfermedades efectuadas al CRM era de seis diarias. Actualmente esta media se ha elevado hasta las 20 consultas diarias. Para Fernando Alvarez, ex jefe del Servicio de Sanidad Marítima y actual subdirector de Acción Social Marítima, el aumento de estas cifras no significa que se produzca un mayor número de accidentes, sino que se está produciendo una mejor utilización de los recursos existentes.

*Anteriormente se producían —prosigue Fernando Alvarez—, esencialmente, consultas de carácter urgente y vital para el paciente; ese número de consultas sigue aproximadamente igual. Las que han aumentado son las que podríamos denominar como rutinarias. No quiero decir con ello, que no sean importantes, simplemente que no suponen un grave peligro para la vida del paciente. Antes, este tipo de situaciones se solucionaba como podían a bordo. También hay que tener en cuenta que la gente está mejor informada, y conoce de la existencia del servicio y cómo acceder a él. En este sentido quiero recalcar una vez más en que las comunicaciones con el Centro Radio-médico son gratuitas y tienen un carácter preferente sobre las demás.*

Este tipo de asistencia médica recibe el espaldarazo defini-

## Más vale prevenir...

**R**eferirnos a las actividades del CRM, como se hace en el presente artículo, puede decantar, en principio, hacia unas actuaciones meramente asistenciales, la labor de los profesionales de la medicina del ISM. Nada más lejos de la realidad. La prevención sigue siendo algo primordial para el Servicio de Sanidad Marítima.

La prevención comienza con el reconocimiento previo al embarque. Cada marino debe realizar este reconocimiento, como máximo, cada dos años.

Los cursos de formación sanitaria entran, asimismo, dentro del apartado de la

prevención. A través de ellos se pretende que el personal de la tripulación tenga unos conocimientos sanitarios básicos que sirvan además para agilizar las consultas radio-médicas y las hagan más prácticas. Estos cursos son de tres tipos: formación básica, de oficiales y de reciclaje de oficiales. El pasado año se celebraron unos 50 cursos, por los que pasaron cerca de mil trabajadores.

Las campañas de prevención constituyen otra de las actividades fundamentales. En estos momentos se están dando los últimos toques para el inicio de una campaña de prevención del SIDA entre las gentes del mar, y cuya puesta en marcha se realizará próximamente. Otra campaña sobre la que se está trabajando en la actualidad es la que se refiere a la patología digestiva en el medio laboral. Se trata de la patología más frecuente que padecen las gentes del mar, y en esta campaña se quiere analizar la incidencia que en ella tienen el tipo de alimentación, el tabaco, el alcohol, los efectos psíquicos, o el trabajo en un medio cerrado.

La vacunación constituye otra actividad preventiva de primer orden. Al igual que se realizan campañas de prevención puntuales, según la patología que se encuentra con más frecuencia en cada zona, otro tanto ocurre con las vacunaciones. En Mauritania, por ejemplo, se efectúan campañas de vacunación contra la «fiebre amarilla» y el «cólera» para trabajadores mauritanos que vayan a bordo de barcos españoles, con el fin de evitar contagios. ■



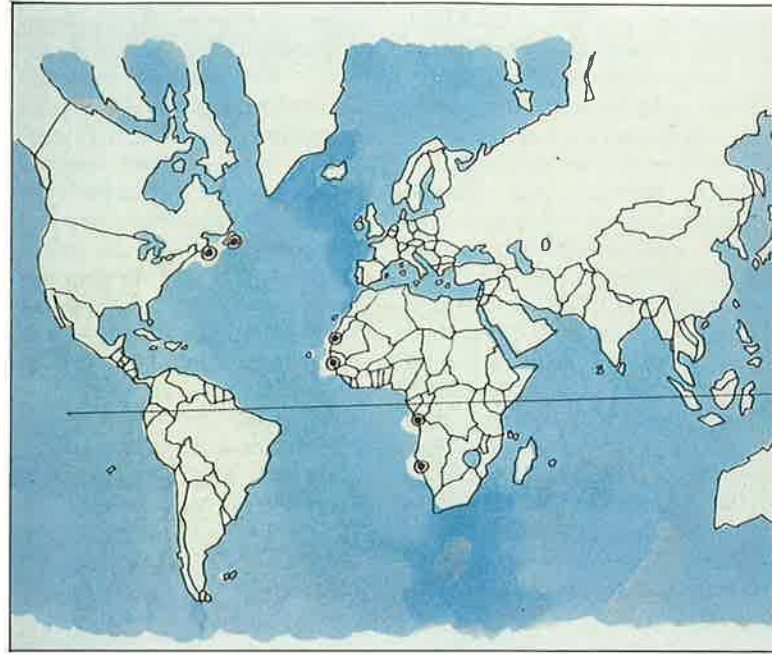
tivo con la puesta en funcionamiento del programa MAC-NET. Este programa persigue la coordinación de los centros de ayuda médica en el mar de los países comunitarios, así como la mejora de los sistemas de radioconsulta y telemedicina. Esto fue en 1986.

Los dos primeros países que se integraron en el programa MAC-NET fueron Francia y España, y también fueron los primeros en disponer de servicio informático. Luego se les unió Italia y, un poco después, Grecia. Portugal, probablemente pase a formar parte del grupo para el mes de octubre, aproximadamente. Aunque un poco más lejano en cuanto a la fecha de integración, Gran Bretaña ya está manteniendo contactos sobre el funcionamiento de los centros radio-médicos.

Gracias a la puesta en marcha del programa MAC-NET se consiguió un sustancial aumento en la cobertura asistencial. Cuando se produce un ac-

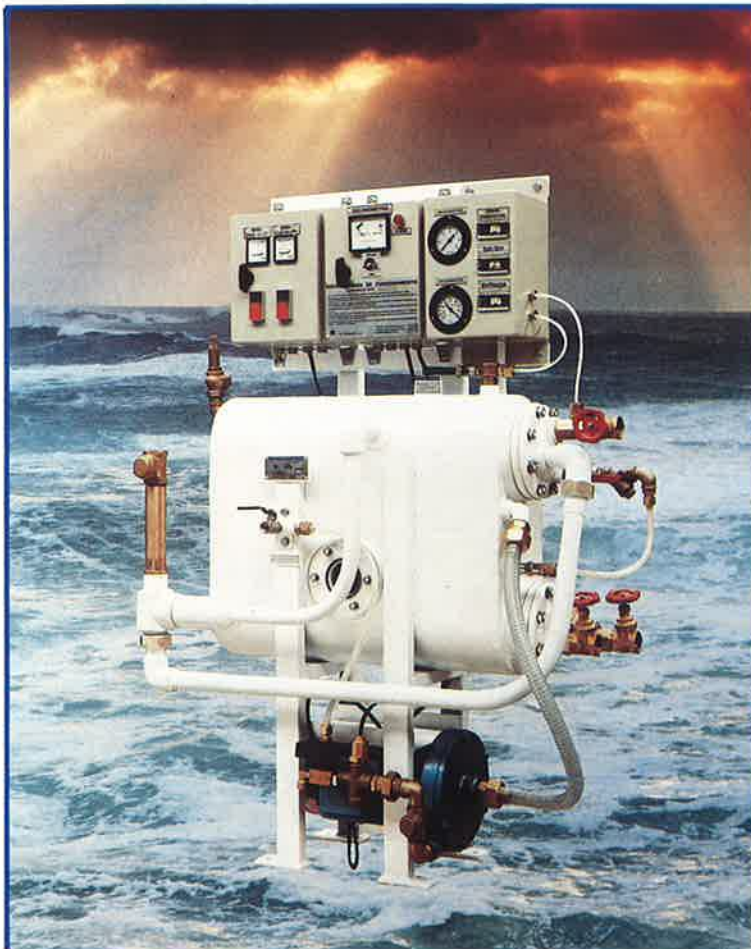
cidente a bordo, por ejemplo, esté donde esté el barco, el capitán se pondrá en contacto con el centro radio-médico de su país. Supongamos que es español, y se pone en contacto con el Centro Radio-médico de Madrid. Si el caso requiriera de la evacuación del paciente, y el barco navegara cerca de Grecia, se establecería comunicación con el Centro Radio-médico de Atenas para que ellos decidan el lugar más idóneo a donde trasladar al paciente, a fin de que se le puedan prestar las atenciones necesarias. Al mismo tiempo, se les remite el historial clínico necesario para atender al paciente.

Evidentemente, la cooperación se extiende a todos aquellos aspectos que redundan en la mejora en la atención de los trabajadores del mar. Los avances obtenidos en los programas que se están desarrollando dentro del MAC-NET (como es el caso de los subprogramas FOR-MAC y FAR-



MAC) abren las puertas a nuevas posibilidades. Posibilidades que permiten mejorar los sistemas de ayuda médica en la mar, actuando sobre el trabajador, el medio de trabajo y el

personal especializado que presta su ayuda al colectivo marítimo pesquero, mejorando con ello su nivel de salud y las posibilidades de utilización de los recursos sanitarios.



Fabricación de

- INTERCAMBIADORES DE CALOR
- PLANTAS GENERADORAS DE AGUA DULCE
- FILTROS INDUSTRIALES
- GENERADORES DE HIPOCLORITO SODICO «TAB-TOR»®
- VALVULERIA ESPECIAL
- RAMPAS VERIFICADORAS DE CONTADORES
- EQUIPOS POTABILIZADORES Y MINERALIZADORES



**N. TORREIRO, S. L.**

Polígono Pocomaco - Sector E, N.º 31  
Teléfonos: 29 77 55 - 29 76 63  
Télex 86288 POCM-E Fax (981) 28 42 46  
15.190 - MESOIRO - LA CORUÑA

**DELEGACIONES:**

**VIGO:** N. TORREIRO, S.L. C/ Cánovas del Castillo, 10  
**HUELVA:** IDAMAR, S.A. Avda. Enlace, 16  
**CADIZ:** IDAMAR, S.A. Muelle de Levante, Caseta 310-311  
**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:** Juan Rejón, 127  
**ONDARROA (Vizcaya):** I.M.F.A. Muelle Eguzazu Kaia, s/n.



Anteriormente, se hacía referencia al trasvase de datos entre distintos centros radio-médicos para facilitar la atención de los pacientes. En este sentido, se está desarrollando un

nuevo programa informático para que ese trasvase de información se efectúe de forma más fluida y eficaz. Gracias a este programa se podrá intercambiar información con los

centros de consulta médica de Toulouse y Roma en principio, aunque se quiere ampliar al de Atenas.

Desde enero se está trabajando en la realización de una estadística común para ser utilizada por los distintos países comunitarios, a fin de que se puedan hacer estudios comparativos. *Nuestras consultas* —afirma el doctor Acebes— *se realizan, fundamentalmente, desde barcos de pesca, y vienen a representar cerca del 80 por cien de las llamadas recibidas en el CRM. En el resto de los países predominan las efectuadas desde buques mercantes. Se trata de estudiar los distintos tipos de accidentes, las coincidencias de situaciones, y con los resultados mejorar o adoptar nuevas medidas de actuación.*

En la elaboración de estas estadísticas participan, también, los nueve médicos que en la actualidad componen la plantilla del CRM. Además, colaboran en tareas de infor-

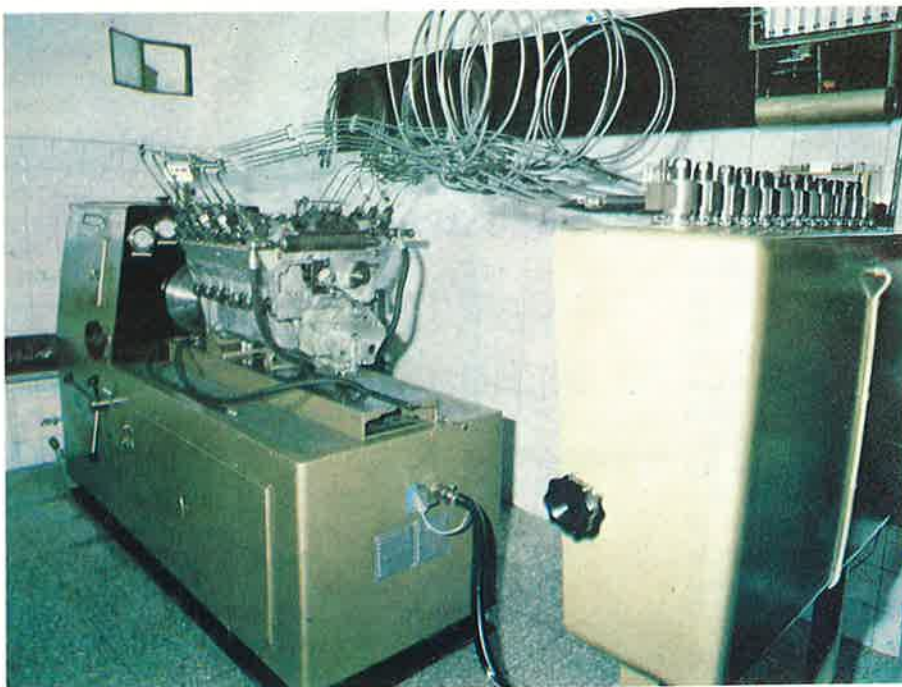
matización, preparación de cursos de educación sanitaria, o en la elaboración de publicaciones, como es el caso de la «Guía Sanitaria a bordo». Evidentemente, el trabajo de estos profesionales ha ido creciendo en consonancia con el CRM. *En estos momentos* —señala Fernando Alvarez— *se están desarrollando nuevas técnicas de diagnóstico a través de la radio. Estamos practicando con un sistema de transmisión de electrocardiogramas a través de onda corta desde los buques. En este año se ampliará este programa a fin de aumentar la recogida de datos que sirvan de apoyo a la consulta radio-médica.*

Cada vez se trata de completar más la información. Todos los trabajos van encaminados a reforzar la rapidez en el diagnóstico y el disponer de todas las medidas posibles para atender las situaciones que se presenten. Ahora, por ejemplo, en los historiales médicos de los trabajadores del mar constan



## 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 Cevalal

Vial II, n.º 38

Telf.: 22 05 01

Las Palmas de

G. Canaria

los datos obtenidos a través del reconocimiento previo al embarque y de las llamadas al CRM. En la actualidad, y dentro del nuevo plan informático al que se aludía anteriormente, y a través del cual se establecerá una red de interconexión inmediata entre los distintos centros radio-médicos, el historial del trabajador comprenderá, además, otra serie de datos como los resultados de las posibles consultas en ambulatorio, las repatriaciones, hospitalizaciones y un sexto apartado en el que se introducirán otras informaciones de interés.

car pero... el trabajo sigue, básicamente, siendo el mismo.

El médico del CRM debe adquirir una considerable agilidad mental, que le permita tamizar rápidamente la información recibida. En este sentido, Fernando Alvarez insiste en recalcar la importancia de disponer en cada barco de la «Guía Sanitaria a bordo», pues ayuda a hacer más fácil esa comprensión, y a mejorar las condiciones de vida y trabajo a bordo. Mientras, a distancia, el médico debe guiar una cura o diagnosticar una enfermedad.

Así, las 24 horas del día, año

## Anecdótico

Después de casi 36.000 consultas efectuadas al Centro Radio-médico, no es de extrañar el que se haya producido, entre ellas, un buen número de anécdotas.

Con un poco de imaginación, podemos intuir la cara de perplejidad que pondría el médico de turno al decirle que el motivo de la llamada era un accidente por «mordida de caballo». Tal vez pudo pensar que se debía a un cruce de líneas. Tras pedir confirmación, ya no había lugar a dudas. Desde luego no resulta habitual que un caballo muerda a alguien en alta mar. Al final se aclaró todo. El barco transportaba caballos, y a alguno no le sentó bien el viaje por mar y decidió emprenderla a bocados con su cuidador.

Y siguiendo con las «mordidas», no hace mucho se recibió una llamada solicitando información de dónde conseguir vacuna anti-rábica, pues un perro que llevaban a bordo de un pesquero dio una dentellada a un marinero. Informado de que no es habitual llevar este tipo de vacunas en los botiquines, ni de pesqueros ni de mercantes españoles, y dado que se encontraba en el banco canario-sahariano, se le sugirió que se pusiera en contacto con algún barco soviético, por si ellos la tuvieran.

Sin llegar a las peripecias que relatan muchas películas de suspense, los médicos del CRM han tenido

que atender algún que otro parto a distancia. Otras llamadas son un poco tontas, según la expresión que utiliza el propio personal del CRM, como la de un marinero que estaba preocupado por la caída de pelo que venía padeciendo desde hacía algún tiempo.

Sin embargo, son sólo eso, anécdotas. Casos aislados. La mayor parte de las llamadas responden a verdaderas situaciones de urgencia, como lo atestigua el hecho de que, cada mes, el CRM aconseja unas cuarenta evacuaciones de media. ■



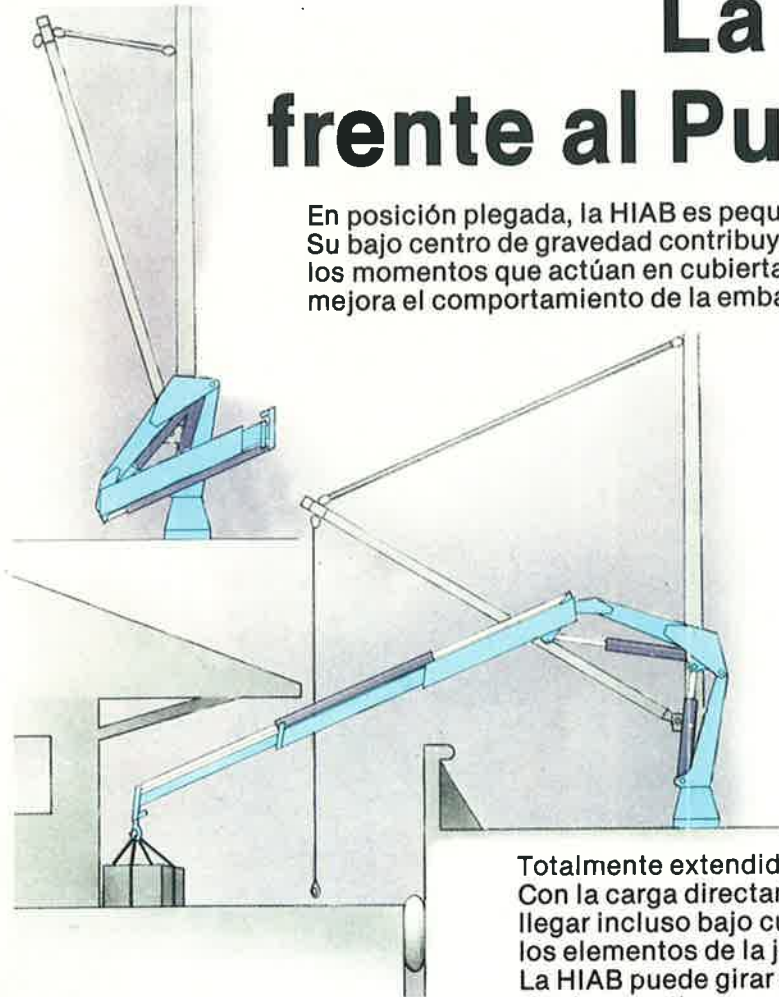
El trabajo de estos profesionales de la medicina a distancia, por mucho que se tecnifique y se haga más complejo, sigue siendo, en esencia, el mismo de los que cubría el servicio del CRM aquel 1 de mayo de 1979. La tecnología viene a facilitar la comunicación; la experiencia viene a aportar nuevas soluciones para evitar determinados tipos de accidentes; la investigación permite mejorar los aparatos que servirán al médico a la hora de diagnosti-

tras año. Es la rutina diaria. Una rutina que siempre es diferente, pues se trata de velar por la salud de las gentes del mar. Y éste es el esfuerzo que queremos conmemorar, desde estas páginas, en este décimo aniversario de la creación del Centro Radio-médico de Madrid, que desde el número 20 de la calle Génova, vela por la salud y seguridad de estos trabajadores. ■

Raúl G. MOLINERO

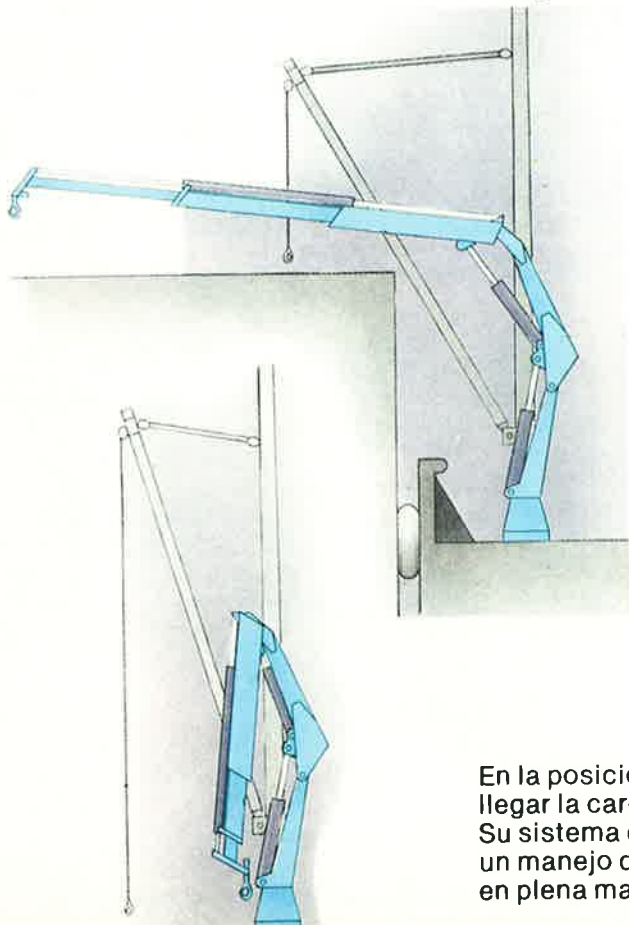
# La HIAB frente al Puntal Tradicional

En posición plegada, la HIAB es pequeña y compacta. Su bajo centro de gravedad contribuye a reducir los momentos que actúan en cubierta, lo cual mejora el comportamiento de la embarcación en la mar.



Totalmente extendida, la HIAB cubre una zona realmente grande. Con la carga directamente conectada al gancho, puede llegar incluso bajo cubierta, o puede "telescopar" entre los elementos de la jarcia o a través de aberturas estrechas. La HIAB puede girar en un círculo completo, y su función de giro mantiene una potencia uniforme en todos los sectores.

En posición erecta, la HIAB puede alcanzar su objetivo superando con gran facilidad obstáculos elevados, tales como casetas de cubierta, y puede trabajar sobre el muelle, incluso en condiciones de marea baja.

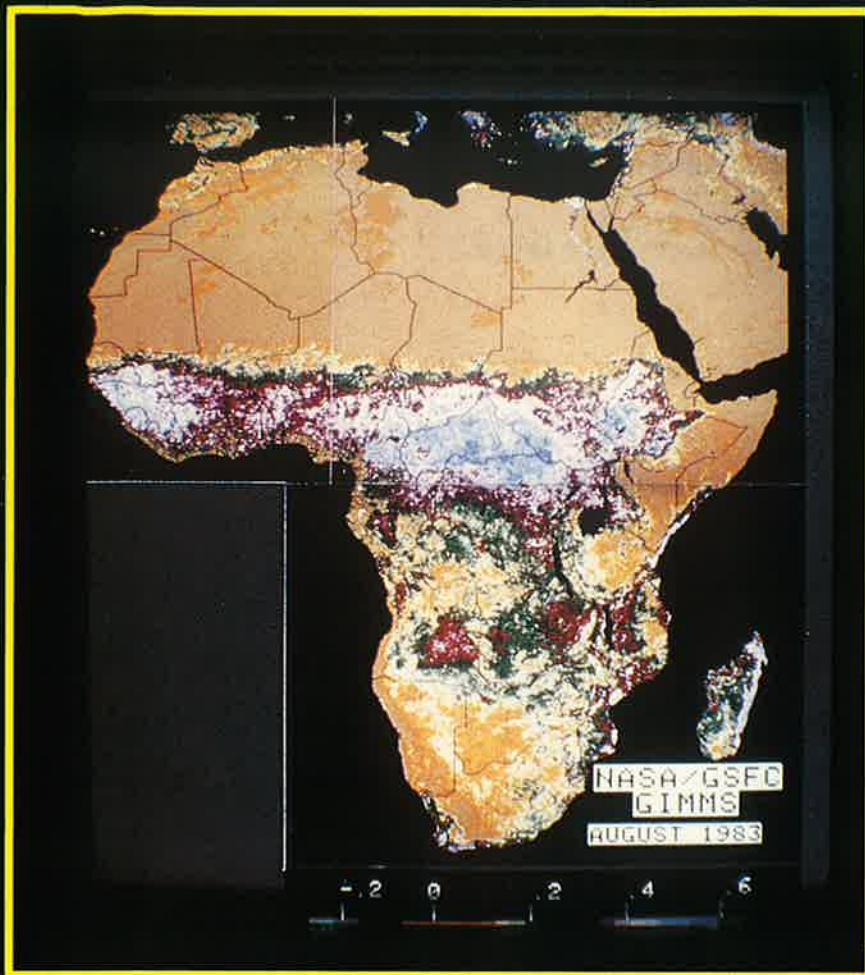


En la posición de la figura, la HIAB puede hacer llegar la carga justamente hasta su propia base. Su sistema de brazo articulado garantiza un manejo de la carga sin oscilaciones, incluso en plena marejada.

 **HIAB-VALMAN**

C/ Límite, s/n Polígono Las Fronteras  
Apartado de Correos 8  
28850 TORREJON DE ARDOZ (Madrid)  
Tel.: (91) 627 01 00 - Télex: 42019 HIAB E - Telefax: (91) 627 01 06





# DESCUBRIR EL MAR

Desde el espacio, y gracias a la información almacenada y enviada por los satélites, es posible en la actualidad estudiar las oscilaciones de las corrientes marinas o las migraciones de la fauna acuática. La teledetección o sistema de sensorización remota es la técnica espacial que se ocupa de tales investigaciones. Durante el pasado mes de mayo, el Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial (INTA) celebró en su estación de Maspalomas, situada en la isla de Gran Canaria, una reunión científica del más alto nivel: expertos en teledetección de 32 países se reunieron en la isla canaria para analizar las aplicaciones de esta tecnología en el área noroccidental del continente africano.



**LOS SATELITES, AL SERVICIO DE LA PESCA**



**DESDE EL  
ESPACIO**

*La antena de la estación espacial de Maspalomas recibe las señales enviadas por los satélites.*





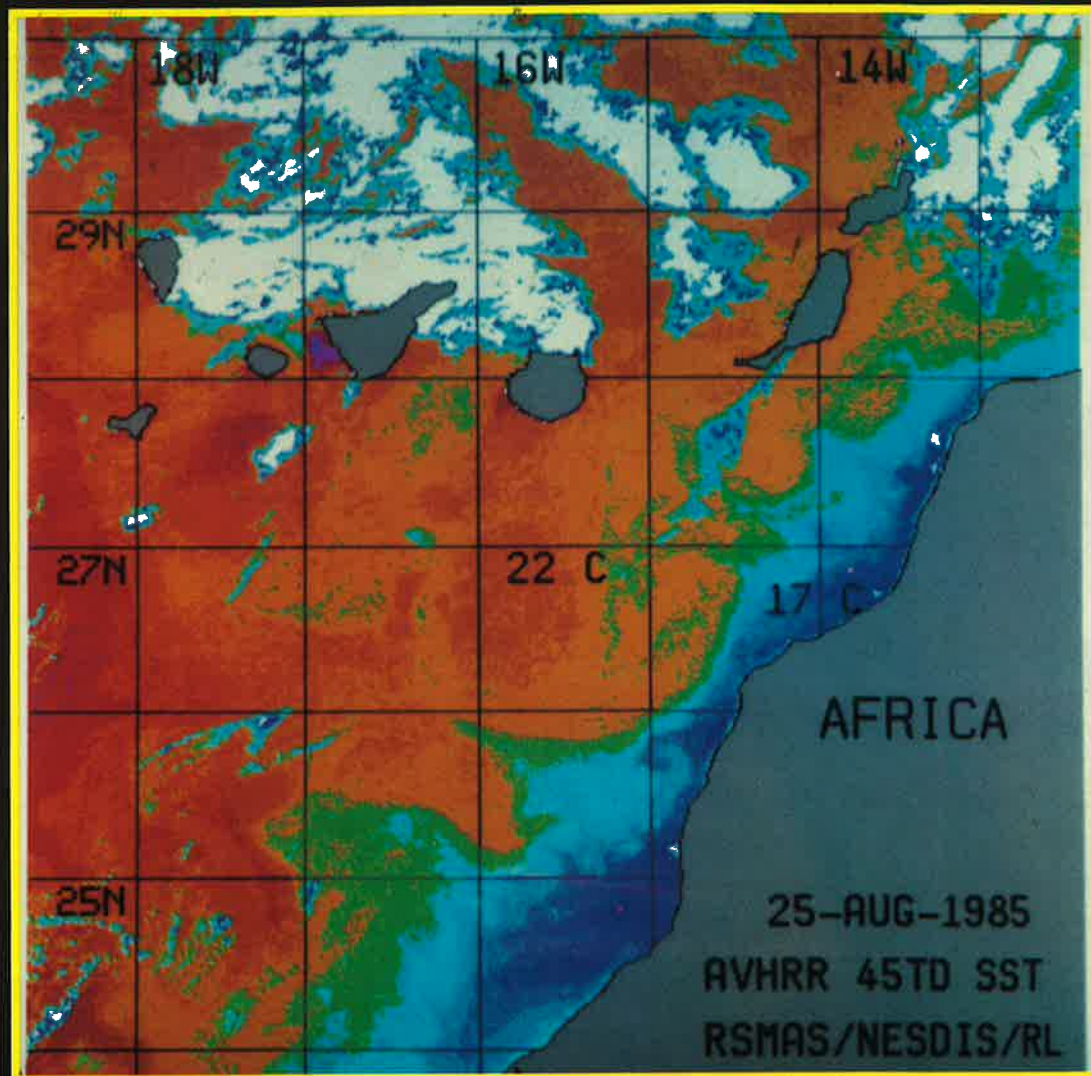
## Jornadas de TELEDETECCION

LOS aspectos bélicos o defensivos de las grandes potencias mundiales, así como del conjunto de países de su misma estructura política, económica y social no son los únicos ejes sobre los que gira la denominada «carrera espacial». Los científicos se han dado cuenta de las enormes posibilidades de investigación que, para la Humanidad, ofrecen tanto la atmósfera terrestre como lo habido más allá de la estratosfera, la capa más alejada de la corteza terrestre. Esto ha determinado la creación de instrumentos que, desde el espacio exterior, proporcionan útiles informaciones susceptibles de ser aplicadas en diferentes campos de investigación como pueden ser las comunicaciones, la meteorología, la geología y hasta las ciencias del mar.

La teledetección o sistema de sensorización remota es una técnica espacial que permite, entre otras cosas, el estudio de las corrientes marinas, el análisis de la temperatura y el color de la superficie oceánica y las migraciones de la fauna acuática, así como su posterior aplicación a las artes pesqueras.

Medir y comprobar empíricamente el color del agua permite elaborar mapas de los movimientos de las aguas y deducir las concentraciones de placton, el principal alimento de la fauna y la flora marinas. Esto determina imágenes de pigmentos, pesca y bancos de peces, así como datos sobre las fuentes de la cadena de alimento en los océanos. La información sobre la temperatura del mar, obtenida vía satélite se utiliza, a su vez, para confeccionar cartografías de los movimientos de las corrientes marinas. Estos datos son de indispensable ayuda para el estudio de la meteorología, así como de las previsiones climáticas para las faenas de pesca.

Los satélites, asimismo, permiten observar la «rugosidad» de la superficie del mar, lo que sirve para deducir la velocidad y dirección de los vientos, las fuerzas que generan las corrien-



## La teledetección permite estudiar las corrientes marinas y las migraciones de la fauna acuática.

tes oceánicas y la altura de las olas. Estas informaciones se traducen en diagramas de superficies de viento a gran escala que, además, significan un apoyo a la navegación y a la dirección costera.

Con la intención de elaborar un programa común de ordenación de los recursos pesqueros y marinos del área noroccidental del continente africano, así como el dar a conocer los nuevos sistemas desarrollados para situaciones de emergencia

y salvamento de naufragos, científicos de 32 países se dieron cita, a primeros del mes de mayo, en la isla de Gran Canaria. En el encuentro, auspiciado por la Organización de Naciones Unidas (ONU), participaron: la división de asuntos del espacio exterior de las Naciones Unidas; la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); la Agencia Espacial Europea (ESA); y el INTA, Instituto Nacional de Tecnolo-

gía Aeroespacial, que organizó las Jornadas. Este centro nacional, dependiente del Ministerio de Defensa, trabaja en la recepción de información enviada por los satélites a las estaciones que tiene distribuidas a lo largo y ancho de la geografía española. Estas estaciones —como es el caso de la de Maspalomas, al sur de Gran Canaria— recogen datos de la costa atlántica del continente africano, así como de la totalidad de Europa occidental, excepto Suecia y Noruega.

La semana científica de Maspalomas estuvo basada en la celebración de distintas conferencias, pronunciadas por expertos en teledetección de los países asistentes, así como en la propuesta de planes de futuro para el desarrollo del programa de las Naciones Unidas de uso pacífico del espacio exterior. En dicho programa son varios



V-105



V-122



V-144

hay  
sondas  
de color

que  
tienen  
algo más

Modelo Sonda	Pantalla	Frecuencias	Potencias	Escalas Básicas Brazas	Memoria	Modos Presentación
V-105	10"	28 KHz	2 Kw	16 de 5 a 2.000	1 Pantalla	3
V-122	11"	28 y 50 KHz	2 Kw	16 de 5 a 2.000	3 Pantallas	9
V-144	15"	28 y 50 KHz	3 Kw 2 Kw	16 de 5 a 2.000	3 Pantallas	15

- \* Resolución: 400 × 256 pixels.
- \* Datos de temperatura y velocidad, con sensores opcionales.
- \* Información de latitud y longitud, opcional en modelos V-122 y V-144.
- \* Expansión de escala y enganche de fondo.
- \* Presentación simultánea o individual de las frecuencias en modelos V-122 y V-144.
- \* Efecto lupa en V-144.

Compañía Radio Aérea  
Marítima Española

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

ALCATEL  
CRAME



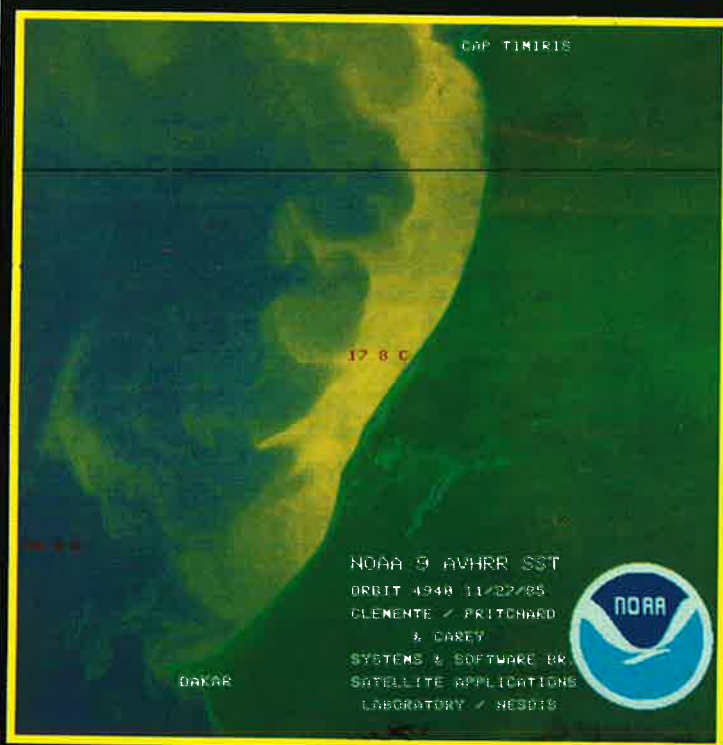
## Jornadas de TELEDETECCION

los puntos que hay que destacar como la aplicación de la utilización de satélites y sensores en el desarrollo del conocimiento de las épocas y rutas migratorias de los peces, la distribución de los bancos pesqueros y la producción de información en forma de mapas de localizaciones de pesca, del estado tormentoso del mar y de la climatología diaria a fin de ayudar a las comunidades pesqueras.

Los científicos llegados a la isla canaria reconocieron la falta de conocimiento de las características oceanográficas de la zona en cuestión, una de las de mayor productividad pesquera del mundo. Asimismo, se plantearon la necesidad de profundizar en dicho conocimiento para poder entender los mecanismos de influencia en las variaciones climatológicas de la zona noroccidental africana, incluyendo la desertización de Sohet. Los investigadores se cuestionaron también la necesidad de controlar la contaminación marina y costera producida a consecuencia del vertido, en las aguas del mar, de aceites y otros productos contaminantes.

Por otra parte, las autoridades científicas reunidas mostraron su preocupación por la falta de investigadores, personal cualificado e infraestructura existente en la mayoría de los países implicados en el proyecto de las Naciones Unidas. Este problema quedaría erradicado, a juicio de los asistentes, con la creación y el desarrollo de cursos específicos de especialización para personal ya formado.

En el programa de teledetección de las Naciones Unidas, la estación de Maspalomas desarrollará un papel estelar. Desde ella, los datos recogidos de los satélites y los sensores situados en el espacio serán estudiados con particular interés. Esta importancia concedida a la estación de Maspalomas no es nada circunstancial, sino que obedece a las interesantes investigaciones que, sobre el uso pacífico del espacio, tienen lu-



gar desde hace mucho tiempo en dicho centro espacial.

Según Julio Melián, director de la estación de Maspalomas y delegado del INTA en Canarias, la estación de Maspalomas nació del acuerdo firmado en marzo de 1960 por los gobiernos de España y los Estados Unidos para la investigación y utilización conjunta del espacio exterior, lo que se tradujo en la crea-

ción e instalación de un centro espacial al sur de la isla de Gran Canaria. Posteriormente, un protocolo pactado entre el INTA y la NASA permitiría el uso y el mantenimiento del citado centro.

La estación espacial de Maspalomas ha colaborado estrechamente en varios proyectos internacionales, estando vinculada especialmente a los programas *mercury*, mediante el

seguimiento y enlace de esta nave que circundó la Tierra con los primeros astronautas norteamericanos; el *Geminis*, el *Apolo*, en el que, junto al resto de estaciones del mundo, prestó a la NASA el apoyo íntegro para que el hombre pudiese llegar a la Luna. Desde la estación de Maspalomas —explica Julio Melián— se estudió la influencia de la radiación solar en el momento de reentrada de la nave en la atmósfera terrestre. También ha colaborado en el programa *Apolo-Soyuz*, con una misión de ensayo de acoplamiento para posibles rescates de naves tripuladas soviéticas y norteamericanas y el *SKY-LAB* para la investigación del comportamiento humano en ingravidez cuando se encuentra en el exterior de una nave.

Tras permanecer cerrada durante un tiempo, el INTA se hizo cargo de este centro de investigación espacial y, en 1980, volvió a funcionar operativamente como consecuencia de un contrato con la Agencia Espacial Europea (ESA), por el que se implicaba a Maspalomas en el seguimiento de satélites. A finales de 1987, Maspalomas se establece como centro de telecomando de vehículos espaciales europeos y, gracias a sus particulares y especiales peculiaridades de ubicación, se convertirá en la principal estación del proyecto *Eureka*.

Las materias de discusión en los cinco días que duró el encuentro incluían una revisión y puesta al día de la tecnología espacial. En este sentido, cabe destacar lo relacionado con las nuevas técnicas empleadas en las situaciones de emergencia y localización y rescate de naufragos. Las nuevas radiobalizas permiten la detección de un barco en la mar, sin prácticamente error en la determinación del punto en el que se encuentra, la avería que tiene, el nombre y la nacionalidad de la embarcación y el tipo de asistencia que necesita. Asimismo se trataron cuestiones referidas al desarrollo de la sensorización remota y sus diferentes campos de aplicación, especialmente en el terreno de los re-



cursos marinos y las comunicaciones a través del mar.

María José Gutiérrez, científico del INTA, explicó que la teledetección permite la recogida de datos referentes a cualquier fenómeno acaecido en la naturaleza y que tres son las innovaciones que hacen de esta tecnología una «herramienta imprescindible» para estudiar el comportamiento del océano: *el carácter «multiespectral» de los datos obtenidos de la dispersión de un conjunto de radiaciones y fenómenos ondulares, la periodicidad de las imágenes y su visión sinóptica.*

En la sesión de inauguración de estas jornadas científicas participó el presidente del Gobierno canario, José Olarte, quien manifestó la preocupación existente en el archipiélago por la defensa del medio ambiente y los recursos naturales. Recordó, asimismo, que los habitantes de las islas llevan explotando el banco canario-sahariano desde hace muchos años y calificó de *vanguardista* la reunión de Maspalomas por contribuir a la mejora de dicha explotación mediante el empleo de tecnologías punteras y sofisticadas.

Por su parte, Karen Barbanche, de la Agencia Espacial Europea (ESA), recordó los tra-

## **EN Maspalomas, los científicos trataron, con especial interés, la revisión y puesta al día de la tecnología espacial, aplicada a la fauna acuática.**

bajos de la agencia en lo referente a las aplicaciones de las investigaciones del espacio exterior en multitud de campos. *Sin embargo, dijo, el entrenamiento y otras actividades afines al mismo no se encuentran entre los puntos prioritarios de la agencia.*

El representante del Fondo para la Agricultura y la Alimentación (FAO), Z. Kalensky señaló que *el uso de la tecnología de la teledetección beneficiará a los países del África noroccidental porque contribuirá, en gran medida, a su propio desarrollo en lo concerniente a las ciencias marinas y al aprovechamiento de las costas.*

En el informe elaborado al término del encuentro y en el que se detallan las conclusiones

de esta cita científica, se observaba la intención de los asistentes de encargar planes de desarrollo regionales que faciliten el acceso a los datos existentes sobre la zona. No obstante, una sola institución deberá hacerse cargo de centralizar, almacenar, procesar y distribuir las informaciones a los laboratorios que, en los diferentes países, se impliquen en el proyecto.

Periódicamente se recogerán informaciones e imágenes, vía satélite, en las cuales podrán observarse las variaciones temporales de las demarcaciones costeras bajo la influencia de la erosión de la tierra, las inundaciones ocasionales, y los fenómenos que alteran el medio ambiente natural.

Para la comunidad científica reunida en Maspalomas, entre las carencias que se dan en la región del noroccidente africano y que es preciso mitigar y resolver a corto plazo, destacan la falta de estudios de transporte marino, de búsqueda y rescate, control de tráfico marítimo y predicción de tráfico en la zona. Estos, son puntos fáciles de estudiar con los satélites y sensores remotos. Asimismo, los asistentes al encuentro subrayaron la importancia de los estudios medioambientales, que hagan hincapié en la erosión, la contaminación, los procesos dinámicos y de sedimentación así como el asentamiento y utilización conjunta de las bases de datos que recogen este tipo de informaciones.

Entre las necesidades de infraestructura necesarias para cubrir los objetivos de cooperación internacional a los que se llegó en el encuentro, los científicos enunciaron la creación de una biblioteca especializada en teledetección y sensorización remotas; estaciones de recepción de datos; aviones para teledetección; barcos para investigaciones oceanográficas; instituciones de formación de personal; red de comunicaciones y equipos capaces de procesar el conjunto de imágenes recibidas.

La reunión que, auspiciada por la ONU y organizada por el Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial, tuvo lugar en Maspalomas, ha sido de gran importancia para la comunidad científica internacional porque en ellas se ha revisado el desarrollo y las aplicaciones pacíficas de la tecnología espacial, en el campo de las ciencias marinas. Asimismo, dado el elevado número de asistentes a estas jornadas de Gran Canaria se ha puesto de manifiesto el enorme interés de los países en el uso de estas técnicas. Ojalá que lo expuesto en Canarias sea pronto una realidad. ■

Ana DIAZ  
Fotos: Adolfo MARRERO  
Fotos-satélite cedidas  
por el INTA



Julio  
Melián,  
director  
de la  
estación  
espacial  
de  
Maspalomas

# «El ISM nos puede prestar un gran apoyo»



Con motivo de las jornadas de teledetección que han tenido lugar en la estación espacial de Maspalomas, el director de la misma, y a su vez delegado del Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial, en Canarias, concedió a MAR la siguiente entrevista. Julio Melián es también teniente coronel del cuerpo de ingenieros aeronáuticos del Ejército del Aire y profesor titular de Física en la Universidad Politécnica de Las Palmas.

**L**a estación espacial de Maspalomas fue el escenario de un encuentro en el que han participado expertos en teledetección. ¿Cuáles son los beneficios que esta tecnología aporta al mundo marítimo-pesquero en contraposición con los sistemas tradicionales de localización de bancos y movimientos migratorios de peces?

Julio Melián.—La teledetección o sistema de sensorización remota aporta, frente a los tradicionales métodos que acaba de señalar, dos destacadas ventajas. Por una parte, la obser-



vación global del planeta de forma íntegra desde el espacio y, por otra, la propia tecnología utilizada en dicha observación. Ello conlleva la posibilidad de poder observar las múltiples variables que influyen en la vida de los peces, así como la radiación que emite la tierra y que recibe del sol. La recepción de todo el espectro de bandas solares permite confeccionar un mapa de la variación de temperaturas en la superficie marina o determinar las concentraciones de clorofila y salinidad existentes en cada lugar del Océano. Estos son factores que influyen en la vida de los peces y, consecuentemente, nos muestran las áreas piscícolas de las distintas especies marinas. Así, podemos señalar las áreas desérticas o las que claramente pueden ser hábitat marino. A pesar de los datos aportados por los satélites, nada de esto tendría verdadero sentido sin la ayuda de los hombres de la mar, quienes son los que en realidad conocen el terreno. En este sentido, podemos destacar la colaboración del buque «Esperanza del Mar», el cual nos comunica las concentraciones de pesqueros, lo que nos permite constatar la veracidad de los datos facilitados por los satélites.

Lo deseable sería que la información que recibimos llegara a los pescadores para que éstos, a su vez, variasen de ruta en función de las capturas que desean obtener.

MAR.—*Ya que ha mencionado el buque-hospital «Esperanza del Mar», perteneciente al Instituto Social de la Marina, y conociendo la labor que el citado organismo realiza en lo referente al salvamento de naufragos y a la asistencia de la flota mercante y pesquera en la zona del banco canario-sahariano, ¿cree que sería posible una actuación conjunta en este sentido?*

J. M.—Es evidente que, desde el momento en que se disponga de una estación de recepción de situaciones de emergencia mediante satélites, contemplado en el programa SARSAT-COSPAS, será necesario que nuestra información, limi-

tada a la recepción de una señal de socorro y su localización, sea complementada con el apoyo del Escuadrón de Salvamento del SAR, situado en la base canaria de Gando, y el aportado por el buque-hospital «Esperanza del Mar».

El centro de comunicación ofrecerá su información al SAR y al ISM para, entre todos, tratar de solventar estas situaciones de emergencia.

En este sentido, me gustaría recalcar que las radiobalizas actuales no fueron diseñadas para la localización vía satélite, de ahí que den una precisión no demasiado alta. El programa SARSAT-COSPAS ha desarrollado un nuevo modelo de radiobalizas no muy caras (entre 300 y 400.000 pesetas, aproximadamente), capaces de detectar un caso de emergencia, con un error máximo de loca-

**Lo deseable es que nuestros datos lleguen a los pescadores, para que puedan beneficiarse de la información ofrecida por los satélites.»**

lización de dos kilómetros y que, mediante un código especial, puede identificar el nombre del buque, su nacionalidad e, incluso, el tipo de ayuda que precisa.

MAR.—*¿Cómo surgió la idea de organizar unas jornadas de teledetección en Maspalomas?*

J. M.—Esta reunión de expertos en teledetección surgió bajo los auspicios de la ONU, a través de su departamento de aplicaciones de la tecnología espacial al mundo actual, la Agencia Espacial Europea y la FAO. Posteriormente, el Gobierno español, a través del Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial, se interesó en la cuestión ocupándose de organizar el encuentro.

MAR.—*¿Desde cuándo el Gobierno español empieza a participar más directamente en el proyecto espacial?*

J. M.—La adscripción de España al proyecto espacial se realizó gradualmente. Al principio, en los años sesenta, la participación española en Gran Canaria era muy escasa. Paulatinamente, dicha cooperación fue creciendo de tal modo que, en la actualidad, la presencia española en los programas espaciales es muy elevada.

MAR.—*¿Cuál ha sido la respuesta de los países de la costa noroccidental del continente africano y en qué medida los organismos nacionales e internacionales han apoyado el desarrollo de este encuentro científico en Maspalomas?*

J. M.—La mayoría de los países han mostrado un gran interés por el tema que ha quedado reflejado en una asistencia masiva a las jornadas de Maspalomas. En cuanto a lo aportado por el Gobierno español hay que decir que ha sido destacada la presencia de autoridades, tanto en las sesiones de apertura y clausura del encuentro, como en las distintas jornadas.

MAR.—*¿Cómo ha valorado la participación del ISM en estas jornadas y qué le pediría a este organismo para que colabore con ustedes en la consecución de los objetivos propuestos?*

J. M.—Me honra decirle que uno de los organismos que más





interés demostró en el desarrollo de este encuentro fue, desde un principio, el Instituto Social de la Marina, que destacó a un técnico en todas las sesiones de la reunión, además de contar con la presencia del Director Provincial en la sesión de inauguración del encuentro científico. Desde la revista MAR quiero agradecer al ISM la preocupación que ha demostrado por la difusión de lo acontecido en Maspalomas. El poder de información que el Instituto Social de la Marina tiene entre el sector marítimo-pesquero es de un valor incalculable para un evento de esta naturaleza. Además, el ISM nos podrá prestar un gran apoyo en dos frentes: uno de ellos ya se está llevando a cabo con la colaboración del buque-hospital «Esperanza del Mar» que nos proporciona la «verdad terreno», dato fundamental para la verificación de nuestro propio trabajo. Por otra parte, la cooperación del citado buque con las informaciones ofrecidas por el Centro de Tecnología de Taliarte, situado en la isla de Gran Canaria, nos permitirá desarrollar un ambicioso programa de investigación en beneficio del sector marítimo-pesquero, sin inmiscuirnos en la labor de asis-

## LA reunión de expertos en tele- detección surgió bajo los auspicios de la ONU.



tencia sanitaria al colectivo que desempeña el citado buque.

**MAR.**—*Para terminar, ¿cuáles han sido, a su juicio, las conclusiones más importantes de este encuentro internacional y qué se espera del mismo a corto y medio plazos?*

**J. M.**—En primer lugar, cabe destacar el establecimiento de un programa regional que permita a los países participantes beneficiarse de los datos emanados del proyecto. Sería,

no obstante, conveniente que sólo una institución centralizase el proceso de datos, así como su distribución a los laboratorios nacionales implicados en el mismo. En el transcurso de las sesiones se insistió mucho en la necesidad de perfeccionar la formación de los científicos, ingenieros y técnicos que trabajen en el plan y en las diferentes áreas de aplicación.

Por otra parte, se ha deliberado sobre el desarrollo de las

capacidades de la tecnología de la teledetección, meteorología marina, comunicaciones marítimas y otras aplicaciones, especialmente el salvamento de náufragos. Las necesidades de la región se centran en el estudio del transporte marítimo (buques de rescate, predicción de tráfico), medioambientales (polución, erosión costera, procesos de sedimentación), ciencias marinas (oceanografía, sección de recursos pesqueros), formación y entretenimiento y, por último, la necesidad de mantener y compartir bancos de datos.

Durante estas jornadas se ha enfatizado en dos cuestiones importantes: la cooperación de todos los países del área para ayudar a conseguir los objetivos propuestos y que dicha cooperación se base en la naturaleza del sistema en cuestión, sin olvidar que, en ocasiones, es mejor y más fácil alcanzar los fines a partir de estudios sub-regionales. Asimismo, se ha hecho constar que las Universidades y Centros de Investigación constituyan comités nacionales con la intención de planificar proyectos de teledetección en los que participen los propios Gobiernos de cada país. ■

**Juan SUAREZ MORENO**

**MOTORES  
FABRICADOS POR**



**DEUTZ DITER, S.A.**

# **LA MAR DE RENTABLES**



**POR LA SALUD  
DE SU MOTOR  
EXIJA SIEMPRE  
RECAMBIOS  
ORIGINALES.**



### **D. Comercial**

C/ Agustín de Foxá, 27, 1º (Edificio Centro Norte)  
28036 MADRID. Tel.: (91) 733 71 13  
Télex: 23402 DITER-E - Fax: (91) 733 43 07

### **Fábrica**

C.N. Badajoz-Granada, Km. 74,6  
06300 ZAFRA (Badajoz) - Tel.: (924) 55 01 00 (15 líneas)  
Télex: 28756 MWMD-E - Fax: (924) 55 06 91



**MOTORES DIESEL**



## Una especie japonesa amenaza el marisqueo y los cultivos marinos

Un alga de origen japonés, la *Sargassum muticum*, ha comenzado a proliferar de forma alarmante en puntos concretos del litoral español. De gran tamaño, reproducción prolífica y consecuencias nefastas para determinadas actividades productivas, ha instalado sus primeras colonias en las rías gallegas y puntos determinados del litoral cantábrico. La importación de ostra japonesa para recriar parece haber sido el vehículo por el que ha llegado a nuestras costas. El fenómeno ha sido observado con anterioridad en Francia y en Inglaterra, donde prácticamente se ha abandonado ya la idea de terminar con la especie y, como mucho, se aspira a que no se difunda más.

# La invasión de las ALGAS





**L**a *Sargassum muticum* es un alga parda conocida vulgarmente como *la japonesa*. En España se tiene constancia de su presencia desde 1987, en que se localizó una importante población en la gallega ría de Arosa por un grupo de investigadores del Instituto Español de Oceanografía. Desde entonces no ha dejado de observarse en otras rías y costas de Galicia y es posible, en opinión de los expertos, que haya traspasado ya la frontera del Miño con Portugal. Otros focos han sido localizados en la costa guipuzcoana, en Luanco (Asturias), y en la costa de la Cataluña francesa, muy cerca de la frontera, por lo que de momento sólo quedaría sin colonizar el litoral mediterráneo y el atlántico canario y del sur peninsular.

El origen de esta alga se remonta a Japón, de donde presumiblemente pasó a la Columbia británica, en Norteamérica, en la década de los cincuenta. Javier Santiago Caamaño y Carlos Durán Neira, biólogos del Centro de Investigaciones Submarinas, así lo señalan en un informe realizado al respecto, en el que atribuyen a la ostra japonesa el papel de vehículo difusor de esta especie, tanto en ese primer paso hacia las costas norteamericanas del Pacífico como en el más reciente hasta las españolas. Estos

## **Esta especie, originaria de Japón, suele tener en Galicia alturas superiores a los seis metros y, a veces, alcanza los diez o doce.**

dos biólogos aseguran que *a causa de su exportación desde la Columbia británica pasó a colonizar Europa, citándose primeramente en Inglaterra y posteriormente en Francia, Países Bajos, Bélgica y algunas localidades del Mediterráneo. Inevitablemente —continúan— ha terminado por invadir las costas españolas, primero las gallegas y luego las cantábricas, adonde ha penetrado desde Francia.*

Sin embargo, entre el sargazo propio de las costas niponas y el que se encuentra fuera de ellas existen unas diferencias notables. Los dos biólogos indican que mientras en Japón *es una de las especies locales de sargazo más pequeñas, con un tamaño de apenas un metro, en Europa empiezan a ser corrientes ejemplares superiores a los seis metros*, así como explican que otros investigadores aseguran haber visto casos en los que se alcanzaban los 10-12 metros.

Margarita Espejo, bióloga del Centro Experimental de Villajuán, perteneciente a la Xunta de Galicia, explica que su mayor tamaño y proliferación en esas rías, menos expuestas que otras costas, pueden ser debidos a que *las aguas del Pacífico, de donde proceden, son más templadas que las del Atlántico, salvo en estos casos de las rías gallegas, que ofrecen mejores condiciones para su reproducción.*

José Luis Pérez-Cirera, catedrático de Botánica y director del departamento de Biología Vegetal de la Universidad de Santiago, señala al respecto que *en Galicia el período de reproducción es más amplio que en Inglaterra o Francia, debido a la luminosidad y a la temperatura de las aguas.* Asimismo indica que, curiosamente, *en Japón esta especie se extiende poco, al contrario de lo que está ocurriendo en Europa, y propo-*

ne un estudio concienzudo sobre el fenómeno, ya que *aunque se ha hecho en otros países debe hacerse también en España, al variar las condiciones ambientales.*

Esta alga, según el informe del Centro de Investigaciones Submarinas (CIS), constituye una especie perenne que vive fijada a sustratos sólidos de muy diversa naturaleza. Estos pueden ser del tipo de rocas, piedras, guijarros, conchas de moluscos e incluso de tipo artificial, como tablas de formica o plásticos, por lo que tiene una enorme adaptabilidad al medio. Una vez que crecen, presentan unas vejigas gaseosas unidas a su talo, que cuando existen en gran número tienden a que la planta flote y se despegue del fondo marino junto con el sustrato al que se halla adherida. *Al alcanzar la superficie —señala el estudio del CIS— se desplaza a merced de las corrientes marinas al tiempo que continúa creciendo y desarrollándose y, mientras, va dejando su propia semilla por los lugares por donde pasa.*

La facilidad con que se reproduce se debe al carácter hermafrodita de sus órganos, que presentan tanto gametos masculinos como femeninos, por lo que además de producirse la fecundación entre distintos ejemplares, uno solo puede fecundarse a sí mismo.

Sin embargo, las colonias más importantes de *japonesa* se localizan en lugares con unas características comunes. Según el informe mencionado, *en localidades protegidas, a nivel medio y bajo de la marea, a la vez que penetra en la franja infralitoral hasta donde la disponibilidad de luz se lo permite.* En Galicia, señalan Caamaño y Durán, biólogos del CIS, *se localizan principalmente en las rías, en donde es fácil encontrarlas de arribazón en la zona intermareal, aunque ya se ha localizado fija en la zona de marea baja y comienzo de infralitoral.*

El catedrático Pérez-Cirera también dice haberla observado en esas mismas zonas, *sobre todo en los arenales, donde no entra en competencia con ningun-*

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



**P**orque 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

«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.



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

CATERPILLAR, CAT y  son marcas registradas de Caterpillar Inc.

## **P**uede tener consecuencias negativas para el marisqueo, al asentarse en los arenales propios de algunas especies.



na otra especie. Ha notado además un fuerte crecimiento y expansión de estas colonias en el último año, especialmente en las rías de Pontevedra y de Arosa, así como en la de Vigo, por lo que es muy probable que haya pasado ya a Portugal. Donde no se han dado casos que yo sepa —añade— es en el Mediterráneo español, aunque en el francés llega casi hasta la frontera.

Según los expertos, gran parte de su éxito ecológico radica en que es capaz de establecerse en toda una serie de substratos no colonizados por la vegetación autóctona, como las conchas y los guijarros, lo que está provocando una seria competencia con las especies propias de las costas españolas, lo que puede hacer cambiar en unos años el paisaje submarino de nuestro litoral.

Los dos biólogos autores del informe del CIS también han notado una fase inicial de invasión de los campos de hierbas marinas, lo que puede provocar —afirman— la regresión de estas praderas submarinas, al igual que ha sucedido en otros países, y cuya importancia ecológica radica en que alberga y da cobijo a multitud de organismos y sus puestas.

### **El lado positivo**

Javier Santiago Caamaño y Carlos Durán Neira, biólogos del Centro de Investigaciones Submarinas (CIS), explican en un estudio llevado a cabo sobre la *Sargassum muticum* que no todo en esta alga son consecuencias negativas. En Japón, de donde procede, se ha empleado sobre todo como abono para los campos y para forrajes y piensos, debido a las sustancias nutritivas y minerales con que cuenta.

Como fertilizante se emplea seca y aporta principalmente sales potásicas. Como forraje se añade para completar la alimentación del ganado, aportando a la dieta yodo, carotenos y proteínas. Esto último lo califican de importante, sobre todo en lo que a alimentación de las aves domésticas se refiere, cuyos huevos van a ser consumidos por el hombre, con lo que se convierte en un *inmejorable aliado contra el bocio, especialmente en aquellas localidades en las que esta enfermedad se da con mayor incidencia.*

José Luis Pérez-Cirera, catedrático de Botánica y director del departamento de Biología Vegetal de la Universidad de Santiago, explica también que en su composición se encuentran alginatos, aunque tan sólo en un 15 por cien, lo que también se pone de manifiesto en el informe elaborado por los dos biólogos del CIS. Dicha sustancia, que ya existe en otras algas pardas, puede ser aplicada también para la fabricación de piensos animales, para elaborar determinados medicamentos y, curiosamente, en prótesis dentales y barnices.

Pero pese a estas utilidades, Caamaño y Durán indican que otras algas propias del litoral gallego ya cuentan con sustancias similares y, en algunos casos, en mayor cantidad. ■

M. P.

Las consecuencias que puede traer el desarrollo de esta alga en zonas marisqueras como Galicia o en otras partes de la costa son por tanto destacables. Tanto Caamaño como Durán o el catedrático Pérez-Cirera coinciden en que su gran desarrollo puede hacer que las especies autóctonas entren en regresión, al privarles de la necesaria luz para su crecimiento. Los tres señalan también las consecuencias nefastas que puede tener para el marisqueo, al asentarse en los arenales propios de los moluscos bivalvos, como la almeja o el berberecho e incluso han llegado a denunciar otros peligros como los que provocan a las bateas del mejillón.

Raúl Fraga, presidente de la Asociación de Mejilloneros de El Grove (Pontevedra), una de las zonas más afectadas, señaló a MAR que *estas algas tienen un crecimiento más grande que las de aquí y hemos notado una gran proliferación en apenas un año.* Fraga explica que más que perjuicios económicos, hasta ahora lo que les ha acarreado han sido enormes molestias, *al enredarse en las cuerdas de mejillón y formar auténticas barreras flotantes entre las bateas.* Pero, según él, no son sólo éstos los mayores inconvenientes que provocan. *Muchas veces —afirma— atascan las tuberías de las depuradoras y se lían en las hélices de los buques, sobre todo de las lanchas fueraborda.*

Pedro Magariños, secretario general de la Cofradía de Pescadores de El Grove, también señala problemas parecidos, si bien afirma que el período en que más notan la presencia del alga en la ría de Arosa es entre marzo y septiembre. *A partir de ese mes —indica— empieza a desaparecer, aunque desde que hemos notado su presencia hemos dejado de ver las algas que existían aquí de toda la vida.* Para Manuel Iglesias, patrón de





un buque de pesca de bajura de la zona, también causa perjuicios en las redes, *al trenzarse muchas veces en ellas.*

Margarita Espejo, en cambio, no se atreve a señalar por el momento las repercusiones que puede tener en los ecosistemas de las rías. Afirma que *hasta ahora no he constatado que afecte a zonas de marisqueo*, aunque también se muestra interesada, como Pérez-Cirera, *en llevar a cabo un estudio sobre el tema, que implique un seguimiento de cómo se van desarrollando las colonias de Sargassum muticum.*

El informe del CIS indica en este sentido que las repercusiones ecológicas finales en España *son imprevisibles, ante la aparente impotencia de la flora autóctona de parar el implacable progreso de esta especie, con la que probablemente llegarán a establecer una situación de equilibrio ecológico, punto en el que pasarán a formar parte permanente y funcional de los ecosistemas que hayan invadido.*

*La inquietud al respecto —añade el informe— radica en las consecuencias que su introducción pueda acarrear, pues en aquellas localidades europeas en que se halla perfectamente establecida, como en la isla británica de Wight o en el nordeste de Francia, puede observarse, durante períodos de marea baja,*

## **L**a ostra japonesa parece haber sido el vehículo difusor de esta alga.



*que cubre extensiones de hasta cientos de hectáreas.*

El problema se encuentra, sobre todo, en que terminen desplazando a las algas que ahora mismo conforman el litoral y que dan cobijo a multitud de organismos marinos de gran interés pesquero-marisqueo, base de la economía doméstica de muchas familias de Galicia y el norte peninsular. Otro problema añadido es el que ha afectado ya en algunos países, donde las colonias del

sargazo japonés han obturado emisarios submarinos de redes de alcantarillado, colectores y tuberías; o el que ya comienzan a padecer en las rías gallegas, donde con cierta frecuencia algas flotantes de esta especie se enredan en las hélices de los barcos y dificultan la navegación.

*En zonas de instalaciones marinas y portuarias de otros países —señalan Caamaño y Durán— llegan a formar campos tan extensos que provocan ver-*

*daderos impedimentos, por lo que deben ser segadas periódicamente.* Sin embargo, no parece ser ésta una solución duradera, según ellos mismos apuntan. *No queda más que aceptar la irreversibilidad del proceso y la adopción de una serie de medidas destinadas a mejorar el conocimiento biológico de la especie y a evitar que continúe su propagación.* Para ellos, según la opinión de los más grandes expertos mundiales sobre el tema, *no existen soluciones, por lo menos a corto y medio plazo, lo que no quita para que no sea conveniente tomar medidas al respecto.*

Pérez-Cirera indica en este sentido que *en ocasiones se han usado herbicidas para erradicarlas, pero sin ningún resultado eficaz.* En Francia y en Inglaterra —afirma— *esperan que el fenómeno se estabilice, porque ahora está en expansión, salvo en el norte de Francia, donde parece haberse producido una regresión del fenómeno.*

Del mismo modo opina Espejo, la bióloga del Centro Experimental de Villajuán (Pontevedra). *Erradicar esa especie puede ser muy costoso y a mí, personalmente, sin haber realizado ningún estudio previo, me parece prácticamente imposible el que hoy pueda llevarse a cabo.*

Los cuatro apuntan la necesidad de acometer programas de estudio que aporten soluciones al problema, como un encuentro científico que se celebró en Gran Bretaña o el grupo de reflexión *Sargazo*, creado en Francia en 1982. *En Galicia —explican Caamaño y Durán— se está promoviendo un programa similar al francés, que consistirá en repartir encuestas entre los profesionales del mar y la posible aplicación de técnicas de teledetección para realizar los seguimientos, aunque señalan que quizás la medida más inmediata a tomar sea evitar a toda costa la importación indiscriminada de especies foráneas sin los debidos controles.* ■

Miguel PEDRERO

Fotos: cedidas por el Centro de Investigaciones Submarinas.

# OBSEQUIE A SU BARCO CON UN GRUPO ELECTROGENO

**TRANSMAR**

TRANSFORMACIONES MARINAS, S.A.

B.º Ugaldeko, s/n.  
Telf. (943) 491284 (3 líneas)  
Fax (943) 491638  
Telex 36068 OZUN-E  
20180 OIARTZUN (Guipuzcoa)

## GAMA DE POTENCIAS STANDARD

20 KVA	70 KVA	150 KVA
35 KVA	90 KVA	180 KVA
45 KVA	105 KVA	210 KVA
50 KVA	125 KVA	255 KVA

CONSULTENOS SU PROBLEMA DE GENERACION DE ENERGIA

Más de 300 buques españoles nos dan la razón.

# HEMPEL'S Antifouling NAUTIC

## Autopulimentantes para pesqueros



**PINTURAS HEMPEL, S.A.**

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA TELÉFONO (93) 725 05 00 - TÉLEX 52754 hemp e - TELEFAX (93) 726 61 44  
Oficinas y fábrica: Carretera B. 142 a Sentmenat, K. 3.8. 08213 POLINYA (BARCELONA)

# **RUTAS PARA ALCANZAR BUEN PUERTO**

**TRAFICO MARITIMO DE  
MERCANCIAS Y PASAJEROS**



España se caracteriza desde siempre por una profunda tradición marinera. Sus tierras, abiertas a dos mares y un océano, han hecho de este país una nación desde la que las aguas marítimas constituyen el punto de partida hacia otros lugares. La condición de gran potencia mundial que España ostentó durante siglos pasados estuvo basada, en gran medida, en el desarrollo de una importante flota de carácter comercial y defensivo. La calidad de metrópoli impulsó la creación de un floreciente comercio entre las colonias y las ciudades importantes del Imperio. Una transacción de productos en la que el barco tuvo, sin duda alguna, un papel destacado.

**E**SPAÑA basó su condición de gran potencia mundial en el desarrollo de una importante flota comercial y defensiva. Sin embargo, la pérdida paulatina de tal condición provocó una transformación en las tradicionales rutas del comercio por mar y en la adecuación de las navieras al respecto. Este cambio comenzó a hacerse patente en los últimos veinticinco años del siglo pasado, con la pérdida progresiva de las colonias de América y África y la aparición de nuevas técnicas de navegación:

los buques transformaron su sistema de propulsión a vela por el de vapor.

Asimismo, tanto las empresas propietarias de barcos como los mismos puertos han ido, con el tiempo, especializándose en el tráfico de mercancías. Así, cabe hablar hoy de una división genérica de productos, que los agrupa en mercancía general, graneles sólidos y graneles líquidos. Clasificación que atañe tanto a las materias como a las mismas organizaciones portuarias. José C. Aracil Gómez, en su libro *Introducción al transporte*





marítimo en España, distingue cuatro grupos de puertos diferentes. El primero de ellos hace referencia a los puertos en los que la instalación de una refinería de petróleo o terminal los ha transformado radicalmente. En este grupo, los hay en los que la función monoindustrial de refinado es la actividad predominante, como en Algeciras, Santa Cruz de Tenerife o Castellón, y otros en los que dicha actividad ha venido a ostentar una primera función, aún teniendo otras distintas; por ejemplo, en Huelva o Bilbao.

Un segundo grupo lo constituyen los puertos en los que los graneles sólidos superan el 50 por cien del total de las mercancías, tal como ocurre en Almería, Gijón o Avilés.

El tercer conjunto lo forman los puertos en los cuales la mercancía general es la predominante, incluso superior al 50 por cien. Estos puertos han sido y son escasos, y entre ellos cabe destacar los de Alicante, Palma de Mallorca, La Luz, Las Palmas y Cádiz.

Por último, el cuarto grupo de puertos lo forman aquéllos en los que ninguna categoría de mercancías supera el 50 por cien del total registrado y, en consecuencia, son los más diversificados en sus funciones. En este grupo se localizan puertos de acceso a *hinterlands* industrializados, como Barcelona, Valencia, Sevilla, Pasajes o Vigo, y dos pequeños: el Puerto de Santa María, con importantes expediciones de cemento, vino a granel y una instalación de terminal de contenedores, y El Ferrol que, con la crisis y reconversión de la construcción naval, su localización en el conjunto de puertos depende de las mercancías de denta y cuarzo, minerales

que, en su totalidad, superan el 50 por cien de los embarques.

Si, en el pasado, la mayor parte de las exportaciones por vía marítima se dirigían hacia América y el norte de Europa, a partir de 1975 las rutas con África parecen consolidarse, surgiendo además un nuevo tráfico con Oriente Medio y Japón, lo que denota la apertura hacia otros mercados y una diversificación de la red marítima. No obstante, Europa todavía conserva su preeminencia, con Holanda como principal destinatario y un importante flujo de mercancías hacia la Unión Soviética y los países del Este Europeo.

Históricamente, la actividad de la flota española se ha cen-

trado en los tráficos nacionales (importación y cabotaje) protegidos, con muy escasa presencia en los tráficos extranacionales y de exportación, que no cuentan con protección. Así, la flota se ha centrado en los tráficos de petróleo crudo y graneles sólidos con reserva de bandera y fletes superiores a los del mercado internacional.

Cabe señalar que la participación en los tráficos de línea regular es, en general, pequeña y sólo han podido mantenerse aquellas empresas navieras cuya participación en los tráficos protegidos por la reserva de banderas suponen un porcentaje considerable respecto a su capacidad de bodega.

Atendiendo a la memoria de tráfico portuario que anualmente elabora el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), a partir de datos facilitados por las Juntas de Puertos de las diferentes Comunidades Autónomas, el movimiento portuario total fue, durante el pasado año, de 233,4 millones de toneladas, lo que representa un decrecien-

*Los puertos y las embarcaciones se han especializado, con el tiempo, en el tráfico de mercancías.*

**¡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



to del 2,1 por cien respecto a 1987. Se observa en el estudio comparativo de distintos años que, desde 1980, son los graneles líquidos petrolíferos los que alcanzan las cotas más altas. Centrándonos en 1988, fueron 112,2 los millones de toneladas de graneles líquidos registrados frente a los 60,7 de graneles sólidos; 46,7 de mercancía general y 13,8 de pesca, avituallamiento y tráfico local.

En cuanto a los puertos, cabe decir que, del total de tráfico portuario, destacan las actividades de Bilbao, con 29,18 millones de toneladas; Algeciras-La Línea, con 23,73, y Tarragona, con 22,77. Mientras Bilbao ha sufrido un incremento respecto al tráfico registrado en 1987, Algeciras y Tarragona han padecido un importante descenso en el volumen total de mercaderías respecto al año anterior.

Sin embargo, el tráfico por mar no sólo se refiere al transporte de productos. Hoy, la ingeniería y la tecnología de la navegación se han puesto al servicio del ocio y el turismo para desarrollar barcos rápidos y seguros, capaces de hacer realidad una de las grandes pasiones del ser humano, viajar por mar.

Durante mucho tiempo, los



comerciantes, aventureros y soldados fueron los únicos «inquilinos» en las aguas oceánicas. Por conseguir sus objetivos, bien vender y dar a conocer sus productos, descubrir lejanas tierras o demostrar el poder de la nación a la que pertenecían, muchas fueron las personas que arriesgaron su vi-

da y fortuna navegando en vetustas naves de madera.

Con el tiempo, los emigrantes constituyeron los principales ocupantes de los barcos de pasaje y, a menudo, viajaban en los barcos de mercancías; de tal modo que, en los dos últimos siglos, el fenómeno de los viajes por mar ha estado estre-

*La ingeniería y la tecnología de la navegación están hoy al servicio de los viajes por mar, el ocio y el turismo.*

chamente vinculado a las corrientes migratorias que desde Europa partían en busca del «sueño americano».

En la actualidad, ya no son los motivos económicos, ni los políticos, los que impulsan a las personas a navegar. Hoy, la cultura del ocio y el tiempo libre, la aventura, la pasión por descubrir emociones nuevas o el turismo son razones más que suficientes para justificar una travesía por mar. Y aunque no todos los viajeros son iguales, sí pueden apreciarse en cambio ciertos rasgos generales en la gente que decide usar el barco para sus desplazamientos. Así, son los viajes de recreo los que impulsan en mayor medida a los turistas a viajar por mar. En estos tipos de viaje, los usuarios se engloban económicamente en la ancha banda de la clase media, desde la media baja a la media alta. Cuando se viaja en vacaciones, los turistas suelen hacerlo en familia; pero, en temporada baja, especialmente en las Islas Canarias, las razones laborales son los principales motivos del viaje. La línea que enlaza la Península Ibérica con Ceuta es, por su parte, utilizada a menudo por emigrantes que aprovechan el período estival para regresar a su tierra.

Respecto al tráfico de pasajeros que tuvo lugar el pasado año en nuestro país, tanto en cabotaje como exterior, fue de casi 13 millones de personas frente a los 11 millones y medio de 1987, lo que implica un incremento del 9,7 por cien. Los puertos que registraron mayor volumen de tráfico de pasajeros fueron Algeciras-La Línea, con 3.716.000; Ceuta, con 2.896.000 y Palma de Mallorca, con 832.000. En los tres casos, se registró un considerable aumento respecto al período anterior.

El tráfico de pasajeros ha tenido, a lo largo de su evolución, dos claras etapas. Una primera fase de crecimiento acelerado, desde 1960 a 1978, a la que sigue un segundo período de pronunciado declive. Las causas del auge se debieron tanto al tráfico exterior como al de cabotaje que, en di-

# 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

**ARRCIFE 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 68 - 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 ÉBRO, 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



chas fechas, fue muy bien acogido por parte de los viajeros; frente a ello, los motivos del decrecimiento obedecen a la paulatina desaparición de las corrientes migratorias masivas y a la competencia que supone el desarrollo de las líneas aéreas regulares. Especialmente en los trayectos de largo recorrido, con una duración media de tres horas, el avión se consolida como medio de transporte preferido por la mayoría de los turistas. A esto se añade que el avión se introduce también con fuerza en los recorridos que unen los puntos peninsulares con los archipiélagos canario y balear.

Al hablar del tráfico de pasajeros hay que distinguir las líneas transoceánicas y las de soberanía. Las primeras, como



*Los viajes marítimos han estado estrechamente vinculados a las corrientes migratorias que desde Europa partían en busca del «sueño americano».*

ya se señaló anteriormente, se fundamentan en las migraciones mientras que las segundas enlazan la Península con las islas y las plazas de soberanía en África.

Hasta 1960, los buques de bandera española apenas realizaban trayectos de largo recorrido; de tal modo que nuestros emigrantes se veían obligados a cruzar el Atlántico en barcos ingleses, franceses, italianos y griegos, principalmente. Sin embargo, a partir de di-

cha fecha las naves españolas comienzan a ampliar sus trayectos. Este hecho no es nada circunstancial sino que obedece a la competencia aérea y a la subsecuente ruina de las grandes compañías de navegación dedicadas al transporte de viajeros por mar.

Tres fueron las empresas españolas que, en aquella época, unían nuestros puertos con los americanos: la *Compañía Transatlántica*, con tres líneas de tráfico regulares; la *Naviera*

*Aznar* que, aunque su mayor actividad se dirigía al transporte de mercancías, también contó con tres líneas para pasajeros y, finalmente, *Ibarra & Compañía*, que cubría trayectos desde la costa mediterránea a la franja atlántica del subcontinente sudamericano.

Después de la crisis de Ifni, y hasta que este territorio dejó de ser colonia española, dos líneas de pasajeros lo unían a las Islas Canarias. Por una parte, una que llegaba a El Aaiún y

Villacisneros y, otra que, desde Las Palmas, enlazaba Arrecife de Lanzarote, Villacisneros, La Guera y Port Etienne.

Por su parte, los servicios del Golfo de Guinea, también llamados de Fernando Poo, partían de tres puertos españoles, Barcelona, Bilbao y Cádiz, para llegar a Momone, Lagos y Santa Isabel de Fernando Poo.

La Compañía Trasmediterránea, propiedad del Estado, es otra de las grandes navieras dedicadas al transporte de viajeros. Ella tenía adjudicada la concesión de las llamadas «líneas de soberanía», las que unen los puertos peninsulares con los de los archipiélagos canario y balear; los insulares entre sí y los peninsulares con las plazas españolas en África; en especial, los puertos andaluces de Algeciras, Málaga y Almería con Ceuta y Melilla.

Actualmente, muchas de estas travesías han pasado a la historia de la navegación española; otras, en cambio, siguen existiendo, si bien son nuevas empresas las que se han hecho cargo de ellas. A pesar de que el barco es proporcionalmente el medio de transporte menos utilizado por los viajeros, desde hace unos años el sector ha experimentado cierto creci-

miento; de ahí que sean varias las navieras que trasladan pasajeros de costa a costa. La Compañía Trasmediterránea, las Navieras Formentera y Costa Tur y las empresas Servicios y Concesiones Ibicencas, la Unión Marítima Formentera-Ibiza, FLEBASA y Marítima de Formentera son las que habitualmente operan en el área de Baleares, bien cubriendo el trayecto Península-islas, bien uniendo el archipiélago entre sí.

En Canarias operan Trasmediterránea, Naviera Alisur y Romero Morales; mientras que la zona del Estrecho la cubren Trasmediterránea e ISNASA (Isleña de Navegación).

Por todo esto puede decirse que Trasmediterránea (perteneciente al grupo de empresas del INI), es la empresa «líder» dentro del transporte de viajeros por mar, representando casi el 98 por cien del tráfico total. Son muchos los planes de investigación y los acuerdos que Trasmediterránea está llevando a cabo en el sector. Así, ha solicitado a la Dirección General de la Marina Mercante la creación de tres nuevas líneas de embarcaciones rápidas en Canarias, cubiertas con hidro-alas. Según José Pita, presidente de la Compañía, *se van a invertir unos 45.000 millones de pesetas en los próximos cuatro años para la renovación de entre 10 y 15 de los actuales 35 buques con que cuenta la empresa en su flota*. Asimismo, se contempla la posibilidad de que el pasaje del jet-foil canario pueda combinarse con el Binter (avión interinsular) y se han llegado a tomar acuerdos con ISNASA para cubrir la zona del estrecho de Gibraltar.

A pesar de la competencia que supone para el tráfico marítimo de pasajeros las líneas aéreas regulares, se ha experimentado en los últimos años un notable crecimiento en el uso del barco. Quizás, la razón se encuentre en la mejora de este tipo de trayectos. En este sentido, es fundamental el apoyo que en la actualidad prestan la ingeniería y la tecnología de la navegación a los



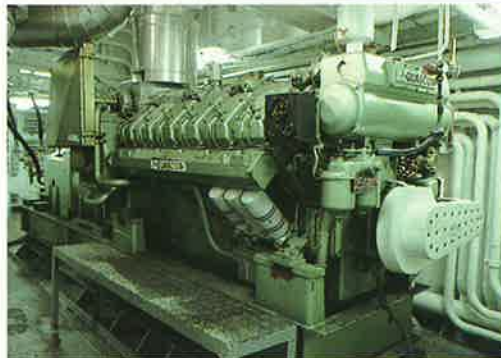
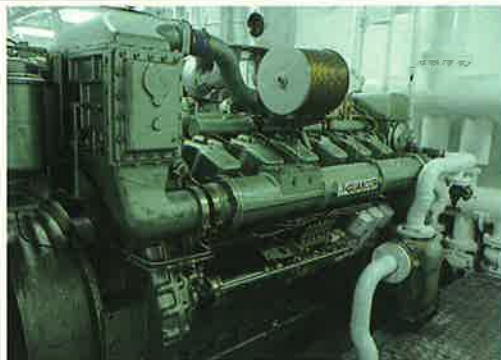
viajes por mar, desarrollando y poniendo en práctica modelos rápidos como los hidro-alas y los jet-foil, que producen viajes cada vez más cómodos, placenteros y seguros.

Precisamente, tanto en lo que se refiere al transporte de mercancías como al de pasajeros, el tema de la seguridad es uno de los aspectos en los que las empresas navieras dedican mayor atención. Especialmente porque, en dicho punto, radica muchas veces el propio prestigio de las compañías. Según Pedro Gea, que ha ocupado el cargo de jefe del servicio de Seguridad Marítima de la Marina Mercante, *la preocupación por la seguridad de los viajeros comenzó a tomar importancia a raíz del hundimiento del Titanic*.

Desde la ya famosa tragedia, se ha regulado a nivel internacional una amplia normativa en materia de seguridad cada vez más rigurosa. El SOLAS es el código en el que se regula el articulado sobre la seguridad en el mar y recoge, además, el protocolo de 1978 y las enmiendas que, a dicho protocolo, se hicieron en los años 1981 y 1983. *Esta normativa —afirma Pedro Gea— protege tanto a pasajeros y mercancías como a los propios tripulantes de las embarcaciones, y en su articulado contempla aspectos a los que el armador está obligado tanto en el momento de la construcción del barco (compartimentado y estabilidad, dotación de maquinaria e instalaciones eléctricas, dispositivos de prevención, detección y extinción de incendios...), como en el momento en el que el barco está navegando y prestando su servicio (dispositivos y medidas de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía; así como todo lo concerniente a la seguridad en la navegación)*.

A pesar de la competencia existente entre los distintos medios de transporte, el barco mantiene un destacado papel en lo que al tráfico de mercancías y pasajeros se refiere. Papel que, año tras año, crece progresivamente. ■

# GUASCOR EQUIPA EL CAMPOLIBRE-ALAI



## EQUIPOS INSTALADOS:

- 3 x E318TA2-SG  
668 CV a 1500 r.p.m. c/u.
- 2 x F360TA-SG  
900 CV a 1800 r.p.m. c/u.
- 1 x E318TA2-SP  
700 CV a 1800 r.p.m.
- 1 x R-300 Reducción: 1/6



Motores Diesel

## Gutierrez Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR  
20750 ZUMAIA - GUIPUZCOA - SPAIN  
P.O. Box 30  
Tel: 943 - 860600 / 860700  
Telex: 38753 - GUAZU-E  
Fax: 943 - 862180

**4.504 CV  
GUASCOR  
A BORDO**

UN REAL DECRETO ESTABLECE LAS SUSTANCIAS QUE SERAN CONTROLADAS



# VERTIDOS TOXICOS AL MAR

El pasado mes de marzo quedó establecida, mediante un Real Decreto, la normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar. Con esta normativa se pretende cumplir los compromisos que España ha adquirido con la Comunidad Europea en materia de medio ambiente, es decir, la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva del Consejo de la Comunidad Económica Europea referente a esta situación.

**E**l Real Decreto, que entró en vigor el 17 de marzo, fija las normas de vertido en las aguas interiores y el mar territorial español de sustancias peligrosas, procedentes de cualquier fuente, basándose en los límites máximos de emisión para eliminar la contaminación, y en objetivos de calidad para reducirla.

Todo vertido requerirá una autorización especial previa expedida por el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente. Para cada autorización, la comunidad autónoma podrá fijar unas normas de emisión más exigentes que las que resulten de la aplicación de los valores límite que específicamente se establezcan para cada sustancia. Cuando no se respeten las normas de

emisión, la Comunidad autónoma adoptará todas las medidas oportunas para su cumplimiento y, en caso necesario, para que se supenda el vertido.

Las normas de emisión determinarán tanto la concentración como la cantidad máxima de una sustancia admisible en el vertido. En circunstancias especiales, podrá sobrepasarse el límite fijado por las normas de emisión, siempre que, mediante un riguroso control, pueda justificarse que en el medio acuático afectado se alcancen y se mantienen permanentemente los objetivos de calidad establecidos.

La autorización de vertidos se revisará cada cuatro años. Si los vertidos proceden de núcleos urbanos o instalaciones nuevas, su autorización sólo podrá ser viable cuando se apli-



**Sustancias sobre las que se han fijado límites máximos de emisión con objeto de eliminar la contaminación marina provocada por las mismas:**

1. Compuestos organohalogenados y sustancias que puedan dar origen a compuestos de esta clase en el medio acuático.
2. Compuestos organofosfóricos.
3. Compuestos organoestánicos.
4. Sustancias en las que esté demostrado su efecto cancerígeno en el medio acuático o transmitido por medio de éste.
5. Mercurio o compuestos de mercurio.
6. Cadmio y compuestos de cadmio.
7. Aceites minerales persistentes e hidrocarburos de origen petrolífero persistentes.
8. Materias sintéticas persistentes que puedan flotar, permanecer en suspensión o hundirse, y causar perjuicio a cualquier utilización de las aguas.

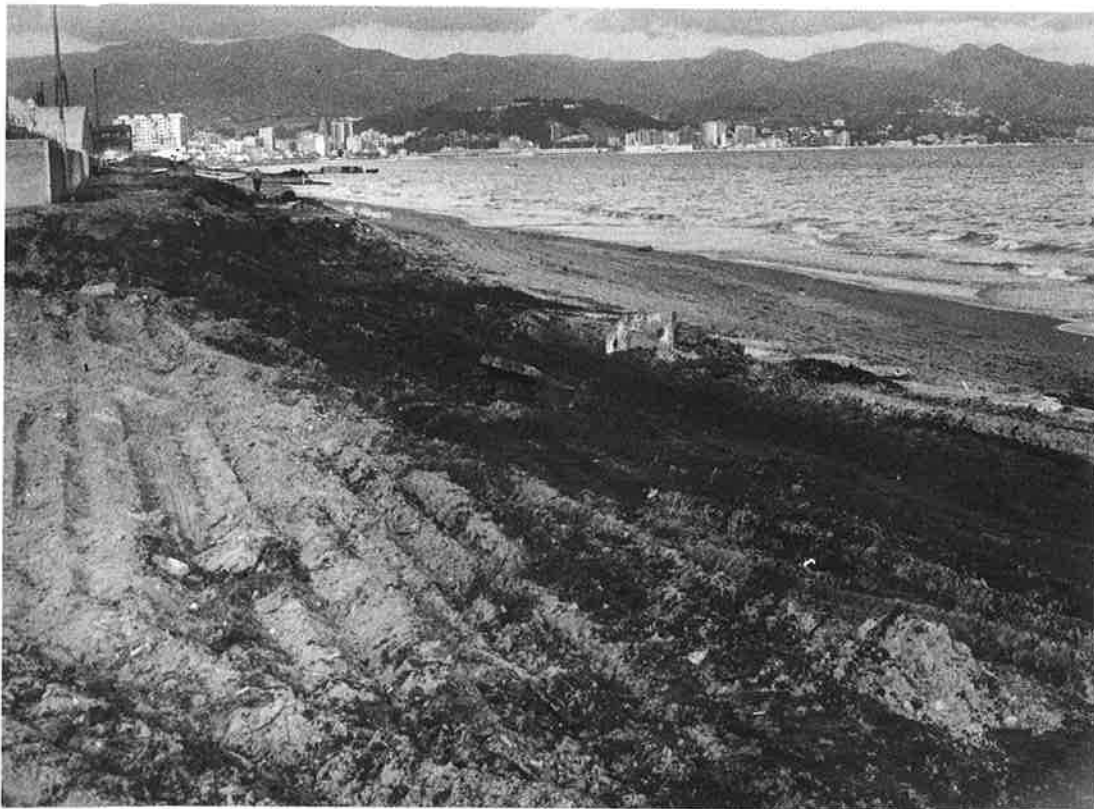
**Sustancias cuyos efectos contaminantes se pretenden reducir:**

1. Los metaloides y metales, o compuesto de zinc, cobre, níquel, cromo, plomo, selenio, arsénico, antimonio, molibdeno, titanio, estaño, bario, berilio, boro, uranio, vanadio, cobalto, talio, telurio y plata.
2. Biocidas y sus derivados.
3. Sustancias que tengan efectos perjudiciales para el sabor y el olor de los productos de consumo humano obtenidos del mar, así como sustancias que puedan dar lugar a compuestos de esta clase con su reacción con el agua.
4. Compuestos organosilícicos tóxicos o persistentes.
5. Compuestos orgánicos de fósforo.
6. Aceites minerales no persistentes e hidrocarburos de origen petrolífero no persistentes.
7. Cianuros y fluoruros.
8. Sustancias que influyan desfavorablemente en el balance de oxígeno, en particular amoniaco y nitritos.

quen las normas correspondientes a «los mejores medios técnicos disponibles», económicamente viables, para eliminar la contaminación. Si no se cumplen tales circunstancias, la comunidad autónoma no podrá autorizar tal concesión sin el permiso de la Comisión de las Comunidades Europeas.

Los métodos de control y de medida que deberán utilizarse para determinar la presencia de sustancias peligrosas se establecerán específicamente para cada una de estas sustancias. También será posible emplear otros métodos de medida, siempre y cuando su precisión y exactitud sea igual o superior a los previstos oficialmente. En

cualquiera de los casos, será la comunidad autónoma la responsable de la vigilancia del medio acuático afectado por los vertidos, y será competencia suya establecer una red de vigilancia, así como realizar un inventario de los vertidos realizados que contengan sustancias peligrosas. En este sentido, las comunidades autónomas tendrán una serie de competencias en aspectos de inspecciones, muestreos, inventarios y análisis. Por su parte, la Administración del Estado participará en la elaboración de informes periódicos sobre el nivel de contaminación del medio acuático español para proceder a su comunicación a otras adminis-



*Las playas de Suances, Santander, y la de San Andrés y la Misericordia en Málaga, muestran las huellas dejadas por los vertidos de sustancias tóxicas.*

traciones públicas, así como a la elaboración de los informes de síntesis sobre este tema que deben remitirse a la Comisión de las Comunidades Europeas. También establecerá métodos de medida y referencia y límites de detección, y trasladará a la Comisión de la CE las propuestas de excepción a la norma que puedan realizar determinados particulares, así como la notificación a las comunidades autónomas de la decisión de la misma.

Los valores límite, las fechas fijadas para su cumplimiento y los procedimientos de vigilancia y control que se deben aplicar a los vertidos se fijarán específicamente para los diferentes establecimientos industriales que viertan sustancias peligrosas. La cantidad de sustancias vertidas se expresará en función de las cantidades producidas, utilizadas o transformadas por el establecimiento industrial afectado. ■

V. L.

**S.E.M.T.  
PIELSTICK**

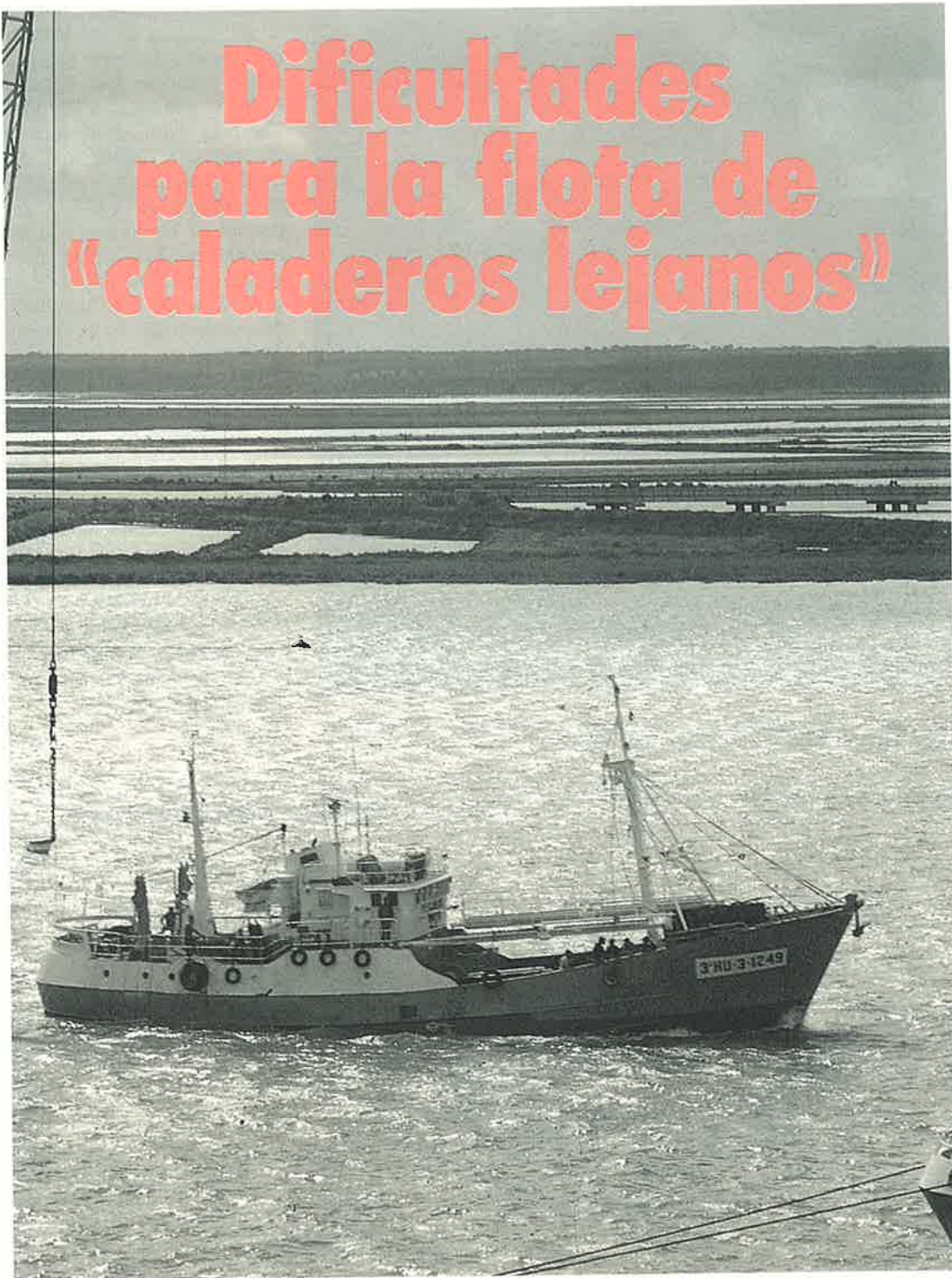
C/ General Arrando, 9 (duplicado)  
28010 MADRID

Tels.: (91) 593 88 11 y 593 88 17

Télex: 27885 SEDEL

Telefax: (91) 593 28 00

## Dificultades para la flota de "caladeros lejanos"



*Representantes de las más importantes asociaciones de armadores de España, Italia, Portugal y Grecia han exigido a la Comunidad Europea la puesta en marcha de una política pesquera para la flota que opera en caladeros lejanos. En opinión de estas organizaciones, Bruselas ha hecho una dejación de sus poderes.*

*Mientras por un lado se producen recortes en las cuotas de capturas en*

*esas pesquerías, la Comunidad mantiene una política de facilidades para la entrada en el mercado de productos de la pesca exportados por empresas de otros países. Los armadores insisten en que la política de apertura de mercados a las importaciones debe guardar relación con las posibilidades de capturas que ofrezcan a la flota comunitaria terceros Estados.*

**P**ARA los empresarios españoles, las cosas iban mejor con España fuera del Mercado Común, cuando debería suceder todo lo contrario, si Bruselas utilizase todo su potencial político y económico en defensa de la actividad de la flota que opera en caladeros lejanos.

El documento remitido a los responsables de la política pesquera de la Comunidad ha sido elaborado en el seno de la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la CEE (EUROPECHE), y ha contado con el respaldo por parte española, de la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (CEAPE), Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (ANAMAR), Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR), Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura, (ANAPA); Asociación Gallega de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao; (AGARBA), y por la Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlúcidos, Cefalópodos y Especies Varias (OPP-3). En representación de Portugal, suscribieron el documento la Asociación de Armadores de Pescas Industriales (ADAPI), Asociación de Armadores de Pesca Lejana (ADAPLA), y la Organización de Productores de Pesca Industrial (OPESCA). Por Italia ha dado su apoyo la Federación de Armadores de Pesca (FEDERPESCA) y la Cooperativa de Productores de Pesca de Altura de Grecia.

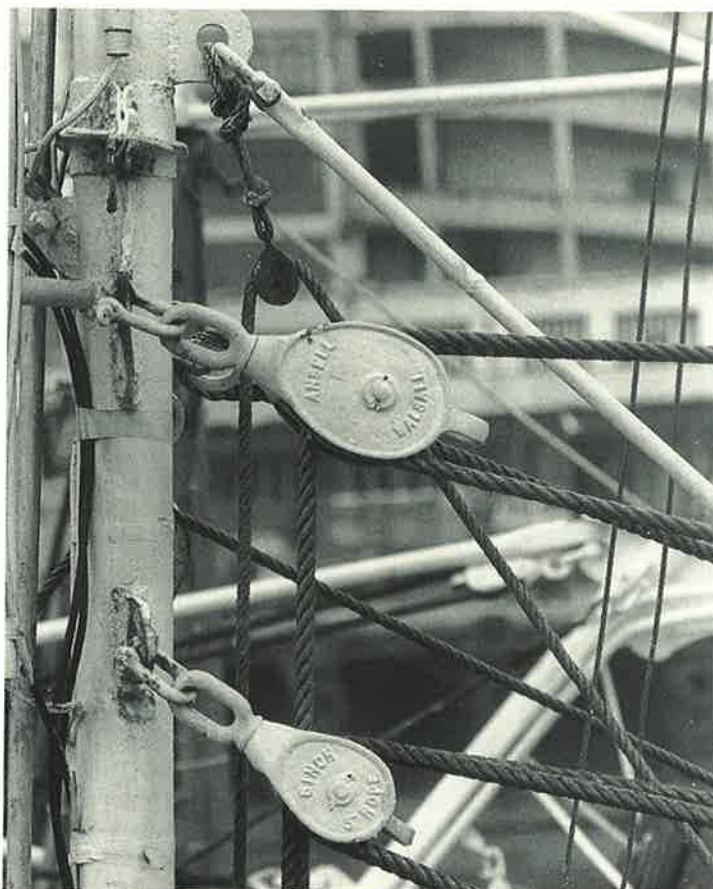
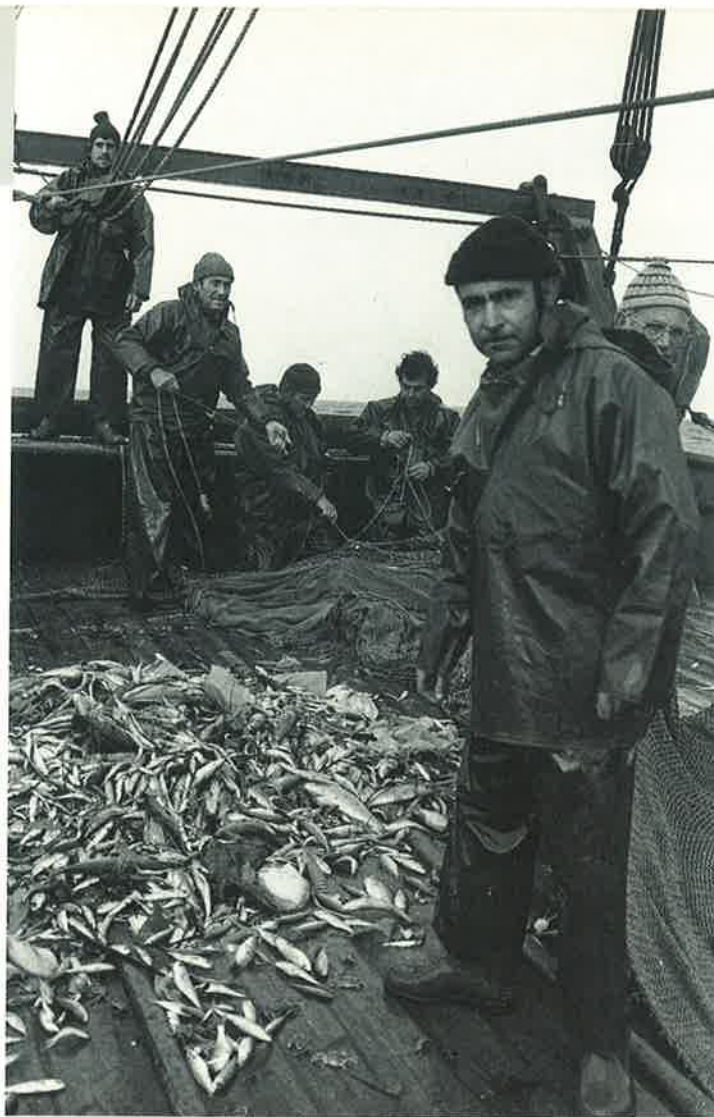
La propuesta del sector para la puesta en marcha de una nueva política de pesca, en relación con los caladeros lejanos, parte de su necesidad en una CE donde la producción pesquera es de 6,9 millones de toneladas, pero con un déficit tradicional que se agrava año tras año. Desde esta perspectiva, se considera indispensable un apoyo a estas actividades so

riesgo de tener una gravísima dependencia exterior.

Para estas organizaciones, durante los últimos años, la Comunidad se ha mostrado totalmente insuficiente e ineficaz para aplicar lo que deberían ser como los principios generales de la política común de pesca.

Los armadores denuncian la no existencia de un diálogo con la representación del sector a la hora de adoptar las grandes decisiones en materia de acuerdos con terceros países. En los últimos tres años no han acudido nunca a las reuniones del comité consultivo. Los empresarios denuncian el deterioro progresivo de algunos caladeros, donde cada día es más difícil pescar como ha sucedido con los Estados Unidos y Canadá. Para los armadores es inaceptable la política de mercado que ha practicado la Comunidad en los últimos años, no poniendo prácticamente obstáculos a la entrada de productos desde terceros países, donde se encuentran esos caladeros, y donde las flotas comunitarias tienen cada día más dificultades. En estas condiciones, las producciones de la CE pierden competitividad, se hunden los mercados y suponen graves pérdidas. Finalmente, los empresarios denuncian la política de estructuras aplicada por la CE según la cual la flota es demasiado elevada, y obliga a algunos Estados miembros a reducir su capacidad del 3 al 25 por cien hasta 1991.

Esta política de la Comunidad para la flota de gran altura ha supuesto, entre otras, las siguientes consecuencias: reducción global de la riqueza del sector, con cierres y recortes en la actividad; necesidad de venta de barcos a bajos precios a empresas mixtas en terceros países, aumento del déficit comunitario, que pasó de 2 billones de dólares USA, en 1985, a 4,5 billones en 1987. A medio plazo, se asegura que se eliminará la industria de procesado en la Comunidad para esos productos procedentes de esos caladeros, ya que serán los «terceros» Estados quienes



proporcionen la materia prima transformada o procesada.

Para el gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo, José R. Fuertes, *la Comunidad debería ser consciente que cuando se habla de pesca de gran altura no nos estamos refiriendo solamente al bacalao o a la caballa, productos tradicionales en la Europa del norte. Especialmente tras el ingreso de España, se ha producido un cambio en cuanto a las capturas en caladeros de gran altura o lejanos como son los casos de la merluza congelada, el calamar, la pota o el pez espada. Según José R. Fuertes, se aplica mal la regulación del mercado y ello supone graves problemas para los empresarios del sector que se ven obligados a vender el producto por debajo de lo que deberían ser y han sido precios normales.*

Durante los últimos años, se produjeron problemas con el calamar. En la zona de Malvinas, la flota capturaba unas 35.000 toneladas. Sin embargo, su salida posterior al mercado comunitario se veía dificultada por las ventas que se realizaban de calamar de California, en manos de los Estados Unidos. La merluza pequeña atraviesa también momentos delicados al tener unos precios hasta un 30 por cien inferiores a los habituales, consecuencia de las entradas masivas de este producto desde Chile o Argentina, cuyas ventas se han duplicado en dos años. El precio de la merluza capturada por la flota comunitaria en Sudáfrica es igual al de hace cinco años. Finalmente, cabría hacer referencia a los problemas habidos en los últimos años con la pota. Para un mercado con una capacidad de consumo de unas 30.000 toneladas, se autotizaron importaciones hasta de 60.000 toneladas, lo que supuso graves problemas de precios.

La flota considerada como de gran altura, que opera en los caladeros lejanos objeto de esta denuncia, está compuesta por unos 260 barcos de los que 210 corresponden a España. Las especies capturadas se concentran en el calamar, la pota,





el pez espada y la merluza. Solamente la flota española aporta unas 250.000 toneladas, por un valor que, en circunstancias normales ascendería a unos 43.000 millones de pesetas. En las actuales circunstancias de mercado, los ingresos reales serían, como mínimo, inferiores en un 20 por cien.

Para las responsables de estas asociaciones de armadores, las dificultades por las que atraviesa el sector se deben a que la Comunidad no utiliza suficientemente su potencial político y económico en defensa de los intereses en cada caladero, así como a la hora de proteger sus mercados. Uno de los casos más significativos de esta situación, denunciada en el documento, es la pesquería en Malvinas, perteneciente a un país comunitario, donde la flota de la CE dispone solamente del 20 por cien de las licencias, mientras el resto se lo reparten países asiáticos.

A la vista de estas circunstancias, los armadores de la

Comunidad han planteado una serie de propuestas concretas para mejorar la actual situación. En política de mercados, entre otras medidas, se plantea la eliminación de los cupos de importación con aranceles cero para admitir, solamente, cupos en estas condiciones a cambio de cuotas de pesca en caladeros de esos países.

Se solicita un aumento en los aranceles de importación para aquellos productos de terceros Estados pero cuya producción comunitaria sea también importante, como son los casos del bacalao, la merluza, el atún o los crustáceos. Se defiende el funcionamiento de precios de referencia para salvaguardar los intereses de los productos comunitarios y se denuncian los mecanismos de «dumping» (apoyos ilegales a la exportación) que practican numerosos países tirando los precios. Finalmente, se solicita la inclusión del pez espada en la normativa comunitaria y se piden mayores controles sobre la ca-

lidad de los productos importados.

En cuanto a las relaciones con otros países, los armadores comunitarios abogan, en líneas generales, por la aplicación del principio de «Acceso a mercados/acceso a recursos». Se urge a Bruselas para que utilice todo su peso político y financiero con el fin de lograr acuerdos más satisfactorios. Se pretende poner fin a las hostilidades que practican algunos terceros países con las flotas comunitarias. Se pide un trato preferente para la flota en Malvinas frente a los países asiáticos. Se advierte sobre los riesgos de dar entrada en aguas de la CE a terceros países, como la URSS, cuando hay una demanda comunitaria sin cubrir.

En cuanto a las estructuras, los armadores demandan una política más acorde con la diversidad de la flota, el fomento para la construcción de nuevos barcos dentro de las orientaciones de los Programas Plurianuales, así como mayores ayu-

das para el fomento y desarrollo de las pesquerías experimentales.

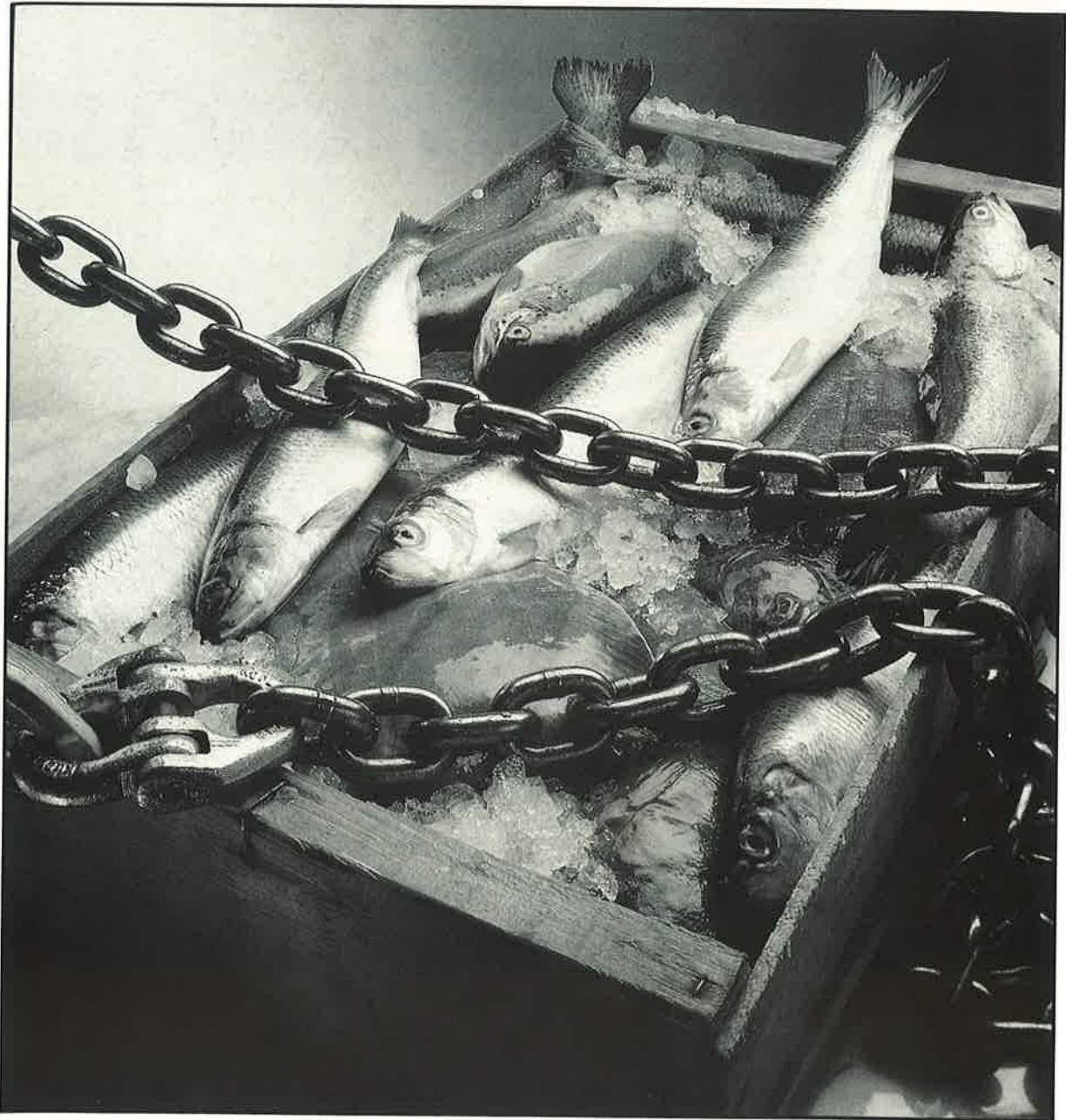
Finalmente, los armadores proponen a la Comunidad como medida para mejorar la situación de esta flota, el desarrollo de empresas conjuntas con terceros Estados. Con esta medida se aliviaría la flota actual. Únicamente se concederían ayudas en el caso de que se exportasen barcos en activo. La propuesta de los armadores entiende que no debe concederse ningún tipo de ventaja arancelaria a no ser que ese país conceda alguna contrapartida en materia de cupos a la flota comunitaria.

Por encima de las posiciones y los intereses de los armadores comunitarios de gran altura o caladeros lejanos, la propuesta remitida a Bruselas constata una realidad: cada día, salvo algunas excepciones en algún país centroafricano, son mayores las dificultades para operar en caladeros tradicionales, como ha sucedido en Estados Unidos o Canadá. Cada día, a la vista de la fuerte demanda comunitaria, cada Estado trata obviamente de proteger y capturar sus recursos. Cada día es más importante el volumen de las exportaciones que hacen directamente los armadores de esos Estados a la Comunidad con hundimientos graves en algunos mercados comunitarios. En definitiva, los armadores demandan una política más proteccionista para sus intereses pesqueros y su deseo de mantener en sus manos de forma importante las ventas. Frente a estas posiciones, una CE que avanza hacia el mercado único y unas reglas de juego para el comercio internacional en el seno del GATT, que abogan por la libertad de fronteras considerando los intereses de los países en desarrollo. En realidad, la propuesta de los armadores se enmarca dentro del actual debate internacional sobre la política de comercio mundial que se desarrolla en el seno del GATT. ■

Vidal MATE

**Parsons Chain Company Limited**

**TRAWLEX®**  
**CADENAS Y COMPONENTES**



Bellavista, 14-18  
08901 HOSPITALET DE LL. (Barcelona)  
Tel.: (93) 338 90 12 - Telex: 53274 SAGCE  
Fax: (93) 337 88 40

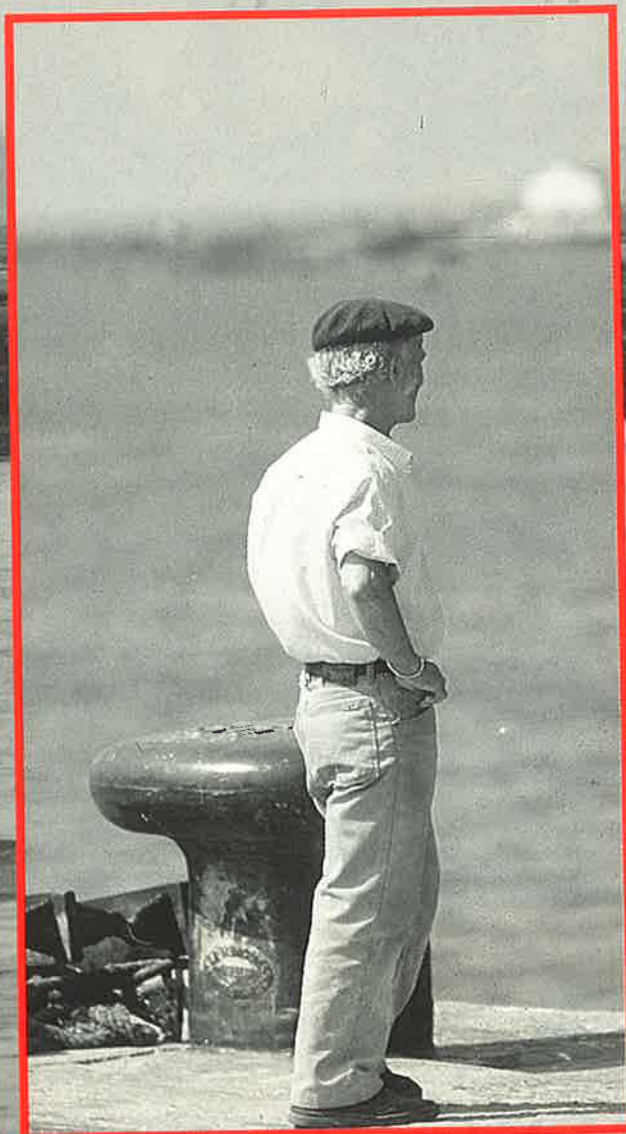
La Paz, 8  
36202 VIGO (Pontevedra)  
Tel.: (986) 20 42 14

**GANDIA NAUTICA, S.A.**

# GENTES DEL MAR

*«Tengo 24 años y puedo presumir de que tengo un trabajo. Tengo mi sueldo al mes, y la mayoría de mis amigos que tengo en tierra están sin trabajo. Ellos me dicen: "Hombre, ¿cómo es que vas al mar?" Y yo les digo: "Hombre, ¿cómo es que tú estás en el paro?"»*

## Estratificación social (y3)



Por lo visto en los dos artículos anteriores, las gentes del mar se sitúan mayoritariamente (un 86 por cien) en la parte más baja de la pirámide social: un 65 por cien se autoubica en la clase trabajadora, y un 21 por cien se identifica con la clase pobre (1). Creen que sus condiciones materiales de vida están por debajo de lo que consideran como condiciones medias (ni buenas, ni malas), y la mayoría opina que viven peor que los emigrantes, los agricultores, los obreros de la industria y los pequeños comerciantes (2).

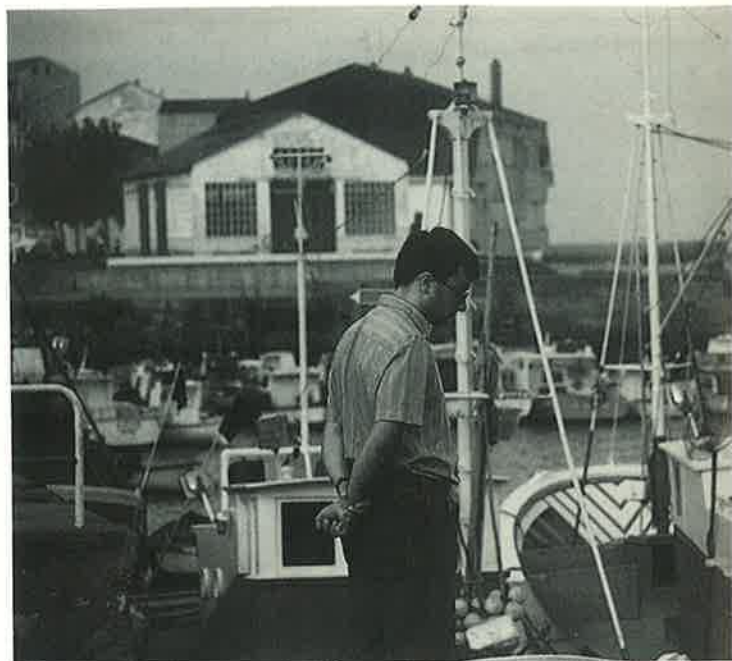
**O**TRO indicador que se muestra coherente con el estrato en el que se colocan las gentes del mar, es cómo enjuician el proceso que ha seguido la situación económica de sus familias y cómo creen que va a evolucionar en el futuro. Según los datos que se obtuvieron en el mes de diciembre de 1984, un 84 por cien de los encuestados (pescadores activos y esposas de pescadores) opinaba que la situación económica de sus familias había empeorado entre 1979 y 1984 (ver Gráfico 1), y

eran pesimistas respecto al futuro, pues un 65 por cien creía que su situación empeoraría (ver Gráfico 2).

Son las gentes de la pesca pre-industrial y los no titulados los que hacen más hincapié en el hecho de que sus familias viven pero que las familias de los emigrantes, de los agricultores, de los obreros de la industria y de los comerciantes (3), y tienen una tendencia más pronunciada a situarse en la parte más baja de la pirámide social (4). No es extraño, por tanto, que sean ellos también los que más insistieran en que la situación económica de sus familias había empeorado durante los cinco años anteriores a 1984, y los que menos esperanza tenían de que esa situación fuera a cambiar en los años posteriores (ver Cuadros 1 y 2).

Diferencias salariales entre titulados y no titulados, y entre los que trabajan en la pesca industrial y los que lo hacen en la pre-industrial pueden explicar, al menos en parte, por qué unos sienten más que otros, tanto el deterioro de su situación económica como su inferioridad frente a otras categorías socio-profesionales de los «trabajadores de tierra». Algunas de estas diferencias se advierten en la fijación de los salarios que han de regir para el presente año 1989, a efectos de la cotización por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de los trabajadores remunerados «a la parte», que publicaba el *Boletín Oficial*, de la provincia de Lugo, el 15 de febrero de 1989 (ver Cuadro 3). Aunque estas bases de cotización incluyen las partes proporcionales a las pagas extraordinarias de julio y Navidad «tienen el carácter de mínimas», lo que quiere decir que cuando la retribución real sea superior a estos mínimos, «las bases de cotización serán equivalentes a las remuneraciones que se perciban realmente, con los topes previstos en cada grupo de categoría profesional» (5). Cuando los tripulantes





van «a salario fijo» se aplican las mismas bases de cotización que «los trabajadores de tierra» (6).

Pero las diferencias que separan los tipos de actividad pesquera y los cargos a bordo se aprecian con más claridad si se comparan los salarios medios reales (ver Cuadro 4).

A partir de esta información, puede entenderse que una parte significativa de la gente que trabaja en la pesca pre-industrial se identifique con la clase trabajadora. Ahora bien, ¿cómo explicar esa identificación, entre los que trabajan en la pesca industrial? Porque se sienten marginados

por sus condiciones de trabajo.

Trabajan muchas más horas: «El trabajo no se puede comparar. Un marinero en el Gran Sol puede trabajar hasta 48 horas (seguidas), sin llegar a dormir ni una hora. Este mes, mi marido durmió 15 horas en 12 días. Están agotados, llegan agotados. Les dan sólo dos días

de descanso y tienen que marchar otra vez «pa» la mar, otros veinte o veinticuatro días. Es horrible, llegan deshechos.» «Yo he estado muchas veces en un barco y he visto trabajar y duele mucho. Ver a aquellos marineros trabajar duele mucho.» «Y caer de sueño en cubierta, agarrarse a la barandilla del barco y caer de bruces en cubierta, porque no son capaces de resistir tanto tiempo de pie sin dormir» (7).

Pasan mucho tiempo en la mar: «El promedio que te mandan a casa son de 90.000 a 100.000 pesetas nada más. Después, según pescan, así ganan. ¡100.000 pesetas de promedio al mes y cinco meses en la mar!» «Mi marido trabaja en un congelador. Sale bastante bien, pero para mi parecer, no están bien pagados. Son muchos meses de mar, cinco meses en la mar. El barco de mi marido —1.500 toneladas— va a Las Malvinas. Yo creo que no está «pagao» lo que se debe.» (8).

El salario es inestable: «Hace cosa de once años, mi marido fue al bacalao. (Iba) de mecánico. Siete meses sin verlo. A mí, me mandaban un sueldo. Después de siete meses, llegó a casa y encima «no se ganó», o «ellos» dijeron que «no se gana». Y mi marido tuvo que devolver tres mil pesetas. «No se

**Cuadro 1**

*Los que creían que la situación económica de los pescadores había empeorado desde 1979 a 1984 (en porcentajes)*

	%
Media (*): .....	84
Categoría profesional (*)	
— No titulados .....	87
Tipo de actividad pesquera (*)	
— Pesca pre-industrial .....	87
Provincia (*)	
— Pontevedra .....	90,5
Sexo	
— Pescadores activos .....	85
Sexo y categoría profesional	
— Esposas de pescadores no titulados ..	84,5
— Pescadores activos no titulados .....	88,5
Sexo y tipo de actividad pesquera	
— P. activos de la pesca pre-indust. ....	89,5
Sexo y provincia	
— Esposas de pescadores activos de Pontevedra .....	92
— Pescadores activos de Pontevedra ....	90

(\*) Pescadores activos + esposas de pescadores.  
FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles». Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi. Madrid, Fundación Universidad-Empresa, 1985.

**Cuadro 2**

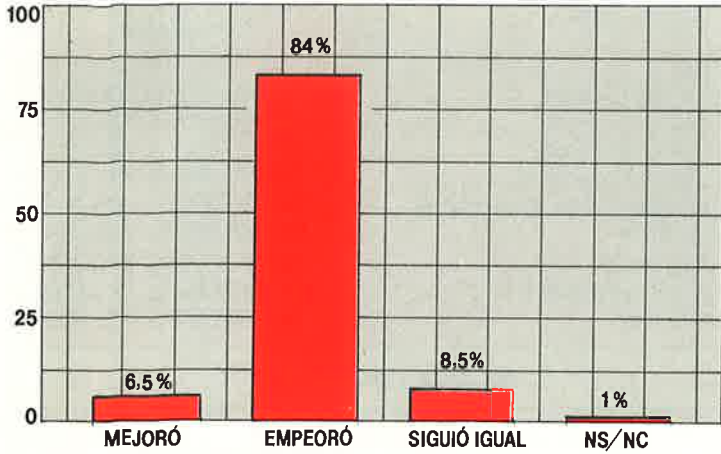
*Los que creían que la situación económica de los pescadores iba a empeorar en los años posteriores a 1984 (en porcentajes)*

	%
Media (*): .....	65
Categoría profesional (*)	
— No titulados .....	71
Tipo de actividad pesquera (*)	
— Pesca pre-industrial .....	67,5
Provincia (*)	
— Pontevedra .....	81,5
Sexo	
— Pescadores activos .....	68
Sexo y categoría profesional	
— Esposas de pescadores no titulados ..	66
— Pescadores activos no titulados .....	74
Sexo y tipo de actividad pesquera	
— P. activos de la pesca pre-indust. ....	71
Sexo y provincia	
— Esposas de pescadores activos de Pontevedra .....	81
— Pescadores activos de Pontevedra ....	82

(\*) Pescadores activos + esposas de pescadores.  
FUENTE: «La situación social de los pescadores españoles», op. cit.

Gráfico 1

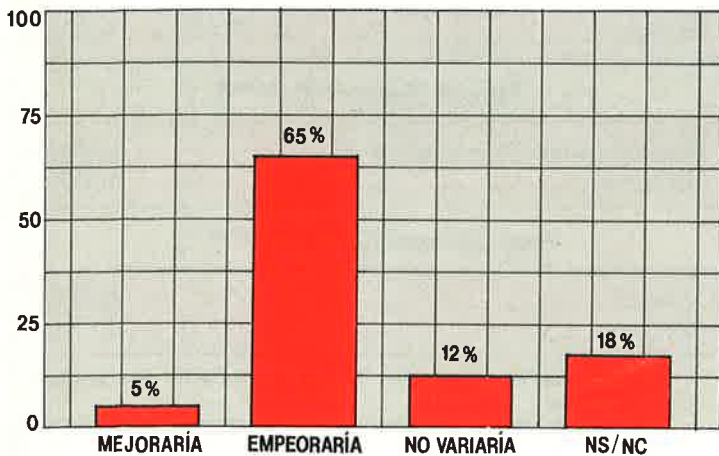
Opinión de las gentes del mar sobre la evolución que siguió la situación económica de sus familias entre 1979 y 1984 (%)



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

Gráfico 2

Opinión de las gentes del mar sobre la evolución que seguirá la situación económica de sus familias en los años posteriores a 1984 (%)



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

ganó”, o sea, “ellos” dijeron que “no hicieran marea”, “los amos”, y devolvió mi marido tres mil pesetas. Después de siete meses sin vernos. Esa situación solamente la cree el que la vive. Se lo cuentas al de al lado y no te cree» (9). Si en los barcos del fresco, el salario depende de lo que se pesque, también en los congeladores, una buena

parte de su salario depende de lo que se pesque: «Si pescan, ganan más y si no pescan, ganan menos. Tienen un sueldo fijo, pero muy bajo. Y si pescan ganan, si no, no ganan» (10). «En otros congeladores (mi marido) vino saliendo por 70.000 pesetas, y no ganaba más porque el barco no pescaba» (11). «El precio del pescado fluctúa.

Cuadro 3

Salarios por los que se rige la cotización de los trabajadores remunerados por el sistema «a la parte» para accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Año 1989

Congeladores y bacaladeros a la parte

Cargo a bordo	Grupo de cotización	Ingresos medios mensuales (pesetas)
Oficiales, técnicos y patrón de altura con mando .....	1 a 4	155.100
Titulados FPNP con mando y Patrón de Altura sin mando .....	3	150.000
Titulados FPNP sin mando .....	3	135.000
Maestranza y otros .....	5 a 8	110.000
Marineros y subalternos .....	9 a 12	95.100

Grupo I y Arrastreros de altura (cualquier tonelaje) (no incluye palangreros de más de 100 TRB)

Titulados con mando y técnicos de pesca .....	1 a 4	131.400
Titulados sin mando .....	3	103.800
Maestranza, cocineros y otros .....	5 a 8	3.040 (*)
Marinos y subalternos .....	9 a 12	2.640 (*)

Palangreros de altura

Titulados con mando y técnicos de pesca .....	1 a 4	131.400
Titulados sin mando .....	3	103.800
Maestranza, cocineros y otros .....	5 a 8	3.380 (*)
Marineros y subalternos .....	9 a 12	2.860 (*)

Grupo II-A (excepto palangreros de altura)

Técnicos .....	1 a 4	88.800
Maestranza .....	5 a 8	2.490 (*)
Marineros y subalternos .....	9 a 12	2.250 (*)

Grupo II-B

Técnicos .....	1 a 4	73.800
Maestranza, marineros y subalternos .....	5 a 12	2.020 (*)

Grupo III

Técnicos .....	3	67.200
Marineros y subalternos .....	9 a 12	2.020 (*)

(\*) Pesetas/día.

FUENTE: BOP de Lugo, número 37, miércoles 15 de febrero de 1989.

Elaboración propia.



En la primera campaña se "hicieron" 240 millones. El año pasado, en julio, que vino el barco de mi marido, había mucho calamar en Vigo y vendieron por 105 millones. La gente sí cobró, pero vendiendo en ese precio, casi tienen que devolver» (12).

No hay control sobre el valor de las ventas: «Mi marido quiso ir a varias ventas y no se lo consintieron. El armador se ponía malo si bajaba a ver cómo se vendía. Entonces ¿qué? Aquí tendría que haber una gente que fuese allí, a las ventas y mirara lo que valía el pescado. Pero hay miedo entre la gente del mar. No, no pueden.» «Mi marido estuvo en Canadá cuatro meses y el armador le dijo en Canarias que traían una marea para hacer cincuenta y tantos millones de pesetas. Llegó aquí —vendieron en La Coruña— y "hacen" treinta y cuatro millones. ¿El resto "dónde va"? A

ellos les dijeron treinta y cuatro millones, pero es que "dieron" mucho más.» «Mi marido vino de veinticuatro días e "hicieron" cuatro millones. Venía el barco cargado esa marea y no fueron cuatro millones, fueron por lo menos ocho. Es que los otros cuatro se los guarda el armador.» «Vienen de veintitantos días, o de quince o dieciocho días en Gran Sol. Llegan a casa y lo primero que quieren es dormir. Al día siguiente marchan "pal" mar. ¿Quién va a controlar eso? Nadie lo controla, no lo pueden controlar.» «Tiene que existir una persona que controle la pesca» (13).

Irregularidad en el cobro del salario: «En los congeladores nos mandan unos anticipos a casa, y luego hacen una nómina total al cabo de la campaña, o cada tres meses, descontando los anticipos. Si nos vinieran los sueldos... Mientras que los de

**Cuadro 4**

**Ingresos medios durante el año 1988 según el tipo de flota y el cargo a bordo (\*)**

**Pincho CEE-palangeros de altura (Grupo I) (\*\*)**

Cargo a bordo	Ingreso medio mensual (en pesetas)
Patrón de pesca .....	De 500.000 a 650.000
Patrón de costa .....	De 300.000 a 350.000
Primer mecánico .....	De 300.000 a 350.000
Segundo mecánico .....	De 225.000 a 275.000
Maestranza (contraestre) .....	De 225.000 a 275.000
Cocinero .....	De 225.000 a 275.000
Engrasador .....	De 160.000 a 210.000
Frigorista (nevera) .....	De 160.000 a 210.000
Marinero .....	De 150.000 a 200.000

**Boniteros (Grupo II-A (\*\*\*)**

Patrón de pesca (£) .....	2.400.000
Patrón de costa (£) .....	1.600.000
Mecánico .....	1.600.000
Cocinero .....	1.200.000
Engrasador .....	850.000
Frigorista (nevera) .....	850.000
Marinero .....	800.000

**Volanta (Grupo II-A) (\*\*\*\*)**

Patrón de pesca y costa (£) .....	De 180.000 a 195.000
Mecánico .....	De 95.000 a 100.000
Engrasador .....	De 70.000 a 75.000
Marinero .....	De 65.000 a 70.000

**Tarrafas (Grupo II-B) (\*\*\*\*\*)**

Técnicos (patrones y mecánicos) (£) .	80.000
Marineros .....	65.000

**Pesca artesanal (Grupo III) (\*\*\*\*\*)**

Técnicos .....	66.000
Marineros .....	60.000

(\*) Información verbal sobre la flota pesquera de una localidad gallega.

(\*\*) La duración de la campaña queda limitada a la disponibilidad de licencias para pescar en los caladeros de la CEE.

(\*\*\*) La campaña dura desde principios de junio a octubre.

(£) Los patrones del «bonito» y la «volanta» suelen ser, al mismo tiempo, armadores; en las «tarrafas», además de los patrones, también los mecánicos son armadores. De los ingresos que se obtienen en la pesca, los patrones o mecánicos que son armadores, perciben la parte que les corresponde como tripulantes, a la que debe añadirse el beneficio empresarial. En los ingresos medios estimados para los patrones del «bonito» y la «volanta» se ha considerado el caso de patrones que no son armadores. En el caso de los patrones de «tarrafas» se ha supuesto que son armadores, sólo se ha incluido la parte que les correspondería como tripulante, sin incluir lo que les correspondería como beneficio empresarial.

(\*\*\*\*) Algunas embarcaciones se dedican a esta actividad durante todo el año; otras lo hacen desde noviembre a mayo, cuando terminan la campaña del bonito.

(\*\*\*\*\*) Se dedican a esta actividad durante todo el año.

(\*\*\*\*\*\*) Se dedican a esta actividad durante todo el año.



tierra el día 31, tienen su sueldo (nosotras), estamos esperando. Yo voy al banco cientos de veces a buscar algo que es mío, y a veces hasta me da vergüenza: "¿Vino la transferencia?". Parece que estamos pidiendo limosna.» Tampoco en los barcos del fresco, el salario llega con regularidad: «A lo mejor llega a casa el 28 ó 29 y no cobra. Y marcha para la mar, sin cobrar» (14).

Se sienten indefensos ante las condiciones impuestas: «La diferencia salarial entre el patrón y el resto es una injusticia muy grande, sin mucha posibilidad de arreglarse porque el paro ha aumentado.» «Si (algo) te parece injusto en un barco, te dicen: "Si lo quieres lo tomas, y si no lo dejas, porque para tu puesto tienes tropecientos mil"» (15).

Sienten que son diferentes por sus condiciones de vida: «Llegas, los encuentras, y eres

un extraño entre ellos. Hablan de política, pongamos por caso, y tú muy pocas bazas puedes meter, porque llevas dos meses, cuatro o quince días fuera, sin ningún tipo de noticias y no sabes de qué va la cosa, de qué están hablando. Entonces, si, les acompañas a tomar el chiquito (y) si hay algo en que puedas meter baza o razonar, pues lo haces, si no, pues te tienes que callar. Hay cierto temor cuando llegamos de la mar a enfrentarnos con la gente que está todos los días en tierra. Nosotros tenemos un desfase de la vida, y cuanto más ausente más aún. Venimos de un viaje largo de cuatro o cinco meses (y) los primeros días estamos como desfados. Tenemos que integrarnos otra vez en la sociedad de tierra» (16). ■

**J. M. MONTERO  
LLERANDI**

## NOTAS

- (1) Véase Mar, número 265 (enero-febrero, 1989). Madrid, Instituto Social de la Marina.
- (2) Véase Mar, número 266 (marzo-abril, 1989). Madrid, Instituto Social de la Marina.
- (3) Véase Mar, número 265 (enero-febrero, 1989). Madrid, Instituto Social de la Marina.
- (4) Véase Mar, número 266 (marzo-abril, 1989). Madrid, Instituto Social de la Marina.
- (5) Se refiere a los topes previstos para cada categoría profesional que recoge el Real Decreto 24/1989, de 13 de enero (BOE de 17-1-89). El carácter de «mínimas» fue anulado por una Resolución de la Dirección General de Régimen Jurídico de la Seguridad Social de fecha 7 de abril de 1989, estableciéndose el carácter de bases «fijas y únicas».
- (6) Según el artículo 13, sección 5.ª, de la «Orden de 18 de enero de 1989 por la que se desarrollan las normas básicas de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional, contenidas en el Real Decreto 24/1989, de 13 de enero»: «De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 del Real Decreto 24/1989, de 13 de enero, la tabla de bases mínimas y máximas y los tipos de cotización para el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar serán los determinados en los artículos 3.º y 4.º, sin perjuicio de la aplicación de los coeficientes correctores de cotización previstos en el artículo 19,6 del Real Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, y en la Orden de 22 de noviembre de 1974.» Los artículos 3.º y 4.º de esta Orden dicen: «Artículo 3.º. Conforme a lo establecido en el artículo 5.º del Real Decreto 24/1989, de 13 de enero, la cotización al Régimen General de la Seguridad Social por contingencias comunes estará limitada para cada grupo de categorías profesionales por las bases mínimas y máximas siguientes:

Grupo de cotización	Categorías profesionales	Bases mínimas pts./mes	Bases máximas pts./mes
1	Ingenieros y Licenciados	81.300	275.820
2	Ingenieros Técnicos, Peritos, y Ayudantes Titulados	67.440	275.820
3	Jefes administrativos y de taller	58.620	275.820
4	Ayudantes no titulados	54.480	175.800
5	Oficiales administrativos	54.480	175.800
6	Subalternos	54.480	155.520
7	Auxiliares administrativos	54.480	155.520
		Pts./día	Pts./día
8	Oficiales de primera y segunda	1.816	5.312
9	Oficiales de tercera y especialistas	1.816	5.184
10	Peones	1.816	5.184
11	Trabajadores de 17 años	1.114	3.031
12	Trabajadores menores de 17 años	701	1.910

Artículo 4.º Durante 1989, los tipos de cotización al Régimen General de la Seguridad Social serán los siguientes:

1. Para las contingencias comunes el 28,8 por cien, del que el 24 por cien será a cargo de la empresa y el 4,8 por cien a cargo del trabajador.

2. Para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se aplicará, producida linealmente, en un 10 por cien, la tarifa de primas aprobada por Real Decreto 2930/1979, de 29 de diciembre, que continuará siendo a cargo exclusivo de la Empresa.

Según la información verbal recogida en un puerto pesquero del litoral gallego, los grupos de cotización asimilados a los tripulantes que van «a salario fijo» son los siguientes:

Cargo a bordo	Grupo de cotización
Marineros .....	9
Cocineros .....	9
Contramaestres (maestranza) .....	8
Mecánicos .....	3
Patrones (costa y pesca) .....	3

(7) Grupo de esposas de pescadores. La Coruña, 1987.

(8) *Ibid.*

(9) *Ibid.*

(10) *Ibid.*

(11) Esposa de patrón de pesca de un congelador. *Ibid.*

(12) *Ibid.*

(13) *Ibid.*

(14) *Ibid.*

(15) *Ibid.*

(16) Extraído de entrevistas en profundidad con marineros, mecánicos y patrones de la flota gallega de altura. La Coruña, 1987.





COMUNIDAD VALENCIANA

**12.000 MILLONES PARA MEJORA DE PUERTOS**

El Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana destinará más de 12.000 millones de pesetas en corregir las deficiencias que en infraestructura presentan los 13 puertos comerciales de la Comunidad Autónoma.

Las actuaciones que contempla dicho Plan se ejecutarán en tres fases diferenciadas y para ello se empleará un período de seis años. Entre las actividades que se llevarán a cabo, destacan las reformas en las instalaciones de Burriana, Denia o Santa Pola. Concretamente en Denia se invertirán 2.518 millones de pesetas para aumentar la línea de ataque de los buques comerciales, realizar el dragado del puerto y ubicar nuevas instalaciones pesqueras.

Benidorm recibirá la menor de las inversiones contempladas en este plan de la Generalitat valenciana. En esta localidad alicantina los trabajos se reducen a preservar la playa y el uso turístico de la misma.

En lo que respecta al sector pesquero, este Plan programa una política de contención de la flota para incrementar la presión de los caladeros, tal como señala la filosofía comunitaria.

El Plan de Puertos articula las líneas generales de ordenación de zonas portuarias y planifica la dota-

ción de servicios de que serán provistas dichas instalaciones, afectando a los puertos comerciales de la Comunidad Valenciana, a las instalaciones de El Perelló y El Campello y a los bienes transferidos a la Generalitat en Torreblanca.

Los puertos e instalaciones náutico-deportivas también están contemplados en estas inversiones destinadas a complementar la infraestructura básica y dotarles de instalaciones secundarias.

Para el conseller de Obras Públicas de la Generalitat valenciana, *con el Plan de Puertos se garantiza la protección al medio ambiente costero, dotamos de servicios a los puertos de manera homogénea y observamos la cobertura de los déficits actuales. La principal dificultad con la que contamos en la ejecución de este programa estará en los problemas de financiación de los más de 12.000 millones de pesetas de inversión global previstos en dicho plan.* ■

MURCIA

**CONDENA A GREENPEACE**

Xavier Pastor, Zoa Jiménez, Achim Schonfelder y Teresa Pérez, miembros de la organización ecologista Greenpeace, han sido condenados por el juez del distrito 2 de Cartagena, Hilario Sáez, a pagar cada uno de ellos 5.000 pesetas de multa, así como los costes derivados del juicio por coacciones al bloquear la tubería por la que la empresa «Peñarroya» arrojaba a la bahía de Portman, en Murcia, 7.000 toneladas diarias de vertidos tóxicos.

Greenpeace llevó a los directivos de la citada empresa a los tribunales por presunto delito

ecológico y se ha dirigido a la firma «Portman Golf», a la que se transfirieron las explotaciones de Peñarroya, para que suspenda los vertidos en la bahía, una de las zonas más contaminadas de todo el Mediterráneo.

La acción de Greenpeace, en el problema de los vertidos en la bahía, se ha venido a sumar a la advertencia, efectuada al Gobierno español por la Comunidad Europea, de que será llevado ante el Tribunal Europeo de Justicia si no se soluciona antes factoriamente el problema de estos vertidos. ■

## GALICIA

### LA FLOTA GALLEGA PODRÍA PESCAR EN NUEVA ZELANDA

En el transcurso de la conferencia «Calamar-89», organizada por el Fondo para la Agricultura y la Alimentación, FAO, en la capital lusitana, Nueva Zelanda ofreció sus caladeros a la flota pesquera gallega para que los exploten en régimen de «joint-venture»; es decir, régimen de empresas de pescaderías conjuntas. Para el ponente Javier Varona, *se trata de una posibilidad única para abrirse camino a otros horizontes.*

En las jornadas destacaron las intervenciones de los representan-

tes de «Talleres Moncho», única empresa española dedicada en exclusividad a la fabricación de maquinaria para la manipulación del calamar, así como las ponencias de americanos y japoneses. Hay que señalar que, gracias al desarrollo de una campaña de promoción elaborada muy inteligentemente, Estados Unidos consume aproximadamente el 70 por cien de lo que produce.

La última jornada de «Calamar-89» se celebró en Vigo, atendiendo a una invitación de la Aso-

ciación de exportadores de pescado y cefalópodos congelados, AEPYCC, con la intención de dejar patente la importancia que, en el campo pesquero, tiene esta ciudad española. En este sentido, Vigo podría ser la sede de próximas ediciones de la conferencia monográfica de pesca que, anualmente, organiza la FAO (en el 90 ó el 91), aunque dicha posibilidad depende, en gran medida, de la celebración de la World Fishing que ya ha sido destinada a la ciudad viguesa. ■



### AYUDAS PARA CAMBIAR DE ACTIVIDAD PESQUERA

El pasado 26 de mayo entró en vigor la orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por la que se establecen ayudas para adaptar los barcos pesqueros de 6 a 9 metros de eslora en la pesca de cerco y los buques de arrastre de fondo del Mediterráneo de 12 metros a otras modalidades de pesca. Este cambio de actividad responderá, en cualquier caso, al orden de preferencia a establecer mediante resolución de la Dirección General de Ordenación Pesquera.

Los costes de adaptación no podrán ser superiores al 50 por cien del valor de la embarcación y la subvención total se establece en un máximo del 50 por cien de los costes de adaptación elegibles.

Previa autorización administrativa, la inversión resultante del cambio de modalidad pesquera podrá incluir un arte de pesca, los elementos necesarios para desarrollar la nueva actividad y las obras de adaptación en la estructura del barco. ■



*SEGUN LA FAO*

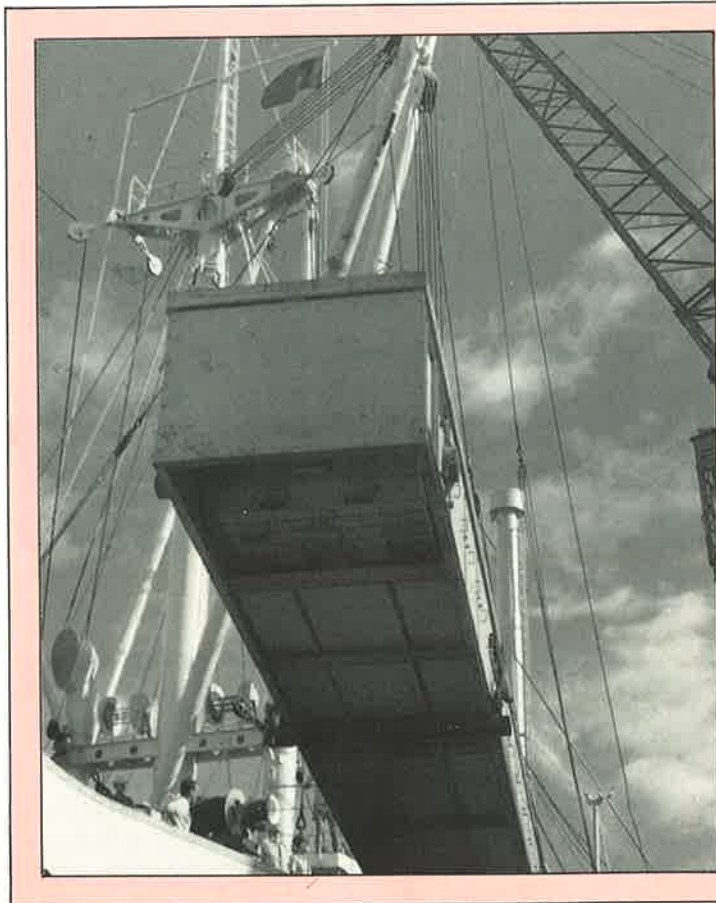
## EXCESIVO CRECIMIENTO DE LA EXPLOTACION PESQUERA

El director general del Fondo para la Agricultura y la Alimentación de las Naciones Unidas (FAO), Edouard Saouma, informó a los medios de comunicación sobre los cambios registrados en la pesca co-

mo consecuencia del notable descenso de la producción y su posterior comercialización. Asimismo, mostró su preocupación por la sobrexplotación de los recursos pesqueros en algunas partes del plane-

ta y en la contaminación del medio ambiente acuático.

Según el director general de la FAO, la producción mundial pesquera ha pasado de los 20 millones de toneladas, en los años inmedia-



*CANARIAS*

## PARO DE LOS ESTIBADORES TINTERFEÑOS

Tras un paréntesis de dos meses y medio, los estibadores del puerto canario de Santa Cruz de Tenerife han parado de nuevo sus actividades, tras la ruptura de las negociaciones entre empresarios y trabajadores para tratar el convenio del sector.

La asociación de empresas estibadoras ha denunciado que los trabajadores actúan de forma «ilegal e inmoral» al pretender imponer una contratación que no es obligatoria». Por su parte, el comité de empresa acusa a las estibadoras de provocar el «paro total» del puerto para presionar a la Administración a fin de que asuma la financiación de los costes de la reforma portuaria, cifrada en 1.800 millones de pesetas.

Según el sindicato mayoritario en el sector, Confederación Autónoma Nacionalista de Canarias (CANC), la huelga se debe a la negativa de las empresas a nombrar el personal suficiente para las operaciones de carga y descarga. ■



tamente posteriores a la Segunda Guerra Mundial, a 90 millones de toneladas en 1987. Por otra parte, el valor del comercio se ha incrementado de los 1.300 millones de dólares de 1960, a los 2.200 millones de dólares, en 1986, tan sólo 16 años después para Edouard Saouma *cada vez es más difícil extraer, con costos aceptables, los suministros adicionales necesarios para atender una demanda en crecimiento.*

La FAO prevé que, al acabar el siglo XX, la demanda de pescado puede cifrarse entre 100 y 110 millones de toneladas anuales cuando ya son muchas las especies demersales y de crustáceos que se están agotando. Para frenar el exterminio de especies, el director general de la FAO cree conveniente introducir en el mercado productos poco explotados en la actualidad, así como promover el desarrollo de la acuicultura en los diferentes países (que hasta el año 2000 podría duplicar su actual producción) y prestar mayor atención a los efectos del deterioro medioambiental, que *dificulta grandemente el mantenimiento de importantes recursos pesqueros en las aguas cercanas a la costa.*

El director general de la FAO anunció, a su vez, que este organismo dependiente de las Naciones Unidas intensificará su apoyo a las investigaciones pesqueras y reforzará su papel en la recogida, análisis y difusión de informaciones y datos referentes a la pesca en el planeta. ■

## PRIMAS POR CESE DE ACTIVIDAD DE PESQUEROS

El *Boletín Oficial del Estado* publicó, el pasado 22 de mayo, la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 3 de abril de 1989, por la que se establecen las primas máxima y general para la paralización definitiva en las actividades de buques de pesca con menos de 12 metros de eslora entre perpendiculares.

Una resolución de la Dirección General de Ordenación Pesquera determinará qué barcos, por modalidades y caladeros, podrán ser retirados definitivamente de la actividad pesquera, con derecho a percibir la prima máxima.

Las condiciones que deberán cumplir estos buques con derecho a ayuda son las siguientes: tener una eslora entre perpendiculares entre 6 metros y 12 me-

tros y acreditar una actividad pesquera de al menos 100 días durante el año civil anterior a la fecha de solicitud de la ayuda. La prima máxima queda establecida en 571.215 pesetas por Tonelada de Registro Bruto (TRB) y la prima general se fija en un 60 por cien de la anterior; esto es, 342.729 pesetas.

Los buques que se acogerán a las primas máximas serán los censados en la flota bacaladera, los arrastreros congeladores que operan en aguas internacionales y los arrastreros de fondo mediterráneo, región suratlántica y cantábrico-noroeste. También se contemplan ayudas para la retirada de los buques del Cantábrico que trabajen con volantas, betas, rascos o miños; los cerqueros de la región suratlántica y los pesqueros con base en las islas Canarias. ■





# PRESTACIONES

En el pasado número de MAR, dentro de la sección TE INTERESA SABER, se inició una serie de artículos divulgativos sobre las prestaciones económicas del Régimen Especial del Mar. Como sabrán nuestros lectores, dichas prestaciones, atendiendo al tiempo y a la causa que las motiva, pueden clasificarse en: subsidios, pensiones e indemnizaciones y compensaciones por cargas y gastos. El primero de estos artículos se refería a las pensiones de Invalidez Permanente y Por Muerte y Supervivencia. Finalizamos el capítulo de pensiones con las correspondientes a *Jubilación* y por *SOVI*. En un próximo artículo les tocará el turno a los Subsidios e Indemnizaciones y compensaciones por cargas y gastos.



## PENSIONES

Finalizamos el capítulo correspondiente a las pensiones con las referidas a *Jubilación* y al Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI). Las características específicas de cada una de ellas se analizan a continuación, dedicando una especial atención a los casos de *Jubilación*, pues, a tenor del número de llamadas que se reciben en la Oficina de Información del ISM, es la que más puntos oscuros puede presentar al interesado.

### DE JUBILACION

EL derecho a cobrar la pensión de jubilación la tienen todos los afiliados a la Seguridad Social que hayan cesado en el trabajo. Evidentemente, se requiere el cumplimiento de una serie de condiciones.

**Condiciones.** Haber cumplido los 65 años de edad. Para los afiliados en Alta o situa-

ción asimilada, esa edad puede ser rebajada por la aplicación de los «coeficientes reductores» (ver cuadro) según tipos de barco, navegaciones y actividades. Sobre ello volveremos más adelante.

El 1 de agosto de 1985 entró en vigor la Ley 26/85 sobre Pensiones. En ella se establece que el período mínimo de cotización será de 15 años, de los que dos deberán estar comprendidos dentro de los ocho años anteriores a la jubi-

# ECONOMICAS



lación. Esta Ley, en sus Disposiciones Transitorias, establece que hasta el 1 de agosto de 1995 no se exigirán esos 15 años de cotización como mínimo. Por lo tanto, a todas las personas que se jubilen antes de agosto de 1995 se les exigirán 10 años de cotización más la mitad de los transcurridos desde agosto de 1985 hasta el momento en que pasen a ser jubilados.

Así, en el caso de que una persona se jubilara en el pre-

sente año, se le exigirá haber cotizado 12 años (10 años más la mitad de los años transcurridos desde 1985 a 1989; como son cuatro, la mitad es dos).

**Base reguladora.** El importe que servirá para calcular la pensión se obtiene de dividir entre 112 (que son las mensualidades de 8 años más las pagas extras) las bases de cotización de los 96 meses (8 años con pagas extras prorrateadas) inmediatamente ante-

## TABLA DE BONIFICACION POR COEFICIENTES REDUCTORES

Los coeficientes reductores son bonificaciones o reducciones de la edad legal de 65 años por los trabajos realizados a bordo de las embarcaciones dedicadas a:

- |  |      |
|--|------|
| I. Navegación de altura y gran cabotaje o de la segunda y tercera zonas.   |      |
| 1. Petroleros .....  | 0,40 |
| 2. Carga .....   | 0,30 |
| 3. Pasaje .....  | 0,20 |
| II. Navegación de cabotaje o de la primera zona.   |      |
| 1. Petroleros .....  | 0,30 |
| 2. Carga .....   | 0,20 |
| 3. Pasaje .....  | 0,10 |
| III. Las embarcaciones dedicadas a remolque, arrastre de plataformas, viajes de pruebas de barcos de nueva construcción, actividades mixtas de carga y pasaje, y otras similares, tendrán la consideración de buques de carga de la clase de navegación que corresponda. |      |

Pesca-Trabajos de cualquier naturaleza a bordo de embarcaciones de:

- |  |      |
|--|------|
| 1. Congeladores, bacaladeros y parejas bacaladeras .....   | 0,40 |
| 2. Arrastreros de más de doscientas cincuenta toneladas métricas de registro bruto .....   | 0,30 |
| 3. Embarcaciones pesqueras mayores de ciento cincuenta toneladas métricas de RB no incluidas en los grupos anteriores .....                        | 0,20 |
| 4. Embarcaciones pesqueras de cincuenta toneladas métricas hasta ciento cincuenta toneladas de RB, no incluidas en los grupos anteriores .....     | 0,15 |
| 5. Embarcaciones pesqueras de más de diez toneladas métricas hasta cincuenta toneladas métricas de RB, no incluidas en los grupos anteriores ..... | 0,10 |

Estibadores portuarios. Trabajos correspondientes a las categorías profesionales de:

- |   |      |
|---|------|
| Capataces generales, capataces de operaciones, jefes de grupo, armateros, maquinilleros, gruistas, conductores, estibadores, gabarreros, osteros, escaladores, clasificadores, arrumbadores y arrastradores de cajas de pescado ..... | 0,30 |
|---|------|

El tiempo de servicio por marinos españoles a bordo de embarcaciones extranjeras en países con los que exista convenio de Seguridad Social, o en otros países, siempre que en este último caso tengan los interesados suscrito Convenio Especial con el Instituto Social de la Marina será tenido en cuenta para aplicación de coeficientes reductores. ■

*La suma total de las bonificaciones debidas a los coeficientes reductores no podrá ser mayor de 10 unidades. Es decir, no se podrá descontar de la edad legal de jubilación más de 10 años.*

riores a la jubilación. De esas 96 mensualidades, las 24 últimas se computan tal y como se cotizaron mientras que las 72 restantes se actualizan, mes a mes, según el Índice de Precios al Consumo.

**Cuantía.** La cuantía de la pensión de jubilación consiste en un porcentaje que depende de los años de cotización. Se necesitan 35 años de cotización para obtener el 100 por cien de la base. Por cada año que falte de cotización se descontará un 2 por cien.

La cuantía de la pensión se puede ver alterada, asimismo, si el interesado se jubila antes de los 65 años de edad (siempre que esa antelación no esté cubierta por la bonificación con los «coeficientes reductores»). Así, y suponiendo que esa persona no tenga ningún tipo de bonificación, o que ésta no cubra totalmente el adelanto en la edad de jubilación, los trabajadores dependientes del Régimen Especial del Mar verán reducida su pensión en un 7 por cien por cada año o fracción de jubilación anticipada. En este sentido, los trabajadores del mar se ven favorecidos, ya que los que dependen del Régimen General de la Seguridad Social tienen un descuento del 8 por cien.

Por lo tanto, **para cobrar el 100 por cien de la pensión, el interesado ha tenido que cotizar un mínimo de 35 años y jubilarse a la edad de 65 años, o la legalmente establecida en aplicación de los coeficientes reductores** (en cuadro adjunto se pone un ejemplo práctico).

**Cómputo de los coeficientes reductores.** El cómputo de las bonificaciones se realiza: 1) se agrupan los períodos de vida laboral por actividades de idénticos coeficientes; 2) el total de días acreditados en cada grupo se divide por 365, a fin de obtener el número de años. Las fracciones de año que excedan de cien días se considerarán como un año completo. Los períodos inferiores se acumulan al grupo



con coeficiente inmediatamente inferior, donde trabajará el interesado; 3) en cada grupo, se multiplica el número de años por el coeficiente establecido, y se suman todos los resultados. El total será el número de años o fracción a reducir de la edad legal de 65 años.

**Nacimiento del derecho.** Comienza a contar desde el día siguiente al hecho causante o

desde la solicitud de la jubilación, con una retroactividad máxima de tres meses.

La pensión de jubilación es vitalicia, pero puede quedar en suspenso en caso de que se realicen trabajos remunerados. El pago de la pensión es mensual, con dos pagas extraordinarias. La extinción del derecho puede venir motivada por sanción o fallecimiento.

## POR SOVI

**E**L Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI) dejó de existir en 1966, al entrar en vigor, el 1 de enero de 1967, el Régimen General de la Seguridad Social. En la actualidad, *se mantiene el derecho a las personas que cotizaron al SOVI*. Esta modalidad comprende tres apartados, en los que se engloban los casos de *invalidez, de vejez y de viudedad*.

**Condiciones.** En el caso de *Invalidez*, tendrá derecho el trabajador mayor de 30 años que padezca pérdida total, o esté privado de movimiento, de las extremidades superiores o inferiores; o con pérdida total de visión; o con enajenación mental incurable. También tiene derecho el trabajador mayor de 50 años que se halle inválido de forma permanente y absoluta para el trabajo; o el trabajo mayor de 60 años con invalidez permanente para su profesión habitual.

En el caso de *Vejez* están comprendidos los trabajadores mayores de 65 años. Y, en el de *Viudedad*, están incluidos los cónyuges de trabajadores o pensionistas del SOVI.

Además de las ya citadas, también se exige, en el caso de *Invalidez*: a) haber estado inscrito en el antiguo Retiro Obrero; b) haber cotizado 1.800 días del Régimen del SOVI; c) no tener derecho a otra pensión de la Seguridad Social, incluido el propio SOVI.

Para el de *Vejez*, si el fallecido era trabajador, que éste cumpliera los requisitos «a)» o «b)» y «c)», de los apartados citados anteriormente.

En el caso de *Viudedad*, si el fallecido era pensionista del SOVI, que éste falleciera después del 1 de enero de 1956, que en el momento del óbito el cónyuge tuviera cumplidos los 50 años, y que hayan estado casado un mínimo de diez años. En el caso de que

### Documentación a presentar

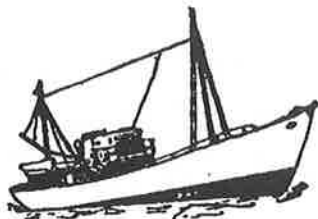
#### PENSIONES

##### Para Jubilación

- Documento Nacional de Identidad\*.
- Certificado de empresa acreditando la baja en el trabajo y las cotizaciones de los últimos 24 meses.
- Libro de familia, en su caso.

\* Si tiene menos de 65 años y solicita la aplicación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación, deberá aportar documento expedido por la Autoridad de Marina acreditando embarques, TRB de los buques y clase de navegación. ■

# ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



**CONSTRUCCION Y  
REPARACION DE BARCOS  
DE MADERA**

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

**LEKEITO  
(VIZCAYA)**

## MARITIMA DEL NORTE S.A.

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

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

### FLOTA

#### TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP  
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

#### TRANSPORTES DE GAS

**LAIETA GNL 40.000 M3**

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

# 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



el fallecido fuese un trabajador, se exige que éste cumpliera los requisitos «a)» o «b)» y «c)», y que el fallecimiento se produjera después del 1 de enero de 1956. Además de ser requisito el que el cónyuge tenga cumplidos los 50 años y llevar más de diez de casados, en este caso se une el requisito de que sólo puede cobrar la pensión a partir de los 65 años.

**Cuantía.** La cantidad, para cada uno de éstos, se determina todos los años. Las cuan-

ser titular de otra pensión o por fallecimiento.

Para los casos de Vejez, el nacimiento del derecho se produce al día siguiente del cumplimiento de los 65 años, si la solicitud se presenta dentro de los treinta días siguientes. Si se presenta pasados esos treinta días, surte efecto a partir del día 1 del mes siguiente. La pensión es vitalicia, pero puede quedar en suspenso si se realizan trabajos remunerados, y se puede suprimir por ser titular de otra pensión, por sanción o por fallecimiento.

La duración de la pensión de viudedad también es de



tías correspondientes para 1989 son las siguientes:

— De Invalidez: 25.385 pesetas.

— De Vejez: 25.385 pesetas.

— De Viudedad: para los mayores de 65 años, 22.080 pesetas; y para los menores de 65 años, 19.015 pesetas.

**Nacimiento del derecho.** Para los casos de Invalidez, en el momento de producirse el hecho causante, y se hace efectivo desde el día 1 del mes siguiente al que se presenta la solicitud. La pensión es vitalicia y sólo se puede suprimir por sanción, por revisión, por

por vida, siempre que no se realicen trabajos remunerados equivalentes al importe de la pensión. El derecho a esta remuneración se inicia a partir del primer día del mes siguiente al del fallecimiento del cónyuge, si la solicitud se presenta dentro del año siguiente. Si se presenta después, la retroactividad es de un año desde la fecha de solicitud. El derecho puede extinguirse por matrimonio, por sanción o fallecimiento.

El pago de todas estas pensiones es mensual, con dos pagas extraordinarias al año. ■

**Raúl G. MOLINERO**

## Supuesto práctico

Supongamos que un señor decide jubilarse a la edad de 61 años y cinco meses. Este señor desea saber cuánto le queda de jubilación, teniendo en cuenta que trabajó 1.081 días en actividades de coeficiente reductor con baremo 0,40; 370 días, con baremo 0,30 y 753 días en actividades con baremo 0,20. Por último, tener en cuenta que en la fecha en que desea jubilarse suma un total de 33 años de cotización a la Seguridad Social.

1. Los días de trabajo por actividades se pasan a años:

$1.081 : 365 = 2$  años y 351 días ..... 3 años  
(Como 351 es fracción superior a 100 días se contabiliza como un año)

$370 : 365 = 1$  año y 5 días ..... 1 año  
(Como 5 días es fracción inferior a 100 días se contabiliza en el siguiente trabajo con baremo inferior)

$753 + 5 = 758$

$758 : 365 = 2$  años y 28 días ..... 2 años  
(Como no hay ningún trabajo con baremo inferior, y tampoco es fracción superior a 100 días, esa cantidad se desprecia)

2. Se multiplican los años obtenidos por sus respectivos baremos:

$3$  años  $\times 0,40 = 1,20$

$1$  año  $\times 0,30 = 0,30$

$2$  años  $\times 0,20 = 0,40$

---

1,90

(Esto significa que tiene una bonificación de 1,90; es decir, un año y 11 meses —0,90 es fracción de año y corresponde, tras la aplicación de unas tablas, a 11 meses—)

3. La bonificación se suma a la edad en que se quiere jubilar: A 61 años y cinco meses, que tiene el señor en cuestión, se le añade la bonificación de 1 año y 11 meses y resulta 63 años y 4 meses.

Como la edad de jubilación es a los 65, a este señor le falta para tener la edad legal 1 año y 8 meses.

4. Descuentos:

Por cada año o fracción que le falte para la edad de jubilación se le descuenta un 7 por cien. Como es 1 año y 8 meses tiene un 7 por cien menos y lo que corresponda a la fracción de 8 meses que podrá calcular así:

$$\frac{8 \text{ meses} \times 7 (\%)}{12} = 4,67 \%$$

Por lo tanto, al porcentaje correspondiente a 1 año (7 por cien) se le suma el de los 8 meses (4,67 por cien). Así, tenemos que a este señor se le descontará un 11,67 por cien de la base de cotización.

Como señalamos al principio, en el momento de la jubilación había cotizado 33 años. Dado que se establece que por cada año que le falte por llegar a los 35 años de cotización se le descuenta un 2 por cien, al faltarle dos años se le descontará, además, un 4 por cien.

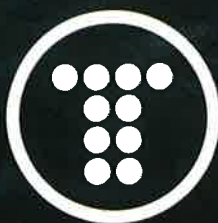
En consecuencia, el porcentaje a aplicar sobre la base reguladora se reduciría, en primer lugar, un 4 por cien por los años que le faltan de cotización, con lo que le queda el 96 por cien. A este porcentaje hay que deducirle, a su vez, lo que le resta por edad (11,67 por cien). En este caso, le quedaría un porcentaje definitivo de 96 por cien - 11,67 por cien = 84,33 por cien. ■

**R. G.**

LA MAR DE CERCA



Dondequiera que estén, los hombres del mar no están solos.  
Porque, las 24 horas del día, les acompaña el **Servicio Marítimo de Telefónica.**



**Telefónica**



## LA CALIDAD Y EL SERVICIO MARCAN NUESTRO RUMBO

**LOS COMBUSTIBLES CEPSA** (Gas-oil, diesel-oil y fuel-oil, en todos sus grados) ponen en acción la más avanzada tecnología marítima. Combustibles garantizados por la alta calidad Cepsa.

**LOS SERVICIOS CEPSA** están a su disposición muy especialmente en Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Ceuta y Gibraltar, donde Cepsa le facilita:

— Suministros de cualquier tipo de combustible. En muelle o por gabarra, con gran capacidad y velocidad de bombeo.

— Asistencia técnica mediante un equipo de personal especializado. Ponga rumbo a CEPSA.

Así es el Grupo Cepsa. Un Grupo en el que SIEMPRE...



# ALGO NOS UNE A TI.



TECNOLOGIA INTELIGENTE

CEPSA. DEPARTAMENTO DE BUNKER. Avda. de América, 32. 28028 MADRID. Tel. (91) 337 69 52. Telex 44601 SPABE.

ALGECIRAS Tel. (956) 76 17 00 Telex 78007 CEPSAE	BARCELONA Tel. (93) 200 32 11 Telex 52862 CEPSAE	BILBAO Tel. (94) 490 51 00 Telex 32645 CEPSAE	LA CORUÑA Tel. (981) 22 02 25 Telex 86075 CEPSAE	LAS PALMAS Tel. (928) 26 07 00 Telex 95028 CEPSAE	TENERIFE Tel. (922) 27 30 19 Telex 91005 CEPSAE	VALENCIA Tel. (96) 126 01 50 Telex 62047 CEPSAE	CEUTA Tels. (956) 51 31 00 Telex 78084 CEPSAE
--	--	---	--	---	---	---	---