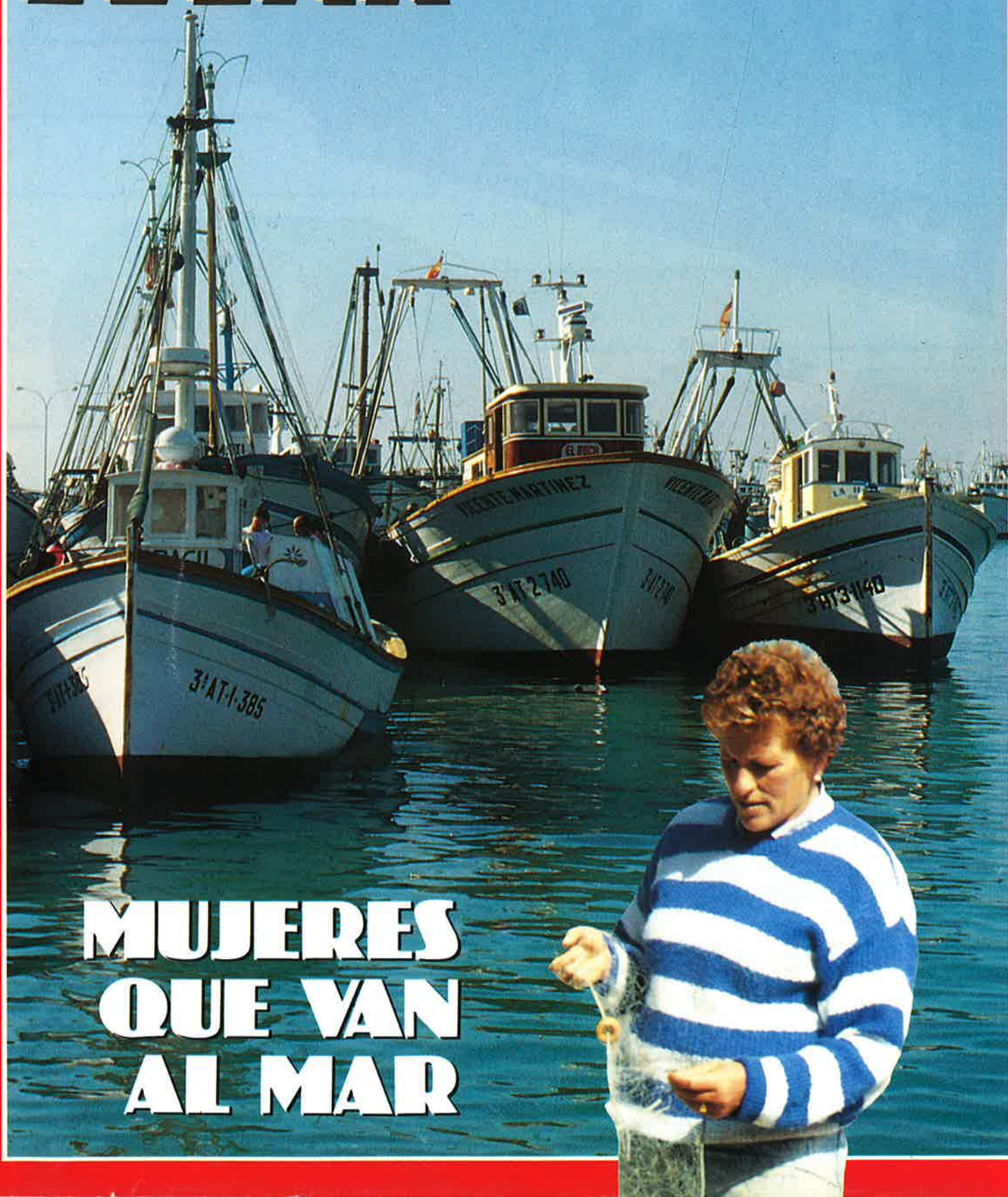


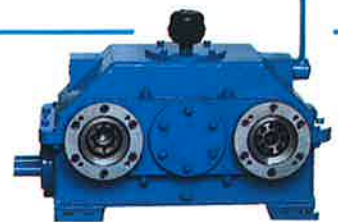
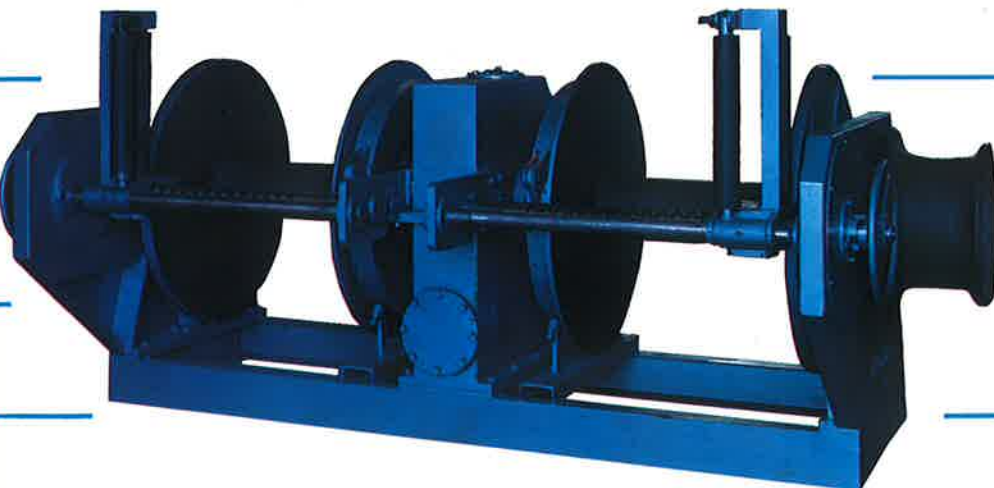
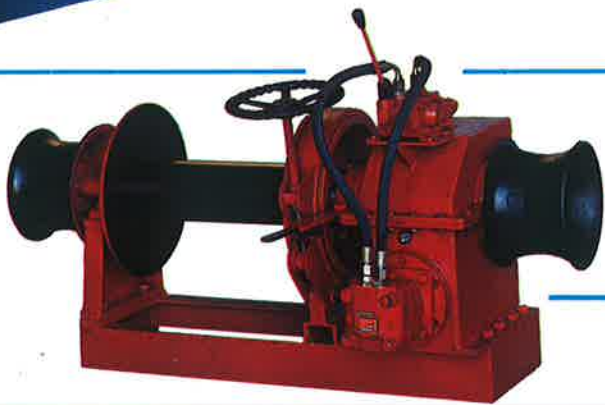
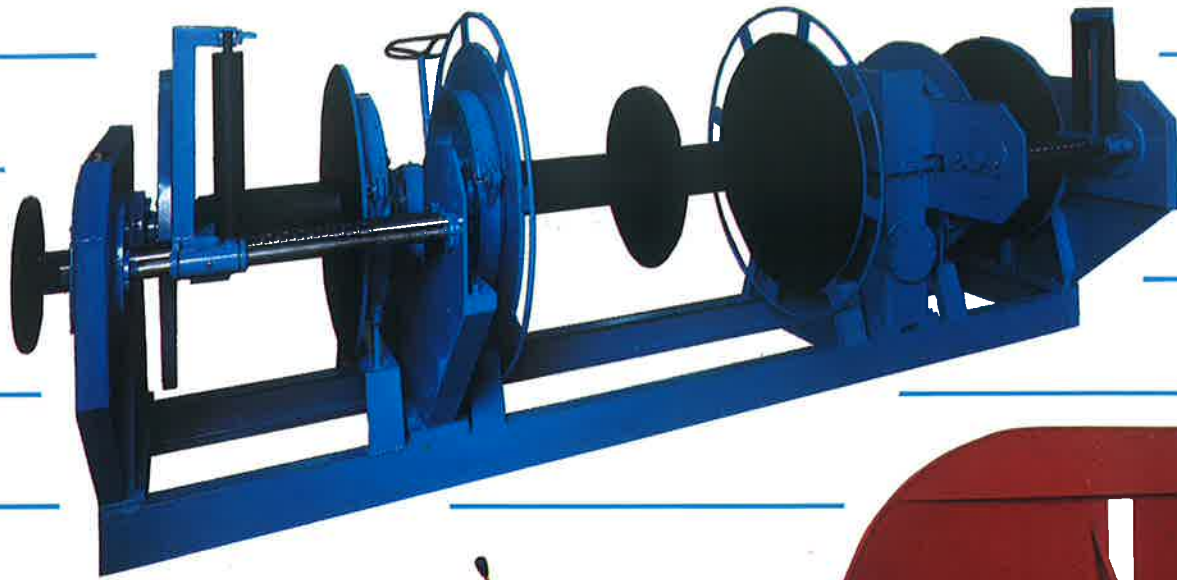
MAR

N.º 268 JULIO-AGOSTO 1989



**MUJERES
QUE VAN
AL MAR**

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia





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

DIRECTOR GENERAL: JESUS MUELA

DIRECTOR: VIDAL MATE

REDACTOR JEFE: RAUL GUTIERREZ

REDACCION: MIGUEL PEDRERO
VIRGINIA LAVIN
ANA DIAZ

SECRETARIA DE REDACCION: VIRTUDES MARHUENDA
M.^a CARMEN GUZMAN
GABINO CID

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología) y Pilar García de la Barga, Miguel A. Díez y Begoña Marugán.

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturroi, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Cautá: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20.
5.^a planta. MADRID 28004. Teléfonos
410 04 07 y 410 43 05. Télex:
23746-22107

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

Impreme: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16.516/1963
NIPO: 205-89-001-0

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

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

Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



L pasado 30 de junio concluyó el primer mandato de España al frente del Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea, cuando se cumplían escasamente tres años desde el ingreso en la CE. Un primer semestre del año que tradicionalmente suele ser el más activo desde una perspectiva política, y que la Administración española quiso jugar fuerte en la cumbre de jefes de Estado celebrada en Madrid, los días 26 y 27 de ese mismo mes, con el debate de dos aspectos básicos para el futuro de Europa: la unidad monetaria y la Carta Social Europea.

EN una Comunidad enormemente burocratizada, donde casi todo funciona por unas estrategias diseñadas con anterioridad, el cargo de presidente en la CE tiene mucho de rutinario para cumplir simplemente con los objetivos marcados por la Comisión de ese determinado período. Sin embargo, aunque esto es así, cada Estado miembro, cuando asume esa responsabilidad, tiene también la posibilidad de, sin salirse de las líneas marcadas por Bruselas, profundizar o tratar de avanzar en las cuestiones que se consideren más prioritarias por esa Administración.

ESPAÑA, dentro de esa dinámica que son las presidencias por rotación entre los diferentes Estados miembros, asumió el mandato en un momento clave para el futuro comunitario. En primer lugar, porque se ha cerrado una Europa a 12 miembros. En segundo término, porque nos encontramos a poco más de dos años, diciembre de 1992, para la entrada en vigor del mercado único, con lo que ello supone para el funcionamiento de unas economías sin fronteras. Desde esta perspectiva, la Administración española, lejos de limitarse a una presidencia de trámite, decidió desde el principio jugar a fondo este semestre para avanzar en la construcción de una CE más unida.

RESPONDIENDO a los problemas coyunturales y con especial relación con el mar, España ha impulsado el peso de la Europa azul del sur frente al poder tradicional del norte. Se han desbloqueado las ayudas para construcción de flota, investigación y búsqueda de nuevos caladeros, nuevos acuerdos internacionales, búsqueda de equilibrio entre oferta y demanda, programa para la modernización de puertos. En transportes se ha tratado de avanzar para lograr una política de mayor apoyo a la flota mercante. Se ha presionado para el control de los residuos

tóxicos así como de su transporte, entre otras muchas actuaciones.

PERO, por encima de esta dinámica de un trabajo intenso día a día durante todo el semestre, la presidencia española ha profundizado en las cuestiones básicas que hoy son el eje de la nueva Comunidad que pretenden formar los 12 Estados miembros. España, dando ejemplo con su incorporación al Sistema Monetario Europeo, hasta el momento de la cumbre en Madrid, ha luchado para avanzar en la construcción de una unidad monetaria donde el Reino Unido es el principal escollo. Las presidencias españolas, desde el Ministerio de Trabajo, ha llevado al ánimo de los demás países, la imposibilidad de avanzar en la unidad monetaria, a construir una Europa de capitales, sin perfeccionar los derechos sociales de los trabajadores y del conjunto de la población. España ha insistido en la necesidad de impulsar medidas para la incorporación al trabajo de los colectivos menos favorecidos, actuaciones que fomenten la estabilidad en el empleo y que favorezcan el desarrollo de pequeñas empresas y cooperativas. La presidencia prestó todo su apoyo a la unión monetaria y a un mercado único sin fronteras, pero siempre que ello no suponga unos mayores desequilibrios regionales y la posibilidad de unos ciudadanos europeos

editorial

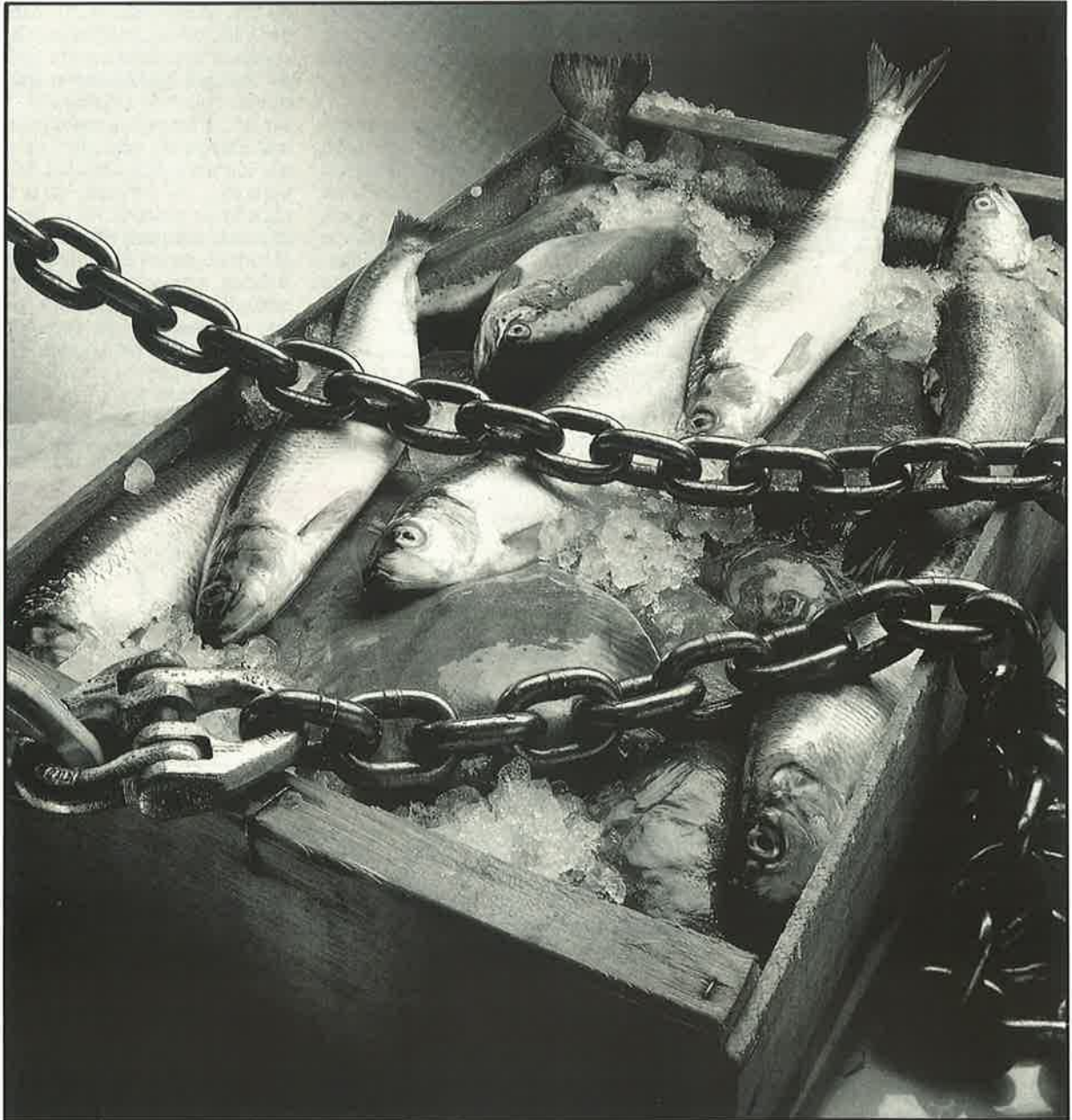
Una presidencia para la CEE

de primera y de segunda. La Carta Comunitaria de los Derechos Sociales, la llamada Carta Social Europea, ha sido una de las metas de la presidencia española que no pudo aprobarse en Madrid, también por la oposición principalmente del Reino Unido, pero que es un proyecto maduro para la presidencia francesa.

EN una Comunidad donde los procesos de cambio suponen años de discusiones, no hay duda alguna de que la contribución española, avanzando en la formación del mercado único y la Carta Social, va a dar sus frutos a corto plazo. Lejos de un trabajo de trámite, la presidencia española, como lo han reconocido todos los países, apostó fuerte para asentar los pilares de unos nuevos estados unidos de Europa. ■

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.

EDITORIAL	3
-----------------	---

REPORTAJES

RECONVERSION DE PUERTOS PESQUEROS	6
ASAMBLEA GENERAL DE ANAVE	10
SEMINARIOS SOBRE LA SEGURIDAD SOCIAL	14
COOPERATIVAS DEL MAR: VENTAJAS FISCALES	16
LA CONSTRUCCION NAVAL SE RECUPERA	19
POLITICA PESQUERA MARROQUI	22
CEE: ACUERDOS DE PESCA	24
REGENERACION DE CALADEROS	26
PLAN DE SEÑALES MARITIMAS DEL MOPU	32
III CONGRESO INTERNACIONAL DE PLAYAS	40
MUSEO MARITIMO ASTURIANO	47
MUJERES QUE VAN AL MAR	50
EL PESCADO QUE CONSUMIMOS	61
III COPA DE LAS AUTONOMIAS DE VELA	66

SECCIONES

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

Julio/agosto

1989

EN PORTADA



La incorporación de la mujer al mercado laboral produce, aún hoy, un fuerte rechazo. La cosa se complica todavía más si lo que pretende es incorporarse a un sector considerado como exclusivo de los hombres, como es el de la pesca. A las vicisitudes de las mujeres que tratan de abrirse camino en él, dedica MAR un amplio reportaje.



PROGRAMA PARA MEJORAR LOS PUERTOS PESQUEROS

En cinco años
se invertirán
21.000 millones
de pesetas

Inversiones por un total de 21.000 millones de pesetas se realizarán, durante los próximos cinco años, en los puertos pesqueros españoles con el fin de mejorar su infraestructura, de acuerdo con el programa aprobado por la Comunidad Europea. Ciento cincuenta puertos podrán ser los beneficiarios de unas ayudas tanto comunitarias como nacionales, y que pueden suponer hasta el 70 por cien de toda la inversión. España, según manifestaciones de la presidente del FROM, Rosa Fernández-León, será el país más beneficiado por estas ayudas.

DESDE el ingreso de España en la Comunidad, las inversiones en el sector de la pesca han experimentado un impulso importante en base a diferentes disposiciones. Para las actuaciones de mejora de estructuras en la flota, construcción y modernización de barcos, arrecifes artificiales, acuicultura, etcétera, los apoyos de la CE se tramitan por el Reglamento 4028 de 1986, de acuerdo con el cual se elaboran los correspondientes planes quinquenales. Por su parte, los programas para la mejora de la industria pesquera, tanto en la comercialización de la primera venta hasta los procesos de transformación, se han hecho según el Reglamento 355, bajo la coordinación de la dirección general de Industrias Agrarias y Alimentarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Las previsiones iniciales apuntaban unas inversiones a cinco años de 45.000 millones de pesetas. 30.000 millones correspondientes a la transformación de los productos de la pesca y 15.000 millones de pesetas más para la mejora de los procesos de comercialización en la primera fase.

La experiencia de los últimos años ha puesto de manifiesto que el Reglamento 355 daba respuesta a todas las peticiones planteadas por el sector de la industria. Sin embargo, se dejaban sentir algunas carencias para enmarcar los programas correspondientes a la mejora de la estructura del sector de la pesca en los puertos. Respondiendo a esta necesidad, la Administración española, a través del FROM y la Secretaría General de Pesca, planteó en Bruselas la necesidad de disponer de un instrumento específico para la mejora de las estructuras de la pesca, desde el desembarco hasta su envío al mercado para su consumo en fresco o a la industria transformadora. Por parte de la Comunidad, se ha respondido a estas peticiones con la aprobación, el pasado 5 de junio en el Comité de Estructuras, del Programa Nacional de Infraestructura Portuaria dentro del marco del Re-

glamento de la Comunidad Europea 2321/88. En este programa se incluyen apoyos a líneas de inversión que hasta la fecha no se contemplaban en ninguna otra normativa a efectos de conseguir subvenciones comunitarias.

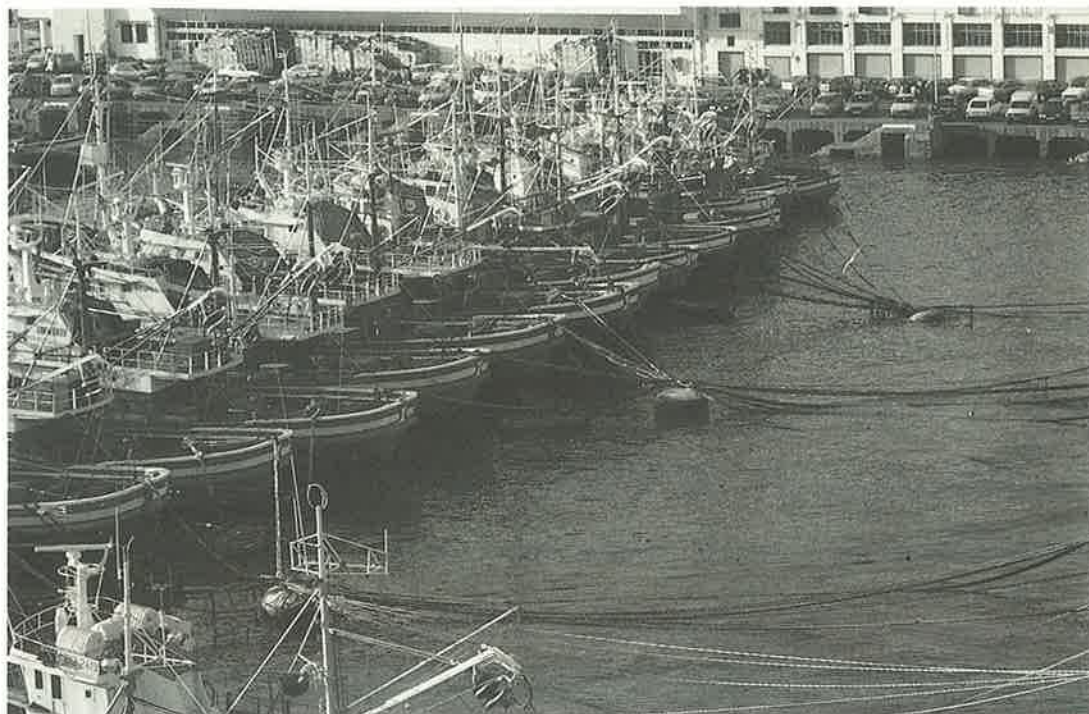
De acuerdo con la normativa anterior, era posible acceder a determinados apoyos de la CE para la mejora de las estructuras comerciales en la primera fase. En este capítulo, se incluían proyectos para la fabricación de hielo, almacenes, etcétera. Sin embargo, estas actuaciones que se presentaban

en los próximos cinco años, existan en España unos puertos perfectamente dotados que hagan más fáciles las tareas de la pesca, que reduzcan costes y que, en definitiva, se logre un sector más competitivo.

El Comité de Estructuras de la Comunidad aprobó el pasado 5 de junio los programas para la mejora de la infraestructura portuaria presentados por varios Estados miembros, entre los que se encontraban España, Francia y Portugal. La propuesta española supone una inversión de 21.000 millones de pesetas, mientras el programa

liones de pesetas corresponden a instalaciones portuarias dependientes de las Comunidades Autónomas, y solamente 3.407 millones de pesetas son inversiones en puertos ligados a la Administración central.

Por líneas de actuación, un total de 4.369 millones de pesetas corresponderán a inversiones que era posible realizar también en el marco del Reglamento 355/77, tales como las fábricas de hielo, almacenes, etcétera... Con el nuevo programa se logra una mayor coordinación para el cumplimiento de estos objetivos. El resto de las



por el Reglamento 355 se quedan cortas para las necesidades de los puertos pesqueros. Con el Programa aprobado en Bruselas, se abre un nuevo y amplio abanico de posibilidades. Ya es posible presentar proyectos para su realización con importantes subvenciones comunitarias y españolas, encaminadas a mejorar en su conjunto la estructura de los puertos. Se apoya la inversión para la construcción de almacenes, instalaciones de varaderos, talleres para reparación de los barcos pesqueros, material para la descarga de la pesca, grúas, carretillas, instalaciones para el aprovisionamiento de agua, gasóleo, etcétera... Se trata de que

francés para los próximos cinco años es de 3.600 millones de pesetas, el portugués de 1.600 millones. A partir de este momento, ya está abierto el período para la presentación de proyectos que serán remitidos a Bruselas y aprobados en las dos reuniones que celebra cada año este Comité.

Según manifestaciones de la presidente del FROM, Rosa Fernández-León, son 150 los puertos pesqueros españoles que se pueden beneficiar de este tipo de ayudas, con la excepción de los canarios, que no están incluidos en la política común para estos fines. De los 21.000 millones de pesetas de inversión previstos, 17.736 mi-

liones de pesetas corresponden a instalaciones portuarias dependientes de las Comunidades Autónomas, y solamente 3.407 millones de pesetas son inversiones en puertos ligados a la Administración central. Por líneas de actuación, un total de 4.369 millones de pesetas corresponderán a inversiones que era posible realizar también en el marco del Reglamento 355/77, tales como las fábricas de hielo, almacenes, etcétera... Con el nuevo programa se logra una mayor coordinación para el cumplimiento de estos objetivos. El resto de las inversiones previas no era posible realizarlas con la disposición anterior. Son actuaciones correspondientes al aprovisionamiento de hielo, con una inversión de 2.806 millones de pesetas. Para instalaciones de almacenamiento mediante frío, las inversiones supondrán 2.611 millones de pesetas. Con destino al suministro de agua se invertirán 554 millones de pesetas. Para la adquisición de material destinado a la descarga de pescado hay una inversión prevista de 1.109 millones de pesetas. Para el aprovisionamiento de carburante, 327 millones de pesetas de inversión. La partida más elevada corresponde a las inversiones para

mejorar las condiciones de ayuda a los barcos pesqueros, que ascienden a 7.720 millones de pesetas. Finalmente, para la transformación de los muelles y la mejora de su equipamiento, las inversiones suponen 1.645 millones de pesetas.

Por Comunidades Autónomas, de los 17.736 millones de pesetas que se contemplan en los programas de inversiones previstos, Galicia está en cabeza con 5.597 millones de pesetas. De esta partida, el volumen más importante, con 2.081 millones de pesetas, se destinará a mejorar las condiciones de ayuda a las actividades de los pesqueros. En estas actuaciones se halla la mejora o construcción de varaderos, instalación de talleres, grúas, carretillas... Para transformación y mejora de los muelles se destinarán, en la misma región, 817 millones de pesetas. Para instalación de almacenamiento mediante frío, 734 millones; y 708 millones más para aprovisionamiento de hielo.

La segunda Comunidad Autónoma en inversiones, de acuerdo con este programa, es la valenciana, con 2.926 millones de pesetas. De esta cantidad destacan 684 millones para aprovisionamiento de hielo y 610 millones más para la mejo-



Rosa Fernández-León, presidenta del FROM.

ra de las condiciones de ayuda a las actividades de los pesqueros. Cantabria ocupa el tercer lugar con 2.145 millones de pesetas.

En el conjunto de los programas presentados globalmente por las Comunidades Autónomas, destaca su interés para la mejora de la infraestructura portuaria, con el fin de hacer más fácil la actividad en este tipo de instalaciones. Igualmente, es importante el esfuerzo que se pretende llevar a cabo para mejorar la actividad comercial en la primera fase de la venta del pescado donde destaca la política de almacenamientos. Aproximadamente, el 15

por cien de las inversiones proyectadas en el conjunto de los 150 puertos se dedicará a continuar el desarrollo de las lonjas de contratación, instalaciones auxiliares y para el trans-

porte frigorífico. Muchos de estos trabajos ya se habían iniciado con anterioridad con ayuda comunitaria a través del Reglamento 355/77. A partir de este Programa Nacional de Infraes-

RESUMEN GENERAL DE INVERSIONES PARA EL EQUIPAMIENTO DE PUERTOS PESQUEROS (1989-1993)

Líneas de actuación	Total inversiones CC.AA.	Total inversiones Estado	Total programa plurianual
A) Inversiones aceptables según el Rgto. (CEE) N.º 355/77 que no han sido objeto de ayuda comunitaria en el marco de dicho Reglamento	2.691,6	1.678	4.369,6
B) Inversiones que no pueden tener ayudas por el Rgto. (CEE) N.º 355/77, cuyos fines sean los siguientes:			
— Aprovisionamiento de hielo	2.806		2.806
— Instalación de almacenamiento mediante frío	2.611,7		2.611,7
— Suministro de agua	327	227	554
— Material de descarga de pescado	1.109		1.109
— Aprovisionamiento de carburante	327,5		327,5
— Mejora de las condiciones de ayuda a las actividades de los buques pesqueros	6.275	1.445	7.720
— Transformación o equipamiento de los muelles para mejoras de la seguridad durante la carga y descarga	1.588,5	57	1.645,5
TOTAL	17.736,3	3.407	21.143,3

(Inversiones en millones de pesetas).

PLAN DE INVERSIONES PARA EL EQUIPAMIENTO DE PUERTOS PESQUEROS 1989/93

Líneas de actuación	Inversiones por Comunidades Autónomas (Millones de pesetas)									Total inversiones
	Andalucía	Asturias	Baleares	Cantabria	Cataluña	Galicia	Murcia	País Vasco	Valencia	
A) Inversiones aceptables según el Rgto. (CEE) N.º 355/77 que no han sido objeto de ayuda comunitaria en el marco de dicho Reglamento	25	235	124,9	138	522	447	20,7	540	639	2.691,6
B) Inversiones que no pueden tener ayudas por el Rgto. (CEE) N.º 355/77, cuyos fines sean los siguientes:										
— Aprovisionamiento de hielo	350	65	5,7	560	398	708,5	34,5		684	2.806
— Instalación de almacenamiento mediante frío	238	48	22	743	110	734	208,7	40	468	2.611,7
— Suministro de agua		15		10	64	176	2		60	327
— Material de descarga de pescado	50	21	25	86	190	595,5	1,5		140	1.109
— Aprovisionamiento de carburante	20	4	4		82	37,5			180	327,5
— Mejora de las condiciones de ayuda a las actividades de los buques pesqueros	932	802		371	634	2.081	200	645	610	6.275
— Transformación o equipamiento de los muelles para mejoras de la seguridad durante la carga y descarga	15	80		237	185	817,5	14	95	145	1.588,5
TOTAL INVERSIONES	1.630	1.270	181,6	2.145	2.185	5.597	481,4	1.320	2.926	17.736,3

estructura Portuaria, se dará un impulso que, en una primera fase, durará hasta 1993.

Para las actuaciones en puertos dependientes de las Comunidades Autónomas, los respectivos gobiernos deberán presentar a través de la Secretaría General de Pesca y del FROM del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación. La Administración central correrá con toda la tramitación de cara a Bruselas de los proyectos que se consideren viables y gestionará también las subvenciones.

Este Programa, al igual que otras actividades de la pesca, cuenta con importantes subvenciones, tanto de Bruselas como de la Administración española, diferentes para cada región, en función del grado de desarrollo en que se encuentre la misma. En el mejor de los casos, un proyecto presentado y aprobado bajo este programa puede recibir ayudas por valor de hasta un 70 por cien de su



inversión. En el peor de los casos, para zonas desarrolladas, la subvención será inferior al 30 por cien.

Galicia, Granada y Huelva pueden acceder a una subvención comunitaria de hasta el 50 por cien. La subvención nacional se debe situar entre el 5 y el 25 por cien.

En un segundo nivel, con

una subvención máxima de la Comunidad del 35 por cien, están las comunidades de Baleares, Murcia, Cantabria, País Valenciano y las provincias de Sevilla, Málaga, Cádiz, Guipúzcoa, Gerona y Tarragona. La subvención nacional se debe situar entre el 5 y el 30 por cien.

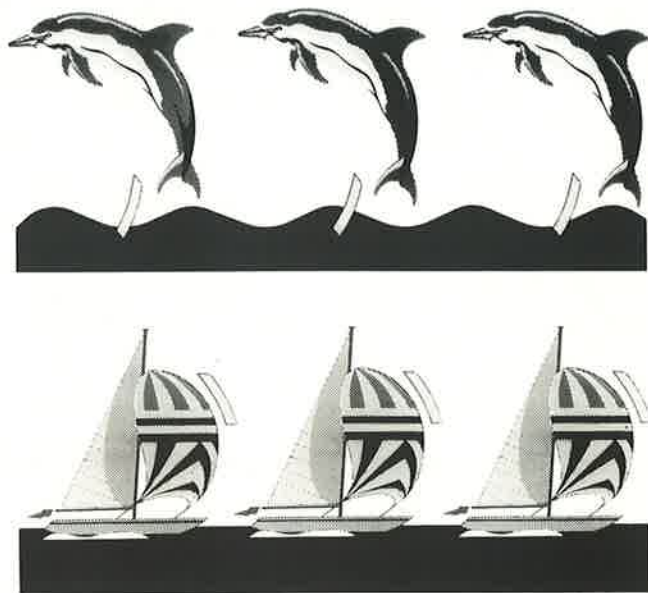
Finalmente, para el resto de

las zonas, la subvención máxima de la Comunidad Europea es del 25 por cien. La aportación española deberá estar entre el 5 y el 25 por cien. Para recibir cualquier ayuda de Bruselas, el país miembro debe aportar como mínimo un 5 por cien aumentando la ayuda comunitaria a medida que sube también la nacional.

El programa presentado por la Administración española se ha confeccionado en coordinación con las correspondientes Comunidades Autónomas, a quienes corresponde ahora la presentación de los proyectos concretos. El objetivo, en todos los casos, es lograr puertos pesqueros más competitivos y donde se perfeccionen los mecanismos para la comercialización de los productos de la pesca en su primera venta, donde suelen existir los mayores problemas por la falta de estructuras. ■

Vidal MATE

DEL 2 AL 10 DICIEMBRE 1989 HAZTE ALAMAR



28 SALON NAUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

Avda. Reina M.^a Cristina s/n
08004 Barcelona - España
Tels. (93) 423 31 01
Telex 50458 FOIMB-E
Fax (93) 423 86 51

DELEGACION EN MADRID
P^o de la Castellana, 153, 4^o B
28046 Madrid - España
Tels. (91) 571 65 61 - 571 65 62
Telex 49783 FOIMB-E
Fax (91) 270 32 57

Caixa
Barcelona

IBERIA IB



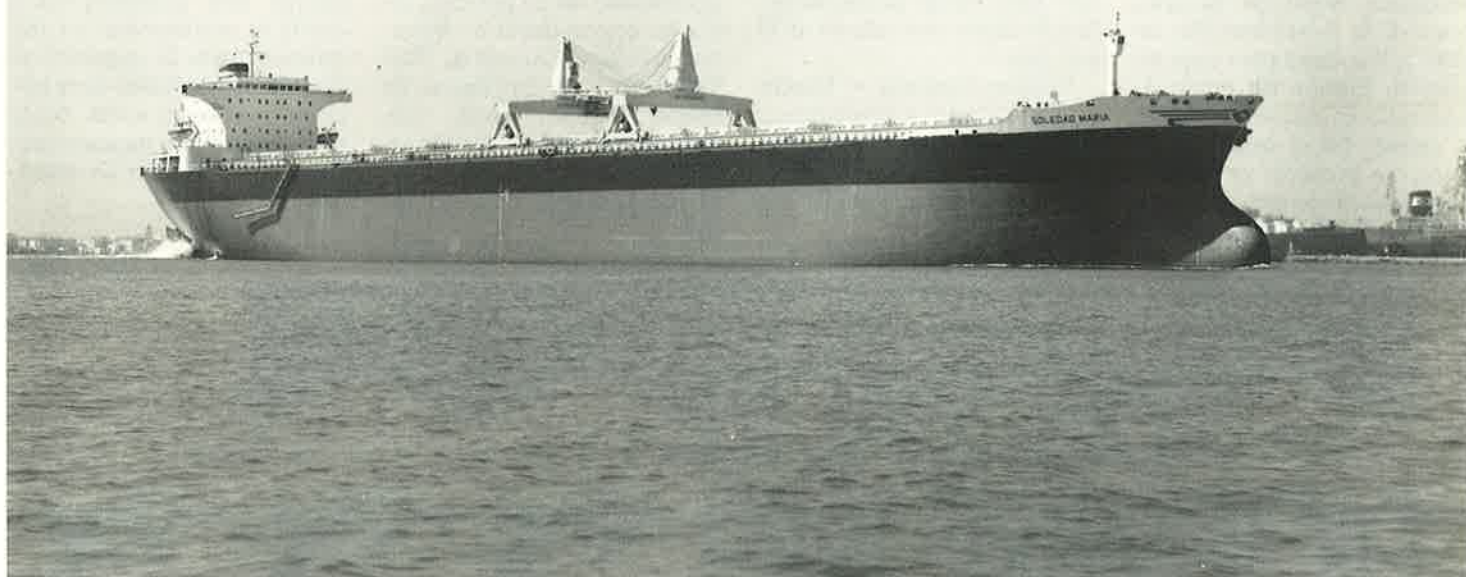
El máximo exponente.

CATALUNYA 1000 ANYS



El ministro de Transportes, José Barrionuevo, en la asamblea de ANAVE

«APOYO TOTAL A LA FLOTA»



EL ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo, aprovechó la asamblea general de ANAVE, donde se hicieron críticas a la Administración por los problemas existentes en este sector, para exponer la posición oficial y plantear la estrategia diseñada para el futuro. José Barrionuevo reconoció la posibilidad de que la Administración hubiera actuado con una cierta lentitud, pero señaló la decidida voluntad del Ministerio de solucionar rápidamente todos los problemas pendientes: *Nos interesa mucho —señaló— por razones estratégicas, económicas y de todo tipo, contar con una flota mercante española, de propiedad española y con tripulantes españoles*

El Gobierno tiene una voluntad decidida de apoyar la flota española de marina mercante, según manifestaciones del ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo, en la asamblea general de ANAVE. Entre otros puntos de interés, anunció la redacción avanzada de un anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, la aplicación inmediata de los Planes de Viabilidad y el establecimiento de una normativa sobre ayudas que está sometida al obligado trámite de la Comunidad.

que ejerzan sus funciones, sus competencias, en un marco de una mayor competitividad, porque a ello nos obligan las circunstancias internacionales y nuestra pertenencia a la CE.

Para José Barrionuevo, son importantes las medidas que se han adoptado en los últimos meses en otros países de la CE, con el fin de ayudar a las flo-

tas mercantes a hacer frente a una crisis internacional y a la competencia exterior. Igualmente destacó el documento en esta línea aprobado el pasado mes de mayo por el Colegio de Comisarios, texto que debe ser desarrollado en los próximos meses para la aplicación de las denominadas «medidas positivas» y que, entre otros puntos,

ofrecen la posibilidad de crear un registro común.

Sin embargo, para el ministro de Transportes, es más importante para la flota española el reciente acuerdo logrado entre la Dirección General de la Marina Mercante, tras la llegada de Rafael Lobeto, y ANAVE, UGT, Marina Mercante, SLMM, CCOO y SEOMM. Según el ministro, supone una especie de compromiso orientador de lo que debe ser la actuación de la Administración en el futuro más inmediato y que, de alguna forma, señala el camino tanto a las empresas, los navieros, a los sindicatos y a la propia Administración. Las líneas contempladas en ese compromiso, defensa de las medidas positivas, intensificación de los sistemas de inspección maríti-

ma integral, establecimiento y ejecución de los correspondientes Planes de Viabilidad, constituyen para el departamento elementos claves en sus actuaciones.

Según anunció José Barrionuevo, aprovechando estudios y trabajos anteriores, la Dirección General de la Marina Mercante tiene ya en fase muy avanzada la redacción de un anteproyecto de Ley para la mejor ordenación de este sector. Este proyecto se inspira en las grandes líneas de la política comunitaria y, entre otros puntos, se refiere a la organización de los tráficos y de la explotación del sector naviero, a las medidas institucionales, a las reformas de la Administración de acuerdo con lo estudiado en el seno de la comisión COMINMAR, al régimen de infracciones y sanciones y a la simplificación de la normativa para el sector.

Una de las críticas más generalizadas de los armadores, durante los últimos años, hacia la Administración ha sido el retraso para la aplicación de los Planes de Viabilidad de cara a lograr cuanto antes una reestructuración del sector y una flota más competitiva. José Barrionuevo anunció que en cuestión de varias semanas se podrían presentar a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos los primeros Planes. De esta forma, se abre ya el proceso definitivo que se irá extendiendo de acuerdo con las solicitudes y los estudios realizados.

Junto a esta buena noticia para los asociados a ANAVE, el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones anunció igualmente la existencia de un proyecto de disposición sobre concesión de ayudas a tráficos con arreglo a nuevos criterios. Este nuevo proyecto, por la pertenencia a la Comunidad Europea, está siendo estudiado por la Comisión y, aunque existen algunas dificultades, se espera sacar adelante el acuerdo con los criterios planteados por la Administra-



ción española. El establecimiento de unos nuevos sistemas de ayudas supone la necesidad de cerrar el mecanismo que funcionaba con anterioridad. El ministro indicó la existencia de algunas dificultades presupuestarias que, sin embargo, se esperaba superar. José Barrionuevo indicó a los responsables de ANAVE que ya se habían tramitado una parte de las solicitudes recibidas y que no era un asunto olvidado, guardado en el cajón, para que lo resolviera el tiempo. El ministro cree en la posibilidad de resolver todos los problemas existentes por las vías ya en marcha desde unos planteamientos de máxima colaboración y coordinación entre Administración y todos los representantes del sector.

La actualidad de la flota mercante y las dificultades que per-

sisten desde hace ya varios años, han tomado en los últimos meses un nuevo giro tras el nombramiento como director general de la Marina Mercante a Rafael Lobeto.

Una de las primeras actuaciones se centró en el conjunto de medidas a las que se comprometió Rafael Lobeto ante los representantes de la patronal y del conjunto de los sindicatos del sector. Entre estas medidas destaca la reforma de la Administración marítima (económica, social, técnica y administrativa), la reforma de las enseñanzas profesionales marítimas, un plan general de formación en seguridad marítima, plan de prácticas profesionales, inspección marítima integral, plan nacional de salvamento y seguridad marítima y Planes de Viabilidad con especial estudio de la gestión em-

presarial, formación y reciclaje de tripulaciones, planes de inversiones y análisis de las situaciones económico-financiera y social.

Por otra parte, todos los grupos parlamentarios del Congreso de los Diputados han apoyado los proyectos de la Dirección General de la Marina Mercante en su política para la aplicación de los Planes de Viabilidad y la aprobación de la nueva Ley para ordenar el sector, durante la intervención de Rafael Lobeto ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios. En la misma sesión, se anunció el objetivo de luchar para conseguir un nuevo modelo de Administración marítima central y periférica que supere las actuales carencias. ■

V. M.



Juan Ybarra, nuevo presidente de ANAVE



SEGUN los datos elaborados por ANAVE, en 1988 se ha producido una sensible recuperación mundial de los tráficos marítimos. Ha existido un aumento de la producción y del comercio mundial, una moderada demanda de nuevos barcos, fletes con tendencia generalizada al alza y bajísimos niveles de amarres y desguaces. El final de la guerra entre Irán e Irak ha contribuido también a normalizar la navegación en la zona. La creación de registros especiales en países con tradición marítima ha contribuido igualmente a proporcionar una mayor estabilidad en el sector. Frente a esta situación mundial de la flota mercante, los responsables de ANAVE estiman que en el Estado español no se ha actuado con la suficiente de-

La flota española de buques mercantes experimentó en 1988 una reducción de 43 unidades, lo que supuso el 12,4 por cien del Tonelaje de Registro Bruto. De un total de 510 buques inscritos el 1 de enero de 1988, un año más tarde la cifra se reducía a 467 barcos, con 3.498.148 TRB. Para el ex presidente de ANAVE, Juan María Gómez de Mariaca, es urgente la adopción de soluciones que frenen la crisis en este sector para evitar la desaparición real de la flota, por sus dificultades para competir en otros mercados donde las condiciones son diferentes.

cisión, retrasándose en exceso medidas indispensables, aunque se reconoce un avance en la concienciación institucional.

Para el ex presidente de ANAVE, Juan María Gómez de Mariaca, la flota sufre desde hace cinco años una de las crisis más graves de su historia, con la pérdida de 205 embarcaciones con casi 3 millones de TRB. En los últimos dos años, las pérdidas

fueron de 87 buques, con más de un millón de TRB. Con el fin de frenar esta caída, los navieros insisten ante la Administración para que se apliquen sin demora las medidas oportunas que, entre otras, se concretan en los siguientes puntos: a) continuar con las ayudas al tráfico durante 1989, confeccionando un nuevo esquema para 1990; b) compensación de los sobrecostos que suponen

las cargas sociales; c) supresión de los factores de incompetitividad mediante las llamadas medidas positivas que en el seno de la CE ya han sido aplicadas en Francia, Italia, Dinamarca, Alemania y Holanda.

Según ANAVE, España debería mantener una posición firme en la negociación del paquete comunitario para este sector. La propuesta de un registro europeo complementario al nacional se ve como un mal remedio burocrático frente a los registros especiales, puestos en práctica por otros Estados; solución a la que, entienden, no debería renunciar España.

En relación con los Planes de Viabilidad, el ex presidente de ANAVE señaló la necesidad de su negociación para antes de agosto, asegurando que la Admi-

nistración contaría con la máxima colaboración desde la asociación.

Según la memoria de ANAVE, los acontecimientos más importantes sucedidos en 1988, en relación con este sector, se centran en los Planes de Viabilidad y el proceso seguido para su puesta en marcha. El 24 de marzo de 1988, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos aprobó la creación de una gerencia para esos planes. Semanas más tarde, el 5 de mayo, se aprobaba la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante, aunque no comenzó a funcionar hasta mediados de octubre, con José Ramón Fernández Antonio como consejero delegado. A partir de entonces se abrió un proceso de trabajo que culminó con la presentación de planes por parte de 83 empresas, que en su conjunto tienen 300 barcos con más de tres millones de TRB, lo que supone más del 85 por cien del tonelaje total de la flota española.

A la espera de la aplicación de estos Planes de Viabilidad y la reconversión del sector, la evolución de la flota en 1988 ha seguido la caída iniciada hace una década, y con mayor intensidad en los últimos cinco años. En 1988 se perdieron 23 unidades de carga general, que representan el 30 por cien del tonelaje registrado. En frigoríficos, seis unidades, con más del 29 por cien del TRB.

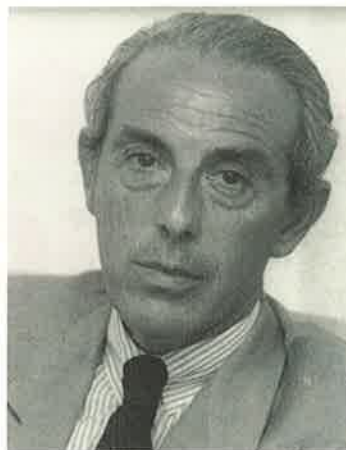
El sector de petroleros perdió 12 unidades, con el 17,7 por cien del TRB. En el resto de los segmentos de la flota ha existido una mayor estabilidad. Los rolones pierden el 5 por cien de TRB; los portacontenedores, el 3,1 por cien, y los graneleros, el 1,7 por cien.

Finalmente, se ha producido un ligero aumento en los buques de pasaje. El proceso de recortes, experimentado en 1988, se ha mantenido durante los primeros cinco meses de 1989 con una nueva disminución del TRB en la flota del 7,5 por cien.

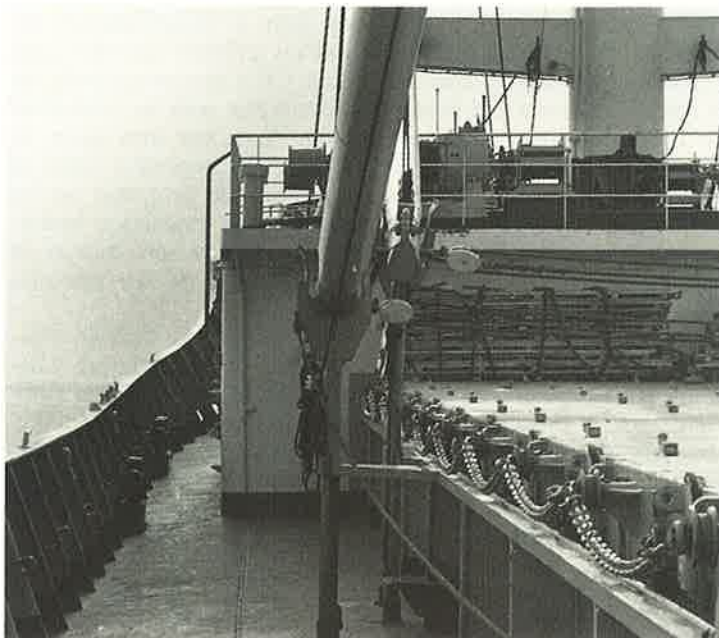
Esta eliminación de unidades por desguace o exportación ha supuesto a la vez un rejuvenecimiento de la flota. En este momento, el 39 por cien de la mis-

ma tiene menos de 10 años, frente al 35,7 por cien que representaban estos buques el año anterior. La flota mayor de 24 años se sitúa en torno al 1,5 por cien.

En 1988 se realizaron siete nuevos contratos para buques mercantes, de los cuales dos eran petroleros de crudo, tres gabarras petroleras, un carguero frigorífico, y otro buque de pasaje, con un total de 173.000 TRB. En el mismo año se entregaron cuatro buques por un total de 57.000 TRB. La cartera de pedidos a inicios de 1989 era de nueve unidades mercantes, con un total de 180.600 TRB.

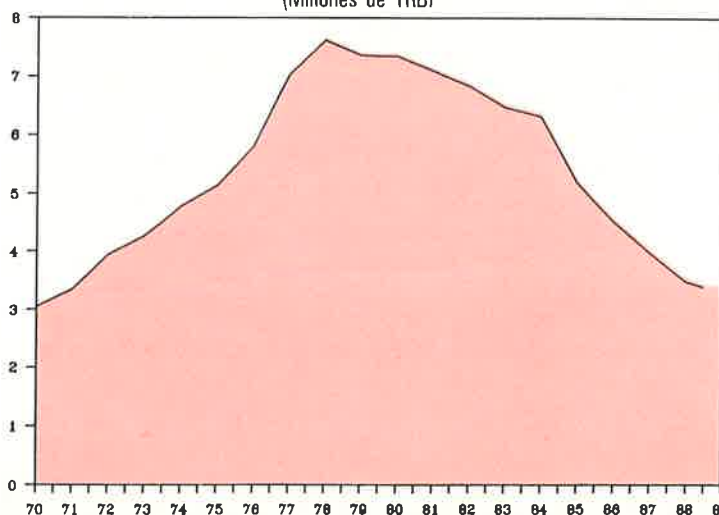


Juan Ybarra, nuevo presidente de ANAVE.



FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA DE TRANSPORTE

(Millones de TRB)



Fuente: ANAVE

A pesar de la mejoría de la situación internacional del comercio y la economía, la actividad de la flota española en 1988, experimentó nuevamente un descenso, pasando de 91,8 millones de toneladas a 84,8 millones en 1988. Estas cifras suponen un descenso de la carga en un 7,5 por cien, porcentaje inferior al 12,4 por cien que ha registrado la flota, lo que supone una mejora en los índices de productividad. La importación de crudo en la flota nacional pasó de 22,18 millones de toneladas a 22,71. Las importaciones del resto de los productos bajó de 13,6 millones de toneladas a 12,9. Las exportaciones también experimentaron una reducción de 5,15 millones de toneladas a 4,50. En cabotaje la caída fue de 37,35 millones de toneladas a 35. Finalmente, el transporte extranacional cedió de 13,50 millones de toneladas a 9,70.

Frente a la situación existente en España, según los datos del Lloyd's Register of Shipping, al 1 de julio de 1988 la flota mundial ascendía a 75.680 buques, con un total de 403 millones de TRB, cifra prácticamente igual a la de 1987. Esta congelación de la flota se debe a las altas registradas durante este período, así como a la drástica disminución de las bajas. A corto o medio plazo, no se prevé un aumento significativo de la flota, lo que hace suponer que se va a mantener un equilibrio entre la oferta y la demanda con tendencia a mejorar en los próximos años.

Según datos de Fearnleys, la cartera de pedidos de nuevas construcciones a principios de 1989, era de 388 unidades por 37 millones de TRB, lo que supone un aumento del 4,4 por cien en tonelaje y del 1,7 por cien en unidades sobre el año anterior. Estas cifras suponen un cambio de tendencia respecto a los años precedentes.

La asamblea general de ANAVE eligió como nuevo presidente de la asociación a Juan Ybarra, consejero y gerente de la naviera Ybarra y Cía. ■

Seminarios
de
estudio
sobre
la Seguridad
Social

Mejorar las prestaciones sociales

El funcionamiento de la Seguridad Social en el marco de un mercado único europeo, así como la reforma del sistema español para lograr una universalización de la protección, han constituido los aspectos centrales de estudio en los seminarios celebrados durante las últimas semanas, con participación de altos cargos de la Administración española y comunitaria, catedráticos y representantes de los empresarios y los trabajadores. Tras la celebración de estas jornadas, se ha puesto de manifiesto la necesidad de avanzar también en los sistemas de protección social comunes a medida que se construye el mercado único del trabajo en la CE. En cuanto a la reforma financiera del sistema español de la Seguridad Social, el objetivo es proseguir dicha reforma para lograr extender la protección a quienes, por diferentes razones, no pudieron cotizar y se hallan en situación de necesidad.

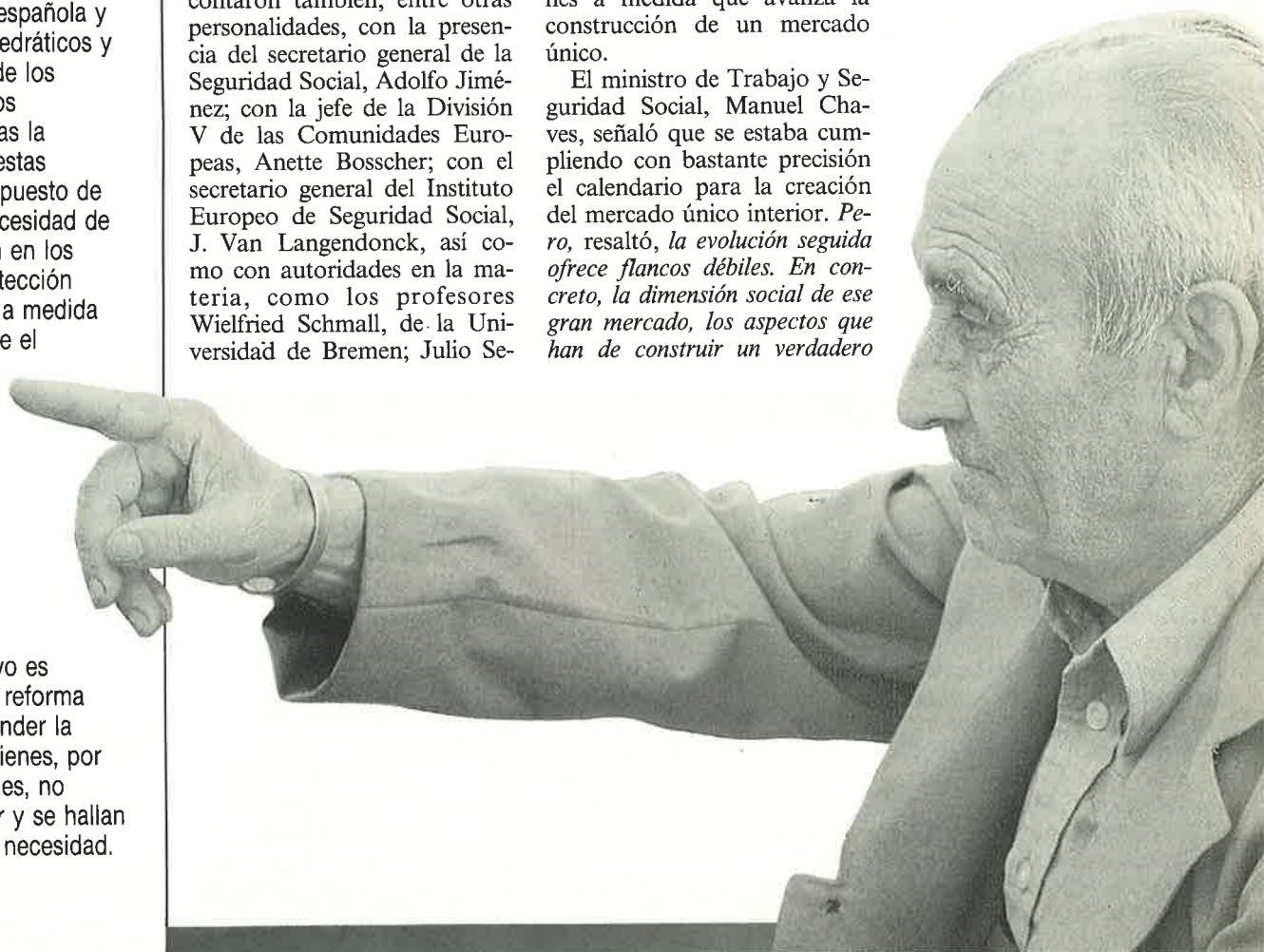
COINCIDIENDO con el periodo de presidencia española en el marco de la Comunidad, y cuando ya falta poco para el establecimiento de un mercado único, tuvo lugar los días 29 y 30 de mayo, en Euroforum, de El Escorial, un seminario sobre «Los sistemas de la Seguridad Social y el Mercado Único Europeo». Estos encuentros, inaugurados por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, contaron también, entre otras personalidades, con la presencia del secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez; con la jefe de la División V de las Comunidades Europeas, Anette Bosscher; con el secretario general del Instituto Europeo de Seguridad Social, J. Van Langendonck, así como con autoridades en la materia, como los profesores Wiefried Schmall, de la Universidad de Bremen; Julio Se-

gura, de la Universidad de Madrid; Manuel Piñero y representantes de sindicatos y empresarios.

Los debates de este seminario, a grandes rasgos, sirvieron para poner de manifiesto, por un lado, la complejidad de todos los sistemas que funcionan en la CE y, en consecuencia, las dificultades para su uniformación. Pero, por otra parte, se llegó a la conclusión sobre la necesidad de progresar en los sistemas de protección comunes a medida que avanza la construcción de un mercado único.

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, señaló que se estaba cumpliendo con bastante precisión el calendario para la creación del mercado único interior. *Pero, resaltó, la evolución seguida ofrece flancos débiles. En concreto, la dimensión social de ese gran mercado, los aspectos que han de construir un verdadero*

espacio social europeo para la libre circulación de trabajadores, están aún por articular. El ministro español señaló la necesidad de avanzar, no solamente en cuestiones económicas, sino de impulsar una política que tienda a reducir los desequilibrios regionales y las desigualdades sociales. Para Manuel Chaves, *la integración económica ha de producirse sin reducir los niveles de protección alcanzados por los trabajadores euro-*



peos y, haciendo que la extensión de la cobertura social sea equiparable en los distintos países, sin perjuicio de las diferencias lógicas de intensidad en la protección que permiten las economías de cada Estado miembro. Una libre circulación de trabajadores —señala Manuel Chaves— exige una protección generalizada ante la enfermedad, el accidente, la invalidez o la vejez. Un derecho generalizado a la salud, la educación o la formación de empleo. Todo ciudadano europeo debería tener la certeza jurídica de que, allí donde se encuentre o trabaje, dispondrá de un cuadro común de garantía de derechos sociales básicos sin perjuicio de las peculiaridades de los derechos internos de cada Estado.

Tras varias jornadas de debates, los reunidos en El Escorial, Madrid, llegaron a la conclusión de que la dimensión social del gran mercado único europeo está aún por construir, por lo cual es indispensable proceder en primer lugar a su definición. Para los analistas del sector, se requiere en principio una puesta al día de los Reglamentos comunitarios relativos a la Seguridad Social de los trabajadores migrantes. La protección social se considera como el elemento fundamental del modelo social europeo que se pretende. Una especie de tercera vía entre el modelo más liberal que funciona en algunos países extracomunitarios y el intervencionista intensivo que existe en otros.

Las medidas previsi-



Manuel Chaves, ministro de Trabajo y Seguridad Social. A la derecha, Adolfo Jiménez, secretario general de la Seguridad Social.

bles que se deben aplicar para perfeccionar ese modelo a partir de 1993 deberán ir en estas tres direcciones: a) eliminación de diferencias en función de la nacionalidad y el sexo, así como otras discriminaciones por la edad o grupo profesional; b) lograr recuperar la confianza de la opinión pública en las prestaciones sociales, especialmente en las pensiones, tras la pérdida de credibilidad que han tenido en los últimos años; c) introducción de una renta mínima europea que dé cobertura a las situaciones de necesidad, especialmente a la vejez e incapacidad.

Entre las conclusiones del seminario de El Escorial, destaca la recomendación a los diferentes países de una política de convergencia en cuestiones de la Seguridad Social. El mercado único europeo se estima que va a ocasionar algunos efectos negativos comparados en algunos regímenes. Para contrarrestar estos efectos, entre otras vías, se propone una mayor dotación de fondos para el desempleo o las jubilaciones anticipadas así como la constitución de fondos nacionales o comunitarios destinados a promover inversiones regionales en infraestructura. En todo caso, apun-

tan las conclusiones de este seminario, ante los efectos de la aplicación del mercado único se deberían tomar medidas encaminadas a suprimir las dificultades que pudieran plantearse para la libre circulación, impedir toda regresión social regional que tenga por objeto directo o encubierto la aplicación de prácticas de «dumping» social y satisfacer las demandas para resolver la aparición de nuevas necesidades sociales.

Finalmente, se recomienda promover la difusión de los regímenes de Seguridad Social profesionales de carácter complementario los cuales, sin embargo, no deben concebirse como instrumento sustitutivo parcial o total de los regímenes legales.

En la misma línea de debate para profundizar sobre la situación de la Seguridad Social, organizado por la Escuela Libre de Derecho y Economía, tuvo lugar los pasados 5 y 6 de junio un seminario sobre «La Reforma financiera del sistema de Seguridad Social en 1989». Estas jornadas contaron con la presencia de destacados especialistas en esta materia, como Eduardo Arrojo, Ana de Vicente, Alvaro Espina, Ignacio Cruz Roche, Antonio Zabalza y

José Barea. El secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, indicó que la universalización de la Seguridad Social mediante la articulación de las pensiones no contributivas y la extensión de la asistencia sanitaria a las personas carentes de recursos eran los grandes objetivos de la reforma financiera. Según datos de Eduardo Arrojo, secretario general de asistencia sanitaria, por primera vez en España el gasto público en asistencia sanitaria ha superado el 5 por cien del Producto Interior Bruto, porcentaje que ha crecido en los últimos años aunque todavía no se llegue al 7,3 por cien, que es la media en los países de la OCDE. La financiación de la asistencia sanitaria pública se hará fundamentalmente a través de los impuestos, complementada por la aportación fija, equivalente al 27 por cien de los ingresos por cuotas de la Seguridad Social. La reforma de la financiación va a permitir, en especial, la universalización de la asistencia sanitaria así como la racionalización de la gestión con mayor aprovechamiento de los recursos totales en materia de infraestructura pública y servicios. ■

V. M.

Las cooperativas del mar serán consideradas especialmente protegidas a efectos tributarios. Un proyecto de ley, aprobado ya en el Congreso, fija las condiciones para que estas asociaciones puedan acogerse a los beneficios fiscales que prevé. Exenciones en el impuesto sobre Sociedades, en el de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y en algunos otros de carácter local son algunas de las ventajas. La ley entrará seguramente en vigor a principios del próximo año y su incidencia en el sector se dejará notar a partir de entonces.

**PARA LAS
COOPERATIVAS
DEL MAR**



VENTAJAS FISCALES

LOS pescadores, armadores de embarcaciones, titulares de viveros de algas o de cetarias, mariscadores, concesionarios de explotaciones de pesca y, en general, cualesquiera personas físicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras podrán constituir cooperativas del mar con unas ventajas fiscales que las hacen muy atractivas.

El Congreso de los Diputados, en su comisión de Economía y Hacienda, ha aprobado recientemente un proyecto de

ley en este sentido, que ha enviado al Senado para su aprobación. La Cámara Alta lo estudiará en el pleno que se celebrará en julio y volverá de nuevo al Congreso en el caso de que se introduzcan enmiendas. La ley, según se afirma en su propio texto, *entrará en vigor el día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado y surtirá efecto para los ejercicios que se inicien a partir de la expresada fecha*, por lo que será de aplicación a partir del próximo año.

Angel García Ronda, dipu-

tado socialista por Guipúzcoa, y miembro de la comisión de Economía y Hacienda que ha aprobado la ley, considera que es un paso importante para favorecer al sector que, según él se caracteriza *por una falta de cooperativismo y de asociacionismo empresarial en general*. Esto lo explica por las circunstancias a que se ve sometido el trabajo en el mar, independientemente de la forma que adopten las empresas, *lo que desanima a muchos a invertir dinero en un negocio tan incierto. Si a eso se añade* —continúa— *que*

quienes forman las cooperativas son personas usualmente con poco valor adquisitivo, tenemos la razón por la que no se producen.

García Ronda está convencido de la importancia que va a tener la nueva ley, que no sólo atañe a las actividades marítimo-pesqueras, sino también a cooperativas agrarias, de trabajo asociado, de explotación comunitaria de la tierra y de consumidores y usuarios, entre otras. Para este diputado, *a poco que lo piensen quienes estén interesados, se acabarán acogiendo a esta fórmula, por las*

grandes ventajas que comporta. Según el, se va a imponer a medio plazo, dada su rentabilidad. *A partir de ahora —afirma— constituirse en cooperativas va a ser mucho más apetecible, sobre todo a la gente que está ya viviendo en el mar. Además —añade— es la mejor forma, porque el trabajo en un buque pesquero, por ejemplo, tiene un componente de equipo y de solidaridad entre todos que las hace muy adecuadas y favorables a estas circunstancias.*

La novedad de la ley se basa, fundamentalmente, en su carácter abierto. Podrán ser socios de estas cooperativas no ya personas físicas, como venía ocurriendo hasta ahora, sino *Cooperativas del mar, comunidades de bienes y derechos integradas por Personas Físicas dedicadas a actividades pesqueras, cofradías, entes públicos y sociedades en cuyo capital social participen mayoritariamente éstos últimos*, según reza el texto de la propia ley. García Ronda cree que este mayor aperturismo, que estos menores requisi-

tos para ser socio de una cooperativa, las hacen más parecidas a las Sociedades Anónimas Laborales en este sentido, aunque las primeras gozan de unas mayores ventajas y beneficios fiscales.

Para constituir las se exigen varios requisitos. El primero, que las formen los individuos o agrupaciones ya mencionados. Otro estipula que el volumen de las ventas o entregas realizadas en cada ejercicio económico por cada uno de los socios no supere los límites cuantitativos máximos exigidos en el Impuesto sobre la Renta de las personas físicas para la aplicación del Régimen de Estimación Objetiva Singular. De esto quedan exentos, no obstante, aquellas que estén formadas por cofradías de pescadores, entes públicos y sociedades en las que éstos últimos participen mayoritariamente. La tercera y última de las condiciones marca determinados límites a la explotación de productos obtenidos fuera de la cooperación y a la cesión por

parte de ésta de sus servicios y productos.

Pero lo que las hace realmente favorables son los beneficios fiscales que ofrecen y su consideración de especialmente protegidas. De esta forma, no se verán obligadas a pagar el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados en los casos de adquisición de bienes y derechos, así como tampoco en sus actos de constitución, ampliación de capital, fusión o escisión o en lo referido a la constitución y cancelación de préstamos.

En cuanto al impuesto de Sociedades, gozarán también de una serie de bonificaciones y exenciones que las hacen enormemente atractivas. En primer lugar, tendrán las ventajas que prevé la ley para las llamadas cooperativas protegidas, además de una bonificación del 50 por cien de la cuota íntegra que debe ser calculada de acuerdo con la misma ley. Igualmente tendrán otros beneficios fiscales referidos a tributos de carácter local con el impuesto sobre actividades económicas y el de bienes inmuebles correspondientes a los bienes de naturaleza rústica. En el caso de las asentadas en la Comunidad Autónoma de Canarias, en Ceuta o en Melilla, tendrán una exención total en el impuesto general sobre el tráfico de empresas cuando se trate de operaciones que realicen las cooperativas entre sí en dichos territorios.

Este conjunto de ventajas, en opinión del diputado socialista, hacen que puedan ser muy competitivas. *Hay que señalar al respecto —manifiesta— que sólo pagarán el 10 por cien del impuesto sobre beneficios, lo que favorecerá su rentabilidad y moverá a algunas de las empresas ya constituidas a adoptar esta nueva fórmula.*

La discusión y aprobación del proyecto de ley en la comisión de Economía y Hacienda del Congreso se ha realizado con un cierto consenso. *No ha habido grandes discrepancias —dice García Ronda— y las enmiendas que se han introducido se han referido más a la cuantificación de los beneficios*



fiscales que al fondo de la ley. Por eso mismo no espera que el Senado introduzca grandes modificaciones, una vez se estudie la ley en su pleno. Como mucho introducirán alguna corrección cuantitativa, afirma.

El atractivo de esta fórmula, que beneficiará sobre todo a los pequeños ahorradores del mar, a los trabajadores asalariados y a aquellos que tienen una pequeña capacidad adquisitiva, no se agota en cambio en su promulgación como ley. Para este político guipuzcoano, el Gobierno debería llevar a cabo una campaña entre las gentes del sector explicando la bondad de la iniciativa y alentando a que formen sus propias cooperativas. Uno de los objetivos de nuestro programa socialista es que haya el mayor número posible de trabajadores que sean dueños de su propia empresa, lo que se puede alcanzar mejor con este nuevo marco legal. Esto es para él muy necesario en lo que a actividades



marítimo-pesqueras se refiere, dada la gran inseguridad laboral que padecen muchos trabajadores, sobre todo los retribuidos «a la parte».

El en concreto va a llevar a cabo su particular campaña de explicación en la circunscripción electoral por la que ha sido elegido diputado, donde ve que la fórmula puede ser de una gran aplicación entre los *arrantxales*. Pero cree que no debe agotarse sólo allí y que se precisa una mayor difusión de la norma. Por eso mismo insta al Gobierno a que la explique, pero no sólo él, sino que extiende el ofrecimiento a otras corporaciones.

Yo le pediría a las Cofradías de Pescadores —dice en este sentido— que se tomaran el tema con interés y que difundieran en lo posible esta nueva ley, y lo dice a sabiendas de la función económica y social que pueden desempeñar las cooperativas. ■

Miguel PEDRERO

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

Chockfast®

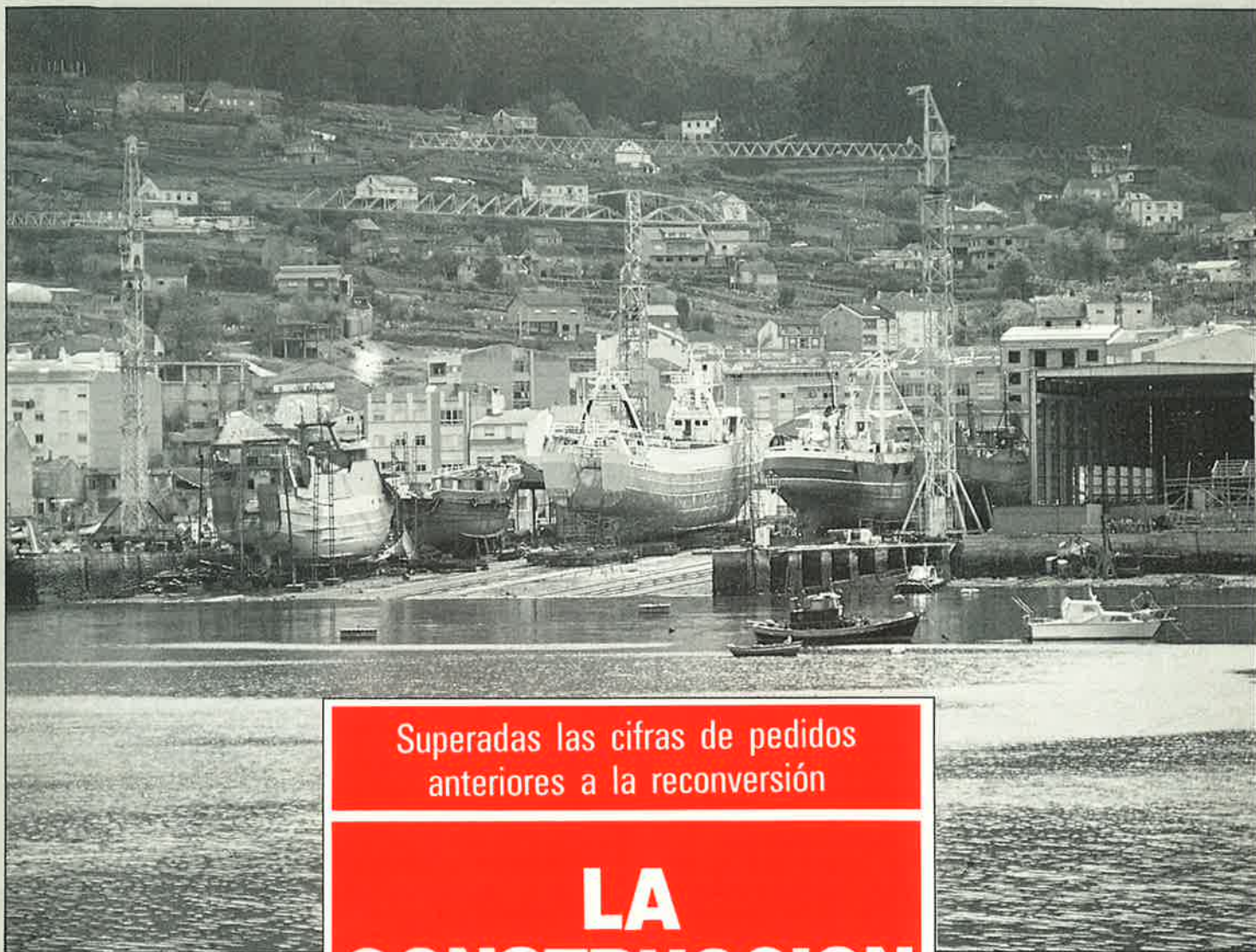
Calzos de resina sintética para motores propulsores, auxiliares, servomotores, molinetes, maquinillas de pesca, casquillos de bocina, etc...

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

Venta exclusiva y Servicio Técnico

Indame, s.a.

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



Superadas las cifras de pedidos anteriores a la reconversión

LA CONSTRUCCION NAVAL SE RECUPERA

ALGO más de treinta nuevos contratos de construcción naval fueron firmados por los astilleros españoles en el primer trimestre del presente año; algo más de cien mil toneladas compensadas, que les darán trabajo para una temporada. La cifra, esperanzadora, supone que los pedidos han sufrido un incremento de más del doble respecto al mismo período del año anterior, según los datos de la Gerencia del Sector Naval del Ministerio de Industria y Energía. Esta misma tendencia se observa en los datos globales. Así, a fecha 31 de marzo el volumen de pedidos también era superior al total de marzo del 88, en este caso un 40 por cien más, con 615.224 toneladas compensadas por hacer. Cifras, sin duda, que hablan de una cierta recuperación, que se ve sometida, sin

La cifra de pedidos en los astilleros españoles ha recuperado las cifras de antes de iniciarse el proceso de reconversión del sector naval. Esto ha ocurrido en el primer trimestre del año y referido tanto a astilleros del sector público como del privado. Sin embargo, no todo apunta a que se vuelvan a registrar los mismos récords que en los años dorados. Si acaso, se ha producido una inflexión en la larga caída, que ha dado un nuevo respiro al sector. La salida del túnel no ha hecho apenas más que vislumbrarse.

embargo, a otros avatares y circunstancias para que pueda ser plena.

La recuperación que parece darse en la construcción naval durante los primeros meses de este año ya fue apuntada en el ejercicio del anterior. En 1988, según fuentes de la patronal CONSTRUNAVE citadas en un informe de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) del mes de junio, los astilleros nacionales contrataron entonces 158 buques, con un total de 510.232 toneladas de registro bruto (TRB), lo que supuso un aumento del 11,3 por cien en número de unidades y del 32 por cien en tonelaje respecto a 1987. De este total, la inmensa mayoría se trataba de buques pesqueros y ya indicaba que la cifra de 1988 era la más alta registrada por los astilleros españoles desde 1981 y que había que remontarse diez años atrás,

en 1979, para encontrar una cifra más alta de contrataciones para buques mercantes nacionales lo que da una idea —señala el informe— de los bajísimos niveles de encargo de nuevos buques que ha registrado nuestra flota en los últimos años.

Por tipo de barcos y en términos de tonelaje, del conjunto de los encargos para armadores nacionales y extranjeros, los petroleros supusieron el 72,4 por cien, mientras que los pesqueros lo fueron en algo más del 10 por cien.

Pero en lo que a entregas se refiere, el año pasado no fue un buen ejercicio. Según las mismas cifras de CONSTRUNAVE, que no coinciden en cambio con otras de Lloyd's señaladas en el mismo *dossier*, el volumen de entregas de los astilleros nacionales fue en 1988 de 112 buques, lo que supuso 140.360 TRB, es decir, un descenso del 47 por cien respecto al año anterior. En total, según las mismas cifras, se botaron 126 barcos durante este período, lo que no coloca a España en los puestos que gozaba en el contexto mundial en los años anteriores, pese a estar en una mejor racha.

Nuestro país ocupó el undécimo lugar mundial por entregas realizadas en 1988, en comparación con el sexto que alcanzó en 1987 y el noveno de 1986. Ello referido al total de sectores de la flota. Es decir, incluyendo todo tipo de buques, como pesqueros, remolcadores, artefactos flotantes y mercantes en general. No obstante, referidos únicamente a estos últimos, los datos son sustancialmente inferiores.

Pero pese a que las cifras de entregas fueron menores el año pasado respecto al anterior, se han registrado en 1988 unos niveles muy altos de contratación que han perdurado durante los primeros meses del presente ejercicio, lo que ha atraído incluso la atención de todo el mundo marítimo sobre España, se dice en el informe de ANAVE. Según la patronal de los armadores españoles, las causas de este despunte podrían ser diversas y habría que incluir entre ellas unos precios más ajustados que en los últimos años a los del



mercado internacional y una mayor agilidad e imaginación en las soluciones financieras.

Esta recuperación representa, pues, el primer y esperanzador fruto de la reconversión iniciada hace años y que se empezó a aplicar en España con retraso respecto a otros países europeos competidores de nuestra industria naval. También han sido los primeros resultados positivos obtenidos después de este proceso, que ha tenido un elevado coste económico y social en zonas de España que padecen aún hoy una clara regresión industrial, como son Galicia y el País Vasco. La reordenación del sector, por tanto, no ha hecho más que empezar a conseguir sus primeros logros.

El proceso de reconversión, en cambio, no ha finalizado todavía, a pesar de que se ha reducido la capacidad de producción en más de la mitad. El ajuste ha sido ampliado hasta 1990, lo que supondrá a su vez un coste adicional de 110.000 millones de pesetas y que la capacidad de producción de los astilleros españoles pase del millón de toneladas que tenía en

1980 a las 350.000 ó 400.000 que se espera para el año próximo.

El Ministerio de Industria y Energía ha aprobado mientras tanto primas por valor de 30.000 millones de pesetas para el sector, a pesar de que la CE mantiene bloqueado este tipo de ayudas en tanto no se reduzca aún más la capacidad de producción. Estas primas, concedidas en el pasado mes de mayo, son consideradas imprescindibles por fuentes del sector para afrontar el actual incremento de pedidos con que comenzó el año. En total han sido 203 resoluciones por las que se conceden dichas ayudas a prácticamente la totalidad de los pequeños y medianos astilleros españoles, que en el caso de las empresas privadas tienen su cartera de pedidos casi al completo, salvo Vulcano y el Naval de Gijón.

Igualmente, el Ministerio de Industria destinó también en mayo un total de 1.000 millones de pesetas al programa de incorporación de tecnología, iniciado a principios de 1986.

Según el director general de Industria, José Fernando Sánchez-Junco, con la intención de buscar un sitio en el concierto mundial, a través de una mejor organización y una mayor tecnología que permitan ofrecer barcos más cualificados que los de la competencia de los países emergentes.

Para Sánchez-Junco, la política de la Administración va dirigida en este sentido, ya que se ampara en la VI directiva de la CE, que apoya las iniciativas que supongan la aportación de tecnología y de recursos humanos técnicos en los astilleros, lo que ha facilitado —según el— un aumento espectacular de la cartera de pedidos de los astilleros españoles. En este sentido, precisó que la fase de ajustes de capacidades y de plantillas se considera hoy concluida, con un notable esfuerzo para todas las partes implicadas.

La recuperación española parece moverse también en un contexto general de salida de la crisis en todo el mundo, con una cartera de pedidos de nuevas construcciones a nivel



1975 y constituye el mínimo absoluto desde hace más de veinte años.

Por tipo de buques fueron los pesqueros los que más se terminaron de construir durante el pasado año, con una cifra global de 576, si bien el apartado considerado como *otros mercantes* fue de 739. Los buques tanques entregados le siguieron en número a los pesqueros, con 170, a éstos los bulkcarriers (50), los portacontenedores (38) y los combinados (2).

Los astilleros japoneses siguieron siendo los que más barcos terminaron en 1988, aunque con un descenso notable respecto a los datos del año anterior. Le siguieron los de Corea del Sur, que aumentó su cuota notablemente en este capítulo, la República Federal Alemana, con una tendencia también al alza, Taiwán y Dinamarca. Pese a estos países de la CE colocados en los primeros cinco puestos, la norma general en el conjunto de la Comunidad fue sin embargo a la baja. De los datos elaborados por la Lloyd's se refleja también la caída en 1988 de la cifra de buques entregados por Yugoslavia y Brasil, que en años precedentes se habían consolidado como importantes constructores.

Sin embargo, no fueron estos países los que abanderaron a los buques que construyeron, salvo Japón, que fue también el país que mayor número de ellos registró (480). Le siguieron Panamá (93), la Unión Soviética (81), Corea del Sur (67), Liberia (42) y Estados Unidos (41). Así, sólo algo más del 30 por cien del tonelaje mundial construido en 1988 se abandonó en el mismo país que fue construido. Cifras sorprendentes sobre la crisis que atraviesan las marinas mercantes nacionales de los países más desarrollados, al observarse en ese año que más de la mitad del tonelaje mundial se construye para los llamados registros libres o *banderas de conveniencia* y otro 15 por cien para países del Extremo Oriente y de bajos costes, como Corea, Singapur y Taiwán. ■

mundial de 838 buques a principios de este año, lo que totaliza algo más de 37 millones de TPM. Esto supone un aumento del 4,4 por cien en términos de tonelaje y del 1,7 por cien en número de buques respecto a las mismas fechas del año anterior.

La tendencia al alza parece haberse consolidado así en la globalidad internacional, después de una prácticamente continuada caída, que empezó en 1974, en que se alcanzó un *pico de sierra* o récord histórico, con más de 242 millones de TPM, que tuvo su contraste en el *valle* estadístico de 1987, en que apenas se alcanzaron las 780.000 TPM en todo el mundo.

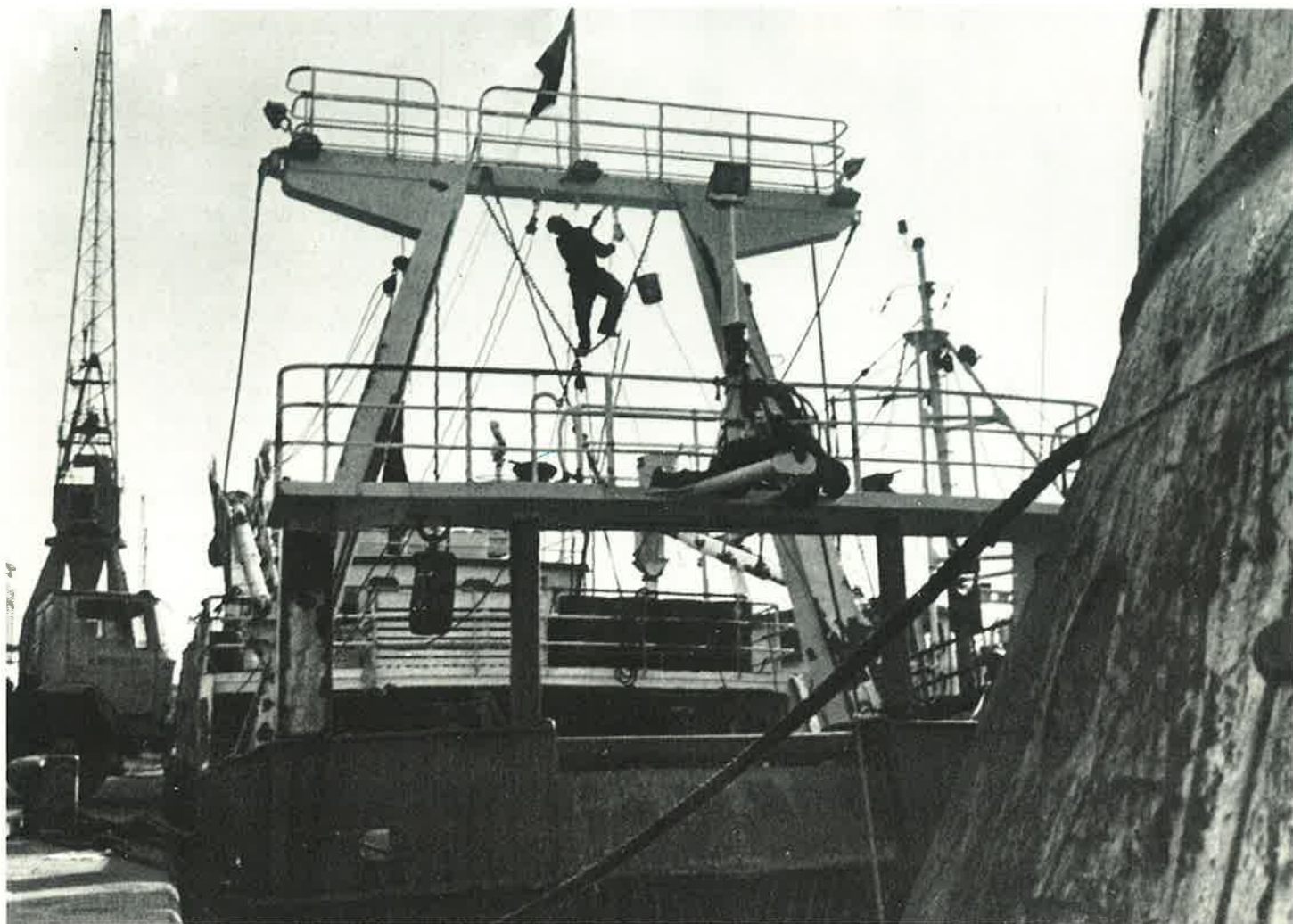
Según el informe de ANAVE y en lo que a mercante se refiere, lo más significativo de la tendencia mundial es el incremento de las contrataciones de gaseros, cuya cartera se ha multiplicado por dos entre diciembre de 1988 y principios de 1989. También se produce un nivel relativamente elevado de contratación de cargueros mul-

tipropósito, casi todos para construcción en países del bloque socialista, así como de buques frigoríficos, que parecen tener una buena demanda, al haberse registrado bastantes encargos recientemente. Esto último contrasta con los encargos de barcos para el transporte de vehículos, de los que no se ha hecho ni uno solo en los primeros meses de este año en ninguno de los astilleros del planeta.

Pero el contexto mundial en el que se mueve la oferta española no es el mismo que el de la década de los setenta. Con la crisis ha aparecido un nuevo panorama, en el que algunos países asiáticos han copado los primeros puestos mundiales, desplazando incluso a su vecino Japón del primer lugar en lo que a construcción naval se refiere. Este país, no obstante, conservó en 1988 un 24,9 por cien de la cartera internacional de pedidos y recuperó en este ejercicio buena parte de la cuota de mercado que Corea del Sur le había ganado en los últimos años. Corea se queda

ahora con el 25,6 por cien de la cuota y, lo que es más significativo, ha visto frenado el crecimiento de encargos que había tenido en los últimos años. Los astilleros europeos, por su parte, han visto mermar también esa misma cartera de pedidos y sólo han conseguido el 19,3 por cien durante 1988, lo que les ha hecho perder parte de lo recuperado en los últimos años.

En cuanto a las entregas de buques ya construidos, las cifras suponen también un descenso durante 1988 en todo el mundo, como ha ocurrido en el caso español. Los astilleros del planeta acabaron de construir en ese ejercicio un total de 1.575 buques, de los cuales 999 fueron mercantes, lo que da un total general de 10.909 millones de TRB. Esta cifra de producción ha supuesto un descenso del 11 por cien respecto a 1987 en lo que a toneladas se refiere y 47 unidades menos en lo que respecta al número total de buques construidos. Según datos del Lloyd's Register citados por ANAVE, y ahí está lo sorprendente, *el volumen de producción mundial fue de menos del 20 por cien del máximo histórico de*



Respecto a los pesqueros apresados en sus aguas

MARRUECOS ENDURECE SU LEGISLACION

Las autoridades del Reino de Marruecos han comunicado a la Comisión Europea sus intenciones de endurecer la legislación que aplican a los buques pesqueros de la CE apresados en sus aguas. Después de comprobar que las cifras de apresamientos han aumentado en los últimos meses, están decididos a cambiar la normativa que han venido aplicando hasta

ahora. La Comisión ha comunicado estas intenciones a los miembros de la CE afectados. Un buque pesquero apresado por Marruecos tarda ahora unos días en volver a faenar, por lo que el cambio le supondría tener que estar retenido durante más tiempo, hasta que las autoridades judiciales marroquíes tomaran cualquier resolución sobre su caso.

MARRUECOS viene aplicando hasta ahora una llamada *vía transaccional* para sancionar a los pesqueros españoles que apresan en aguas bajo su jurisdicción y que cometen algún tipo de irregularidad. Esta vía, al tiempo que puede suponer una mayor arbitrariedad, por ser aplicada sin un procedimiento jurídico, facilita en cambio una mayor rapidez y, por tanto, la posibilidad de que el buque en cuestión pueda volver a faenar en un corto período de tiempo.

Los militares marroquíes son los que se encargan hasta ahora de aplicar esta *vía transaccional*, lo que puede dar pie a que se cometan algún tipo de arbitrariedades, según han denunciado en ocasiones los patrones de buques pesqueros españoles apresados en esas aguas.

Un mayor número de apresamientos registrados en los últimos meses por las autoridades marroquíes y la pretensión de que las sanciones sean más justas han impulsado a este país a aplicar una *vía judicial*; si bien por el momento no se ha producido ningún caso, informó a MAR la directora general de Relaciones Pesqueras Internacionales, Pilar García Doñoro.

La medida podría afectar a 700 buques españoles que faenan en los caladeros de ese país, en virtud del acuerdo firmado con la Comunidad Europea. Fundamentalmente se trata de barcos con base en los puertos de Andalucía, Canarias y Galicia y en algunas localidades de la provincia de Alicante. La Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales comunicó a las cofradías afectadas las intenciones de Marruecos de modificar la legislación que aplica, según le notificó previamente la Comisión Europea.

Fuentes de este organismo comunitario manifestaron a MAR que la notificación por parte de las autoridades de Marruecos se produjo mediante una nota enviada a Bruselas, en la que se amenazaba sutilmente con estas modificaciones. La Comisión ha respondido emplazando a Marruecos a

tratar el tema en una reunión de la comisión mixta regulada por el acuerdo de colaboración con el país magrebí.

Asimismo, se propuso a Marruecos que aplicara una tercera vía, a medio camino entre la transaccional que está en vigor y la judicial que se quiere llevar a cabo. En concreto, según fuentes de la Comisión Europea, se instó a Marruecos a que estudie la fórmula judicial que quiere aplicar, pero con una aligeración de los trámites



que permitan unas resoluciones más rápidas. De ser así, argumentó la Comisión Europea, los buques apresados no tendrían que permanecer retenidos mucho tiempo en los puertos marroquíes, lo que les permitiría faenar en el mismo plazo en que lo vienen haciendo ahora con la legislación que se les aplica. Marruecos, sin embargo, considera esta tercera fórmula poco viable, al no estar contemplada en su ordenamiento jurídico, señalaron las mismas fuentes.

Pilar García Doñoro, directora general de Relaciones Pesqueras Internacionales, manifestó a esta revista que el anuncio de la citada medida *no supone ningún contencioso*. Para ella, se trata de un asunto que debe ser estudiado por la Comisión Europea y por el comisario de Pesca, el español Manuel Marín, al ser este organismo comunitario el competente en la materia, debido al acuerdo de Pesca y Colaboración firmado por la CE y el país nor-

Doñoro reconoció que la media afectará a una flota técnica formada por 700 buques y que las cifras de apresamientos han alcanzado cotas más preocupantes en los últimos meses, lo que atribuyó a que *seguramente las autoridades marroquíes estén vigilando más los caladeros*.

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores no quiso comentar a MAR ningún aspecto sobre esta cuestión, así como se negó a facilitar las cifras sobre el número de buques que habían sido detenidos por las autoridades marroquíes, según los datos que obraran en su poder.

Otras fuentes consultadas por MAR indicaron, no obstante, que durante el pasado mes de mayo se produjeron 24 detenciones por parte de Marruecos, repartidas entre sus puertos de Mehdia y Safi, con siete barcos cada uno; cuatro en Tánger, dos en Beni Enzar y Casablanca, y uno en Dakhla. Igualmente, señalaron que durante varios días permanecieron amarrados en puertos del país magrebí 22 barcos españoles apresados en sus aguas. Estos fueron liberándose posteriormente casi con cuentagotas hasta que en menos de veinticuatro horas permitieron dejar puerto a los 15 que quedaban apresados.

Con estas cifras, Marruecos se convirtió en ese mes en el país que más pesqueros españoles apresó, aunque no resultó el único. Le siguieron Irlanda, con cinco apresamientos; Francia, con cuatro; y el Reino Unido, con uno. Las sanciones que tuvieron que pagar los españoles en todos los países, incluido Marruecos, ascendieron a ciento trece millones de pesetas.

Por Comunidades Autónomas, la más afectada resultó Andalucía, veinte de cuyos pesqueros fueron apresados en distintas aguas. Otros seis tienen su base en puertos de Galicia; tres, en el País Vasco; otros tres, en la Comunidad Valenciana; y uno, en Asturias y en Canarias. ■

M. PEDRERO

teaficano. No obstante, afirmó que *la Administración española está siempre siguiendo los problemas que puedan surgir con el acuerdo, en estrecho contacto con Bruselas*.

La directora general de Relaciones Pesqueras Internacionales añadió al respecto que *cada país tiene su propia legislación y no sé cuándo va a empezar a aplicar Marruecos esta nueva medida, que como inconveniente tiene una mayor lentitud del proceso, pero como ventaja una mayor equidad*. García

Quince barcos atuneros españoles se verán beneficiados del acuerdo de pesca firmado entre la Comunidad Europea y Madagascar, por el que se autoriza a estos buques a faenar en aguas del país africano.

La CE ha llegado a sendos acuerdos con Madagascar y Angola mediante los cuales se permite a los barcos comunitarios pescar en las aguas jurisdiccionales malgaches y angoleñas.

Acuerdos de la CEE con Madagascar, Angola y Guinea

EL documento suscrito con Madagascar autoriza a cuarenta y cinco barcos atuneros comunitarios, treinta franceses y quince españoles, a ejercer su actividad en sus caladeros y establece que los armadores europeos deberán pagar una cuota de veinte ecus (algo más de doscientas cincuenta pesetas) por cada tonelada de atún pescada. También prevé que la CE pagará seiscientos mil ecus (unas setecientas cincuenta mil pesetas) anuales a Madagascar durante tres años, aunque esta cantidad puede verse elevada a un millón de ecus si las capturas de túnidos superan las doce mil toneladas anuales.

La Comunidad Europea financiará además, con novecientos mil ecus, una campaña de prospección de crustáceos en aguas de más de cincuenta metros de profundidad y aportará seiscientos mil ecus más para un programa de científico de investigación pesquera sobre especies migratorias.

El acuerdo al que la CE ha llegado con Angola, que tendrá vigencia hasta el 2 de mayo de 1990, autoriza a barcos marisqueros y atuneros comunitarios a pescar en aguas angoleñas: un total de 29 barcos podrán pescar gambas entre el 1 de junio y el 31 de diciembre de 1989, y otras 22 embarcaciones podrán hacerlo entre el 1 de enero y el 2 de mayo del siguiente año. Además, se auto-



riza a 28 atuneros comunitarios a faenar en aguas jurisdiccionales angoleñas y a tres arrastros palangreros, a pescar de forma experimental.

Estos acuerdos están integrados dentro de la política comunitaria de ampliar los caladeros africanos, y se suman a los suscritos con los dos países guineanos durante la primera semana del mes de junio. Los nuevos protocolos de acuerdos pesqueros con Guinea Ecuatorial y Guinea Bissau, cuya vigencia es de tres y dos años respectivamente, mantienen básicamente las condiciones de pesca establecidas hasta esa fecha e incrementan las posibilidades para la flota comunitaria.

En Guinea Ecuatorial se van a mantener las nueve mil toneladas de registro bruto estipuladas hasta ahora en pesca de arrastre y se aumentarán los volúmenes autorizados a los atuneros cañeros y palangreros, a los que se ha otorgado 30 licencias. En cuanto a Guinea Bissau, el volumen de las toneladas de registro bruto autorizadas para los arrastreros se ha aumentado a quince mil, frente a las once mil quinientas contempladas con anterioridad.

El protocolo de acuerdo contempla también una serie de condiciones técnicas, entre las que se estipula una reducción de la distancia de costa a la que está permitido faenar en Guinea Ecuatorial, de seis a cuatro millas. ■

PESCADO AZUL

ALIMENTO MILENARIO. MANJAR PRECIADO. FUENTE DE SALUD.



Desde el inicio de la primavera, y hasta bien entrado el otoño, se cosecha a lo largo de nuestras costas una de las grandes riquezas de España: el Pescado Azul.

Caballa, sardina, jurel, bonito del norte...

Especies que en valores nutritivos y energéticos no tienen nada que envidiar al pescado blanco y que en sabores y riqueza culinaria son cada día más valorados por los grandes restauradores de España y de Europa. Hoy, el Pescado Azul está de moda.

Esta temporada consume pescado fresco, nutritivo, sabroso... y de temporada. Consume Pescado Azul.

PESCADO AZUL. RECIENTE COSECHADO.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION



Según
Rafael
Robles,
director
del
Instituto
Oceano-
gráfico



«REGENERAR CALADEROS, UNA EMPRESA DIFÍCIL»



Regenerar los caladeros peninsulares y europeos es una empresa difícil por la presión a que les someten y han sometido históricamente las distintas flotas. Así lo considera el director del Instituto Español de Oceanografía, Rafael Robles, que ha mantenido una entrevista con MAR sobre este y otros temas. Las prospecciones en mares lejanos y la coordinación de programas de investigación con otros países comunitarios son otras de las cuestiones también apuntadas. Esto último ha sido uno de los motivos por los que se han reunido en Fuengirola los representantes de los institutos de investigación pesquera de la CE, en una iniciativa insólita hasta ahora, y que ha sido propiciada por la presidencia española de la Comunidad.



EUROPA consume más productos pesqueros que los que obtiene en sus aguas. La demanda, creciente desde hace algunos años, ha desbordado la capacidad de oferta y ha presionado sobre los recursos propios. Las importaciones desde terceros países ajenos a la CE han resuelto por ahora este desfase, si bien de una forma que ha puesto de manifiesto la creciente dependencia exterior. Las cifras son significativas al respecto. Así, si en 1984 se importaron 5,5 millones de toneladas de productos pesqueros, tres años después, en 1987, fueron 7,2 millones, lo que hace que hoy el 36 por cien de lo que se consume en la Comunidad tenga que ser traído de fuera.

La recuperación de especies y caladeros ha cobrado por ello una nueva actualidad, en una tarea no exenta de dificultades y que algunos ven muy difícil de realizar. Rafael Robles, director del Instituto Español de Oceanografía, señala en este sentido que *siempre es más fácil deshacer que rehacer y no sólo en lo que a caladeros se refiere, sino que en cualquier otra actividad humana*. Considera que la tendencia actual de los stocks es a la baja y que la propia presión a que se les somete dificulta su propia recuperación. Esto



afecta por igual a todas las especies, salvo a la sardina. *La anchoa —matiza— pasa ahora por un mal momento, aunque se confía en su pronta recuperación, al igual que las especies pelágicas de vida corta, que suelen presentar ciertos ciclos.*

La situación afecta tanto al Atlántico como al Mediterráneo, aunque el propio Robles señala que *en el Mar del Norte es mucho peor que en las aguas peninsulares españolas, al haber sido también mayor la presión sobre sus recursos*. Destaca también el hecho de

que sean los mares circundantes de los países más desarrollados los que se enfrentan a este problema, *que no se debe sólo a la pesca intensiva que se haya podido hacer durante unos pocos años, sino que es el efecto de una labor extractiva de mucho más tiempo.*

La disminución de los stocks no quiere decir, sin embargo, que una especie en concreto esté a punto de extinguirse. El propio director del Oceanográfico aclara que *se trata más bien de una regresión de la especie que haría inviable su explotación económica, al no re-*



Participantes en el I Encuentro de directores de institutos pesqueros de la CE, celebrado en Fuengirola.

sultar rentable mantener determinadas estructuras para conseguir unas que no merezcan la pena.

Estas circunstancias han hecho necesario que se marcan ya desde hace años los toques de capturas, conocidos por las siglas TACs en la terminología comunitaria. Para

fijarlos se cuenta antes con las investigaciones llevadas a cabo por los institutos pesqueros de los países miembros de la CE. El director del centro español asegura al respecto que, pese a la importancia socioeconómica que tienen los datos recogidos por ellos, siempre se ha mantenido su

carácter científico y, en general, la coincidencia de los datos de los diferentes países se suele dar más cuando los stocks están mal para todas las flotas que sobre ellos actúan que al contrario.

En este sentido, Robles reconoce también la importancia que ha tenido su Instituto

a la hora de negociar con la Comunidad las licencias que se concedieron en su momento a barcos españoles para poder faenar en aguas del Gran Sol. *Nuestros trabajos —aseguró a MAR— impidieron que nuestra flota sufriera un revés aún mayor, cuando se comenzó a negociar con la CE durante la preadhesión.*

Pero de una u otra forma, los mercados europeos tienen que recurrir a la importación para abastecer la demanda de productos pesqueros. El consejo de ministros europeos celebrado en La Toja con carácter informal el pasado mes de abril ya puso de manifiesto esta dependencia. Tanto al comisario Manuel Marín, como el ministro Carlos Romero o el propio secretario general de Pesca, José Loira, recomendaron entonces la constitución de sociedades mixtas con terceros países, para resolver en parte esta necesidad de abastecimiento de los mercados. En este tipo de empresas está la clave para acceder a nuevos recursos aún sin explotar. Pero para ello resulta primero fundamental conocer las posibilidades que ofrecen esos nuevos caladeros y su rentabilidad. Una tarea que llevan a cabo las propias empresas privadas, pero en la que también están interesados los centros públicos de investigación.

El Oceanográfico español ha iniciado así un programa sobre pesquerías lejanas, que comenzó el año pasado y cuenta con la participación de cinco investigadores, además de colaborar con la FAO en este mismo sentido. Sin embargo, su director no está muy convencido de los resultados que se puedan obtener de algunos de estos proyectos.

Realizar prospecciones pesqueras en caladeros alejados entraña un sinfín de dificultades, entre las que no hay que menospreciar el riesgo a la seguridad personal que ya sufrieron los propios investigadores por los conflictos que se encontraron en ciertos países, indica. Otro de los inconvenientes es la relativa fiabilidad de los datos que se recogen. *Hay que*

FURUNO®



Entre todos, **FURUNO®** sigue destacando

No se deje confundir.

Entre tantas marcas, ofertas, equipos o combinaciones extrañas, **FURUNO®** sigue siendo la marca de confianza en todo el mundo.

FURUNO® es sinónimo de calidad, fiabilidad y tecnología, en radares, sondas, navegadores por satélite, receptores facsímiles y en toda su amplia gama de equipos electrónicos para pesca y navegación.

FURUNO® sigue destacando.

Representante exclusivo para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

Distribuidores en: VIGO • LA CORUÑA • GIJON • BILBAO • SAN SEBASTIAN • TARRAGONA • ALICANTE • S. PEDRO PINATAR • ALMERIA
MOTRIL • MALAGA • ALGECIRAS • HUELVA • LAS PALMAS • MADRID

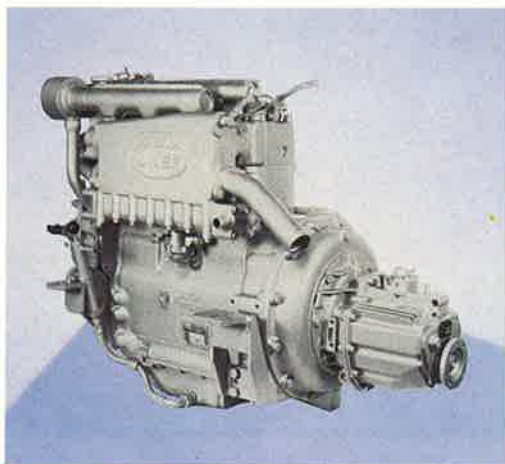
y 25 puertos más en todo el litoral español.

**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



tener en cuenta —dice—, que generalmente se suele realizar una sola prospección y se obtienen datos muy puntuales que no se pueden cotejar con otros anteriores, lo que nos da una visión incompleta de la zona que se estudia. Más importancia le concede, en cambio, a los programas conjuntos que lleva a cabo con Francia, con cuyos investigadores se mantiene una reunión anual para intercambiar conocimientos y experiencias, al igual que ocurre con Portugal.

Lo que sí tiene claro de todas formas, es que estos problemas de recursos van a durar años. Por esa misma razón ha adaptado las tareas del Instituto hacia estas circunstancias, primando las investigaciones referentes a pesquerías y cultivos marinos. Ello, con el convencimiento de que *cada vez se escucha más al científico en la Administración* y de que la Ley de la Ciencia supone una *oportunidad histórica*. Para él, el Gobierno se ha dado cuenta de la relevancia que tiene el sector y ha favorecido el desarrollo del Instituto Oceanográfico, por lo que *de aquí al año 2000, España puede ser una potencia importante en investigación pesquera*, concluye con un asomo de satisfacción. ■

Miguel PEDRERO

Acuerdo para investigar el mar

COORDINAR esfuerzos, fijar líneas de investigación e intercambiar experiencias han sido, a grandes rasgos, las conclusiones de los representantes de los once institutos de investigación pesquera de los países miembros de la CE, que se han reunido entre el 22 y el 24 del pasado mes de mayo en la localidad malagueña de Fuengirola. Los problemas profesionales, de formación e incluso de financiación de las investigaciones han centrado también sus conversaciones. Seis puntos finales o conclusiones han sido ofrecidos a los responsables políticos de cada uno de los once Gobiernos representados —Luxemburgo estuvo ausente, al no tener intereses pesqueros—, con el convencimiento de que la reunión ha constituido un éxito por el sólo hecho de celebrarse.

Rafael Robles, director del Instituto Español de Oceanografía, señaló a MAR la relevancia que han tenido estas conversaciones. *Ha sido la primera vez que nos hemos reunido los directores de los once institutos de investigación pesquera de la CE, y esto en sí ya es importante*, manifestó. Para él, España se ha apuntado un tanto valioso por organizar estas primeras jornadas en el período en que le ha tocado presidir la Comunidad Europea y supone, en su opinión, *que en nuestro país se tiene ya en cuenta el valor de la investigación y su enorme incidencia en el desarrollo*.

Los directores de institutos pesqueros no han llegado, sin embargo, a conclusiones que puedan tener una aplicación práctica inmediata. Se han limitado por el momento a señalar una serie de deficiencias y a proponer

a los responsables políticos unas vías de colaboración que consideran necesarias.

En principio han indicado la necesidad de incorporar a otros profesionales no biólogos a las tareas de investigación. Así, incluyen en sus conclusiones que *la comprensión y gestión adecuadas de las pesquerías requieren un incremento del rango de especialidades incluyendo economistas, estadísticos, investigadores operacionales y también biólogos marinos*. Igualmente, han hablado de animar la financiación privada para algunas investigaciones y de favorecer el intercambio de puntos de vista entre los Estados miembros, para perfilar mejor sus propias estrategias de investigación.

Pero quizá ha sido lo referente a la coordinación de esfuerzos en lo que han hecho más hincapié. Si bien señalaron que existen ya mecanismos adecuados en algunos aspectos, también indicaron que otros sectores como la acuicultura, las pesquerías costeras y la recogida de datos podrían salir beneficiados de una mayor colaboración, sobre todo cuando se trate de estudiar objetivos de importancia para más de un país.

La formación del personal es otro de los aspectos que les preocupa a los directores de estos centros. Para resolver parte de estas deficiencias ven en el intercambio de científicos y técnicos una posible solución, *que permitirá el incremento del número de investigadores expertos en el sector de las pesquerías y aseguraría también la disponibilidad de especialistas en áreas donde haya un déficit*.

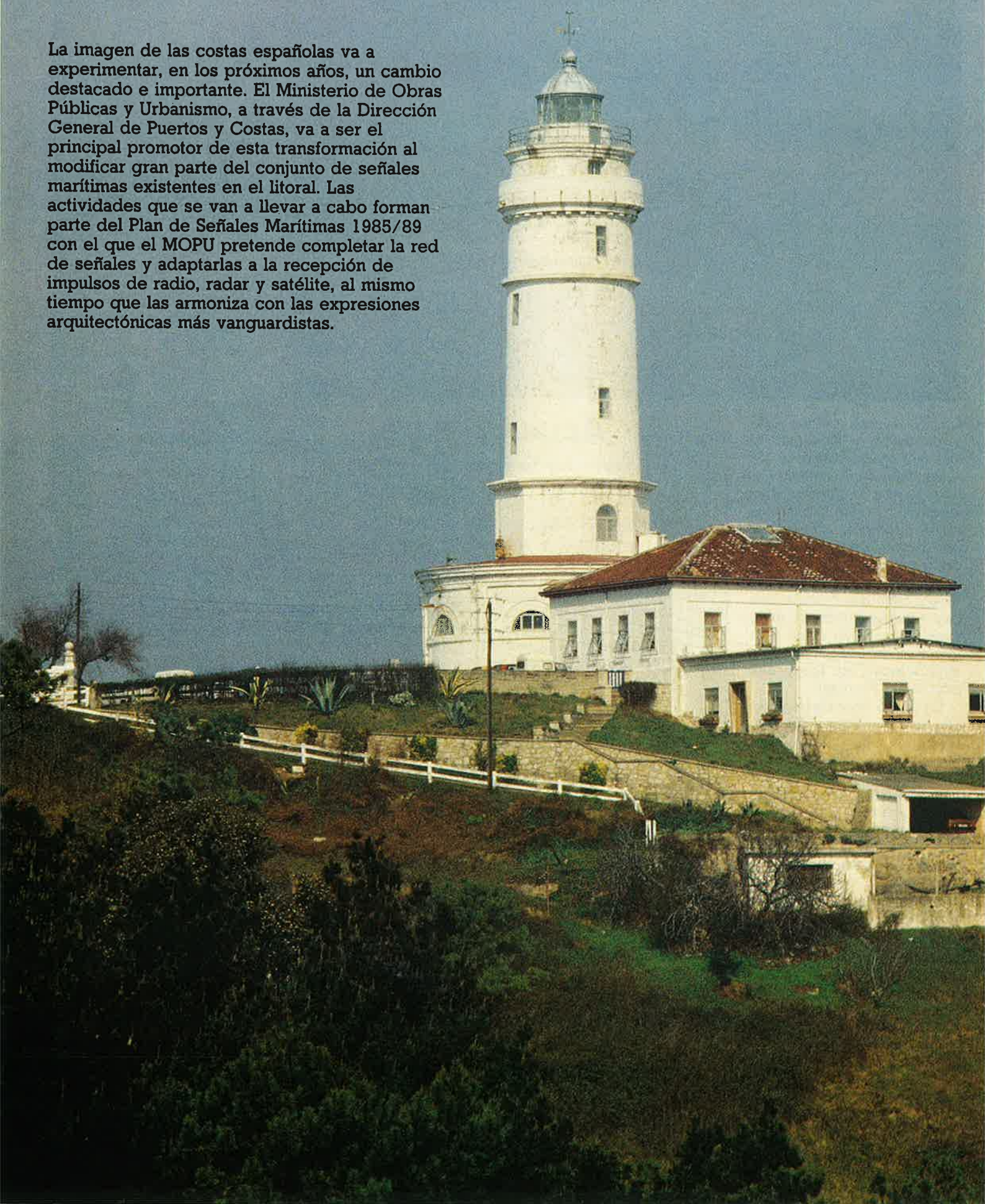
Pero lo demás, según Rafael Robles, la reunión ha servido para conocer el estado de la infraestructura y los medios de investigación con que cuenta cada país, al tiempo que se han puesto las bases para establecer una metodología de investigación común para todos.

La reunión de Fuengirola tendrá su continuidad en otra que se celebrará a finales de noviembre en Venecia (Italia), lo que pone de manifiesto la importancia de este primer encuentro, que ha iniciado una costumbre hasta ahora inédita entre los institutos de investigación pesquera de la Comunidad. ■

M.P.

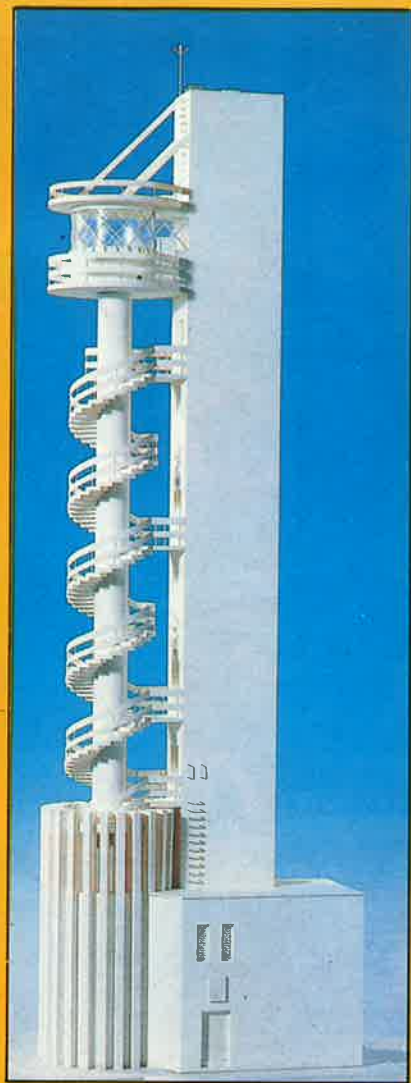
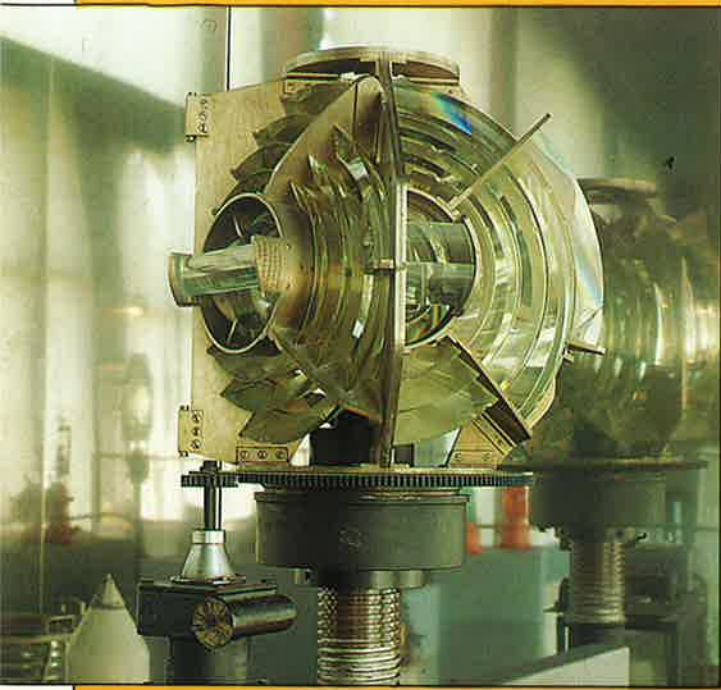
PLAN DE SEÑALES MARITIMAS DEL MOPU

La imagen de las costas españolas va a experimentar, en los próximos años, un cambio destacado e importante. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Dirección General de Puertos y Costas, va a ser el principal promotor de esta transformación al modificar gran parte del conjunto de señales marítimas existentes en el litoral. Las actividades que se van a llevar a cabo forman parte del Plan de Señales Marítimas 1985/89 con el que el MOPU pretende completar la red de señales y adaptarlas a la recepción de impulsos de radio, radar y satélite, al mismo tiempo que las armoniza con las expresiones arquitectónicas más vanguardistas.



Los FAROS cambian de imagen





En el faro de Punta Calera, en la isla de Gomera, de la función se desprenden unas formas que intentan satisfacer las necesidades estéticas. Faros y balizas forman las señales luminosas del Plan del MOPU.

EL balizamiento de las costas no es un hecho circunstancial ni anecdótico sino que constituye un servicio de indispensable ayuda para la navegación. La idea de utilizar señales marítimas no es nueva en la historia de los pueblos; éstas fueron ya utilizadas por los primeros colonizadores que, a través del mar, alcanzaron la Península Ibérica. De este modo, la línea terrestre era perfectamente visible desde el océano para los navegantes fenicios, romanos o cartagineses.

Aunque las técnicas y las

nuevas tecnologías aplicadas al arte de navegar han hecho evolucionar los sistemas de señalización de las costas, éstos pueden clasificarse genéricamente en tres grandes epígrafes: señales luminosas, entre las que pueden encontrarse faros, balizas, boyas luminosas, enfilaciones y luces de puerto; señales radioeléctricas y reflectores de radar, como son los radiofaros circulares, los direccionales, los sistemas hiperbólicos (Decca y Omega) y el sistema de radar, Racón; y un último grupo de señales marítimas constituido por señales sonoras, entre las

que se hallan sirenas, cañones, silbatos y campanas.

Las señales radioeléctricas son utilizadas en gran medida por la navegación de altura y gran altura. Para la recepción de estas señales, los barcos disponen de instrumentos sofisticados capaces de recibir y decodificar los códigos registrados en la nave. La navegación de cabotaje utiliza, del mismo modo, las señales radioeléctricas aunque, al desplazarse por la costa, se orienta preferentemente por las señales luminosas. Estas son fundamentales para las embarcaciones depor-

tivas y de recreo, la pesca de bajura y la navegación por el interior de los puertos. Incluso puede sorprender que los faros aeromarítimos y las señales radioeléctricas no sólo sean vitales para los barcos, sino también para la navegación aérea.

Si recorremos el litoral español, desde el Cabo Higuer, en la Costa Vasca, hasta el Cabo Creus, en la Costa Brava, veremos que está salpicado por el conjunto de estas señales. En la actualidad, España dispone de 163 faros, 76 balizas y 18 radiofaros. A esto hay que añadir los tres sistemas Omega diferenciales y las dos cadenas Decca situadas en el noroeste y sur peninsulares.

El área de Señales Marítimas, dependiente de la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ha desarrollado un importante plan de acción que modificará en gran medida la estructura de señalización existente en nuestras costas. El denominado Plan de Señales Marítimas 1985/89 contempla la edificación de 56 nuevos faros, 40 balizas y 18 radiofaros, aparte de mejorar la estructura de los existentes en estos momentos. Para Lorenzo Donado Robles, jefe del servicio de Señales Marítimas del MOPU, *el Plan de Señales Marítimas es consecuencia de una serie de estudios realizados sobre el terreno, que sirvieron para determinar las necesidades que, en materia de señalización, tenía cada punto de nuestra geografía. La única finalidad que tenían estos estudios era la de contribuir a la mejora del balizamiento de nuestro litoral con el que favorecer el buen servicio a la navegación.*

España es una de las cuatro naciones con mejores y más precisos sistemas de localización de costas. Por otra parte, estas señales están siendo dotadas de los aparatos e instrumentos necesarios para ser detectados por barcos cuya situación en el mar es lejana al litoral. *Es fundamental, en este sentido, la automatización de las señales,* afirma Lorenzo Donado, quien comentó a MAR la importancia de mejorar estos sistemas empleando, en cada momento, técnicas más potentes.

RADARES GEM

La gama de radares GEM permite satisfacer las necesidades operativas de cualquier tipo de barco...

Las características principales quedan resumidas en:

SERIE SC-1400 COLOR de 14'' SERIE SC-1500 MONOCROMATICA de 15''

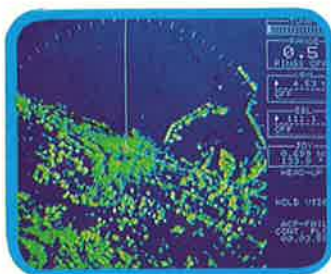
Potencia: 10 ó 25 Kw.
Pantalla: RASTERSCAN
Alcance: 96 millas.
Descentrado: Hasta 120 millas
Incorpora: Tres sectores de guardia, dos anillos variables, dos cursores, 200 m automático y plotter electrónico para obtención de datos.

SERIE BX MONOCROMATICA

Potencia: 10 Kw.
Pantalla 7'' con lupa hasta 10''
Alcance: 64 millas.
Incorpora: Anillo variable.

SERIE SC-1000 MONOCROMATICA

Potencia: 5 Kw.
Pantalla: RASTERSCAN de 10''
Alcance: 48 millas.
Incorpora: Zonas de guardia y anillo variable con cursor electrónico.



escala 0,5 MN
iluminación día



1 ELB 1 VRM
con descentrado



descentrado con
expansión



iluminación noche
expansión y descentrado

LOS BUENOS EUROPEOS

Compañía Radio Aérea
Marítima Española

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

ALCATEL
CRAME

OBSEQUIE A SU BARCO CON UN GRUPO ELECTROGENO



TRANSFORMACIONES MARINAS, S.A.

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

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



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

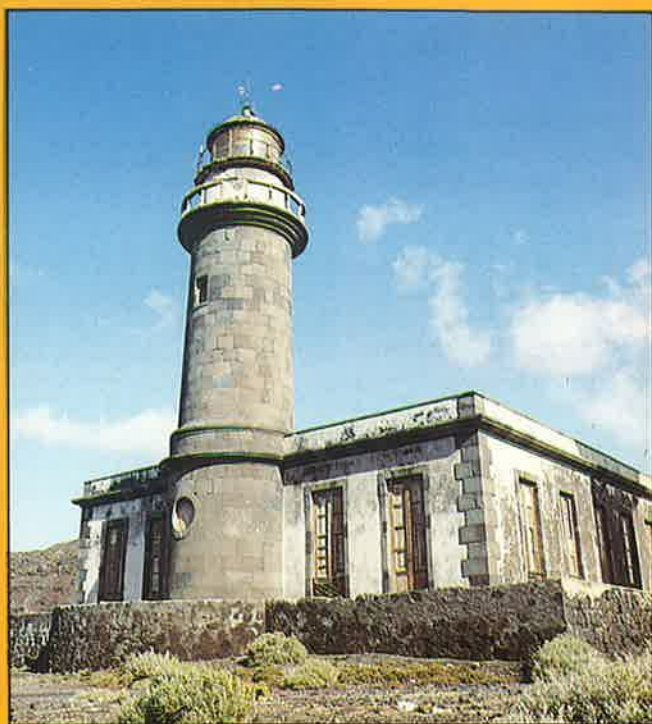
El jefe del servicio de Señales Marítimas explicó que, *por el momento no se van a aplicar en este campo nuevas tecnologías luminosas como pueden ser las derivadas del rayo láser, pero sí lámparas potentes de halogenuros que, de hecho, ya están siendo utilizadas. El motivo por el que no se emplea el rayo láser se debe, fundamentalmente, a los ritmos que ofrece esta técnica, muy superiores a los que para las señales luminosas establece la Asociación Internacional de Señales Marítimas.*

El Plan que ya está llevando a cabo el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo no es el único que se ha realizado en nuestro país, aunque sí es uno de los más importantes. El primer plan de señalización marítima de costas se dio en el reinado de Isabel II, en la mitad del siglo pasado, si bien ya existían otros tipos de señales que demarcaban la línea terrestre desde las aguas marinas.

El actual Plan de Señales Marítimas tiene como antecedente la Orden del MOPU de 17 de marzo de 1967, por la que se aprobó el proyecto de mejora de las señales marítimas en España. En este proyecto se determinaban las señales que debían establecerse, con el fin de prestar un servicio a la navegación, teniendo en cuenta los estudios realizados y las modificaciones acordadas como consecuencia de los expedientes de información pública instruidos al efecto. El proyecto del año 1967 contemplaba no sólo las necesidades existentes en esos momentos, sino las que se preveía podían detectarse en un futuro próximo.

Veinte años después del citado proyecto, las exigencias de la navegación han experimentado un cambio importante, ya que el tráfico en las proximidades de las costas ha crecido de manera muy considerable; crecimiento que sigue en aumento.

A esto hay que añadir que por Real Decreto de 1983, el Estado español, adoptó el sistema de balizamiento marítimo de la AISM, Asociación Internacional de Señales Marítimas, que permitirá que los marinos de todas las nacionalidades puedan fijar su posición en el mar, al mismo tiempo que evi-



Las maquetas de los faros fueron expuestas en Madrid. Las nuevas señales marítimas difieren de las tradicionales.



tar los peligros sin ningún tipo de ambigüedad.

Estos antecedentes, unidos al avance en la técnica de las señales marítimas, en lo que se refiere al diseño y automatización de los aparatos, ha hecho necesaria la elaboración y el desarrollo de este plan quinquenal. Plan que para su definitiva puesta en marcha ha precisado la aprobación de los proyectos que se van a llevar a cabo por una comisión interministerial constituida por representantes de los Ministerios de Defensa, Transporte y Comu-

nicaciones y Obras Públicas y Urbanismo, siendo este último organismo quien, finalmente, tiene la capacidad para decidir sobre los asuntos propuestos.

Los faros, las balizas, las señales radioeléctricas y reflectores de radar, las enfilaciones, las luces de puerto y las señales sonoras serán los puntos en los que se centren los trabajos de este Plan. Las obras, tanto de remodelación como de construcción y mejora de instalaciones, tendrán lugar en todo el litoral español, distinguiéndose cinco áreas de actuación:

Norte y Noroeste peninsular, Andalucía y Norte de África, Levante, Baleares y Canarias, y supondrá un coste global cercano a los 4.606 millones de pesetas.

Con motivo de la puesta en marcha del Plan de Señales Marítimas, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, organizó en Madrid, desde el 12 de junio al 2 de julio, la muestra *Faros'89*, en la que se daban a conocer las obras en las que se basará la política de señalización de costas de los próximos años.

El litoral de las islas y la Península transformarán su imagen. En la foto inferior, el faro del Cabo Puñas, en Asturias; a la derecha, la torre del faro del gaditano Cabo Roche.



Algunos de los proyectos y maquetas expuestos en la Sala de las Arquerías de los Nuevos Ministerios de Madrid, ya están en funcionamiento; otros, en cambio, esperan aún el momento de su edificación.

Dos arquitectos, José Luis Iñiguez de Onzoño y Fernando Pardo, autores también del proyecto de «modernización» del edificio del centro de arte Reina Sofía de Madrid, fueron como en otras ocasiones, los encargados de realizar el montaje de esta exposición.

Con unas líneas austeras y

limpias, y fundamentándolo en dos colores —el azul, del mar y la noche, y el amarillo, tono de la luz—, estos dos arquitectos mostraron los proyectos del Plan de Señales Marinas del MOPU. Según José Luis Iñiguez, *el montaje de la muestra, está basado en la poética constructiva, que recuerda la fusión de arquitectura e ingeniería en la realización de los faros. Esta línea constructiva se refleja en los colores y en la distribución de los planos y las maquetas, dispuestas en diagonal.*

La muestra, que podrá ser

visitada el próximo año en otras ciudades españolas, recogía en primer término una serie de referencias históricas en las que se destacaban algunos de los primeros faros instalados en nuestra costa como los de La Coruña, Cádiz y Palma de Mallorca, así como el faro de Buda, edificado en el Delta del Ebro, treinta años antes de la construcción de la Torre Eiffel y en cuya estructura también era esencial el armazón del hierro. Con esta construcción, se hacía referencia al mencionado Plan General para el

Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e islas adyacentes, aprobado en 1947 por la reina Isabel II.

Posteriormente, se encontraba un expositor luminoso lineal en el que estaban colocados los diferentes proyectos (42 del total de 56 faros que se construirán próximamente) frente a los mapas de las zonas en los que se ubicarán las señales.

En un segundo piso, y en diagonal, la muestra recogía una serie de maquetas a escala de lo que van a ser los proyectos. De este modo, el visitante se pudo, con facilidad, hacer una idea de la modificación que van a sufrir nuestras costas.

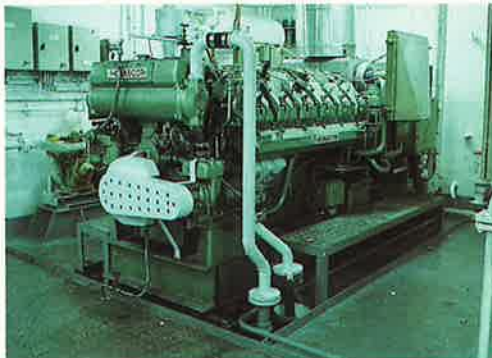
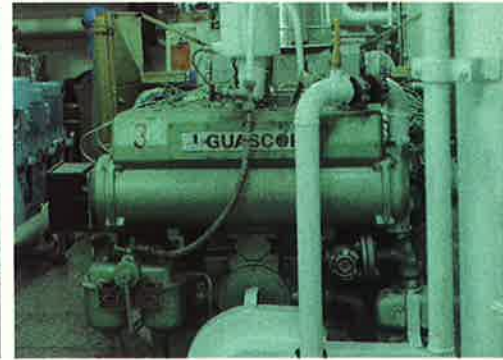
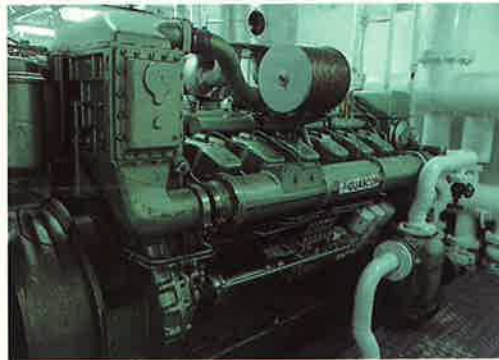
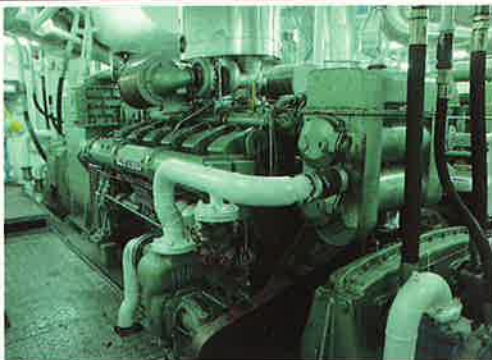
Técnicos de la Dirección General de Puertos y Costas, la Dirección General para la Vivienda y la Arquitectura, ganadores de concursos de ideas y profesionales destacados a los que el MOPU encargó personalmente la ejecución de algunos de los faros, son los autores del cambio de imagen del litoral español.

Tanto José Luis Iñiguez de Onzoño como Fernando Pardo se mostraron de acuerdo en que la idea del faro tradicional se ha modificado siguiendo las vanguardias arquitectónicas, en algunos casos, y en otros, la funcionalidad de la edificación y su armonización al lugar donde se va a ubicar definitivamente las que han sustituido a la forma cilíndrica de los edificios.

Aun cuando no quisieron mostrarse a favor de ninguno de los proyectos expuestos en esta ocasión, los autores del montaje, sintieron interés por las obras de César Manrique, que destaca su «escultura» con una plataforma circular móvil; Mariano Bayón, que añade unas láminas externas de aluminio perforado que producirán sonidos al contacto con el viento; Estanislao Pérez Pita y Jerónimo Junquera, con un faro de estricta racionalidad y carácter urbano, o el de Elías Torres y José A. Lapeña, que desde Palma mira a la ciudad italiana de Nápoles y en el que destacan sus placas de vidrio. ■

Ana DIAZ

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

III
CONGRESO
INTERNACIONAL
DE
PLAYAS



**S.O.S. para
las playas
españolas**



La tercera edición del Congreso Internacional de Playas que se celebró en San Sebastián entre los días 29 de mayo y 2 de junio concentró a un grupo de expertos españoles y extranjeros en materia de legislación, sanidad e ingeniería de costas, cuyas ponencias e informes fueron expuestos en más de treinta conferencias y varias mesas redondas. Las conclusiones de la mayor parte de los técnicos estuvieron impregnadas del mismo matiz negativo que invitaba a las autoridades a tomar medidas de corrección y prevención contra la contaminación de las aguas y la erosión del mar.

LOS elementos contaminantes son la principal amenaza que pesa sobre las playas de los países industrializados, generalidad de la que las costas españolas no están exentas. Los altos índices de contaminación del litoral requieren la toma de medidas inmediatas (tales como depuración de las aguas de vertido urbano) que podrían salvar las aguas de baño si se emprenden a tiempo o provocar, si se ignoran, la instalación de correspondientes carteles de «aguas contaminadas».

Por otro lado, y en el caso español, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo deberá continuar la política de protección de playas emprendida hace unos años, recurriendo a los rellenos artificiales de arena y a la construcción de diques de protección con objeto de contrarrestar la desaparición de arenas y sedimentos por efecto de la erosión que provocan las olas y para preservar la costa de la progresiva subida del nivel del mar. Esta elevación del nivel de las aguas parece ser una amenaza que se cumplirá en los próximos años como consecuencia del famoso «efecto invernadero»; éstas son, al menos, las opiniones de los expertos en ingeniería de costas.

Los criterios de los técnicos nacionales y extranjeros que acudieron al III Congreso Internacional de Playas celebrado, como en las anteriores ediciones, en San Sebastián, se dejaron oír durante cinco días en el transcurso de la treintena de conferencias programadas, que fueron repartidas en tres grandes áreas: sanidad, ingeniería y explotación-legislación. Los participantes, miembros de diversas universidades de todo el mundo en su mayoría, o estudiosos de reconocido prestigio que han centrado sus investigaciones en materias relacionadas con la protección de costas o calidad de las aguas, expusieron sus conclusiones en estas jornadas; la mayor parte de los informes presentados estaban marcados por el mismo matiz negativo que invitaba a las autoridades a tomar medidas correctoras y preventivas.

El Congreso fue organizado

por la Asociación de Técnicas de Gestión de Residuos Sólidos (ATEGRUS) y la organización Mundo Limpio, fundación cuyos objetivos son conseguir una mejora de la calidad de vida a través del fomento de la educación cívica. Ambas agrupaciones, vinculadas entre sí, contaron con las subvenciones y colaboración de diversas instituciones locales y nacionales, (Ayuntamiento de San Sebastián, Diputaciones Forales de Vizcaya y Guipúzcoa y Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo).

Durante el transcurso del Congreso se entregaron las banderas «Mundo Limpio» a las ocho playas del planeta que por la calidad de sus servicios de limpieza y atención al usuario merecían, en opinión de los organizadores, ser distinguidas.





Cuatro playas españolas, La Concha-Ondarreta, en San Sebastián; la Primera del Sardinero, en Santander; la playa de Benidorm; y la de Calvià, en Mallorca, fueron premiadas en este certamen y distinguidas entre las mejores del mundo. Los otros cuatro galardones recayeron sobre las playas de Honolulu, en Hawaii; Niza, en Francia; Varadero, en Cuba; y Riccione, en Italia. La organización concedió también tres accesos a las playas de Batumi, en la Unión Soviética; San Juan de Luz, en Francia; y Copacabana, en Brasil, por el esfuerzo demostrado en su limpieza y saneamiento, aunque no cumplieran todos los requisitos exigidos por el jurado para otorgar una de estas banderas.

La Fundación Mundo Limpio ha pretendido, con este acto, fomentar la limpieza de los mares y la conservación de la Naturaleza, al tiempo que insistía sobre uno de los principales fines de la asociación: conseguir que se gestione el tratamiento y el control de los residuos sólidos.

El concurso estaba inicialmente pensado para otorgar veinte banderas. La exigencia fundamental para acceder al galardón era que su arena fuera limpiada y cribada todos los días del año: únicamente ocho playas de la Tierra cumplen ese requisito, según Mundo Limpio. Entre las candidatas al concurso estaban todas aquellas que poseían la «Bandera azul» europea de 1988 lo que, según el portavoz de la organi-

zación, «hace el premio mucho más valioso». Mundo Limpio, organización internacional de origen británico con secciones nacionales en todo el mundo, no consideraba entre las exigencias la calidad de las aguas ni el ordenamiento urbanístico, premiando específicamente el cuidado de la arena.

Los países caribeños, de tanta tradición turística y afamadas playas, no se presentaron al certamen por no cumplir el requisito esencial, igual que sucedió con las californianas.

La bandera «Mundo Limpio», que ondeará durante cuatro años en las playas elegidas, es blanca y lleva grabado el anagrama de la organización: un globo terráqueo pintado en azul y verde con el casquete polar ártico en blanco y un niño arrojando un papel en una papelería.

El acto de entrega se celebró coincidiendo con el final de este congreso en el que la participación de los ponentes y expertos fue muy inferior a la anunciada en un principio, y cuyo interés no siempre supo mantenerse en alza, según los asistentes invitados. Hubo, sin embargo, algunas intervenciones realmente interesantes que procuraron arrojar alguna luz sobre los problemas más inmediatos de las playas en lo que queda de siglo.

La estrella de las jornadas fue, una vez más, de Ley de Costas. En este apartado, la intervención de María Teresa Esteban, diputada por Madrid y portavoz del Partido Popular en la Comisión de Industria y Energía del Congreso, fue especialmente aclaratoria y polémica. Durante su conferencia la diputada se refirió, fundamentalmente, a una sesión mantenida el día anterior (el 31 de mayo) con el responsable del Gabinete de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sanz de Consculluela, en la que se discutió sobre la Ley de Costas y el Plan Nacional de Residuos Tóxicos y Peligrosos.

Sobre la primera, María Teresa Esteban insistió en el apoyo que prestó el Grupo Popular a la mayor parte del contenido de la Ley, y resaltó el hecho de que el PSOE hubiera



El efecto invernadero

¿SOMOS capaces de predecir la variación de la línea de costa? ¿Podemos diseñar una playa estable para los próximos cincuenta años? ¿Podemos evaluar la pérdida de arena que va a tener esa playa y el mantenimiento que va a requerir? Quien se formula estas preguntas es Miguel Losada, doctor Ingeniero de la Universidad de Cantabria, especialista en Ingeniería de Costas. Losada se desplazó exclusivamente desde Estados Unidos, donde está realizando estudios sobre esta materia en la actualidad, para participar en el Congreso. *En este momento no podemos predecir si la playa se va a erosionar o si la va a arrasar una tormenta. ¿Cuál va a ser la tendencia futura del nivel del mar? Sabemos que existe un crecimiento anual del nivel del mar como consecuencia del «efecto invernadero», pero no podemos predecir si la tendencia se va a frenar o va a progresar. Todos los pronósticos son pesimistas. Parece que esa media anual va a seguir aumentando, con lo que dentro de cincuenta años el nivel del mar se habrá elevado cincuenta centímetros.*

La capa «invernadero», compuesta por ciertos gases, y con algo más de 25 kilómetros de espesor, se presenta como uno de los principales problemas que ponen en peligro la conservación del medio ambiente mundial, ya que se ha convertido en una barrera que impide que parte del calor irradiado por la Tierra escape al vacío, provocando así una elevación de la temperatura media del planeta. El principal responsable del calentamiento del globo es el «CO₂», junto con otros 39 gases, tales como el metano, el ácido nítrico y los clorofluorocarbonos (CFC), más conocidos por el efecto de agotamiento de la capa de ozono que provocan, capa que protege a la Tierra de las radiaciones ultravioletas del sol. Si las emisiones de gas de efecto «invernadero» siguen aumentando, se llegarán a producir serias perturbaciones climáticas, que provocarán un aumento de la temperatura de la tierra, haciendo que los mares, dilatados por efecto del calor, se eleven hasta un metro sobre el nivel actual, arrasando costas y deltas. ■

V. L.

trella de las
adas fue, una vez
la polémica Ley de
as.



La playa donostiarra de La Concha recibió una de las banderas «Mundo Limpio» que la clasifica entre las ocho mejores del mundo.

aceptado 26 enmiendas de su grupo en el Congreso, casi todas ellas relacionadas con aspectos económicos. *Esto es todo un récord. La Ley era necesaria, es una buena ley, jurídicamente compleja y bien construida, y muy difícil de aplicar. Se le ha dedicado mucho tiempo, cosa rara en este Parlamento en el que las leyes se hacen como churros, donde los socialistas te dicen: «Ni me he leído las enmiendas; para qué te has molestado si lo vamos a aprobar todo.»*

La importancia económica que tiene el litoral en España es vital para un país que desarrolla por mar el 95 por cien del volumen del comercio exterior y que tienen anclada en la costa el 70 por cien de la industria, lo que implica que más del 70 por cien de las aguas residuales van directamente al mar, en opinión de la diputada del Partido Popular. *La vertiente económica de esta ley es fundamental: Bilbao es el gran*

puerto de comunicación con la Comunidad Europea, o al menos tiene que llegar a serlo en los próximos años; Barcelona es, después de Calcuta, la ciudad con mayor densidad de población del mundo, y el Mediterráneo es el futuro de Europa, máxime en una época en la que se pueden tener los negocios en Suecia y la residencia en Mallorca, gracias a la informática.

María Teresa Esteban calificó de «disparate» lo que se ha hecho en la costa durante las últimas décadas, irregularida-

des que han dejado secuelas casi irreversibles para el desarrollo de unas ciudades sin infraestructura.

Estas opiniones de la diputada del Partido Popular en favor de la Ley de Costas suenan sorprendentes cuando se escuchan en boca de la representante de un grupo político que, precisamente ha recurrido la norma. *Una cosa no quita la otra. Yo insisto en que es una ley necesaria y jurídicamente bien construida, pero plantea problemas muy graves en materia de*

competencias con las comunidades autónomas: el Ministerio se ha sacudido todas las competencias molestas, como por ejemplo el control de los vertidos y la responsabilidad de cerrar las industrias, un problema que se ha trasladado a las autonomías. Es durísimo enfrentarse a industrias que dicen que no pueden reducir el canon de vertido. Sin embargo, hay que ser muy consciente de que la situación ha cambiado, porque en este momento todas las industrias españolas tienen capacidad para acometer reformas y construir depuradoras. Además de ésta hay otra cuestión: no se pueden hacer leyes que estén construidas perfectamente pero que sean imposibles de aplicar. El otro día le decía al señor Cosculluela: «Ministro, es que la ley de aguas no se cumple», a lo que él me respondió: «Claro que no, porque si se cumpliera habría que cerrar toda la industria nacional.» Entonces, ¿para qué hacer normas que no se pueden cumplir?

Los virus y gérmenes patógenos en el agua han causado muertes en Estados Unidos.

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



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

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

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

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

Con seguridad, hacia el futuro.



Mutua de Riesgo Marítimo
SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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

En opinión de María Teresa Esteban, las comunidades autónomas deberían intentar rescatar competencias en urbanismo y en otras materias en las que la Ley de Costas se las niega, usando la vía de negociación.

En cuanto a la labor que les toca emprender a las jefaturas provinciales de Costas, la diputada fue tajante: *Dice el ministro que van a potenciar las jefaturas de costas para acometer esta ley. Que las potencien, porque buena falta les va a hacer.*

Al margen de sus exposiciones sobre la Ley de Costas, la diputada se mostró especialmente preocupada por el problema de los vertidos tóxicos y peligrosos al mar y aseguró que *aunque la normativa española no se cumpla, las autoridades comunitarias nos van a hacer cumplir la suya.* Estas afirmaciones fueron hechas en un momento en el que se ha estimado que la Administración española deberá gastar quinientos mil millones de pesetas en los próximos diez años en equipos de eliminación de residuos y depuración de aguas, cantidad similar a la que, por su parte, deberá invertir la industria para estos mismos fines.

En este sentido, una de las técnicas punteras en materia de depuración de aguas y que fue presentada en este congreso por el doctor Jan Dobrowski, de la Academia Polaca de Ciencias, es la biotecnología, concretamente las denominadas «plantas bando», cuya aplicación en regiones costeras y montañosas ha dado resultados excelentes. Las «plantas bando» están básicamente formadas por una serie de reactores que filtran los elementos de la tierra; pueden ser recubiertas por vegetación, al ser su instalación subterránea, de forma que se integran en el paisaje. Este es un proceso de reciclaje del agua que estimula la eliminación de las bacterias y reduce la concentración de sólidos en suspensión en casi un 80 por cien de su volumen. Esta técnica, en la que Polonia ha sido pionera, comenzará a ser explotada en los próximos años con la colaboración de Japón.

Los procesos de depuración

son esenciales, según demuestran todos los estudios de los expertos en calidad de aguas. El norteamericano Victor Cabelli, perteneciente al departamento de microbiología de la Universidad de Rhode Island, aseguró que los resultados de sus investigaciones sobre las enfermedades relacionadas con la natación demuestran que la población de bañistas está especialmente expuesta a contraer gastroenteritis, infecciones hepáticas y salmonelosis. Parte



“Si tuviera que decir algo personalmente a la gente sería que no se bañe, pero... públicamente no puede hacerse semejante advertencia.”

de estos estudios, que se han centrado en las playas de todo el planeta, fueron realizados en España tomando como muestra 24 playas. Los resultados demuestran que las enfermedades de la piel y ojos y los síntomas gastrointestinales son más elevados entre la población de bañistas.

Cabelli, cuyas muestras han sido recogidas entre más de mil

nadadores, aseguró que *queremos playas más limpias, pero no podemos extraer los factores económicos ni sociológicos. Basándome en algunos estudios que se han llevado a cabo sobre el nivel de anticuerpos de las personas, puedo asegurar que el 99 por cien de la gente tiene anticuerpos frente a los virus de la gastroenteritis. Es una enfermedad problemática en la población: los desechos van al agua y el agua queda contaminada. Hay una alta excreción de este*

virus causada por la población. Un hallazgo que hemos deducido de nuestros estudios y es importante tener en cuenta es que el principal foco de contaminación son los propios bañistas. Sobre este mismo tema insistió Patricia Seyfried, profesora del departamento de microbiología de la Universidad de Toronto. Los virus y gérmenes patógenos presentes en el agua han causa-

do muertes en Estados Unidos. Los niños son más susceptibles de contraer estas enfermedades, porque son menos inmunes, están en el agua durante más tiempo y tienen la costumbre de bucear más que los adultos. Hay unos estudios interesantes que demuestran la teoría de que el principal foco de contaminación es el propio ser humano: en una piscina en la que se recogieron muestras se encontró solamente un tipo de virus. Se volvió a analizar el agua después de que pasaron por la piscina ciento cincuenta bañistas y se hallaron dieciséis virus diferentes.

Todos los expertos se planteaban la misma cuestión difícil de resolver a este respecto: ¿qué deben hacer si tienen información que les indica que la calidad de las aguas no es recomendable?, y, por otro lado, ¿cuál es el nivel, el límite que marca la distancia entre aguas no recomendables y aguas de baño permitido? Controlar todas las variables que intervienen en estos estudios es prácticamente imposible, en opinión de todos ellos, y exige métodos muy laboriosos y caros. La respuesta de Víctor Cabelli a esta cuestión es, cuando menos, reveladora para el ciudadano: *Existen muchos problemas a la hora de calificar la calidad de las aguas y plantear internacionalmente los niveles de contención de virus y bacterias. Si tuviera que decir algo personalmente no puede hacerse semejante advertencia, sobre todo cuando estos niveles son variables y siempre se conocen a posteriori, es decir, no puede saberse el grado de potabilidad o contaminación del agua en el momento en que se está usando, sino que los datos siempre remiten a momentos anteriores.*

Estas afirmaciones cobran especial interés en estas fechas en las que se acaba de conocer un informe de la Comunidad Europea que asegura que la situación sanitaria de todas las playas españolas empeoró durante 1987 con respecto al año anterior, y en el que se especifica que el 19 por cien de las mismas no ofrece garantías para la salud de los bañistas. ■

Virginia LAVIN

FONDOS DEL MUSEO
MARITIMO DE ASTURIAS
EXPUESTOS EN MADRID

LUANCO, mirador del Cantábrico



Gozón trajo a Madrid el olor y el sabor del Mar Cantábrico. El Centro Regional Asturiano de la capital de España presentó en esta ciudad una exposición que, basada en los fondos del Museo Marítimo de Luanco, así como en las tradicionales maquetas y mallas artesanales de la zona, servía para promocionar turísticamente el lugar. Una muestra que bastó para que los luanquinos afincados en la Comunidad Autónoma madrileña y los amantes del Principado pudieran disfrutar del paisaje de las tierras asturianas.



SITUADO en la parte central del Principado de Asturias, limitando con los concejos de Conceño, Corvera y Avilés y penetrando en el Cantábrico por el Cabo Peñas, las tierras de Gozón muestran tanto a sus habitantes como a los forasteros la intensidad del color de su paisaje. El verde de las praderas destaca frente al azul de las aguas cantábricas, dos colores que han determinado el carácter de las gentes del lugar y las ha vinculado estrechamente a las actividades de la tierra y el mar.

El mar ha ocupado un lugar destacado entre los habitantes de Luanco; él caracteriza el pasado y la proyección de futuro del concejo de Gozón y, en especial, el de su capital: Luanco.

Durante muchos años, la pesca y todas las actividades derivadas de ella fueron la

principal fuente de riqueza de los luanquinos. En 1058, la importancia del puerto de Luanco viene determinada por la constante presencia de pescadores de toda la cornisa cantábrica en la localidad. Ya en el siglo XIII, el puerto de Luanco poseía 18 embarcaciones mayores, 12 menores y algunas naves de gran tonelaje, como el bergantín «San José» o el llamado «Los Dolores», dedicados al transporte de pasajeros y mercancías. En el XVIII, Luanco era una pequeña potencia pesquera, con un poderoso gremio de pescadores a su frente.

En dicho período de tiempo, desde los siglos XIII al XVIII, la ballena fue la especie más capturada por los luanquinos. Su pesca se realizaba desde embarcaciones dotadas con timonel, cinco remeros y arponero. Una vez descuartizada la pieza, su carne servía para el consumo humano y sus huesos adquirían multitud de usos, aplicándose tanto en utensilios caseros como en la construcción de cercos para las edificaciones. Con la progresiva desaparición de cetáceos, la sardina, el besugo y el congrio son las especies que sustituyen a la pesca de la ballena.

Derivada de la actividad pesquera, Luanco desarrolló, a lo largo de su historia, una floreciente industria conservera en la que destacaban los escabeches y salazones. El pescado se secaba, curaba y sazónaba en muchas ocasiones con vistas a su comercialización, siendo la meseta castellana el lugar adonde se destinaban las exportaciones de Luanco. Una localidad que llegó a contar con cuatro grandes empresas conserveras, la última de las cuales cerró en 1984.

Sin embargo, no sólo los pescadores e industriales vivieron de las actividades marineras. Un gran número de carpinteros de ribera dedicaban su tiempo a la construcción de embarcaciones y es un hecho destacado para la historia del concejo la fundación por parte de Mariano Suárez Pola, en 1873, de un centro de enseñanza que posibilitaba el acceso gratuito de los gozoniegos a los estudios básicos y a las carre-



ras de náutica y comercio. Por su parte, las mujeres, utilizando el punto de las redes de pesca, confeccionaban las «mallas» con las que es posible la elaboración de colchas, cortinas, mantelerías, tapices e incluso trajes de indudable valor artesanal.

A pesar de que Luanco ha perdido en la actualidad la importancia pesquera de antaño, sus habitantes se esfuerzan por no olvidar la tradición marine-

ra de sus antepasados y darla a conocer en otras Comunidades Autónomas. El Centro Asturiano de Madrid inició esta «aventura» celebrando la semana cultural de Gozón en la capital de España. Unos días que, según Alfonso Fernández, coordinador de la Fundación Cultural de Luanco, *no tienen otra finalidad que la de promocionar turísticamente el concejo de Gozón. Luanco —afirma— se ha convertido en un importan-*

te centro turístico del norte de España, y es nuestro deber dar a conocer lo que tenemos.

Entre los actos que tuvieron lugar en Madrid, cabe destacar la presentación de la Semana a cargo del rector de la Universidad de Oviedo, Adolfo Rodríguez, y María Jesús Alonso; las actuaciones del tenor José Ramón Alonso y las de la Capilla Clásica de Luanco, así como las demostraciones de las dos actividades artesanales desarro-



lladas en la zona: las maquetas de barcos y las mallas.

La tradición marinera de los gozoniegos quedó reflejada en las exposiciones de mallas, maquetismo naval, Museo Marítimo de Asturias y cuadros y fotografías de la zona.

Presidía la exposición una obra pictórica de grandes dimensiones pintada en 1909 por Jesús Soria, y que reflejaba el «Milagro del Cristo del Socorro». La obra hace referencia al prodigioso hecho ocurrido el 5 de febrero de 1776. En dicha fecha, 225 pescadores de la localidad, más cinco tripulaciones de Pravia, se salvaron de parecer ahogados en las aguas del Cantábrico. Desde entonces, la conmemoración de este suceso se ha convertido en la fiesta más destacada del concejo.

La artesanía derivada del mar, estuvo presente con la exposición de mantelerías, tapices, colchas, cortinas y la camisa «El vuelo de la Mariposa», elaboradas a partir del punto de malla. Socorro García, maestra mallera, hizo para



MAR una demostración de su buen hacer. *Los elementos necesarios para elaborar malla son un mallero, una aguja de dos cabos y el hilo. La malla es un trabajo eminentemente manual y, como todas las actividades artesanales, se va perdiendo de generación en generación. Sin embargo, y a pesar de que son necesarios nuevos diseños, existe en Asturias un enorme interés por no perder esta tradición de nuestra tierra.*

Asimismo, hay que destacar los trabajos de los artesanos maquetistas que, a escala de pequeñísimo tamaño, elaboran minuciosas embarcaciones en el interior de botellas que navegan en olas de masilla y pintura. Gran parte de estos trabajos son fondos del Museo Marítimo de Luanco, uno de los más importantes de nuestro país en su género.

El Museo Marítimo de Luanco se inauguró en 1948 gracias

a la labor de Eulogio Varela Hervias, director de la Hemeroteca Municipal de Madrid. Gracias a la colaboración desinteresada de los vecinos del pueblo y algunos organismos oficiales, la institución se ha ido consolidando y aumentando los fondos. En los años 1950 y 1952 obtuvo el Premio Virgen del Carmen, otorgado por la Presidencia del Gobierno, como reconocimiento a la labor de los luanquinos por mantener vivas sus tradiciones, explica Ignacio Pando, historiador de la localidad.

La muestra presentada en Madrid recogía sólo una pequeña parte de lo expuesto en Luanco. Sin embargo, cabe hacer mención a las maquetas de barcos, las cartas de navegación reproducidas del Atlas de Abraham Cresques, de 1375, y numerosos aparejos de navegación entre los que destacan sextantes y catalejos. Ver el resto de la muestra puede constituir una buena excusa para visitar Luanco y sus alrededores. ■

Ana DIAZ

MAR 49



MUJERES QUE VAN AL MAR:

historia de vidas



Saqué la libreta y me embarqué con mi marido... No me la querían dar... decían que la mujer española no tenía derecho a la navegación. Hasta 1975 no me dieron la libreta, el año internacional de la mujer. Ellas, las mujeres que salen a faenar, tuvieron que luchar duro para conseguir un reconocimiento: el de su derecho a trabajar en la mar. No resultó fácil, principalmente por las condiciones de vida: labores del hogar, más cuidado de los hijos, más trabajo en el campo, más ayudar en la mar... Y, además, el casi desconocimiento de los de «tierra adentro», de que la mujer también sale a faenar. Las «historias de vida» de unas pescadoras gallegas nos sirven para arrojar un poco de luz sobre un trabajo que no sólo los representa unos ingresos económicos..., me gusta ir a la mar, sí, me gusta la mar.





MI familia es gente de la aldea. Yo no soy del mar, éramos del campo. Mi madre hacía las labores de casa y también de labranza. Trabajaba desde la mañana hasta la noche. Descansaba para comer.

Estudí hasta los doce años más o menos. A esa edad empecé a trabajar en el campo con mis padres. Ayudaba a mi padre y mi madre en casa, y más en el campo. A los catorce años fui a trabajar de jornalera, de obrera en el campo, plantando patata, cavando, con el mijo, con el trigo, en fin... Me llamaban hoy aquí, mañana en el otro lado y me daban siete pesetas, creo que eran siete pesetas. Estaba con mis padres trabajando, y cuando me llamaban...

Un hermano mayor se dedicó a la mar, a la pesca del cordel, del calamar, del congrio y todo eso, con un barquito de remos. El iba a

pescar y yo vendía el pescado en Roveiro, en la lonja. Llevaba lo que pescaba mi hermano. El domingo no había venta, pero el resto de la semana había todos los días. Tuve muchas semanas de ir todos los días, y algunos días de ir dos veces. De noche pescaba congrio y yo salía a las cinco de la mañana con el cubo, con el cesto, con lo que fuera a las espaldas. Me iba andando y cuando regresaba, a las diez o las once de la mañana, ya tenía los calamares y volvía otra vez. Entre ir y volver tardaba tres horas, porque son catorce kilómetros y lo que paraba allí... Eso de quince años. Seguí esta función hasta que me casé.

Me casé a los veinte años. Ahora se casan más jóvenes. A los veintiún años tuve un hijo, el primero; «mucho después tuve otro. El mayor ya está casado y el pequeño tiene ocho años. Antes había más familia que ahora, mucha más. En la familia de mis padres éramos cinco hermanos, cuatro herma-

nas y un hermano. Yo tuve dos hijos y los tuvimos porque quisimos, no porque vinieran; teníamos muy bien dado el «freno», no quisimos. Más de un hijo o dos no se puede tener porque dan mucho que hacer, mucho. Entre estudios y vestirlos... De aquí y allá no da la camisa para tan larga vida.

Por tener un hijo tuve que dejar de trabajar. El trabajo, precisamente el trabajo, era el que nos influía. Si teníamos más hijos yo me tenía que quedar en casa. Entonces si me quedo en casa ni para beber agua ganaba, y trabajaba mucho. No es que en este oficio se fuera a ganar mucho pero, en fin, por lo menos comíamos. Las que trabajan no tienen tantos hijos. Parece que si una mujer trabaja difícilmente puede tener más de un número de hijos porque, claro, las horas no dan. ¡Hay que trabajar tantas horas! Es que no hay tiempo, no hay tiempo ni de encararlos.

Tuve el hijo nada más casar-

me, pero no dejé de trabajar, me dediqué al niño y a la agricultura, trabajaba en el campo y ayudaba a mi marido cuando estaba en casa. Hasta que mi hijo no tuvo ocho o nueve años no regresé a la mar. El niño estaba con mi madre. Mi madre se encargó de educarlo. Yendo a la mar es imposible hacerse cargo de él, ni de hacerle la comida a tiempo tampoco. Yo me encargaba de lavarle la ropa, eso sí, eso era cosa mía y lo hacía de noche. Pero darle la comida a su hora y la educación, eso lo hacía mi madre.

Mi marido es de aquí, hijo de mariner. Con doce años empezó a ir sin libreta de navegación en las «tarrafas», que eran barcos donde andaban 30 hombres; iba con ellos para llevarles agua, le mandaban a recados y eso. Era el «cho» de a bordo. Fue siempre mariner y sigue haciendo la mar, la bajura y el bonito. Es patrón y motorista, aunque tiene andado de engrasador, de segundo, de mariner y de todo. En los boniteros está cuatro meses y viene cada veinte o veinticinco días, más o menos. Luego se dedica a la bajura. Anda con su lancha al marisco, al centollo, a la nécora, a lo que haya.

El hijo mayor estudió hasta los trece años. Sacó los estudios primarios y después no quiso más escuela. Se fue a sacar lo de patrón y motorista para la mar, pero entender de estudiar no quiso, solamente para la mar, para la mar. A los doce años ya andaba solo por ahí en un bote. Y el pequeño igual, viene de la escuela y a la mar con el padre; está loco por ir a la mar; ocho años ha hecho ahora y también tiene metido en la cabeza de ir para la mar.

Cuando me casé, vine aquí. Tuve que hacer el trabajo de ayudar a la mar, de ir a la mar con mi marido. El sí quería que fuera. Ayudaba a mi marido a reparar aparejos, a traer el pescado y a venderlo por las casas; ahora está prohibido eso, no dejan ir. Cuando empezaba

«Tuve el hijo nada más casarme, pero no dejé de trabajar... en el campo... Hasta que no tuvo ocho años no regresé a la mar.»

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE

PROFESION/EMPRESA

DOMICILIO

CIUDAD C.P.

MODALIDAD DE SUSCRIPCION

	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.250 ptas.	3.218 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.000 ptas.	5.720 ptas.
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 ptas.	1.000 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 2 extras juntos: El siglo XVIII y Guía de Costas	1.000 ptas.	1.300 ptas.

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto Envío giro postal núm. Deseo más información

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

Extra de este año:

Guía de las costas de España



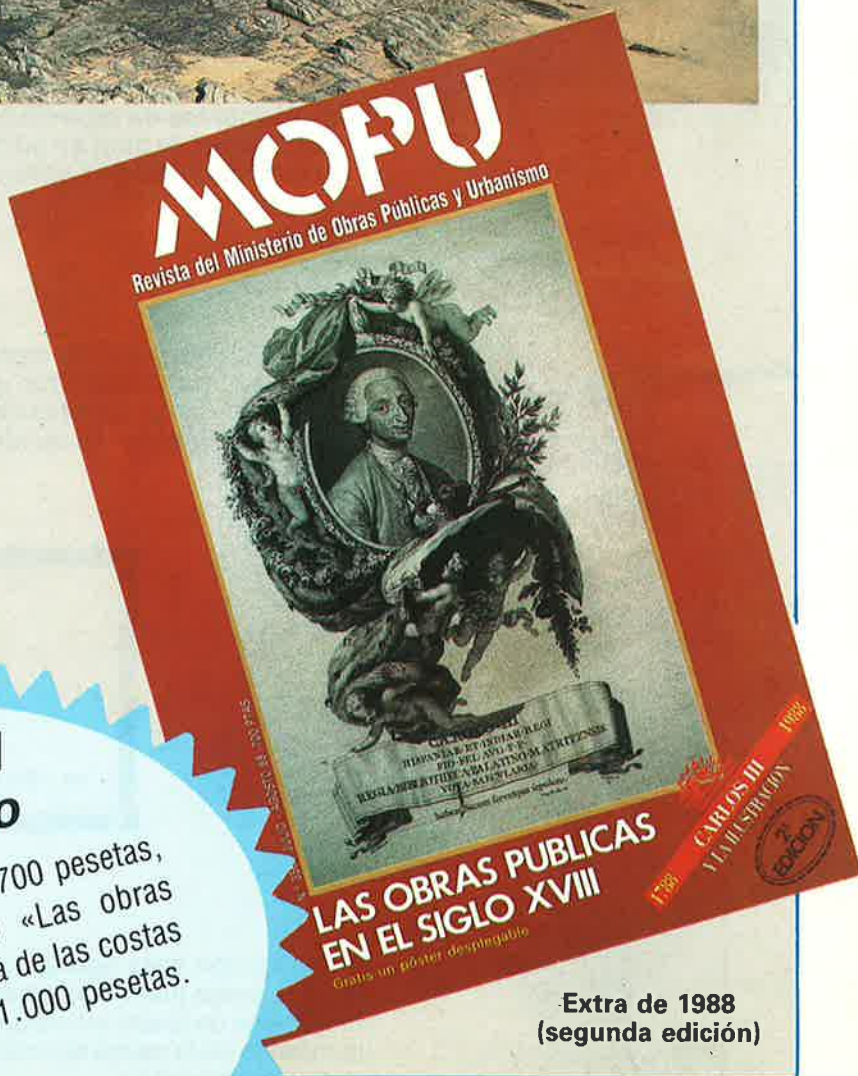
Más de 200 páginas y cerca de 300 fotografías con nuestro litoral palmo a palmo: playas, acantilados, puertos, espacios protegidos, islas, fauna, flora, monumentos...

A LA VENTA YA

700 pesetas

Oferta especial de lanzamiento

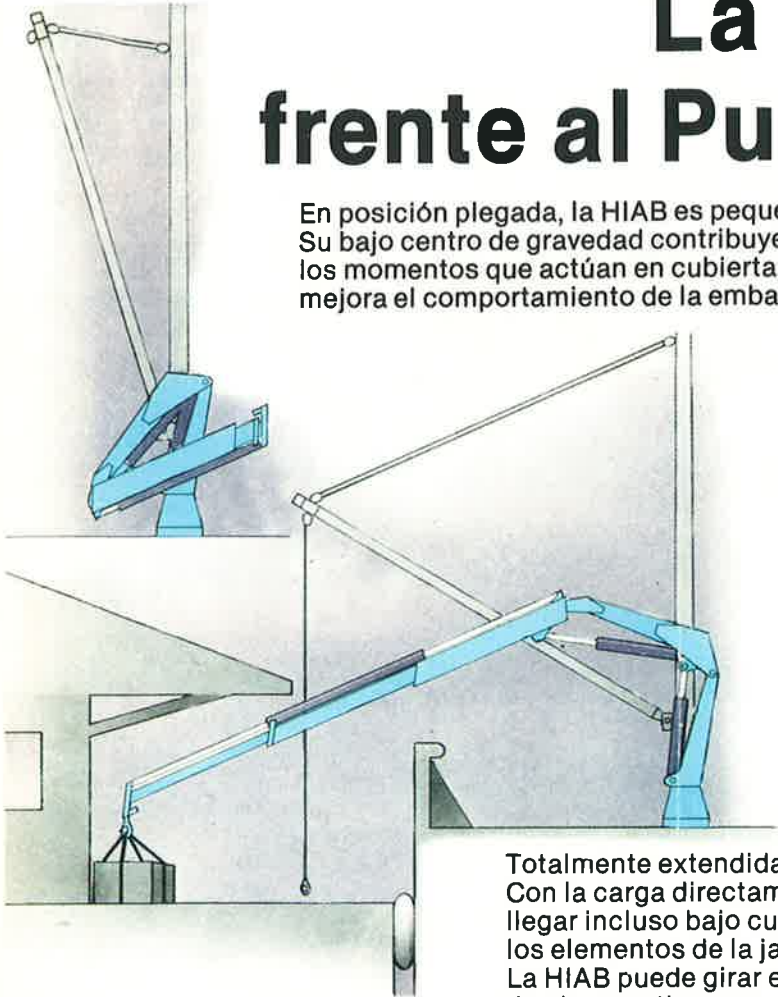
Cada número extraordinario cuesta 700 pesetas, pero usted puede adquirir juntos «Las obras públicas en el siglo XVIII» y la «Guía de las costas de España» al precio especial de 1.000 pesetas.



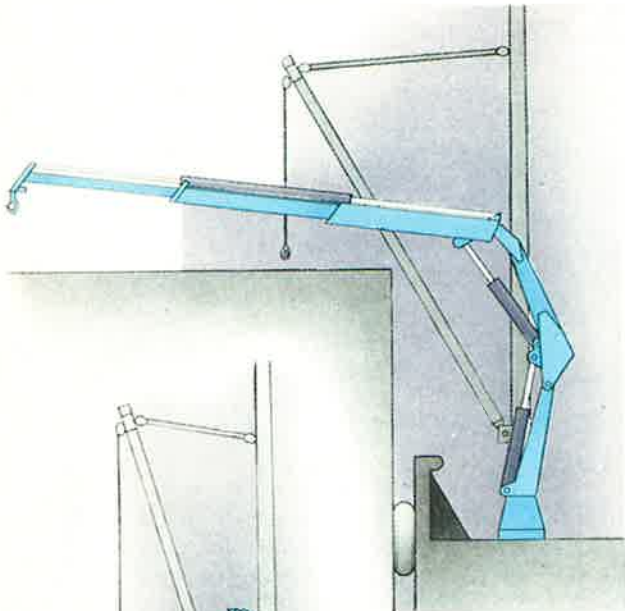
Extra de 1988 (segunda edición)

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 "telescoparse" 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.



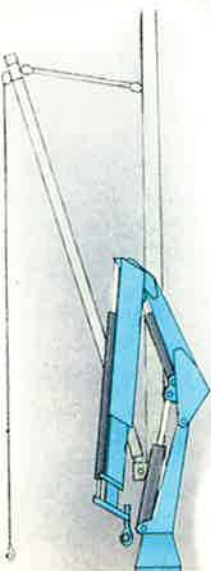
En posición erecta, la HIAB puede alcanzar su objetivo superando con gran facilidad obstáculos elevados, tales como casetas de cubierta, y puede trabajar sobre el muelle, incluso en condiciones de marea baja.



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

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.



mos a ir a la mar los dos juntos teníamos tres vacas y no podíamos atender todo de ninguna forma. Aquí dan más trabajo porque hay que apastarlas. Vendimos una, y aún anduve a la mar tres años teniendo dos vacas. En lugar de estar toda la tarde trabajando en las redes, me venía a las cinco de la tarde, cogía las vacas, las llevaba a pastar, les cogía la comida para el otro día, me las llevaba para casa; y los sábados íbamos a recoger el esquilme, para tener para la semana para echar.

Luego vino un hijo. Mi marido se marchó para la mar y yo seguí labores de casa y en el campo.

Sólo tengo dos hijos. Al mayor le mandaba hacer la cama y dejarla lista, «como los hay que enseñar». Tenía doce años y antes de ir para la escuela ya le quedaba la cama hecha, aunque después fuera yo a retocarla un poquito. Venía de la escuela y andaba con las vacas y ayudaba en casa como otro cualquiera, me ayudaba a lo que fuese. Ahora el pequeño no quiere hacer los trabajos de la casa. «Yo no soy una niña», es lo que dice. Cierto que es un trabajo de mujeres, claro que es, pero donde hay una mujer sola, algún día lo tienen que hacer los hombres también. Si tuviera una hija me gustaría que trabajara y también que fuera a la mar.

Mi hijo mayor se fue a otros barcos porque aquí se ganaba poco, no se ganaba nada y se marchó. Anduvo en boniteros y en la mercante. Cuando se puso mal la mercante se vino aquí, a trabajar con nosotros. ¿Dónde va a ir ahora? Hay dificultades, no le buscan para trabajar en ningún lado. ¿Dónde va a coger un trabajo para mantener tres hijos y la mujer?

En la mar se ganaba para la



Seguridad Social, y en la tierra ni para la Seguridad Social. El campo no da nada, absolutamente nada. Si sales para la mar a lo mejor a la noche tienes suerte, a lo mejor a la noche vienes con siete u ocho mil pesetas. En el campo no; el campo es solamente para recoger unas patatas, unas lechugas... para ir tirando, pero para vivir no. La gente del campo vive peor que la gente del mar. Todas las casas que hay hechas en esta zona son de marineros; de sueldos de tierra, muy pocas, de sueldo de tierra para comer y para ir tirando.

A mí no, que no me busquen ni en el café ni en ningún sitio. De la casa a la chabola, de la chabola a la lancha, y a la lonja. Tuve días de trabajar veinte horas. ¡Ah, las horas no contaban! Entre unas cosas y otras, dormía entre las doce de la noche y las cinco de la madrugada, nada más, yo soy la que menos duermo, me acos-

tumbé así. Prefiero que estén durmiendo mi marido y mi hijo, que estén descansando ellos.

El cuidado de la casa, los hijos, el trabajo en el mar y en el campo... lo llevaba mal, pero en fin... En lugar de descansar como ahora, que igual me acuesto a las diez de la noche, pues me acostaba a las doce y luego a las cinco tenía que estar en pie para dejar todo listo. La casa la llevo yo y parte de la mar también. Toda la casa es cosa mía, la faena la hago todos los días. Todo lo tengo limpio, se puede ver, sí, todo el mundo puede ver mi casa, la tengo limpia, todo Roveiro lo sabe. La mujer tiene más trabajo que el hombre, porque tiene cosas que no puede hacer el marido, coser, planchar, esas cosas el marido no las va a hacer. No es injusto, el marido no puede hacer ese trabajo, lo tiene que hacer la mujer ¿Y por qué va la mujer a la mar? Porque le gusta también ir a la

mar. Y si tiene una hora libre, ¿por qué no va a ir? Tiene que ser. Yo trabajo más horas al día porque tengo más trabajo que él, mucho más.

Algo me ayuda el marido en las labores de la casa, pero poco, porque tiene que estar en la mar siempre. No hay una repartición de tareas en la casa. El trabajo de la casa lo tiene que hacer ella, porque el marido dice: «Eso no es trabajo de un hombre, que es de mujer». Yo alguna vez también le digo que eso de ir a la mar tampoco es trabajo de mujer: «Bueno, bueno, bueno», es lo que él dice.

El marido, cuando viene para casa, si tiene una hora libre es raro que vaya para el campo. Va a echar la partida, o a ver un partido de fútbol. Y la mujer tiene que hacer el trabajo de casa, aunque haya ido con él a la mar. Y después al mar otra vez. La mujer es mucho más esclava que el hombre. El marido se marcha, sale de la casa a las cuatro de la tarde y viene a las doce de la noche, y para él siempre es temprano. Pero si sale la mujer y tarda dos horas, siempre tarda demasiado. Eso ahora y siempre. El vuelve a la casa a la hora que quiera, pero yo si me marchó y echo una hora de más: «¿Por qué tardaste tanto?». Es un problema, yo no sé por qué, no sé a qué viene, que la mujer no pueda pasarse cinco minutos y el hombre pueda pasarse cinco horas. Es el ritmo de toda la vida, ha sido siempre, y cuando se baila una pieza, si la baila todos los días no se le olvida. ¿Verdad que no se olvida? Y eso es igual, es el ritmo de siempre.

No me cambiaría por un hombre, no, porque esto de la casa se lleva bien. Si te apetece ir un día a la mar, vas a la mar. Y el marido es lo que tiene, sólo la mar.

Por la mañana, la mujer tiene que hacer los trabajos de casa: las camas, la limpieza de la casa; luego levantar los niños —la que los tenga—, llevarlos



«La mujer tiene más trabajo que el hombre... porque tiene cosas que no puede hacer el marido, coser, planchar...»



al colegio, atender a los animales, recoger a los niños y ayudar al marido. Luego viene la tarea de hacer la comida, si no hay que llevar el pescado a la rula, a la Cofradía. Y por la tarde la misma cosa, echar patatas, coger berzas... Ese es el trabajo de la mujer gallega. Todas las mujeres de mi familia trabajan en el campo. Mis padres tienen setenta y siete años y todavía trabajan los dos en el campo.

Antes la mujer estaba acostumbrada a trabajar en el campo. Eso antes, ahora ya no tanto. Ahora son poquitas las mujeres de los pescadores que trabajan. Hay alguna que trabaja

Mujeres de los armadores no va ninguna a trabajar. No, ésas ¡qué va! Las más jóvenes no quieren trabajar como antes. Es raro que una mujer de treinta o cuarenta años no trabaje; las mujeres de aquí trabajan todas, unas en la fábrica, otras en el campo; se dedican a todo. Se tienen que dedicar, si no, no puedes vivir. Hay mujeres que trabajan más incluso que los maridos. Pero las de veinte años de trabajar no entienden. Las más jóvenes tienen otro punto de vista. Es el caso de mi nuera. Su marido anda a la mar todo el año y ella en casa; hace solamente el trabajo de casa, y si tiene una hora para ir con el marido, pues va. Mi nuera no es hija de pescador. Es de tierra también. No trabaja, bueno no es que no trabaje, la tengo yo aquí y trabaja. Echó aquí patatas, pero en casa de ella solamente hace el tra-

bajo de casa. No tienen terrenos para echar patatas. Se casaron, se han puesto solos, y no tienen para echar nada. Vienen para ayudar aquí, para ayudarme a mí. Es diferente la vida. Yo tuve que trabajar de casada, ya al segundo día de casarme. En cambio ellos llevan la vida de otra manera, totalmente diferente a la mía. Si yo vivo en esa época como viven ellos haría lo mismo, pero ahora yo ya estoy acostumbrada a llevar este ritmo.

Tengo que ayudar al marido. Por ayudar al marido a trabajar nadie te puede decir nada. Se trabaja para ayudar al marido siempre que se pueda. Yo veo muy bien que la mujer ayude al marido. El que tenga que estar al sueldo del marido lo veo muy mal. Trabajar uno solo para tres o cuatro no está bien. Hay que ayudar a la familia, tanto el marido como la



«Tuve problemas con la Comandancia cuando fui a sacar mi libreta... Me

mujer. A mí me gusta más trabajar que estar en casa, la casa me fastidia mucho. Fuera de lo que fuera, me gusta trabajar. Las mujeres deben trabajar, porque ayudan a los maridos y se vive mejor.

La casa es el principal, eso es una cosa muy principal. Veo muy mal si tienes que pagar una renta de treinta mil pesetas, porque con esas treinta mil pesetas que tienes que pagar de casa y otras treinta mil más te llegan para el mes. Así que lo primero que hay que hacer, siempre que se pueda, es la casa para vivir. Es la cosa mejor que puede tener una familia.

Cuando hay muchos hijos la casa es para el que se quede con los viejos. Se la tiene que ganar; la casa será para el que la trabaje, porque después hay que cuidar a los viejos. Tengo dos hijos y la casa será para aquel que se quede con los viejos, bueno, aunque no se quede con los viejos es igual, el que los cuide; y si ninguno de los hijos quiere cuidarnos la casa le quedará a un ajeno. Los hijos que no miren por sus padres cuando van a viejos, que no pueden ni andar, que están en cama, pues la casa en vez de ser

para los hijos es para un ajeno. Y lo que hay igualito. Hacen venta y ya está. ¿Quién me priva a mí de venderla? Nadie. En venta y los hijos quedan sin nada. Eso los hijos lo saben porque ya se han dado varias cosas de esas por aquí; no quieren atender a los padres y va un ajeno a atenderles y es todo para él. ¡Tiene que ser! Si no hay que ir para un asilo. El que queda en casa ayudando a los que están en casa se lleva la casa, y a lo mejor un terreno o dos más. Aquí todos hacen la misma cosa. Yo estuve trabajando en casa de mis padres y ayudé a hacerla, y he trabajado lo mío, he trabajado mi tarea. Pero ahora vive mi hermano con ellos y la casa es para él, no es para mí. Quedó él para ayudar a mis padres. Y es muy lógico, lo veo muy bien. Todo el mundo lo ve bien eso.

No teníamos casa cuando nos casamos, «vinimos pagando renta para junto de una tía del marido». Después construí-

mos esta casa. Ese asunto lo llevé yo sola. Mi marido no fue ni a encargar un ladrillo. Lo llevé yo todo, incluso fui el arquitecto de mi vivienda. Mi marido fue para el bonito y no sabía que iba a arreglar la casa. Cuando volvió ya estaba todo tirado, ya estaban obrando en casa. Era una casa vieja que se arregló. Todo lo llevé yo, yo tomé la decisión. Mi marido estaba en la mar, lo supo cuando vino. Y no dijo nada. ¡Qué iba a decir!

Mi marido viene, trae el dinero y ni pregunta por él en todo el año. La mujer lleva toda la economía de la casa, el marido no se preocupa de nada de eso.

Saqué la libreta y me embarqué con mi marido. Tengo la libreta de navegación como cualquier marinero. Tuve problemas con la Comandancia cuando fui a sacar la libreta. No me la querían dar. Hasta que fue el año internacional de la mujer. Me decían que la mujer española no tenía derecho a la navegación. Yo fui a pescar antes de tener la libreta. Si no me daban la libreta era cosa de ellos. Hasta 1975, no me admiten en el curso de competencia marinera. Ese año, el año internacional de la mujer, me admitieron y además, me dieron la libreta. Pero hasta el 75 no. Fui a Ferrol e hice un curso para sacar el certificado de competencia marinera, como cualquier hombre, como cualquier marinero. Me dejaron hacer el cursillo, pero a partir del año 75. Hice el cursillo como cualquier marinero, y bien hecho. Compré un libro que está en casa —un libro que tiene cien páginas—, para estudiar las obligaciones del marinero, todo lo que tiene que saber. En la Comandancia me pusieron unos tests, creo que eran veintidós preguntas, las cubrí y punto. Lo pasé sin dificultad. ¡Cómo no lo iba a pasar si me lo tenía empapado! Todos los que estaban allí eran chavales jóvenes que iban para sacar la libreta, quince o dieciséis años;

esos no extrañaron nada, todo el mundo lo vio normal.

Siempre he ido a la mar con el marido. Mi marido hacía de motorista y de patrón. Ibamos los dos solos siempre. Si fuese con otra gente a bordo, gente de fuera, nos obligaban a llevar un water para mí. Pero como no llevamos a nadie más, como iba con mi marido, listo. De todos modos, a mí eso no me urgía. Desde que embarco hasta que salto a tierra no me hace falta hacer necesidades. Aguanto aunque sea 24 horas, aguanto perfectamente. Nunca en la vida he tenido que hacer pis en el barco. Y como le dijo mi marido al ayudante de la Comandancia: «Va con el marido, que no va con un hombre particular, como si fuera cosa de ella, que va con el marido.»

Las mujeres de los pescadores no veían bien que yo fuera al mar, les parecía un desdén que una mujer fuese a la mar. A decir verdad, yo ahora no recuerdo mucho, sé que no veían con buenos ojos eso. A las demás mujeres les avergonzaba, no sé por qué razón. Pero a mí no me importaba. A las mujeres no les gustaba que yo fuera al mar, porque no iba ninguna por aquí. Pero yo ando a lo mío y nada más. Cuando empecé a trabajar en el mar era la única mujer del pueblo que lo hacía. La gente del pueblo me criticaba, no me miraban bien. No sé si pondrían al marido por machista, porque igual se creían que yo iba porque me hacía ir, o yo no sé por qué, pero no me miraban bien, no. A mucha gente no le gustaba, me criticaban, hablaban de mí. Me criticaban, decían que no era un trabajo de mujeres, pero a mí me gustaba.

A mi marido le decían que por qué iba su mujer a la mar, que por qué no llevaba un hombre de aquí. Si llevara un hombre de aquí no ganaba nada, porque ese hombre vendría cuando le pareciera a él. Nosotros hacíamos las horas de trabajo que hay que hacer, hay que rendir en el trabajo. Como



decían que la mujer española no tenía derecho a la navegación.»



trabajas por tu propia cuenta haces más horas. Aquí se está mientras el cuerpo aguante.

Mi familia no veía mal que yo fuera a la mar. Ellos veían la necesidad que había. Además iba con el marido. Mi familia no dijo nada. ¿Qué van a decir? A mí me gustaba, me gusta y... Al principio, claro, les causó un poco de extrañeza, pero después ya están acostumbrados del todo, se acostumbraron conmigo. Mi hijo lo vio normal, nunca le noté cosa ninguna rara. Igual alguna tontaría le dirían como me la decían a mí, pero...

Empecé a ir a la mar a los treinta años. Yo fui a la mar porque en casa no ganábamos. Trabajaba dieciséis o veinte horas, llegábamos a la noche y no teníamos ni para comer. Y entonces me vi obligada a meterme al trabajo ese. Tuvimos ganado, vacas, cerdos y todo eso.

Yo me encargaba de la cosa de tierra. Pero con eso no ganábamos ni para pagar la renta, no sé cómo se dice, porque no era nada nuestro, era al-

quilado todo. Solamente nuestro eran las vacas, pero las tierras no. Entonces, no ganábamos para pagar eso... Los animales eran nuestros, la tierra no. Entonces miramos de hacer de otra forma. El iba a la mar a ayudar a unos pescadores de Roveiro que trabajaban en las «tarrafas»; les ayudaba por la noche, y le daban algún pescado. Por la mañana, cuando venía, yo cogía el pescado a la espalda y lo iba a vender por ahí, por las casas, por donde podía. Y así estuvimos ocho o nueve años. Después él se dedicó más a la mar, hizo una lanchita pequeña; se dedicó más a la mar, más de otra forma. Yo me quedé sujeta a la labranza, pero no ganábamos para pagar las rentas esas... como se llamen. Entonces fue cuando yo dejé eso y me fui también metiendo a la mar. Fui a la mar para ayudar. Queríamos ganar y le dije a mi marido: «Pues voy yo a la mar. A ver si me mareo o no. Si no me mareo, sigo; si me mareo no sigo». Y fui a la mar y no me mareé. Y fui otro día y tampoco me mareé, y por eso seguí a la mar.

Trabajamos con una lancha de motor pequeño, con motor central, vamos a la volantilla, trasmallo, toda la bajura, al arte de rascos, la raya y el rape. Se tienden quinientos o mil metros, y en las cabezas le ponemos una piedra de veinte o treinta kilos para que tire, para que lo aguente en el fondo. Es como si fuera una red de tenis. Esa piedra hay que cogerla a mano cuando llega. Ese es el único peso que hay que coger. El resto lo recoge la maquinilla. Se pone uno al lado de la maquinilla, como quien pasa una cuerda, y otro está quitando el pescado de las redes y la maleza de la mar. Y nada más. La profesión mía era «despescar», sacar el pescado de la red. Luego, si hay rape hay que abrirlo, sacarle la tripa y a venderlo. Salíamos todos los días; íbamos y veníamos al día.

Salimos a las cinco de la tarde, calamos las artes y venimos a las doce de la noche. Dormimos un poco en casa, y a las cuatro nos levantamos, volvemos otra vez a la mar y venimos a las doce de la mañana, cuando terminamos. A las cua-

tro se va a vender el pescado y a las cinco volvemos a salir. Paramos de trabajar el viernes por la tarde, y después empezamos el lunes; el viernes por la noche ya no salimos a la mar. Durante el año sólo paramos cuando hay mal tiempo, entonces no salimos a la mar. En invierno perdemos muchísimos días por mal tiempo, cerca de dos meses o más.

El oficio de la mar es fácil. Mi marido me enseñó a pescar, a preparar los aparejos, saber dónde se pesca y cuándo se pesca, a preparar el pescado... Es fácil, se hace perfectamente. Aprendí el oficio de armar la red deshaciendo otras que estaban hechas. De esta red desha-go un trozo, veo cómo está hecha y entonces la hago yo. Así aprendí. Yo no fui a ningún otro sitio. Si había un rachón, lo rompía, miraba como estaba hecho y lo hacía. Cuando trabajábamos en la mar mi marido me enseñó lo que sabía, las marcas de la mar y todo. Y lo aprendí. Echábamos la red y cuando íbamos a recoger veía; si vienen erizos de mar hay roca abajo; si viene coral es roca;

«Siempre he ido a la mar con el marido... Cuando empecé a trabajar en el mar era la única mujer del pueblo que lo hacía.»



y si viene arena en las redes o vienen cáscaras del marisco que se muere es arena, ahí no hay roca. Entonces yo marcaba por tierra, cogía puntos por tierra; me fijaba mucho en eso siempre, según veía la red así y o estaba copiando... ¡Me gusta! Nadie me mandó ni nada, es que me gusta. Esa fue la forma de aprender.

La mar es un trabajo igual para mujeres que para hombres. Si sabe desempeñar los trabajos, una mujer es igual que un hombre en la mar, exactamente igual. A la mar puede ir cualquier mujer. El único problema que tiene es si se marea, el resto no, y también los hombres se marean. Es el acostumbrarse nada más. Yo nunca me he mareado, si me mareara a lo mejor no me hacía tanta ilusión. En la bajura la mujer puede trabajar igual que un hombre en el barco, y en algunos casos quizá mejor. Porque la mujer, pienso yo, tiene más vista para aprender a trabajar los aparejos, tiene más reflejos, y las manos más hábiles, los dedos más finos. No hace falta mucha fuerza física en

el trabajo del barco como para que una mujer no pueda hacerlo. No es muy duro físicamente porque hay máquinas para hacer... el virador, para levantar el aparejo... Además es que yo fui fuerte casi como un hombre. La mujer está tan capacitada como el hombre para hacer este trabajo. Aún mejor la mujer, sí, yo creo que sí. Las mujeres son más rápidas que los hombres para los trabajos de la mar.

Me gusta la mar, no soy persona de mar, pero si siguiera la cosa como estaba antes estaría en la mar toda la vida. Empecé porque me gustaba, me gustaba mucho. Si uno lleva años en el oficio, todos los días en la lancha con el marido, arreglando nasas, preparando aparejos y todos los días desmallando el pescado y todo eso, se tiene que meter, quiera o no quiera. A mí me ha ido muy bien. Si no trabajo no me acostumbro. Me gusta ir a la mar, sí, me gustaba la mar.

Ahora estoy casi retirada del mar. No cobro todavía una pensión, pero estoy para eso. Tengo los mismos derechos que un marino, para eso pagué. Estoy de artrosis de las calamidades que pasé, pero no en la mar, cuidado, en tierra. Donde cogí la enfermedad fue en tierra, en el campo; en la mar no. Si hubiera empezado en la mar cuando nos casamos, quizá hoy estuviera bien. Cuando está la mar muy mala es malo; es malo, sí, se pasa mucho frío. Y el frío no es nada, son los trabajos, y que en lugar de estar de pie estás tirada por los suelos porque no te aguantas de pie. Más peligroso la mar, pero más duro el campo. Más duro, de más esfuerzo físico, de más cansancio, de más horas es el campo, mucho más que la mar, el doble. Así me pasó a mí, así estoy yo, escacharrada del trabajo. ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI
Juana SANCHEZ ORTIN

MAGELLAN

G.P.S.
"LA NAVEGACION DEL FUTURO"

¿Sabe usted que el GPS es el nuevo sistema de navegación por satélite con cobertura mundial, con una precisión mejor de 30 mts. y con un posicionamiento lat/long cada minuto?

MAGELLAN se ha adelantado al futuro con el NAV 1000.

El NAV está siendo comentado y admitido por navegantes en todo el mundo, así como, por la prensa especializada como el más revolucionario equipo de navegación de la actualidad y representa el mayor avance y distanciamiento de los actuales y tradicionales sistemas de navegación.

El NAV 1000 es obra de la más avanzada tecnología USA en el campo de la navegación y la microelectrónica.

Con toda la potencia de un P.C. el NAV 1000 es portátil, sumergible y no requiere de alimentación exterior ni de antena.

"Adelantese al futuro, solicítenos información".

con la garantía

AZIMUT



ORMA SL



VIDEO+ACUSTIC. 2%

EN NAUTICA, IMPORTAMOS

MAGISTRAT CATALA, 48 • 46700 GANDIA (Valencia)
Tel. 96/2874249-2873052-Fax: 2870498-Telex: 62263-VL

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 - Telex: 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

ARRICIFE 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. Domín, 18 - 46011 Valencia

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

BARCELONA.

CIA. BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.

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

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

PALMA DE MALLORCA. ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n.º.

07012 Palma de Mallorca - Tel.: 72 66 70

Télex: 68683 - Fax: 71 22 79

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

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

Pto. de Santa Maria

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

MURCIA. TRANSPORTES EL MOSCA, S.A.

Ctra. Madrid - Cartagena, s/n.º.

MOLINA DE SEGURA (MURCIA)

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

Tx: 67121

SANTANDER. CANTABRICA DE SILOS, S.A.

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

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

Tx: 35831 - 35942

Apartado: 215

BURGOS. TRANSPORTES EBRO, S.A.

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

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

Tx: 39461

ZARAGOZA. TASMAR, S.A.

C/ Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza

Tel.: (976) 55 48 85

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

VALLADOLID. NENUFAR SHIPPING, S.A.

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

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

Tx: 26572

LA DEMANDA

ANUAL ES DE

30 KILOS

POR PERSONA

EL PESCADO QUE CONSUMIMOS

El consumo de productos de la pesca, por persona y año en España, asciende a 30 kilos, según los paneles de consumo elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De esta cantidad, 14,5 kilos corresponden al pescado fresco; 6,5 kilos, al congelado; 1,8 kilos, a las conservas de pescado; y 7,2 kilos, a moluscos y crustáceos. El gasto total en productos de la pesca en 1988 ascendió a 701.000 millones de pesetas frente a los 650.000 del año anterior. España es uno de los países con un consumo más elevado de productos de la pesca, consumo, que ha registrado un ligero incremento en 1988.



SABER lo que se come en España, dónde, cuándo y qué precios; ver la evolución de la demanda por zonas, productos o clases sociales era uno de los objetivos pretendidos por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cuando hace solamente dos años puso en marcha lo que se han denominado paneles de consumo. A partir de los datos obtenidos a través de un muestreo efectuado en 2.500 hogares, y con un seguimiento de 110 productos distribuidos en 23 grandes gru-

pos de alimentos, por parte de la Administración se pretendía disponer de la máxima información sobre la demanda con el fin de poder actuar sobre la oferta. A la vista de la evolución del consumo, se podría incidir de una u otra manera en la ordenación de las producciones. Desde esta perspectiva, los paneles de consumo son un instrumento de gran utilidad para agricultores, ganaderos, pescadores e industrias alimentarias derivadas.

Según los datos generales obtenidos sobre el comporta-

miento del consumo en 1988, el gasto anual por cabeza durante ese período ascendió a 122.000 pesetas, lo que supuso un crecimiento del 2,7 por cien sobre el año anterior. El gasto total en productos alimenticios en 1988 se elevó a seis billones de pesetas. Los productos de la pesca ocupan el segundo lugar, con 701.000 millones de pesetas, de los cuales 556.000 millones se gastan en los hogares, 128.000 millones en hostelería y restauración y 16.000 millones de pesetas en instituciones.

El consumo total de produc-

EL PESCADO

QUE

CONSUMIMOS

tos de la pesca en España en 1988 ascendió a 30 kilos por persona frente a los 29,7 kilos registrados en 1987. De esta cantidad, el 85,6 por cien, se consume en los hogares, el 11,6 por cien, en la hostelería y la restauración y el 2,8 por cien restante en instituciones.

Del conjunto de los gastos en alimentación que se hicieron en un hogar en 1988, el 11,74 por cien, correspondieron a la adquisición de productos de la pesca, detrás de las carnes y transformados, que supusieron el 28,06 por cien. El precio medio pagado por kilo en los productos de la pesca ascendió en 1988 a 497 pesetas para las compras efectuadas para consumo en los hogares, frente a 478 pesetas en 1987. Por el contrario, el precio para el producto comprado para hostelería y restauración experimentó un descenso al pasar el kilo de 784 pesetas, en 1987, a 757 pesetas, en 1988.

El 72,87 por cien, de los gastos efectuados por los hogares en las compras de estos productos se hizo en tiendas tradicionales. El 16,41 por cien, se hizo en supermercados y autoservicios y, solamente el 3,51 por cien se adquirió en los hipermercados. Aunque las diferencias son todavía muy grandes, en 1988 se produjo una reducción en las compras en tiendas tradicionales, mientras ganaban posiciones autoservicios, supermercados e hipermercados, especialmente en productos de la pesca y congelados.

Más consumo fresco

El consumo de pescado fresco, durante 1988, ascendió a 569.000 toneladas, de las que 498.000 se consumieron en los hogares y 62.500 en la hostelería y restauración. El consumo por cabeza y año ha sido de 14,56 kilos. Por especies, la mayor cantidad, con 3,7 kilos por cabeza, corresponde a la merluza y la pescadilla. En segundo lugar están las sardinas y los boquerones, con 3,4 kilos por cabeza. El consumo de trucha fue de 0,6 kilos por cabeza, y de 0,5 kilos de atún y bonito. El resto de los pescados tuvo un consumo por cabeza de 6,2 kilos.

La demanda de pescado fres-

co en los hogares supuso un consumo de 12,8 kilos por persona, lo que supone un ligero aumento. Las mayores compras se concentraron en los primeros seis meses del año. La época de menor demanda es el verano y, especialmente, el mes de agosto. Por el tamaño de los núcleos de población, las mayores compras correspondieron a las grandes áreas metropolitanas. Por el contrario, la demanda cedió en las localidades entre 2.000 y 10.000 habitantes. Por regiones, en 1988 se ha mantenido el esquema de 1987. La mayor demanda se sitúa en las provincias del norte y noroeste, mientras los mínimos están en Canarias y Levante. Por clases sociales no hay apenas diferencias en cuanto a la demanda de pescado fresco, aunque haya variaciones en las especies adquiridas. Del conjunto de los hogares estudiados, el 78 por cien, son compradores de pescado fresco, porcentaje similar al de 1987. Esta cifra es superior en las zonas metropolitanas así como en las provincias del norte, noroeste y Andalucía. El gasto de los hogares por persona y año en pescado fresco ascendió en 1988 a 6.754 pesetas, frente a las 6.175 pesetas de 1987. Este aumento es consecuencia tanto de una mayor demanda como por la subida registrada en los precios. Por zonas geográficas, también son las provincias del norte y noroeste donde el gasto en pescado fresco es superior, mientras que Canarias y Levante se hallan en la parte baja de la tabla. Los mayores gastos en pescado fresco corresponden al mes de diciembre, consecuencia no de una mayor demanda, sino por las subidas habituales que se producen por esas fechas, además de existir una compra de especies más selectas. La clase media-media y las ciudades con más de 500.000 habitantes están también a la cabeza de estos gastos. Los precios del pescado fresco mantuvieron una cierta estabilidad salvo en el mes de diciembre. El pescado

es más caro en las zonas metropolitanas. Igualmente, los precios están por encima de la media nacional en las provincias del norte y del noreste, mientras los más bajos corresponden al noroeste y Andalucía.

El pescado fresco supone el 5,55 por cien del valor de los alimentos adquiridos durante 1988 para su consumo en los hogares. En las zonas metropolitanas, este porcentaje asciende hasta el 6,14 por cien. En el norte y noroeste llegan al 6 por cien. Por el contrario, en Canarias, estos gastos no llegan al 3 por 100. Finalmente, en cuanto a los lugares de compra, el ama de casa prefiere seguir adquiriéndolo de forma mayoritaria en las tiendas tradicionales o especializadas, establecimientos que acaparan el 83 por cien de estas ventas. A gran distancia están los supermercados y los hiper. Mantienen cierta importancia las ventas ambulantes, aunque se han toma-

do medidas restrictivas. Esto sucede fundamentalmente en el medio rural.

Los precios medios del pescado fresco durante el pasado año, ascendieron a 526 pesetas por kilo. En función de las especies comercializadas, los precios más altos correspondieron a tiendas tradicionales, hipermercados y cooperativas mientras los más bajos fueron de los productos comercializados por la venta ambulante.

Baja el congelado

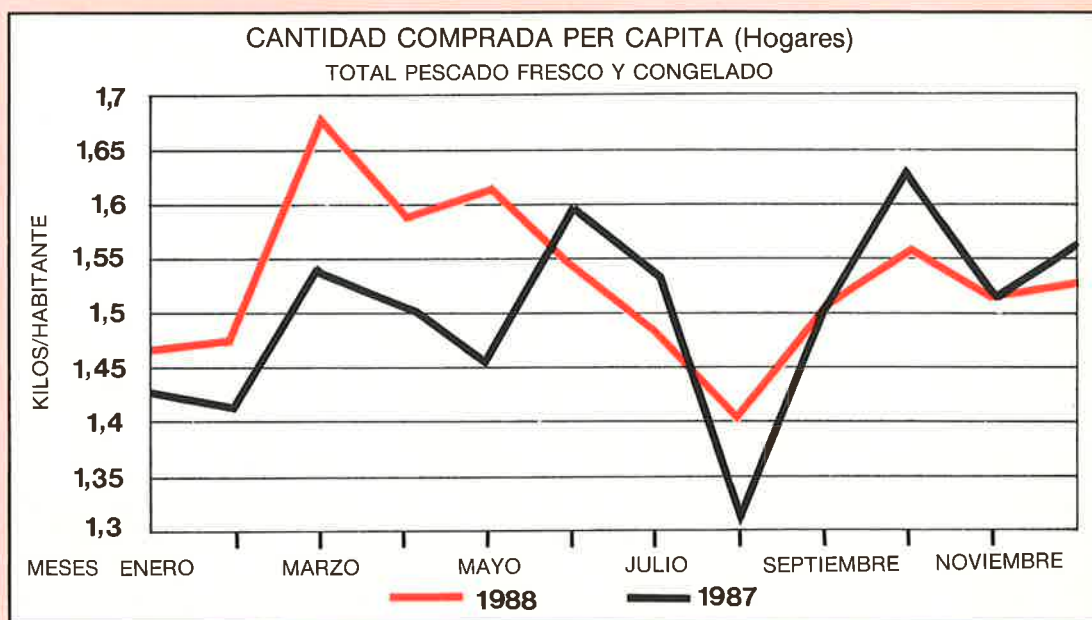
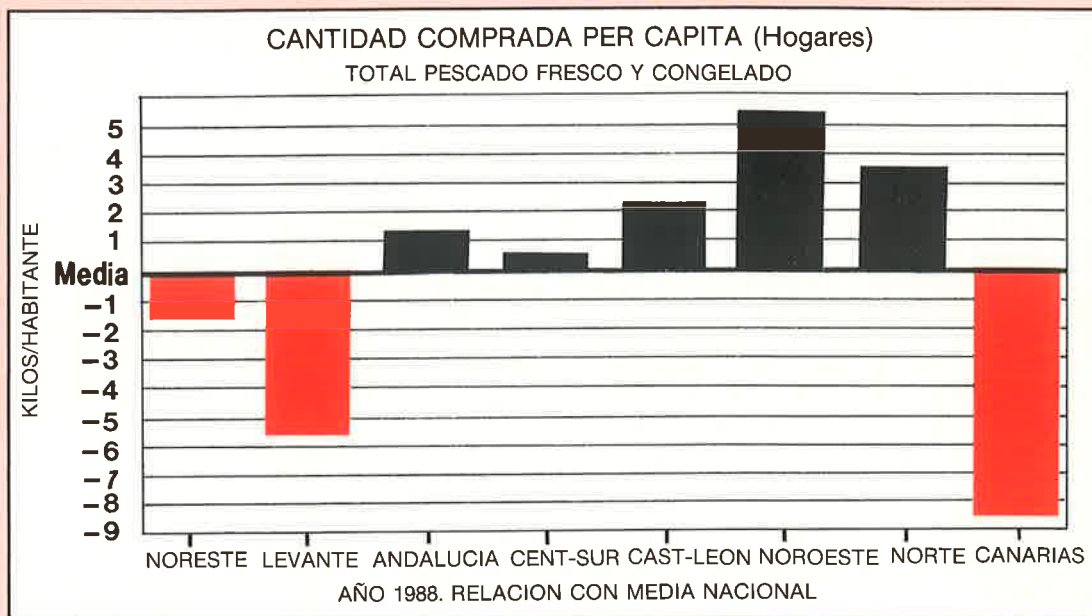
En pescado congelado tuvo, en 1988, unas ventas de 254.000 toneladas, lo que significa un consumo por cabeza de 6,5 kilos. De esta cantidad, la mayor parte, 211.000 toneladas se consumieron en los hogares. Merluza y pescadilla, como en el fresco, ocupan también el primer lugar con 174.00 toneladas, lo que equivale a un consumo de 4,4 kilos por cabeza.



El resto de las especies tienen una demanda mínima.

El consumo en los hogares de pescado congelado experimentó en 1988 una ligera disminución, al situarse en 5,45 kilos por cabeza frente a los 5,59 kilos del año anterior. Como en el pescado fresco, la mayor demanda correspondió a los primeros meses del año para caer en picado en los de verano.

Por zonas, la demanda tiene importantes variaciones en relación con el fresco. Andalucía, Castilla León y las provincias del centro-sur tienen un consumo muy por encima de la media nacional. En la parte opuesta, las provincias del noroeste, norte y Canarias, ocupan los últimos lugares en cuanto a este tipo de consumo. En los casos del norte y noroes-



te, este retraimiento se justificaría por su elevado consumo de fresco. En Canarias, el menor consumo de pescado guarda relación con la menor demanda de alimentos en general que hay en las islas. Por clases sociales, las diferencias son escasas. La clase media-alta tiene una demanda inferior. Por núcleos de población, la mayor demanda corresponde a las grandes urbes.

El 59,7 por cien de los hogares españoles consume pescado congelado, porcentaje ligeramente inferior al que registraba hace un año. Castilla y León se sitúan en cabeza, con un consumo en el 66,4 por cien de los hogares, mientras en Canarias solamente alcanza el 47 por cien. El gasto por cabeza en el

hogar, en pescado congelado, se situó en 1988 en 2.339 pesetas, unas 60 pesetas menos que en 1987. Ello responde a una menor demanda, al haberse mantenido estabilizados los precios. En Castilla y León ese gasto ha sido de 2.479 pesetas por persona, mientras en las provincias del noroeste fueron 1.850 pesetas. Por clases sociales, la media alta se gastó 2.139 pesetas por persona y año, mientras la media baja llegó a 2.450 pesetas. De acuerdo con el tamaño de la población, el gasto por persona en las grandes ciudades se elevó a 2.765 pesetas para descender a 2.013 pesetas en núcleos entre 2.000 y 10.00 habitantes. Al igual que con el pescado fresco, los precios tuvieron una cierta estabi-

lidad durante todo el año, experimentando fuertes subidas en diciembre. Los precios más altos corresponden a las áreas metropolitanas así como a las provincias del norte. Los más bajos se sitúan en Andalucía.

El pescado congelado representa el 1,9 por cien del valor total de los alimentos adquiridos por el ama de casa.

La mejora de los equipamientos domésticos para la conservación de estos productos hace que cada día vayan ganando cuota de mercado en estas ventas los establecimientos de libre servicio. A pesar de ello, por tener unos precios más ventajosos, las tiendas tradicionales siguen acaparando la mayor cuota de mercado con el 68,3 por cien. Los autoservicios

y supermercados se sitúan en segundo lugar, con el 23,7 por cien. Los hipermercados suponen el 3,04 por cien de las ventas de pescado congelado.

Conservas en alza

El consumo de conservas de pescado en 1988 ascendió a 72.300 toneladas, de las que 59.000 correspondieron a las compras en hogares y 10.900 a la hostelería y restauración. Ello supone una demanda total por cabeza de 1,85 kilos. El consumo más importante corresponde a las conservas de atún y bonito, con un total de 36.076 toneladas, que equivalen a casi un kilo por persona y año.

El consumo en los hogares de conservas de pescado en 1988 fue de 1,5 kilos por habitante y año, cifra ligeramente superior a la registrada en 1987. El momento de mayor demanda correspondió al mes de marzo y el mínimo al de enero. Por zonas, las mayores compras de conservas se sitúan en las provincias del Levante y noreste seguidas de las del centro-sur y Canarias. Los menores gastos corresponden a Andalucía, Castilla y León y la zona noreste. Por clases sociales, la mayor demanda corresponde a la clase media y media-alta. Por números de población, los gastos en conservas de pescado son inferiores a la media nacional en las pequeñas ciudades y en el medio rural. Según la encuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 100 hogares, 42 son compradores de conservas de pescado, un 2 por cien más que en 1987. En Levante se alcanza hasta el

60 por cien, mientras en Andalucía no se llega al 50 por 100. Los gastos por personas en conservas de pescado, han experimentado un incremento para situarse en 1.375 pesetas como media nacional y de 1.515 pesetas en las zonas metropolitanas. Como en el resto de los productos de la pesca, los precios mantuvieron durante todo el año una posición estable salvo en el mes de diciembre. Las conservas de pescado no llegan a representar el 2 por cien del valor total de los productos alimenticios adquiridos por el ama de casa. En regiones como Andalucía y Castilla y León, ni siquiera llegan al 1 por cien.

En contra de lo que sucedía con el resto de los productos de la pesca, por ser una mercancía no perecedera, la venta de las conservas de pescado se hace en un 45 por cien en los supermercados y los autoservicios. Las tiendas tradicionales suponen el 35 por cien, y los hipermercados algo más del 10 por cien. Los precios son similares en todos los establecimientos.

Mayor demanda de moluscos

En los moluscos y crustáceos, el consumo en España asciende a 281.000 toneladas, de las cuales 238.000 son adquiridas por las amas de casa para los hogares. La demanda por persona y año es de 7,2 kilos.

De esta cantidad total, 156.000 toneladas corresponden a productos en fresco de los cuales, la mayor parte, 135.000 toneladas se compran en los hogares. Los productos en conserva ascienden a 18.200 toneladas. Los productos cocidos suponen 3.602 toneladas y los congelados nada menos que 103.000 toneladas.

Considerando solamente la demanda por hogares, el consumo de moluscos y crustáceos en 1988 ascendió a 6,14 kilos por persona y año, cifra ligeramente superior a la de 1987. Como en otros productos, destaca el mayor consumo en el primer semestre del año y, especialmente en diciembre, donde también se registra un aumento de los precios. Por núcleos de población, las zonas metropolitanas están a la cabeza junto con el noreste y noreste.

En la parte opuesta se encuentran las comunidades autónomas de Canarias, Andalucía y Castilla y León. Las clases sociales media-media y media-alta son quienes demandan más moluscos y crustáceos, aunque las diferencias no son sensibles. De cada 100 hogares de España, 62,9 son compradores de moluscos y crustáceos, porcentaje superior al registrado en 1987. Son también las áreas metropolitanas quienes mantienen una mayor demanda, un 4 por cien más que la media nacional. Los mayores

compradores se sitúan en el noroeste y en Levante mientras las diferencias por clases sociales son mínimas. El gasto en los hogares por habitante y año en moluscos y crustáceos es de 3.881 pesetas, casi 500 pesetas más que en 1987, consecuencia de una mayor demanda y la subida de los precios. Las provincias del noreste figuran en cabeza con 5.557 pesetas por persona, mientras en Canarias únicamente asciende a 1.881 pesetas. Los moluscos y crustáceos representan el 3,04 por cien del valor total de los alimentos que se compran en un hogar durante todo un año. Sin embargo, en el mes de diciembre llegan a significar hasta el 7 por cien de esos gastos, con la excepción de Canarias, donde no superan el 2 por cien. Como sucede en casi todos los productos de la pesca, menos en las conservas, el ama de casa adquiere los moluscos y crustáceos de forma masiva en las tiendas tradicionales.

En resumen, un sector de los productos de la pesca con una demanda total de 1.177.000 toneladas a la hostelería y restauración y 33.000 toneladas a centros institucionales. Un panel de consumo de gran utilidad para saber cuánto y dónde se come y que debería ser de utilidad para ordenar la oferta de algunos productos de la pesca con problemas de excedentes. ■

Vidal MATE



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



Germanischer Lloyd

—Seguridad certificada mundialmente—



Delegación General

28012 - Madrid
Príncipe, 5
Tels.: (91) 429 49 26
429 39 26
Télex: 47375 ibku
Fax: 4298041

Clasificación de casco, maquinaria, plantas eléctricas y frigoríficas de buques -
Certificados internacionales de Seguridad - Inspecciones y controles de todo tipo
de materiales y contenedores - Tecnología fueracosta y submarina - Programas
de computadoras e investigación - Inspecciones industriales y de contenedores
- Servicios de especificaciones - Garantía de calidad - Inspecciones portuarias.

¡Y en 400 lugares más en todo el Mundo!

Central Técnica

48930 - Las Arenas / Vizc.
Artecalle, 3
Tels.: (94) 463 68 66
463 69 56
Télex: 32761 glbb
Fax: 4646485



CARPINTERIA DE RIBERA

Nicolas Zapata S. A.

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



VARADERO PUERTO LOCALES 14 - 16
08003 - BARCELONA

TEL (93) 315 21 53



III COPA DE LAS AUTONOMIAS DE VELA

Cataluña versus Cantabria

La tripulación catalana, patroneada por José María Van Der Ploeg, entrenador del equipo olímpico español, se proclamó vencedora de la tercera edición de la Copa de las Autonomías, que se disputó en Sitges durante los primeros días del mes de junio. Para hacerse con la copa destinada al ganador, Cataluña tuvo que enfrentarse en la fase final al equipo de Cantabria, vencedor de la edición anterior de este trofeo y primero en la clasificación general durante todas las jornadas en las que se ha disputado la III Copa.

EL pasado 10 de junio terminó de disputarse la III Copa de las Autonomías de vela ligera, trofeo por el que compitieron durante once días, en el puerto de Aiguadolç, en Sitges, diecisiete embarcaciones representantes de las diferentes autonomías españolas. Finalmente, el triunfo fue para el equipo de Cataluña, patroneado por José María Van Der

Ploeg, actual director técnico de la Federación Catalana de Vela y entrenador del equipo olímpico. De este modo, Cataluña arrebató el título a Cantabria, ganadora de la edición anterior de este trofeo y equipo con el que los catalanes tuvieron que medir sus fuerzas en la final de esta III Copa de las Autonomías.

Entre los participantes en este premio estuvieron presentes





fase, los veleros inscritos, uno por comunidad autónoma, compitieron en siete regatas, todos contra todos en triángulo olímpico y quedaron cuatro finalistas que a su vez tuvieron que enfrentarse entre sí, el primer clasificado contra el cuarto y el segundo contra el tercero, esto es, Cantabria contra Castilla-La Mancha y Andalucía contra Cataluña.

La victoria final de este último, gracias a la brillante actuación de su patrón, no estuvo clara hasta el último momento; durante las jornadas en las que se disputaron las siete regatas de la ligüilla previa, y ya en la semifinal, Laureano Wizner, patrón de la embarcación andaluza, puso las cosas muy difíciles a los catalanes, que tuvieron que luchar duramente

este tipo de competiciones. De esta forma se repetía el «cara a cara» de la final de la anterior edición entre las tripulaciones de Cataluña y Cantabria. Este último equipo, que había permanecido prácticamente invicto, no supo plantear la final, perdió el dominio del que había hecho gala durante las jornadas anteriores, y su comportamiento quedó claramente definido en el comentario que los seguidores hacían desde tierra: «No se aclaran».

Cuando terminó el campeonato, José María Van Der Ploeg alababa la facilidad con la que su embarcación se había hecho con el triunfo en la final: *La fase final, para nosotros ha sido muy fácil, facilísima. De todos modos, ganar una competición depende de muchas cosas.*

ta ha sido estupendo, porque nos ha planteado muy pocos problemas. En sus declaraciones una vez en tierra, el patrón catalán hizo gala de la misma seguridad con la que disputó la final mar adentro: En las cuatro regatas de la final he tenido muy claro dónde estaba el bordo bueno y he hecho uso de eso. Cuando me ha interesado que no fuera a un lado, lo he marcado y cuando me ha interesado que fuera al lado malo, lo he controlado.

El tipo de velero en el que navegaron los equipos participantes fue el «First Class 8», monotipo elegido por ADE-NOC, la entidad organizadora, para esta prueba que ha patrocinado Ron Bacardí durante tres años. Este tipo de embarcación está concebido, según los organizadores, para la velocidad pura y se muestra especialmente agresivo con vientos fuertes. Su limitado desplazamiento hace que el peso de un tripulante de más o de menos sea prácticamente decisivo en la regata, sobre todo en las ceñidas que se llevan a cabo con buen viento. Por esta razón, quienes conocen la embarcación consideran que el número óptimo de la tripulación es cinco miembros. Se trata, según el criterio de los expertos, de un barco «noble que no hace extraños, si bien su manejo requiere cierta técnica. Con vientos fuertes se puede decir que planea por el agua casi como una tabla».

Los veleros llevaron inscrito el nombre de sus respectivas autonomías en ambos lados del casco, y todos los spinnakers (vela globo de las embarcaciones) llevaron sobre sí los colores de la bandera autonómica. La elección de un monotipo nacional de velero para la prueba en el que cualquier añadido estaba totalmente prohibido por el reglamento, proporcionó a las tripulaciones la posibilidad de enfrentarse con armas iguales e idénticas posibilidades. ■



los primeros nombres de la vela española olímpica y de crucero, como Javier Aguado, el mismo Van Der Ploeg, Javier Gándara, Toni Guiu, Angel Gutiérrez, Antonio Plaza, Fernando Sallent, Laureano Wizner, etcétera. Todos ellos tuvieron que tomar parte en una ligüilla previa para poder acceder a las semifinales. En esta

para acceder a la final y que encontraron en las fulgurantes salidas del velero andaluz serían dificultades para hacerse con el triunfo. Sin embargo, Cataluña logró imponerse a Andalucía, y llegó a la final para enfrentarse con un equipo cántabro que había obtenido su puesto en la final con una facilidad poco común en

Nosotros, creo yo, hemos navegado con un ritmo normal; sin embargo, Cantabria lo ha hecho bastante por debajo de sus posibilidades. En mi opinión, «Pichu» («Pichu» Torcida, patrón del velero de Cantabria), ha estado un poco flojo en el «match-race», se le ha notado poca experiencia en el tema de las salidas. Desde nuestro punto de vis-

V. L.

GENTES DEL MAR

Incorporación de la mujer al trabajo



ón



El trabajo de la mujer, ya sea en las faenas del mar o en cualquier otra ocupación extradoméstica, sigue estando mal visto. En la mayoría de los casos, la necesidad obliga, y trabajan porque necesitan el dinero. La permisividad es mayor cuando se trata de mujeres solteras..., *porque si puedes vivir bien con el sueldo que gana tu marido ¿qué necesidad tienes de abandonar tu casa?* Esta posición, recogida en la zona del Mediterráneo, contrasta con la mantenida en la costa gallega (ver artículo «Mujeres que van al mar», en este número), donde incluso las mujeres acuden a faenar porque les gusta. La información que se analiza en este trabajo procede de una encuesta representativa a los pescadores activos del sector pesquero murciano; de tres grupos de discusión, dos con esposas de pescadores y una con hijas de pescadores; y de varias entrevistas en profundidad con informantes.

GENTES DEL MAR

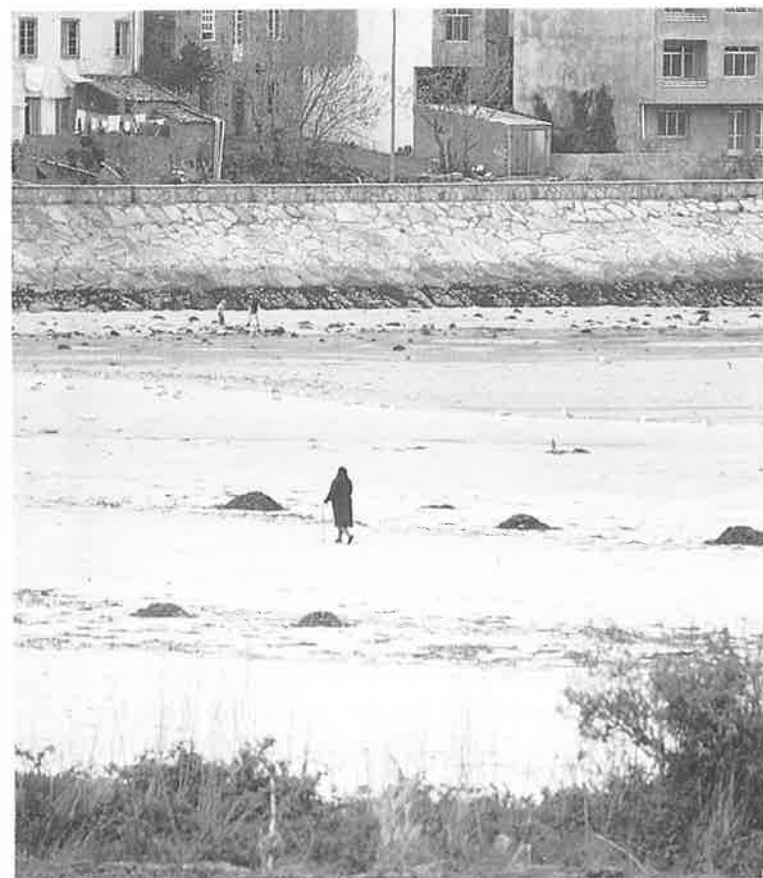
Tal vez sea en la zona mediterránea donde es mayor la oposición de los pescadores a que sus esposas trabajen. Según los datos obtenidos en la encuesta, parece que la actividad extradoméstica de las esposas de los pescadores tiende a disminuir. En efecto, mientras que un 22 por cien de los encuestados declaraba que su madre había realizado algún tipo de trabajo extradoméstico, sólo un 12 por cien de los pescadores casados señaló que su esposa trabajaba fuera del hogar.

Trabajaban las madres de los pescadores en las faenas de la pesca que se realizan en tierra, o bien se dedicaban a las labores domésticas en casa ajena: «Trabajaba vendiendo el pescado. Venían los pescadores, cogía un puñado de pescado que les compraba a los pescadores, se iba a los campos y lo vendía o lo cambiaba por comida»; «Mi madre hacía red en su casa, de redera. Sin ganar jornal, porque era de la casa, pero redera. Y cuando venía mi padre y mi hermano de pescar, se iba a cambiar el pescado por comida»; «Mi madre trabajaba limpiando casas.»

Por los resultados obtenidos en la encuesta, no parece que estuviera muy arraigado el trabajo de la mujer en la tierra en las distintas actividades relacionadas con la pesca, puesto que sólo un 4 por cien de los encuestados declaró que su madre había realizado alguna de estas actividades. En la actualidad, prácticamente ha desaparecido la costumbre de que la mujer de la familia marinera ayude en las faenas de tierra. En la encuesta no se ha detectado más que un solo caso de mujer que colabora con el marido en tierra; su marido como cabía esperar, trabaja en la pesca artesanal.

Continúan trabajando en el servicio doméstico: «El único trabajo que hacemos es el de limpiar casas», aunque según un informante, tienden a abandonar este tipo de actividad siempre que pueden, acogidos a las nuevas posibilidades de trabajo que les brinda la in-





dustrialización de las labores agrícolas: «Prefieren trabajos de empaquetado de tomates en los almacenes, incluso trabajar en el campo, que es mucho más incómodo; lo prefieren a tener que ir a limpiar a las casas. Consideran de menor categoría ir a limpiar a las casas que trabajar en un almacén o en el campo.»

Hay una serie de factores que parecen limitar las posibilidades de trabajo de la mujer en esta región. Primero, la escasa oferta de puestos de trabajo: «Pero aquí, verdaderamente, ¿qué trabajos hay? ¿Dónde va la mujer a trabajar? A ningún sitio porque no hay.» Segundo, la escasa formación de estas mujeres. Según el informante: «La primera dificultad que tiene la mujer del pescador para ir a trabajar es su incultura, no están preparadas para nada. No saben hacer nada. Solamente están preparadas para estar en la casa. Muchas de ellas no saben ni coser.» Sin formación para trabajar, los puestos de trabajo que les ofrecen son de baja o nula cualificación y, por tanto, muy poco atractivos, lo que tiende a reforzar la idea de que el lugar ideal para la esposa es su casa: «A lo único que puedes meterte es a fregar suelos. Es para lo único que estamos. La misma mujer es la que se hace esclava de la casa. Si yo tengo que ir a trabajar, lo primero que me digo: '¡A fregar suelos!...' Pero qué carrera, qué estudios tiene la mujer de un pescador para ir a trabajar.» Tercero, no disponen de servicios sociales que faciliten la incorporación de la mujer al trabajo cuando tiene hijos pequeños: «En Alcones trabajan el 90 por cien de las mujeres, y las que no trabajan es porque tienen niños pequeños y no los pueden dejar, no hay guarderías: la que hay (que es municipal) está atestada. En Montepena hay una guardería para coger a todos los niños de pescadores, la montó la Cofradía de pescadores. Para mucha gente es un aparcamiento de niños, de las que dejan allí a los niños hay muy pocas que trabajan.»

No son partidarias las gentes del mar de que la mujer casada trabaje fuera del hogar. No es extraño que, en general una gran mayoría de pescadores (72 por cien) tenga una opinión desfavorable hacia el trabajo extradoméstico de la mujer casada, aunque en los últimos diez años se aprecia la tendencia creciente de una mayor tolerancia. Según los resultados de la encuesta de 1972, un 85,5 por cien de los «pescadores de bajura» y un 86 por cien de los «pescadores de altura» de esta región no estaba de acuerdo en que la mujer trabajase fuera del hogar si no había necesidad económica.

Son más partidarios del trabajo de la mujer casada los pescadores cuyo padre no se dedicó a la actividad pesquera (45 por cien) que los pescadores hijos de pescadores (24,5 por cien). Son también más partidarios del trabajo de la mujer casada los pescadores cuya madre tuvo una actividad extradoméstica (42 por cien) que los pescadores cuya madre se dedicó exclusivamente a las faenas del hogar (26 por cien). El perfil hostil hacia el trabajo de la mujer casada se completa con el siguiente dato: ninguno de los pescadores cuya madre trabajó en algún tipo de actividad relacionada con las faenas de pesca en tierra se muestra partidario de que la mujer casada tenga un trabajo extradoméstico. Aunque el rechazo al trabajo extradoméstico de la mujer casada es mayoritario entre todos los pescadores, los más jóvenes —el grupo de edad comprendido entre los 16 y los 45 años— se muestran más proclives «31 por cien» que los pescadores mayores de 45 años (21 por cien) a que la mujer casada trabaje fuera del hogar. Y los pescadores no titulados (37 por cien) se muestran más favorables con la actividad laboral de las esposas que los titulados (22 por cien).

Precisamente es entre los titulados donde la proporción de mujeres que trabajan es más reducida. Se declaran más tolerantes los que tienen necesidad

de «enviar al trabajo a su esposa». Se oponen con más rotundidad a la actividad extradoméstica de las mujeres casadas los que trabajan en las embarcaciones más pequeñas, las que tienen menos de 10 TRB (83 por cien), que es: 1) donde están los pescadores más viejos: la edad media de los pescadores de estas embarcaciones es de 41 años; 2) donde se encuentra el porcentaje más elevado de pescadores tradicionales y, por tanto, donde es más fuerte la interiorización de la norma cultural tradicional que prohíbe el trabajo doméstico de la esposa y 3) estos pescadores son los que disponen de menos recursos y, por tanto, los que, a pesar de su mayor grado de tradicionalismo, tienen que, paradójicamente, enfrentarse a la transgresión de la norma.

Comparten las mujeres el rechazo al trabajo de la esposa: «Si el marido gana lo suficiente ellas no quieren trabajar» (informante). «Mire, yo le voy a decir a usted una cosa, que la gran mayoría de los pescadores, preferimos las mujeres morirnos de hambre en nuestras casas y no salir a la calle a trabajar»; «Si su marido gana lo suficiente para que ella esté en su casa, pues su puesto que se lo deje a un hombre que pueda mantener su casa»; «Yo pienso que lo haría por necesidad, sólo por necesidad»; «Yo si tengo necesidad sí, sino, no.. Sólo en el caso de que haya necesidad. Sí, porque puedes vivir bien con el sueldo que gana tu marido, ¿qué necesidad tienes de abandonar tu casa?»; «La esposa debe estar en su casa. Yo he trabajado mucho, porque tenía nueve años, que no me veían en el suelo, cuando mi madre me puso a trabajar, y estoy del trabajo hasta aquí, hasta los pelos y con eso lo digo todo»; «Y si la mujer está casada y con hijos pequeños, menos, peor todavía. Sólo que haga mucha falta.» En una de las reuniones mantenidas con las esposas de pescadores, cuando la única mujer que se mostraba favorable al trabajo señaló que: «Siempre es tarde para ellas, porque cuando los niños son pequeños porque

son pequeños, y cuando son grandes porque tampoco van», la respuesta del grupo no se hizo esperar: «Tú no te has criado ni te has cogido las costumbres de aquí. Pero la costumbre de aquí no es ésta. La costumbre de aquí es casarse y no trabajar, sencillamente. La que lo necesita trabaja, la que no lo necesita no trabaja, se aguanta», y otra apuntilló: «Tú porque trabajas poco porque yo me hincho.» Incluso una de las asistentes a la reunión llegó a justificar que la mujer de su hijo no trabajara por su escasa rentabilidad económica: «Tengo una nuera que es joven y está ca-

varlo a una guardería, donde iba a pagar más de lo que iba a ganar. Si iba a ganar de auxiliar cincuenta mil pesetas, y tenía que pagarle a una mujer veinticinco mil para que le limpiara la casa, le preparase la comida y la ropa para cuando viniese mi hijo, y otras doce o catorce mil pesetas para atender al bebé en la guardería, pues entoces ella piensa que está mejor en su casa, que como ella no va a cuidar nadie a sus hijos y no trabaja. Eso es así.»

Un indicador de la escasa predisposición de estos pescadores a que sus mujeres trabajen es que la tendencia al tra-

poco» (informante). «No me han dejado que saliera de casa. Es que muchas mujeres no van a trabajar por eso, porque el marido no las deja» (esposa). El porcentaje de esposas que trabajan fuera del hogar es mayor entre las casadas con pescadores cuyos padres no trabajaron en la pesca (28 por cien) que entre las desposadas con pescadores hijos de pescadores (9 por cien). También es mayor el porcentaje de esposas de pescadores que trabajan en los casos en que la madre del pescador tenía un trabajo extradoméstico (23 por cien) que en los casos en que se dedicó exclusiva-

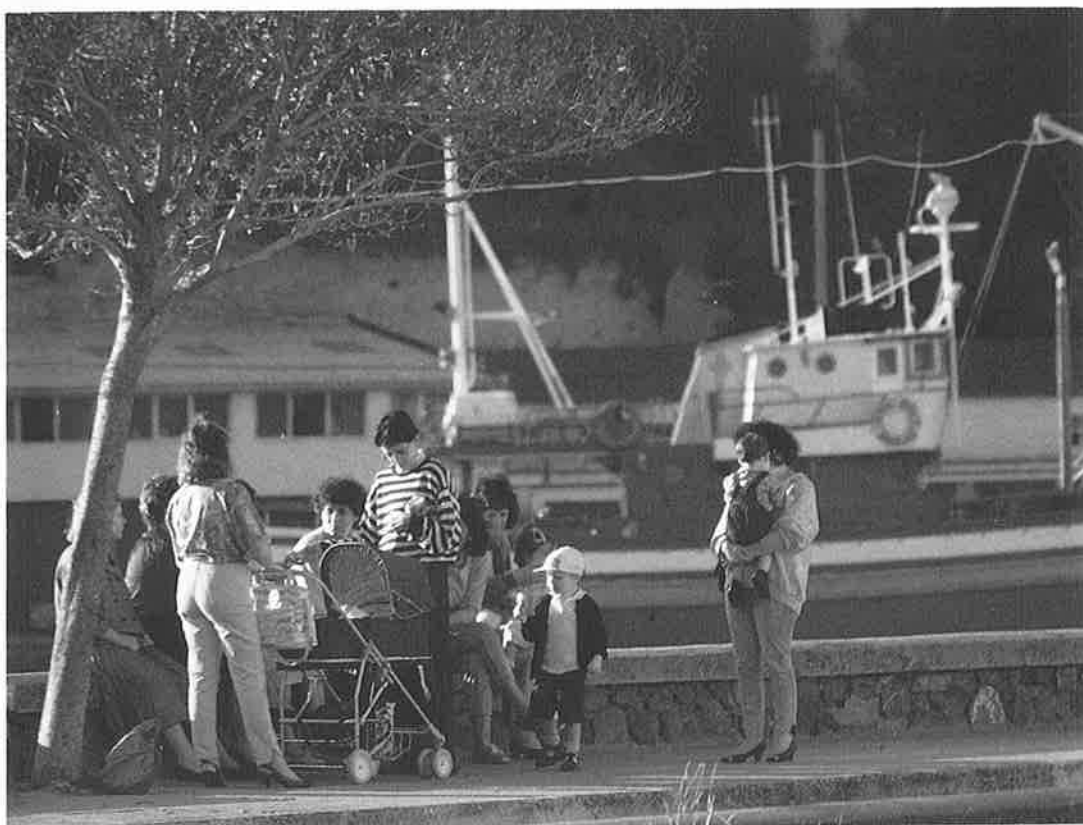


sada con mi hijo, que es pescador. Tenía un trabajo de auxiliar de enfermería. Trabajó el primer año y el segundo, que tenía un niño pequeño, porque le hizo falta, por supuesto; el tercer año ya no trabajó. ¿Por qué? Porque si salía a trabajar tenía que coger una muchacha de la calle para que le cuidara a su hijo, o lle-

bajo extradoméstico de la esposa es relativamente más intensa cuando el pescador no pertenece a una familia marinera y cuando su madre tenía un trabajo fuera del hogar que no estaba relacionado con la actividad pesquera. «No trabajan porque está mal visto y como la mujer de éste no trabaja yo tam-

mente a las labores del hogar (8 por cien).

Es muy significativo que no se pongan tantos reparos al trabajo de la mujer, si ésta es soltera. «Si es soltera es bueno que la mujer trabaje, sí, ya lo creo. Y si gana cuartos más aún, porque a mí me ha tocado trabajar mucho sin ganar una gorda.»



Otra cosa es cuando se case: «Las que tenemos hijas estamos deseando un trabajo para ellas. Cuando sean casadas, si su marido las deja..., o sea, una vez que salga de mi casa, entonces el problema ya es de su marido, no mío.» También los pescadores se muestran muy tolerantes con el trabajo de la mujer sol-

tera: un 70 por cien es partidario de que la mujer soltera trabaje fuera del hogar, es decir, una tolerancia dos veces y media mayor que la mostrada cuando se consideraba el caso del trabajo de la mujer casada. Rechazan con más fuerza el trabajo de la mujer los pescadores de las embarcaciones de

menos de 10 TRB (39 por cien) que los que trabajan en barcos de 50 a 150 TRB (22 por cien). Son más partidarios del trabajo de la mujer soltera los pescadores cuyo padre no se dedicó a la actividad pesquera —sólo un 15 por cien se muestra en desacuerdo— que los pescadores hijos de pescadores

—un 32 por cien no acepta que la mujer soltera trabaje—. Aunque, en general, se acepta el trabajo extradoméstico de la mujer soltera, la oposición es mayor en los pescadores que tienen más de 45 años (37,5 por cien) que en los más jóvenes (25,5 por cien).

Sólo un 12 por cien de los pescadores casados declaran que sus mujeres tienen un trabajo extradoméstico. Pero ¿quiénes son las mujeres que trabajan? Todas son esposas de pescadores que trabajan en barcos de menos de 50 TRB, mientras que todas las esposas de los pescadores que trabajan en los buques de 50 a 150 TRB son amas de casa. Y es entre los pescadores no titulados donde se concentra el mayor porcentaje de esposas que tienen un trabajo extradoméstico. En efecto, un 25,5 por cien de pescadores no titulados declaran que sus esposas tienen un trabajo extradoméstico, porcentaje que se reduce al 4 por cien entre los pescadores titulados. Parece evidente por tanto que hay una relación entre los ingresos del marido, que serán menores en las embarcaciones más pequeñas y entre los no titulados, y el hecho de que la esposa del pescador tenga o no un trabajo extradoméstico. Según un informante: «Fundamentalmente, las que trabajan lo hacen obligadas por pura necesidad económica, no por realización personal. Trabajan porque necesitan dinero, porque si no no comerían en invierno. Como el tomate es de invierno, y en la pesca en invierno no se coge casi nada..., pues pueden estar alimentándose ese tiempo.» «Mi madre trabajaba porque lo ha necesitado. Mi padre no ganaba lo suficiente y lo ha necesitado para poder mantenernos» (hija de pescador); «Mi marido, que es pescador, no ha ganado lo suficiente, y ésta que está aquí ha tenido que salir a trabajar par sacarlos adelante» (esposa de pescador). ■

J. M. MONTERO
LLERANDI

GALICIA:

AMARRE DE CONGELADORES VIGUESES

A partir del próximo mes de septiembre se iniciará el amarre de los grandes congeladores vigueses, que habitualmente faenan en los caladeros de Namibia y Malvinas y que afectará, a principios del año que viene, a un total de 25 embarcaciones. El motivo de este paro se debe a la falta de regulación del mercado de los productos pesqueros congelados.

Los armadores de Vigo anuncian, desde hace tres años, que las importaciones indiscriminadas de pota y merlucidos de terceros países de la Comu-

nidad Europea se traducirían en una situación como la que en la actualidad se vive. En estos momentos, son tres las unidades amarradas en el puerto de Vigo, 18 más lo harán en septiembre y, a principios de año, el número alcanzará a 25 tripulaciones. Para los armadores, la única solución al problema se encuentra en la regulación del mercado de pescados congelados.

La Cooperativa de Armadores del puerto de Vigo desea que el paro sea lo menos dramático posible y espera que la Comunidad Europea arbitre las

ayudas necesarias para que el amarre no signifique la quiebra de las empresas armadoras. Para ello, de cara a 1990 han elaborado un plan para que se mantenga la flota mientras se negocien nuevos cupos de pesca. Este programa pasa por la modificación de la Orden Ministerial que contempla ayudas sólo para situaciones de veda biológica. Los armadores también solicitan que las empresas incluidas en dicho plan de paralizaciones queden exentas del pago a la Seguridad Social. ■



PAIS VASCO:

«MERKA PASAIA-OIARTZUN»

La Asociación de Exportadores y Mayoristas de Guipúzcoa ha previsto, para el próximo mes de octubre, la apertura de lo que será el mayor centro de distribución de pescado de nuestro país. El complejo, situado en la localidad de Oiartzun, dispondrá de una superficie de 35.000 metros cuadrados entre superficie edificada y aparcamientos para descarga de camiones. Este centro comercial, el más importante de los existentes en nuestro país, se está construyendo sobre unos antiguos pabellones pertenecientes a la empresa Explosivos Río Tin-

to y en su edificación se invertirán más de mil millones de pesetas.

«Merka Pasaia-Oiartzun» será el nombre de este centro comercial, que recibirá pescado fresco, congelado en origen, mariscos y productos elaborados procedentes tanto de puertos nacionales como del resto de la Comunidad Europea y se distribuirán fundamentalmente por las diferentes provincias españolas.

La idea de poner en marcha este centro, impulsada por sesenta exportadores y mayoristas, se debió a las dificultades físicas que para las activi-

dades comerciales tienen los complejos de Pescaderías 1 y 2 del puerto de Pasajes.

La creación de «Merka Pasaia-Oiartzun» supondrá el impulso de nuevos puestos de trabajo y, por su situación estratégica, a cien metros de la autopista y a diez kilómetros de la frontera con Irún, se le auguran grandes éxitos futuros, de tal modo que dos entidades bancarias están estudiando la posibilidad de instalar oficinas en el interior de las naves de este centro de distribución de pescaderías. ■

CANTABRIA:

EN DEFENSA DE LAS MARISMAS DE LA RIA DE BOO

Grupos ecologistas de la región, la Coordinadora de Vecinos de El Astillero y los grupos políticos del PSOE, PP y PRC han suscrito un acuerdo en el que solicitan la cancelación de la caducidad y el cambio de calificación de los terrenos de la zona de las marismas de la ría de Boo. Por su parte, el presidente del Gobierno Autónomo, Juan Hormaechea, ha manifestado que *no es necesario construir en las marismas*, al mismo tiempo que cree que el crecimiento urbanístico de El Astillero se debe, en gran medida, a los terrenos de Agruminsa que, con anterioridad, fueron concesiones a favor de Orconera.

La Comisión Regional de Urbanismo dejó en suspenso la calificación de las 24 hectáreas de la zona de las marismas hasta la resolución del expediente de caducidad de la concesión, instado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, calificado hasta ese momento de no urbanizables y de especial protección, los terrenos de las marismas. La Comisión Regional de Gobierno del Ayuntamiento de la localidad recurrió en principio dicho acuerdo pero la mayoría del pleno municipal desautorizó al alcalde, Censuro Ayllón, y decidió no elevar un recurso previo al contencioso-administrativo ante el Consejo de Gobierno de Cantabria. Con posterioridad a estas acciones, los concejales centristas de la corporación presentaron un recurso ante la Audiencia Territorial de Burgos que aún está sin fallar.

Desde agosto del año pasado existe un plan parcial para la construcción de un millar de viviendas sobre los terrenos de las marismas de la ría de Boo. El movimiento ciudadano, que desde el primer momento estuvo respaldado por los grupos políticos del PSOE, el PP y el PRC en el Ayuntamiento astillero, ha iniciado acciones de protesta contra el intento de desecación de los terrenos, que han concluido en la apertura de dos esclusas que permiten el paso del agua a la zona húmeda. ■

GALICIA:



SINIESTRO FRENTE A LA COSTA VIGUESA

El choque entre un carguero de bandera marroquí y el barco chipriota Lady Rhodd, que se produjo el día 23 de junio frente a la costa de Vigo, se saldó con un balance de un muerto y la desaparición de otras cinco personas que viajaban a bordo del Lady Rhodd, buque que se hundió en las aguas del Atlántico inmediatamente.

El accidente se produjo a las tres de la mañana, cuando el carguero Melouya, de bandera marroquí, abordó el barco chipriota. Como consecuencia del abordaje el Molou-

ya se hizo en la proa una brecha de grandes proporciones que no dificultó su llegada al puerto de Vigo. A bordo del buque marroquí llegaron a puerto los dos supervivientes del Lady Rhodd, ambos de nacionalidad polaca, y el cadáver de un marinero de origen inglés. La tripulación de este barco estaba compuesta por marineros de varias nacionalidades. Según manifestaron los supervivientes, en el momento del choque desaparecieron el capitán del buque, de nacionalidad australiana, y otros cuatro tripulantes, también polacos. ■



TRASMEDITERRANEA INVERTIRÁ 38.000 MILLONES PARA EL 92

La compañía Trasmediterránea invertirá casi cinco mil millones de pesetas en 1989, de los cuales tres mil quinientos estarán destinados al acondicionamiento y desarrollo de nuevos buques. Estas inversiones están integradas dentro de un plan contemplado por la compañía y que prevé un total de treinta y ocho mil millones de pesetas de inversión desde 1989 hasta 1992.

Trasmediterránea obtuvo, durante el primer trimestre del año, unos beneficios superiores a los novecientos millones de pesetas, lo que representa un aumento del 6 por cien, respecto al año anterior, y su facturación en ese mismo período del año alcanzó los seis mil millones de pesetas.

Este balance positivo de los movimientos de la compañía fue presentado por su presidente, José Pita García, el mismo día en que uno de sus buques sufrió un espectacular accidente en Cádiz. El transbordador «Manuel Soto», procedente de Tenerife,

que acababa de atracar en el puerto andaluz repleto de pasajeros y vehículos, se incendió por causas desconocidas. Las únicas personas que se encontraban a bordo en el momento del si-

niestro, que se produjo poco después de que los pasajeros desembarcaran, fueron el médico y el segundo cocinero; ambos se arrojaron por una claraboya cuando percibieron el humo. ■

«PIRATERIA» EN EL MEDITERRANEO

Entre 30 y 40 barcos asiáticos faenan en el Mediterráneo, donde capturan atunes por el sistema de la palangre. Estos buques, según la organización internacional ecologista Greenpeace, pescan en aguas internacionales donde no existe ningún tipo de regulación al respecto. Para Greenpeace, se está llevando a cabo una verdadera «piratería» en las capturas de atún en el Mediterráneo ya que los buques, japoneses y coreanos fundamentalmente, cambian los datos de las naves, los puertos de registro y el abanderamiento de los buques.

Desde el barco «Sirius», Greenpeace está realizando una serie de estudios y filmaciones sobre infracciones que se están cometiendo, con el fin de documentarse sobre las acciones de los palangreros orientales y denunciar estas actuaciones ante los organismos internacionales, sobre todo comunitarios. ■

GALICIA:

NUEVA LEY SOBRE SANCIONES EN MATERIA PESQUERA

La ley sobre sanciones en materia pesquera, marisqueira y de cultivos marinos, que estaba en vigor en Galicia desde 1985, ha sido reformada con objeto de *ade-cuar la cuantía de las sanciones a la situación actual y a la importancia económica que tienen ese tipo de extracciones*. En esos términos se expresa la nueva ley de reforma que sustituye a la mencionada, y que se publicó en el «BOE», el 23 de junio pasado.

Entre las modificaciones que hace la norma, figuran como sancionables los siguientes casos: no respetar los días de trabajo reglamentariamente establecidos, capturar en faenas de marisqueo una cantidad de pesca superior al límite establecido y la falta de visibilidad de la matrícula de la embarcación.

Las multas contempladas



pueden llegar a los diez millones de pesetas, si la infracción es considerada muy grave; estará situada entre cien mil y un millón si se

trata de una infracción grave y tendrá un tope mínimo de quince mil pesetas para las faltas leves. La nueva ley especifica, asimismo, que

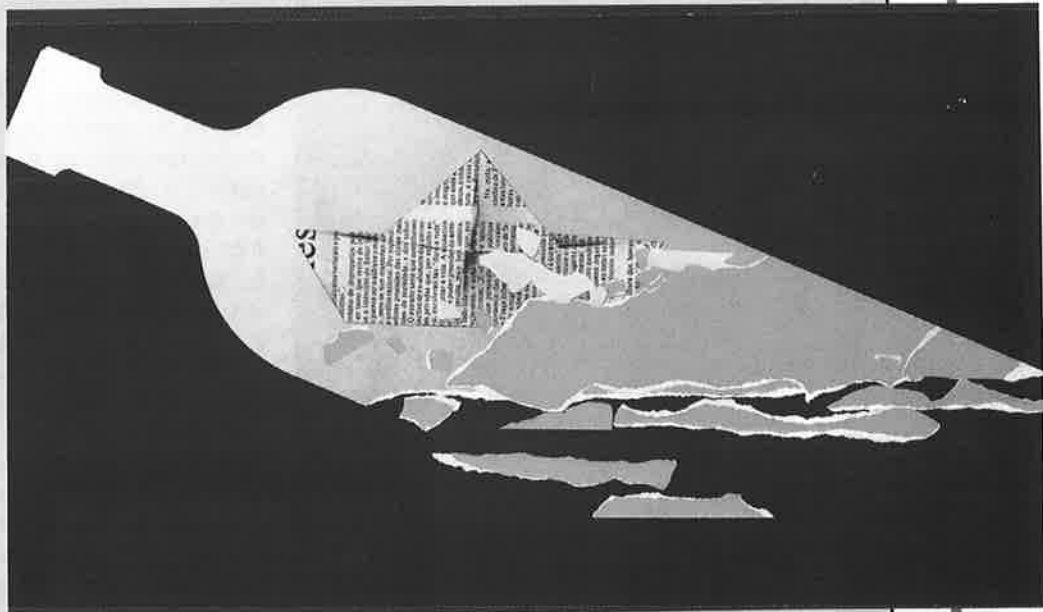
podrá procederse a la aprehensión de toda aquella embarcación, vehículo o animal que se use para cometer la infracción. ■

MURCIA:

PLAN CONTRA LA DROGA

El director provincial del Instituto Social de la Marina en Murcia y el Consejero de Sanidad de esta Comunidad firmaron, el pasado día 20 de junio, un convenio sobre prevención de drogodependencias en el sector pesquero regional. Este plan irá dirigido a los 1.300 pescadores de la región murciana, sobre todo a los más jóvenes, quienes, en opinión del director provincial del ISM, Gonzalo Varela, *vuelven a sus casas después de varios meses de trabajo en el mar, donde las características laborales son un caldo de cultivo excelente para la adicción*.

Entre los objetivos generales del Plan se encuentran los de reducir los riesgos del uso y abuso de drogas entre la población de beneficiarios del ISM de la Comunidad murciana, y potenciar la promoción de la salud. Dentro de este plan se iniciará una campaña de orientación e informa-



ción sobre el fenómeno de las drogodependencias, con objeto de divulgar datos correctos acerca del riesgo del

uso de drogas, desde el tabaco a la heroína, pasando por el alcohol, el hachís y la cocaína. ■

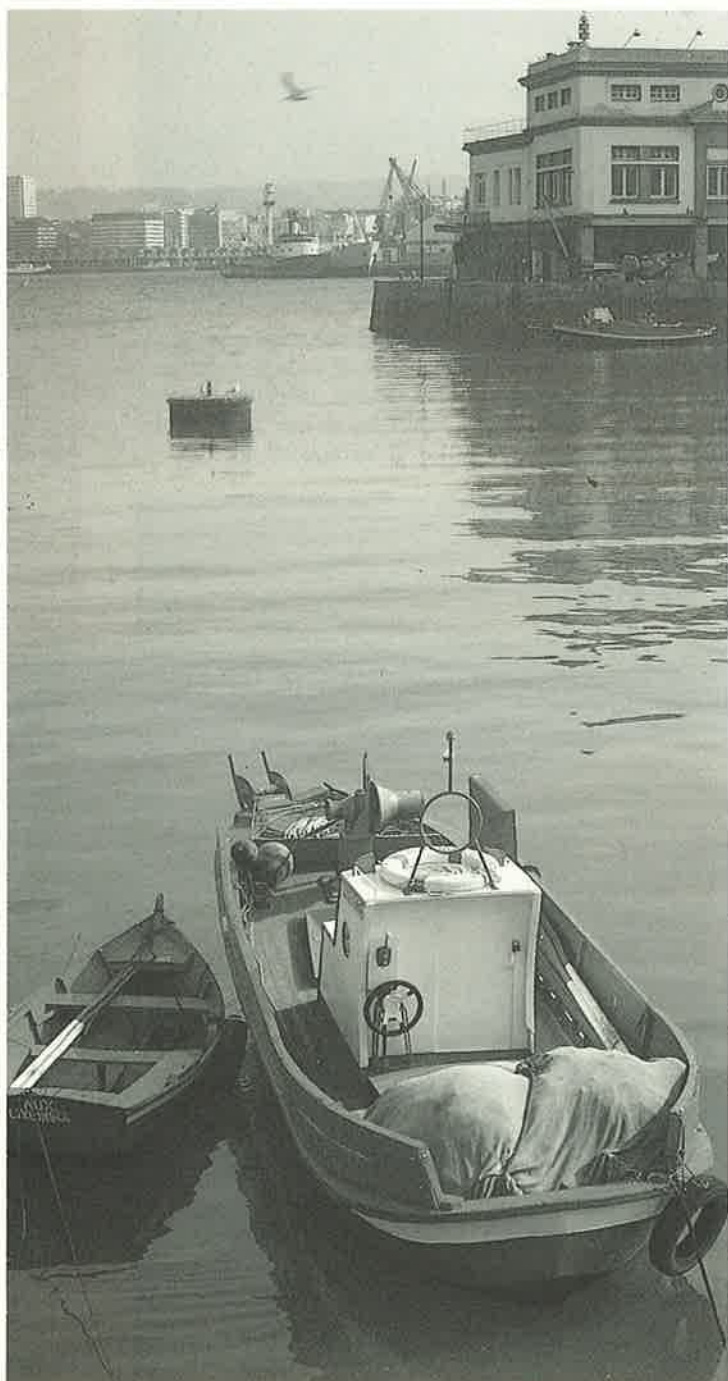


PRESTACIONES

En el presente capítulo, dedicado a las Prestaciones Económicas de la Seguridad Social del Mar, se tratarán los casos de Subsidios e Indemnizaciones y Compensaciones por Cargas y Gastos. Los Subsidios pueden ser: por Incapacidad Laboral

Transitoria, por Invalidez Provisional, a Favor de Familiares y de Recuperación. Por su parte, las Indemnizaciones se refieren a Lesiones Permanentes no Invalidantes; por Muerte causada en accidente de trabajo o por enfermedad profesional; y por

Incapacidad Permanente Parcial. Las Compensaciones pueden ser de dos tipos: Asignaciones Familiares y Auxilio por Defunción. Con ello finalizamos la presente serie de artículos dedicados a las prestaciones económicas del Régimen Especial del Mar.



SUBSIDIOS

Los subsidios se originan por una incapacidad laboral transitoria, por invalidez provisional, en favor de familiares y por recuperación. La cuantía del pago periódico que se percibe, en esta situación, consiste en un porcentaje establecido de la base reguladora, según se detalla a continuación.

POR INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA

EL derecho a recibir el subsidio por Incapacidad Laboral Transitoria lo tienen los trabajadores en alta o situación asimilada (por ejemplo en desempleo involuntario total subsidiado), imposibilitados para trabajar a causa de enfermedad —común o profesional—, accidente —sea o no de trabajo—, o maternidad.

Base reguladora. La base se obtiene de dividir la base de cotización del mes anterior entre los días correspondientes a esa cotización. Así, si el mes anterior trabajó 20 días, la base de cotización de esos días se divide entre 20 y el resultado será la base reguladora. Si hubiera trabajado 30 días, se dividiría entre 30.

Cuantía. A partir del cuarto día de baja, y hasta el vigésimo, percibirá un subsidio equivalente al 60 por cien de la base reguladora. Del 21 en adelante, el porcentaje será del 75 por cien. En caso de accidente laboral, desde el primer día de baja percibirá el 75 por cien de la base reguladora; al igual que por mater-

nidad. En caso de parto múltiple, la beneficiaria tiene derecho a otro 75 por cien por cada hijo distinto al primero, durante ocho semanas.

Los trabajadores por cuenta propia o autónomos percibirán el subsidio a partir del 5.º día de baja.

Duración. En los casos de accidente o enfermedad, se mantiene el subsidio mientras se necesite asistencia médica, con el límite de un año, prorrogable por seis meses más. Pasado ese tiempo, y en caso de que siga precisando asistencia médica, pasaría a la calificación de Invalidez Provisional (siempre que se prevea que la invalidez no va a tener carácter indefinido).

En los casos de maternidad, la duración es de 16 semanas.

Extinción del derecho. Esta prestación puede extinguirse por fallecimiento, por finalización de los plazos, por alta médica —con o sin declaración de invalidez—, o por fraude del beneficiario.

POR INVALIDEZ PROVISIONAL

AL subsidio de invalidez Provisional tienen derecho

ECONOMICAS (y3)



todos los trabajadores que han agotado el período fijado en la Incapacidad Laboral Transitoria, y continúan precisando asistencia sanitaria, *siempre que se prevea que la invalidez no va a tener carácter definitivo.*

Condiciones. Las mismas que se exigen en el caso de Incapacidad Laboral Transitoria.

Base reguladora. La misma que en el caso de la Incapacidad Laboral Transitoria.

Cuantía. La cuantía de este subsidio es el 75 por cien de la base reguladora, se revaloriza anualmente, de la misma manera que las pensiones.

Duración. El período de duración de este subsidio abarca desde el día siguiente al que concluyó el de la Incapacidad Laboral Transitoria

hasta que se cumplan los seis años de baja en el trabajo (en el plazo de los seis años contabilizan, también, los 18 meses de la Incapacidad Laboral Transitoria).

Extinción del derecho. Por alta médica, ya sea por curación o por propuesta de Invalidez Permanente (con prórroga hasta tal declaración). También se puede extinguir este subsidio por concesión de la pensión de jubilación; por haber transcurrido el plazo de los seis años; o por fallecimiento.

A FAVOR DE FAMILIARES

CAUSAN el derecho a cobrar este subsidio los trabajadores fallecidos o de-

saparecidos con ocasión de un accidente, o los fallecimientos de pensionistas de invalidez o jubilación e inválidos provisionales.

A este subsidio tienen derecho las hijas y hermanas del fallecido, mayores de 18 años, solteras o viudas.

Condiciones. El causante de este derecho debía estar en situación de alta o asimilada, y tener cotizados 500 días en los últimos cinco años, salvo que el fallecimiento se produjera por accidente de trabajo o enfermedad profesional, o por ser pensionista de invalidez o jubilación.

El beneficiario, para poder recibir este subsidio, debió convivir con el causante, y a sus expensas, desde dos años antes del fallecimiento; no tener derecho a pensión del Esta-

do, Provincia o Municipio, o a prestaciones periódicas de la Seguridad Social; y que carezca de medios de subsistencia y no queden familiares con obligación y posibilidades de prestarle alimentos.

Base reguladora. Esta se obtiene de dividir entre 28 (mensualidades de dos años más las pagas extras) entre las bases de cotización de veinticuatro meses consecutivos, elegidos por el solicitante dentro de los siete años anteriores a la fecha origen del subsidio.

En el caso de que el fallecido fuera pensionista, la base reguladora sería la que se utilizó para establecer la pensión, con la correspondiente revalorización.

Cuantía. Es el 20 por cien de la base reguladora.



La duración de este subsidio es de doce meses.

DE RECUPERACION

EN este apartado están comprendidos todos los trabajadores con derecho a los procesos de recuperación, siempre que no tengan subsidio por Incapacidad Laboral Transitoria o Invalidez Provisional; que tengan cubierto un período mínimo de cotización de 180 días dentro de los cinco años anteriores a la baja médica. También tienen derecho los trabajadores declarados en situación de Invalidez Permanente Parcial o Total para la profesión habitual.

Cuantía. Además de las prestaciones sanitarias de recuperación o rehabilitación, la prestación económica consiste en el 75 por cien de la base reguladora de la Incapacidad Laboral Transitoria (de haber tenido derecho a la misma) para los trabajadores declarados en tal situación y para los inválidos parciales. Para los inválidos permanentes totales para su profesión habitual, la cantidad es del 20 por cien (que comprende la base reguladora de pensión de invalidez).

Duración. Mientras se halle sometido al proceso de recuperación.

El derecho se extingue cuando el interesado rechace o abandone, sin causa razonable, los procesos de recuperación.



INDEMNIZACIONES

Las indemnizaciones pueden venir motivadas por lesiones permanentes no invalidantes; por muerte causada en accidente de trabajo o por enfermedad profesional; o por incapacidad permanente parcial. Estas son sus características.

POR LESIONES

Este tipo de indemnización tienen derecho todos los trabajadores en activo que hayan sufrido lesiones permanentes no invalidantes, siempre que estén afiliados y en alta. En caso de trabajadores por cuenta propia, deberán hallarse al corriente de pago.

La cuantía de la indemnización viene determinada por un baremo según el tipo de lesión.

POR MUERTE

EN el caso de muerte por accidente de trabajo o por enfermedad profesional, tiene derecho a indemnización el viudo o la viuda con derecho a pensión; los huérfanos con derecho a pensión; el padre o la madre sin derecho a pensión, si vivían a expensas del causante y no existen otros familiares con derecho a pensión.

Condiciones. Que el traba-

jador fallecido se hallase en alta de las situaciones requeridas para las prestaciones por muerte o supervivencia (ver condiciones para percepción de la pensión *Por Muerte y Supervivencia*, número 266 de MAR).

Cuantía. En el caso de viudedad, la cuantía es de seis mensualidades de la base reguladora de la pensión de Viudedad (ver MAR, número 266).

A cada uno de los huérfanos con derecho a pensión les corresponde una mensualidad, que se puede ver incrementada con las correspondientes al viudo/a si ya hubiese fallecido.

En el caso del padre o de la madre sin derecho a pensión, y siempre que no existan los beneficiarios anteriores, les corresponden nueve mensualidades, si sobrevive uno de ellos, o doce, si sobreviven ambos. El pago, en todos los casos citados, se efectúa en una sola vez.

POR INCAPACIDAD PERMANENTE PARCIAL

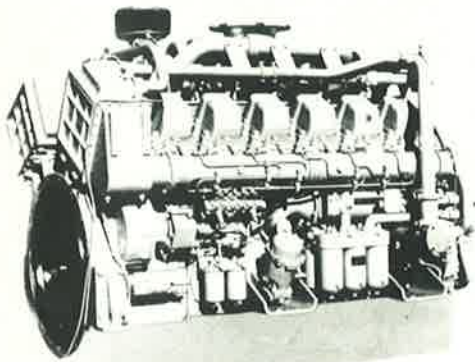
TIENEN derecho a indemnización por Incapacidad Permanente Parcial todos los trabajadores afiliados y en alta o situación asimilada.

Condiciones. La condición exigida es la de que el trabajador haya cotizado un mínimo de 1.800 días en los últimos 10 años. *En el caso de que la incapacidad se deba a accidente —sea laboral o no— enfermedad profesional, no se exige período previo de cotización.*

Cuantía. La base reguladora es la misma que sirvió para determinar la base del Subsidio por Incapacidad Laboral Transitoria. La cuantía a percibir, en un solo pago, es la correspondiente a 24 mensualidades de la base reguladora.

El derecho a cobrar esta Indemnización nace el día en que se declara la Invalidez Permanente Parcial.

INTRODUCCION EN ESPAÑA



Auxiliares y propulsores
desde 5 a 5000 Hp.



**MITSUBISHI
DIESEL ENGINES**

DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA ATLÁNTICA Y EL GOLFO VIZCAYA:

EMODIH s.a.

Equipos, Motores Diesel y Herramientas, s.a.

Valdelaparra 49 - nave 4

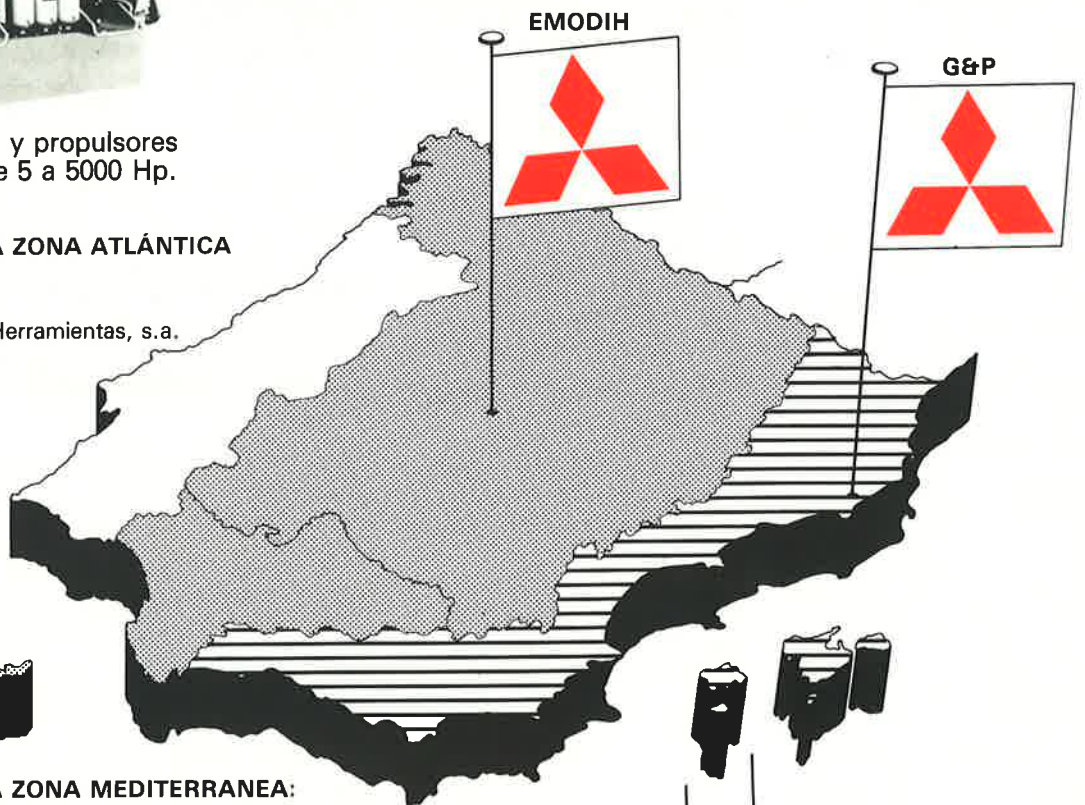
Pol. Ind. ALCOBENDAS

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***





COMPENSACIONES

Las Compensaciones por Cargas y Gastos corresponden a Asignaciones Familiares y Auxilio por Defunción. Las características de ambos casos se detallan a continuación.

ASIGNACIONES FAMILIARES

EL derecho a esta compensación la tienen todos los trabajadores en alta o situación asimilada. En el caso de que los dos cónyuges ostenten el derecho sólo se reconocerá la prestación de uno de ellos. Cuando exista una situación de pluriempleo, el derecho nacerá por un solo trabajo. También tienen derecho a esta compensación los pensionistas; perceptores de prestaciones periódicas; las viudas o viudos de trabajadores, aunque sean perceptores de pensiones de viudedad, mientras no contraigan nuevas nupcias; los cónyuges de trabajadores, separados o divorciados, por los hijos a su cargo, huérfanos de padre y madre, menores de 18 años o incapacitados, sean o no pensionistas de Orfandad, si los padres percibían la prestación por aquéllos; e hijos abandonados por sus padres, en las mismas condiciones que los anteriores.

El derecho surge por los hijos del beneficiario o del cónyuge que sean menores de 18 años o mayores incapacitados, y dependen económicamente de aquél.

Cuantía. La compensación es de 250 pesetas por cada hijo, cantidad esta que puede verse incrementada por Familia Numerosa o por menores ingresos del beneficiario (cuando lo que cobra sea in-

ferior al importe de la pensión mínima por jubilación para mayores de 65 años).

Nacimiento del derecho. Surge cuando se formula la solicitud. En las variaciones (aumento de hijos), a partir del día 1 del trimestre natural siguiente a la solicitud.

Duración. Mientras subsista la situación protegida y el beneficiario reúna los requisitos exigidos.

El derecho se extingue: *para los trabajadores en activo*, al producirse la baja; *para pensionistas*, el último día del mes en que se haya producido la causa de la extinción del derecho; *en las variaciones*, el último día del trimestre natural dentro del cual se haya producido la causa extintiva; *cuando dejen de concurrir las condiciones que determinaron la protección.*

El pago de las Compensaciones por Cargas y Gastos es mensual, y se realiza a través de la empresa o directamente por el Instituto Social de la Marina.

AUXILIO POR DEFUNCION

Esta Compensación tiene derecho el que haya corrido con los gastos del sepelio. La cuantía máxima establecida es de 5.000 pesetas, y el derecho surge el mismo día que se efectúe el sepelio. ■

Raúl GUTIERREZ MOLINERO



DOCUMENTACION A PRESENTAR

SUBSIDIOS

Para Incapacidad Laboral Transitoria

El trabajador debe acudir al médico de cabecera aportando su documento de asistencia sanitaria.

Para Invalidez Provisional

El trabajador no necesitará aportar ninguna documentación.

Para Subsidio a Favor de Familiares

- D. N. I.
- Certificado de empresa expedido en modelo oficial.
- Certificado de defunción del causante.
- Libro de Familia o certificaciones del Registro Civil que acrediten el parentesco.
- Certificado del Ayuntamiento acreditativo de la convivencia con el causante.

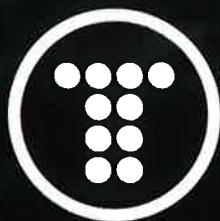
INDEMNIZACIONES

Debe consultarse, en cada caso, a la dirección provincial del ISM que le corresponda al interesado.

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
--	--	---	--	---	---	---	---