

MAR

N.º 269 SEPTIEMBRE 1989

Proyecto de ley
de Pensiones
no contributivas

**AUMENTA
LA
PROTECCION
SOCIAL**



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''

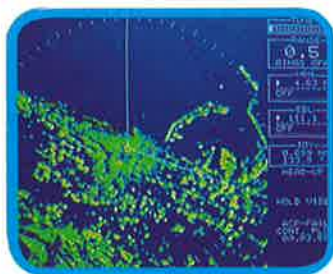
Potencia: 10 ó 25 Kw.
Pantalla: RASTERSCAN
Alcance: 96 millas.
Descentrado: Hasta 120 millas
Incorpora: Tres sectores de guardia, dos anillos variables, dos cursores, 200 m automático y plotter electrónico para obtención de datos.

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

MAR**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)**PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:**

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322. Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector 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

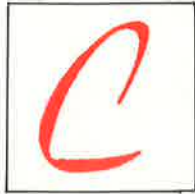
Publicidad: Vicente Barberá
Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L.
Padilla, 80 - 1.^o C - 28006 Madrid
Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M 16 516/1963
N.I.P.O.: 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.



ON un coste previsto de 328.000 millones de pesetas, el Consejo de Ministros aprobó el pasado mes de julio el proyecto de Ley de Pensiones no Contributivas. El Parlamento elegido el próximo 29 de octubre deberá decir la última palabra sobre una disposición por la que se tratan de universalizar las prestaciones de la Seguridad Social en favor de los colectivos menos favorecidos.

HACE apenas cinco años, Gobierno y oposición coincidían en señalar como crítica la situación de la Seguridad Social. Voces ciertamente interesadas iban más lejos y hacían referencia a la Seguridad Social como un sistema en quiebra. Lo cierto es que el sistema público adolecía de importantes desequilibrios y defectos que era preciso corregir para garantizar su viabilidad. Y, de acuerdo con este diagnóstico, se puso en marcha un amplio programa de cambios progresivos donde se intentaron conjugar las disponibilidades presupuestarias con las necesidades de la sociedad.

EL primer acto de esta reforma para evitar lo que algunos denominaban como «situación de quiebra» y devolver la confianza a los afiliados, fue la consolidación de los niveles contributivos de las pensiones, reformas introducidas por la Ley del 31 de julio de 1985. Se prestó una atención especial en las pensiones mínimas con una política encaminada a su recuperación y equipararse al Salario Mínimo Interprofesional en 1990.

EN segundo paso ha estado marcado por la universalización de la asistencia sanitaria prevista en la Ley General de Sanidad de 1986. Se trata de que todo ciudadano, si lo desea, pueda recibir atención sanitaria pública, al margen de sus recursos, haya contribuido o no al sistema. El real decreto aprobado en las últimas semanas ha hecho realidad este compromiso.

EL correcto funcionamiento del sistema requería en paralelo una reforma del Sistema de financiación de la Seguridad Social. Ha sido un pro-

ceso prolongado durante los últimos años que ha supuesto el que el Estado haya duplicado su participación en los presupuestos de 1982 a 1989. El objetivo es que las cuotas cubran las prestaciones contributivas y que el Estado financie las no contributivas.

FINALMENTE, en el último tramo de este proceso de reformas de la Seguridad Social, se enmarca un proyecto de Pensiones no contributivas por el que se dispone ayuda para todo ciudadano que no disponga de unos mínimos recursos. En el conjunto de los cambios introducidos en el sistema, las pensiones no contributivas van a suponer un importante esfuerzo para la Administración, pero también, el mayor acto de solidaridad nacional con regiones, colectivos o sectores menos favorecidos. Con esta disposición se universalizan las prestaciones y se ha cubierto un objetivo importante en cuanto supone la extensión de pensiones a toda la sociedad, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.

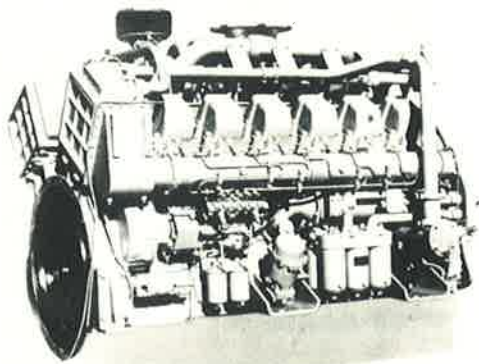
TRAS este importante paquete de mejoras acometido en el último quinquenio, es indudable que se han

editorial

Seguridad Social para todos

logrado grandes avances, aunque queda camino por andar. El sistema de la Seguridad Social ha asegurado pensiones contributivas a quienes posiblemente hace cinco años llegaban a dudar de su viabilidad. Van a disponer de pensiones no contributivas quienes justifiquen su necesidad. En definitiva, se ha logrado extender la cobertura a todos los ciudadanos. El gran reto para el futuro ya no es de extensión sino de intensificar la protección de los colectivos protegidos por el Sistema Público de la Seguridad Social de acuerdo con el mandato del artículo 41 de la Constitución española. ■

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

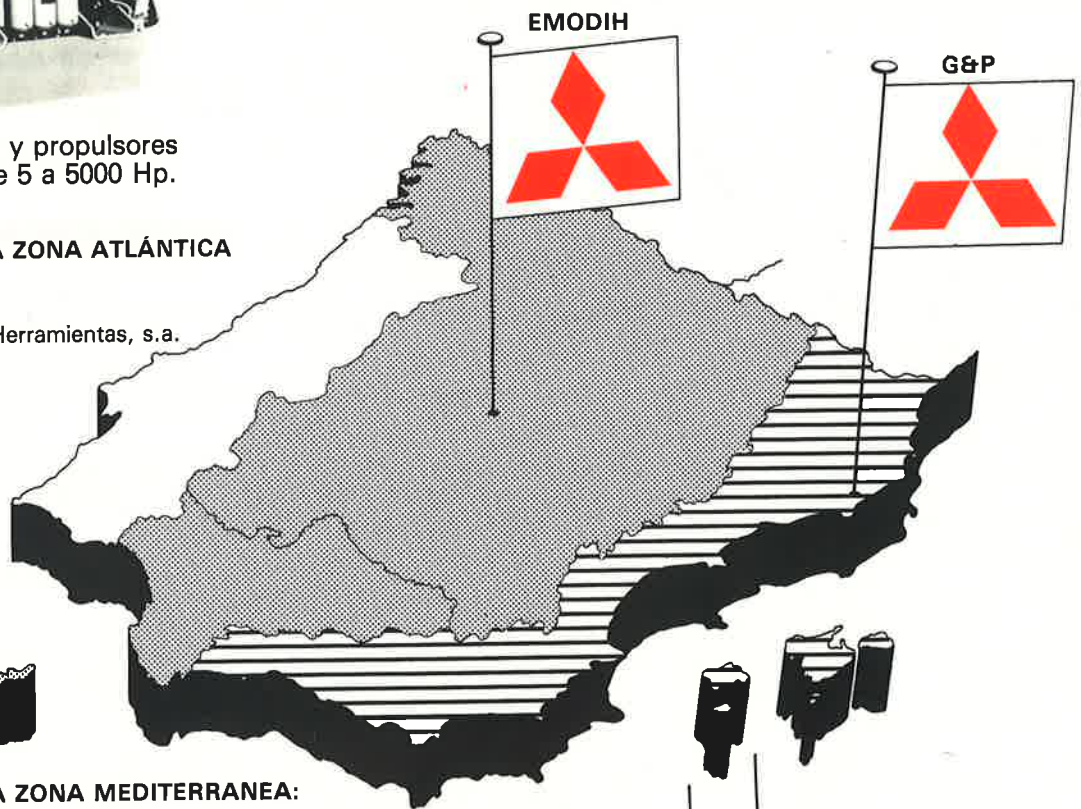
Pol. Ind. ALCOBENDAS

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

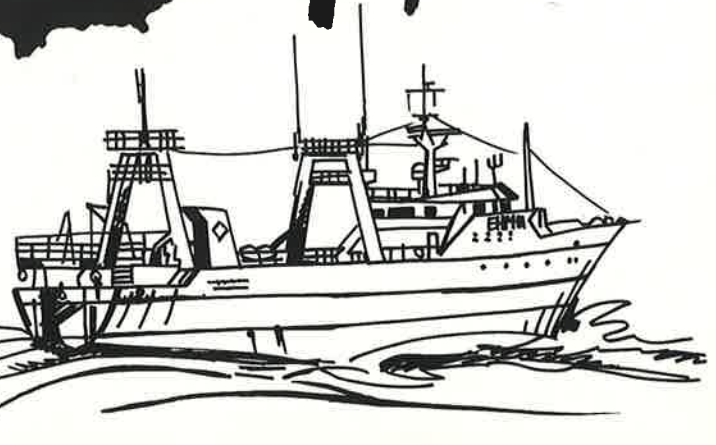
BARCELONA - 08029

TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico
y fiable***





S U M A R I O

EDITORIAL 3

TEMAS DE ACTUALIDAD

PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS 6

LO QUE PESCA LA CE 9

AYUDAS A LOS ASTILLEROS 12

LOS ARANCELES EN LAS CONSERVAS DE PESCADO 16

AYUDAS A INDUSTRIAS DE LA PESCA 20

PLANES DE LAS ESCUELAS NAUTICAS 22

INSTITUTO DE ESTUDIOS EUROPEOS 24

BALANCE DE UNA PRESIDENCIA COMUNITARIA 26

EL CONFLICTO DE BERMEO 61

EUROPA A TODA VELA 64

AMETRALLAMIENTO DE «MI ESPERANZA» 66

ACUERDO PARA LA ZONA OCHO 67

REPORTAJES

LA CRUZ ROJA DEL MAR 38

LAS COMUNICACIONES BAJO EL MAR 44

FIESTAS Y RELIGIOSIDAD EN EL MAR 59

SECCIONES

GENTES DEL MAR 73

DE COSTA A COSTA 74

TE INTERESA SABER 78

Septiembre

1989

EN PORTADA



El pasado mes de julio, el Consejo de Ministros aprobó un proyecto de Ley sobre Pensiones no contributivas. Esta disposición que deberá ser debatida en el Parlamento supone un paso más en la mejora de las prestaciones para los colectivos menos favorecidos y puede afectar a más de 700.000 personas. MAR ofrece un amplio informe sobre las condiciones del proyecto y su posible incidencia en el sector.

N.º 269

Más de 700.000 personas, carentes de recursos económicos suficientes, se podrían beneficiar a partir del próximo año de la aplicación de la Ley de Pensiones no Contributivas, de acuerdo con el proyecto aprobado el pasado mes de julio por el Consejo de Ministros, y que deberá ser discutido en el Parlamento. Con esta disposición, el Gobierno pretendería asegurar unos ingresos anuales de 326.760 pesetas a todas las personas mayores de sesenta y cinco años o minusválidos, a la vez que se elevan las prestaciones por hijo de 3.000 a 18.000 pesetas anuales. La entrada en vigor de la nueva Ley supondría un coste de 328.000 millones de pesetas, según los datos manejados por el Gobierno.

SEGUN manifestaciones del ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, «este proyecto de Ley viene a responder al compromiso del Partido Socialista, contenido en el programa electoral de 1986 y donde por primera vez se recoge la creación de estas pensiones y no en el de 1982». Con esta normativa se pretende universalizar las pensiones no contributivas como un derecho de los ciudadanos con recursos insuficientes frente a las anteriores pensiones asistenciales, así como una reordenación de las prestaciones familiares por hijo a su cargo.

Ordenar el sistema

El proyecto de Ley redactado por el gobierno ha estado precedido de numerosas reuniones de expertos, tanto en foros nacionales como internacionales, así como de consultas a entidades sindicales y empresariales representativas. El contenido del proyecto tiene su fundamento jurídico en el artículo 41 de la Constitución por el que se impone a los poderes públicos el «mantenimiento de un régimen público de la Seguridad Social para todos los ciudadanos». La ampliación de la protección responde a un compromiso de solidaridad con los colectivos o las personas menos favorecidas de la sociedad.

La Ley de Pensiones no Contributivas, que deberá ser aprobada por el Parlamento, se inscribe dentro de la serie de reformas parciales que se han realizado en los últimos años en el marco de la Seguridad Social para configurar un modelo progresista, dentro de las

limitaciones presupuestarias. Frente a quienes auguraban el estrangulamiento del sistema de la Seguridad Social se han logrado importantes avances en la protección social pública. Por un lado, unas pensiones no contributivas para personas sin recursos económicos que se financian mediante impuestos y, por otro, las pensiones contributivas financiadas por cotizaciones.

Durante los últimos años, en el marco de la Seguridad Social se han efectuado reformas parciales de forma gradual que se concretan en los siguientes pasos: a) en primer lugar, la consolidación de las pensiones contributivas. En los años precedentes a 1985 se llegó a hablar de la «quiebra del Siste-

El Gobierno aprobó el proyecto de Ley de Pensiones no Contributivas



MAS PROTECCION SOCIAL





ma». Aunque la palabra era impropia, lo cierto es que el Sistema público tenía importantes defectos y desequilibrios que era urgente corregir para garantizar su viabilidad. La reforma de 1985 sentó unas nuevas bases que permitirán la equiparación de la pensión mínima familiar al salario mínimo interprofesional líquido en 1990. b) La univesalización de



Manuel Chaves: «El proyecto respalda al compromiso del PSOE en el programa electoral de 1986.»



Adolfo Jiménez: «Es el proyecto de mayor carga de solidaridad con los colectivos y las zonas menos favorecidas.»

Las mujeres serán las principales destinatarias de las pensiones no contributivas contempladas en este proyecto de Ley.

la asistencia sanitaria prevista en la Ley del 26 de abril de 1986 ya es algo contemplado en la Ley de Presupuestos de este año. c) La reforma de la financiación de la Seguridad Social con un gradual incremento de la participación del Estado duplicando su aportación respecto a 1982. d) Finalmente, el establecimiento por Ley de las pensiones no contributivas más allá de las pensiones asistenciales.

Universalizar pensiones

Actualmente y a grandes rasgos, las prestaciones económicas de la Seguridad Social se centran en las pensiones contributivas (a las que tiene acceso un trabajador de acuerdo con sus cotizaciones); las aplicadas a colectivos de minusválidos y las conocidas como asistenciales. Estas últimas tratan de ayudas que han pasado de 5.500 pesetas mensuales en 1982 a 20.000 pesetas en 1989. Estas pensiones afectan a 332.000 personas de las que 160.000 han superado los 68 años mientras el resto, 170.000 padecen una minusvalía. De este importante colectivo, 87.000 personas corresponden a Andalucía, 32.000 a Galicia, 35.000 a Cataluña, 20.000 a Madrid, 24.000 a Castilla-La Mancha, 23.000 a Castilla-León, 20.000 a Canarias, 20.000 a la comunidad valenciana, 15.000 a Extremadura, 13.000 al País Vasco, 11.000 a Murcia y cifras más reducidas a otras regiones.

La Ley de Pensiones no contributivas supone un salto cualitativo y cuantitativo importante respecto a la situación anterior. Cualitativo, porque el beneficiario adquiere un derecho por medio de una Ley. Cuantitativo, porque se incrementa también la cuantía de la ayuda.

La novedad más importante de la Ley es que introduce un nuevo concepto en el campo de las pensiones. A partir de los 65 años, en caso de vejez ya no tendrán derecho a recibir prestaciones económicas de la Seguridad Social solamente quienes hayan tenido un determina-

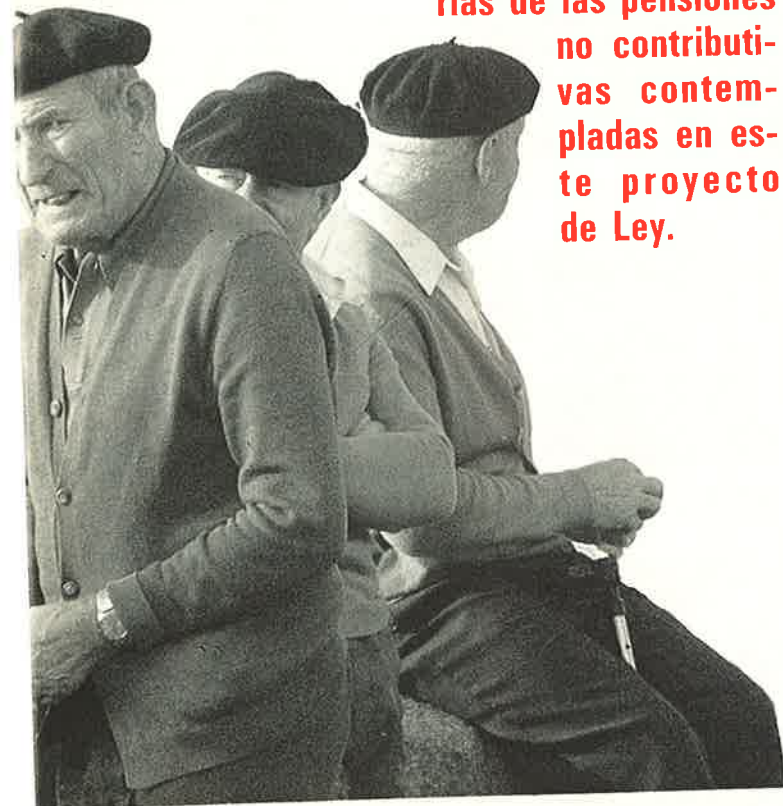
do período de cotizaciones. Con el proyecto aprobado por el gobierno y que estará en vigor el próximo año, también tienen derecho a las prestaciones económicas quienes demuestren no tener ingresos suficientes en los niveles fijados por la Administración y que deberán ser aprobados definitivamente por el Parlamento.

El nuevo proyecto de Ley contempla una reordenación de las prestaciones no contributivas de la Seguridad Social en tres niveles diferentes: pensiones por jubilación; por invalidez y ayudas familiares por hijos.

Pensiones por jubilación

La cuantía de las pensiones no contributivas por jubilación se eleva a 23.340 pesetas mensuales por catorce pagas al año lo que hacen unos ingresos totales de 326.760 pesetas. Tienen derecho a solicitar esta prestación las personas que vivan en el territorio nacional al menos durante los diez últimos años y que hayan cumplido los 65. La cuantía de las mismas se determinará cada año en los Presupuestos Generales del Estado. Para tener derecho a la misma, es preciso demostrar que se carece de otros ingresos o rentas propias, sea cual fuere su procedencia. Caso de disponer de algunos ingresos, se restará esa cantidad de la prestación global mínima fijada por el gobierno y se percibirá la diferencia de la Seguridad Social. Esto es, si una persona reúne todos los requisitos de edad y residencia en España y tiene unos ingresos por rentas propias de 100.000 pesetas anuales, tiene derecho a solicitar de la Administración la pensión no contributiva. Sin embargo, no recibirá anualmente las 326.760 pesetas sino solamente 226.760 pesetas. Cuando una persona tenga unos ingresos por debajo de las 326.760 pesetas, la ayuda de la Seguridad Social en ningún caso será inferior al 25 por cien de la pensión no contributiva, esto es, de 80.000 pesetas.

Cuando la unidad está compuesta por dos personas, el te-



cho de la pensión o los ingresos es de 55.492 pesetas. Para tres personas, la cuantía asciende a 784.224 pesetas. Si la persona anciana o inválida vive con un hijo, los límites de ingresos de la unidad familiar se elevan al doble. Con esta medida se tiende a facilitar o promover la convivencia entre padres e hijos.

Pensiones por invalidez

Para acceder a las pensiones no contributivas por invalidez, el proyecto de Ley considera la necesidad de que el nuevo beneficiario tenga una edad superior a los 18 años y un grado de minusvalía igual o superior al 65 por 100. Es indispensable una residencia en España mínima de cinco años, así como la insuficiencia de ingresos al igual que para la pensión de jubilación.

En conjunto, ambas pensiones, según estimaciones oficiales, pueden afectar a un colectivo de 709.151 personas entre las que se encontrarían también los actuales perceptores de subsidios Fas, Lismi, etcétera, y que podrían optar a las nuevas prestaciones.

Prestaciones familiares por hijo

Con la nueva Ley de Pensiones no Contributivas, se pretende también una reordenación de las prestaciones familiares por hijo a cargo. En el pasado, estas ayudas afectaban solamente a los ciudadanos incluidos en el régimen de la Seguridad Social. Otra de las notas destacadas era la escasa cuantía de las mismas, a razón de 3.000 pesetas por hijo y año.

El proyecto de Ley introduce importantes modificaciones. En primer lugar, universaliza la ayuda. La prestación afectará a todos los ciudadanos, incluidos los que no se encuentren en el régimen de la Seguridad Social. Por otra parte, se elevan considerablemente sus cuantías. Se excluyen de estas prestaciones, los ciudadanos con unos ingresos que no superen el millón de pesetas por año. Este colectivo



de familias con rentas más altas perdería la prestación económica por hijos pero mantiene las deducciones por la vía fiscal.

Por el proyecto de Ley, con carácter general, la asignación por cada hijo menor de 18 años se fija anualmente en 18.000 pesetas frente a las 3.000 que se

pagan actualmente. Si un hijo tiene minusvalía igual o superior al 33 por cien, cualquiera que sea su edad, la asignación será de 63.600 pesetas. Caso de una minusvalía igual o superior al 65 por cien la cuantía asciende a 280.000 pesetas, y a 392.000 pesetas, año si es igual

PROYECTO DE LEY DE PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS		
PENSIONES DE JUBILACION		
Núm. conviv.	Si el beneficiario no convive con descendientes	Si el beneficiario convive con descendientes
2	555.492	1.110.984
3	784.224	1.568.448
4	1.012.956	2.025.912
5	1.241.688	2.483.376
ASIGNACION FAMILIAR POR HIJO A CARGO (sin minusvalía)		
Número hijos	Importe actual	Importe Proyecto Ley
1	3.000	18.000
2	6.000	36.000
3	9.000	54.000
4	12.0000	72.000
ASIGNACION FAMILIAR CON HIJO A CARGO (con minusvalía)		
Grado Minusvalía	Importe actual	Importe Proyecto Ley
Menor del 45 %	3.000	63.600
Entre 45 % y 65 %	39.000	63.600
Más 65 % y 18 años	39.000	280.000
Más 75 % y 18 años	39.000	392.000

o superior al 75 por cien. Todo ello, cuando el niño no supere los 18 años. En estos casos no se establecen límites de recursos.

Finalmente, una novedad importante es la equiparación del tiempo de excedencia con reserva de puesto de trabajo por cuidado de hijos a períodos de cotización a la Seguridad Social.

Según las estimaciones hechas por la Administración, el proyecto de Ley en materia de pensiones por jubilación a invalidez afectará a unas 709.151 personas. Por su parte, el número de hijos a cargo de las familias que tendrán derecho a las nuevas prestaciones alcanzará 4.868.460 personas.

El presupuesto total para aplicar este proyecto de Ley se eleva a 328.115 millones de pesetas, de los que 222.584 corresponden a pensiones no contributivas que serán gestionados por el Inersro y las comunidades autónomas competentes mientras las asignaciones por hijo a cargo serán de 105.531 millones de pesetas y estarán en manos del Instituto Nacional de Seguridad Social.

Según manifestaciones del secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, las mujeres recibirán el 75 por cien de las pensiones no contributivas, lo cual supondrá un ajuste respecto al desequilibrio de la situación actual, donde el 93 por cien de los varores reciben pensiones públicas, mientras el colectivo de mujeres solamente llega al 80 por cien. Para Adolfo Jiménez, este proyecto supone la gran conquista de extensión del derecho de las pensiones al conjunto de la población y que para las personas mayores conlleva también la protección a la Seguridad Social. El 66 por cien de los fondos de pensiones asistenciales serán percibidos por personas residentes en comunidades autónomas con rentas inferiores a la media nacional, lo que, de alguna manera, supondrá también un reajuste para el equilibrio entre las zonas y colectivos más ricos con los menos favorecidos como son los sectores primarios. ■

VARIOS CONTENCIOSOS ESPERAN EN
EL TRIBUNAL DE JUSTICIA EUROPEO

La flota gallega, pendiente de Luxemburgo

Buena parte de los armadores y de la flota de Galicia está pendiente de lo que pueda decidir el Tribunal de Justicia de Luxemburgo en los próximos meses. La polémica sobre la Merchant Shipping Act inglesa y sus repercusiones en los buques abanderados por empresarios españoles en Gran Bretaña no es el único problema. La denuncia llevada a cabo por la Comisión Europea contra las capturas efectuadas por barcos españoles en aguas fuera de las 200 millas comunitarias viene a añadir un punto más de preocupación. Según la Comisión, estas capturas están sujetas a los topes permitidos, con independencia de que se consigan en aguas internacionales o de la Comunidad. Los afectados no están de acuerdo y ven peligrar la única válvula de escape que les queda para evitar el estrecho margen que les deja la CE.



LA Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CE, ha decidido llevar a España al Tribunal de Justicia de Luxemburgo por no declarar todas las capturas que realizan sus buques pesqueros en aguas del Atlántico y del Golfo de Vizcaya. Según la denuncia presentada, buques es-

pañoles no han registrado la pesca conseguida más allá de las 200 millas en las zonas del Noroeste y Oeste de las Islas Británicas e Irlanda (CEIM VI y VII) y en el Golfo de Vizcaya (CEIM VIII). La infracción consiste, en opinión de Bruselas, no sólo en la omisión de una parte de la pesca realizada,

sino también en la captura y desembarco de especies para las cuales España no ha recibido cuota.

Los armadores españoles afectados, en su mayoría radicados en puertos de Galicia, no niegan por lo general la acusación que se realiza, aunque introducen importantes matices.

Si bien es cierto que la flota que opera en Gran Sol no ha declarado parte de sus capturas y que ha obtenido especies para las que no tenía cuota, esto ha ocurrido, señalan, fuera de la jurisdicción de la Comunidad Europea. Es decir, más allá de las 200 millas que comprende su zona económica exclusiva. Por esta razón no se han sometido a los requisitos que les pide la Comisión, al entender que si faenan en aguas internacionales no deben de cumplirse.

La Comisión, en cambio, entiende por su parte que al tratarse de barcos matriculados en la Comunidad Europea se encuentran sometidos, de todas formas, a esa legislación. El procedimiento administrativo iniciado contra España, elevado a la decisión del alto tribunal europeo, argumenta que la competencia de los reglamentos comunitarios se extiende a las actividades de pesca realizadas incluso en aguas internacionales. Este punto de vista, defendido por el comisario español Manuel Marín, es contrario, en cambio, al que sostienen no sólo los propios armadores interesados, sino también la misma Administración española.

Según las autoridades europeas, si no fuera obligatorio declarar las capturas obtenidas más allá del límite de las 200 millas, se producirían actuaciones picarescas por parte de algunos, que harían pasar por obtenidos fuera de las aguas comunitarias algunos productos realmente extraídos en ellas. De hecho, los armadores creen que tras la denuncia presentada en el Tribunal de Luxemburgo se encuentra el temor de los responsables comunitarios porque esto sea así.

Jesús Etchevers, vicepresidente de la Asociación de Armadores de La Coruña y presidente de la Agrupación de Arrastreros de la Flota de Gran Sol, señala en este sentido que actualmente se produce una gran vigilancia en esas zonas incluidas dentro de las 200 millas por parte de las patrulleras británicas e irlandesas. Se-

El Tribunal de Luxemburgo tardará un año en emitir el fallo.

gún él, son además especialmente diligentes con los buques de bandera española, a los que someten a un mayor control. Para Etchevers, las autoridades comunitarias lo único que pretenden con esta medida es cerrar la única vía de escape que le queda a la flota española en esos caladeros, después de las restricciones que les supone la política de topes y capturas de la CE.

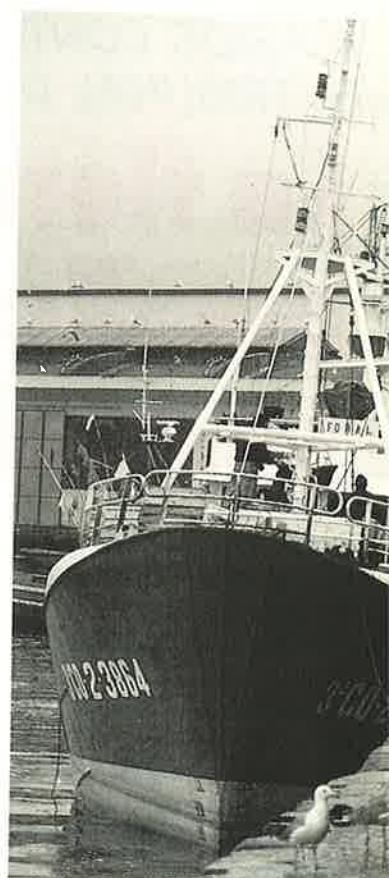
El Tribunal de Luxemburgo tardará al menos un año en estudiar el caso y emitir un fallo sobre el problema. El presidente de los arrastreros no es optimista sobre el futuro y cree que los magistrados comunitarios se decantarán por las tesis de la Comisión. *Si analizamos las sentencias del Tribunal de Luxemburgo en los últimos años —dice— vemos que en lo que respecta a España se han producido más sentencias en su contra que a favor de sus intereses.* Para él, de producirse un dictamen negativo, *nuestros barcos quedarán en inferioridad de condiciones respecto a los de los otros países y se producirá un serio revés a España.* Sobre todo, explica, teniendo en cuenta que estas capturas suponen una cifra entre el 25 y el 30 por cien del total de las extraídas en aguas del Gran Sol, donde se dan especies de gran valor eco-

nómico como la merluza, el rape o el gallo.

Abanderamiento restringido

La Comisión Europea, mientras tanto, ha autorizado también a los Estados miembros de la CE a restringir el acceso de buques pesqueros de otros países, en tanto el Tribunal de Luxemburgo se pronuncia sobre la legalidad de la ley británica de Marina Mercante. Esta nueva medida de la Comisión perjudica también a los intereses españoles, algunos de cuyos armadores tienen abanderados buques en otros países, fundamentalmente Gran Bretaña, para poder acceder a las cuotas que no utilizan.

A partir de ahora ya no bastará que los barcos tengan el pabellón del país donde pescan, sino que los gobiernos nacionales podrán exigir que la empresa tenga una determinada representación en tierra, que los buques visiten puertos nacionales un determinado número de veces y que las tripulaciones se sometan a las reglas de trabajo nacionales, entre otros requisitos. Estas condiciones dificultarán por tanto la actividad de barcos que trabajan para otros



mercados, como ocurre con los españoles matriculados en esos países.

Como contrapartida, la Comisión ha decidido recurrir la Merchant Shipping Act británica. Esta ley, que entró en vigor el pasado primero de abril, exige que la propiedad de los buques abanderados en el Reino Unido corresponda en un 75 por cien a ciudadanos británicos, lo que es considerado por algunos como una nacionalización encubierta que choca con la letra y el espíritu del Tratado de Roma y, por tanto, con la base de la Comunidad Europea.

Para los armadores afectados, las restricciones al abanderamiento impulsadas recientemente por el propio comisario Manuel Marín no es sino el precio exigido por algunos países para dar su visto bueno al recurso contra la ley británica. Según estas fuentes, aunque la ley terminará no teniendo validez, con estos nuevos impedimentos ya se produce una situación peor a la existente. Representantes de los armadores





afectados han pedido por ello ayudas económicas para contrarrestar las pérdidas de la flota que faenaba en aguas británicas bajo esas condiciones, al menos en tanto no se produzca una sentencia del tribunal europeo y se clarifique la situación.

Volver a empezar

Con estos impedimentos, la flota española pretende volver a negociar los Topes Autorizados de Capturas (TACs), de forma que se distribuyan las cuotas de un modo más equitativo y real, según su planteamiento. El presidente de los Arrastreros del Gran Sol cree al respecto que la actual política pesquera comunitaria está asentada sobre una base que no tiene ningún sentido y es a todas vistas irracional. Jesús Etchevers denuncia el hecho de que países como Francia no capturen, por ejemplo, el total de rape que tienen permitido

mientras que arrastreros españoles deben de tirar muchos ejemplares al mar, en algunas ocasiones. *Esta situación se produce —señala— a pesar de que el pescado ya está muerto cuando se sube a cubierta y que hay países que no pescan todo lo que les está permitido y se produce con los arrastreros, que es un arte que, como todo el mundo sabe, no selecciona y coge especies que no se pretende capturar. En estos casos es realmente una pena tirar un pescado que se saca ya muerto del aparejo y por el que se paga mucho dinero en lonja. Es incomprensible que esto ocurra,* afirma.

Entiende por esta razón que la política pesquera común necesita una seria revisión. *Cuando se estableció en 1983 —dice— se hizo a la brava y ante el temor que tenían los países miembros de entonces por el previsible ingreso de España. Se fijaron entonces los TACs, que se los repartieron entre los que formaban por esas fechas la Comunidad Europea. Luego —añade—*

con el ingreso de España, debió haberse tenido en cuenta su historial y potencia pesquera y debió haberse asignado a nuestro país parte de las cuotas que tienen otros y que no utilizan. Pero esto no ha ocurrido así y ahí está la base del problema, tanto de que tengamos que recurrir a pescar en aguas más allá de las 200 millas, como de que haya que abanderar buques en otros países para poder tener acceso a sus cuotas.

El presidente de los Arrastreros de la Flota del Gran Sol es muy crítico por ello con la postura de la Comisión Europea. Al respecto asegura que *es muy difícil que la Comisión quiera que se cumplan las normas comunitarias, si no se siguen unos criterios de equidad y no se establecen normas razonables. Así se comprende —sigue diciendo— que a la CE le cueste conseguir sus fines, dados los egoísmos y abusos que se están cometiendo.* ■

Miguel PEDRERO



RUGGERINI

F 10 Y F 15 DIESEL

TODO SON VENTAJAS

El F - 15 es el primer fuera borda diesel bicilíndrico del mundo.

Arranque instantáneo, eléctrico o manual, potente, dócil, silencioso y muy fiable.

Larga duración, mínimo mantenimiento.

CONSUMOS INFERIORES A 2 LITROS/H.

Disponibles en 10 y 15 HP ambos con pie corto o largo.

Ideal para embarcaciones profesionales y deportivas.

MARINA CURT S.L.

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



HAN SIDO DENUNCIADAS POR LA COMISION EUROPEA

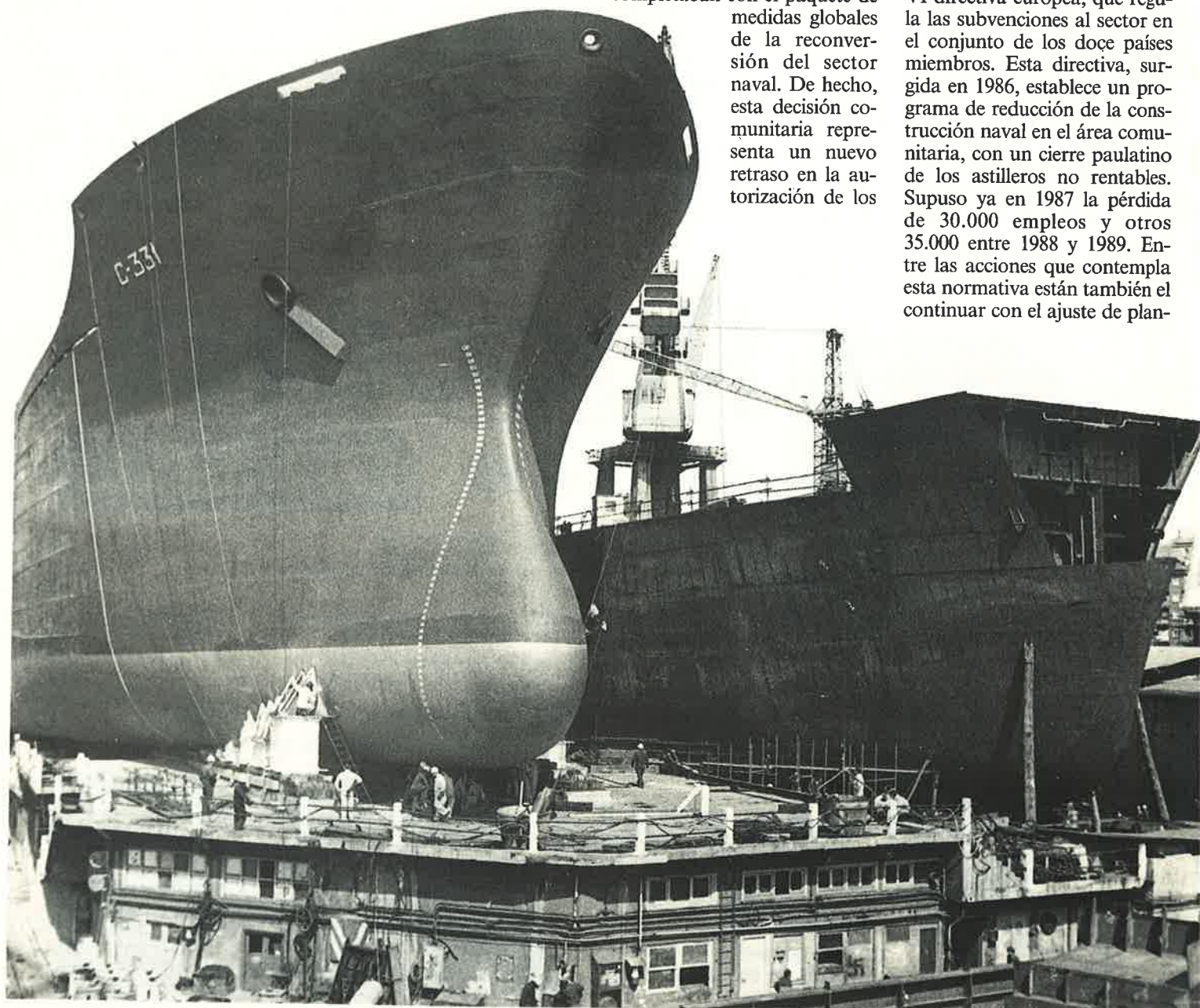
PARALIZADAS LAS AYUDAS

Las ayudas que el Estado concede al sector de la construcción naval han quedado paralizadas, al haber sido puestas en entredicho por la Comisión Europea. Las autoridades comunitarias han abierto un procedimiento contra estas subvenciones, por entender que no se ajustan al espíritu del Tratado de Roma y para forzar a España a una mayor reconversión del sector. El Ministerio de Industria, mientras, ha protestado la medida y tratará en los próximos meses que quede sin ningún efecto. Muchos pequeños y medianos astilleros de nuestro país se encuentran con grandes dificultades financieras en tanto no se resuelva el conflicto, a pesar de haber recuperado su cartera de pedidos en el último año.

LA Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CE, decidió en julio pasado abrir un procedimiento sobre el régimen español de ayudas públicas al sector de la construcción naval. La medida supone una paralización de las subvenciones que hasta ahora otorgaba el Ministerio de Industria por la construcción de buques en astilleros españoles y que se completaban con el paquete de medidas globales de la reconversión del sector naval. De hecho, esta decisión comunitaria representa un nuevo retraso en la autorización de los

reales decretos sobre primas y ayudas al sector de la construcción de buques, que estaban pendientes del plan de ajuste y cuyo bloqueo por la CE puede provocar la asfixia financiera de los astilleros españoles de aquí a final de año.

La razón que ha impulsado a las autoridades comunitarias a suspender este régimen de ayudas se basa en la interpretación que llevan a cabo de la VI directiva europea, que regula las subvenciones al sector en el conjunto de los doce países miembros. Esta directiva, surgida en 1986, establece un programa de reducción de la construcción naval en el área comunitaria, con un cierre paulatino de los astilleros no rentables. Supuso ya en 1987 la pérdida de 30.000 empleos y otros 35.000 entre 1988 y 1989. Entre las acciones que contempla esta normativa están también el continuar con el ajuste de plan-



A LA CONSTRUCCION NAVAL

tillas de aquellos astilleros que lo necesiten hasta que alcancen la estructura que se considera adecuada para el futuro y aumentar la tecnificación de los astilleros. Asimismo, establece las ayudas a la producción y funcionamiento del sector, así como su reconversión y reestructuración en toda la Comunidad Europea.

Esto último ha sido lo que han puesto en entredicho las autoridades de Bruselas y lo que ha impulsado al comisario para la Defensa de la Competencia el inglés León Brittan, a abrir un procedimiento contra las ayudas que concede España para los barcos construidos en los astilleros nacionales, por considerarlas excesivas en relación a las que se otorgan en los otros países. El tope máximo autorizado por esta directiva es el 26 por cien de ayuda estatal en cada barco construido, que es el que España ha sobrepasado según el criterio de la Comisión.

De acuerdo con este plan de reducción paulatina de la producción de los astilleros europeos, España tuvo que presentar un plan sobre la marcha de la construcción de buques en nuestro país y las revisiones que establecía para los próximos años. El Ministerio de Industria, conforme a esta directiva, envió a Bruselas en noviembre pasado un plan de ajuste que establecía una capacidad final para los astilleros españoles entre las 350.000 y las 400.000 toneladas compensadas (CGT). No obstante, las autoridades españolas estimaban que se trataba de un recorte de excesiva dureza y que no se lograría la viabilidad necesaria para 1991 si no se concedían unas ayudas suficientes para que las empresas abordaran su propia reestructuración. Bruselas, sin embargo, no es de la misma opinión y ha abierto un procedimiento por entender que se produce una competen-

cia desleal respecto a otros países, por lo que además comprobará cómo se lleva a cabo el ajuste a estos objetivos en cada uno de los astilleros españoles particularmente.

Repercusiones financieras

La medida, en cambio, está a punto de causar la bancarrota a más de una pequeña empresa del sector. De hecho, algunos llevan dos años sin recibir las ayudas previstas, manifestaron fuentes de la Asociación de Constructores Navales Españoles (Uninave). Los astilleros han utilizado los mecanismos establecidos en decretos anteriores para realizar las con-

trataciones durante los últimos veinticuatro meses, sin que hasta la fecha hayan recibido ninguna de estas subvenciones. Según las mismas fuentes, a finales de este año deberían recibir un mínimo de 30.000 millones de pesetas en concepto de primas de funcionamiento, reestructuración y compensación arancelaria, lo que parece difícil en tanto no se resuelva este contencioso entre el Gobierno de Madrid y las autoridades de Bruselas.

Según datos de la misma asociación patronal, los astilleros españoles habían contratado una cartera de pedidos próxima a las 800.000 toneladas a fecha 1 de abril de este año. Esto, contando con la pre-

visión de las ayudas que hasta ahora no se han recibido. Ante la situación, y para mantener la actividad, muchos han recurrido a créditos comerciales a alto interés, que les han colocado en peligro de suspensión de pagos o de quiebra por falta de liquidez. Para la patronal, la cartera de pedidos de cerca de las 800.000 CGT resulta compatible con el plan de reestructuración presentado por el Gobierno español en noviembre pasado y no entienden la decisión tomada por la Comisión Europea. Añaden incluso que ya en la VI directiva se establecía un cierto trato de favor para España y Portugal, por considerar de hecho que los ajustes iban a resultar mucho más duros en estos países. Igualmente lamentan el cortapisas que les supone no poder contar con estas ayudas y la grave situación con que se enfrentan, que les impide realizar las inversiones previstas para la modernización, lo que puede incidir en una fuerte pérdida de competitividad para 1991, año en que se espera termine la reconversión en todos los astilleros europeos.

Los responsables de la Comisión Europea argumentan también, por su parte, que el Ejecutivo español no cumplió con su obligación de presentar el plan de ajuste a principios de 1987 y sólo lo ha hecho en noviembre del 88. Dicho plan cubre dos fases, la primera de las cuales ya está concluida y que abarcaba el período desde 1984 a 1987. Con la segunda fase del programa, a desarrollar entre 1988 y 1990, la Comunidad Europea no está de acuerdo y exige más cierres de instalaciones y un mayor rigor en la concesión de subvenciones.

Esfuerzo español

El ministro español de Industria, Carlos Aranzadi, expli-



El recorte está a punto de causar la bancarrota a alguna pequeña empresa del sector.

có a la Comisión, en defensa de las tesis españolas, que se debe tener en cuenta el enorme esfuerzo realizado por el sector naval español, que entre 1984 y 1991 reducirá más de la mitad de su capacidad de producción. Al respecto comunicó su esperanza de que la Comunidad y España puedan ponerse de acuerdo en el logro de unas ayudas para los astilleros de nuestro país que puedan ser similares a las que se conceden a los de los restantes Estados miembros y señaló que el bloqueo de las primas y subvenciones puede crear graves problemas financieros a las empresas del sector español de la construcción naval. La voluntad del Gobierno español, según indicó, es la de mantener todos los contactos necesarios y el máximo diálogo posible a todos los niveles para alcanzar un acuerdo que sea favorable para España y sea admitido por todas las partes del conflicto.

De hecho, el Gobierno español remitió una carta en julio pasado a la Comisión Europea, en la que calificaba de contradictorio, desproporcionado y de fundamento jurídico dudoso el expediente incoado al plan de reconversión naval. La carta, firmada por el embajador español ante la CE, Carlos Westendorp, solicitaba la autorización inmediata para conceder las ayudas previstas por primas y financiación y urgía la decisión sobre las subvenciones previstas por compensación de pérdidas. No obstante, las autoridades españolas no confían en resolver el problema hasta por lo menos finales de año.

En el documento, se señala que «el Gobierno español considera que esta posición de la Comisión contraviene gravemente (...) la confianza depositada respecto a la interpretación por parte de la Comisión del artículo 9.2 de la VI directiva». Asimismo, indica que «es evidente que sin tal compromiso polí-

tico, el Gobierno español nunca habría dado su conformidad a un régimen de ayudas al sector naval que impidiera la concesión de todo tipo de ayudas hasta la aprobación de un programa de reestructuración que, de antemano, se sabía que no podría presentarse durante el primer año de aplicación de la VI directiva».

Tras explicar la difícil situación financiera en la que quedan las empresas españolas después de quedar desautorizadas las ayudas previstas por Es-

entre tanto no se resuelva el conflicto, el Gobierno pueda llevar a efecto algunas de las ayudas previstas, para no provocar el estrangulamiento económico del sector. El Ministerio de Industria, no obstante, ha desestimado por el momento la posibilidad de resolver la cuestión en el Tribunal Europeo de Justicia y confía en solventar el contencioso por medio de la negociación con la Comisión. Si bien, de todas formas, se reserva esta posibilidad como último recurso para

al expediente iniciado por la Comisión Europea, al tiempo que expresan su más firme negativa a aceptar cierres de instalaciones y reducciones de capacidad.

La medida tomada por Bruselas viene a poner más difícil la recuperación del sector, que desde el año pasado experimentaba unos indicios de recuperación. Según la patronal de los armadores españoles, ANAVE, si bien la actividad de los astilleros españoles reflejó un descenso en el 88 respecto al año anterior en lo que a entregas de buques se refiere, se registraron en cambio niveles muy altos de contratación que atrajeron incluso la atención de todo el mundo marítimo sobre España. Para ANAVE, según se afirma en su última memoria, la causa de esta recuperación en los pedidos pudo estar en una política comercial más agresiva, con unos precios más ajustados que en los últimos años a los del mercado internacional y una mayor agilidad e imaginación en las soluciones financieras.

Otros expertos han señalado también como importante la sustitución del tipo de clientes, lo que parece haber resultado decisivo para este despunte. Según esta interpretación, se ha dado preferencia a contratos con países industrializados muy solventes y con poco riesgo de impagos, aun a costa de contratar a menores precios. También ha habido quien ha apuntado lo decisivo que ha resultado el cambio de política empresarial y de gestión en la decisión naval del INI para esta recuperación.

De una u otra forma, estos indicios han continuado también durante el primer trimestre del presente año, por lo que algunos confiaban en cerrar el ejercicio de 1989 con unas cifras claramente esperanzadoras. La paralización de las ayudas ha congelado, por el momento, estos deseos. ■

M.P.



paña, el embajador Westendorp considera en estas circunstancias, según manifiesta en su misiva, que «la Comisión tiene la obligación jurídica de tomar una decisión con la rapidez que la situación objetiva impone y que prolongar la instrucción del procedimiento sin que existan razones irrefutables y pudiendo utilizarse otros medios más apropiados y proporcionados, determina una clara responsabilidad de la Comisión».

Por estas razones solicita que

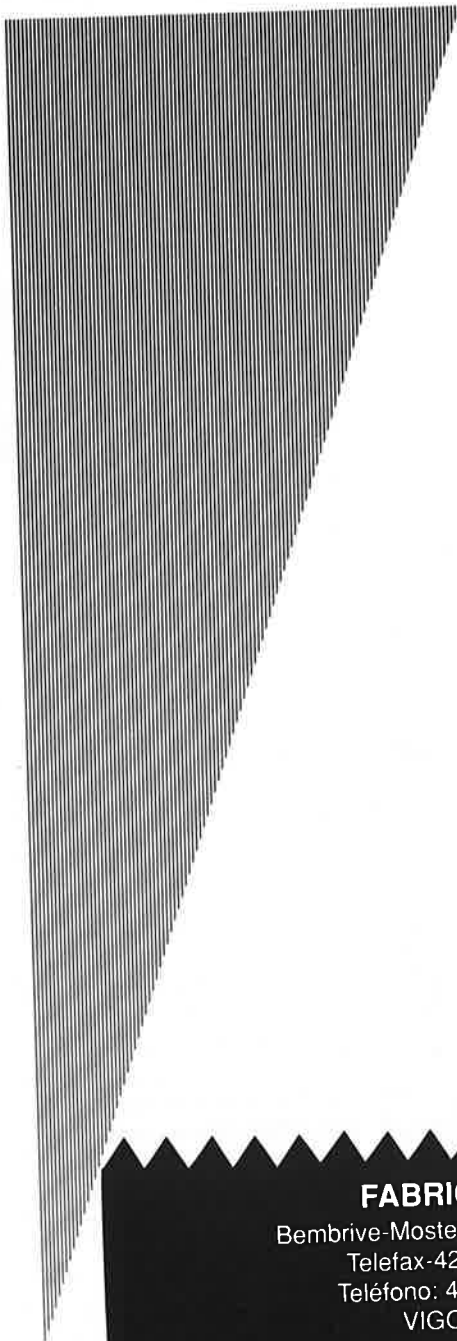
solucionar el problema, aunque esto último traería consigo una mayor tardanza.

Apoyo sindical

Las centrales sindicales mayoritarias en el sector de la construcción naval han coincidido por el momento con la tesis del Gobierno español. Tanto Comisiones Obreras como UGT o ELA-STV han señalado su enérgico rechazo



A C O M O D A C I O N
N A V A L



ESTUDIOS Y PROYECTOS
ACOMODACIONES "LLAVE EN MANO"
REPARACIONES
AISLAMIENTOS DE BODEGAS
AIRE ACONDICIONADO
FABRICACION DE:

MAMPAROS HOMOLOGADOS
TECHOS INCOMBUSTIBLES
P E R F I L E R I A
P A V I M E N T O S
PUERTAS HOMOLOGADAS
MOBILIARIO DE MADERA
MOBILIARIO TAPIZADO
S A N I T A R I O S
DECORACION NAVAL
MOBILIARIO METALICO

FABRICA

Bembrive-Mosteiro-284-286
Telefax-424955
Teléfono: 424500
VIGO

OFICINAS

Marqués de Valladares, 14-3.º Of. 2 y 3
Telefax: 438066
Teléfono: 226127-221729
Telex-83437 GONS
VIGO

Con la
eliminación
de aranceles
desde
el pasado
1 de julio

La industria conservera gana competitividad ante la CE

Sin embargo,
atún y
sardina han
sido marginados
y mantienen
unos aranceles
elevados
que pueden
frenar
las ventas

El pasado 1 de julio entraron en vigor los acuerdos de la Comunidad por los que se eliminaban los aranceles para la mayor parte de las exportaciones españolas de productos de la pesca. Esta medida que debe hacer ganar competitividad a las exportaciones españolas de conservas y que generará un ahorro para el sector de unos 3.000 millones de pesetas, no afecta como sería necesario a las conservas de atún y sardinas que permanecen con unos aranceles en torno al 12 por cien.



LOS conserveros españoles que han acogido con agrado y satisfacción la eliminación de aranceles para la mayor parte de los productos de pesca, han visto con preocupación el interés de la CE para bloquear las ventas de sardinas y atún, razón por la cual las empresas ya se han planteado un proceso de reconversión para aguantar con los menos problemas posibles el advenimiento del mercado único.

Según un acuerdo de la Comunidad, poco antes de que finalizase el período de la presidencia española, Bruselas decidió la eliminación de una parte muy importante de los aranceles que afectaban a las exportaciones españolas hacia la CE. Esta medida ha tenido también especial importancia para los productos de la pesca tanto vivos como congelados, conservas, moluscos y crustáceos. Las condiciones fijadas en el Tratado de Adhesión para un desarme arancelario que culminaba para la mayor parte de los productos en 1992, han sido modificadas favorablemente para España, lo que debe favorecer las exportaciones.

Según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, estas medidas pueden suponer el ahorro de unos 3.000 millones de pesetas que no pagarán los exportadores al establecerse un arancel de cero puntos. El valor de las exportaciones de los productos de la pesca españoles se situó en el último año en unos 35.000 millones de pesetas y un volumen de 336.000 toneladas.

Para el secretario general de la Asociación de Fabricantes de Conservas de Pescado, Andrés Barros, la actuación de la Comunidad, aunque importante en cuanto supone un gesto positivo de Bruselas, supone una importante marginación para el sector, así como para algunas de las producciones más significativas como el atún y las sardinas.

Para los empresarios del sector, la política seguida por Bruselas no supone en este momento ninguna novedad. Des-

de el momento de la Adhesión se considera que Bruselas ha tenido especial interés para que las exportaciones españolas de estas dos producciones que suponen el 65 por cien de las ventas de conservas de pescado a estos países, se hagan con restricciones en base a la política de desarme arancelario. En el caso de las sardinas, por ejemplo, funciona el Tratado de Adhesión para su desmantelamiento en los tramos. Los industriales conserveros en primer lugar, no comparten el optimismo oficial por lo que puede suponer de ahorro la eliminación de aranceles en otras producciones. Estiman es un logro importante pero excesivamente incompleto si no se consigue que la CE modifique sus planteamientos respecto a la sardina y al atún.

Estas dos producciones se hallaban con un arancel del 24 y del 25 por cien. Desde el ingreso de España se ha producido ya un desmantelamiento parcial hasta situarse en este momento en el 12,5 por cien para las conservas de atún y el 11,9 por cien para las de sardina. Los industriales conserveros se hallan molestos por el mantenimiento de estos porcentajes que consideran muy altos. Pero, lo están mucho más por estimar que España está recibiendo un trato discriminatorio en relación con las medidas que se aplican para otros países, tanto miembros de la CE como del exterior. Portugal, principal competidor de España como país miembro de la CE a la hora de las exportaciones, partía en el caso de las sardinas con un arancel del 10 por cien que ya ha desaparecido. En consecuencia tiene una posición mucho más favorable que España.

Los conserveros españoles de sardinas deben competir por una lado con las producciones portuguesas sin aranceles. Por otro lado, se hallan con la competencia de terceros Estados como es el caso de Marruecos. El país norteafricano ha logrado un contingente libre de aranceles de 17.000 toneladas para la Comunidad. Este punto, según denuncian los conser-

veros españoles, supone una grave discriminación para un país miembro cuando se debería cumplir el principio elemental de preferencia comunitaria. No se entiende que un país miembro como España esté obligado a respetar las reglas de juego de la Organización Común de Mercados mientras se da toda clase de facilidades a otros estados al margen de la CE. Para los empresarios del sector resulta igualmente inadmisible que los industriales marroquíes puedan colocar su producto en España con un arancel del 7,2 por cien, cuando tienen una mayor competitividad que las empresas españolas por diferentes razones. Tienen una mano de obra más barata que la española. Disponen de una materia prima más barata por pescar en sus caladeros y cuentan también a precios internacionales o subvencionados del aceite vegetal suficiente para sus conservas.

Evitar la crisis

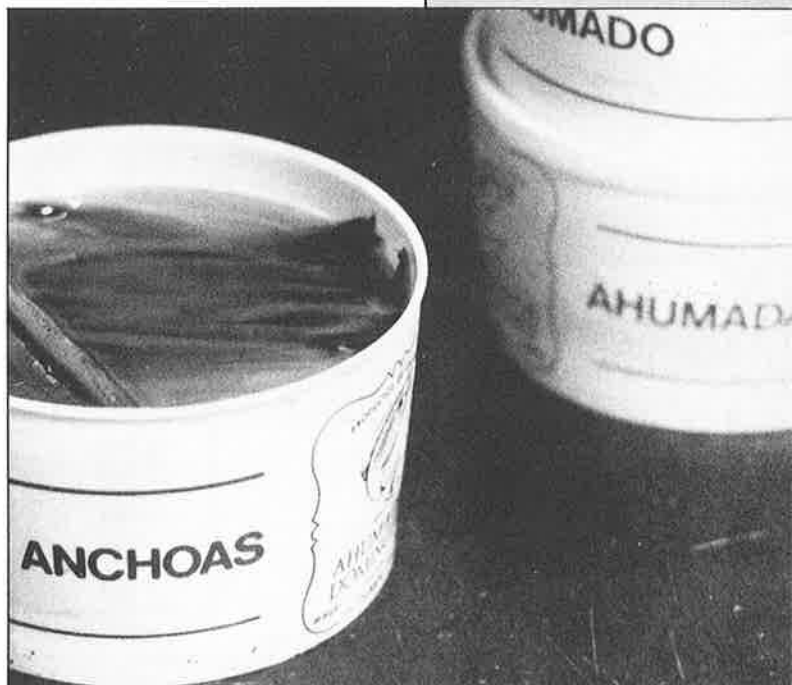
En estas circunstancias, mantenimiento de aranceles altos para las conservas de sardinas y de atún, los industriales españoles pretenden que los problemas sean los menos posibles. En principio, quieren que se insista ante Bruselas para corregir lo que estiman es impresentable para el sector. Pero si ello no fuera posible, urgen soluciones y medidas prácticas antes de que los problemas puedan desembocar en una crisis.

Los empresarios dan por hecho que, con estos aranceles altos para sardinas y atún, deberán seguir bajando las exportaciones a la CE. En consecuencia, en lugar de producir stocks, sería mejor reducir esta capacidad de producción con el cierre temporal de algunas instalaciones mediante las medidas legales de que se disponen, como regulaciones de empleo o jubilaciones anticipadas. Se trata de aguantar en las mejores condiciones posibles hasta 1993 cuando funcione el mercado único. Los empresarios hablan de reducir en un 40 por cien la

capacidad productiva actual. No se trataría pues de cierres definitivos. En otros casos, las empresas abogan por un proceso de reconversión hacia producciones con más salidas que la sardina y el atún como los platos precocinados, ahumados, etcétera.

Para los industriales, es evidente que la Comunidad ha tenido, desde el momento de la adhesión de España a la CE, una gran prevención por la competitividad de las empresas españolas. Consecuencia de ello eran los aranceles altos antes del ingreso y los planes para su desmantelamiento muy lento. La producción nacional

Los
industriales,
dispuestos
a aplicar
un plan de
reconversión
para
aguantar
hasta 1993.



de conservas de pescado se halla prácticamente estabilizada en la última década con unas 200.000 toneladas. La cifra más alta está en las 210.000 toneladas de 1980 y la más baja en las 172.000 toneladas de 1983. En 1988 la producción fue de 199.000 toneladas, con un valor de 90.000 millones de pesetas.

La industria conservera cuenta con 38.000 puestos de trabajo directos y se estima que genera otros 125.000 indirectos, especialmente en Galicia de donde sale el 61 por cien de la producción. ■

V. M.

Las sardinas perdieron posiciones en el exterior.

Los números cantan

Las cifras sobre el comportamiento del sector de conservas de pescado en cuanto al comercio exterior son muy significativas y reflejan sin paliativos

una tendencia a la baja que choca ostensiblemente con el crecimiento paralelo de las importaciones. Esta evolución sería consecuencia de la entrada

en el mercado de nuevos competidores y, de alguna manera, también por las escasas facilidades que se dieron desde la Comunidad para un país miembro.

Por volumen de las exportaciones en toneladas, las exportaciones de 1988 supusieron menos de la mitad de las que se realizaron en 1978, tal como pone de manifiesto el cuadro I. Las ventas en el último año alcanzaron algo menos de 25.000 toneladas, lo que supone el 44 por cien de la cifra de 1978 cuando se exportaron casi 57.000 toneladas. Sin paliativos, se puede afirmar que la línea descendente ha sido permanente, afectando sobre todo a las conservas de sardinas y especialmente las dirigidas a los países de centro Africa. Este recorte se ha dejado sentir especialmente en Canarias.

Si nos atenemos al valor de estas ventas, se puede hablar de congelación de los ingresos para el sector. De los 8.000 millones de hace una década se ha pasado solamente a una cifra entre los 11.000 y los 12.000 millones de pesetas, cantidad que se debe contemplar por un lado desde la perspectiva de

	En toneladas	En millones de pesetas
1978	56.991	7.849
1979	56.031	8.200
1980	47.301	9.150
1981	66.832	15.700
1982	48.899	10.210
1983	36.176	10.003
1984	34.018	11.404
1985	36.754	12.886
1986	25.195	10.532
1987	28.520	12.125
1988	24.912	11.661

	Volumen (Tm)	P.M.	Valor (miles Ptas.)
Península y Baleares			
Anchoas	2.762	331,65	916.041
Sardinas	7.740	121,72	942.114
Albacora	409	317,94	130.038
Atún	4.855	258,53	1.255.195
Bonito	998	299,97	299.374
Otros caviars y sucedáneos	0,934	680,94	636
Los demás	1.127	245,92	277.156
TOTAL	17.891,934	213,53	3.820.554
Canarias, Ceuta y Melilla			
Sardinas	33.976	99,79	3.390.695
Atún	283	224,06	63.409
Los demás	3	169,66	509
TOTAL	34.262	100,82	3.454.613
Península y Baleares			
Calamares, pulpos y similares	1.958	205,92	403.194
Mejillones	1.375	277,12	381.040
Los demás	544	259,30	141.063
TOTAL	3.877	238,66	925.297
RESUMEN			
TOTAL PESCADO	52.153,934	139,49	7.275.167
TOTAL CRUSTACEOS	3.877	238,66	925.297
TOTALES	56.030,934	146,35	8.200.464
PENINSULA Y BALEARES	21.768,934	218,01	4.745.851
CANARIAS, CEUTA Y MELILLA	34.262	100,82	3.454.613
TOTALES	56.030,934	146,35	8.200.464



Calamares,
pulpo y
mejillones
ganaron
mercados.

una inflación pero también como resultado de una reducción de las ventas a la mitad.

En el cuadro II, de una forma muy esquemática, se refleja el comportamiento de las importaciones en los dos últimos años donde se observa un notable aumento de las mismas en unos porcentajes no soñados globalmente por los industriales españoles para la mayor parte de las exportaciones, aunque en algunas como calamares o mejillones se han registrado también importantes incrementos. Las cifras sobre importaciones son claras. En 1988 importamos productos de conservas de pescado un 56 por cien sobre las cifras de 1987. En cuanto al valor de la mercancía adquirida, fue el 43 por cien más que el año anterior.

Por países compradores de las conservas españolas, en la última década las modificaciones han sido también sustanciales.

Las exportaciones de anchoas tienen como nota más destacada el aumento de las compras por parte de los Estados Unidos que lleguen a superar los mil millones de pesetas frente a los 201 millones de 1979. Cayeron las ventas en Alemania mientras ganaron posiciones Suiza y Canadá.

En sardinas, los descensos han sido generales tanto desde la Península como desde Canarias. Sin embargo, la nota destacada la proporciona el hundimiento de las ventas de Canarias. Nigeria compró mercancía en 1979 por valor de 1.630 millones de pesetas. Diez años más tarde, se mantienen algunos mercados africanos pero con un peso muy inferior.

No todo son cuestiones negativas. Por ejemplo, las exportaciones de atún han crecido. Italia hizo compras en 1988 por valor superior a los 2.000 millones de pesetas frente a los 60

millones de 1979. En calamares pulpos y mejillones también se ha producido un fuerte crecimiento con los Estados Unidos, Francia y la República Federal Alemana como los principales compradores.

Finalmente, los cuadros III y IV reflejan la evolución global de las exportaciones de especies durante la última década así como el valor de las mismas. La nota más destacada es la caída de las sardinas y el aumento de calamares, pulpos y mejillones. ■

V. M.

CUADRO II						
IMPORTACION DE CONSERVAS A LA PENINSULA Y BALEARES						
Partidas arancelarias	Volumen 1987 (Tm)	Volumen 1988 (Tm)	%	Valor 1987 (miles Ptas.)	Valor 1988 (miles Ptas.)	%
16,04	4.039	8.134	+ 101	2.398.257	4.122.330	+ 72
16,05	13.276	18.971	+ 43	6.743.784	8.947.041	+ 37
TOTAL	17.315	27.105	+ 56	9.142.041	13.069.371	+ 43

CUADRO IV			
EXPORTACIONES DE CONSERVAS AÑO 1988			
Península y Baleares	Volumen (Tm)	P.M.	Valor (miles Ptas.)
Anchoas	2.461	970	2.386.514
Sardinas	1.563	346	540.250
Atún	6.842	541	3.703.323
Bonito	305	768	234.274
Caballa	892	349	311.022
Los demás	540	498	268.775
TOTAL	12.603	591	7.444.158
Canarias, Ceuta y Melilla			
Sardinas	4.312	194	835.210
Península y Baleares			
Calamares, pulpos y mejillones	7.822	415	3.245.898
Los demás moluscos	175	781	136.675
TOTAL	7.997	423	3.382.573
RESUMEN			
TOTAL PESCADO	16.915	489	8.279.368
TOTAL MOLUSCOS	7.997	423	3.382.573
TOTALES	24.912	468	11.661.941
PENINSULA Y BALEARES	20.600	526	10.826.731
CANARIAS, CEUTA Y MELILLA	4.312	194	835.210
TOTALES	24.912	468	11.661.941



Por una inversión total de 1.058 millones de pesetas

Cinco proyectos para la instalación de industrias de productos de la pesca fueron aprobados por la Comunidad Europea en su reunión de finales del mes de junio en base al Reglamento 355 de 1977. Estas industrias suponen una inversión total superior a los 1.000 millones de pesetas y se instalarán principalmente en Galicia. Con estos proyectos, son ya 60 los aprobados por la CE en los últimos tres años en relación con el sector de la industria pesquera con una inversión de casi 12.000 millones de pesetas.

Al igual que en el resto de los sectores de la industria alimentaria, la pesca ha tenido una importante respuesta a la hora de presentar proyectos en Bruselas para la obtención de ayudas que se canalizan a través del FEOGA-Orientación. Estas peticiones se plantearon desde el mismo momento de la Adhesión de España a la Comunidad en base a proyectos individuales supervisados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Posteriormente, la Administración española se vio obligada a presentar un programa de actuaciones en el sector de la pesca que fue aprobado por Bruselas y que preveía unas inversiones durante cinco años en este tipo de industrias de unos 30.000 millones de pesetas.

De acuerdo con los datos elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se están cumpliendo las previsiones y los objetivos marcados hace dos años no solamente en el sector de los productos de la pesca sino en el conjunto de la industria alimentaria.

APROBADOS NUEVOS PROYECTOS PARA INDUSTRIAS PESQUERAS

Desde el ingreso de España en la Comunidad, han sido aprobados por Bruselas un total de 819 proyectos por una inversión global de 124.000 millones de pesetas y con derecho a unas subvenciones de la Comunidad de 25.500 millones de pesetas, cifra a la que se debe sumar la ayuda nacional tanto de la Administración central como de las comunidades autónomas. De esta cantidad, las



**Galicia figura
a la cabeza de las
comunidades autónomas
en cuanto a las
empresas instaladas.**

inversiones más elevadas, con más de 34.000 millones de pesetas corresponden a los sectores de la industria de las carnes y de las frutas y hortalizas frescas. Los productos de la pesca ocupan el tercer lugar en cuanto a inversiones presupuestadas.

Según los datos oficiales, han sido aprobados por la Comu-

nidad 60 proyectos relacionados con el sector de la industria de los productos de la pesca. La inversión comprometida asciende a 11.898 millones de pesetas y las subvenciones del FEOGA-Orientación son de 2.390 millones de pesetas. Las regiones donde se han llevado a cabo las mayores inversiones en este tipo de Industrias han sido Galicia, Cataluña y Andalucía. Los presupuestos medios se han situado en unos 200 millones de pesetas. Hay muchos proyectos destinados a la mejora de instalaciones ya existentes

nal aprobado en su día por la Comunidad se hacen dos veces al año. Una es en noviembre y la otra a finales de junio para dar salida a los expedientes presentados en el primer semestre. En la última reunión celebrada en Bruselas se aprobaron 97 proyectos de industrias alimentarias por una inversión total de casi 16.000 millones de pesetas que suponen una subvención de la CE de 3.103 millones de pesetas. La inversión media por proyecto es de 165 millones de pesetas.

Los proyectos aprobados para la pesca son los siguientes: la *Cofradía de Pescadores de Torrevieja* construirá una planta para manipulación y congelación del pescado con un presupuesto de 184 millones de pesetas. La ayuda que concederá la Comunidad para esta planta es de 32,1 millones de pesetas.

El resto de los proyectos aprobados corresponden a Galicia.

La empresa Luis Chouza y Cia. tiene un proyecto aprobado por una inversión de 108 millones de pesetas para la ins-

construirá una planta en Caldas de Reyes, Pontevedra para la fabricación y elaboración de pescados congelados así como para la preparación de platos precocinados, actividad de las que han tenido un mayor crecimiento en los últimos tres años en el conjunto de la industria alimentaria.

Galfrió S.A. tiene aprobado un proyecto con una inversión de 521,6 millones de pesetas y 125 millones de subvención de la Comunidad para la construcción de una fábrica en Marín, Pontevedra,



con el fin de hacer posible una comercialización más completa. Destacan también las instalaciones para depuración de mariscos y, finalmente, industrias destinadas a la elaboración y manipulación de pescados.

Las autorizaciones de Bruselas para este tipo de inversiones dentro del programa quinquen-

Mayoría gallega

En relación con el sector de la pesca, los cinco proyectos aprobados suponen una inversión de 1.058 millones de pesetas y unas ayudas de la Comunidad de 239 millones de pesetas. El presupuesto medio para estos proyectos asciende a 211,6 millones de pesetas.

talación de una planta en Riveira, La Coruña, destinada a la manipulación y transformación de pescado. La subvención prevista de la Comunidad asciende a 26,7 millones de pesetas. Con una inversión de 216 millones de pesetas y con unas ayudas de la Comunidad Europea de 48 millones de pesetas, la empresa Calvo Congelados

destinada al almacenamiento frigorífico y elaboración de congelados.

Finalmente, la firma José Ojea invertirá 277 millones de pesetas con una subvención de la Comunidad de 69 millones para ampliar una industria depuradora de mariscos en Riveira, La Coruña. ■

V. M.

Para el curso 1989-90

Nueva estructura para los estudios de Náutica

El próximo curso escolar, las escuelas y enseñanzas náuticas dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante estarán adscritas a las Consejerías de Educación de las Comunidades Autónomas con competencias en materia educativa y a las Universidades, en las regiones cuyos gobiernos no tienen transferidas dichas competencias. Una transformación que no afectará a los alumnos y sí, en cambio, al cuerpo de profesores numerarios de las Escuelas Oficiales de Náutica que, en virtud de la Ley 23/28 para la reforma de la función pública, es un cuerpo a extinguir.

EL curso que viene las escuelas y enseñanzas de Náutica sufrirán un nuevo cambio, transformación que sucede a modificaciones anteriores y que suponían la adecuación de las enseñanzas y titulaciones náuticas al resto de las enseñanzas universitarias.

Haciendo historia cabe recordar que, en virtud de la Ley General de Educación (norma dictada en la década de los setenta) todas las enseñanzas y, por consiguiente, también las de Náutica, dependen del Ministerio de Educación y Ciencia. Esta normativa vino a equiparar lo que, hasta entonces, eran escuelas y enseñanzas de Náutica con el resto de las carreras universitarias de segundo grado. Por tanto, hubo una primera reorganización en los planes de estudio con el objetivo de identificar la nueva estructura de las titulaciones de Náutica con el diploma de cualquier otra facultad.

Sin embargo, el tiempo puso de manifiesto la existencia de importantes lagunas, y así un decreto de Presidencia, de junio de 1975, dota a las escuelas y enseñanzas náuticas de plena equiparación con el resto de enseñanzas, pudiendo los alumnos obtener los títulos de diplomado, licenciado o doctor en Ciencias del Mar.

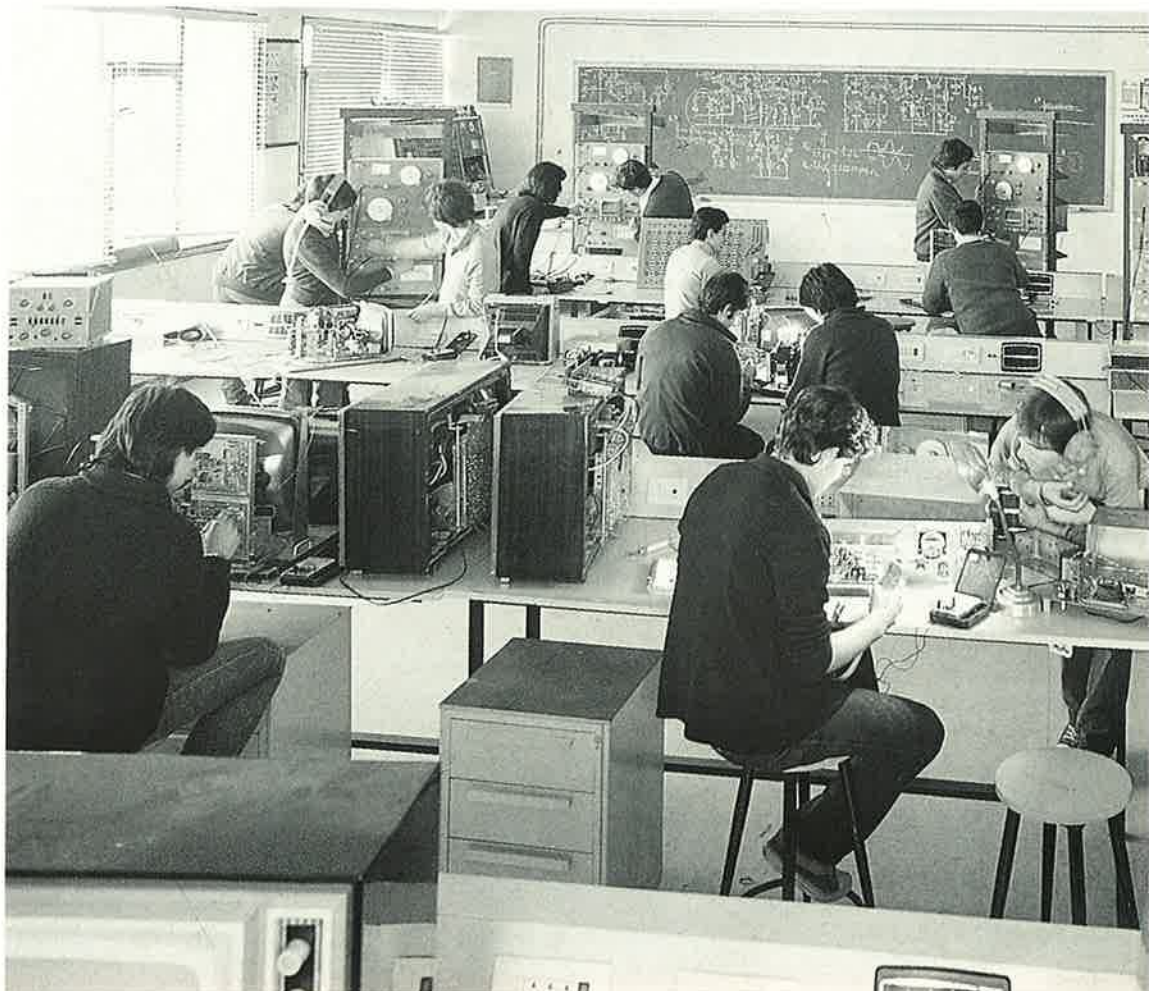
Hoy, quienes estudian cursos de Náutica pueden obtener, en

función de la rama seleccionada, varios títulos: piloto de segunda y primera en la Marina Mercante, oficial de radioelectrónica de segunda, oficial de maquinaria de segunda y primera. Para obtenerlos, es preciso estudiar tres años de carrera. Quienes se quieren licenciar deben realizar dos cursos más

y, de este modo, pueden obtener los títulos de capitán, oficial de radio de primera, oficial de máquinas.

En el próximo curso escolar 1989-90, las titulaciones de Náutica no van a experimentar cambio alguno, pero las enseñanzas náuticas sí van a sufrir una nueva transformación. En

este curso las enseñanzas académicas y no profesionales dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante pasarán a ser gestionadas por las Consejerías de Educación, en aquellas Comunidades Autónomas con competencias en materia educativa, y a las Universidades, en aquellas que no



tengan transferidas dichas competencias.

Esto significa que las escuelas de La Coruña, Bilbao, Barcelona, Cádiz y Tenerife serán gestionadas desde las Consejerías de Educación de sus respectivos gobiernos autonómicos y, desde ellas, por las Universidades que designen. Por su parte, en Gijón y Santander, cuyas Autonomías no tienen transferidas competencias en materia de Educación, las enseñanzas náuticas pasarán a las Universidades directamente, desde el propio Ministerio de Educación y Ciencia.

La polémica está en el caso de Tenerife, que no se sabe aún si desde la Consejería de Educación pasará a la Universidad Politécnica de Las Palmas o a la Universidad de La Laguna, en Tenerife, donde en la actualidad está ubicada la escuela, explica Miguel Ángel Samaniego, jefe de sección de ordenación de las enseñanzas de la

Dirección General de la Marina Mercante.

La nueva situación no afectará para nada a los alumnos, ni tampoco a los planes de estudio. Sí, en cambio, a los profesores que, en virtud de la Ley 23/88 para la Reforma de la Función Pública y el decreto posterior que la desarrolla, es un cuerpo a extinguir.

La Ley 23/88 —dice Miguel A. Samaniego— establece que los funcionarios pertenecientes al cuerpo de profesores numerarios de las escuelas oficiales de Náutica que se hallen en posesión del título de doctor, quedarán integrados, a todos los efectos, en el cuerpo de profesores titulares de Universidad. Asimismo, quedarán integrados en dicho cuerpo quienes no dispongan del mencionado título y lo obtengan en el plazo de cinco años, contados a partir de la publicación de la Ley; esto es, antes de 1993. Sin embargo, quienes hasta esa fecha no obtengan el título

El Instituto Europeo de Estudios Marítimos ocupará una de las alas de la Escuela Superior de Marina Civil de Gijón. Rafael Lobeto ha sido su promotor.

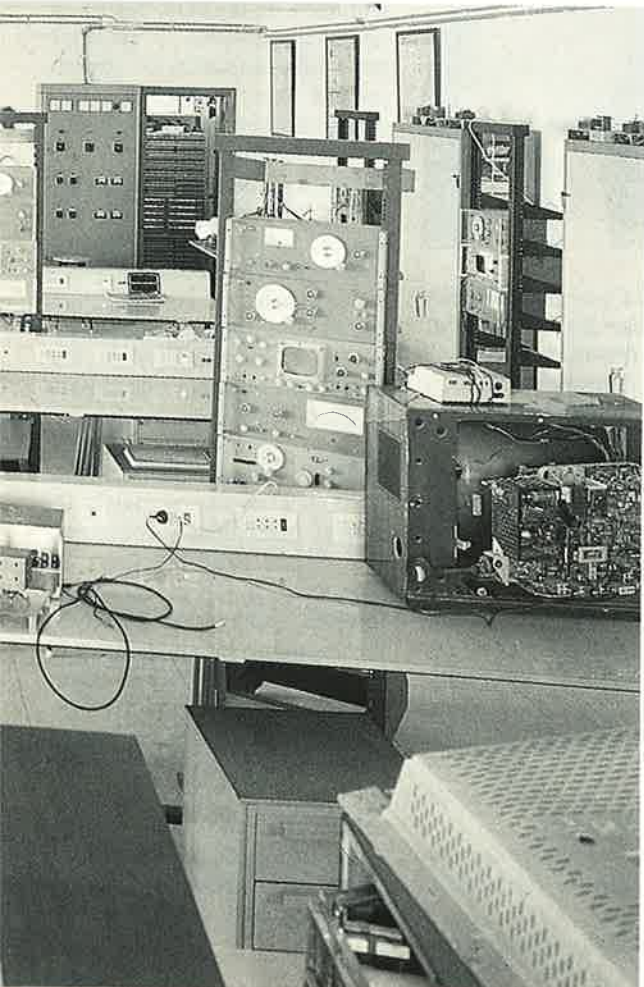
lo de doctor se convierten en un cuerpo a extinguir.

La nueva estructura —añade el jefe de sección de ordenación de las enseñanzas de Marina Civil— no significa que la Dirección General de la Marina Mercante se desentienda de sus escuelas. Las enseñanzas profesionales, es decir, las de grado medio, seguirán adscritas a este organismo aunque, como es lógico, es de esperar algunos cambios en el mismo para determinar a quién corresponde gestionar la nueva estructura derivada de la Ley 23/88 y el decreto 1522/1988.

El próximo curso escolar las enseñanzas náuticas estarán adscritas a las Universidades, bien a través de las Comunidades Autónomas y sus respectivas Consejerías de Educación, bien directamente a través del Ministerio de Educación y Ciencia, desde la Administración Central. ■

Ana DIAZ

Escuela Superior de Marina Civil de Barcelona.





Funciona desde este mes en Gijón

Nació el Instituto Europeo de Estudios Marítimos

SEGUN manifestaciones del director general de Marina Mercante, Rafael Lobeto, el Instituto tiene una clara vocación comunitaria y con el mismo se pretende contribuir a defender la nueva política para el mar que propugna la Administración española. Se defienden unas nuevas estructuras lejos de los modelos tercermundistas. A través del Instituto se espera apoyar los trabajos para la construcción europea desde la perspectiva del mar. Para Rafael Lobeto, el Instituto puede y debe ser un centro que agrupe los esfuerzos de todos cuantos, en el marco de la CE animan estos proyectos. Debe ser un instrumento de diálogo no solamente en el marco de la CE sino también para la cooperación internacional. Finalmente, entre otros objetivos, el Instituto desarrollará la tecnología más moderna de Investigación y Desarrollo más conocida por las siglas de ID.

La actividad del Instituto Europeo de Estudios Marítimos se inició este mes de septiembre y ya están previstos, a partir de octubre, dos programas master en derecho maríti-

mo así como en dirección de empresas relacionadas con este sector. El número de alumnos por master no superará las 30 personas. Las enseñanzas del Instituto serán referidas a todos los temas que afectan al mar desde los aspectos jurídicos a los técnicos pasando por los económicos, financieros y de carácter social. Para los promotores del proyecto, su nacimiento responde a una necesi-



A partir de este mes de septiembre, inicia sus actividades en las instalaciones de la Escuela Superior de Marina de Gijón, el Instituto Europeo de Estudios Marítimos y que pretende ser un instrumento para la formación de profesionales dedicados al sector. El Instituto está promovido por la dirección general de Marina Mercante así como por el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón, y está abierto a la colaboración con otras entidades nacionales o comunitarias como el Instituto Social de la Marina.

dad ampliamente sentida por todo el colectivo del mar con el objetivo de difundir una política integradora y universalista. Los fines del Instituto se van a centrar en la investigación, la enseñanza y la difusión de cuestiones marítimas.

Entre sus actividades normales se encuentra la celebración de conferencias, seminarios y jornadas sobre cooperación marítima comunitaria relativos

a temas como seguridad, relaciones sociales, etcétera; la celebración de masters, cursos de perfeccionamiento y reciclaje para administración de empresas del mar, reuniones y encuentros internacionales y cursos de investigación.

Hasta el momento, las inversiones para la puesta en marcha del Instituto ascendieron a solamente 60 millones de pesetas para adecuar las instalaciones en el seno de la Escuela Superior de Marina Civil de Gijón. El presupuesto inicial para su funcionamiento durante un curso se estima en unos 115 millones de pesetas, cantidad que se espera contar a partir de ayudas nacionales y comunitarias. Según Rafael Lobeto, en el seno de la CE no hay instituciones iguales que este Instituto, aunque hay algunas entidades similares. Para el director general de Marina Mercante, este Instituto no choca con los proyectos en marcha del ISM para la formación en el sector marítimo, sino que supone un complemento para un futuro que deberá estar marcado por la colaboración. ■



BELLIURE

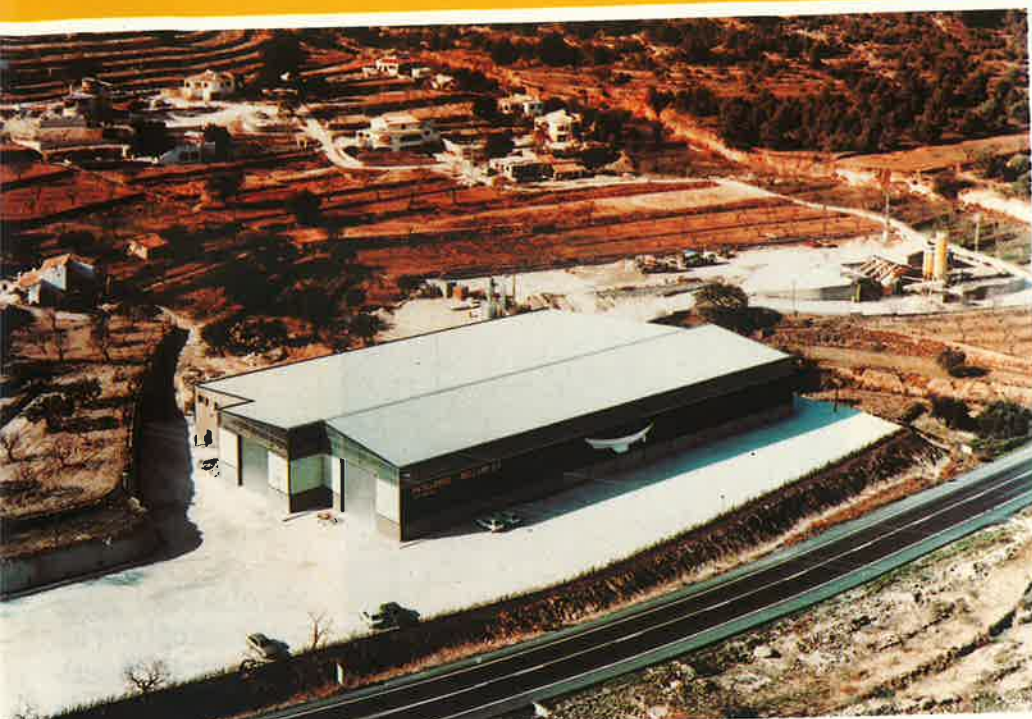
Con una auténtica vocación al mar, nace en 1953 ASTILLEROS BELLIURE, S.A. Desde entonces y hasta hoy esa vocación y una constante renovación técnica han hecho de los Astilleros una firma acreditada dentro del mundo de la navegación.

Los Astilleros inician sus actividades con la construcción de embarcaciones de pesca de madera. Unos años más tarde, en 1974, se establece una división de embarcaciones de recreo y se incorporan nuevos materiales y nueva tecnología para construir yates de vela de hasta 50 pies de eslora.

En 1982 BELLIURE da el paso definitivo para su consolidación, dotando a los Astilleros de nuevas instalaciones equipadas con la más sofisticada maquinaria y creando un importante departamento técnico, de esta manera amplía su oferta al mercado al construir además, embarcaciones ONE OFF diseñadas por los más prestigiosos arquitectos navales del mundo.

En la actualidad, BELLIURE decide aplicar toda su alta tecnología y experiencia en la construcción de pesqueros de poliéster, dedicando para ello a su potente equipo técnico.

Tecnología de materiales de construcción, diseño y un acabado de muy alta calidad han logrado que ASTILLEROS BELLIURE, S.A. sean reconocidos a nivel mundial como uno de los más modernos astilleros de construcción naval.



Belliure Pesca

Embarcaciones de pesca en poliéster reforzado con fibra de vidrio

Belliure 21.70

ESLORA: 21.70 m

MANGA: 6.10 m

PUNTAL: de 3.35 a 3.65 m

ARQUEO: desde 50 hasta 70 TRB

Belliure 24.10

ESLORA: 24.10 m

MANGA: 6.10 m

PUNTAL: de 3.35 a 3.65 m

ARQUEO: desde 60 hasta 100 TRB

Belliure 24.10 Congelador

ESLORA: 24.10 m

MANGA: 6.10 m

PUNTAL: 3.65 m

ARQUEO: 115 TRB

Modalidades de Contrucción: ARRASTREROS, PESCA A CERCO, PALANGRE, NASA, ATUNEROS-POLIVALENTES y CAMARONEROS.

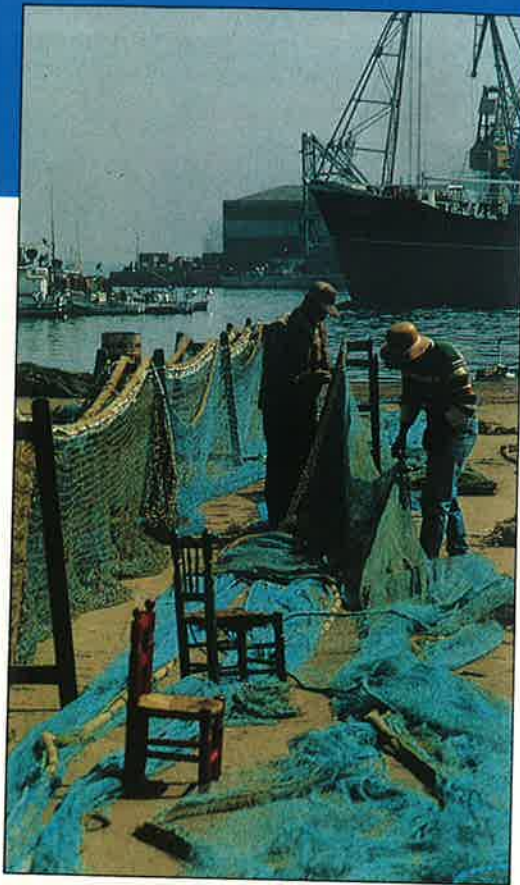
Astilleros Belliure, S.A.

Apto. Correos 133 -

03710 CALPE (Alicante) ESPAÑA

Tels. (96) 583 03 50 - 583 02 16

Télex 66673 ASBE-E - Fax (96) 583 07 72



BALANCE DE LA PRESIDENCIA COMUNITARIA ESPAÑOLA

El pasado 30 de junio finalizó el primer mandato de España al frente de la presidencia comunitaria. A raíz de la cumbre de jefes de Estado celebrada en Madrid para cerrar ese período, los principales responsables de los países miembros calificaban el mandato como un éxito, donde el gobierno español se había marcado objetivos muy altos como la unión monetaria o la carta social europea que no pudieron ser

EL MAR Y LA CEE

aprobados, pero que recibieron un importante impulso por parte de la Administración española.

A manera de Balance, MAR ofrece en este número un amplio informe sobre los resultados concretos de ese período. La actividad de la Presidencia española relacionada con cuestiones marítimas y laborales se centra, especialmente, en cuatro departamentos: Agricultura, Pesca y Alimentación; Obras Públicas; Transportes, Turismo y Comunicaciones; y Trabajo y Segu-

ridad Social. En casi todos los casos, especialmente en el sector de la pesca, se lograron compromisos positivos para el sector. Miguel Pedrero y Vidal Maté han elaborado este trabajo donde se analiza punto a punto la actividad de cada departamento ministerial.



AVANCES EN LA CARTA SOCIAL EUROPEA



PARA el ministro español de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, la consecución de la libre circulación de todos los factores de producción, va a contribuir a sentar las bases para un mayor crecimiento económico y para un más alto nivel de desarrollo tecnológico e industrial. No hay duda de que la sola eliminación de las barreras que aún existen para el libre intercambio puede crear un mayor crecimiento en términos globales. Pero, la Presidencia española entendía que era necesario establecer un compromiso de solidaridad para evitar que se acrecienten las desigualdades y que lleguemos a una CE libre para mercancías y capitales sin que se den las condiciones previas para la circulación verdaderamente libre de las personas.

De acuerdo con estos planteamientos, la Presidencia española dedicó una buena parte de este período para sacar adelante la Carta Social Europea donde se contempla lo que se considera deben ser los derechos básicos fundamentales,

Aunque la Carta Comunitaria de Derechos Sociales o Carta Social Europea ha sido uno de los puntos centrales sobre los que ha trabajado la presidencia española en materia de Trabajo y Seguridad Social, la actividad del departamento ha girado también sobre otras cuestiones relacionadas con los derechos sociales y laborales en el seno de la CE. La filosofía seguida por la Administración española durante este período ha estado marcada por el funcionamiento a partir del 31 de diciembre de 1992 de un mercado único interior en el seno de la CE.

anteproyecto que se espera sea objeto de nuevas discusiones bajo la Presidencia francesa.

En materia de libre circulación, todo ciudadano comunitario tiene derecho a su movilidad por todo el territorio de la CE. Este libre derecho permitirá a todo ciudadano ejercer cualquier profesión y oficio en las mismas condiciones que los nacionales del país de acogida. Los ciudadanos tendrán igualdad de trato en todos los ámbitos y deberán suprimirse los obstáculos que resulten del no reconocimiento de diplomas o determinadas categorías profesionales.

Sobre los derechos de empleo y remuneración, el ante-

proyecto señala el derecho a un salario digno así como a la libre elección y ejercicio de una profesión.

El desarrollo del gran mercado de trabajo europeo deberá conducir a una mejora de las condiciones de vida. Esta aproximación implica, entre otras cosas, la ordenación y flexibilización de la jornada de trabajo y, en particular, la fijación de una duración máxima semanal.

Según el anteproyecto de la Carta Social Europea, todo ciudadano de la Comunidad tiene derecho a una protección social adecuada. Los trabajadores que queden excluidos del mercado de trabajo, sin poder

continuar beneficiándose de las prestaciones de desempleo, así como quienes no tengan medios de subsistencia suficientes, deben poder beneficiarse de unos ingresos mínimos y de una asistencia social adecuada.

Todo empresario y trabajador tiene el derecho a asociarse libremente en asociaciones profesionales o sindicales de su elección. Este derecho implica el reconocimiento de la libertad sindical, la libertad de contratación y negociación de convenios, del recurso de acciones colectivas en caso de conflicto de intereses incluido el de la huelga, sin que de ello pueda resultar un perjuicio personal o profesional para los interesados. La Carta Social propugna un diálogo entre las partes sociales a nivel comunitario.

Todo trabajador de la CE debe poder proseguir su formación profesional a lo largo de su vida activa. Los poderes públicos y las empresas o, en su caso, las partes sociales, deben establecer los dispositivos de formación continuada y permanente que permitan a todo ciudadano reciclarse, en espe-



«España ha dado pasos importantes para la construcción de una Europa unida y solidaria a la que aspiran todos los ciudadanos.»

cial, mediante permisos de formación.

La Carta Social Europea garantiza el trato igual entre hombres y mujeres así como la igualdad de oportunidades y la igualdad en materia de remuneraciones. Los trabajadores, en el seno de las empresas, tienen derecho a la información sobre la marcha de la misma, a la consulta y a la participación. Todo trabajador tiene derecho a la protección de la salud y seguridad en su medio de trabajo. La edad mínima de admisión en un puesto de trabajo son los 16 años. Los jóvenes deben recibir una remuneración equitativa, y beneficiarse además de dos años como mínimo de una formación profesional complementaria. Finalmente, a grandes rasgos, la Carta Social Europea apoya la inserción de los minusválidos en el mercado del trabajo y garantiza a todo jubilado, o en situación de prejubilación, la posibilidad de beneficiarse de unos ingresos que le garanticen un nivel de vida digno.

Salud y seguridad laboral

En materia de salud y seguridad laboral, destacan los compromisos y acuerdos siguientes:

- *Directiva de equipos de protección individual.* Constituye una aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativa a este tema. Se fijan las condiciones que deben requerir tales equipos y, especialmente, en cuanto al tiempo en que deben emplearse. Las empresas tienen la obligación de asesorar a los trabajadores o sus representantes en materia de seguridad.

- *Directiva sobre seguridad y salud en los Centros.* Por primera vez en el marco de la Comunidad una directiva aborda específicamente la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en sus centros de trabajo. Se da un plazo de dos años para que los empresarios



Un semestre mirando al futuro

AVANZAR en la construcción europea no consiste tan sólo en hacer realidad un mercado único. Es también, y sobre todo, conseguir una mayor cooperación política entre los doce países comunitarios que, aislando las posiciones nacionalistas, haga avanzar la configuración de una Europa sin fronteras, solidaria y progresista. Es, en definitiva, conseguir que los problemas de un país sean también el problema de los otros once y que, sin egoísmos ni intereses particularistas, se pueda hablar de una Europa de todos y para todos. Desde esta concepción, hay que entender, entonces, que los problemas de un campesino del Alentejo portugués, de un pescador de Ayamonte o de un obrero de la Philips no son sólo problemas que deban ser resueltos desde Lisboa, Madrid o La Haya, sino que se han de convertir también en problemas de política comunitaria y que, por lo tanto, deben recibir la atención que merecen desde el Consejo, desde la Comisión y desde el Parlamento de la CEE.

Ese espíritu de solidaridad, que debe convertirse en la razón de ser de la Europa co-

munitaria, es el que ha impregnado los trabajos de la Presidencia española de la CEE, a lo largo de estos primeros seis meses de 1989.

No parece necesario hacer una enumeración de los Consejos de Ministros que se han celebrado durante estos seis meses de Presidencia, ni pormenorizar las directivas, acuerdos y resoluciones aprobados durante el mandato español de la CEE.

Con brevedad, y sin entrar en valoraciones sobre el éxito o fracaso de nuestros esfuerzos. España ha pretendido, precisamente, algo que está por encima del número de logros parciales: el trabajo común y constante en pro de esa idea de solidaridad, aceptando un cierto desprendimiento de las ideas nacionales en favor de la cohesión europea.

Un ejemplo claro puede ser la Carta de Derechos Sociales Fundamentales. No ha llegado a aprobarse, porque no se alcanzó la unanimidad, pero los países europeos «conocen» la causa de su falta de aprobación: la imposición de un interés nacional concreto —el de Gran Bretaña— que ha vetado el compromiso de todos los demás, que han cedido egoísmos (siempre, en una declaración

adaptan las instalaciones a las nuevas normas.

• *Directiva sobre utilización de equipos de protección.* El objetivo de esta directiva es proteger la seguridad y la salud de los trabajadores, lo que, indirectamente, significa una reducción sustancial del coste para la sociedad al bajar los accidentes y las enfermedades profesionales. Por su parte las empresas ganarán en competitividad y eficacia. Esta directiva afecta a todas las empresas de la CE, incluidas las PYMES.

Empleo y formación profesional

En este capítulo, durante la Presidencia española, los acuerdos fueron los siguientes:

• *Formación profesional continua.* A propuesta de la Presi-



conjunta hay aspectos que pueden perjudicar alguno de los intereses de cada uno) para avanzar en un proyecto común.

Esta idea de proyecto común es importante. Porque lo primordial no es que una Presidencia, en este caso la española, u otra distinta, consigan tal o cual resultado concreto. Lo importante es facilitar que, paso a paso, se avance en conseguir que la Europa del futuro no sea sólo la Europa de las mercancías y de los capitales, sino sobre todo, la Europa de los ciudadanos. Un espacio social de 320 millones de personas libres, que se beneficien de mayores niveles de empleo y bienestar.

En este sentido, hemos avanzado de forma importante durante la Presidencia. Si aún no se ha logrado la unanimidad requerida para poner en marcha la Carta de Derechos Sociales Fundamentales, aunque sí la posición común de once países a favor, sí hemos dejado diseñado el marco de obligaciones y derechos de empresarios y trabajadores en lo referente a la salud y seguridad laboral.

La directiva «marco» y las tres específicas sobre «lugares de trabajo», «máquinas» y «equipos de protección individual» definen ya el edificio común europeo en materia de seguridad laboral. Y estas materias han precisado superar reticencias y obstáculos nacio-

nales, porque suponen un coste y un compromiso grande para cualquier economía.

También, cuestiones como el empleo y la formación profesional han tenido un impulso decisivo en este semestre, al quedar definidos los criterios de solidaridad que deben presidir las políticas de cohesión social, a través de los Fondos Estructurales, y las personas hacia las que deben orientarse las medidas positivas de empleo y las acciones de formación profesional, por ser las más favorecidas en la actual situación.

No es ya el momento de grandes declaraciones espectaculares. Muchas veces las palabras lo que hacen es encubrir la incapacidad para encontrar soluciones concretas a problemas concretos. La Presidencia española, sin triunfalismos, ha querido acercar el futuro consiguiendo hacer realidad cuestiones concretas como lo son las directivas sobre salud y seguridad laboral y las propuestas de formación profesional continua. Esperamos que durante los próximos tres años sigamos avanzando para hacer posible en 1992 esa Europa Unida, solidaria y de progreso que ambiciona la inmensa mayoría de los ciudadanos comunitarios. ■

José Antonio GRIÑAN
Secretario General Técnico.
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

dencia española, durante el mes de abril se aprobó por unanimidad una resolución, en este sentido, por la que se invita a todos los Estados miembros a tomar medidas estratégicas para facilitar la integración de la formación continua en las políticas de empleo. La resolución insta a la Comisión a presentar un programa de acción en esta materia con ayuda de los fondos comunitarios tales como el Eurotencent o el Comett.

Diálogo social

• *Comité Permanente de Empleo.* Bajo la presidencia de Manuel Chaves, el Comité Permanente de Empleo puso de manifiesto la necesidad de aplicar en el futuro nuevas medidas encaminadas a reducir el paro y a facilitar la entrada en el mercado de trabajo a quienes tienen dificultades para hacerlo. Entre otras actuaciones, se deberá tender a facilitar la incorporación de la mujer en el mundo laboral, la mejora del marco jurídico de pequeñas y medianas empresas y favorecer una mayor estabilidad en nuevas formas más flexibles de empleo.

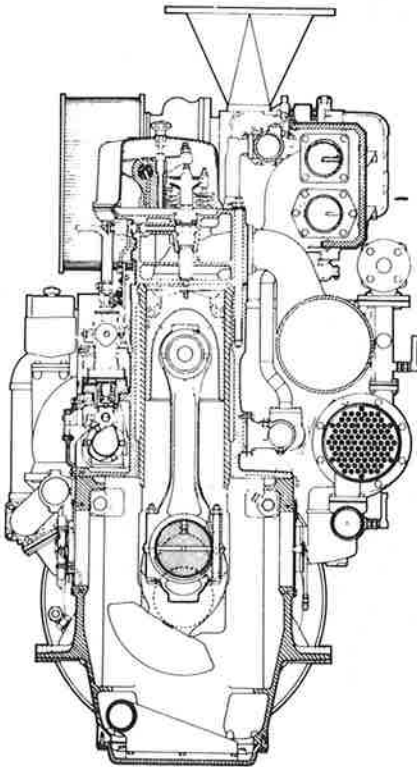
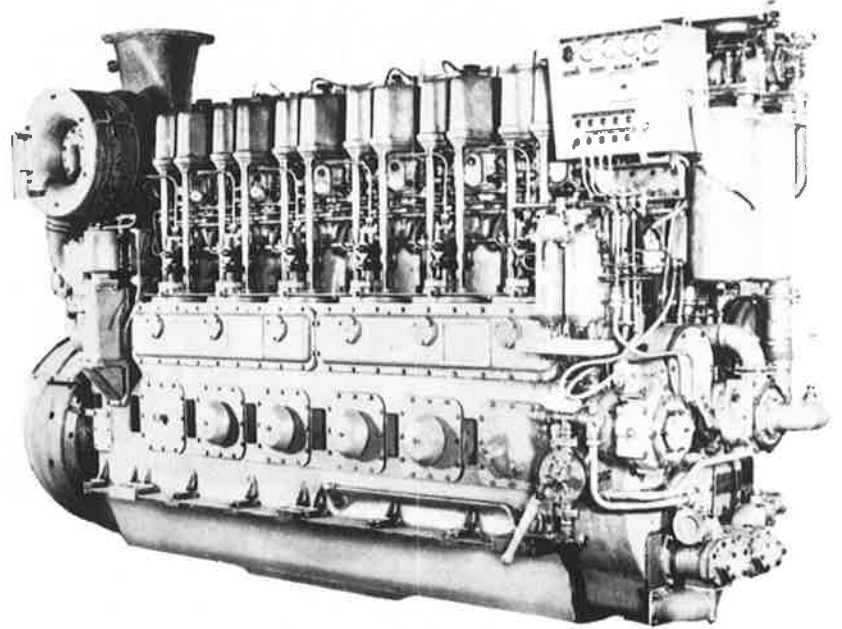
• *Empleo para minusválidos.* El Consejo de las Comunidades elaboró un proyecto de conclusiones encaminadas al empleo y formación profesional de los minusválidos. La Presidencia propuso a los Estados miembros el desarrollo de acciones positivas en esta línea.

• *Lucha contra la pobreza.* El Consejo de la Comunidad se pronunció favorablemente sobre una propuesta de la Comisión donde se establece un programa a medio plazo para la integración económica y social de los grupos menos favorecidos. La Comunidad fijará una cantidad para cumplir con estos fines. En los primeros cinco años, el gasto fue de 28 millones de ECUs. La Comunidad perfeccionará las estadísticas para conocer los ciudadanos que realmente se hallen en situación de pobreza. ■



MOTORES DIESEL

El motor que da seguridad
a los hombres del mar



MODELO	RPM	HP/CIL	TOTAL HP 6 CIL.	TOTAL HP 8 CIL.
DXC	750		450	600
DXC	750		650	800
DXC	750		750	1.000
DXC	750		900	1.200
DZC	750	175	1.050	1.400
DZC	750	200	1.200	1.600
DZC	750	225	1.350	1.800
DZC	750	242	1.450	1.920
DZC	900	185	1.100	1.470
DZC	900	210	1.260	1.700
DZC	900	240	1.440	1.920
DZC	900	270	1.620	2.150
DZC	1.000	175	1.050	1.400
DZC	1.000	210	1.260	1.700
DZC	1.000	230	1.380	1.840
DZC	1.000	265	1.590	2.150
DZC	1.000	300	1.800	2.400

50 Hz. EN TODOS LOS TIPOS A 750 y 1.000 RPM.
60 Hz. EN TODOS LOS TIPOS A 900 RPM.

SIEMPRE A SU SERVICIO, ¡CONSULTENOS!

GERARDO GAMECHO HERRERO

Almacén: Ingeniero Marquina, 9

Telfs.: 39 87 57 - 21 76 54

Télex: 36774

20110 PASAJES DE SAN PEDRO



PESCA

EL SUR GANA PESO EN LA EUROPA AZUL

Treinta nuevos reglamentos comunitarios referidos al sector pesquero fueron aprobados durante el período en que a España le ha tocado presidir la Comunidad. Durante ese mismo tiempo —primer semestre del año—, se celebraron tres consejos de ministros de Pesca y nueve reuniones del grupo de política exterior pesquera. La primera reunión de científicos referidas a este ámbito se celebró también durante la presidencia española.

Se negociaron y aprobaron cinco nuevos acuerdos con otros tantos países y se renegociaron otros seis acuerdos o protocolos. Todo ello, con el objetivo de unificar las políticas pesqueras de los países miembros y de conseguir para el futuro una auténtica política común en este sector, la llamada Europa azul, en la que ha cobrado más peso el sur continental después de este período.

ESPAÑA inició su presidencia del consejo de ministros de Pesca de la Comunidad con tres objetivos fundamentales. Por una parte, y en primer lugar, trataba de mantener el equilibrio entre la capacidad de pesca de la flota comunitaria y el grado óptimo de explotación de los recursos pesqueros de los doce. Es decir, seguir con la política de no esquilmar los caladeros sin que, por el contrario, se produjera un descenso notable en las capturas.

Un segundo objetivo que se planteó en esos primeros días del año se refería a la política estructural. Descaba establecer durante su mandato un sistema de ayudas a los pescadores que les permitiera un nivel de rentas equitativo y similar al de los trabajadores de otros sectores.

La tercera meta, sobre política de mercados, trataba de conseguir una situación en la que se combinaran la política comercial de contingentes arancelarios, el acceso a caladeros extracomunitarios y la necesidad de abastecimiento de productos pesqueros que tienen los mercados de la CE. Esto último, a sabiendas de que la demanda ha crecido durante los últimos años de forma que buena parte de lo que se consume en el interior de los doce países miembros debe ser importado de terceros países.

Carlos Romero, Ministro es-



pañol de Agricultura, Pesca y Alimentación, afrontó estos objetivos desde el primer momento con un espíritu unificador. Lejos de querer aprovechar su paso institucional por la máxima responsabilidad política de la CE en beneficio único de nuestro país, quiso antes, en los últimos meses del 88, sacar adelante todos los contenciosos nacionales, para poder desempeñar mejor ese papel de presidente del consejo de ministros de Pesca de los doce y, por tanto, de árbitro e impulsor de los debates.

En este sentido señaló que *La Presidencia no es una tómbola*, queriendo significar que no se trataba de ningún momento de suerte que España debía aprovechar en su único interés individual.

Marín, comisario

El primer semestre del 89 se iniciaba, además con unos condicionantes paralelos, que podrían influir en el papel que podía desempeñar España en su primer período de presidencia de la CE. Por esas fechas se modificaba el colegio de comisarios europeos, lo que podía ser de vital importancia para un buen entendimiento entre el comisario de Pesca, que representa al poder ejecutivo de la CE, y el presidente del consejo de ministros, en es-



La Europa pesquera del sur ha ganado peso en la política azul de la Comunidad, dominada tradicionalmente por el norte.

te caso, el español Carlos Romero. Como se sabe, y es ya parte de la historia de la Comunidad, el éxito de la gestión de las presidencias de turno dependen en buena medida del marco de colaboración que se establezca entre uno y otro. Pero en este caso, España se iba a encontrar con buen viento. El español y socialista Manuel Marín fue designado comisario de Pesca y Cooperación Internacional, lo que redundaría en un buen entendimiento con el presidente del consejo de ministros, dadas sus similitudes.

Pero no era éste el único escollo que se iba a encontrar por el camino. En principio, la presidencia española debía desenvolverse en un contexto de austeridad presupuestaria asumido por la Comisión y enfatizado por algunos Estados miembros, lo que iba a impedir ninguna alegría en el gasto. Un segundo impedimento, éste de carácter institucional, se refería a la disolución del Parlamento europeo en el mes de mayo y a la convocatoria de elecciones para junio, casi al final del semestre, lo que obligaba a una mayor rapidez del ritmo de trabajo, para que el Parlamento refrendara e hiciera operativas las decisiones que tomara el Consejo de Ministros.

Con estos grandes objetivos y con estos impedimentos se diseñaron cinco grandes líneas de actuación. Una primera, establecer medidas técnicas de conservación que completaran la Política Pesquera Común (PPC); otra, fomentar la investigación; una tercera, impulsar las ayudas financieras de política estructural y una cuarta y quinta líneas, sobre medidas arancelarias que protegieran los productos comunitarios frente al exterior y renegociar o negociar acuerdos de pesca con terceros países. Con estas circunstancias comenzó el semestre.

Política comercial

El 23 de febrero se iniciaba la puesta en práctica de este pro-



grama de prioridades en temas pesqueros, en el consejo de ministros celebrado en Bruselas. En él se aprobó ya un reglamento relativo a la apertura y gestión de los contingentes arancelarios autónomos para doce tipos de productos de la pesca, que podrían ser importados durante 1989 con exenciones o reducciones de los derechos arancelarios de normal aplicación, para productos de pesca importados de países terceros no incluidos en acuerdos preferenciales o a partir de acuerdos con países ACP.

Estas medidas fueron también tomadas para facilitar el aprovisionamiento de materias primas por parte de la industria trans-

formadora comunitaria y con el criterio de conceder mayores ventajas arancelarias a los productos pesqueros sin ningún grado de transformación, mientras que las ventajas arancelarias para productos semi-transformados se reducían frente a las primeras. El sentido de esta política está en lograr un equilibrio entre los intereses de la flota comunitaria que habitualmente suministra materias primas a la industria, y a la necesidad de la misma industria de obtener algunos productos semielaborados que hasta ahora no viene produciendo la flota comunitaria.

Los asuntos relativos a política comercial también centraron

parte de las intervenciones del consejo informal que se celebró posteriormente en la isla de La Toja (Pontevedra) a mediados del mes de abril. Adaptar los mercados pesqueros tanto a sus niveles de oferta y demanda, así como mejorar la calidad de los productos fueron cuestiones que trataron los distintos representantes. Romero subrayó entonces a sus colegas la necesidad de terminar con el desequilibrio comercial de la CE, que por una parte se enfrenta a un crecimiento de la demanda interior y, por otra, a unos accesos cada vez más difíciles a nuevos recursos. El ministro español destacó en ese sentido la experiencia española de las llamadas *empresas mixtas*, cuya fórmula podría ser empleada por el conjunto de la Comunidad para acceder a nuevos caladeros. El comisario de Pesca, Manuel Marín, se comprometió en ese foro tanto a consolidar y desarrollar diversas medidas para reducir la dependencia del mercado europeo de los productos de pesca como para estudiar la fórmula de las *empresas mixtas* para acceder a nuevos caladeros.

También en este capítulo de la política comercial pesquera se dio un paso importante en el llamado *semestre español*. En el pasado mes de junio se suprimieron los aranceles intracomunitarios para la mayor parte de los productos pesqueros de España y Portugal, lo que significa un nuevo avance en la construcción del mercado único europeo. Este hecho supone además la supresión del período transitorio fijado por el tratado de Adhesión de España y Portugal para el desarme arancelario entre los países ibéricos y el resto de la Comunidad.

Pero no iban a ser éstos los únicos aspectos. Dentro de la política comunitaria de protección de la producción propia frente a la competencia de los productos de países terceros, pero sin abandonar tampoco la idea de suministro del mercado comunitario, el consejo de ministros celebrado en Luxemburgo el 21 de junio aprobó la propuesta de un regla-



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.



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 CEPSSAE

BARCELONA
Tel. (93) 200 32 11
Telex 52862 CEPSSAE

BILBAO
Tel. (94) 490 51 00
Telex 32645 CEPSSAE

LA CORUÑA
Tel. (981) 22 02 25
Telex 86075 CEPSSAE

LAS PALMAS
Tel. (928) 26 07 00
Telex 95028 CEPSSAE

TENERIFE
Tel. (922) 27 30 19
Telex 91005 CEPSSAE

VALENCIA
Tel. (96) 126 01 50
Telex 62047 CEPSSAE

CEUTA
Tels. (956) 51 31 00
Telex 78084 CEPSSAE



La sensibilidad ciudadana cada día es mayor contra el transporte de residuos peligrosos sin las debidas condiciones.

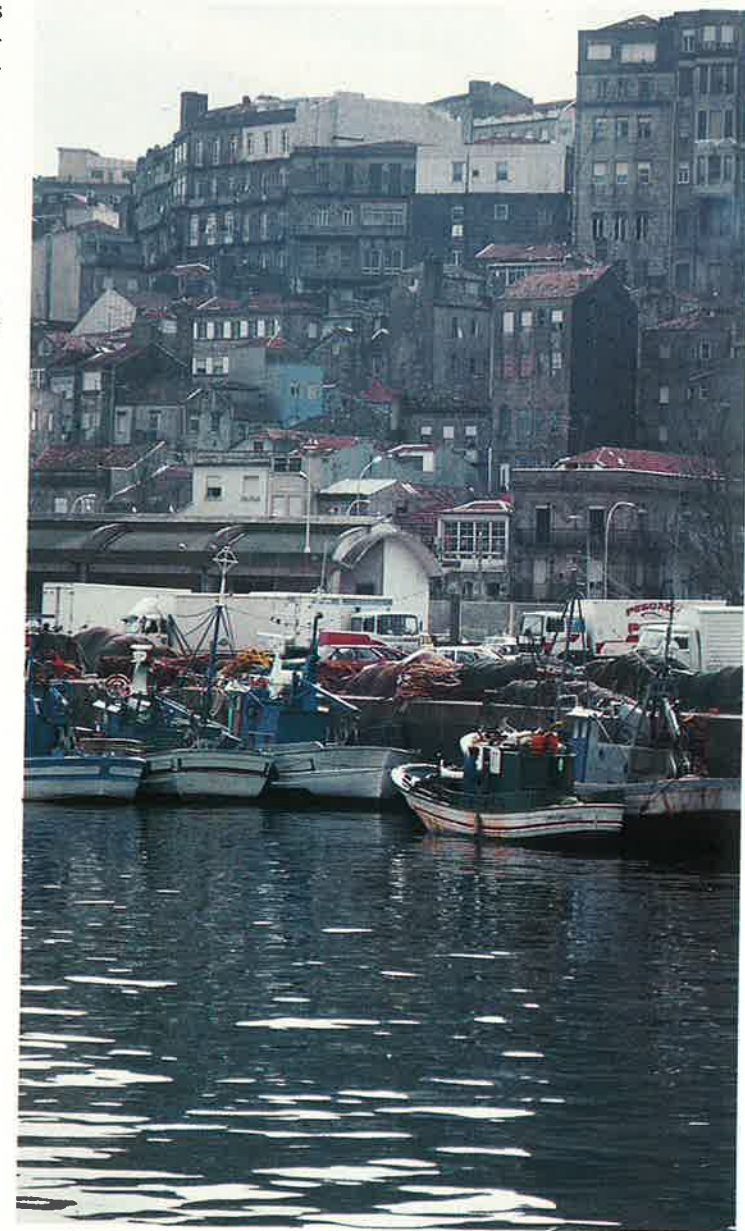
mento por el que se fijan unas normas comunes de comercialización para la conserva de sardina.

Esta norma supone una mejora de la calidad de los productos y una garantía para el consumidor, al establecer, de una forma rigurosa, la materia prima que podrá utilizarse y los componentes que la podrán acompañar. Con ello han tratado de defender sobre todo al consumidor comunitario de otros productos que utilizan especias de inferior calidad o menos valoradas en el mercado.

Por otra parte, durante la Presidencia española se iniciaron algunos informes de indudable interés para el sector. Entre otros, los referidos a la ayuda para el almacenamiento privado de los cefalópodos congelados, para la protección de la merluza congelada pescada por la flota comunitaria mediante dos mecanismos; un precio de referencia más equilibrado y la posibilidad de ayudas al almacenamiento de esta especie en momentos de crisis de mercado. Un informe sobre la fijación de las modalidades de aplicación de la indemnización compensatoria a la producción de túnidos y otro sobre las normas comunes de comercialización para productos de la pesca en estado fresco o refrigerado son otras de las cuestiones planteadas en este período, que serán cerradas seguramente en los próximos meses y que darán origen a distintas normativas.

Investigar el mar

Pero a la presidencia española le cabe, si acaso, uno de sus éxitos en política pesquera en lo que se refiere a la investigación del mar. Conscientes del déficit de la balanza comercial europea en lo que a productos del mar se refiere y de lo difícil que resulta abastecer los mercados con los caladeros propios, ha impulsado la investigación de nuevas pesquerías y fomentado el acuerdo con terceros países para tratar de resolver este problema.



Con esta intención se celebró en Fuengirola el I Encuentro de directores de institutos de investigación pesquera de la CE, si bien supuso solamente una primera toma de contacto entre los responsables de los programas científicos de los países miembros. Su importancia radica, sobre todo, en que se trató de la primera reunión que se ha celebrado en este sentido y que a partir de entonces se ha impuesto con cierta continuidad y ya hay convocada otra reunión para finales de año en Venecia (Italia).

En esas primeras conversacio-

nes, Romero propuso iniciar las bases para el establecimiento de una política de investigación que abordase conjuntamente criterios y metodologías comunes para un mejor asesoramiento final. Así lo entendieron también los participantes, quienes entre sus conclusiones destacaron la conveniencia de abordar la investigación de forma coordinada cuando los temas de que se trate afecten a más de un país, para una mejor ordenación de los recursos pesqueros y, al mismo tiempo, para una adecuada conservación del medio marino.

La reunión, cuya organización

corrió a cargo del Instituto Español de Oceanografía, fue acogida con gran interés por parte de todos los participantes, que indicaron que había constituido el foro adecuado para debatir las materias de interés común, por lo que se asumió el propósito de continuar con periodicidad esas reuniones.

Asimismo, el 17 de mayo, días antes del Encuentro de Fuengirola, se reunió el comité permanente de estructuras, que decidió, también por primera vez, la ayuda financiera a proyectos de investigación en el sector pesquero. De los 24 proyectos de investigación aprobados en esta reunión, España está presente en ocho de ellos, que reciben un total de 2,9 millones de ECUs de un total de 6,5 millones que fueron concedidos globalmente.

Equipamiento de puertos

Durante la presidencia española también se aprobaron una serie de reglamentos y ayudas de carácter estructural, en beneficio del sector. Así se dio el visto bueno a varios programas sobre mejoras en el equipamiento de puertos pesqueros, lo que permitirá mejorar las condiciones de producción, desembarque y puesta a la venta de los productos.

Estos programas incluyen desde la financiación comunitaria y nacional de las inversiones para fábricas de hielo o almacenes frigoríficos, hasta las ayudas para el equipamiento de muelles que reviertan en una mejora de la seguridad de las operaciones de carta y descarga, sin olvidar otras inversiones como las que puedan hacerse en instalaciones para el suministro de agua o de carburante.

Para España comprende una inversión total de 21.143 millones de pesetas para el período comprendido entre los años 1989 y 1993.

Además de estas ayudas para mejorar el equipamiento portuario, durante el semestre se impulsó un nuevo reglamento en lo que a política estructural se re-

fiere. Se trata de una norma que ha sido sometida a discusión y estudio en ese período y que favorecerá unas mejores condiciones en la transformación y comercialización de productos pesqueros.

Las inversiones que podrán ser financiadas dentro de este Reglamento serán entre otras: la fabricación de conservas, las instalaciones de ahumado de pescado, las instalaciones necesarias para la mejora de la calidad, higiene y seguridad del proceso de comercialización, desarrollo de nuevas



preparaciones y tecnologías, etcétera.

Surge esta nueva normativa como consecuencia de la duplicidad de fondos estructurales recientemente aprobada por la Comunidad, que tiene como objetivo principal integrar en la política pesquera común todas las actuaciones que se realizan en el sector pesquero, y mediante los distintos niveles de financiación, contribuir a los principios de cohesión económica y social que se ha marcado la Comunidad. Hasta ahora, estos aspectos estaban incluidos en el Reglamento 355/77, común para agricultura y pesca.

También dentro de la política estructural, la presidencia española ha coincidido con la reanudación de las ayudas comunitarias para nuevas construcciones y modernización de la flota pesquera, que se hicieron efectivas a partir del pasado mes de abril y después de un paréntesis en que estuvieron sin concederse. Los países que hasta ahora más se han beneficiado de estas ayudas han sido España, con un 40,4 por cien para construcción y un 33,7 por cien para modernización, y Francia, con un 17,5 por cien para construcción y un 2,2 por cien para construcción.

Nuevos acuerdos de pesca con países terceros fueron suscritos también en este período, siguiendo la política de búsqueda de nuevos caladeros donde pueda faenar la flota comunitaria. Unión Soviética, Suecia, Somalia, Guinea Conakry y Costa del Marfil son los Estados con los que se han firmado estos nuevos convenios, al tiempo que se han renegociado acuerdos o protocolos con Estados Unidos, Groenlandia, Madagascar, Angola, Guinea Ecuatorial y Guinea Bissau.

En general, una inmensa actividad negociadora que ha coincidido o ha sido impulsada en este período de presidencia española, que se ha caracterizado por este ritmo de trabajo. No en vano, España tiene uno de los sectores pesqueros con más volumen e importancia de la CE. ■

Medio ambiente



Residuos peligrosos, bajo control

LOS países por donde transiten cargas con residuos peligrosos deberán tener conocimiento de este transporte, que les tendrá que ser notificado. Esta es una de las conclusiones que se desprende del Convenio de Basilea sobre control de movimientos transfronterizos de residuos peligrosos, suscrito, además de por la CE, por otros 34 países. La Comunidad aprobó su firma después de una reunión del consejo de ministros de Medio Ambiente, que estuvo presidida por el ministro español de Obras Públicas y

Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela.

Durante la presidencia española fue aprobada además de una directiva que reduce la contaminación provocada por los desechos de la industria de dióxido de titanio y que tiende a su total supresión. Esta directiva afecta a una empresa de Huelva (Tioxide), que arroja sus desechos al golfo de Cádiz. Asimismo, se ha iniciado durante este período un estudio del área mediterránea, que concluirá en el futuro con algunas medidas de protección para la zona. ■



LA FLOTA MERCANTE TIENE "PLAN"

EN el consejo celebrado en junio en Luxemburgo, la Comisión presentó sus propuestas de medidas positivas para la marina mercante, cumpliendo así la promesa realizada en este sentido meses atrás. Sin embargo, al no haberse podido discutir anteriormente en los correspondientes grupos de trabajo, las propuestas de la Comisión no resultaron todavía efectivas, si bien recibieron una acogida favorable por parte de los ministros que asistieron al consejo.

Estas medidas positivas están encaminadas a reducir la diferencia existente entre los costes de las navieras comunitarias y los de sus principales competidores internacionales y a hacer atractiva la explotación de buques bajo pabellones europeos a los operadores económicos de los Estados miembros.

Fundamentalmente se trata de dar a las actividades internacionales de las navieras europeas un tratamiento fiscal similar al de sus competidores y de favorecer con otros incentivos el desarrollo del sector. En lo que a medidas sociales se refiere, el objetivo general es acercar los costes de personal de las navieras europeas a los de las banderas competidoras, bien reduciendo las cotizaciones a la Seguridad Social, aunque manteniendo las prestaciones, bien por otro tipo de ayudas.

Todo esto, según la propuesta llevada a cabo por el ministro español, se conseguiría de una manera más eficaz con la creación de un registro comunitario o bandera europea. Con él, se detendría el proceso de

Un registro propio comunitario, la liberalización del cabotaje y un marco de ayudas similar en todos los países miembros que elimine las prácticas contrarias a la libre competencia forman el plan de medidas positivas propuesto para favorecer a la flota comunitaria. El comisario Van Miert recogió la iniciativa realizada en este sentido por el ministro español de Transportes y Comunicaciones, José Barrionuevo, en el consejo de ministros informal celebrado en Murcia.



transferencias de buques con bandera de algún país miembro a los pabellones llamados de conveniencia, donde encuentran unas mejores condiciones para acudir al libre mercado internacional.

Sin embargo, como señala el informe presentado por Barrionuevo al respecto, la adopción de estas medidas positivas necesitaría de un gran esfuerzo de adaptación de las legislaciones de cada uno de los Estados miembros en un amplio abanico de temas. La creación de un registro comunitario —continúa— haría necesario este difícil proceso de adopción de una normativa sectorial específica para el sector naviero.

Durante el período de presidencia española también se aprobó un reglamento referente a navegación interior, por el que se autoriza en determinadas condiciones la constitución de fondos nacionales para financiar el desguace de embarcaciones en este sector, que actualmente muestra un importante exceso de capacidad.

Este reglamento es especialmente importante para los cuatro Estados miembros en los que las vías fluviales cumplen un papel importante en su estructura de transportes. Estos Estados son la República Federal Alemana, Francia, Bélgica y Holanda, sin que afecte extraordinariamente a España.

Igualmente, durante el semestre se tomaron dos decisiones, una sobre recogida de información de los tráficos marítimos que se realizan entre la Comunidad y terceros países y sobre las actividades de estos últimos en lo relacionado con el sector. ■

PASCH Y CIA., S.A.

La mejor gama de equipos marinos

M.A.N.-B&W

Motores diesel para propulsión y generación de potencia eléctrica.

M.A.N NUREMBERG

Propulsores y auxiliares para patrulleros rápidos, yates, pesqueros, etc.

RENK-TACKE

Reductores. Reductores inversores. Tomas de fuerza a frecuencia constante y convencional.

KRONBORG

- Clasificadoras de marisco.
- Evisceradoras.
- Cocedores de marisco.
- Estaciones completas de buques para gambas, pota, merluza y bacalao.

BLOHM + VOSS

Cierres y casquillos de bocina. Estabilizadores de aletas. Chumaceras. Separadores de sentina.

GRAVINER

Detectores de niebla en el aceite. Supresión ultra rápida de incendios para instalaciones en buques de guerra.



DODWELL

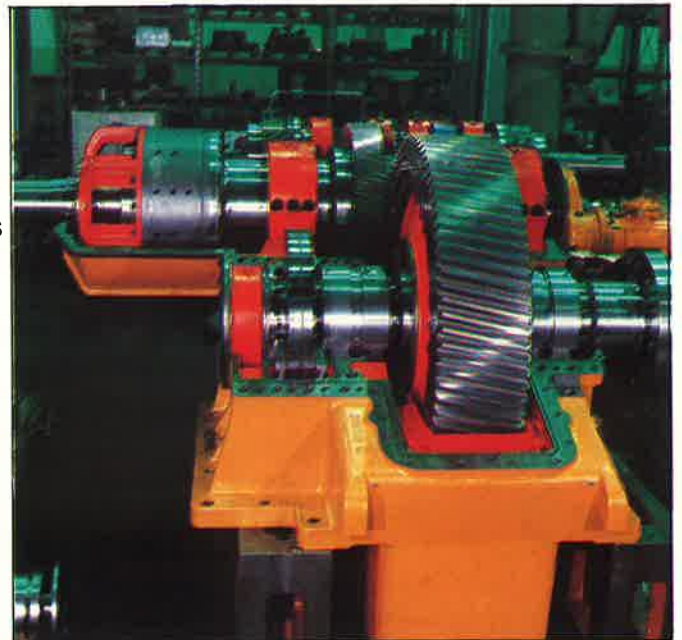
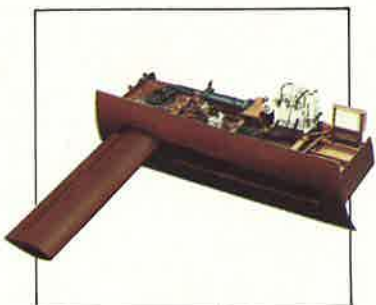
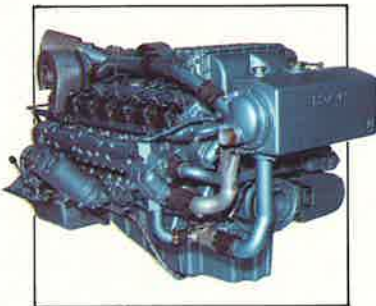
Unidades mezcladoras de combustible.

C.W.S.S.

Teleindicación de niveles. Automatización.

ROM

Equipos para indicación de diques.



PASCH Y CIA., S.A.

28020 MADRID

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

08006 BARCELONA

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

48009 BILBAO

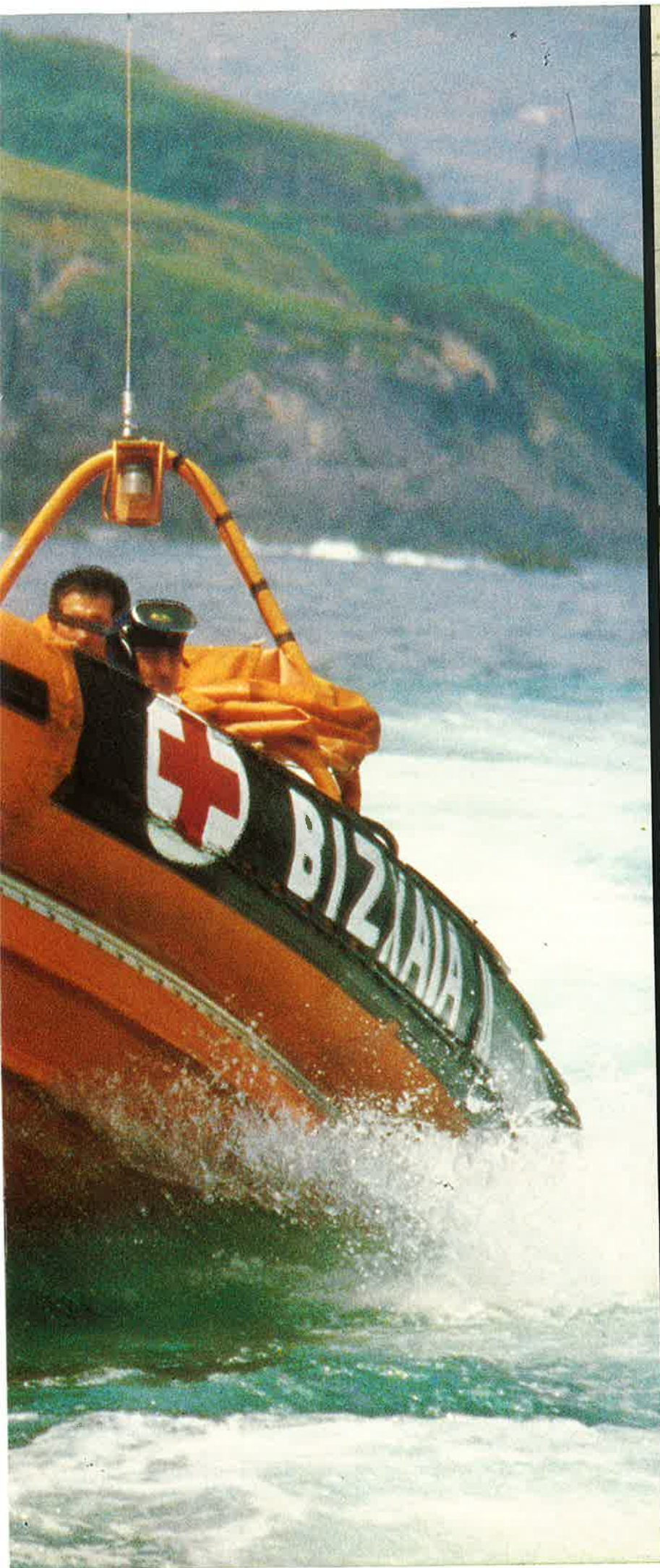
Alameda de Mazarredo, 47
Telf.: 94-424 28 06
Telex: 32720 - pasch-e
Fax: 94-424 28 02

CRUZ ROJA PRESTA MAS DE CIEN MIL AYUDAS SANITARIAS AL AÑO

S.O.S. SOCORRO EN EL MAR

Los servicios marítimos de Cruz Roja prestaron durante el año pasado más de cien mil ayudas en las playas y costas del litoral español, así como en aguas interiores. Estas cifras, que aumentan cada ejercicio con el incremento de la actividad turística y económica, no han hecho sino crecer en los últimos tiempos. Ante el reto y la demanda social de una mayor prestación, Cruz Roja ha ido aumentando también sus medios técnicos en la medida de sus posibilidades. Cinco mil voluntarios de esta asociación altruista forman, por su parte, el lado humano de esta generosa actividad.





VELAR por la seguridad de las vidas humanas en las costas y aguas interiores es la principal actividad de la Cruz Roja del Mar, a la que dedica la mayor parte de sus medios. En un país con casi siete mil kilómetros de litoral y unas dos mil playas, esta preocupación es una tarea ingente y difícil de llevar a cabo. Si a ello se añaden los 13.000 kilómetros de costa interior creados por los más de 800 lagos artificiales o embalses, la tarea de esta institución aparece como prácticamente inabordable.

De la complejidad de la la-

«El carácter turístico de España y su dependencia marítima hacen de la Cruz Roja del Mar una exigencia nacional.»

bor que desempeña dicen además las peculiares características del litoral español, de múltiples formas y accidentes, y sobre todo el aprovechamiento turístico y económico que se hace de la mar en nuestro país, lo que añade las dificultades y factores de peligro para la vida humana. Hay que tener en cuenta, en este sentido, que además de los cerca de 40 millones de turistas de media anual que nos visitan, existen en las costas españolas unas trescientas instalaciones náutico-turísticas, así como se desarrolla una enorme labor pesquera, con más de tres mil embarcaciones dedicadas a esta actividad, y un movimiento de transporte de mercancías y viajeros considerable. Todo ello hace que nuestro país, al tiempo que esté abocado a la vida o para la mar, presente unas condiciones de riesgo que no se dan en la misma medida en otros países de nuestro entorno.



Esta combinación de área turístico-costera con una economía dependiente en mayor o menor medida de la mar y con un intenso tráfico marítimo ponen en evidencia la necesidad de un servicio como éste, que se ocupe tanto de socorrer como de prevenir y de tener los

medios necesarios para cubrir cualquier eventualidad. No se trata sólo de salvar náufragos, sino de llevar a cabo una tarea mayor como las que exigen estas condiciones. A saber, prestar asistencia en playas costeras e interiores, búsqueda y rescate de cadáveres, salvamento de

personas y evacuación de tripulaciones de buques mercantes y pesqueros, así como de embarcaciones deportivas, al tiempo que dar a conocer a la población los riesgos que pueden entrañar estas actividades.

Antonio Zorí Almansa, de la dirección nacional de la Unidad de Voluntarios de Socorros y Emergencias (UVSE) de Cruz Roja, señala en este sentido que *dado el carácter turístico de España y su dependencia marítima, el desarrollo de este servicio es, sobre todo, una exigencia nacional*. Para él, esto se plasma en lo necesaria que se hace cada vez más la presencia de los voluntarios de la institución y en el hecho de que cada año aumentan los casos en que han tenido que acudir en socorro de alguna vida humana.

Según cuenta, otros países europeos y occidentales tienen un nivel de asistencia más completo que el nuestro, si bien matiza que en lo que se refiere a los servicios de socorro en playas, la Cruz Roja española dispone de unos medios mayores, dado el carácter turístico de nuestras costas. Estas mismas circunstancias han sido las que han influido en la creación de este departamento, que coincide en su inicio con el despegue turístico español en los primeros años setenta, así como en el desarrollo marítimo de nuestro país por esas mismas fechas.

Un siglo de salvamento

Aunque la Cruz Roja del Mar como tal se creó en 1971, sus antecedentes se remontan, no obstante, a finales del siglo pasado. Fue en 1880 cuando nació la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, predecesora del actual organismo. Nació esta sociedad bajo el patronazgo de la Reina María Cristina con el exclusivo objetivo de salvar náufragos en las costas de la Península, islas adyacentes y provincias de ultramar.

Siete años después de comenzar su andadura, en 1887, fue declarada ya de utilidad pública en un decreto que también la hizo titular de la dele-

NIVELES DE SALVAMENTO Y CLASES DE EMBARCACIONES QUE SE DESTINAN A CADA UNO DE ELLOS

Nivel A

Tipo AA

- Desplazamiento 20 T.
- Eslora 15 m.
- Velocidad 14 nudos
- Autonomía 275 millas.
- Equipo propulsor de 2 motores de 2 x 285 H.P.
- Manga 4 m.
- Calado 1,4 m.



Tipo AM

- Desplazamiento 19 T.
- Eslora 14 m.
- Velocidad 14 nudos
- Autonomía 275 millas
- Equipo propulsor de 2 motores de 2 x 240 H.P.
- Manga 4,10 m
- Calado 1,40 m.



Nivel B

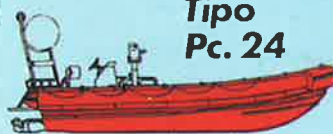
Tipo At. 21

- Desplazamiento 1,1 T.
- Eslora 6,48 m.
- Manga 2,36 m.
- Velocidad 30 nudos
- Autonomía 100-110 m.
- Propulsión 2 motores de 60 C.V.



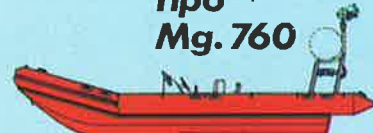
Tipo Pc. 24

- Desplazamiento 1 T.
- Eslora 7,60 m.
- Manga 2,44 m.
- Velocidad 30 nudos
- Propulsión 2 motores de 60 C.V.



- Desplazamiento 1,66 T.
- Eslora 2,74 m.
- Manga 2,64 m.
- Velocidad 28 nudos
- Capacidad combustible 136 litros
- Autonomía 80/90 millas
- Propulsión 1 motor Volvo AQAD 165 C.V.

Tipo Mg. 760



Nivel C

Tipo MK. III

- Eslora 4,6 m.
- Motor fuera-borda a gasolina de 20 H.P.



Tipo SR.6p

- Eslora 4,20 m.
- Manga 1,80 m.
- Peso 114 Kg.
- Motor fuera-borda a gasolina de 20-30 C.V.



gación del Gobierno para el servicio que el Estado prestaba en lo referente al salvamento de náufragos. Por esta razón se hizo cargo entonces de los siete botes insumergibles que aquél poseía y de la cifra anual para su sostén consignada en los presupuestos, que por aquellas fechas era de 40.000 pesetas. Con ella comenzaron a proliferar, si bien lentamente, las casetas de salvamento que en algunos casos se han conservado años después en las playas españolas y con ella empezó también la preocupación por socorrer a todos aquellos que hacen su vida en la mar.

La Sociedad de Salvamento de Náufragos no iba a tener, sin embargo, una vida muy dilatada. Durante los primeros años del siglo ejerció su labor con las limitaciones que le imponían su escaso presupuesto y el voluntariado del que se nutría. Estos condicionantes iban a ser, finalmente, los que acabarían prácticamente con la entidad en los comienzos de la Guerra Civil, si bien su personalidad jurídica no se llegó a extinguir entonces, ni ahora, en que aparece englobada en la propia Cruz Roja.

Tras la Guerra Civil se vivió un período en el que ninguna institución se dedicaba por en-

tero a socorrer a aquellas personas que exponían su vida en la mar. Se abrió así un largo período de relativa indefensión que comenzó a cerrarse en 1960, en que España firmó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Con él, el Gobierno se comprometió a tomar las medidas necesarias para mantener la vigilancia en las costas y garantizar el salvamento de personas que se encontrasen en peligro a lo largo del litoral.

Diez años más tarde, en 1970, se produjeron dos sucesos que conmovieron a la opinión pública: el hundimiento del pesquero «Isla» frente a las costas coruñesas de la Torre de Hércules y el hundimiento de

una embarcación deportiva en la localidad catalana de Arenys de Mar, ambos con pérdidas de vidas humanas. Un año después de estos hechos, en 1971, Cruz Roja creó la Cruz Roja del Mar como un departamento más. Se enviaron entonces delegaciones de expertos a Francia e Inglaterra, donde estudiaron la organización de la Royal National Life-Boat Institution y de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, que sirvieron de modelos para la entidad española.

Hoy, a los 18 años de su creación, la sociedad ha experimentado un crecimiento espectacular, basado en las propias necesidades de la sociedad española, y si bien en 1989 ha de-

saparecido como tal Cruz Roja del mar a efectos de organización interna propia, sus voluntarios y embarcaciones se ven cada día con mayor frecuencia por el litoral. Integran actualmente la Unidad de Voluntarios de Socorros y Emergencia (UVSE), de la que también forma parte la antigua Brigada de Tropas de Socorro que presta ayuda en carretera y montaña.

Antonio Zorí explica que esta integración se ha llevado a cabo sin alterar la función que cada una de estas agrupaciones tenía y sin merma de los propios medios de cada una. *Ha cambiado la organización —señala— para un mejor aprovechamiento de los recursos, tras aprobar la unión la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española; por eso —continúa— su nombre actual es Salvamento Marítimo de Cruz Roja y no Cruz Roja del Mar, aunque va a ser difícil que la gente se haga ahora a una nueva denominación, después de casi veinte años y con un nombre que ha calado tanto en los que viven en y para el mar.*

Embarcaciones insumergibles

Ese arraigo lo ha conseguido

la institución después de un crecimiento rápido ya desde su nacimiento. Por entonces adquirió tres embarcaciones de las llamadas de *todo tiempo*, insumergibles y autoadrizables —esto es, que vuelven a su posición normal en caso de vuelco— y que fueron destinadas a San Sebastián, Gijón y La Coruña, donde las necesidades las hacían más apremiantes.

Cruz Roja y la entonces Subsecretaría General de Pesca y Marina Mercante firmaron

Cerca de 600 embarcaciones de varios tipos están destinadas a tareas de salvamento en la mar.

posteriormente un acuerdo, en 1979, por el que se establecían cauces y lazos de cooperación entre ambas entidades. La Administración entregó a Cruz Roja 25 embarcaciones de salvamento *todo tiempo* y tres lanchas rápidas de intervención inmediata que destinó a distintos puntos, distribuidos por todo el litoral y las islas. Estos medios fueron completados más tarde con otras embarcaciones rápidas de unos seis metros de eslora y 30 nudos de velocidad, que fueron construidas con material semirrígido, también con carácter insumergible aunque adrizables. Paralelamente se fue estableciendo el servicio de asistencia en playas y al deportista náutico, para lo que fueron adquiriendo embarcaciones neumáticas y del tipo semirrígido mencionado, pero de más pequeño porte que las anteriores.

Hoy cuenta con una red cada vez más tupida de embarcaciones destinadas al socorro del mar. Cruz Roja distingue tres niveles en esta actividad y adapta sus medios y su personal a cada uno de ellos. Así, contempla un nivel «A» de salvamento, hasta las 25 millas náuticas de la costa. A él destina las embarcaciones llamadas de *todo tiempo*, de unas 20 toneladas de desplazamiento y 15 metros de eslora. Cada una de ellas cuenta con cinco tripulantes (patrón, sotopatrón, motorista y dos socorristas) y suelen estar basadas en los puertos principales, si bien operan más en el Cantábrico y en el Atlántico. En total existen 28 embarcaciones de este modelo, insumergibles y autoadrizables, y que están preparadas para navegar en cualquier tipo de mar con las condiciones meteorológicas que sean.

Del llamado nivel «B» existen 20 embarcaciones, que pueden actuar en condiciones moderadamente adversas, prácticamente hasta mar gruesa. Van tripuladas por tres personas y son también de carácter insumergible, aunque no autoadrizables, ya que debe accionarse un mecanismo para que puedan volver a la posición normal en caso de vuelco. Tienen una tonelada de desplazamiento y están destinadas a cubrir lo que

se ha venido en denominar *asistencia inmediata*.

Del nivel «C» o nivel de salvamento en playas cuenta Cruz Roja con 550 embarcaciones en la actualidad, tripuladas por dos personas cada una. Componen la típica estampa veraniega de los socorristas playeros que observan a una distancia razonable el ocio de numerosos turistas y las condiciones en que se desarrolla. Suponen lo más destacado de la institución, al haberse alcanzado con ellas una cobertura que no todos los países tienen.

Estas tareas de salvamento se ven reforzadas además con la existencia de centros de comunicaciones, que coordinan y establecen la oportuna relación con tierra. En total, son 13 estaciones de salvamento para el llamado nivel «A», ocho para el «B» y 250 para el nivel «C», de las cuales sólo 60 de estas últimas tienen un carácter permanente. Estos medios se ven completados también con los grupos de apoyo en tierra, con talleres propios para la reparación de motores y con algunos almacenes, si bien todo ello en unas cantidades inferiores a las óptimas, dadas las necesidades.

Pero de lo que Cruz Roja anda mejor dotada, en opinión de Antonio Zorí, es del número y calidad de sus voluntarios. Actualmente son cinco mil personas las que prestan su ayuda, de las cuales aproximadamente mil tienen algún tipo de titulación náutico-pesquera, lo que les hace muy interesantes para el servicio en la mar. También forman parte de este voluntariado médicos y ATS, al tiempo que se forma a buena parte del personal con enseñanzas de socorrismo y primeros auxilios. Junto con este voluntariado altruista prestan asimismo su servicio los cerca de 900 marineros voluntarios, que proceden del servicio militar en la Armada y que desarrollan una labor importante en la institución, a decir de sus responsables. Todos ellos constituyen el lado humano de esta generosa actividad, enfocada al servicio de los demás y al salvamento de vidas humanas. ■

Miguel PEDRERO



PERSONAS ENFERMAS O ACCIDENTADAS ATENDIDAS A BORDO DURANTE 1988

En mercantes nacionales	11
En mercantes extranjeros	6
En buques de pesca nacionales	86
En buques de pesca extranjeros	5
En embarcaciones deportivas nacionales	358
En embarcaciones deportivas extranjeras	84
TOTAL	550

PERSONAS EVACUADAS DE ALGUNA EMBARCACION DURANTE 1988

De mercantes nacionales	8
De mercantes extranjeros	33
De buques de pesca nacionales	70
De buques de pesca extranjeros	5
De embarcaciones deportivas nacionales	100
De embarcaciones deportivas extranjeras	33
TOTAL	249

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

La fauna y la flora marinas son los únicos seres que habitan bajo las aguas de los mares. Sin embargo, éstas no son sólo el lugar en el que se desarrolla la vida acuática. El fondo del océano se configura también como un excelente marco en el que ubicar moderna y

puntera tecnología. España y los mares que bañan sus costas son, por su situación estratégica, el escenario de enlaces y nudos de cables de fibra óptica que permiten la comunicación telefónica, audiovisual y documental entre distintas zonas geográficas.

GRAHAM Bell no hubiera ni tan siquiera imaginado lo que el futuro depararía al teléfono que inventó a finales del siglo pasado. Su descubrimiento, no obstante, ha sentado las bases para el desarrollo de tecnologías empleadas en el campo de las comunicaciones, área de investigación en la que los cables submarinos tienen mucho que aportar.

En 1858 nació el primero de los exponentes de lo que posteriormente serían generaciones de cables submarinos. Este primer modelo, revolucionario en su época pero vetusto en la actualidad, unía Francia e Inglaterra mediante un sistema telegráfico. Hoy, casi siglo y medio después de su aparición en el mundo científico, la existencia de este primer cable submarino no deja de ser un mero hecho anecdótico ya que, a pesar de los grandes problemas que hubo de superar para su instalación y definitivo asentamiento en el fondo marino, su vida no fue superior a la de varias semanas de funcionamiento.

Hubo que esperar al año 1886 para poner en marcha el primer cable submarino explotado comercialmente. Este enlazaba Gran Bretaña con la costa atlántica de los Estados Unidos. A partir de esa fecha, el proceso de investigación en tecnologías aptas para el uso de cables submarinos aplicados en comunicación se aceleró notablemente. Así, pasados los primeros veinticinco años del presente siglo eran aproximadamente 650.000 los kilómetros de cable sumergidos bajo los océanos.

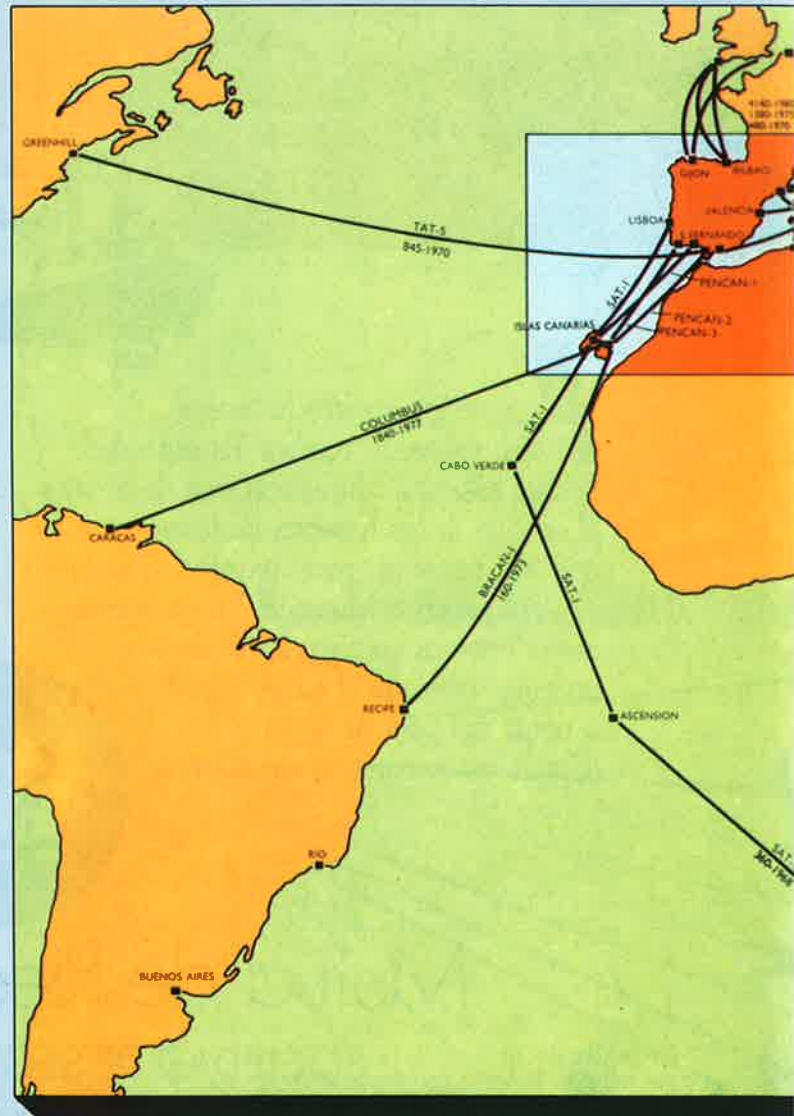
Aunque esta evolución queda ya algo lejana en el tiempo, lo cierto es que el primer paso hacia el futuro no se ha dado hasta épocas relativamente cercanas. En 1956 surgió el primer

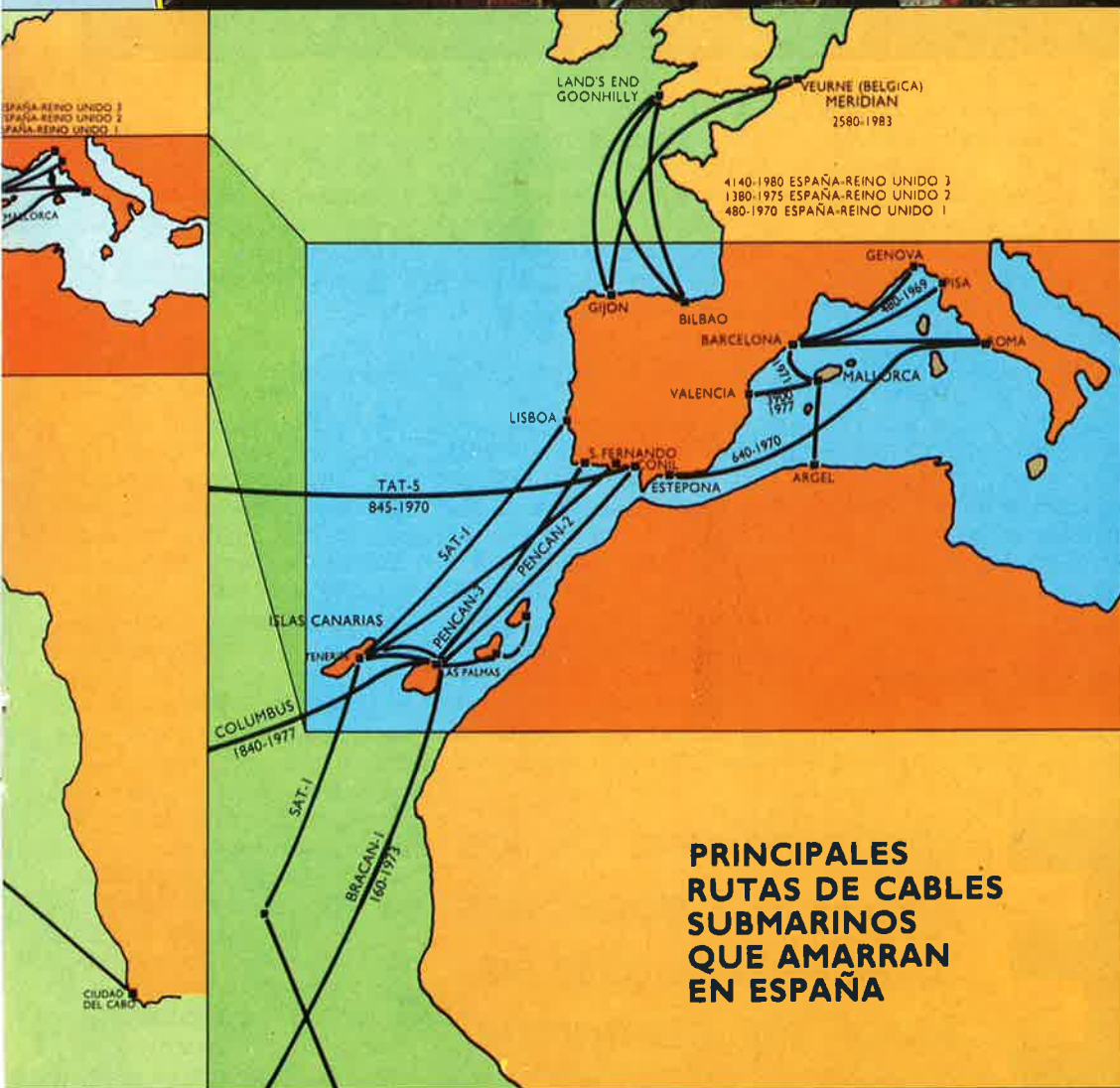
Hacia el futuro de las comunicaciones

miembro de toda una generación de cables submarinos transatlánticos, los «TAT». El TAT 1 unía Gran Bretaña con Estados Unidos, vía Terranova y Canadá. Asimismo, utilizaba repetidores sumergidos operando simultáneamente con 36 canales diferentes. Desde ese momento, los cables submarinos vehiculan un tráfico cada vez más intenso. En 1986 se estimó que las comunicaciones telefónicas con Estados Unidos desde Europa representaban 77,55 millones de minutos tarifados. Esta cantidad aumenta anualmente en un dos por cien.

Si a primera vista los satélites de comunicaciones pueden parecer los amos en lo que a lazos telefónicos entre continentes se refiere, la realidad es muy distinta ya que su uso es sensiblemente inferior al que se hace con los cables submarinos. Por ello, las empresas dedicadas al mundo de la telefonía trabajan seriamente en el desarrollo de planes, tanto de investigación como de inversiones, que satisfagan la demanda que experimenta el mercado de los cables submarinos.

Hace escasamente unos meses, la familia de los TAT ha aumentado con un nuevo miembro, el TAT 8, y para 1991 está prevista la aparición





**PRINCIPALES
RUTAS DE CABLES
SUBMARINOS
QUE AMARRAN
EN ESPAÑA**

del TAT 9, cuya estructura será más compleja que las hasta ahora puestas en funcionamiento.

En 1981 comenzó a fraguarse la idea de crear un cable que, bajo las aguas del Océano Atlántico, uniera las costas de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia al mismo tiempo. Este proyecto, en aquel momento en la mente de muchos técnicos, no era otro que el ya hecho realidad TAT 8. Este modelo transportará desde Europa a los Estados Unidos y viceversa, comunicaciones de voz, vídeo y ordenador en forma de impulsos de rayo láser a través de 5.100 kilómetros de circuitos de fibra de vidrio del grosor de un cabello humano.

El acuerdo para el mantenimiento y puesta en funcionamiento del TAT 8 se firmó en París en 1984 por el conjunto de las empresas que participaban en el plan. Han sido 23, las compañías que han aportado algo al proyecto TAT 8. Sin embargo, éstas pueden concretarse fundamentalmente en tres: la multinacional americana ATT Comunicación, que fa-



cilitó la parte central del cableado, unos 6.700 kilómetros, así como la unidad de derivación. Por su parte, la rama inglesa del proyecto la instala la compañía británica Standard Telefónica y Cables Sumarcon hizo a su vez lo mismo con el ramal francés. Es ésta la primera vez en la que una unidad de derivación sumergida en el océano a lo largo de la costa francesa, asegure el enlace entre los cables ópticos de las estaciones de Tuckerton, en Estados Unidos; Widemouth, en Gran Bretaña; y Penmarch, en Francia.

Tecnológicamente, el TAT 8 está compuesto por dos pares de fibras, más uno de reserva. Cada par administra un sistema de 280 Mbits/s, lo que significa unos 3.780 circuitos telefónicos. En su totalidad, existen aproximadamente unas 7.560 redes numéricas de 64 Kbit/s. Esta capacidad puede, no obstante, ser aumentada en lo que se refiere al tráfico telefónico, mediante un código especial que pone en marcha una serie de dispositivos aptos para la concentración de comunicaciones.

El presupuesto del TAT 8 se

estimó inicialmente en 330 millones de dólares. Sin embargo, la modificación de los elementos de mantenimiento que se previeron en un principio, así como a las protecciones necesarias para cubrir las fibras de vidrio con el fin de aislarlos de los posibles daños que pudieran sufrir, bien a consecuencia de la sanidad de las aguas, bien por los mordiscos de las diferentes especies marinas, ha motivado un sobrecoste añadido de 30 millones de dólares que pagarán todas las compañías que participan en la explotación del citado cable submarino.

España, en vanguardia

Nuestro país no permanece con los ojos cerrados en esto de

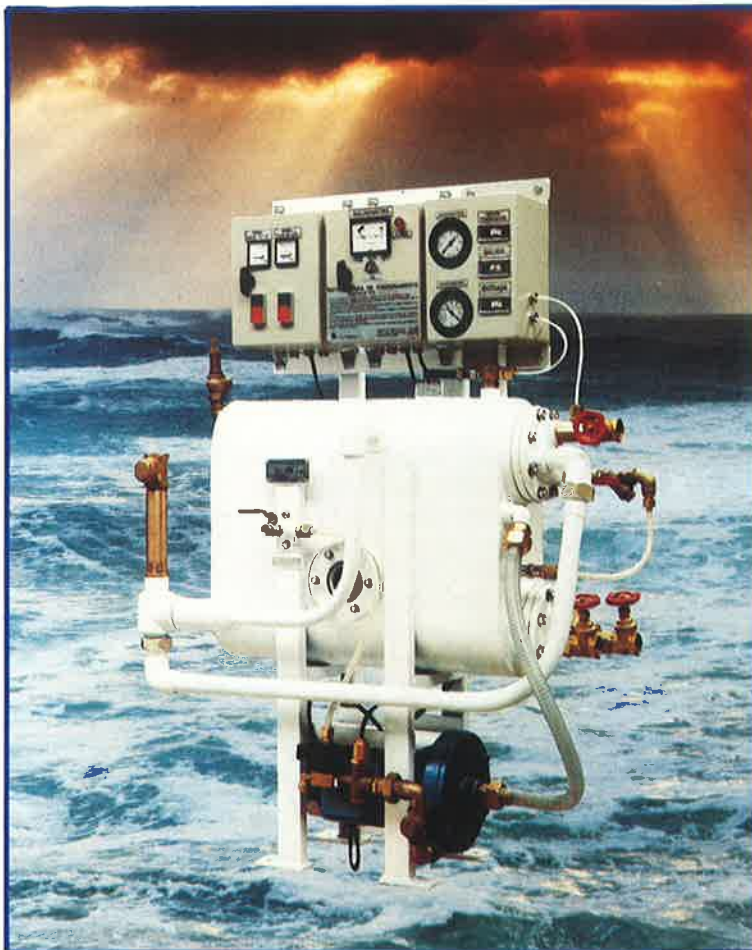
las comunicaciones mediante cables submarinos de fibra óptica, sino que es una de las naciones de mayor interés en el desarrollo de estos sistemas de comunicación. España es el tercer país del mundo en cuanto al número de redes y tendidos submarinos. Por delante nuestro se sitúan Estados Unidos y Gran Bretaña y, el cuarto lugar en la clasificación mundial, lo ocupa Francia. Bajo las aguas cántabras, mediterráneas y atlánticas que bañan nuestro litoral amaran una veintena de sistemas de cables diferentes, con una longitud aproximada de 31.286 kilómetros y una capacidad de circuitos cercana a los 42.000.

De los veintidós sistemas de cables submarinos con los que cuenta España, siete cubren servi-

cios y el resto son específicamente internacionales, explica Francisco López Fariza, responsable del área de comunicaciones corporativas de la Compañía Telefónica.

En el grupo de sistemas con servicio nacional destaca el OPTICAN. En 1985, un acuerdo bilateral entre las firmas Telefónica, de España, y ATT, de Estados Unidos, llevó a cabo la puesta en marcha del OPTICAN, un sistema de cableado que de forma experimental unía las islas canarias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. Esta era la primera vez en la que un sistema de comunicación basado en cables de fibra óptica era probado en aguas profundas del Océano. Si se habían realizado ya experimentos en ciudades, tanto bajo tierra como bajo el caudal de ríos, canales y pantanos. Todos los esfuerzos e intentos de poner en marcha este proyecto resultaron negativos debido a que los tiburones que habitan esa zona mordían los cables sumergidos. Este fracaso, no obstante, puso de manifiesto la necesidad de reforzar y aislar los cables de vidrio con un mayor número de capas de grosor su-

España es uno de los países que tiene más desarrollado este sistema de comunicación.



Fabricación de

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



N. TORREIRO, S. L.

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

DELEGACIONES:

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



C/ General Arrando, 9 (duplicado)
28010 MADRID

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

Télex: 27885 SEDEL

Telefax: (91) 593 28 00

Los cables submarinos se utilizan más que los satélites para las comunicaciones interoceánicas.

perior. Se ha dicho que el cable emitía unos sonidos cuya frecuencia atraía a los tiburones —comenta Francisco López Fariza— sin embargo, creo que un cable tan fino como es un cable de fibra óptica, recubierto en su parte externa por una capa de polietileno blanca y que, a consecuencia del oleaje, se puede muy bien parecer a un preciado alimento para algunas especies animales.

Otros de los más importantes sistemas nacionales son el PENCAN y el PENBAL que unen la Península con los archipiélagos canario y balear, así como las islas entre sí.

Respecto a las comunicaciones internacionales destacan tres sistemas de enlace con Gran Bretaña, cuatro con Italia y uno con Bélgica, que permite la comunicación con los países del centro y del norte de Europa sin la necesidad de atravesar Francia y, por consiguiente, pagar las tarifas correspondientes por el uso de las líneas en territorio galó.

Por otra parte, en el Océano Atlántico son tres los sistemas que enlazan directamente con Estados Unidos, Brasil y Venezuela, y en el Mediterráneo un cableado enlaza Palma de Mallorca con Argel, y otro más Almería con Marruecos. En su totalidad, los sistemas de cableado con servicios internacionales suponen aproximadamente 15.000 circuitos.

Telefónica, como empresa nacional que explota las redes de comunicación submarinas en las que participa España, no quiere perder el tren del futuro, ni ese tercer puesto que en el ranking mundial ocupa nuestro país. De ahí su participación en próximos proyectos que, en muy pocos años, serán ya una realidad. Para el año 1990 está prevista la puesta en marcha del sistema PENBAL 4 que unirá la Península con las islas Baleares y en el que se inver-

tirán aproximadamente 1.900 millones de pesetas y el TRANSCAN, con las islas Canarias, que tiene un coste de 1.500 millones de pesetas. España a participar, en un futuro cercano, en dos importantes planes de comunicación que no sólo contarán con la presencia de un gran número de naciones sino que, además, convertirán a nuestro país en paso obligado para las comunicaciones entre tres continentes.

El TAT 9 es el primero de esos grandes sistemas de comunicación. Partiendo de Estados

Unidos, este sistema unirá, mediante 6.000 kilómetros de fibra óptica, las costas atlánticas de USA y Canadá con diversos puntos de Europa en Gran Bretaña, Francia y España.

El MAT será, por su parte, una verdadera autopista de fibra óptica a lo largo y ancho del mar Mediterráneo, ya que sus enganches occidentales partirán de España e Italia y se prolongarán hasta las costas de Grecia, Turquía e Israel.

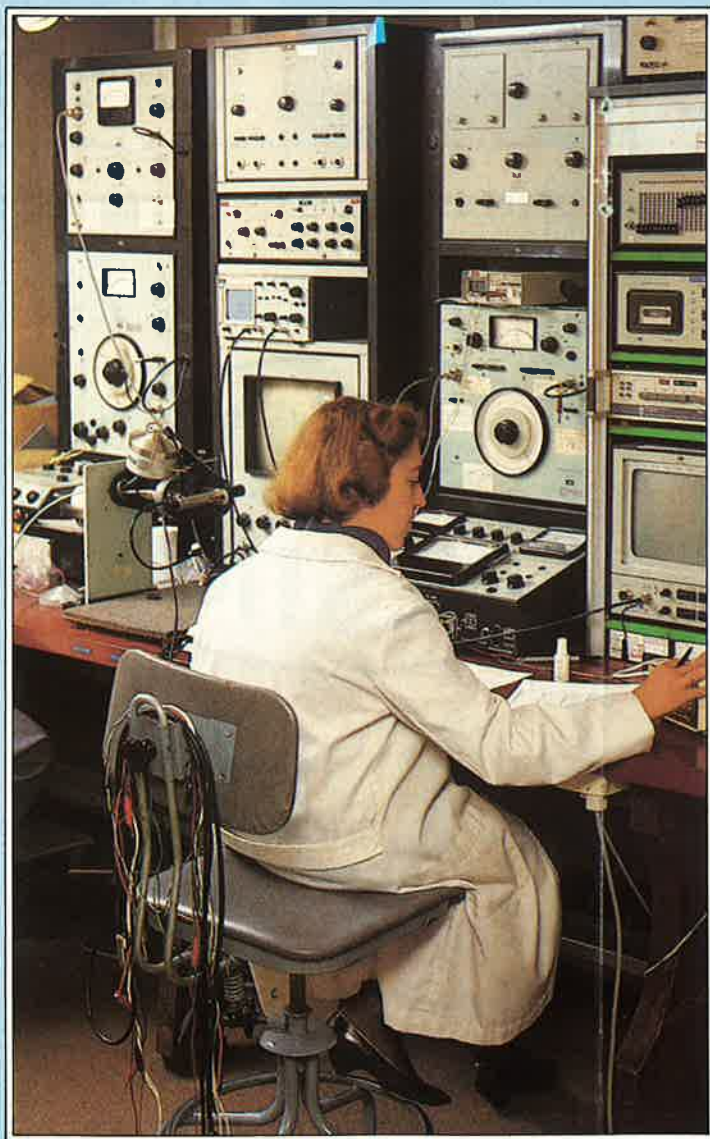
Los cables ópticos están compuestos por varios filamentos de fibra de vidrio. Estos hi-

los van en el interior de un junco de plástico con ranuras helicoidales. Una vaina, también de plástico, protege por su parte la zona más profunda y son varias las capas de cordón de acero las que recubren a su vez las partes anteriores. Todo este conjunto está envuelto por un tubo conductor de cuero o cobre y, finalmente, una vaina de aislamiento de polietileno cubre externamente el cable submarino.

La instalación de estos cables, aunque con tecnologías modernas, sigue siendo, en esencia, la misma que la realizada con los primeros modelos de cables submarinos. Un barco remolcador se sitúa frente a la costa y lanza hacia la playa el cable, atado a una cuerda con boyas. En tierra se procede la conexión de un cable a una unidad especial desde la que se controlará automáticamente el funcionamiento de la red. Una vez instalado, un equipo de hombres-rana comprueba que, desde la playa al buque, el estado del cable es correcto. Es entonces cuando el barco inicia su recorrido hacia la costa opuesta. En el punto medio entre los dos puntos a enlazar, la embarcación suelta el cable, amarrado a una boya y se dirige hacia la otra orilla en la que realizará, exactamente, la misma operación.

Posteriormente, la nave regresará al punto en el que dejó el cable y en cubierta realizará el enlace entre ambos trozos. Realizado este proceso, el barco soltará al mar el cable y las dos zonas en cuestión ya pueden comunicar por este sistema. Cuando existe algún fallo en el funcionamiento y mantenimiento del cable submarino, el corte del suministro se detecta en las dos unidades situadas en tierra y la avería se repara en alta mar.

La evolución de las redes de cables marinos así como los futuros proyectos en los que se van a involucrar numerosas acciones del mundo puede hacernos muy bien pensar en que ha nacido una nueva etapa en el terreno de la comunicación. ■

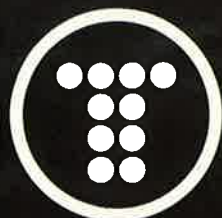


Ana DIAZ

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

FRAGMENTOS DE UNA



FIESTA RELIGIOSA



La religiosidad de las gentes del mar, su práctica religiosa, sus supersticiones, el culto a los muertos, cómo viven la fiestas, de qué manera el trabajo es el que marca el calendario festivo..., todo ello viene a dar una imagen global de la idiosincrasia de los pescadores, de sus costumbres. De pequeños retazos de estas situaciones, que conforman esa imagen global, se compone el presente trabajo de José Manuel Montero Llerandi. Las denominaciones de las localidades que en él aparecen son ficticias; de esta forma se quiere hacer más patente que las conclusiones que se puedan extraer de lo que aquí se expone son totalmente extrapolables.



I RELIGIOSIDAD

Fiesta patronal y fiesta del mar.—En Roveiro, localidad costera gallega, «Santiago es el patrón de la parroquia y Santa Ana —al día siguiente— la copatrona». Pero la fiesta reina es la fiesta del mar, la fiesta de la patrona de los marineros, lo que es un signo de la hegemonía de la economía pesquera en esta comunidad (1). Prácticamente, todos los rituales giran alrededor de la Virgen del Carmen. «La procesión marítima es intocable para ellos. Es fundamental. Además, se vive con auténtica devoción» (2).

Dificultades para una práctica religiosa regular.—Sin embargo, no puede decirse que las gentes del mar sean especialmente religiosas. Al menos, su grado de práctica religiosa es inferior al de las gentes de tierra. «La religiosidad de la gente de tierra es mayor, por la facilidad que tienen de práctica.

Pasan casi todo el año en la mar y, aunque quisieran, no podrían practicar. Vienen con mareas de 10 ó 15 días, están un par de días en tierra y vuelta a la mar. Eso les hace ir perdiendo el sentido de la religiosidad.»

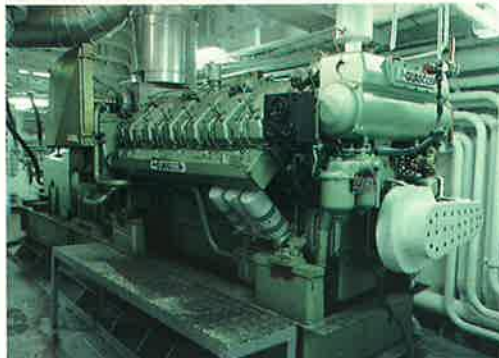
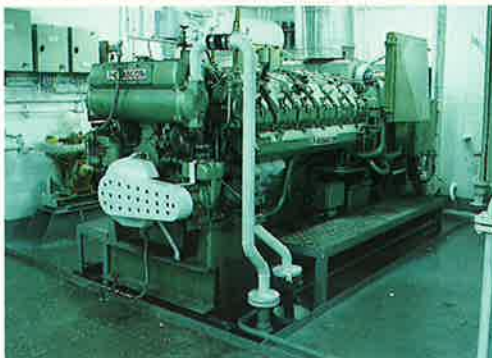
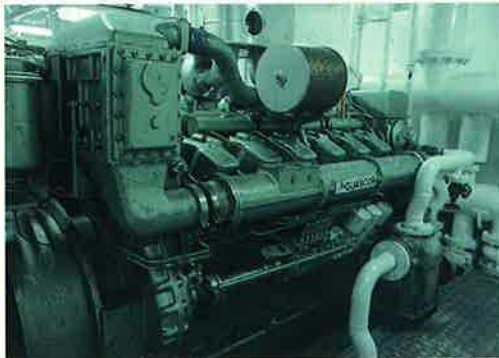
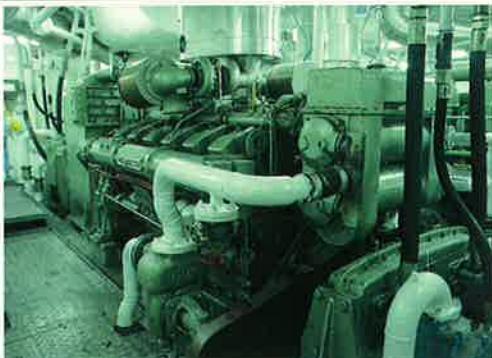
El intento de celebrar un oficio religioso por radio.—«Se intentó tener una especie de celebración de palabra los domingos, por medio de la telefonía de la Cofradía, del radioteléfono. Una celebración breve de la palabra: leer un texto de la palabra, leer el Evangelio del día; darles las noticias del pueblo, para que estuviesen todos enterados a bordo; que se enteraran de que fulano tuvo un hijo, que se casaron...; para que se cohesionaran más con la comunidad. Conectarían todos a una hora fija, y este servicio religioso llevaría un cuarto de hora o veinte minutos. Sin embargo, la idea no ha cuajado, porque: 'Si había dificultades'; 'Si estamos trabajando'; 'Si son horas que no podemos estar parados'; 'A lo mejor nos coge en plena faena'. To-

tal, que no se llevó a cabo. Para que hubiera un barco o dos que...». Sin embargo, no parece que el fracaso de esta iniciativa haya que achacárselo exclusivamente a la reticencia de los armadores. Según la encuesta realizada entre las gentes del mar que viven en las poblaciones costeras que van desde Cedeira a Ribadeo (3), un 44 por cien de los encuestados respondió que no le interesaría un servicio religioso a bordo; sólo un 24 por cien mostró su acuerdo con este tipo de celebración.

Práctica religiosa.—Lo que no quiere decir que los pescadores se muestren indiferentes hacia la religión. Al menos, sólo un 8 por cien, se declara como indiferente en materia de religión, y no hay ningún encuestado que se declare seguidor de otra religión (4). Hombres y mujeres de la mar se declaran, mayoritariamente, católicos. Aunque, eso sí, su grado de compromiso varía mucho de unos a otros: en su mayo-

**La
procesión
marítima es
intocable
para ellos...
Se vive con
auténtica
devoción.»**

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

ría, estas gentes se definen como católicos poco practicantes (43 por cien, entendiendo por católicos no practicantes a «los esporádicos, los que practican de cuando en cuando, que no es asidua su asistencia»; católico practicante se declara algo menos de un tercio de los encuestados (29 por cien); y casi una quinta parte de los encuestados (18 por cien) se declaran como católicos no practicantes, porcentaje que un párroco de la costa lucense consideraba, con cierta benevolencia, como «muy bajo». Estos datos son coherentes con las respuestas obtenidas al preguntarles si cuando están en tierra suelen asistir al culto con su familia: un 35,5 por cien responde afirmativamente y un 35,5 por cien, negativamente. En el conjunto de la población española la práctica religiosa de las mujeres es mayor que la de los hombres. Entre las gentes del mar se advierte la misma tendencia. Según los datos obtenidos en la encuesta del Apostolado del Mar, entre los que se definen como católicos practicantes hay más mujeres (45 por cien) que hombres (25 por cien). Y también son significativas las diferencias según el sexo entre los que se consideran católicos no practicantes: 22 por cien de hombres y 4 por cien de mujeres. Entre esa mayoría que se define como católico poco practicante, el porcentaje de mujeres (47,5 por ciento) es mayor que el de hombres (42 por cien). También se aprecian diferencias en la práctica religiosa de hombres y mujeres al considerar el sacramento de la comunión: «¿Pescadores de comunión diaria? En los pescadores hombres, en activo, la comunión diaria es prácticamente nula». Entre las mujeres (podemos poner un 25 por cien, de comunión diaria. De comunión esporádica, o sea, que lo hacen una vez al año, hay un 75 por cien de mujeres y un 40 por cien de hombres», estimando que el «85 por cien de las mujeres de marineros son practicantes, religiosamente practicantes». Si bien, matizaba, esto



Las «autoridades», situadas en la parte más próxima a la Virgen, están separadas del resto de los asistentes por una valla.



«no quiere decir que tengan más o menos discernimiento claro del aspecto religioso y de todo el ámbito religioso, pero tienen una religiosidad más marcada en las prácticas». E incluso reconocía que, «muchas veces, estas prácticas son rutinarias. O son porque lo tienen que hacer en aquel momento, e incluso por superstición».

Estructura social y práctica

religiosa.—Se atribuye al cambio económico una creciente pérdida de religiosidad. «Se les nota una pérdida de religiosidad a medida que va creciendo el nivel económico». Se abandona la interpretación mágica de los acontecimientos por la empírica: «Tienen tanto que ya no necesitan de Dios. Se sienten autosuficientes. Creen que todo se soluciona con dinero. Es lo pri-

mero que dicen, que con dinero se arregla todo». En consecuencia, la práctica religiosa tiene que ser inferior entre aquellos que disponen de más poder económico: «Hay diferencias en la práctica religiosa. Podíamos poner que un 30 por cien de armadores cumplen más o menos con los deberes de cristiano; y en marineros, tenemos un porcentaje un poco más elevado de cum-

plir bien. Los armadores se fueron alejando, a medida que fueron adquiriendo una independencia económica, se fueron alejando del cumplimiento religioso, de las costumbres religiosas. En la asistencia a misa los domingos es donde se puede notar un poco más esta diferencia».

Superstición.—«Lo que noto en los pescadores es que son más supersticiosos que los de tierra. Tal vez, la gente del mar tiende más a la superstición en los actos religiosos. Se puede apreciar en las costumbres. Si hay un día señalado que a ellos les parece importante, ese día, si se está en tierra, se practica por encima de todo y los demás días del año nada. Por ejemplo: el día del 'Ecce Homo'. El primer viernes de marzo, van al 'Ecce Homo' —una capilla que hay próxima a Roveiro—. Simplemente es una imagen, y acuden por tradición. Tienen mucha devoción al 'Ecce Homo'. Van descalzos, y hasta de rodillas por el puente. Las mujeres y los hombres. Y el día del 'Ecce Homo' es una peregrinación de toda la gente del mar a esa capilla. Las mujeres 'los ofrecen' —como dicen ellos—, 'me ha ofrecido'. Tienen que ir con la mujer al 'Ecce Homo'. Van a pie desde aquí; es una peregrinación de gentes. Es superstición. En cambio, a otros actos fundamentales de formar comunidad, como pueden ser las celebraciones comunitarias, ¡eso les resbala! Lo hacen en estos otros actos de tipo más supersticioso, más mágico. Cuando salen a la mar tenían por costumbre, y la tienen todavía, que ¡nadie sale de popa!; emproan siempre la capilla 'Ecce Homo', luego giran».

El culto a los muertos.—«Hay mucha devoción a los difuntos y tiene cierta explicación. Están muy cerca de la muerte, la ven muy cerca, la palpan y le tienen cierto respeto sagrado. Los difuntos ejercen una fuerza mágica. Aquí se han sufrido muchos naufragios. En el año 58 hubo una galerna muy fuerte. Murieron unos 30 marineros de este pueblo. Estaban en la costera del bonito. Tenían embarcaciones pequeñas, unas em-

barcaciones que eran cáscaras de nuez, embarcaciones de madera. Tampoco eran muy peritos como marineros de altura. Les cogió una galerna fuerte y la mayor parte quiso venirse a puerto, en vez de ponerse al paíro, de ponerse a la capa y aguantar el temporal; pero cruzaban y cruzaban y les envolvió. Les envolvió terriblemente. Consideran un privilegio tener aquí a sus difuntos, que no les quedarán en la mar. El poder traer a los que murieron en el mar, el poder tenerles aquí, en tierra, es un privilegio para ellos. La peregrinación al cementerio es constante: mujeres y hombres. Los panteones en el cementerio los tienen... son una hermosura como están, los tienen... de preparados, de pintados, de arreglados... Las mujeres suben flores al cementerio todas las semanas. ¡Todas las semanas! Los domingos es una peregrinación constante. Los que están en tierra acompañan a sus mujeres. Si no están, van las mujeres solas. Todo el año. El día de difuntos es otra fecha fuerte en la práctica religiosa de estas gentes. La asistencia a las celebraciones litúrgicas de los difuntos, a las misas, es masiva —también los que están en tierra—. Y luego la peregrinación al cementerio».

II FIESTA Y TRABAJO

La fusión de las fiestas.—«Se unificaron las fiestas por no parar dos veces. Antes se hacía la fiesta de la Virgen del Carmen más o menos por sus fechas, y después las de Santiago. Quisieron, por no parar dos veces, unificar las fiestas patronales con las fiestas del mar. Se pone la fiesta del Carmen el domingo que está más próximo a Santiago, el domingo antes o el domingo después de Santiago».

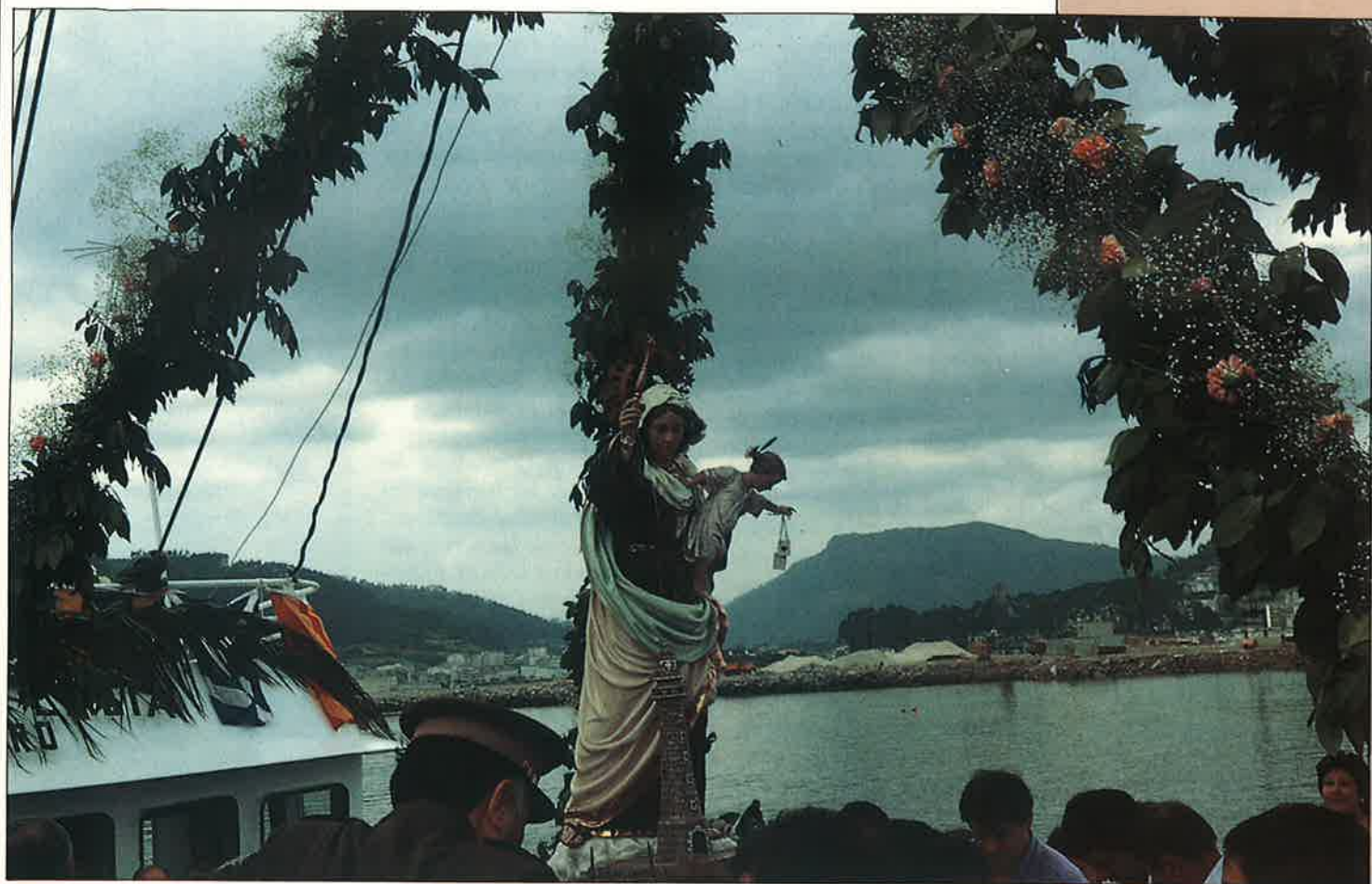
El trabajo regula el calendario festivo.—«¡Podía parar la flota por una semana! Hay embarcaciones que llegan a la víspera o la antevíspera de las fiestas con la pesca a puerto, y, a

lo mejor, dicen: ¡Vamos a parar dos o tres días! Pero los que están arriba, los que están pescando no vienen. Y en Navidades tampoco, ni en Año Nuevo. Al que le toca marea, al que le toca días de estar en el caladero, no los pierde por nada del mundo. Ni siquiera en fiestas familiares como Navidades, Año Nuevo, y las fiestas patronales».

El sorteo de la embarcación que llevará la imagen.—«Se sortea entre todas. Bueno, las pequeñas, las de bajura bajura... no. Si le tocó anteriormente ya no puede entrar en el sorteo. Se van eliminando los barcos a los que les tocó en años anteriores, y se van metiendo los nuevos que se van uniendo a la flota. El sorteo se hace en la Cofradía. Normalmente, está presente algún marinero, sobre todo armadores, que les interesa saber quien va a ser portador de la imagen. Se echan las bolas en el bombo y de allí sale el portador de la ima-

Hay una notable diferencia entre la práctica religiosa de las mujeres y de los hombres.»





gen, y los dos barcos que van de custodia o de acompañantes, los que van más cerca. En el caso de que le toque a un barco que esté fuera ése no viene. Si está 'en faena' se pasa a otra embarcación».

La organización de las fiestas.—(Hay una semana entera de fiestas bien organizadas. En eso se ha mejorado mucho, porque se ha creado una asociación cultural que lleva la organización de las fiestas, no sólo el folklore, las orquestas, los chiringuitos y cosas de ésas, sino las actividades de tipo cultural (exposiciones de maquetas de embarcaciones, obras de teatro, guiñol para los críos).

fragos, y la asistencia de marineros es masiva, todos los que están en tierra vienen a esa misa. Es una misa rezada con predicación de la palabra y comunión. Ese mismo día, a la tarde, vienen sacerdotes de fuera a confesar. Son unas celebraciones penitenciales nutridas, viene mucha gente a confesarse. Como no están cuando se hacen las celebraciones penitenciales en la parroquia, que ellos están en la mar, entonces, los que están en tierra —que no están todos— aprovechan. El día de la fiesta del pueblo es uno de los días que la gente aprovecha para confesar y ofrecer la comunión».

El traslado de la imagen a la lonja.—«Después de la misa, la gente se pone en dos filas. Se sale procesionalmente con la imagen, sale la bandera de la Cofradía —que va delante—, y dos marineros portan la corona que estuvo como ofrenda en la misa de los naufragos, una corona de laurel que al día siguiente se tirará al mar. Se sale de no-

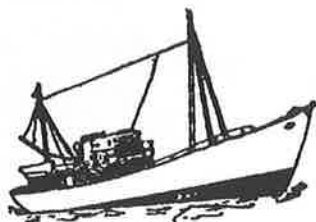
che, con antorchas. El sacerdote, detrás de la imagen, preside la procesión. Los marineros del barco que llevará la imagen en la procesión marítima, vestidos con trajes de 'faena', llevan a la Virgen. Un grupo de gaitas del pueblo, y un gran número de chiquillos y chiquillas vestidos con trajes regionales, trajes gallegos, acompañan al cortejo. Es la procesión más devota. Va en silencio absoluto. Hay multitud de gente, y van en silencio absoluto. Están todavía con el recuerdo de sus naufragos y les sale a ellos de verdad. Pasa la imagen por el puerto, que está en ebullición de fiestas, y paran todas las orquestas, paran todos los puestos de atracciones y todas esas 'cosas' apagan sus altavoces, y es un silencio absoluto. La gente profana, la que está fuera, la que no participa, está aglomerada en las aceras para ver pasar la procesión. Al llegar a la lonja se deja la imagen y se canta la Salve. La gente acude, se llena la lonja de gente. No se quedan en la fiesta, no, van acompañando

Se unificaron las fiestas patronales con las del mar para no parar dos veces.»

III LA FIESTA RELIGIOSA

La misa de naufragos.—«En la víspera de la fiesta del mar, la víspera de la procesión marítima, tenemos una misa por nau-

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



**CONSTRUCCION Y
REPARACION DE BARCOS
DE MADERA**

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

**LEKEITO
(VIZCAYA)**

MARITIMA DEL NORTE S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS

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

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

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

Apartado 249

la imagen hasta el final. Se canta la Salve y allí queda la imagen. Al día siguiente se hace la procesión marítima con las autoridades. La imagen de la Virgen del Carmen se deja toda la noche en la lonja y al día siguiente se embarca».

Recepción de autoridades.—Sobre las once de la mañana el pueblo se mueve hacia el puerto. La última calle, la que lleva hasta el puerto serpenteando entre la falda del monte y el mar, queda a merced del guardia municipal, que sólo permite la entrada de ciertos coches. Autoridades e invitados se van concentrando en la puerta de la Cofradía: párroco, alcalde, representantes de la Comandancia Militar de Marina, de la Policía Nacional, del Instituto Social de la Marina... El Patrón Mayor de la Cofradía es el anfitrión.

Recogida de la imagen.—El sonido inconfundible de una banda de música da la señal, y comienza a organizarse el cortejo que va a recoger la imagen de la Virgen del Carmen. Una bandera nacional y el estandarte de la Cofradía abren la comitiva que se dirige desde la Cofradía de Pescadores a la lonja, donde se encuentra depositada la imagen desde el día anterior. Inmediatamente detrás de los símbolos se sitúa, indiferenciado, el conjunto de autoridades; en este primer grupo apenas puede encontrarse un par de mujeres —seguramente, acompañantes de alguna autoridad—. La banda de música, separa a los notables de los 'otros', que no son muchos, pues la mayoría de los que quieren ver o participar en la procesión marítima ya ha tomado posiciones en las embarcaciones o en el muelle. La comitiva se desplaza hacia el puerto, bordeando las últimas viviendas del pueblo y el varadero, acompañada por el estruendo de los cohetes y las notas de la banda de música.

Traslado de la imagen al barco.—Al salir la «Santa» —así llaman a la imagen de la Virgen del Carmen— explotan las «rulas» de la lonja. Hay un rui-

do ensordecedor. La imagen sale en andas, a hombros de los tripulantes del barco que va a pasarla por la ría. El grupo de cabeza se recompone: el párroco —que ha cambiado en la lonja sus ropas de paisano por las de sacerdote— pasa a encabezar la comitiva, situándose inmediatamente detrás de la

En el salto la imagen apenas se inclina. Por el contrario, los tripulantes de un día sufren por su torpeza, y tienen que recibir ayuda para poder embarcar.

Espacios sociales a bordo.—Hasta el momento de zarpar, la imagen de la Virgen es el centro de atención. A partir de ese momento el escenario de

tor. Poco después, el barco se detiene en medio de la ría. Tras recoger la corona de laurel que se llevó procesionalmente la tarde anterior, en el traslado de la Virgen hasta la lonja, el sacerdote se acerca a la borda y, sin más parada, la tira al mar. De pronto, la embarcación se escora hacia el lado de babor.



imagen; detrás de él, el grupo de autoridades. Se mueven hacia el barco a través del pasillo humano que forman curiosos y devotos. Al ver la imagen, un asistente, emocionado, se arrodilla y reza. Desde la lonja se ven los barcos engalanados llenos de gente. El barco al que ha correspondido llevar a la «Santa» se distingue de los otros por dos hermosos arcos cruzados de laurel y flores que crean un espacio simbólico en el que se sitúa la imagen. Los marineros embarcan a la imagen sin titubeos, con profesionalidad, precisa y rápidamente.

la ría empequeñece a los asistentes. A poco de zarpar, se advierte cierta asimetría entre los tripulantes. Las «autoridades», situadas en la parte más próxima a la Virgen, están protegidas de los «otros» asistentes por una valla baja que marca las diferencias. Además tienen derecho a las viandas y bebidas que circulan en ese espacio restringido a los mortales que no pertenecen a las «fuerzas vivas».

Ofrenda a los naufragos.—El párroco hace un gesto con la mano y, obedeciendo a su orden, se reduce el ruido del mo-

Es el peso de los tripulantes que sorprendidos por la premura del ritual, se han desplazado hacia el costado del barco lo más deprisa que pueden, pero apenas alcanzan a ver cómo la corona se aleja en el mar. Es la ofrenda a los naufragos. «Se echa una corona de laurel al mar, en recuerdo de los naufragos —a los que ya, el día anterior, se les había hecho una misa por la tarde.»

Bendición de los barcos.—«Al final de la procesión, después de tirar la corona de laurel al mar en homenaje a los naufragos, el sacerdote bendice a los barcos

que han participado en la procesión marítima. Hay que bendecir todas las embarcaciones.» En el momento en que se detiene el barco que ha «paseado» a la «Santa», las «otras» embarcaciones hacen soplar sus sirenas ininterrumpidamente. Ha llegado el momento final de la procesión marítima: la bendición de los barcos. Todos pasan, de uno en uno, por el costado de babor del barco que lleva la Virgen. En un gesto que intenta mantener la distancia física entre el barco de la «Santa» y los «otros», el sacerdote levanta el isopo cuando la embarcación que busca la ben-

dición se encuentra a una distancia prudente. Pero es inútil, los barcos pasan a gran velocidad, casi rozando el costado del barco de la «Santa».

Superstición.—«Había algunos armadores que creían que si no tocaban, sino rozaban con la borda de su barco la embarcación de la Virgen, no tendrían suerte. Se producían bandazos y había peligro de abordaje. Era peligroso porque iba mucha gente embarcada, había muchos crios —es mucha gente la que va en la procesión marítima—. Ahora pasan más separados.»

La misa después de la procesión marítima.—«Después de la

procesión marítima se transporta la imagen procesionalmente hasta la iglesia y se celebra la fiesta religiosa. Se celebra una misa solemne con las autoridades presentes. Una coral polifónica se encarga de los cantos, y la celebración resulta devota. Hay una comunión masiva. La gente que había confesado y comulgado el día anterior —en la misa de naufragos, víspera de la fiesta del mar— repite la comunión el día de la fiesta.» ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI
Juana SANCHEZ ORTIN

Había algunos armadores que creían que si no tocaban, con la borda de



(1) «La gente de tierra está muy unida al sacrificio del marinero», y participa en la fiesta de los marinos: «Acude masivamente, más que muchos de la mar.»

(2) «A finales de agosto tienen una romería profana. Una romería para comer, nada más. ¡Pantagruélico! (...) Celebran la fiesta de San Roque (el 16 de agosto): suben al monte; se quedan allí durante toda la noche y, por la mañana, hacen chocolate (...). La Semana Santa no la celebran (...). Los que están en tierra celebran la Navidad patagruélicamente. No hay otro tipo de celebración. Nada más que comida. No hay Misa del Gallo. Se llegó a suprimir. Los primeros años asistía mucha gente, pero luego fue decayendo mucho la asistencia por estar en plena comilona; comidas de empalmar la comida de al medio día con la cena, y en esas condiciones no se puede ir a ningún lado. Las cenas de fin de año en los restaurantes son sagradas.»

(3) La encuesta realizada por el Apostolado del Mar abarca algunas localidades pesqueras de la provincia de

La Coruña —desde Cedeira hasta El Barquero— y todas las poblaciones de la costa de la provincia de Lugo —desde Vicedo hasta Ribadeo—. La recogida de la información se llevó a cabo durante el verano de 1984, mediante un cuestionario cerrado, con respuestas codificadas. Se realizó un total de 319 entrevistas, distribuidas del siguiente modo: 40 en Cedeira; 74 en Cariño; 12 en Espasante; 10 en El Barquero; 13 en Vicedo; 50 en Cillero; 107 en Burela; 13 en Ribadeo. Los responsables del estudio reconocen que «no es posible determinar el grado de representatividad o error». «Se pretendía una distribución del 50 por cien de hombres y 50 por cien de mujeres, sin determinar edad ni estado civil»; no obstante, señalan que «en líneas generales, los resultados pueden considerarse aceptables».

(4) Con la excepción del puerto de Burela —donde se ha asentado un número significativo de trabajadores extranjeros—, en el que un 1 por cien de los encuestados se declara seguidor de otras regiones.

su barco, la embarcación de la Virgen no tendrían suerte.»

PESCADO AZUL

ALIMENTO MILENARIO. MANJAR PREECIADO. 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. RECIEN COSECHADO.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION



EL 20 de febrero pasado, ochocientos tostartekos bermeotarras —tripulantes asalariados— comenzaban una huelga indefinida que se prolongaría de manera continuada hasta casi seis meses después. Cuando el problema por el que había comenzado el conflicto, la petición de negociación de un convenio colectivo para todo el puerto de Bermeo, alcanzó visos de solución, trescientos de los ochocientos trabajadores que habían comenzado el paro habían abandonado Bermeo durante la huelga en busca de trabajo en otros puertos, y los barcos amarrados habían perdido las costeras de la anchoa, el verdel y la campaña de Canarias; las pérdidas se cifran en una cantidad superior a los mil quinientos millones de pesetas. En compensación, se había conseguido acordar la negociación de un convenio colectivo sectorial para Euskadi cuyo plazo de negociación finaliza el 31 de di-

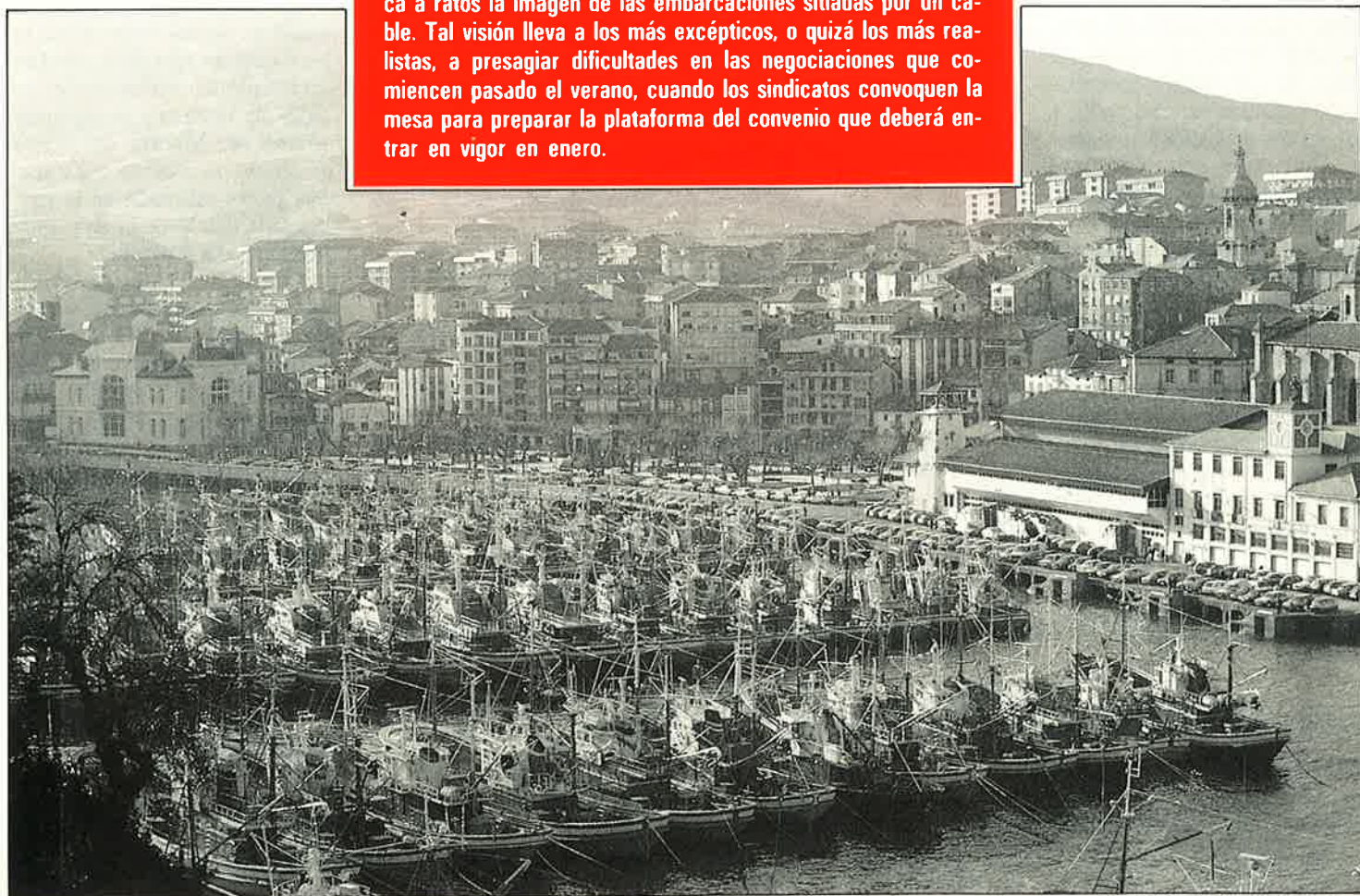
LOS SINDICATOS COMIENZAN
ESTE MES A PREPARAR
LAS NEGOCIACIONES PARA
EL CONVENIO COLECTIVO

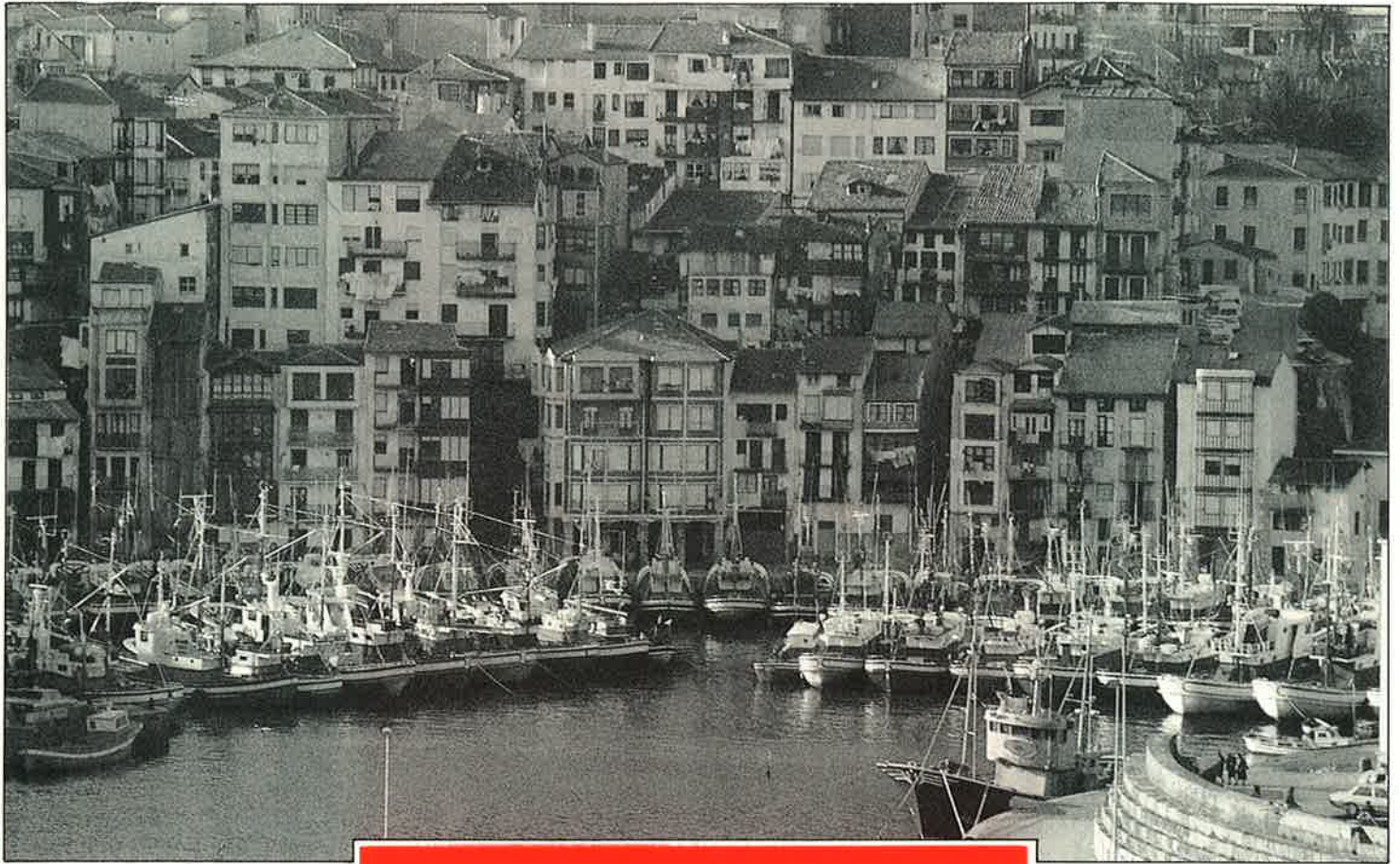
Y la paz llegó a Bermeo

Los meses en los que la flota de Bermeo permaneció amarrada en el puerto han pasado a la historia como el recuerdo de uno de los conflictos más tensos vividos en el sector pesquero español. Aún ahora, cuando reina la normalidad en el puerto vizcaíno y las conversaciones han vuelto a versar sobre la lejanía del pescado y las descargas de bonito, se evoca a ratos la imagen de las embarcaciones sitiadas por un cable. Tal visión lleva a los más excépticos, o quizá los más realistas, a presagiar dificultades en las negociaciones que comiencen pasado el verano, cuando los sindicatos convoquen la mesa para preparar la plataforma del convenio que deberá entrar en vigor en enero.

ciembre y que deberá entrar en vigor el primero de enero de 1990. Es el pacto que suscribieron, con la mediación del diputado general de Vizcaya, José Alberto Pradera, los trabajadores, sindicatos y armadores. Estos últimos se comprometieron, además, a no tomar represalias y a constituirse en la asociación empresarial que hasta la fecha no habían sido.

Concretamente, el documento firmado el día 30 de junio por los armadores de la flota de bajura del puerto de Bermeo, de cerco y merluceiras (Sociedad Cooperativa de Servicio de Pescadores y Merluceiras de Bermeo y Agrupación de Cooperativas del Mar), y el comité de huelga de los tripulantes tostartekos, BTA - CC.OO. decía que ambas partes acordaban resolver definitivamente el conflicto originado en el puerto, en el marco de un convenio colectivo sectorial a nivel de la Comunidad Autónoma Vasca en el sector de bajura, tanto de





El acuerdo al que llegaron tostartekos y armadores el 30 de junio puso fin a más de cuatro meses de huelga.

barcos grandes como de merluceiras. Fijaba el plazo anteriormente citado para la entrada en vigor del convenio y comprometía a ambas partes a participar en las actuaciones tendientes a la constitución de la mesa negociadora con la representatividad reglamentaria. En relación con el acuerdo, la Diputación Foral de Vizcaya y los Departamentos de Trabajo y Seguridad Social y de Agricultura y Pesca del Gobierno vasco se comprometieron a ser depositarios del documento y a asumir la obligación de llevar a cabo todas las actuaciones necesarias para que el acuerdo referido llegara a buen fin, es decir, que los armadores constituyeran una asociación patronal que posibilitase la formación de una mesa negociadora.

Cuatro meses de huelga

El acuerdo ponía fin a cuatro meses de paro, y permitía a los barcos cubrir la costera del bonito, después de haber perdido varias campañas durante los

meses que permanecieron amarrados.

Al mismo tiempo, presagiaba cambios radicales en las relaciones laborales de los pescadores de este puerto. Hasta la fecha y durante siglos, armadores y tostartekos se habían repartido el importe de las capturas y, en los últimos años, también los costes de mantenimiento y reparación del apartaje eléctrico de los barcos. El conflicto partió básicamente de la decisión de los tostartekos anunciada en el mes de septiembre del año anterior de regular sus condiciones laborales mediante un convenio colectivo. Los armadores adoptaron la postura radicalmente contraria; preferían optar por el sistema tradicional que establecía

las condiciones de trabajo en cada uno de los barcos.

Durante los meses en los que se prolongó la huelga las mediaciones del Departamento de Trabajo del Gobierno vasco y del propio lehendakari, José Antonio Ardanza, resultaron infructuosas. El fin de semana anterior a la firma del acuerdo, la Policía Autónoma vasca cargó de madrugada contra los tostartekos que vigilaban un cable con el que desde hacía dieciséis días habían mantenido cerrada la bocana del puerto. Los duros enfrentamientos, que arrojaron un saldo de decenas de heridos por ambas partes, abrieron unas jornadas protagonizadas por las peleas y amenazas entre armadores y tostartekos.

En este contexto, y cuando el conflicto parecía estar abocado a un callejón sin salida, un nuevo intento de mediación del alcalde de Bermeo y el diputado general de Vizcaya dio como resultado un acuerdo entre ambas partes esbozado en la madrugada del 30 de junio y ratificado al día siguiente.

Los armadores, que hasta ese momento se habían negado a aceptar un convenio que tuviese como ámbito el puerto de Bermeo aceptaron, sin embargo, negociar uno a nivel de Euskadi. Su argumento para tal postura había sido: *Si Bermeo es el puerto mejor remunerado, ¿por qué tiene que tener un convenio que en otros lados no existe?*

Una jornada más tarde, la flota de bajura salió a faenar.

Solución parcial

El día 11 de julio los tripulantes de los barcos de bajura de Bermeo decidieron reanudar la huelga que desconvocaron el

30 de junio debido a la negativa de los armadores de enrolar a sesenta y uno de sus compañeros. *A estos trabajadores, ni se les despide ni se abre un expediente de regulación de empleo*, explicaba Miguel Mata, secretario provincial de CC.OO. de Vizcaya, *simplemente no se les permite embarcar haciendo uso de la vieja política de el barco es mío y hago en él lo que me da la gana. Ellos dicen que no han despedido a nadie y, evidentemente, no han despedido a nadie, simplemente les dejan en tierra.*

Los trabajadores en huelga exigieron al diputado general de Vizcaya, José Alberto Pradera, la toma de medidas que implicasen una vuelta a la normalidad laboral, como garante de que el acuerdo se llevaría a la práctica. Si en un principio su postura no fue considerada satisfactoria, posteriormente la Diputación se comprometió a buscar empleo a los sesenta trabajadores que los armadores se



negaban a enrolar en sus barcos con argumentos, según Miguel Mata, tales como que habían sido vistos a la cabeza de una manifestación o que figuraban en el vídeo que la Ertzantza —Policía Autónoma vasca— grabó el día de los enfrentamientos.

En la actualidad, esos trabajadores forman parte de las filas de empleados de la Diputación y el Ayuntamiento de Bermeo, y la normalidad parece haberse recuperado por completo. En el mes de septiembre los sindicatos del sector se reunirán para preparar la plataforma del convenio. Miguel Mata se muestra pesimista sobre el curso que desarrollarán las negociaciones: *El acuerdo ha sido en parte forzado, y prevemos que habrá serias dificultades. Una cosa, desde luego, está clara, y es que las partes implicadas tendrán que poner toda la carne en el asador.* ■

Virginia LAVIN

BURAGLIA

Cocinas

Desde 1922 nuestra empresa está especializada en solucionar cualquier problema de instalaciones en cocinas, lavandería y mobiliario metálico para uso naval.

Our Company has been specialised since 1922 in solving all problems of naval kitchen, laundry and furniture metallic installations.

AVDA. PEREZ GALDOS, 10 · TELEFONO 325 41 69

46007-VALENCIA

EUROPA, A TODA VELA

El trimarán «Alimentos de España» ha supuesto la primera participación española en la Regata de Europa-III Open UAP de la Comunidad Europea. La sexta posición conseguida en la categoría de Fórmula II ha convertido la experiencia en un acicate para próximas ediciones. El primer velero construido totalmente en nuestro país y tripulado por españoles que ha participado en esta prueba presenta así un balance satisfactorio. Fueron casi 2.500 millas de mar entre la ciudad alemana de Hamburgo y el puerto francés de Toulon y cinco singladuras por aguas del Atlántico y del Mediterráneo. La competición se celebró entre los pasados 23 de julio y 16 de agosto.

EL deporte de la vela española ha dado un salto importante con su participación en el III Open UAP de la Comunidad Europea y la sexta posición alcanzada por el trimarán «Alimentos de España». Si bien anteriormente se había registrado alguna participación española en esta misma regata, en la que se reúnen los multicascos más veloces del continente, ha sido la primera vez que una embarcación totalmente construida en nuestro país y tripulada por españoles ha cubierto todo el recorrido.

La competición se inició el pasado 23 de julio en la ciudad alemana de Hamburgo, donde tomaron la salida siete catamaranes, diez trimaranes y un prao pertenecientes a las fórmulas I y II de los multicascos. Un tercer velero más se incorporó más tarde en Southampton (Gran Bretaña), en la tercera etapa de la prueba. En total fueron diecinueve embarcaciones en representación de diez nacionalidades diferentes (Reino Unido, Alemania, Suiza, Suecia, Holanda, Polonia, España, Francia, Canadá y Portugal), lo que convierte a esta competición en un vínculo más para los países europeos.

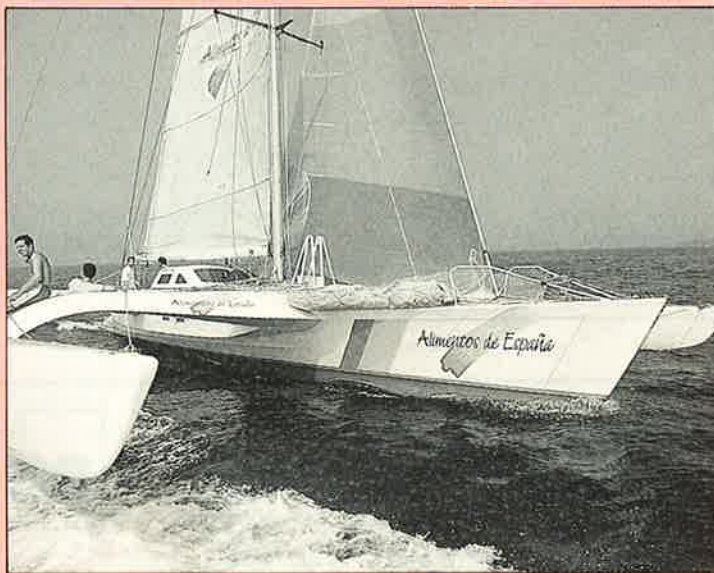
Hamburgo, Den Haag, Southampton, Lorient, Vigo, Vilamoura y Toulon han sido los puertos escenario de las salidas y

llegadas de esta flota, en una edición en la que también por primera vez ha figurado una ciudad española como final y principio de etapa.

El catamarán francés «Jet Services» y el trimarán de la misma nacionalidad «Elf Aquitaine» se alzaron con el triunfo en fórmula I y II, respectivamente, lo que les supuso un premio de un millón y medio de pesetas a cada

mentos de España» y la velocidad entre 15 y 25 nudos que puede alcanzar le hacían a priori muy acorde para esta prueba, donde se suelen combinar etapas cortas al «sprint» y largas de fondo, en medio de vientos generalmente muy variables en dirección e intensidad, que suelen obligar a una navegación de tipo ceñida, en contra del viento.

Gobernado por Juan Zarauza



uno, además otras cantidades por las distintas posiciones conseguidas en cada etapa de la prueba.

La sexta plaza del «Alimentos de España» en fórmula II supone, en opinión de los expertos, una buena posición, teniendo en cuenta que la prueba suponía el bautismo de mar para este velero. De 17 metros de eslora; 12,4 de manga máxima y 5,5 toneladas de desplazamiento, fue construido en la localidad pontevedresa de Villagarcía de Arosa tras una metódica planificación. Julio García, su constructor, compró a Phil Morrison los planos base del trimarán «Umupro Jardin», en el que se ha basado, y al que mejoró con una aligeración de peso después de haber modificado los volúmenes de su casco central.

Las características del «Ali-

mentos de España» y tripulado en una primera fase por Luis Romero, Jordi Tussell, Paco Fernández y Julio García, y en una segunda desde Vigo con las sustituciones de los tres últimos por Benito Romero, Curro Girón y Alfonso Jordana, logró terminar la regata sin ningún incidente, al que son muy propensos los multicascos en general, normalmente por rotura o vuelco.

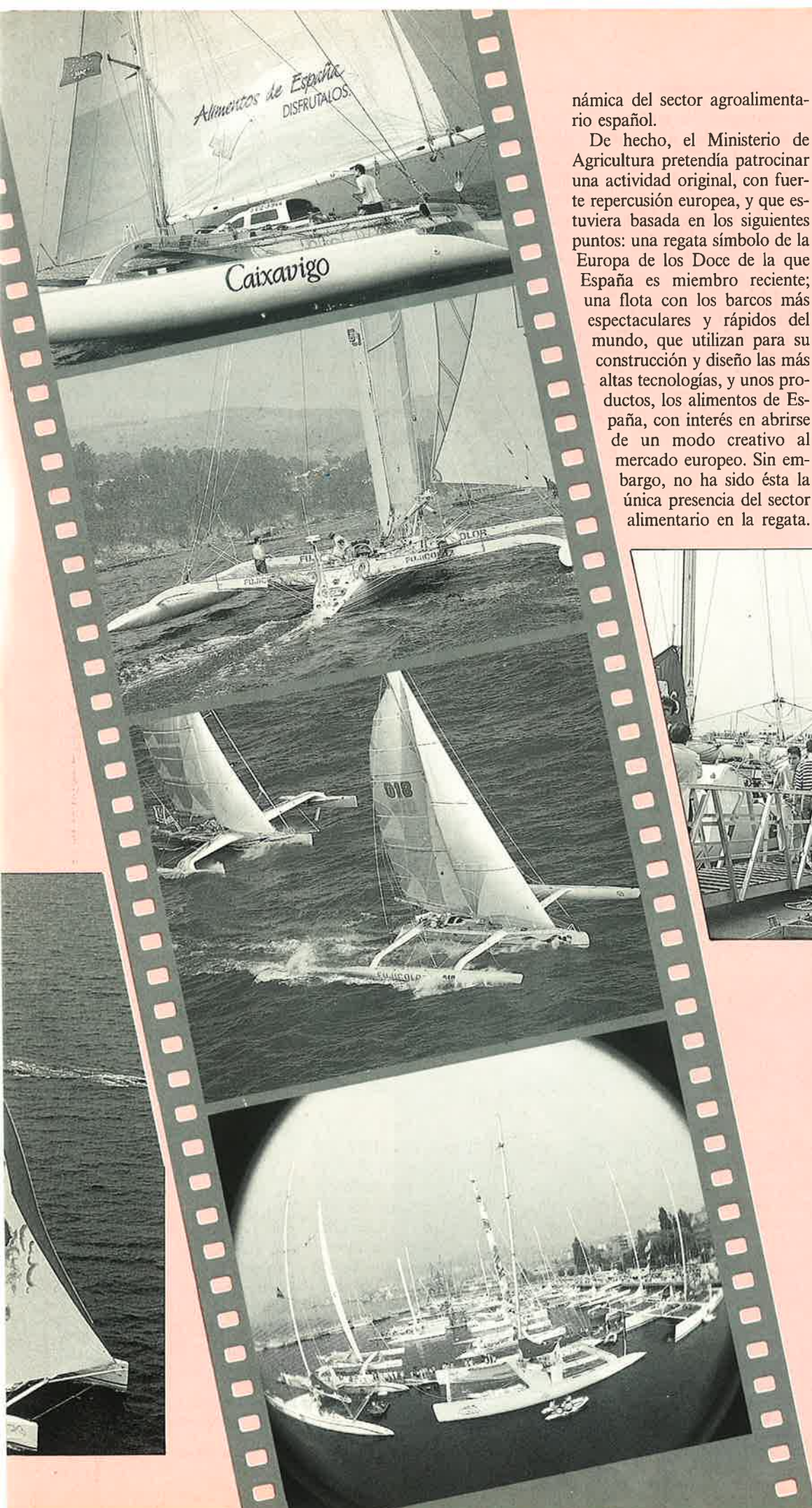
Además del desconocimiento en el comportamiento del «Alimentos de España» en su primera regata oceánica como trimarán, la tripulación del velero español añadió otras dificultades, como la rotura de la radio de a bordo, que impidió la comunicación con tierra y obtener de esa forma la información meteorológica necesaria para plantear la táctica y el rumbo adecuados a las condiciones atmosféricas. Este problema supuso un auténtico

calvario en la última etapa, entre Vilamoura (Portugal) y Toulon (Francia), en la que invirtieron seis días y que fue calificada por Juan Zarauza al término de la singladura como «eterna, agotadora y desesperante».

El trimarán fue trasladado tras el final de la prueba a su puerto base de Vigo, donde se enfrentará a un reacondicionamiento, o seguramente, a la construcción de un nuevo «Alimentos de España» que enfrente las próximas regatas del circuito internacional para multicascos a partir de 1990.

El barco ha estado patrocinado por la Dirección General de Política Alimentaria del Ministerio de Agricultura, que pretendía en esta ocasión, tras su experiencia con un barco del mismo nombre en la II Ruta del Descubrimiento, continuar en la línea de fomento de la presencia española en la Regata de Europa y ofrecer una imagen positiva y di-





námica del sector agroalimentario español.

De hecho, el Ministerio de Agricultura pretendía patrocinar una actividad original, con fuerte repercusión europea, y que estuviera basada en los siguientes puntos: una regata símbolo de la Europa de los Doce de la que España es miembro reciente; una flota con los barcos más espectaculares y rápidos del mundo, que utilizan para su construcción y diseño las más altas tecnologías, y unos productos, los alimentos de España, con interés en abrirse de un modo creativo al mercado europeo. Sin embargo, no ha sido ésta la única presencia del sector alimentario en la regata.

Otras empresas, fundamentalmente francesas, han patrocinado también sus embarcaciones, fundamentalmente francesas, han patrocinado también sus embarcaciones, como «Stalaven», «Ker Cadélaç», «Nems Luang» o «Fleury Michon».

La regata cuenta también con el patrocinio de Seguros UAP y con el apoyo institucional de la propia Comisión Europea. El propio presidente de la Comisión, Jacques Delors, se refirió en su mensaje para la segunda edición de la prueba al vínculo que supone para los distintos países europeos su celebración. *Esta regata —señaló Delors— nació del encuentro de dos ambiciones. En primer lugar, la de los organizadores, europeos con-*



vencidos, que quisieron traducir este compromiso en sus actividades profesionales y deportivas y compartir sus pasiones con el mayor número posible de ciudadanos. En segundo lugar, —dijo—, la de los responsables de la Comunidad Europea, que deseando dar a esta Comunidad un rostro más familiar, han querido que vaya al encuentro de los ciudadanos, reforzando así el sentimiento de pertenencia a un mismo conjunto, a un mismo futuro compartido.

Estoy convencido —añadió Delors—, que el Open UAP de la Comunidad Europea conocerá un gran éxito. Sabemos ya que los municipios de apoyo se han movido, han lanzado iniciativas para que cada etapa sea una ocasión de fiesta en Europa, lugar de intercambio y diálogo. ■

Miguel PEDRERO

MAR 65

Tomás Gómez Guerrero murió en el incidente

Ametrallada en Marruecos la barcaza «Mi esperanza»



Hay dudas sobre si en ese momento se estaba dedicando a la pesca o al contrabando de droga.

La barcaza «Mi esperanza», matriculada en Algeciras, fue ametrallada en la noche del pasado 17 de agosto por una patrullera de vigilancia aduanera en aguas cercanas a Tánger. Las autoridades marroquíes sospechaban que el barco español transportaba hachís y, al no atender la tripulación española los avisos de

detención, optaron por el ametrallamiento. A consecuencia de los disparos falleció Tomás Gómez Guerrero, otro miembro de la tripulación resultó herido y un tercero pasó a disposición judicial. A los supervivientes se les acusa de pescar ilegalmente y no atender a las autoridades aduaneras.

EL destino había preparado a la tripulación de la barcaza española «Mi esperanza» un fatal desenlace para la noche del 17 de agosto. Mientras se hallaba en aguas de Ksar Seguer, al oeste

se daba a la fuga y optaron por su ametrallamiento. A consecuencia de los disparos murió Tomás Gómez Guerrero, motorista de la embarcación; Juan Rodríguez Cerdeño resultó herido y Juan Antonio Rico pa-

de tráfico de drogas», alegando que, en el momento de la detención, los pescadores lanzaron al mar paquetes por la borda y que en el barco no había artes de pesca. Esta acusación se la presentaron a nuestro embajador en un informe quien, tras su lectura, manifestó que desgraciadamente todo hacía pensar que la versión marroquí era cierta a pesar de que Juan Antonio Rico negaba las acusaciones.

Mientras Juan Rodríguez Cerdeño se recuperaba de sus heridas en un hospital marroquí, se celebraba en Tetuán el juicio contra el otro superviviente, Juan Antonio Rico. En el proceso, éste negó las acusaciones de tráfico de estupefacientes, intento de fuga y entrada ilegal en Marruecos aunque reconoció la acusación de pesca furtiva asegurando que pescaban marisco, concretamente mejillones y almejas; especie esta última actualmente en veda.

En la vista oral, Juan Antonio Rico fue acusado de pesca furtiva, intento de fuga y tentativa de entrada en Marruecos sin documentación. Por su parte, será juzgado una vez le sea dado el alta médica.

Por cada uno de los cargos citados, los pescadores españoles pueden ser condenados a un máximo de seis meses de prisión aunque el juez tiene la potestad para decretar la acumulación de penas.

En fuentes diplomáticas se ha especulado con la posibilidad de que el cambio de cargos, por parte de las autoridades marroquíes, podría haberse debido al interés porque no existan tensiones en la próxima visita del monarca alauita, Hassan II de Marruecos. Una visita, suspendida ya en varias ocasiones anteriores. ■

de Tánger, una patrullera de vigilancia aduanera se acercó al pesquero algecireño al sospechar su involucración en tráfico de drogas. Al parecer, según declaraciones de uno de los supervivientes, el motorista de «Mi esperanza» al escuchar el alto dado por la patrullera marroquí se puso nervioso y, en vez de frenar, accionó la palanca del motor en sentido contrario al de las autoridades, por lo que éstas interpretaron que

só a disposición judicial.

Nada más conocerse el suceso, una intensa tarea diplomática se desarrolló entre los Ministros de Asuntos Exteriores de los dos países y nuestra embajada en Rabat con el fin de esclarecer los motivos del ametrallamiento en el que murió Tomás Guerrero.

En principio, las autoridades policiales de Marruecos acusaron a los tripulantes de «Mi esperanza» de «actividad ilícita

Ana DIAZ



LOS barcos palangreros y arrastros españoles y franceses que faenan en el área comunitaria de pesca denominada «zona ocho», dentro de la que se encuentra la zona de Eskote, tienen que atenerse, desde el mes de julio pasado, a las normas contenidas en un acuerdo de «buena conducta» que se firmó a principios del citado mes. El documento fue suscrito en París después de dos largos años de conversaciones e intentos, y sobre él estamparon su firma los representantes de las cofradías de bajura y la Federación Española de Armadores por parte española, y el presidente del Comité Central de Pesca por parte francesa.

El acuerdo intentará reforzar por un período mínimo de seis meses la cooperación para solucionar problemas comunes en este área de pesca. Las fricciones entre los palangreros y los arrastreros que faenan en esta zona son un problema «histórico», según lo califica el presidente de la Asociación de Armadores de Altura de Ondárroa, José Ramón Aranzamendi. *Se trata de unos roces que han existido toda la vida, derivados de lo antagónico de ambos artes de pesca. El palangre es un método pasivo, que se lanza al fondo del mar y queda allí a la espera de que el pescado pique, y el arrastre es activo. Llega un momento en que ambos chocan, los palangres se enganchan a las redes y se produce el consiguiente destrozo y enfado de sus propietarios.*

Para evitar estos conflictos en el acuerdo se han especificado tres puntos. El primero de ellos contempla una serie de medidas destinadas a mejorar la comunicación entre los patrones de los barcos. El segundo punto se refiere a las medidas técnicas relativas al ejercicio de la técnica del palangre y del arrastre. En es-

Acuerdo franco-español para faenar en la «zona ocho»

te sentido, se han introducido una serie de modificaciones, tales como la longitud del palangre, con el fin de mejorar la cohabitación entre los pescadores de ambas nacionalidades. El tercer punto contempla una serie de aspectos relacionados con la mejora de las diferentes actividades relacionadas con la navegación, tales como el balizamiento, etcétera.

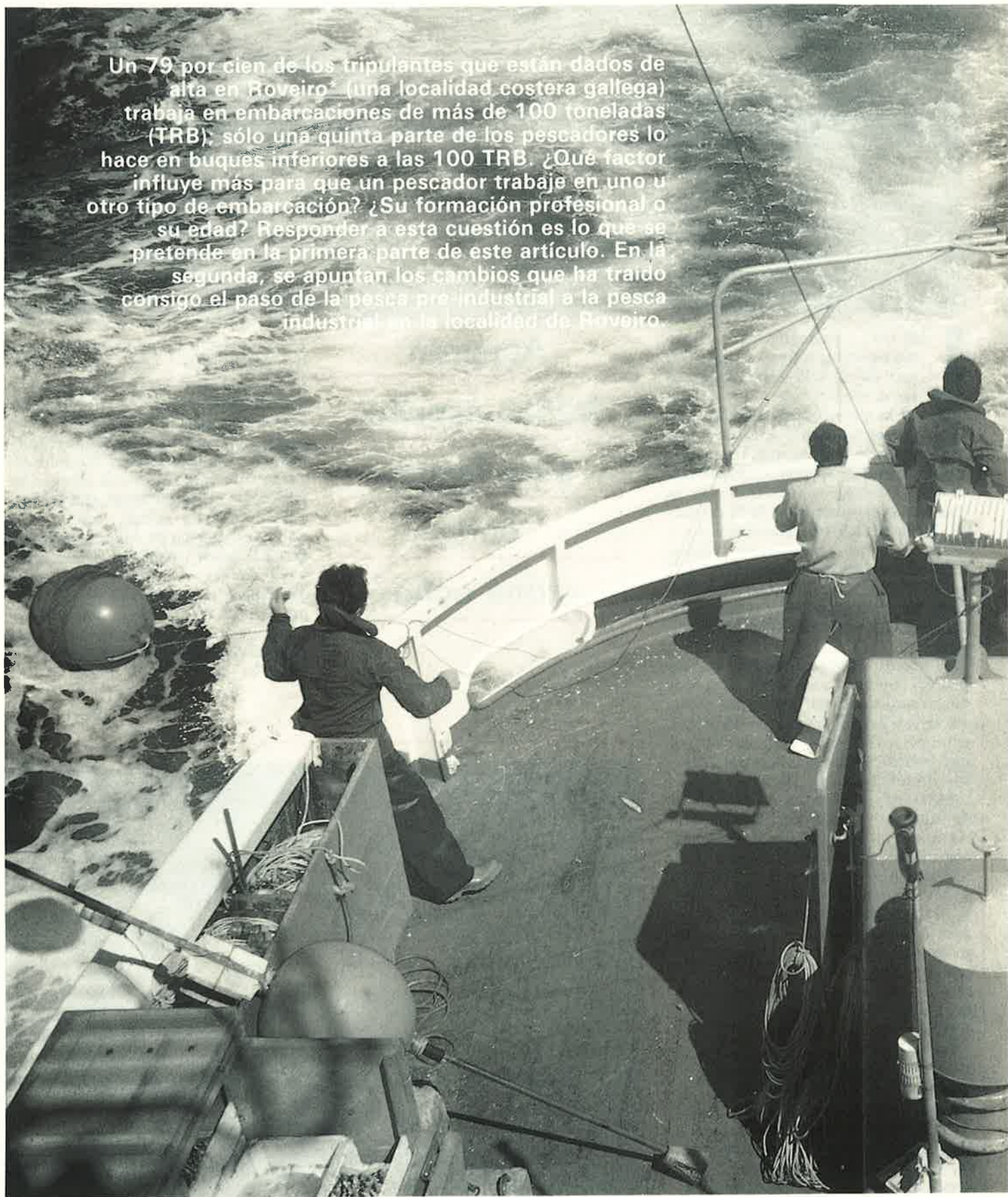
El documento suscrito, que ha sido posible en opinión de Aranzamendi *gracias a la buena voluntad de ambos países y a la defensa de intereses comunes desde que España es miembro de la CE*, es el primer paso de un intento de institucionalizar los contactos sectoriales como *garantía de la solidaridad que debe primar entre los pescadores de ambos países.*

Virginia LAVIN



GENTES DEL MAR

Un 79 por cien de los tripulantes que están dados de alta en Roveiro² (una localidad costera gallega) trabaja en embarcaciones de más de 100 toneladas (TRB); sólo una quinta parte de los pescadores lo hace en buques inferiores a las 100 TRB. ¿Qué factor influye más para que un pescador trabaje en uno u otro tipo de embarcación? ¿Su formación profesional o su edad? Responder a esta cuestión es lo que se pretende en la primera parte de este artículo. En la segunda, se apuntan los cambios que ha traído consigo el paso de la pesca pre-industrial a la pesca industrial en la localidad de Roveiro.



Estructura social y condiciones de trabajo



EN la flota pesquera de Roveiro se distinguen dos tipos de actividad: la industrial y la pre-industrial. Pertenecen a la actividad pesquera industrial los barcos que se dedican al pincho, al arrastre y a la pesca del bonito; son las embarcaciones de más de 100 toneladas (TRB). Se engloban en la pesca pre-industrial las embarcaciones menores de 100 TRB: tarrafas y lo que, tradicionalmente, se conoce como flota artesanal (buques de menos de 10 TRB).

Como se aprecia en la tabla 1, las características medias de las embarcaciones —su tamaño, su número de tripulantes, y su potencia— van en sentido decreciente desde la pesca industrial a la pesca pre-industrial.

Indicadores del grado de desarrollo técnico de la actividad pesquera son: el tamaño de la embarcación por tripulante (TRB/Tripulantes) y la potencia por tripulante (CV/Tripulantes); cuanto mayor sea el valor de estos indicadores —más CV por tripulante y más TRB por tripulante— mayor será el grado de mecanización. Con el desarrollo técnico —con el aumento del grado de mecanización de las embarcaciones— se tiende a reducir la proporción pescador/TRB (1).

En general, el grado de instrucción de los trabajadores empleados en los buques pesqueros es muy bajo (ver gráfico 1). Casi la mitad de los pescadores son analfabetos funcionales —un 48 por cien no ha concluido los estudios primarios—; es decir, que apenas conoce los rudimentos más elementales de la lectura y la escritura y, por supuesto, no practica ni la una ni la otra. Es muy significativo el escaso porcentaje de pescadores que

(*) Se trata de una población ficticia, a fin de salvaguardar la identidad de los informantes.

finalizan los estudios de EGB (7 por cien).

No es mucha la diferencia en el grado de instrucción entre los pescadores más jóvenes y los de más edad (ver tabla 2). Un dato significativo es que el porcentaje de pescadores que no han terminado los estudios primarios es el mismo en los que tienen de 16 a 35 años (50 por cien) que en los que tienen más de 35 años (50 por cien). Y la proporción de titulados en Formación Profesional de nivel 1 (FP-1) es más del doble entre los mayores de 35 años (69 por cien) que entre los que tienen de 16 a 35 años (31 por cien).

No obstante, y a pesar de la contundencia de estos datos, entre los más jóvenes parece apuntarse la tendencia a mejorar el grado de instrucción: 1) en la población más joven (de 16 a 35 años) es mayor el porcentaje de los que han terminado los estudios primarios (68 por cien); 2) prácticamente la totalidad de los que han terminado EGB (97 por cien) tienen menos de 35 años; y 3) el porcentaje de pescadores que ha conseguido obtener el título de Formación Profesional de nivel 2 es mayor entre los que tienen de 16 a 35 años (57 por cien) que entre los que



tienen más de 35 años (43 por cien).

A partir de los datos que se han podido obtener, la distribución de titulados en Formación Profesional según el tamaño de las embarcaciones parece indicar que se ha producido un aumento de la cualificación profesional de las tripulaciones al crecer el grado de mecanización y la tecnología de las embarcaciones: 1) en la flota de más de 100 TRB hay, por término medio, cuatro titulados en Formación Profesional por embarcación, mientras que en la pesca pre-industrial (barcos menores de 100 TRB) sólo hay un titulado por cada dos embarcaciones; y 2) casi todos los titulados en FP-2 (96 por cien) trabajan en los barcos mayores de 100 TRB.

Ahora bien, los cambios tecnológicos introducidos en los últimos años no han producido un aumento general de la cualificación de los pescadores: sólo un 5 por cien de los pescadores han realizado estudios de Formación Profesional de Nivel 2 (FP-2); a este reducido porcentaje debe añadirse un 24 por cien que ha obtenido la cualificación de la FP-1 (Formación Profesional de Nivel 1).

Pese al grado de desarrollo tecnológico y a la mecaniza-

TABLA 1

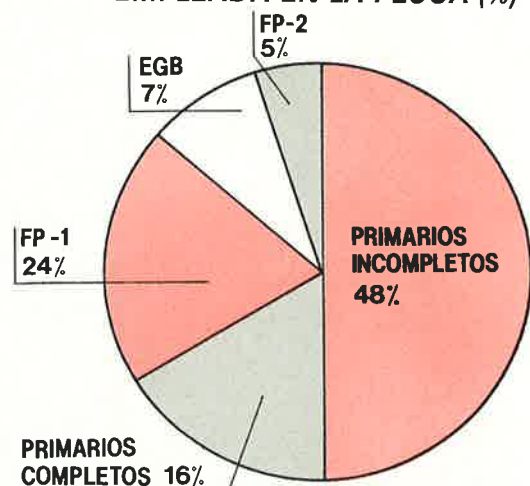
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA FLOTA SEGUN EL TIPO DE ACTIVIDAD PESQUERA

Características técnicas	Tipo de actividad pesquera		
	Pesca industrial (Más de 100 TRB)	Pesca pre-industrial (Hasta 100 TRB)	
		De 10 a 100 TRB	Hasta 10 TRB
TRB/Barco	186	35	4
Tripulantes/Barco	19	10	2
Potencia CV/Barco	608	202	29
Potencia CV/Tripulante	33	20	14
TRB/Tripulantes	10	3	2
Potencia CV/TRB	3	6	7
Número de barcos	28	6	38
TRB	5.201	210	148
CV	17.035	1.212	1.084
Número de tripulantes ..	522	61	77

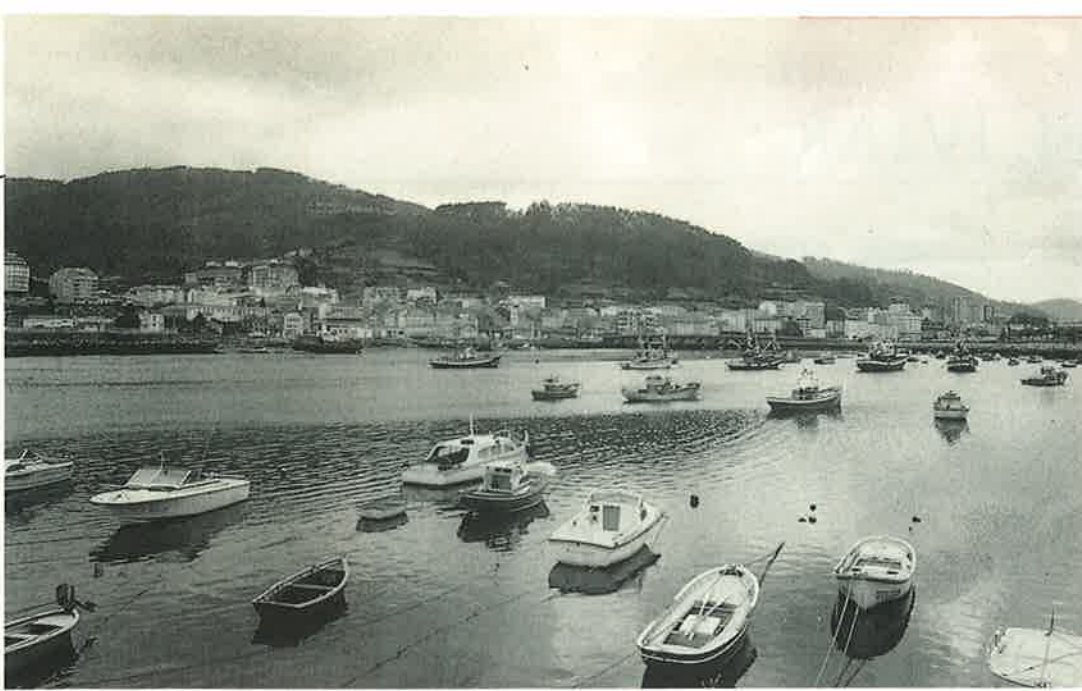
FUENTE: Instituto Social de la Marina. Año 1988. Elaboración propia.

GRAFICO 1

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA PESCA (%)



FUENTES: ISM, Padrón Municipal y Ayudantía de Marina. Elaboración propia.



en FP-2, es mayor el grado de instrucción de los que trabajan en la pesca pre-industrial (ver tabla 3).

Tomando como referencia a la edad media del conjunto de la población masculina empleada en España (40,5 años), puede decirse que la población empleada en la pesca es joven, puesto que su edad media es de 36,5 años (ver gráfico 2); una edad media que es inferior también a la de los varones ocupados en los sectores de la construcción (38,5 años), el sector servicios (40 años), la in-

TABLA 2

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA PESCA SEGUN LA EDAD

Grado de instrucción	Edad				
	16-25	26-35	36-45	46-55	56-65
Primarios incompletos ...	41	49,5	53	43,5	55
Primarios completos	22	20,5	8,5	13	15
EGB	25	6	1	0	0
FP-1	8	18	32	39,5	30
FP-2	4	6	5,5	4	0
TOTAL (%) ...	100	100	100	100	100
Número de casos	(96)	(151)	(126)	(78)	(20)

FUENTE: Instituto Social de la Marina, Padrón Municipal, Ayudantía de Marina. Año 1988.
Elaboración propia.

TABLA 3

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA PESCA SEGUN ACTIVIDAD

Grado de instrucción	Tipo de actividad pesquera	
	Pesca pre-industrial	Pesca industrial
Primarios incompletos ..	38	49
Primarios completos	11	17
EGB	13	6,5
FP-1	36	22,5
FP-2	2	5
TOTAL (%)	100	100
Número de casos	(45)	(426)

FUENTE: Instituto Social de la Marina, Padrón Municipal, Ayudantía de Marina. Año 1988.
Elaboración propia.

ción que tienen actualmente las embarcaciones de la pesca industrial (barcos de más de 100 TRB) (ver tabla número 1), de los 19 tripulantes que tiene cada embarcación por término medio, sólo cuatro han realizado estudios de Formación Profesional; de esos cuatro titulados, tres son de FP-1 y sólo hay un titulado en FP-2. Considerando que la formación de un 66 por cien de los tripulantes de estos barcos se ha quedado en estudios primarios (un 49 por cien ni siquiera los ha concluido), es obvio que el criterio que regula la contratación del personal subalterno —marineros y personal de fonda— no es la cualificación profesional.

Exceptuando los titulados



industria (40,5 años) y la agricultura (44 años).

Ahora bien, la edad media de los pescadores varía significativamente según el tipo de actividad al que se dedican. En la pesca pre-industrial los trabajadores son más viejos que en la industrial: 41,6 años de edad media en los tripulantes de los barcos de menos de 100 TRB y 35,1 años en los que trabajan en las embarcaciones de más de 100 TRB. Como se aprecia en la tabla 4, hasta los 45 años, es mayor el porcentaje de pescadores que trabajan en la pesca industrial que en la pre-industrial; y los pescadores de más de 45 años tienden a trabajar más en los barcos menores de 100 TRB que en la pesca industrial. Esto se apre-

cia mucho mejor en el gráfico 3, en el que se compara la estructura de edad de los pescadores que están embarcados en la flota del «pincho» con la de los que trabajan en la flota artesanal (menos de 10 TRB).

El punto diferencial entre la actividad pesquera industrial y la pre-industrial son las condiciones de trabajo. Según un informante, los que van al «pincho» llevan una vida muy dura, llegan «hasta las 18 ó 19 horas de trabajo diario». De ahí que la gente de más edad busque trabajo en «los barcos de bajura, una vez que dejan el 'pincho' a cierta edad». Muchos de ellos «se jubilan» a los 50, porque no lo resisten. A su edad ya no resisten el ritmo de trabajo que llevan en el palangre. Es imposible resistirlo un hombre de cierta edad. Entonces cogen gente joven. Se seleccionan ellos solos: uno mayor no pide ir al Gran Sol».

Hasta aquí la relación entre el grado de instrucción, la edad, las condiciones de trabajo y el grado de mecanización de las embarcaciones. Veamos, a continuación algunas de las transformaciones que se han producido en el paso de la actividad pesquera pre-industrial a la industrial: el cambio en la estructura social de la comunidad pesquera de Roveiro y la no institucionalización de un sistema de relaciones laborales que permita ajustar las condiciones de trabajo a las nuevas formas de producir que ha traído la industrialización de la flota pesquera.

En los últimos quince años se ha quebrado la estructura social tradicionalmente «igualitaria» de los que vivían del mar. Los cambios introducidos en la actividad pesquera —se ha pasado de una pesca pre-industrial a una industrial— se han materializado no sólo en grandes diferencias económicas entre armadores, patrones, mecánicos y marineros, sino en un nuevo sistema de relaciones sociales y laborales: jerarquización en el trabajo —un patrón omnipotente—;



cambio de la figura del patrón-armador por la del armador-en-tierra; creciente importancia de los titulados encargados de las máquinas —mecánicos—; y una escasa valoración por el oficio de marinero. Los cambios en el sistema productivo han introducido una nueva lógica en la producción, abriendo un abismo entre los que trabajan en el mar. Y han aparecido los signos de una nueva estructura social que intenta abrirse paso haciendo pedazos los restos del viejo gremio de mareantes. «Hay una estructura social muy claramente diferenciada: económicamente, e incluso de relación social. Hay una diferencia entre armador y marinero bastante notable en estos puertos.» Diferencias que se manifiestan en la empresa: poder económico y control administrativo; y también en los signos externos de consumo: coches, chalets, celebración de fiestas, etcétera. Pero este nuevo estrato social no ha tenido tiempo suficiente para incorporar otros signos de las clases dominantes tradicionales: «La mayor parte de los armadores no tienen más cultura —algunos tienen menos— que los marineros jóvenes de hoy, que fueron al colegio y terminaron al menos la EGB; en muchos aspectos, algunos de éstos tienen mayor nivel de información que los mismos armadores.»

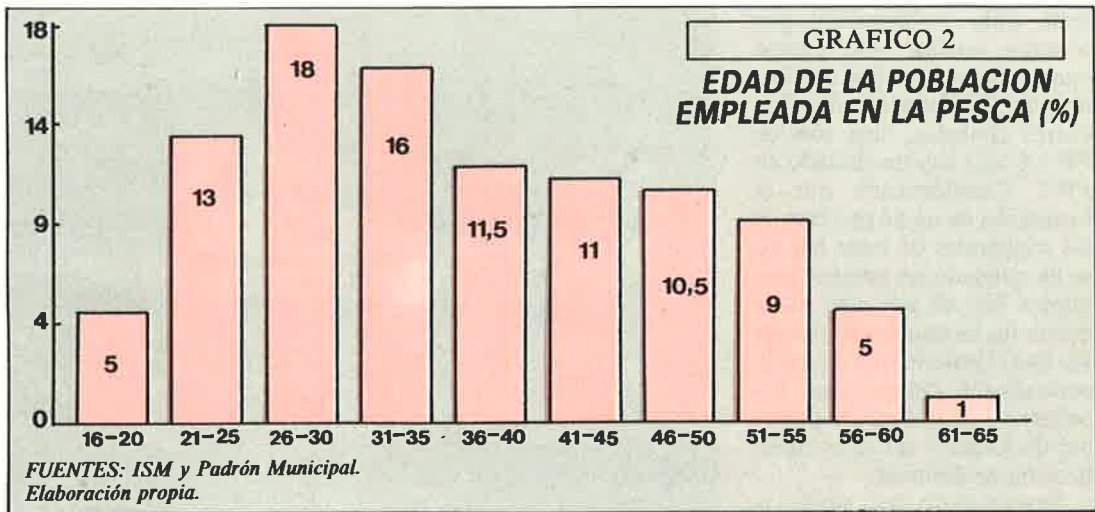
Con el cambio económico llegó la prosperidad al marine-

TABLA 4

EDAD DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA PESCA SEGUN EL TIPO DE ACTIVIDAD

Edad	Tipo de actividad pesquera	
	Pesca pre-industrial	Pesca industrial
16-25	14	20
26-35	23	37
36-45	16	24
46-55	31	16
56-65	16	3
TOTAL (%)	100	100
Número de casos	(137)	(523)

FUENTE: Instituto Social de la Marina, Padrón Municipal. Año 1988. Elaboración propia.



ro: «Al trabajar en aguas de la Comunidad Económica, el marinerero ha mejorado mucho su condición social y económica. Mejoró su vivienda: en este puerto, la vivienda del marinerero era muy pobre.» Y cambiaron sus pautas de consumo: «Mejoraron sus condiciones y adquirieron una cantidad de bienes que tal vez son ya casi superfluos: coches de marcas un poco caras, todo tipo de electrodomésticos; hay casas de marinereros con dos videos, uno para los hijos y otro para los padres.» Reconocen la mejora de su situación económica, pero un informante advierte: «La relación entre armador y marinerero no ha mejorado. La relación social no ha mejorado.»

En muy poco tiempo, algunos armadores-patronos han pasado a ser simplemente armadores-en-tierra. No es extraño que en su nueva posición social aparezca como «un hombre conservador, dedicado más a capitalizar, que se ha olvidado de que antes de ser armador era marinerero». Pero éste no es un juicio de valor, sino la consecuencia del cambio en su rol social: «Es casi natural que cuando llega a empresario trate



de defender los intereses de la empresa.»

Se han modificado los medios de producción y se ha incorporado una nueva organización del trabajo. Sin embargo, todavía «no hay una reglamentación. No hay convenios colectivos de ningún género. Fueron consiguiendo algunas mejoras en ese aspecto, aunque todavía tienen muchas cosas que reclamarles a los armadores. En el año 1977 ó 78 hubo una huelga, organizada por la INTEGA. Fue un fracaso. No había cumplido los trámites necesarios para que fuera legal. Se consideró huelga ilegal. Reclamaban que pagaban a medias gastos que eran propios del armador, de la empresa, porque los incluían en el Monte Mayor. Otra cosa que se pedía: vacaciones». Un fracaso como éste, unido a la escasa capacidad que han mostrado hasta el momento para la acción colectiva organizada —«no se cohesionan ni siquiera para sus propios asuntos, asuntos que les interesen. No hay mentalidad sindical en el colectivo»—, permite suponer que aún tardará mucho tiempo la implantación de un sistema de relaciones laborales que permita la negociación de las condiciones de trabajo entre marineros y armadores-en-tierra. ■

José Manuel MONTERO
LLERANDI
Benito RODRIGUEZ
GUERREIRO

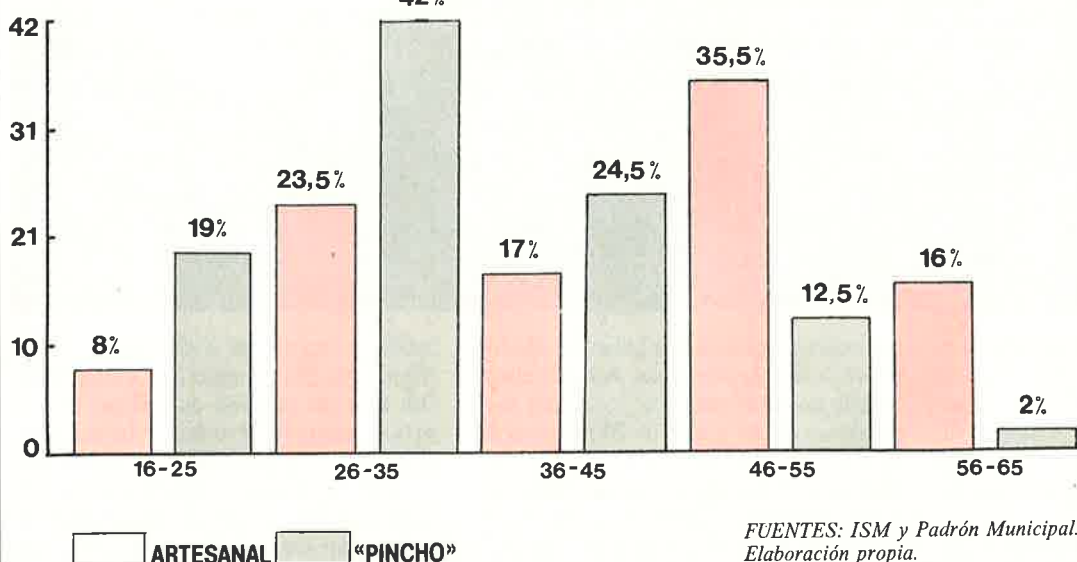
NOTAS

(1) Las características medias de las embarcaciones en la pesca industrial son: 186 TRB/Barco, 19 Tripulantes/Barco, y 608 CV/Barco. Para poder llegar a esas 186 embarcaciones —puesto que el tamaño medio de estas unidades es de cuatro TRB—. Ahora bien, estos 46 buques de la flota artesanal tendrían un total de 92 tripulantes y una potencia de 1.334 CV. Por tanto, se cumple la Ley General de Desarrollo: «A barcos mayores, menor proporción de hombres empleados por TRB.»

(2) Los datos procedentes de la Ayudantía de Marina fueron cedidos amablemente por Lola Varela y Dionisio Pereira, que están finalizando una investigación sobre titulaciones náutico-pesqueras en la flota gallega.

GRAFICO 3

ESTRUCTURA DE EDAD DE LOS MARINEROS DE LA FLOTA ARTESANAL Y DEL «PINCHO»



CANTABRIA

MANIFESTACION CONTRA LA DEGRADACION DE LA BAHIA

Varios cientos de personas, en su mayor parte mariscadores, ecologistas y representantes de agrupaciones políticas, se manifestaron durante el pasado mes de agosto en Santander solicitando el cese de los vertidos industriales y el saneamiento de la bahía de la capital cántabra.

Desde el siglo pasado, la bahía de Santander ha perdido el 83 por cien de su costa natural así como el 40 por cien del volumen de agua que contenía. El motivo de estas pérdidas no es otro que los rellenos artificiales para encontrar terrenos edificables.

La Diputación regional tiene un plan de saneamiento

integral de la bahía valorado en 6.000 millones de pesetas. Proyecto que no se ha puesto aún en marcha a pesar de sus tres años de existencia.

La degradación biológica de la bahía santanderina es creciente debido a los vertidos de las casi 300 industrias que se asientan en sus márgenes. Por otra parte, la coordinadora de mariscadores ha pedido a las autoridades la elaboración de un mapa de la zona en el que queden reflejados los puntos de pesca y dragado y, en caso de no ver atendidas sus peticiones, han anunciado movilizaciones más radicales. ■

ASTURIAS

INCENDIO Y HUNDIMIENTO DE UN PESQUERO



Un incendio en el cuarto de máquinas provocó el hundimiento del pesquero «Gaztelu», con matrícula de San Sebastián y base en el puerto de Avilés, el día 20 de agosto, cuando se encontraba a seis millas del cabo Peñas, en la costa asturiana.

El patrón y propietario del barco, José Mateo Bocanegra, explicó que el siniestro se originó, probablemente, por un

cortocircuito que podría haber tenido lugar en la sala de máquinas. Aunque el accidente no causó víctimas, los daños materiales se elevan a más de 20 millones de pesetas, cantidad en la que estaba valorada esta embarcación que su dueño no había terminado aún de pagar. El patrón y la tripulación del pesquero se percataron del incendio hacia las siete y media de la mañana, tres horas después de su

salida del puerto de Avilés. Mateo Bocanegra dijo que aunque los cuatro pusieron todo su empeño en sofocar las llamas, decidieron abandonar la embarcación ante la imposibilidad de acabar con el fuego. Los cuatro hombres fueron recogidos por el buque tanque Harold Laborde, con base en Bahamas, que se encontraba en ruta hacia el puerto francés de Bayona. ■

GALICIA

OLEIROS VERSUS REPSOL

El alcalde de la localidad coruñense de Oleiros, Angel García Seoane, anunció el pasado mes de agosto su intención de denunciar a Repsol, empresa concesionaria de la refinería de La Coruña, ante el Tribunal Internacional de La Haya y el Tribunal de la CEE para asuntos de Medio Ambiente. Una avería en una de las tuberías de toma de carburante del petrolero de bandera liberiana «Delaware» ocasionó, días antes de que el alcalde de Oleiros anunciara su decisión, una marea negra en las costas coruñesas provocada por el derrame de 10.000 litros de fuelóleo. Angel García Seoane también piensa iniciar gestiones contra la empresa consignataria de este petrolero, entidad que comparte, junto con Repsol, la acusación de haber causado grandes perjuicios contra la ecología marina.

Varios días después de producirse estos hechos el Ayuntamiento de Oleiros volvió a denunciar la existencia de nuevos vertidos de petróleo que se extendían por la bahía de La Coruña. Des-



de la casa consistorial se informó de que varias zodiacs municipales habían recorrido la zona y detectado una gran mancha en el mar, procedente de los pantanales de la refinería. La empre-

sa Repsol expresó el desconocimiento de la existencia de la mancha y aseguró que no se había producido ninguna fuga en los depósitos o en los barcos. ■

MURCIA

MANIFESTACIONES EN CARTAGENA CONTRA EL USO DE ARTES ILEGALES



El buque «Sirius» de la organización ecologista Greenpeace fondeó en julio en el puerto de Cartagena, junto con otros 40 barcos pesqueros y otros auxiliares que faenan habitualmente en el litoral mediterráneo. El

acto se convocó como una protesta por la tolerancia de las autoridades que, según las palabras de los manifestantes, hacen la vista gorda ante la utilización de las redes de deriva ilegales.

Un portavoz de Greenpeace aseguró que unos 40 barcos con base en Almería y Algeciras, con autorización para utilizar palangres de superficie, usan redes de deriva ilegales con una longitud de hasta cinco millas y una profundidad de 20 metros. Añadió que estas redes actúan como una «cortina de muerte» que capturan todo lo que se encuentran a su paso.

Los pescadores contrarios al uso de estas artes les acusan de ser los culpables de las muertes de especies que se sacrifican para pescar otras. Centenares de delfines, ballenas, tortugas marinas, pez espada, atún, melva y bonito son víctimas de estas redes antes de llegar a la edad de reproducción, con las consiguientes consecuencias desastrosas para el equilibrio ecológico marino.

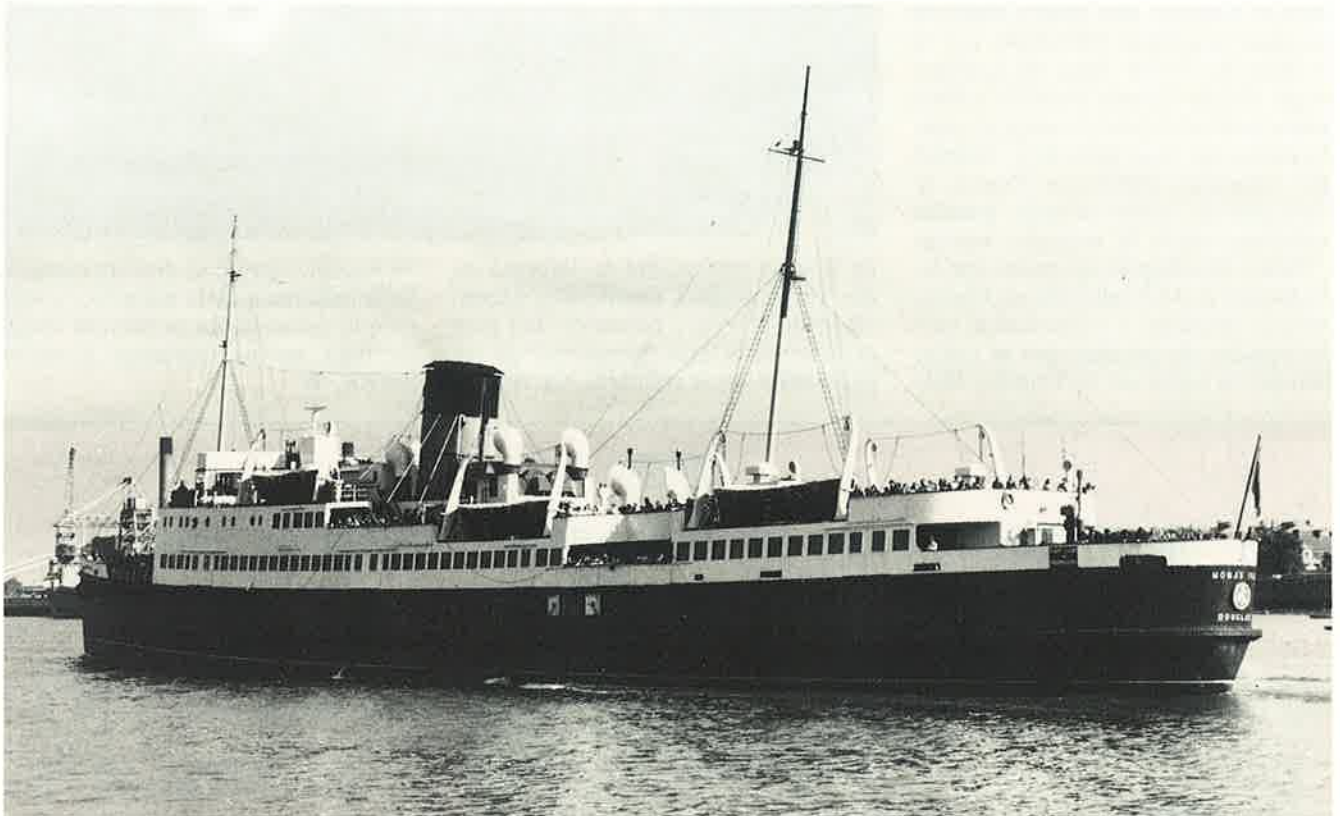
Los actos de protesta celebrados en Cartagena este verano han sido un exponente más de los conflictos que ha vivido durante los meses estivales el sector pesquero que faena en el Mediterráneo. ■

CANARIAS

MEJORAS EN EL TRANSPORTE INTERINSULAR

El pasado mes de julio se constituyó en Canarias la Conferencia de Fletes, un «pool» naviero interinsular que recibió el visto bueno de las administraciones central y autonómica y el recelo de los usuarios del transporte marítimo. Esta conferencia es necesaria, según Gabriel Calazada, presidente de la naviera Hespérides implicada en el pool, *porque es vital para los canarios, ya que con ella se conseguirían muchos objetivos comunes en beneficio del usuario*. Tales afirmaciones fueron realizadas en el transcurso de las Jornadas Marítimas organizadas por la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno canario que comenzaron el 17 de julio.

Durante las sesiones se vertieron duras críticas al transporte interinsular del archipiélago, y se acusó a la compañía Trasmediterránea de falta de interés. Como réplica, el presidente de esta compañía, José Pita, aseguró que la empresa que él preside tiene órdenes de la Administración del Estado, propietario de las acciones de la compañía, de prestar el mejor de los servicios a Canarias. Pita anunció también la inminente firma del contrato de compra de una unidad de «jet-foil», la tercera con que contarán las islas, cuya costa ronda los 3.000 millones de pesetas. ■



PAIS VASCO

SOS MEDUSAS

Durante el verano, la costa cantábrica, especialmente la guipuzcoana, se ha visto «invadida» por unos visitantes nada gratos para los bañistas: las medusas. La presencia masiva de celentéreos se debe, según el profesor Pérez Gándaras, del Instituto de Estudios Marítimos de Vigo, «a las altas temperaturas registradas en el Mar Cantábrico».

En San Sebastián ha sido numerosa la cantidad de medusas capturadas en la playa de Ondarreta donde, al entrar en la bahía, son trans-

portadas por las corrientes. El Ayuntamiento donostiarra para solucionar el problema, alquiló una barca angular con la que ha «peinado» la bahía de celentéreos. Si bien ha puesto en marcha, en colaboración con la Cruz Roja del Mar, una red especial entre el Peine de los Vientos y la isla para frenar así la entrada de medusas. La instalación de la red ha sido problemática por las corrientes y la forma de anclarla al fondo para que no se mueva. Por ello, el material de la red,

un coral sintético ligero, permite que ésta «baile» en la superficie marina.

La red ha sido instalada de forma experimental por el departamento de playas del Ayuntamiento donostiarra que la concibe no sólo como un método para capturar las algas, sino también como un sistema contra la contaminación de desperdicios flotantes. Algo que, de dar resultados positivos, será copiado por otras ciudades playeras. ■

GALICIA

CC.OO. PIDE CONVENIOS PARA EL SECTOR PESQUERO

El sindicato Comisiones Mariñeiras-CC.OO., hizo pública una petición a los armadores para la negociación con los trabajadores de convenios para el sector que permitan mejorar las condiciones laborales de los hombres de mar. La Ordenanza de Buques de Cerco y otras Artes, que está en vigor desde 1964, establece el «monte mayor» como sistema retributivo. CC.MM. opina que este sistema afecta a 800 hombres cuyas con-

diciones de trabajo son infrahumanas, y que se convierten en accionistas mayoritarios para los grandes gastos, pero no para las ganancias.

Este sindicato ha denunciado también el hecho de que las ayudas por paralización o cambio de modalidad concedidas por la Comunidad o por la Administración son recibidas por los armadores y nunca por los trabajadores. ■



MOPU

Revista del Ministerio
de Obras Públicas
y Urbanismo



GUÍA DE LAS COSTAS DE ESPAÑA

LAS COSTAS ESPAÑOLAS

La revista MOPU, publicación mensual editada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ha elaborado un monográfico sobre el litoral español titulado *Guía de las costas de España*. El volumen comprende 224 páginas e incluye un póster desplegable y cerca de 400 ilustraciones y fotografías en color.

A través de sus páginas, la publicación ofrece un recorrido por las 10 comunidades autónomas españolas con provincias costeras, en cada una de las cuales se analizan sus playas, acantilados, rías, espacios ecológicos, faros, arquitectura popular, clima, accesos, leyendas, puertos, fauna y flora, monumentos y urbanismo. Esta información se completa con una serie de reportajes en los que se abordan temas como la Ley de Costas, los derechos del usuario de la playa, los mares, tipos de playa, calidad y limpieza, urbanismo costero y fauna marina peligrosa. El volumen está a la venta desde el mes de julio. ■



Campaña del ISM para la
prevención del SIDA

INFORMACION:

Ocho años después de su identificación, el Síndrome de Inmunodeficiencia Adquirida (SIDA) se ha convertido en uno de los mayores azotes de la humanidad.

Según las últimas estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), expuestas en la

V Conferencia Internacional contra el síndrome que tuvo lugar el pasado mes de junio en Montreal,

Canadá, para la próxima década serán más de un millón las personas que tendrán el SIDA. Las mismas previsiones calculan en seis los millones de personas afectadas para el año 2000. Hoy por hoy, la mayoría de los científicos apuestan

por el «comportamiento responsable y bien informado» como el mejor método de prevención. En este sentido se enmarca la campaña iniciada recientemente por el ISM bajo el lema *Si previenes el SIDA, «No Da»*, sobre cuyas recomendaciones se centra el presente artículo de «Te interesa saber».

la mejor arma contra el SIDA

UNA buena parte de los especialistas en la lucha contra el SIDA afirma que existe una segunda generación de portadores del virus. Su contagio se ha producido por un abandono de las más elementales precauciones. Por tanto, incidir en las vías de contagio y en cómo prevenirlo es algo fundamental dado que, y en esto parecen estar todos de acuerdo, queda un largo camino por recorrer hasta dar con un antídoto eficaz contra la enfermedad.

Hoy sólo existe una forma eficaz para luchar contra el SIDA: la información. Por ello, el Insti-

tuto Social de la Marina ha puesto en marcha una campaña de prevención, con la colaboración del Ministerio de Sanidad y Consumo.

Dentro de la mencionada campaña, el ISM ha editado un folleto explicativo de lo que es el SIDA, los medios de transmisión y la forma de prevenirlo. *La obli-*

gada convivencia entre gente de caracteres y psicología dispares —señala el folleto—, la movilidad geográfica que conlleva a mantener una estrecha relación entre los tripulantes y otros colectivos de diferentes puertos y países, son circunstancias que favorecen la transmisión de enfermedades. Ello hace que el colectivo que componen las gentes del mar esté expuesto a contraer el virus del SIDA. Pero, ¿qué es el SIDA?

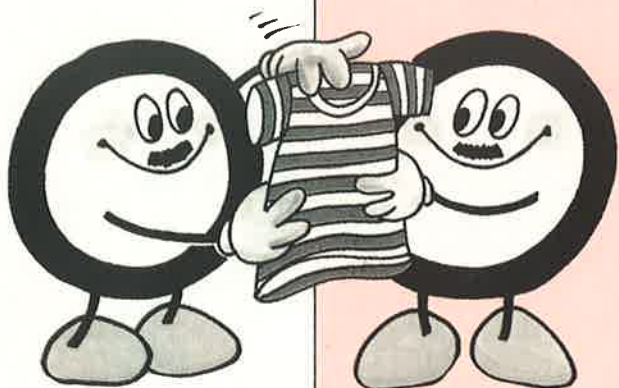
En el medio ambiente se encuentran gérmenes que pueden ser peligrosos para nuestra salud. Estos gérmenes son los virus, bacterias y parásitos que pueden atacar a nuestro organismo, y éste se defiende gracias al Sistema Inmunitario, mediante el cual las defensas del organismo atacan y destruyen o desactivan cualquier elemento que se haya podido introducir en él.

El SIDA se produce ante el fracaso del Sistema Inmunitario, causado por un virus llamado



NO COMPARTIR jeringuillas y agujas, utilizar siempre material desechable.

¿Cómo NO se transmite el SIDA?



Compartir la ropa.
Convivir con cualquier portador.



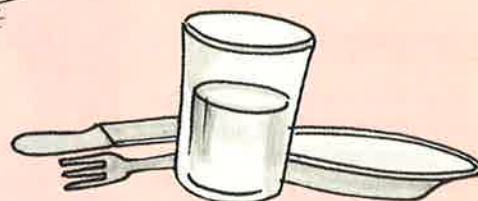
Relaciones sexuales con preservativo.

VIH (virus de la inmunodeficiencia humana). Este virus ataca nuestro sistema inmunitario (las defensas de nuestro organismo), haciendo más fácil que se desarrollen otras infecciones que son las desencadenantes de la enfermedad.

Antes de seguir adelante, conviene hacer una distinción entre *portadores* y *enfermos*. El enfermo de SIDA es el que ha desarrollado la enfermedad; el portador tiene el virus del SIDA, pero éste permanece «dormido» dentro de la célula, no causándole ningún problema a su salud. Estas personas pueden transmitir el virus a otras, a través de la sangre, las secreciones sexuales, o de madre a futuro hijo.



La picadura de un mosquito puede transmitir otras enfermedades (paludismo, fiebre amarilla) pero NO el virus del SIDA.

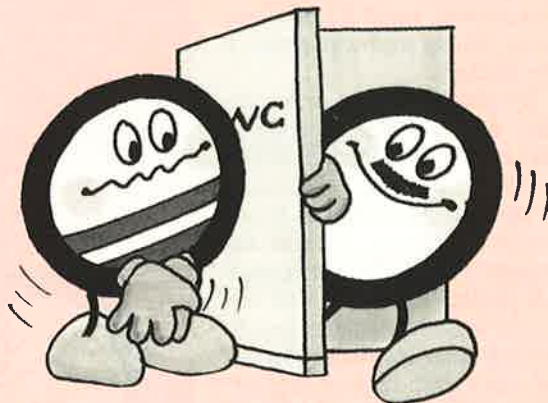


Compartir el vaso o los cubiertos para comer.

Transmisión sanguínea

El contagio por transmisión sanguínea se puede producir al ponerse en contacto la sangre de una persona sana con la de un portador del virus. Los casos más reseñables, por el peligro que entrañan, son por *compartir jeringuilla y agujas* con portadores (fundamentalmente toxicómanos); por *compartir material de uso de tatuajes, perforaciones para pendientes, curas de heridas; por compartir útiles de aseo personal*, como maquinillas de afeitar, cepillos de dientes, cortauñas...; por *transmisión materno-fetal*, cuando la madre es portadora.

La transfusión de sangre y derivados puede decirse que ya no

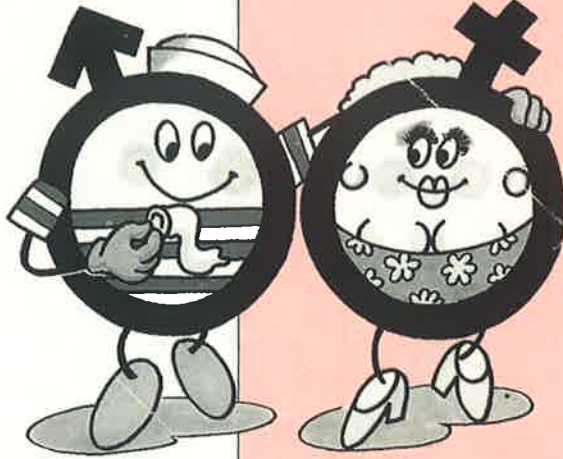


Compartir aseos o duchas.



Trabajar con un portador.

¿Cómo PREVENIR el SIDA?



Los preservativos son elementos fundamentales en la prevención de la transmisión del virus del SIDA, siempre y cuando exista garantía de su calidad y se usen adecuadamente durante todo el tiempo de duración del acto sexual).



NO COMPARTIR útiles de aseo personal (máquinas de afeitarse, cepillos de dientes, cortauñas, etcétera).

constituye una vía de transmisión, debido a las normas de control de donaciones de sangre existentes en España y en otros muchos países.

EVITAR los contactos sexuales con parejas desconocidas sin utilizar **preservativos**.

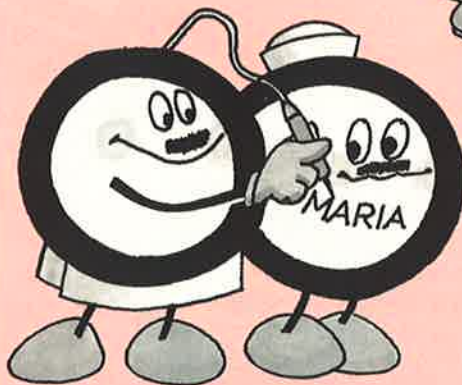
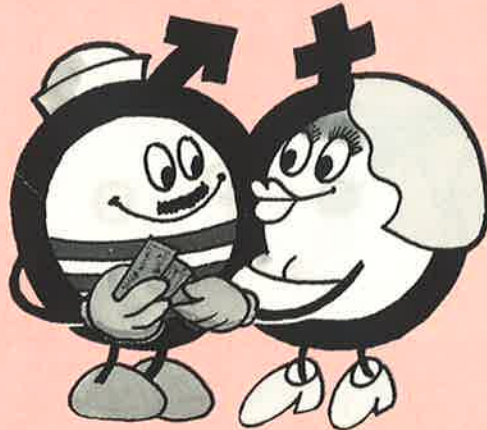
Transmisión sexual

El contagio se puede producir tanto en relaciones homosexuales entre hombres como heterosexuales (hombre-mujer), sobre todo con prostitutas, debido a sus múltiples contactos sexuales.

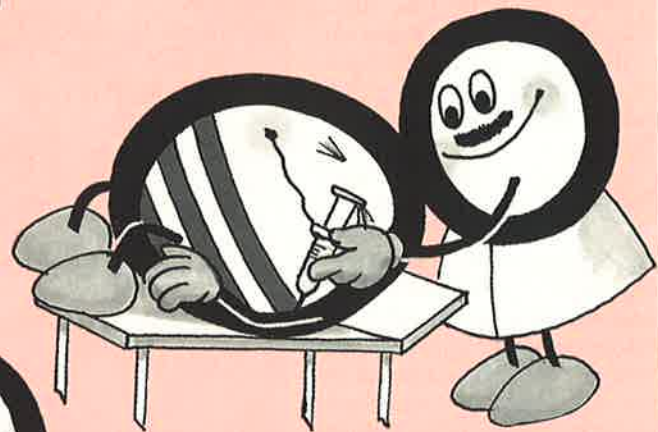
Los consejos para prevenir el SIDA, así como una serie de aclaraciones sobre las vías de transmisión, quedan reflejados en las viñetas que acompañan a este artículo.

El principal destino de la campaña que está desarrollando el ISM, con la colaboración del Ministerio de Sanidad y Consumo, así como, en la medida de lo posible, esta revista, a través del presente artículo, es concienciar a la población sobre la vital importancia de su comportamiento para conjurar los riesgos del SIDA. Si desea mayor información, puede dirigirse a cualquier centro de Sanidad Marítima, a su médico de cabecera o al Centro de Salud que le corresponda. También puede solicitar información en las Consejerías de Sanidad de las diversas Comunidades Autónomas y en las sedes de los Comités Ciudadanos anti-SIDA del Estado español. ■

Raúl GUTIERREZ MOLINERO



EVITAR tatuajes o perforaciones del lóbulo de la oreja con material **NO ESTERIL**.



NO DEBERAN donar sangre aquellas personas portadoras del virus VIH o en contacto con personas con factores de riesgo ya que pueden estar infectadas. **LIMPIAR** con lejía concentrada o alcohol toda superficie u objeto manchado de sangre (El virus se destruye en 20-30 minutos).

Te interesa saber...

Programa de cursos de Formación Profesional Ocupacional Marítima

El Instituto Social de la Marina iniciará a partir de este mes de octubre el Programa de Cursos de Formación Profesional Ocupacional Marítima de acuerdo con el calendario que figura en el cua-

dro adjunto. Ha sido abierto el plazo de inscripción y las personas interesadas para participar en los mismos, deberá solicitarlo en las Oficinas de Empleo correspondientes. Por otra parte y, en cola-

boración con el INEM, el ISM tiene ultimado el programa para otro número elevado de cursos, cuyas fechas de celebración se anunciarán en el próximo número de MAR. ■

PROGRAMA PARA ESTE AÑO

Dirección Provincial	Localidad	Denominación del curso	Fecha inicio	Fecha término
Baleares	Ibiza	Radiotelf. Naval Rest.	15-10-89	30-11-89
Cantabria	S. V. Barquera	F. Sanitaria básica	02-10-89	06-10-89
Cantabria	Santander	F. Sanitaria mandos	16-10-89	24-10-89
Castellón	Peñíscola	Iniciación marinera	02-10-89	19-12-89
Castellón	Castellón	Iniciación marinera	02-10-89	19-12-89
Castellón	Castellón	Radiotelf. Naval Rest.	02-10-89	28-11-89
Castellón	Castellón	Iniciación marinera	09-10-89	17-12-89
Gijón	Lastres	F. Sanitaria mandos	02-10-89	06-10-89
Gijón	Brunete/M.	Básico mixto Seg. Mar.	23-10-89	27-10-89
Gijón	Gijón	Introducción Seg. Mar.	08-10-89	08-11-89
Huelva	Isla Cristina	Mecánico Naval 2.A	02-10-89	22-12-89
Huelva	Isla Cristina	Patrón P. litoral 2.A	16-10-89	22-12-89
Huelva	Punta Umbría	Patrón P. litoral 2.A	16-10-89	22-12-89
Huelva	Isla Cristina	Lucha C. I. básico	14-11-89	27-11-89
Huelva	Isla Cristina	Lucha C. I. básico	15-11-89	28-11-89
Huelva	Isla Cristina	Introducción Seg. Mar.	28-11-89	29-11-89
Huelva	Isla Cristina	Introducción Seg. Mar.	29-11-89	30-11-89
Huelva	Isla Cristina	Supervi. Mar básico	30-11-89	13-12-89
Lugo	Brunete/M.	Básico mixto Seg. Mar.	07-11-89	01-12-89
Madrid	Brunete/M.	Básico mixto Seg. Mar.	16-10-89	20-10-89
Tarragona	Deltebre	Radiotelf. Naval Rest.	02-10-89	01-12-89
Tarragona	Tarragona	Radiotelf. Naval Rest.	16-10-89	15-12-89
Villagarcía	Villagarcía	F. Sanitaria básica	09-10-89	20-10-89
Villagarcía	Villagarcía	F. Sanitaria básica	23-10-89	03-11-89
Villagarcía	Brunete/M.	Lucha C. I. básico	20-11-89	24-11-89
Vizcaya	Brunete/M.	Básico mixto Seg. Mar.	06-11-89	10-11-89
Vizcaya	Bermeo	Entrenamiento E. R. A.	27-11-89	07-12-89
Vizcaya	Bermeo	Introducción Seg. Mar.	27-11-89	07-12-89

Modalidades de pesca preferente

La dirección General de Ordenación Pesquera ha establecido un orden de preferencia de las modalidades de pesca de acuerdo con su carácter selectivo y atendiendo al grado de incidencia de la modalidad en cuestión sobre recursos marinos.

De este modo, el orden establecido, de mayor a menor, da prioridad a las artes menores, con exclusión de los miños y los trasmallos. El palangre de superficie, el pincho-caña y el palangre de fon-

do, por este orden, están a continuación, seguidos del cerco, rasco, volantas, betas y artes similares de enmalle y el arrastre de fondo. Como consecuencia del establecimiento de este orden de preferencias, las ayudas por cambio de modalidad se concederán siempre que la nueva modalidad por la que se haya optado esté contemplada en la lista entre las de carácter preferente a la abandonada. ■

Disposición sobre matriculación de buques

Los buques, embarcaciones y artefactos navales que deseen enarbolar la bandera española y acogerse, por lo tanto, a la legislación española y a los derechos que ésta concede deberán estar matriculados en uno de los registros de matrícula de buques de las jefaturas provinciales de la Marina Mercante.

Así lo expresa una disposición del *Boletín Oficial del Estado* con fecha del 15 de agosto, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, que se aplicará a todas las embarcaciones, cualesquiera que sean su procedencia, tonelaje o actividad.

La disposición regula los registros de matrícula de los buques y de las empresas marítimas, su registro central, la matrícula provisional y definitiva, el abanderamiento y la patente de navegación. En cuanto a las incidencias en la vida del buque, determina la transferencia de titularidad y de la propiedad, las cargas, gravámenes e hipotecas, el cambio de lista y nombre, las bajas, desguaces y enajenación al extranjero.

En las disposiciones derogatorias anula y refunde las anteriores disposiciones y decretos sobre estas cuestiones, y en las finales se anuncia que el Real Decreto entró en vigor el día 16 de agosto. ■

BUQUE «MIRIAM»

de **ASTILLEROS ZAMACONA S.A.**

En Julio de 1989 fue entregado en la factoría de **ASTILLEROS ZAMACONA, S.A.** en Santurce a **PACEGAL, S.A.** el buque «MIRIAM». Se trata de un moderno buque arrastrero congelador para la pesca por popa y con tangones, de las siguientes características principales:



Eslora total:	40,50 m.
Eslora entre perpendiculares:.....	33,00 m.
Manga de trazado:	9,50 m.
Puntal a la Cta. superior:	6,40 m.
Puntal a la Cta. inferior:	4,30 m.
Calado:.....	4,20 m.
Capacidad de bodega y entrepuente:.....	400 m ³
Capacidad de combustible:.....	300 m ³
Arqueo:	298 T.R.B.

El equipo propulsor está compuesto por un motor diesel marino marca MAN-B & W tipo 12 V 20/27 de 1.465 C.V. a 900 r.p.m. acoplado a través de un reductor RENK, con una reducción de 5,13:1, a una línea de ejes con hélice de paso controlable Escher Weiss diseñada para funcionamiento en tobera fija.

El reductor dispone de 2 tomas auxiliares, una para un alternador de 400 KVA y la otra para un generador de C.C. de 215 KW.

La planta eléctrica está compuesta por:

- Un motor MAN tipo D 2842 LE de 514 CV acoplado a un alternador de 400 KVA.
- Un motor MAN tipo D 0226 MLE de 139 CV acoplado a un alternador de 100 KVA.
- El alternador de 400 KVA mencionado anteriormente acoplado al reductor.

La planta frigorífica tiene una capacidad total de congelación de 19.500 kg/día y está compuesta de:

- Cuatro túneles de congelación con una producción conjunta de 15.000 kg/día.
 - Un congelador de placas de 4.500 kg/día.
 - Dos electrocompresores de tornillo de 100 CV para los servicios de congelación.
 - Un electrocompresor de tornillo de 40 CV para el mantenimiento de bodega y entrepuente.
- El frío ha sido montado por la firma RAMON VIZCAINO.

La maquinilla principal de pesca es CARRAL tipo BMC/4L-1 equipada con dos carreteles principales con estibadores automáticos y dos carreteles auxiliares provistos todos ellos de frenos y embragues.

La maquinilla principal de pesca va accionada por un motor eléctrico de C.C. Indar de 275 CV a 1.000 r.p.m. para conseguir una tracción a medio carretel de 10.800 kg.



Mediante esta misma maquinilla se realizarán asimismo las maniobras para la pesca con tangones mediante los reenvíos precisos.

La corriente necesaria para la alimentación al motor de la maquinilla es suministrada por un generador de C.C. de 215 KW acoplado a una de las tomas del reduc-

tor o como alternativa por un generador de C.C. acoplado al eje libre del alternador principal de la misma potencia. Además de los equipos más importantes anteriormente indicados, el buque ha sido equipado con la más moderna maquinaria y elementos para obtener el alto standard de acabado que se ha conseguido en el <MIRIAM>.

75 ANIVERSARIO

ASTILLEROS ZAMACONA S.A.

«1914-1989»

Coincidiendo con la celebración del 75 aniversario, **ASTILLEROS ZAMACONA, S.A.** ha consolidado su posición en el mercado y construcción de todo tipo de pesqueros de los que dispone de una amplia serie de prototipos entre 20 m. y 70 m. de eslora entre perpendiculares.

Complementando su actividad de construcción de pesqueros, **ASTILLEROS ZAMACONA, S.A.** se encuentra completamente integrado en el campo de los yates de placer y buques cruceros, en el que se inició con la construcción y entrega del yate <ALPHEE> de 45 metros de eslora a armadores suizos, encontrándose en estos momentos en negociaciones muy avanzadas para la contratación de otros tres yates de 75 m., 60 m. y 48 m., todos ellos para armadores extranjeros.



ASTILLEROS ZAMACONA S.A.



75 ANIVERSARIO

1914-1989



ASTILLEROS ZAMACONA S.A.

FUNDADO EN 1914 - Puerto Pesquero, s/n - SANTURCE-VIZCAYA - ESPAÑA
Tels.: (94) 461 88 51 - 461 81 03 - Télex: 31606 SNOR E - Cables: ZAMACONA - Fax: (94) 461 25 80

NUEVAS CONSTRUCCIONES • REPARACIONES NAVALES EN VARADERO A FLOTE Y EN RUTA
CONSTRUCCIONES METALICAS Y CALDERERIA EN GENERAL



Talleres Navales Pesqueros, S. A.

URBANIZACION «EL CEBADAL» PARCELA 234, VIAL 11
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA-ESPAÑA
Tels.: (928) 27 75 21 - 27 95 35
Cables: NAPESCA - Télex: 31606 SNOR-E
Fax: 27 12 33

REPARACIONES NAVALES A FLOTE
MECANICA-ELECTRICIDAD-PLANTAS FRIGORIFICAS
CALDERERIA Y MONTAJES INDUSTRIALES
REPARACIONES EN RUTA



REPNAVAL

REPARACIONES NAVALES CANARIAS, S.A.

Aptdo. 2045 - 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Tels.: 27 32 50/54 - 27 34 28
Télex: 95559 NAPES-E - Dirección 270886
Fax: 22 39 42 - Telegramas REPNAVAL

REPARACIONES EN VARADERO, O BARCOS
A FLOTE, ESPECIALIDAD EN TODO
TIPO DE PESQUEROS. -
TALLERES DE MECANICA, AJUSTE,
CALDERERIA, TUBERIA, ETC.
LABORATORIOS.