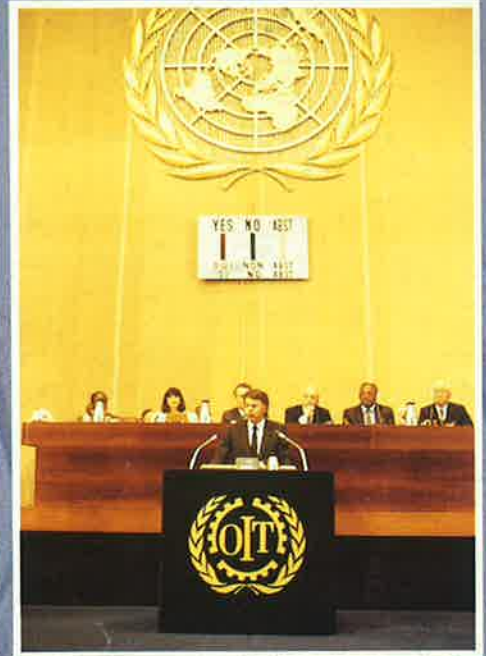


# MAR

N.º 281 MAYO-JUNIO 1988

## 75 REUNION DE LA OIT





# AQUI, SOLO RESISTEN LOS MEJORES

**E**n alta mar, a miles de millas de distancia del puerto, no pueden existir errores. Allí sólo resisten los mejores.

La duración de un cable de acero viene determinada por diversos factores: calidad de la materia prima, avanzada tecnología en su proceso de transformación, exhaustivo control de diferentes fases de fabricación y su acabado final.

Hoy, TYCSA ofrece la mayor gama de cables de acero del mercado. Desde los denominados normales a los más especializados, fabricados con tecnología propia de TYCSA, capaces de resistir las más duras condiciones de trabajo.



## Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

Pº de Gracia, 7 Plantas 3.ª y 5.ª  
Tel. 317 61 00  
Telex 52454 - 51622  
Fax 318 31 88

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta 11  
Tel. 597 27 50  
Telex 23432  
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª-1  
Tel. 416 68 88  
Telex 32339

• **33206 GIJÓN**

Donato Argüelles, 2- 6ª A  
Tel. 34 18 39  
Telex 87641

• **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24  
Edif. Sevilla, 1, Pta. 8.ª  
Tel. 63 86 62  
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

**DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS**

**MAR****EDITOR:** INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)**DIRECTOR GENERAL:** JESUS MUELA**REDACCION:** RAUL GUTIERREZ VIDAL MATE**SECRETARIA DE REDACCION:** VIRTUDES MARHUENDA M.<sup>a</sup> CARMEN GUZMAN**HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:**

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), M.<sup>a</sup> Victoria Sánchez (De Costa a Costa y Sucedió en treinta días), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Carlos González del Pie y M.<sup>a</sup> Antonia F. Sainz 'Paises de Europa) y Javier Candial, Luis Salom, Antonia Caro y Antonio Girbes (Fotografía)

**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 Monturion, 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:** Luis 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, 24, 6.<sup>a</sup> planta MADRID 28004 Teléfonos 419 84 61 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

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

Imprime GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)  
Depósito Legal: M. 16 516/1973  
NIPO: 201-86-013-0

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal  
Teléfonos (91) 419 39 64 y 419 07 24

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



A OIT, con su defensa del derecho a la libertad sindical, ha contribuido a la realización universal de la libertad del ser humano y, a través de su actividad normativa, ha jugado un papel histórico en la gestación de una legislación laboral acorde con el progreso social. En estos términos, se expresó el presidente González, durante su intervención ante la 75 conferencia, para poner de relieve la importancia que nuestro país otorga a la OIT, como foro multilateral en el que impera el principio de la cooperación y armonía entre la fuerza del trabajo, la dirección empresarial y el capital. Nuestro país no olvida, y así lo remarcó el presidente del Gobierno, «el importantísimo papel que ha desarrollado en el retorno de la libertad y el pluralismo democrático en nuestro país».

**T**AMBIEN el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, remarcó ese papel histórico que le ha correspondido desempeñar a la OIT, con la «ingente aportación de normas internacionales de trabajo al reconocimiento del contenido social», que conllevan los derechos humanos. La OIT ha ido creando —vino a decir— un sistema de normas internacionales del trabajo, que sirven de guía y referencia para los estados miembros en el objetivo común de mejorar las condiciones de vida y trabajo, aumentar las posibilidades de empleo, y promover los derechos humanos fundamentales. Ambas manifestaciones reflejan una relación constante y fluida de nuestro país con la OIT, que data de la fecha fundacional de aquella, en 1919, tras la constitución de la Sociedad de Naciones, con la única excepción de un paréntesis entre 1941 y 1956.

**E**N esa larga y activa participación en el foro de la OIT, España ha estado, además, presente como miembro gubernamental en el Consejo de Administración en di-

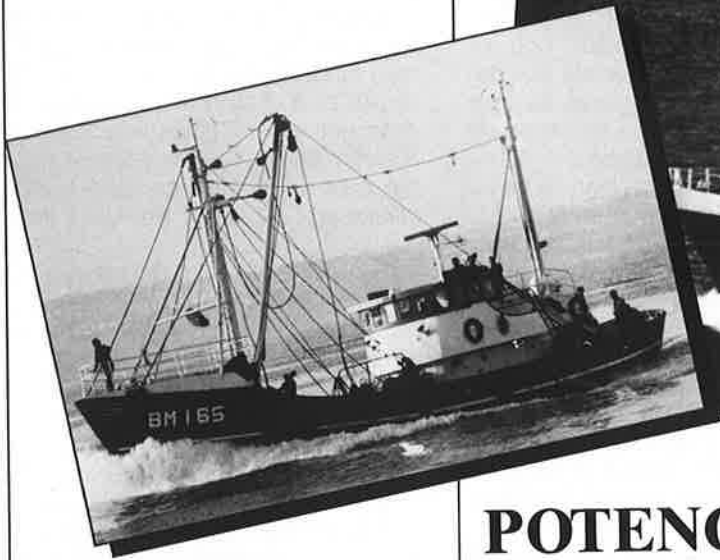
versos períodos. Recordemos, en este sentido la activa presencia en la Organización de Francisco Largo Caballero, aspecto éste no suficientemente conocido. Pensemos que el que fue ministro de Trabajo español durante la República prolongó su mandato en el Consejo de Administración hasta 1944 pese a que nuestro país había sido considerado dimisionario de la OIT tres años antes.

**A** través de su legislación, la OIT ha propiciado enormes avances sociales, como se señalaba anteriormente. Pero estos avances destacan, aún más si cabe, en el ámbito marítimo. Esta especial preocupación arranca desde el momento mismo de la creación de este organismo, al decidirse que las cuestiones marítimas debían resolverse en reuniones especiales. Con ello, además de aplicar a este sector los instrumentos comunes o generales, se dedica una especial atención a las peculiaridades de las gentes del mar.

# editorial

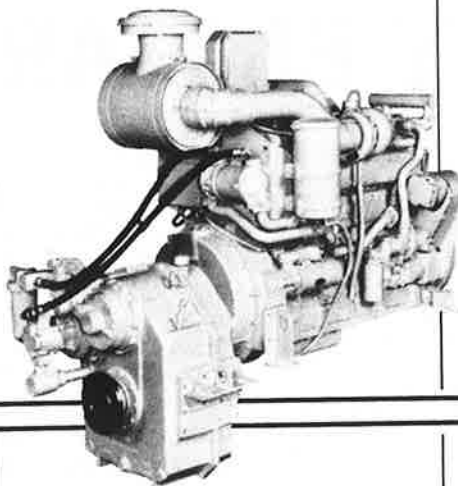
## LA OIT Y EL MAR

Buena prueba de ello son los 37 Convenios y 26 Recomendaciones específicamente destinados a regular las condiciones de vida y trabajo de marinos y pescadores. Los últimos convenios, adoptados en la 74 Reunión Marítima, y que en la actualidad están abiertos a la ratificación por los Estados miembros, hacen referencia al bienestar de las gentes del mar; a la protección de la salud y asistencia médica a bordo; Seguridad Social para los marinos extranjeros que no residen en el país donde está matriculado el buque; y un nuevo Convenio sobre repatriación, que viene a reforzar lo establecido anteriormente. Estas son algunas de las últimas muestras de la dedicación de la OIT a los problemas de las gentes del mar. ■



## POTENCIA CUMMINS PARA BARCOS PESQUEROS

Hoy en día, implica mucho mantener una actividad de pesca rentable. Buenos barcos, buenas tripulaciones, fuerte equipo de trabajo y como siempre, un poco de suerte. Una cosa que no pueden Vds. confiar a la suerte es su potencia propulsora. Algunas mareas pueden ser muy cortas y la diferencia entre beneficio y pérdida puede determinarse en cuestión de días o incluso de horas. No pueden Vds. permitirse perder tiempo debido a una avería del motor. Con la potencia Cummins, no tienen Vds. que contar con la suerte. Los motores Diesel marinos Cummins han establecido en el sector la norma de seguridad de funcionamiento, fiabilidad, rendimiento y economía que es tan necesario en el entorno de hoy en día.



Vds. pueden contar con Cummins para tenerles en marcha hora tras hora, día tras día. Han sido proyectados específicamente para atender las necesidades de una actividad pesquera.

Comparen la potencia marina Cummins con todas las demás. Creemos que querrán Vds. confiar en la experiencia, no en la suerte. Para más información, rogamos se pongan Vds. en contacto con:

Cummins ventas y servicios, S.A.  
C/ Torrelaguna 56  
28021 MADRID



Modelo	Número de cilindros	Servicio continuo kW (bhp) @ rpm
4B3.9M	4	55 (76) @ 2500
4BT3.9M	4	97 (130) @ 2500
6BT5.9M	6	134 (180) @ 2500
6BTA5.9-M	6	164 (220) @ 2500
N-855-M	6	145 (195) @ 1800
NT-855-M	6	217 (300) @ 1800
NTA-855-M	6	261 (350) @ 1800
KT19-M	6	272/317 (365/425) @ 1800
KTA19-M	6	373 (500) @ 1800
VTA28-M	12	504 (675) @ 1800
KT38-M	12	597 (800) @ 1800
KTA38-M	12	701 (940) @ 1800
KTA50-M	16	933 (1250) @ 1800

**EDITORIAL ..... 3**

**REPORTAJES**

**75 CONFERENCIA DE LA OIT ..... 6**

**CONSTITUIDO EL CONSEJO DEL ISM ..... 14**

**CAMPAÑA DEL FROM PARA PROMOCIONAR EL PESCADO AZUL ..... 16**

**XXI JORNADAS DE INGENIERIA DE COSTAS ..... 19**

**ASAMBLEA GENERAL DE ANAVE ..... 20**

**ESPAÑA APUESTA POR EL SECTOR ACUICOLA ..... 26**

**LA ANTARTIDA: UN PARAISO EN PELIGRO ..... 34**

**LA MUJER EN LAS COMUNIDADES PESQUERAS ..... 44**

**LITERATURA: EL MAR Y LA CIENCIA FICCION ..... 52**

**«GUIA DE SERVICIOS» DEL ISM ..... 61**

**ASTANO Y EUSKALDUNA ..... 62**

**SECCIONES**

**GENTES DEL MAR ..... 68**

**DE COSTA A COSTA ..... 74**

**SUCEDIO EN TREINTA DIAS ..... 78**

**TE INTERESA SABER ..... 82**



La OIT celebró su 75 reunión. En esta ocasión, y por primera vez desde su creación, contó con la intervención de un jefe de Gobierno español. MAR ha preparado un resumen de las intervenciones de Felipe González y de Manuel Chaves, así como del funcionamiento y organización de la OIT.



INTERVENCION DE FELIPE GONZALEZ Y MANUEL CHAVES

# LA OIT CELEBRA

*Felipe González, en su calidad de presidente del Gobierno español, intervino ante los cerca de 2.000 delegados de los 150 países pertenecientes a la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Su intervención, solicitada por el mencionado organismo, era el reconocimiento a los esfuerzos democratizadores y su capacidad de diálogo con las fuerzas sociales. No en vano, la OIT ha inaugurado las sesiones de la 75 reunión bajo el lema de los «Derechos humanos». En este mismo sentido se enmarca la invitación cursada a la presidenta de Filipinas, Cory Aquino. La participación española contó, además, con la presencia del ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, quien señaló que «la lucha contra el desempleo constituye el eje fundamental de la política del actual Gobierno». Con motivo de estas intervenciones, la redacción de MAR ha preparado un amplio informe sobre la OIT, su funcionamiento, y las actuaciones de este organismo destinadas a regular las condiciones de vida y trabajo de marinos y pescadores.*

**L**A Organización Internacional del Trabajo inauguró su 75 reunión bajo el lema «Derechos humanos», y con el tema del «apartheid» entre los principales a debatir. Para esta ocasión se expresó el deseo de contar con los representantes de dos países que, durante los últimos años, destacaran por sus actuaciones en favor de la democracia y del diálogo con las fuerzas sociales. Y, en este sentido, se acordó invitar, para que intervinieran ante la asamblea general, a Cory Aquino, presidenta de Filipinas, y a Felipe González, quien pasará a ser el primer jefe de Gobierno español que comparece ante el pleno de la OIT.

En su intervención, ante los delegados de los 150 países pertenecientes a la OIT, el presidente del Gobierno español re-



# SU 75 REUNION

cordó la experiencia española reciente, la trayectoria seguida desde un sistema dictatorial, con un sindicato vertical, a otro basado en la democracia, donde los derechos sindicales volvían a ser respetados y alentados. Al mismo tiempo Felipe González expresó su gratitud «por la vigilancia y firmeza demostrada por la OIT en momentos difíciles, cuando España no había recuperado sus libertades públicas».

Tras las referencias a la situación específica española, el presidente español habló de la necesidad de impulsar el diálogo social entre todos los países con el fin de encontrar soluciones para los sectores menos favorecidos de la sociedad, o sea, los trabajadores con escasa formación, los jóvenes y los emigrantes, «bienvenidos, cuando

*son necesarios, pero a los que se achacan todos los males cuando llega la crisis».*

Para acabar con el paro, que en el mundo afecta a 100 millones de personas, sin contar los 500 millones en situación de subempleo, el presidente del ejecutivo español dijo que la solución está en buscar fórmulas imaginativas, variadas, donde se conjugue la promoción del trabajo por cuenta propia, el realizado a tiempo parcial y en el propio domicilio, conectado todo ello a un sistema educativo con las oportunidades de empleo.

Ante una organización donde concurren, año tras año, patronos, sindicatos y gobiernos, y a la que España aporta el 2 por 100 del total de su presupuesto anual —3.000 millones de pesetas— Felipe González

pasó revista a las leyes aprobadas en el Estado español en consulta con patronal y trabajadores, y destacó el alto grado de responsabilidad del que hicieron gala todos los agentes sociales durante la transición democrática. Por último, tras expresar el compromiso de su Gobierno en «el campo de lo social, que siempre consideramos insuficiente en sus resultados», anunció la inminente constitución del tan traído y llevado Consejo Económico y Social. En una posterior rueda de prensa, el presidente español anunciaba unos presupuestos más sociales para 1989, ya que la situación económica española permitía «mayores alegrías».

La participación española en la 75 reunión de la Organización Internacional del Trabajo se completó, el día 15, con la

intervención de Manuel Chaves, ministro de Trabajo y Seguridad Social. Ante el pleno de la OIT, Manuel Chaves dijo que «la lucha contra el desempleo constituye el eje fundamental y objetivo prioritario de la política del Gobierno. La estrategia para la ocupación se basa en una política de crecimiento sostenido, de lucha contra la inflación y de moderación de las distorsiones en el gasto público; una política que tiene en cuenta criterios de eficiencia, productividad, profesionalidad y competitividad, así como la tutela de los colectivos afectados por la crisis económica a través de un sistema público de protección social».

La necesidad de diálogo y negociación entre los interlocutores sociales volvió a hacerse patente, ya que el titular de





**Felipe González es el primer jefe de Gobierno español que comparece ante el pleno de la OIT. La participación española se completó con la intervención de Manuel Chaves.**



**Manuel Chaves, ministro de Trabajo y Seguridad Social.**

Trabajo mostró su convencimiento de que no era viable llevar a la práctica una política como la preconizada en el primer párrafo de su intervención sin la aquiescencia y consenso de los interlocutores sociales.

Si en su intervención ante la 75 reunión de la OIT, Felipe González habló del crecimiento económico español, que el año pasado duplicó el europeo, y los resultados logrados en el control de la inflación, la modernización del aparato productivo, la mejora de la capacidad adquisitiva de salarios y pensiones y el aumento de la población ocupada, Manuel Chaves, por su parte, puso de relieve que sólo la tenacidad y la continuación de políticas, que la práctica ha mostrado correctas, constituyen la clave para la solución a medio y largo plazo del problema del desempleo.

Tras referirse, en su discurso, al aumento de la población activa desde mediados de 1985, y

a la creación de 1.000 puestos de trabajo netos diarios, el ministro resaltó la fuerte incorporación de jóvenes y mujeres al mercado de trabajo en España. Hizo también referencia a la aplicación del plan de igualdad de oportunidades de las mujeres, en el que se inscribe el proyecto de ley por el que se regula la excedencia, con reserva del puesto de trabajo, para el cuidado de los hijos, y se amplía a dieciséis semanas el descanso por maternidad.

El ministro de Trabajo se refirió también a la cobertura del desempleo destacando que desde 1985 el número de personas protegidas, en promedio, se sitúa en 850.000. «No obstante —añadió— ésta es una cuestión que el Gobierno, empresarios y sindicatos estamos de acuerdo en abordar con espíritu constructivo en las próximas negociaciones».

Por último, Manuel Chaves hizo referencia en su intervención al Plan FIP cuyo objetivo

este año se cifra en elevar la calidad formativa de los cursos; al compromiso del Gobierno de enviar un proyecto de ley que sirva de marco en materia de seguridad y salud laboral, así como a las mejoras alcanzadas en el sistema público de protección social con el fuerte aumento de las pensiones mínimas, y la introducción de la revalorización automática para todas las pensiones.

«Estamos empeñados en la tarea de potenciar la presencia de sindicatos y organizaciones empresariales en unos ámbitos de participación», concluyó Manuel Chaves, aludiendo a la creación de órganos de participación institucional como el Consejo General de Formación Profesional, así como el propósito del Gobierno —tal como adelantó Felipe González en el mismo foro una semana antes— de que el Consejo Económico y Social (CES), con funciones meramente de consulta, sea realidad en breve plazo. ■

## ¿Qué es la OIT?

**L**A Organización Internacional del Trabajo (OIT) fue creada al finalizar la I Guerra Mundial, en el año 1919, mediante la parte XIII del Tratado de Versalles, a la cual se adhirió España ese mismo año. Los objetivos y fines de la OIT están fijados en el Preámbulo de su Constitución (1919). El fin general y originario de esta Organización fue el de mejorar las condiciones de trabajo.

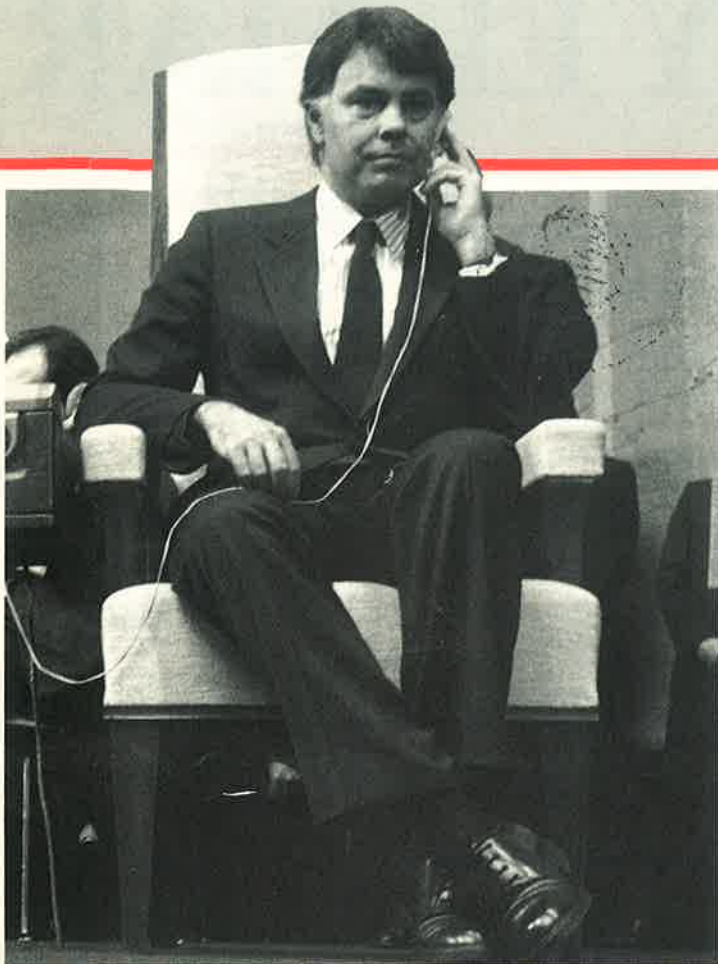
En el año 1944, mediante la Declaración de Filadelfia, se volvieron a definir los fines y objetivos de la OIT, que incluyen los principios siguientes:

- El trabajo no es una mercancía.
- La libertad de expresión y asociación son esenciales para el progreso constante.
- La pobreza, en cualquier lugar, constituye un peligro para la prosperidad de todos.
- Todas las personas, sin distinción de raza, credo o sexo, tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad, de dignidad, de seguridad económica y en igualdad de oportunidades.

En el año 1946, la OIT pasó a ser el primer organismo especializado que entró en asociación con las Naciones Unidas, constituyéndose en la organización internacional con competencias específicas en materia laboral. ■







Felipe González comparece ante el pleno de la OIT. En la foto inferior, celebración de la 1.ª Conferencia de la OIT, en Washington. Era el año 1919.



## Organización y funcionamiento

**L**OS miembros de la OIT son los Estados que se adhieren a esta Organización internacional y aceptan su Constitución. La estructura y organización de la OIT viene establecida en su propia Constitución y en el correspondiente Reglamento, que comprende los siguientes órganos participativos y administrativos:

— La Conferencia General de los representantes de los miembros, que es el órgano supremo y deliberante de la Organización. Está constituida por los Estados miembros, cada uno de ellos representado por cuatro delegados: dos del Gobierno, uno de los trabajadores y uno de los empresarios, pudiendo cada delegado votar individualmente las cuestiones sometidas a la Conferencia (en esto consiste el denominado *tripartismo* de la OIT). La Conferencia General se reúne cuando sea necesario o como mínimo una vez al año. Las decisiones se adoptan por mayoría simple de votos de los delegados presentes en la Conferencia.

— El Consejo de Administración, que está constituido por 56 personas, 28 de ellas representantes de los gobiernos (10 de las cuales serán nombradas por los miembros de mayor importancia industrial), 14 representantes de los trabajadores y 14 de los empresarios, ambos respectivamente elegidos por los delegados de los trabajadores y empleados. Entre sus funciones está la de nombrar al Director General y fijar el orden del día de la Conferencia.

— El Director General, de quien depende la Oficina Internacional del Trabajo. La Oficina está integrada por funcionarios internacionales de diferentes nacionalidades nombrados por el Director General. Entre otras funciones, la Oficina se encarga de preparar la documentación necesaria para la Conferencia, prestar la necesaria colaboración con los gobiernos,

asegurar la aplicación efectiva de los Convenios, redactar y editar las publicaciones sobre cuestiones relativas a la industria y el trabajo que tengan interés internacional, así como cualquier otra misión que considere conveniente la Conferencia o el Consejo de Administración.

— El área de actuación de la OIT ha evolucionado desde las actividades iniciales relacionadas con las concretas condiciones de trabajo, hasta el momento presente, en que sus actividades se han ampliado y actualmente comprenden todo lo referente a la elaboración y desarrollo de la política social en el ámbito internacional.

Las actividades desarrolladas por la OIT vienen plasmadas en la Memoria del Director General, que a modo de informe anual explica el conjunto de actuaciones realizadas durante el año precedente. En términos generales, las actividades principales de la Organización consisten en lo siguiente:

— Fórmulas políticas y programas internacionales con objeto de mejorar las condiciones de vida y trabajo, el bienestar, el aumento de las oportunidades de empleo, la seguridad social, la formación profesional, etcétera; y en general, el fomento de los derechos humanos fundamentales.

— Desarrolla programas de cooperación técnica internacional para ayudar a los gobiernos a hacer efectivas esas políticas, mediante la asistencia de expertos, seminarios, reuniones, etcétera.

— Recopila información concerniente a materias sociolaborales y despliega actividades de investigación, educación, formación y edición de publicaciones dirigidas a la promoción de todos esos esfuerzos.

— Elabora y aprueba en su seno Convenios y Recomendaciones internacionales sobre el trabajo. ■



# LA OIT Y EL MAR

*Gran parte de los avances sociales conseguidos en el ámbito marítimo se deben a la especial preocupación de la OIT por este sector. Prueba de ello son los 37 Convenios y 26 Recomendaciones específicamente destinados a regular las condiciones de*

*vida y trabajo de marinos y pescadores, lo cual supone que cerca de la cuarta parte del total de sus instrumentos, concretamente 166 Convenios y 174 Recomendaciones, adoptados entre 1919 y 1987, han sido sobre cuestiones marítimo-pesqueras.*

**Y**A desde los inicios de la OIT en 1919, se decidió que las cuestiones referentes a la gente de mar debían ser examinadas en reuniones marítimas especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo. Todo esto no significa que la OIT haya regulado estos asuntos de forma marginal, sino que aparte de ser de aplicación a este sector el resto de los instrumentos comunes o generales, esta Organización posee una gran sensibilidad por las peculiaridades y penosidad de las condiciones de trabajo en que se desarrolla la actividad de este colectivo.

Por otra parte, el Estado español es, después de Francia, el que más Convenios de la OIT tiene ratificados. (A continuación se relacionan los diversos instrumentos internacionales de la OIT de aplicación específica a este sector, así como los ratificados por España y su fecha de publicación en el BOE).

**Sobre contratos de enrolamiento y documentos de identidad de la gente de mar** (3 Convenios y 1 Recomendación):

- Convenio n.º 22, sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (BOE 11.03.31).
- Convenio n.º 108, sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (BOE 24.05.72).
- Convenio n.º 114, sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (BOE 24.04.62).
- Recomendación n.º 107, sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958.

**Sobre formación e ingreso en el empleo de la gente de mar** (3 Convenios y 3 Recomendaciones):

- Convenio n.º 9, sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (BOE 11.03.31).
- Convenio n.º 126, sobre la formación profesional de los pescadores, 1966 (BOE 13.11.69).
- Convenio n.º 145, sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (BOE 02.12.80).
- Recomendación n.º 137, sobre la formación profesional (gente de mar), 1970.
- Recomendación n.º 139, sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970.
- Recomendación n.º 154, sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976.

**Sobre condiciones de admisión al empleo de la gente de mar** (6 Convenios):

- Convenio n.º 15, sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (BOE 13.05.24).
- Convenio n.º 58 (revisado), so-

- bre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (BOE 19.05.72).
- Convenio n.º 16, sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (BOE 13.05.24).
- Convenio n.º 73, sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (BOE 20.05.72).
- Convenio n.º 112, sobre la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores, 1959 (BOE 25.04.62).
- Convenio n.º 113, sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (BOE 24.04.62).

**Sobre certificados de aptitud de la gente de mar** (4 Convenios):

- Convenio n.º 53, sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (BOE 18.05.72).
- Convenio n.º 69, sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (BOE 19.02.72).
- Convenio n.º 74, sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (BOE 20.05.72).

- Convenio n.º 125, sobre los certificados de competencia de los pescadores, 1966. (No ratificado por España).

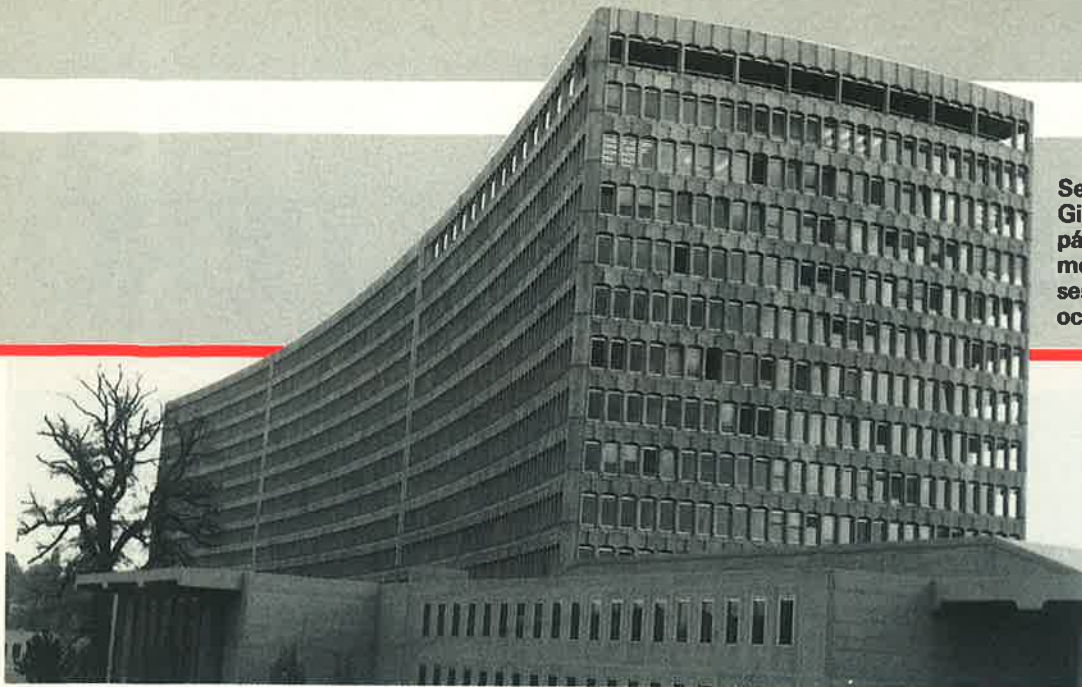
**Sobre condiciones generales de empleo de la gente de mar.**

- (3 Convenios y 1 Recomendación):
- Convenio n.º 109, sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958. (Ratificado por España pero no ha entrado en vigor por falta del número mínimo de ratificaciones necesarias).
- Convenio n.º 91, sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (BOE 19.02.72).
- Convenio n.º 146, sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (BOE 20.03.80).
- Recomendación n.º 109, sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958.

**Sobre repatriación de la gente del mar** (2 Convenios y 2 Recomendaciones):

- Convenio n.º 23, sobre la repa-





**Sede de la OIT, en Ginebra. En la página anterior, un momento de la 74 sesión marítima, en octubre de 1987.**

triación de la gente del mar, 1926 (BOE 11.03.31).

— Convenio n.º 166, sobre la repatriación de la gente del mar, 1987. (Adoptado en 1987 y abierto a ratificación).

— Recomendación n.º 174, sobre la repatriación de la gente del mar, 1987.

— Recomendación n.º 27, sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926.

**Sobre alojamiento y alimentación de la gente de mar** (4 Convenios y 3 Recomendaciones):

— Convenio n.º 68, sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (BOE 25.05.72).

— Convenio n.º 92, sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (BOE 23.05.72).

— Convenio n.º 126, sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros, 1966 (BOE 13.11.69).

— Convenio n.º 133, sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970. (No ratificado por España).

— Recomendación n.º 78, sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946.

— Recomendación n.º 140, sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970.

— Recomendación n.º 141, sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970.

**Sobre protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar** (1 Convenio y 2 Recomendaciones):

— Convenio n.º 164, sobre protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar, 1987. (Adoptado en 1987 y abierto a ratificación).

— Recomendación n.º 105, sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958.

— Recomendación n.º 106, sobre consultas médicas en alta mar, 1958.

**Sobre bienestar de la gente de mar** (1 Convenio y 3 Recomendaciones):

— Convenio n.º 163, sobre el bienestar de la gente de mar, 1987. (Adoptado en 1987 y abierto a ratificación).

— Recomendación n.º 48, sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936.

— Recomendación n.º 138, sobre el bienestar de la gente de mar, 1970.

— Recomendación n.º 173, sobre el bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto, 1987.

**Sobre normas mínimas e inspección del trabajo de la gente de mar** (1 Convenio y 3 Recomendaciones):

— Convenio n.º 147, sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (BOE 18.01.82).

— Recomendación n.º 155, sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976.

— Recomendación n.º 28, sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926.

— Recomendación n.º 108, sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958.

**Sobre prevención de accidentes de la gente de mar** (2 Convenios y 1 Recomendación):

— Convenio n.º 134, sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (BOE 21.02.73).

— Convenio n.º 27, sobre el peso de los fardos transportados por barco, 1929 (BOE 14.04.32).

— Recomendación n.º 142, sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970.

**Sobre Seguridad Social de la gente de mar** (7 Convenios y 3 Recomendaciones):

— Convenio n.º 8, sobre indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (BOE 13.05.24).

— Convenio n.º 55, sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (BOE 03.11.72).

— Convenio n.º 56, sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (BOE 30.11.72).

— Convenio n.º 71, sobre las pensiones de la gente de mar, 1946. (No ratificado por España).

— Convenio n.º 165, sobre la Seguridad Social de la gente de mar (revisado), 1987. (Adoptado en 1987 y abierto a ratificación).

— Convenio n.º 70, sobre la Seguridad social de la gente de mar, 1946 (BOE 19.12.73).

— Recomendación n.º 10, sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920.

— Recomendación n.º 75, sobre los acuerdos relativos a la Seguridad Social de la gente de mar, 1946.

— Recomendación n.º 76, sobre asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946.

**En la Septuagésima Cuarta Reunión Marítima de la OIT, celebrada en Ginebra en el mes de octubre de 1987, se adoptaron los siguientes instrumentos (4 Convenios y 2 Recomendaciones):**

— El Convenio n.º 163, sobre el bienestar de la gente de mar, 1987. Como antecedente existen dos Recomendaciones (números 48 y 138). Este Convenio, además de establecer unas normas mínimas sobre los servicios y medios de bienestar para la gente de mar, mejora y refunde lo dispuesto en las Recomendaciones anteriores; asimismo, está completado por la Recomendación n.º 173 sobre el bienestar de la gente de mar en el mar

y en puerto, que desarrolla en extensión las disposiciones del Convenio relativas a los particulares medios y servicios de bienestar.

— El Convenio n.º 164, sobre protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar, 1987. Se ocupa de aspectos tan importantes como los botiquines a bordo de los buques, las guías médicas, el asesoramiento por radio, la atención médica y de enfermería a bordo, así como la formación médica y la prestación de primeros auxilios para el personal de abordo, estableciendo un conjunto de disposiciones mínimas que han de cumplir los buques de los Estados que ratifiquen el Convenio.

— El Convenio n.º 165, sobre la Seguridad Social de la gente de mar (revisado), 1987. Moderniza toda la normativa internacional sobre la Seguridad Social de la gente de mar y establece medidas de protección de la Seguridad Social para los marinos extranjeros que no residan en el país donde está matriculado el buque, ya que estaban exceptuados del ámbito de aplicación de los Convenios anteriores a éste.

— El Convenio n.º 166, sobre la repatriación de la gente de mar, 1987. Actualiza y refuerza lo establecido en el Convenio de repatriación anterior, y de manera muy importante amplía las circunstancias en que el marino tiene derecho a ser repatriado. Está completado con la Recomendación n.º 174 sobre la repatriación de la gente de mar.

Estos cuatro últimos Convenios están actualmente abiertos a ratificación por los Estados miembros y, en términos generales, aportan sustanciales ventajas en las condiciones de vida y trabajo a bordo. Por otra parte, aunque en España las disposiciones establecidas por estos instrumentos son ampliamente cumplidas por la legislación nacional o por los convenios colectivos del sector, no obstante, representan un importante avance que mejora y completa el sistema nacional y favorece a los marinos y tripulaciones españolas que navegan en buques de banderas distintas a la nacional. ■



Los convenios con la OIT, según los sindicatos

# «SE FIRMAN, PERO



*Las posiciones, en medios sindicales españoles, sobre la firma y aplicación de los convenios de la OIT son coincidentes: se aprueban todos pero, en la práctica, su cumplimiento deja mucho que desear. En este sentido se han pronunciado los dirigentes de UGT Marina Mercante; Sindicato Libre de la Marina Mercante-CC. OO.; y ELA-STV, en un rápido sondeo efectuado por nuestra revista. Estas son sus opiniones.*

**P**ARA Miguel Coronado, de UGT Mercante, España se encuentra prácticamente a la cabeza en el número de convenios ratificados. Sin embargo, una vez que se ha producido esa firma, no se desarrolla en paralelo la normativa correspondiente. En muchos casos, señala el dirigente de UGT, el contenido de numerosos convenios se logra mediante las negociaciones de convenios colectivos.

*Observando el número de convenios ratificados —señala Miguel Coronado— España es el país que más ha firmado. De acuerdo con estos datos, tendríamos que ser el Estado con la legislación socio-laboral más avanzada del mundo. Pero, lo que sucede, tristemente, es que España firma pero no cumple lo convenido.*

En un análisis de los convenios suscritos y el período de su firma, según apunta Miguel Coronado, se puede ver fácil-

mente el pasado político del país. Así, el convenio relativo a la libertad sindical y protección al derecho de sindicación entraba en vigor el 4 de julio de 1950, mientras los trabajadores españoles hubieron de esperar hasta el 13 de abril de 1977 para tener reconocido ese derecho.

En el caso concreto de los convenios marítimos, España ha ratificado 24 de los 27 existentes, y ocupa el segundo lugar después de Francia. La tó-

*nica general en el sector coincide con las actuaciones generales en materia de trabajo: España firma, pero no cumple. Incumplimientos en materia de empleo, aptitud, formación, seguridad, higiene e inspecciones. UGT Marina Mercante aportó sus trabajos a la 74 reunión Marítima de la OIT, en la Conferencia celebrada en Ginebra en septiembre-octubre de 1987. Allí se discutieron convenios relativos al bienestar de la gente del mar, protección de la sa-*

# NO SE CUMPLEN»

lud y asistencia médica, protección de la Seguridad Social, incluida la que presta servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus propios países.

Con respecto al primero de estos temas tratados, se aprobó facilitar a los marinos medios y servicios de bienestar, culturales, recreativos y de información. La libertad de acceso a ellos, por parte de la gente de mar, indiferentemente de si se tratan de bienes públicos o pri-

vados, la instalación en puertos de lugares de recreo para las tripulaciones debiendo la Administración consultar, con los representantes de los Armadores y trabajadores, la idoneidad de los lugares. Muchos de estos medios, a bordo de los buques, son disfrutados por los marinos gracias a los acuerdos firmados por UGT Marina Mercante con distintas empresas, en sus Convenios Colectivos, según Miguel Coronado.

En relación con la protec-

ción de la salud y asistencia médica de la gente de mar, UGT Mercante cree que la labor realizada por el ISM es realmente encomiable, con su amplia red de centros sanitarios, asistenciales, con la activa participación del buque «Esperanza del Mar» y con el servicio de consultas que se realizan a través del Centro radio-médico, que está considerado como uno de los mejores del mundo, según han manifestado, en numerosas ocasiones a este Sindi-

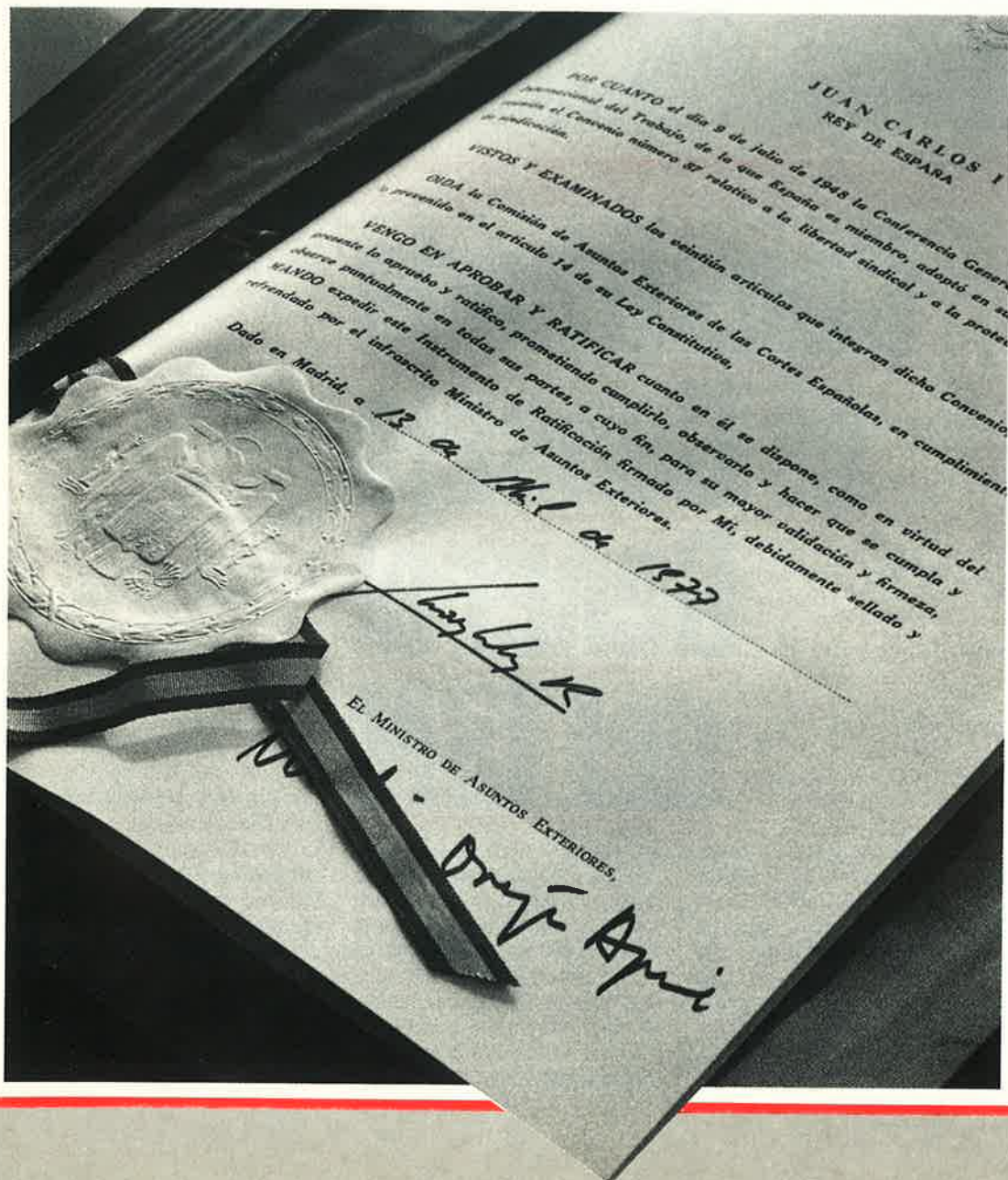
cato, diversos estamentos y organizaciones internacionales en reuniones y congresos.

Para Jon Azcue, secretario general de acción reivindicativa del Sindicato Libre de la Marina Mercante-CC. OO., el problema es que muchos de los convenios que se suscriben en Ginebra no tienen luego el correspondiente desarrollo normativo en España para su correcta aplicación. Según el dirigente del SLMM-CC. OO., uno de los puntos donde se produce con más gravedad este choque es en lo relativo a la flexibilidad laboral que propugna claramente el actual Gobierno, frente a lo que señalan las recomendaciones de la OIT. En opinión de Jon Azcue, este es el aspecto donde más se debería cambiar por parte de la Administración española, aunque no existe excesivo optimismo ante la filosofía expuesta reiteradamente por algunos responsables del actual gabinete.

Para los trabajadores fijos existentes en el sector, según este sindicato, la legislación laboral en líneas generales se cumple en aspectos relativos a la seguridad o en otros como vacaciones, libranzas, Seguridad Social, etcétera. Sin embargo, el problema es grave para los trabajadores que están en barcos con bandera de conveniencia.

En el sector de la mercante bajo bandera nacional, según Jon Azcue, los convenios logrados por los trabajadores contemplan mejoras que van por delante de las propias recomendaciones de la OIT y de la Administración.

Para el responsable de ELASTV, Josemi Unanue, la situación de los convenios de la OIT en relación con España es muy simple y su respuesta es categórica: «Se firman pero luego no se cumplen, especialmente en cuestiones de seguridad.» ■





**El pasado 31 de mayo**

*El pasado 31 de mayo, en la sede el Instituto Social de la Marina en Madrid, se constituyó el Consejo General del organismo bajo la presidencia del secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez. A esta sesión asistieron 37 de los 44 componentes del mismo, que representan a todas las estructuras sindicales, empresariales y de la Administración que tienen alguna relación con el mar.*

# **Constituido el Consejo General del ISM**

**L**a constitución del Consejo General del Instituto Social de la Marina ha puesto fin a un período de aproximadamente un año sin reuniones, consecuencia de las elecciones celebradas en el sector en el segundo semestre de 1986, al surgir algunas diferencias sobre la representati-

dad de cada sindicato. Por este motivo, y hasta que no se clarificaron las diferencias existentes en ese marco sindical, no se ha procedido a la celebración de la primera reunión del nuevo Consejo General. A partir de este momento, el Consejo General inicia un período de normalidad, con sesiones de

trabajo cada tres meses, que se habían paralizado en diciembre de 1986.

El funcionamiento del Consejo General del Instituto Social de la Marina, así como su Comisión Ejecutiva y las estructuras paralelas en los ámbitos provinciales, está regulado por la Orden de 11 de mayo de 1983 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, modificada posteriormente el 11 de septiembre de 1984. Estas modificaciones afectaban, fundamentalmente, a la representatividad de cada parte.

El Consejo General es el órgano superior a través del cual se realiza la participación de los trabajadores, empresarios y Administración Pública en el control y vigilancia del Instituto. En consecuencia, son atribuciones del Consejo las que resulten del cumplimiento de esos fines.

Al Consejo General le corresponde la elaboración de los criterios de actuación del Instituto, una vez sea aprobado el presupuesto por el Parlamento y, como máximo, en el primer trimestre del año. Los criterios que tengan una implicación económica se propondrán en el anteproyecto de pre-



supuesto. Podrán formularse nuevos criterios a lo largo del año si así lo aconsejasen circunstancias especiales. La vigencia de los criterios de actuación será de un año, salvo los plurianuales. En el caso de que en el plazo anterior, el Consejo no hubiera acordado los criterios del año, se prorrogarían los del año anterior, salvo los que por su propia peculiaridad lo impidan.

Los criterios de actuación serán vinculantes para el Instituto Social de la Marina, siempre que los mismos se ajusten a la legislación vigente en cada momento, a las competencias de la Entidad gestora y su marco jurídico, y al presupuesto aprobado para el ejercicio. La adopción de acuerdos en esta materia se llevará a cabo por mayoría absoluta de los miembros del Consejo General.

La ejecución de los acuerdos a que se refieran los criterios de actuación corresponde a la dirección del ISM, que instrumentará las diversas alternativas que puedan entrañar la ejecución de los criterios, determinando los medios y procedimientos a seguir para su cumplimiento.

Junto a estas atribuciones

para elaborar los criterios de actuación del ISM, el Consejo General deberá formular también los criterios para la elaboración del anteproyecto de presupuesto dentro del marco de la Ley General Presupuestaria, y de conformidad con el procedimiento al respecto que se establezca por la Secretaría General de la Seguridad Social. La realización de los trabajos materiales y técnicos se atribuye a los servicios del Instituto. Será precisa mayoría absoluta de los presentes en el Consejo para aprobar las distintas fases del anteproyecto de presupuestos. De no alcanzarse dicha mayoría, se elevará a la Administración el borrador de anteproyecto realizado, conforme a los criterios técnicos utilizados subsidiariamente, junto con las diversas propuestas que se presenten al Consejo General con esa finalidad. Finalmente, corresponde al Consejo la aprobación de la memoria anual. Deberá ser redactada por la Entidad gestora y se presentará al Consejo antes del 30 de junio de cada año. Previamente a su estudio por el Consejo, será vista por la Comisión Ejecutiva. El Consejo se pronunciará sobre la totalidad de

la memoria, sin perjuicio de las mociones o calificaciones sobre los aspectos parciales de valoración de la gestión de la Entidad. El contenido de la memoria se fijará por el Consejo General.

El Consejo General y la Comisión Ejecutiva del ISM, así como las estructuras paralelas en cada una de las provincias con presencia del ISM, constituyen la plataforma para dar cabida a todas las partes con intereses en el sector del mar, con el fin de trabajar con la Administración para la mejor prestación de servicios a este colectivo.

Inicialmente, por una Orden del año 1983, se fijó una representatividad que fue modificada parcialmente en septiembre de 1984. En la actualidad, el Consejo General está integrado por los siguientes miembros: por la Administración Pública, trece puestos; por los sindicatos más representativos del sector marítimo-pesquero y en proporción a su representatividad global, a los que la Ley otorga capacidad representativa institucional ante las Administraciones Públicas, otros trece miembros; los representantes de las organizaciones empresa-

riales con más presencia en el sector marítimo-pesquero cuentan a su vez con otros trece puestos. Finalmente, forman parte del Consejo tres representantes de las Cofradías de Pescadores y uno más del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante. En total, 43 personas, a las que se suma el presidente.

Por su parte, la Comisión Ejecutiva está compuesta por diez miembros, tres de la Administración Pública, tres de los sindicatos, tres de los empresarios y uno de las Cofradías.

La Comisión Ejecutiva se debe reunir cada mes, mientras el Consejo General debe hacerlo cada tres meses.

En la sesión constitutiva del actual Consejo General estuvieron presentes 37 miembros. Diez por parte de la Administración, nueve por la patronal CEOE, y con las centrales sindicales al completo. Forman parte de este Consejo, seis representantes de UGT, otros seis de CCOO y del SLMM y uno de ELA-STV. Igualmente acudieron todos los miembros de las Cofradías de Pescadores. ■

V. M.

Con especial atención al pescado azul

# Nueva campaña del FROM

Con un presupuesto de 390 millones de pesetas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM, inició una amplia campaña para promocionar la calidad de los productos del mar. El objetivo es claro: lograr que los consumidores españoles conozcan mejor las condiciones de las

producciones pesqueras para poder elegir con conocimiento de causa. Y, a plazo inmediato, intentar conseguir una «nueva imagen» de los pescados azules que suponen cerca del 20 por 100 del total de capturas y que, sin embargo, no tienen la demanda que sería deseable en usos de alimentación humana.

**L**AS campañas del FROM para promocionar los productos pesqueros no son nuevas. Vienen realizándose durante los últimos años y, al igual que en este, con especial incidencia en los pescados azules. Pero, en esta ocasión, por primera vez, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación realiza una campaña genérica para la promoción de los productos del mar.

No se trata, como primer objetivo, que los consumidores españoles acudan desde el inicio de la campaña a las pescaderías para demandar pescados azules. Se pretende llevar adelante una campaña menos agresiva, en la que destaque la imagen de calidad que ofrecen los productos del mar. Se trata de descubrir las características de cada especie y sus posibles utilizaciones en la cocina.

Quizá por una falta de información y la existencia de una imagen no ligada a la realidad, que se arrastra desde los años de posguerra, en España se ha producido en los últimos tiempos un importante desfase entre volumen de capturas de algunas especies y su demanda. Los hábitos de consumo de los españoles, en lo que a los productos del mar se refiere, se han inclinado hacia especies denominadas como pescados blancos, en detrimento de los conocidos como pescados azules. Esto ha provocado un aumento en determinadas importaciones, así como la necesidad de buscar nuevos caladeros para poder abastecer la demanda de esas especies, mientras que otros pescados, los azules, no siempre acaban en las cadenas alimenticias para el consumo humano. Los pescados azules han sido, generalmente, infravalora-

dos en España, y su consumo se ha venido asociando, durante muchos años, a los niveles más bajos de capacidad adquisitiva. En una sociedad más desarrollada, como la actual, la cesta del mercado se trata de presentar en ocasiones como un reflejo de una determinada capacidad adquisitiva, por lo que en muchas ocasiones se huye de la compra de determinadas especies sin razones económicas o alimenticias que lo justifiquen.

Este es uno de los primeros retos que se ha planteado el FROM a la hora de abordar la presente campaña. Eliminar esa imagen de pescados baratos o caros, para ricos o pobres, a fin de que el que se acerque a comprarlos considere, simplemente, sus cualidades alimenticias. Se trata de eliminar las categorías de pescados mayores y menores para que, en cada momento, se

elija la especie que mejor acompañe a cada comida o situación.

Por esta razón, tras una primera parte de la campaña, con anuncios genéricos sobre los productos de la pesca, se pasará a una segunda fase, durante los meses de verano donde se incidirá especialmente en el consumo de cuatro productos concretos: la sardina, la caballa, el jurel y el bonito del norte. La pretensión de la Administración es lograr que se produzca un mayor ajuste entre la oferta media nacional de este tipo de productos y la demanda interna, para que no se destruyan pesquerías con destino a la alimentación animal.

Del conjunto de las capturas de nuestra flota, aproximadamente el 20 por 100 las constituyen las especies antes citadas, el bonito del norte, el jurel, la sardina y la caballa. Para los técnicos de la Administración, la re-





# PESCADO AZUL

## ALIMENTO MILENARIO. MANJAR PREECIADO. FUENTE DE SALUD.

Durante el solsticio de verano, 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 consuma pescado fresco, nutritivo, sabroso... y de temporada. Consuma Pescado Azul.

PESCADO AZUL. RECIENTE COSECHADO.



# EL JUREL

## UN PEQUEÑO PRINCIPE AZUL HA LLEGADO A NUESTRAS COSTAS.

El pescado fresco — recién cosechado — es un manjar sin parangón. Y ahora que desde el solsticio de verano el jurel, el popular chicharro, está en su plena sazón.

El jurel es notable por muchas razones. Por sus valores energéticos y nutritivos y — entre otros — por su singular paladar, que resulta muy agradable.

Esta temporada prima en su mesa este delicado y saludable Príncipe Azul de nuestras costas.  
PESCADO AZUL. RECIENTE COSECHADO.



Jurel en escabecho

lación calidad-precio que ofrecen estas cuatro especies no tiene comparación con el resto de los productos del mar. Sin embargo, esto es algo que no ha sido suficientemente conocido por los consumidores que se han dejado guiar por una tradición de cierto rechazo hacia su consumo.

Un aumento en la demanda de los pescados azules tendría en primer lugar resultados positivos para los propios consumidores, al mantener una dieta más variada, una oferta más completa y, en la mayor parte de los casos, con precios más baratos. En segundo término, se pretende lograr, con ese aumento de la demanda, unos mejores precios para el sector extractor. La totalidad de las capturas de pescados azules corresponden a la flota artesanal y de bajura, capturas y ventas que afectan además a un sector de población pesquera con menores niveles de rentas.

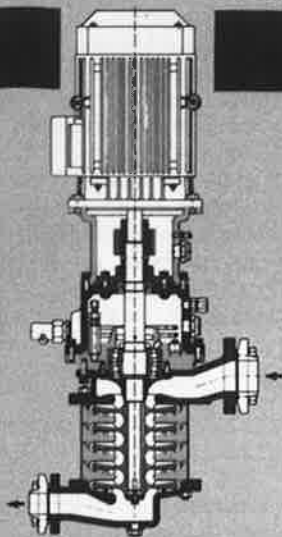
La campaña sobre el pescado azul del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a la vez que en la promoción de las diferentes especies, se basará en la investigación sobre las condiciones alimenticias de cada producto. Y tratará, en definitiva, de poner al pescado azul en el punto que le corresponde por su calidad y precio.

Tras estas actuaciones, no se descarta la realización de nuevas campañas referidas a otros productos de la pesca, con el objetivo de acercar la demanda a la relación de calidad y precio en beneficio del consumidor y del propio sector extractivo.

Durante 1987, los puntos más representativos en las ventas de las cuatro especies de pescado azul que se contemplan en esta campaña fueron los siguientes:

- **Caballa:** Fuenterrabía, Bermeo, Ondárroa, Isla Cristina, Punta Umbría, Algeciras, Cádiz, Puerto Santamaría, Almería.
- **Sardina:** Santoña, Avilés, Portosín, Sada, Cambados, Portonovo, Isla Cristina, Barbate, Adra, Alicante, Castellón, Tarragona, Vilanova.
- **Bonito del Norte:** Guetaria, Bermeo, Ondárroa, Avilés, Burela.
- **Jurel:** Ondárroa, Sada, Portosín, Malpica, Santoña, Avilés, Burela, Cillero, Camariñas, Portonovo, Algeciras.

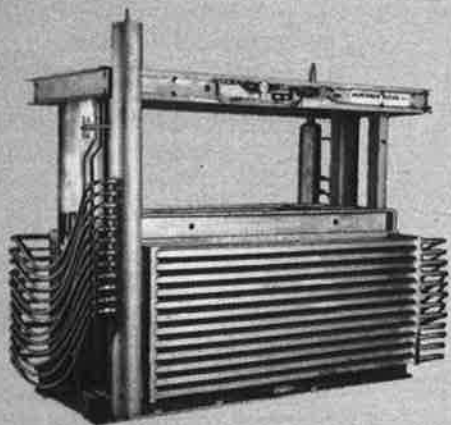
## THUNE-EUREKA ESPAÑOLA S.A.



### Bomba de Refrigerante

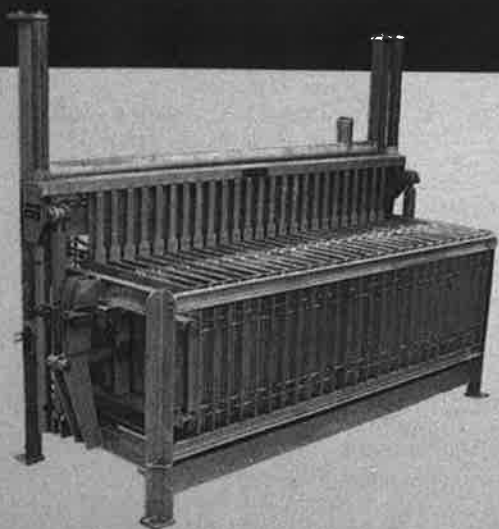
La más alta calidad noruega, fabricada en España. Thune Eureka Española le ofrece los tres elementos clave de una instalación frigorífica segura y fiable para su barco de pesca, y también para instalaciones en tierra. En primer lugar, la bomba de refrigerante, vertical auténticamente marina. Aprobada por Lloyd's Register y Det norske Veritas para uso con R717 (NH<sub>3</sub>), R22 y R12.

### Armario de Placas Horizontales



Construidos a base de placas extruidas, con canto de 32 mm, que garantizan la máxima resistencia y estabilidad, los Congeladores de Placas KVAERNER permiten procesar los productos de la pesca con el máximo rendimiento, en paquetes listos para el consumo o en grandes bloques de productos semi-acabados.

### Armario de Placas Verticales



Empacho reducido, extracción por debajo, fácil salida del bloque además de la alta resistencia que permite fabricar unidades estándar de hasta 3 metros son otras de las ventajas de los Congeladores de Placas Verticales KVAERNER.

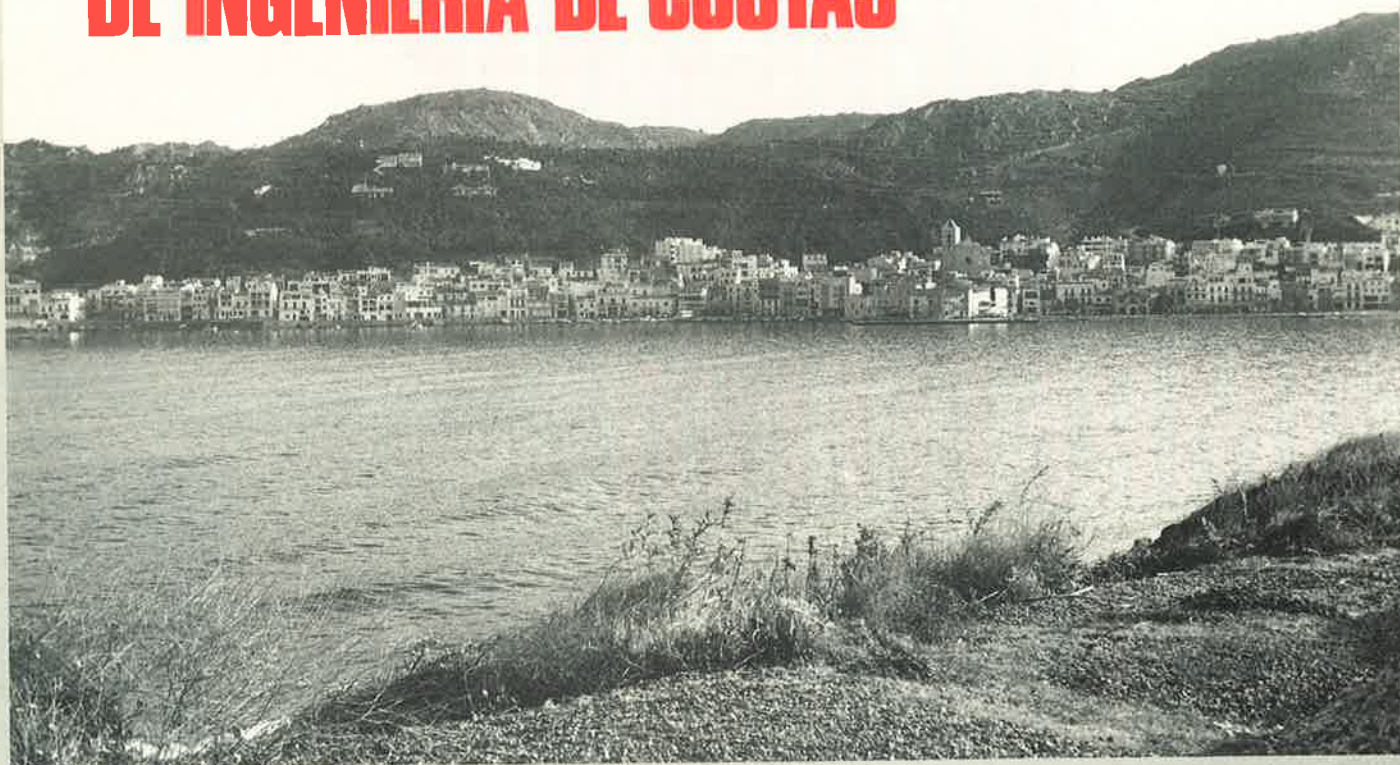
## FRIO DE CALIDAD PARA LA PESCA



THUNE-EUREKA ESPAÑOLA S.A.

Apartado 200 - 36600 VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra) - Teléfono: (986) 50 18 10 (5 líneas)  
Télex: 88052 THEE E - Fax: (986) 50 75 54

# XXI JORNADAS DE INGENIERIA DE COSTAS



*Organizado por el Colegio Nacional de Ingenieros de Caminos, bajo los auspicios del Comité de Investigación de Ingeniería de Costas de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles, la colaboración del MOPU y las universidades politécnicas de Madrid, Barcelona, Santander y Valencia, tuvo lugar entre el 20 y el 25 de junio, en Torremolinos (Málaga), la XXI Conferencia Internacional de Ingenieros de Costas.*

**U**N total de 726 ingenieros venidos de todo el mundo se dieron cita para exponer sus ideas, en un total de 263 ponencias, sobre el efecto de los vientos, corrientes, olas y acciones del oleaje; mareas astronómicas y meteorológicas; estabilidad de costas, erosión y control de playas; planeamiento y diseño de puertos; selección de emplazamientos, elección de materiales y estructuras; construcción de islas artificiales y rompeolas; procesos de sedimentación y morfología de costas; estuarios; movimientos de buques, rutas de entrada, carga, descarga y atraque; proyecto y construcción de

emisarios submarinos; deltas y consideraciones medioambientales en Ingeniería de Costas y Oceanografía.

Los organizadores de la Conferencia pretendían, a la vez que dar impulso a la ingeniería española, presentar las últimas y más avanzadas técnicas para la regeneración de costas, así como las soluciones para lograr un aprovechamiento integral de los puertos procurando no dañar el medio ambiente. Aunque en total se presentaron 600 ponencias en la XXI Conferencia Internacional de Ingenieros de Costas, sólo 263 fueron elegidas para debatirse en el congreso, de las que 20 de ellas pertenecían a inge-

nieros españoles. Las ponencias españolas se centraron, especialmente, en los problemas técnicos que se han suscitado a lo largo de una franja costera de aproximadamente 8.000 kilómetros de longitud, de los que 2.000 corresponden a playas, y en el que habitan 13 millones de personas y se concentra el 64 por 100 de la industria española, lo que supone un 95 por 100 del comercio exterior.

Esta situación ha provocado una enorme depresión en el litoral, con un proceso de urbanización descontrolado que ha provocado la alteración de su fisonomía. Además, la carencia de puertos naturales, necesarios para un corres-

to empleo de la franja costera, habla por sí solo de la necesidad de disponer de una ingeniería puntera y adecuada que supla estas deficiencias.

Con esta situación como telón de fondo, el objetivo de los ingenieros españoles es sobre todo el intercambio de información con los especialistas del resto del mundo en el campo de la ingeniería oceanográfica y de costas, en un momento en que el litoral español va a ser objeto de regulación con la futura ley de Costas que hace poco aprobó la Cámara de Diputados, y que actualmente se encuentra a trámite en el Senado. ■

Asamblea  
general de  
ANAVE

# «UNA FLOTA MERCANTE MAS COMPETITIVA»

Los navieros españoles están preocupados por la competitividad de la flota mercante. Tras la aprobación, meses atrás, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, de las medidas adicionales para desarrollar el Plan de Flota, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) planteó en su última asamblea, la urgencia en la adopción de medidas encaminadas a conseguir una flota mucho más competitiva para antes de 1992.

El ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que acudió al acto de clausura, prometió a los navieros españoles esa urgencia en la tramitación y aplicación de los Planes de Viabilidad presentados por el sector, así como el rápido funcionamiento de una sociedad estatal para la instrumentalización de esos proyectos.

**E**N la actualidad, el reto no sólo es mantenerse en el sector, sino lograr hacerlo en condiciones de igualdad con el resto de las flotas. Sin necesidad de remitirnos a un pasado muy lejano, la historia de los navieros españoles durante los últimos años tiene como principal protagonista el descenso de las unidades en funcionamiento. En 1982, el número de barcos con que contaba la flota española era de 689, con un TRB de 6,8 millones. Cinco años más tarde, en 1987, las unidades en funcionamiento ascienden tan sólo a 510, con 3,9 millones de TRB, de las que casi dos millones corresponden a los petroleros y superpetroleros, con un total de 65 barcos. El número de barcos es de 60, con poco más de 1 millón de TRB. Entre los 144 barcos de carga general existentes suman solamente 400.000 TRB.

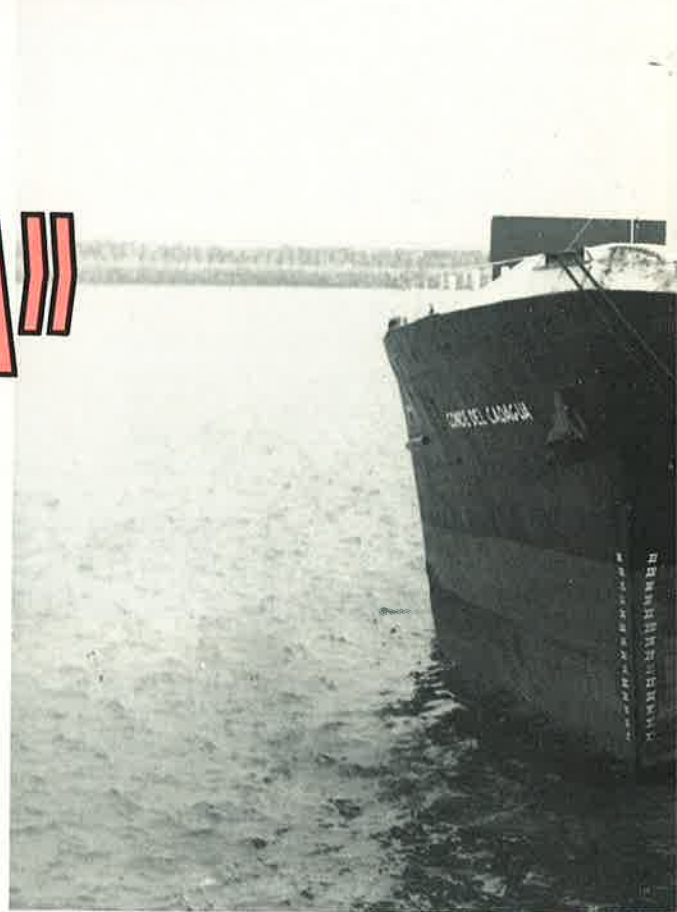
La flota española, el 1 de enero de 1988, tenía 44 unidades menos que en la misma fecha del año anterior, con un descenso de 540.000 TRB. Esta caída se ha distribuido, según las informaciones de ANAVE, entre el conjunto de los sectores de la flota, con la sola excepción de los barcos

combinados y los destinados a transportes licuados, que sí se mantienen. La flota petrolera sufrió una caída de más de 300.000 TRB; los graneleros, de 122.000 TRB, y los buques de carga, de 80.000 TRB y 23 unidades. La disminución del TRB respecto a 1987 ha sido del 12 por 100. Los nuevos contratos de navieros españoles para la construcción de buques ascendían a cinco, de los que uno es granelero; dos son tanques para productos químicos, y otras dos unidades para pasaje. La cartera de pedidos de los armadores nacionales, a principios de 1988, se elevaba a 11 unidades.

La actual situación de eliminación y construcción de barcos está produciendo, aunque a un ritmo lento, un cierto rejuvenecimiento de la flota. En este momento, el 39 por 100 de los barcos españoles tienen menos de diez años, frente al 35,7 por 100 del año anterior. El porcentaje de la flota con edades superiores a los veinticuatro años se mantiene en el 1,5 por 100.

Por sectores, ésta es la situación y la actividad de cada una de las flotas, según los datos referidos a 1987.

En petroleros, la capacidad de la flota ha descendido has-





La actividad de la flota española, en 1987, ha mantenido la línea de los últimos años, según los datos elaborados por ANAVE. La pérdida de unidades se ha compensado con una mayor productividad media.

ta 1,85 millones de TRB, lo que supone una caída del 14 por 100 sobre el año anterior. Paralelamente, también ha disminuido la participación de los petroleros en el conjunto de la flota, al pasar del 47,3 por 100 al 46,1 por 100 de la actualidad. El tamaño medio se sitúa en las 28.500 TRB, frente a las 32.500 de 1987. La cartera de pedidos en este sector es inexistente.

La flota de graneleros tuvo también un nuevo retroceso, al situarse en solamente un millón de TRB, y un menor número de unidades. El tonelaje medio se sitúa en solamente 16.700 TRB, frente a

una media mundial de unas 23.000 toneladas. El 60 por 100 de la flota tiene menos de diez años, y el 29 por ciento no llega a los cinco años. En este tipo de embarcaciones, se produjo un contrato para una nueva construcción en 1987.

En portacontenedores y RoRos sucede algo parecido al resto de sectores. El pasado año fue escenario de un nuevo retroceso en su tonelaje, al situarse solamente en 128.000 TRB, con una caída del 3 por 100 sobre el año anterior. El tamaño medio de las unidades es de solamente 2.460 TRB. Su envejecimiento es muy superior al del resto de los secto-

res, ya que solamente el 8 por 100 de los barcos tiene menos de cinco años. La flota RoRos tuvo un descenso del 13 por 100 en el TRB, situándose en solamente 85.000 TRB. En este caso, la flota es mucho más moderna, ya que el 82 por 100 tiene menos de diez años. La cartera de pedidos en 1987 fue de dos unidades. Por lo que se refiere a la flota frigorífica, durante 1987 se produjo un nuevo descenso, lo que la sitúa en el 10 por 100 y 53.000 TRB. El recorte más importante se produjo sin embargo en los buques frigoríficos, al perder nada menos que 405.000 TRB, que suponen el

Según el presidente de ANAVE, Juan María Gómez de Mariaca, es preciso tomar decisiones firmes para poner fin a una serie de lastres que condicionan el sector, no sirven para nada medidas parciales o incompletas.

17 por 100 respecto al año anterior.

En enero del presente año, el número de unidades amarradas o en situación especial se elevaba a 21, totalizando algo más de 40.000 TPM. De este número, 3 barcos correspondían a la flota Ro-Ros, 5 eran portacontenedores, 8 de carga general, 1 fri-

en 1986, frente a los 5,15 millones de toneladas en 1987. En el tráfico de cabotaje se ha producido un aumento, al pasar de 36,3 millones a 37,35 millones de toneladas. Finalmente, en el transporte extranacional, el descenso ha sido fuerte, al caer de 16,3 millones de toneladas a solamente 13,5 millones.

26,8 millones entraron en régimen ordinario, el 63 por 100, mientras el resto lo hizo bajo la calificación de maquila. Esta actividad altera la estructura de años anteriores, cuando el sistema de maquila era de solamente el 17 por 100, y afecta negativamente a la flota nacional.

La actividad en el sector del

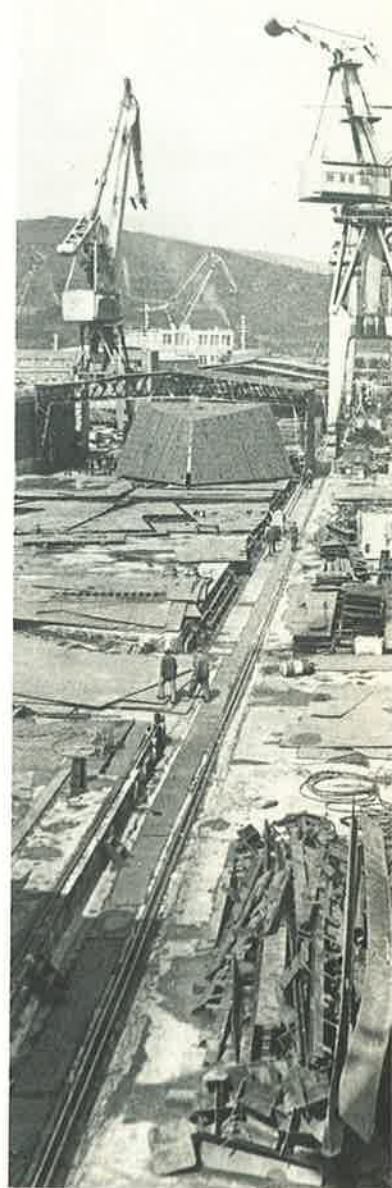


gorífico, 1 supply y 3 de pasaje. Esta situación supone una ligera mejoría respecto a la que existía un año antes, cuando el número de barcos amarrados o en situación especial era de 47, con 280.000 TPM.

La actividad de la flota española, en 1987, ha mantenido la línea de los últimos años, según los datos elaborados por ANAVE. La pérdida de unidades se ha compensado con una mayor productividad media. Frente a unas operaciones totales, en 1986, de 95,4 millones de toneladas, en 1987 solamente se transportaron 91,8 millones, lo que supone una caída del 4 por 100. En crudos, las importaciones pasaron de 21,98 millones a 22,18 millones de toneladas. En la importación del resto de mercancías se pasó de 15,47 millones a 13,2 millones de toneladas. En las exportaciones, las cifras se han estabilizado con 5,35 millones de toneladas

En conjunto, las importaciones en 1987 registraron un descenso respecto a 1986, al bajar de 37,45 millones de toneladas a los 35,8 millones del último ejercicio. En general, se puede hablar de estabilidad, salvo en el caso de los cereales, donde las entradas cayeron de 2,83 millones de toneladas, en 1986, a solamente 1,2 millones en 1987. Esta situación estuvo provocada por el ingreso en la Comunidad Económica Europea y el cambio de países proveedores de granos. La Comunidad sustituyó en parte las ventas de los Estados Unidos, aunque, debido al acuerdo suscrito entre la CEE y USA, el Estado español debe seguir importando anualmente, hasta 1991, 2,3 millones de toneladas.

Las importaciones de petróleo, durante el pasado año, se elevaron a 42,5 millones de toneladas, lo que supuso un descenso del 6,9 por 100 con respecto a 1986. De esa cantidad,



carbón experimentó, en 1987, un sensible aumento respecto al ejercicio anterior. Las entradas ascendieron a 4,9 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 18 por 100. En cereales y semillas oleaginosas el tráfico fue de 5,7 millones de toneladas, con un descenso del 10,2 por 100. En cuanto a las exportacio-

nes, la actividad en 1987 se situó en 5,15 millones de toneladas, cifra similar a la del año anterior, lo que supone una cobertura próxima al 12 por 100.

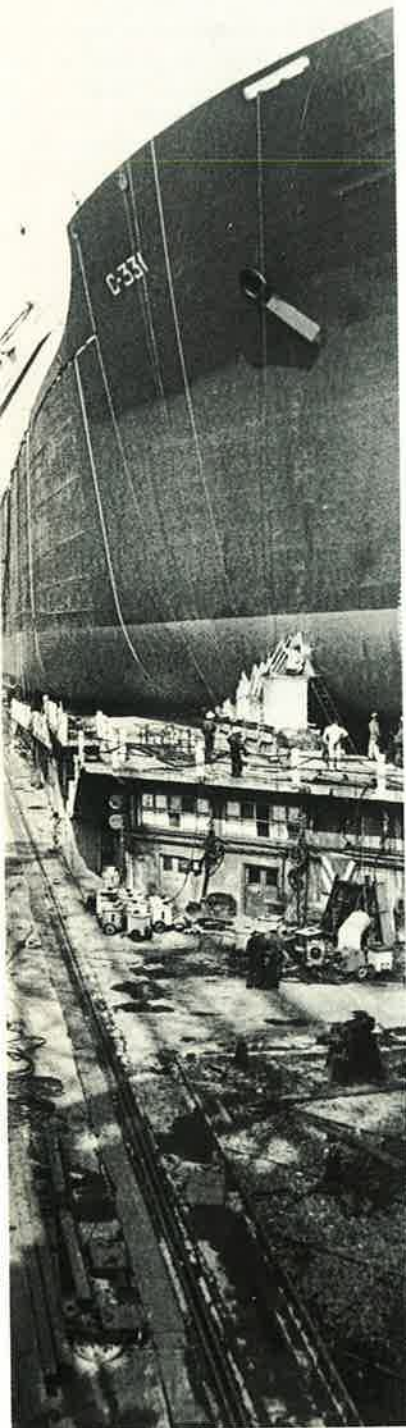
En cabotaje, según datos del MOPU, el cómputo de mercancías cargadas y descargadas fue de 74,7 millones de toneladas, lo que representa

un aumento del 3 por 100 sobre 1986.

En cuanto a la participación de los diferentes pabellones en el tráfico marítimo español, sólo se disponen de datos definitivos sobre 1986. Según estas cifras, España tuvo una participación media del 26,5 por 100. En las importaciones, la presencia fue del 34,1 por

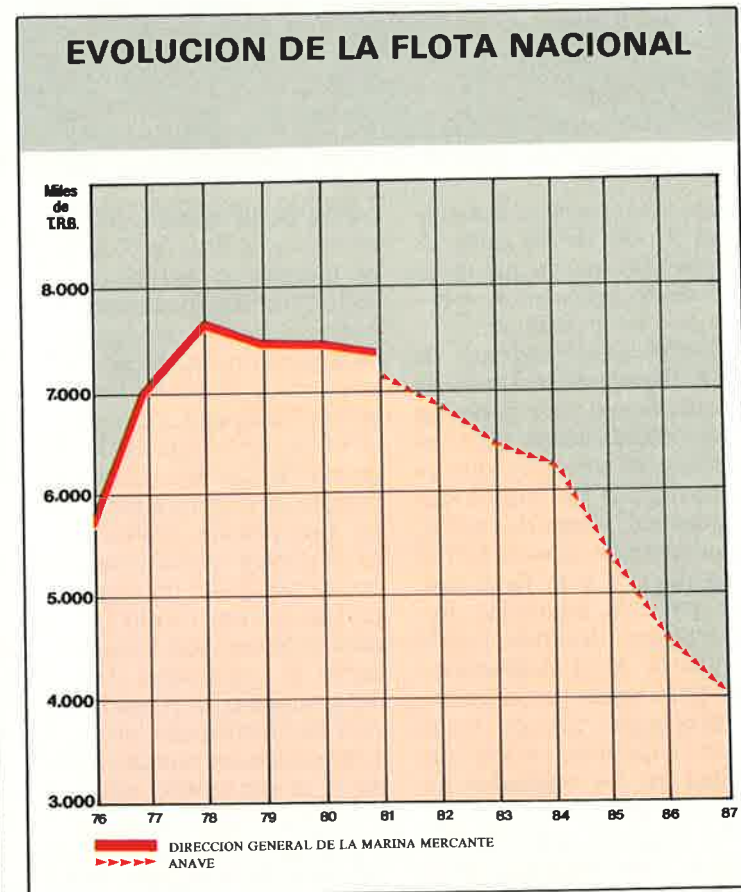
100, mientras que en las exportaciones se alcanzó solamente el 11,1 por 100.

Los países de origen de la mercancía importada tenían una participación del 5,8 por 100, mientras que los barcos pertenecientes a los países exportadores lo hacían con el 11,1 por 100. Otros países de la CEE participan en las im-



EVOLUCION FLOTA CEE				
PAIS	1-7-1977		1-7-1987	
	N.º	Mill. TRB	N.º	Mill. TRB
R. F. Alemania	1.549	9,3	1.099	4,1
Bélgica	90	1,5	112	2,1
Dinamarca	984	5,2	588	4,6
España	762	6,5	510	4,0
Francia	529	11,3	315	5,1
Gran Bretaña	2.020	30,5	916	7,5
Grecia	3.075	29,4	1.679	23,4
Irlanda	47	0,2	64	0,1
Italia	1.143	10,9	943	7,6
Holanda	688	5,0	620	3,4
Portugal	132	1,1	77	0,9
<b>TOTAL CEE</b>	<b>10.919</b>	<b>110,9</b>	<b>6.923</b>	<b>62,8</b>
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	<b>37.993</b>	<b>374,7</b>	<b>38.826</b>	<b>379,1</b>
<b>% CEE/mundial</b>		<b>29,6</b>		<b>16,6</b>

(Lloyd's Register, ANAVE)



portaciones españolas con el 17,3 por 100, y con el 25,1 por 100 en las exportaciones. Finalmente cabe destacar el aumento de la presencia de los barcos españoles en los registros de libre matrícula, al pasar del 16,7 por 100, en 1985, al 23 por 100 en 1986.

En el marco de una flota española con reducción de unidades, problemas de competitividad, planes de viabilidad en marcha y con el mercado único en la Comunidad Europea para 1992, el presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Juan María Gómez de Mariaca, hizo un llamamiento a la Administración para la aplicación de medidas que hagan posible un sector competitivo en el futuro. Para los navieros españoles, es preciso dar un gran salto en este punto, a fin de superar el retraso histórico que se tiene en este aspecto. Recalcó, asimismo, que no servirían para nada medidas parciales o incompletas, para situarnos en los

*España apuesta por el sector acuícola*

# **LA ACUICULTURA,**



## ***una actividad en expansión***

El conjunto de técnicas encaminadas al cultivo de especies acuáticas útiles es objeto, en estos últimos tiempos, de un importante empuje. La crisis que en la actualidad experimenta la actividad pesquera extractiva está provocando, en relación directa, una expansión de la acuicultura. Tampoco se puede olvidar que las instalaciones

**(1)**

acuícolas están ubicadas en territorios de economía deprimida, con lo que esta actividad puede servir, al mismo tiempo, de solución a los problemas alimenticios de esas zonas y de impulsor para la reactivación económica. El Estado español y Europa, en su conjunto, han apostado por la acuicultura.



carbón experimentó, en 1987, un sensible aumento respecto al ejercicio anterior. Las entradas ascendieron a 4,9 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 18 por 100. En cereales y semillas oleaginosas el tráfico fue de 5,7 millones de toneladas, con un descenso del 10,2 por 100. En cuanto a las exportacio-

nes, la actividad en 1987 se situó en 5,15 millones de toneladas, cifra similar a la del año anterior, lo que supone una cobertura próxima al 12 por 100.

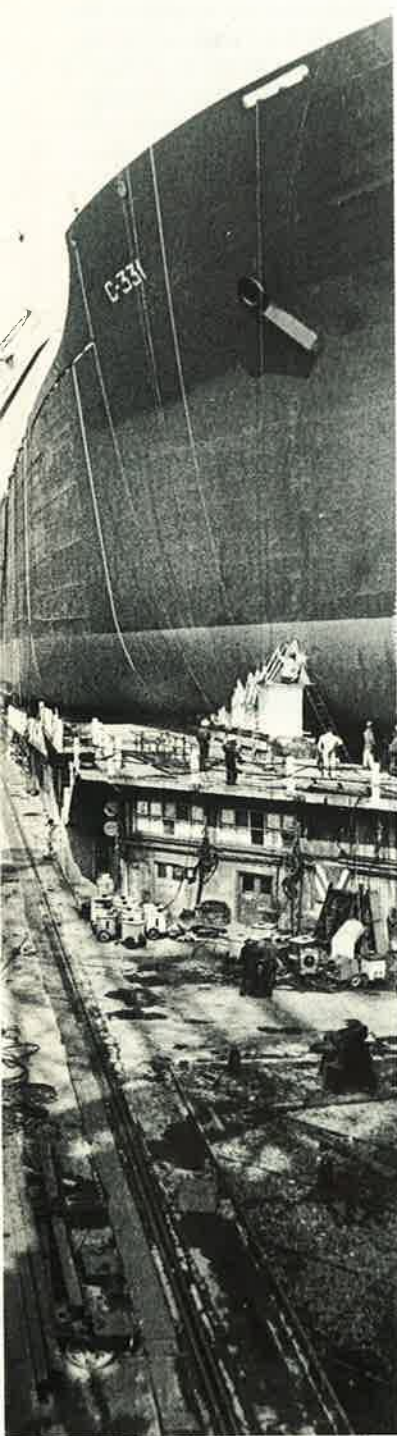
En cabotaje, según datos del MOPU, el cómputo de mercancías cargadas y descargadas fue de 74,7 millones de toneladas, lo que representa

un aumento del 3 por 100 sobre 1986.

En cuanto a la participación de los diferentes pabellones en el tráfico marítimo español, sólo se disponen de datos definitivos sobre 1986. Según estas cifras, España tuvo una participación media del 26,5 por 100. En las importaciones, la presencia fue del 34,1 por

100, mientras que en las exportaciones se alcanzó solamente el 11,1 por 100.

Los países de origen de la mercancía importada tenían una participación del 5,8 por 100, mientras que los barcos pertenecientes a los países exportadores lo hacían con el 11,1 por 100. Otros países de la CEE participan en las im-

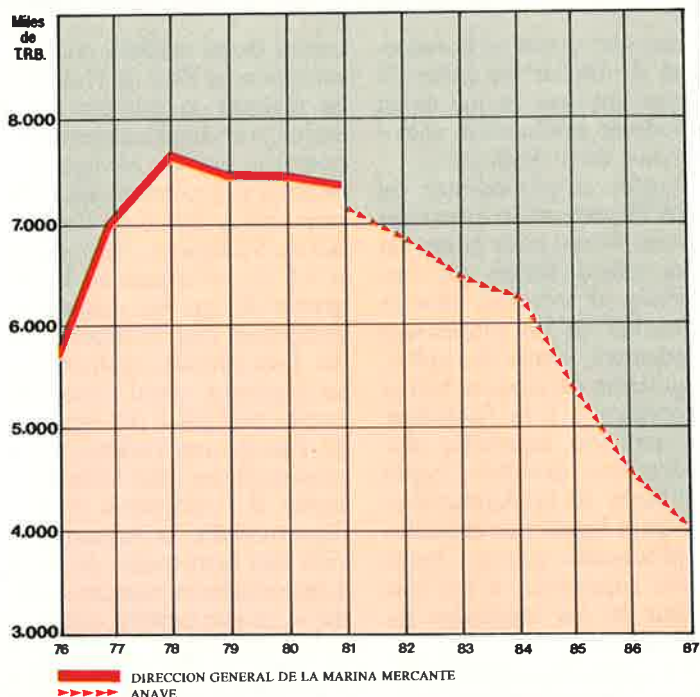


### EVOLUCION FLOTA CEE

PAIS	1-7-1977		1-7-1987	
	N.º	Mill. TRB	N.º	Mill. TRB
R. F. Alemania	1.549	9,3	1.099	4,1
Bélgica	90	1,5	112	2,1
Dinamarca	984	5,2	588	4,6
España	762	6,5	510	4,0
Francia	529	11,3	315	5,1
Gran Bretaña	2.020	30,5	916	7,5
Grecia	3.075	29,4	1.679	23,4
Irlanda	47	0,2	64	0,1
Italia	1.143	10,9	943	7,6
Holanda	688	5,0	620	3,4
Portugal	132	1,1	77	0,9
<b>TOTAL CEE</b>	<b>10.919</b>	<b>110,9</b>	<b>6.923</b>	<b>62,8</b>
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	<b>37.993</b>	<b>374,7</b>	<b>38.826</b>	<b>379,1</b>
<b>% CEE/mundial</b>		<b>29,6</b>		<b>16,6</b>

(Lloyd's Register, ANAVE)

### EVOLUCION DE LA FLOTA NACIONAL



portaciones españolas con el 17,3 por 100, y con el 25,1 por 100 en las exportaciones. Finalmente cabe destacar el aumento de la presencia de los barcos españoles en los registros de libre matrícula, al pasar del 16,7 por 100, en 1985, al 23 por 100 en 1986.

En el marco de una flota española con reducción de unidades, problemas de competitividad, planes de viabilidad en marcha y con el mercado único en la Comunidad Europea para 1992, el presidente de la Asociación de Naveros Españoles, Juan María Gómez de Mariaca, hizo un llamamiento a la Administración para la aplicación de medidas que hagan posible un sector competitivo en el futuro. Para los naveros españoles, es preciso dar un gran salto en este punto, a fin de superar el retraso histórico que se tiene en este aspecto. Recalcó, asimismo, que no servirían para nada medidas parciales o incompletas, para situarnos en los

## FLOTA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE (en miles de TRB) (al 31 de diciembre de cada año)

	1982		1983		1984		1985		1986		1987	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Petroleros	95	4.102	85	3.753	81	3.537	72	2.540	66	2.147	65	1.844
Combinados	3	191	2	128	2	128	2	128	2	122	2	122
Graneleros	77	1.079	79	1.155	80	1.209	76	1.275	68	1.127	60	1.005
Carga gral.	243	709	230	671	222	675	182	540	167	486	144	405
Portacontenedores	66	207	70	224	69	221	61	167	55	132	52	128
Ro-Ros	46	82	49	86	50	90	51	94	53	98	49	85
Frigoríficos	48	78	51	82	48	79	45	85	36	59	33	53
Gases licuados	15	64	15	64	15	64	16	69	15	65	15	67
Especiales	54	176	57	179	61	182	55	178	52	171	51	162
Pasaje	42	160	39	142	36	135	41	128	40	128	39	124
<b>TOTAL</b>	<b>689</b>	<b>6.848</b>	<b>677</b>	<b>6.484</b>	<b>664</b>	<b>6.320</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>554</b>	<b>4.535</b>	<b>510</b>	<b>3.995</b>



niveles que tienen en la actualidad el resto de los países de nuestro entorno, ya que, en un período de pocos años, volveríamos a estar desfasados.

Según el presidente de ANAVE, es preciso tomar decisiones firmes para poner fin a una serie de lastres que condicionan el sector, y que se centrarían en los sobrecostes de personal, bienes de capital, adquisición de algunos bienes y servicios y a la fiscalidad. Los navieros españoles pretenden una decidida ayuda por parte de la Administración para lograr una estructura productiva que no tenga costes superiores a los que existen en los mercados internacionales.

La aprobación por el Gobierno, hace solamente unos

meses, de las medidas complementarias al Plan de Flota para mejorar la estructura del sector, son consideradas como positivas por los navieros españoles y, prueba de ello, es la respuesta a través de los Planes de Viabilidad. Pero, desde ANAVE, se insiste en la urgencia de que las mismas se pongan en marcha cuanto antes. Esta petición, realizada en su asamblea anual, tuvo respuesta por parte del ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones Abel Caballero. Según el responsable de este departamento, la Administración está firmemente decidida a dar soluciones rápidas al sector y, en este sentido, anunció la constitución de la sociedad estatal que se encargará de llevar adelante el conjunto de los

Planes de Viabilidad. De esta forma, se pretende que las inversiones destinadas al sector lleguen a tiempo a sus destinatarios.

Para los navieros españoles es un dato positivo el conjunto de actuaciones que se propugnan desde el sector, así como a través de la Comisión en Bruselas, y que se conocen bajo el nombre de «Medidas Positivas». A grandes rasgos, el nuevo marco jurídico para la marina mercante de la CEE trata de recuperar la competitividad para las empresas navieras de los países miembros; intenta fortalecer su posición financiera frente a los competidores no comunitarios y fomentar la reinversión en el sector; pretende una equipara-

ción de costes laborales en el entorno de la competencia internacional y, en el orden técnico, eliminar las desventajas existentes en la operación de buques.

Estos objetivos, de carácter general, conllevan una serie de medidas relativas a la fiscalidad, impuestos, Seguridad Social, normativa laboral, etcétera, sobre los que deberá decidir la CEE.

En principio, para los navieros españoles, los objetivos están sin embargo a más corto plazo: acelerar los planes de viabilidad, tratando de lograr una flota competitiva con el resto de los países de nuestro entorno, superando la desventaja actual. ■

**Vidal MATE**

## Ahora es el momento póngase al día con la tecnología más avanzada del mercado

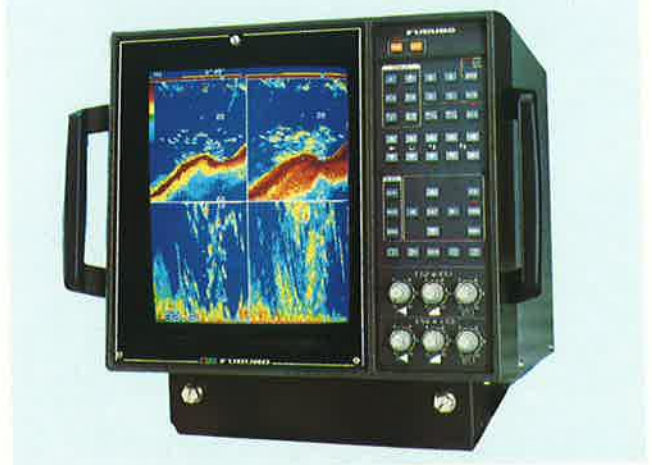
### RADARES SERIE FR-1500 DA



La más avanzada tecnología en radares de alta resolución. Gran número de prestaciones, entre las que destacan:

- Posibilidad de disponer en una misma Unidad de Presentación las funciones de Radar y Trazador de Rumbo (Plotter).
- Función Zoom que permite aumentar en dos veces el tamaño de cualquier eco.
- Descentrado de imagen en cualquier dirección que permite mantener las ventajas de las escalas en uso.
- Conexión a Girocompás, Compás Magnético y Comprobador de Rendimiento, lo cual permite satisfacer ampliamente las exigencias IMO.

### SONDAS SERIE FCV-140



La nueva serie de sondas FCV-140 ofrecen unas prestaciones insuperables como por ejemplo:

- Presentación de las imágenes sobre pantalla de gran resolución, en 16 colores.
- Posibilidad de conexión simultánea a 4 frecuencias diferentes.
- Presentación simultánea de las 4 frecuencias, del modo A-Scope o del modo Engache de Fondo.
- Incorporación de Memoria para imágenes pasadas.
- Trazador de Temperatura.
- Posibilidad de valorar la densidad del pescado.

Representante exclusivo para España:

**MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.**

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

Distribuidores en: ALICANTE • ALMERIA • BILBAO • ALGECIRAS • GIJÓN • LA CORUÑA • LAS PALMAS • MADRID • MALAGA  
MOTRIL • S. PEDRO PINATAR • SAN SEBASTIAN • TARRAGONA • VIGO  
y 25 puertos más en todo el litoral español.

España apuesta por el sector acuícola

# LA ACUICULTURA,



## *una actividad en expansión*

El conjunto de técnicas encaminadas al cultivo de especies acuáticas útiles es objeto, en estos últimos tiempos, de un importante empuje. La crisis que en la actualidad experimenta la actividad pesquera extractiva está provocando, en relación directa, una expansión de la acuicultura. Tampoco se puede olvidar que las instalaciones

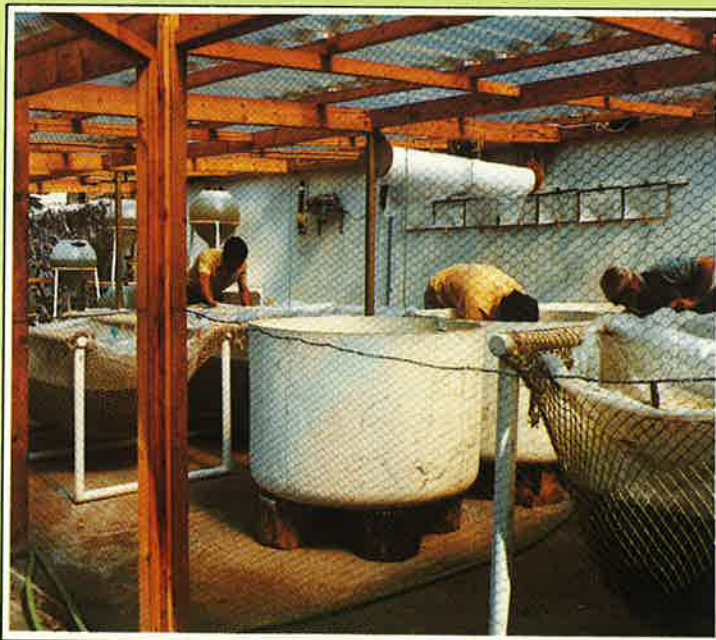
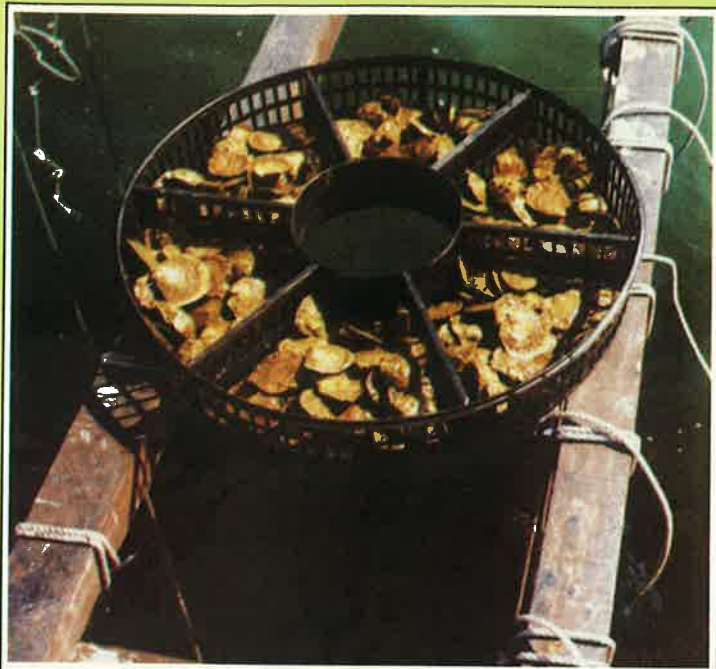
**(1)**

acuícolas están ubicadas en territorios de economía deprimida, con lo que esta actividad puede servir, al mismo tiempo, de solución a los problemas alimenticios de esas zonas y de impulsor para la reactivación económica. El Estado español y Europa, en su conjunto, han apostado por la acuicultura.

**E**SPAÑA cuenta con unas condiciones ambientales, tanto climáticas como oceanográficas y de aguas continentales, muy adecuadas para el cultivo de la mayoría de las especies acuícolas comercialmente explotables. Una enorme variedad de hábitats permiten el cultivo de un elevado número de especies con la mayor gama de técnicas disponibles, sin olvidar, naturalmente, la larga experiencia alcanzada por el sector. La Administración española, consciente de esta situación de privilegio, considera a la acuicultura, tanto marina como continental, como una actividad con un futuro claramente expansivo.

Existe una evidente política de apoyo al sector por parte de las distintas Administraciones implicadas, que se concreta en las mismas numerosas disposiciones reglamentarias por las que se conceden ayudas y subvenciones que apoyan el establecimiento y equipamiento de instalaciones, así como la realización de inversiones que posibiliten la mejor comercialización del producto. Sin olvidar, la importante labor de algunos centros oficiales de investigación que, mediante la definición de nuevos métodos y técnicas de cultivo, ha permitido la comercialización de nuevas especies.

Durante el último decenio, diversas circunstancias han condicionado, en un mayor o menor grado, este panorama de ayudas. Por su lado, la promulgación de la Constitución, con la transferencia de competencias a la que dio lugar, dado que en su artículo 148 se refiere a la acuicultura como materia sobre la que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias. Por otro, la celebración de la Primera Convención Nacional sobre Cultivos Marinos (1980), en la que se reunieron, por primera vez, todos los sectores relacionados con la acuicultura marina (investigadores, empresarios y Administración), y de la que



*La Administración española es sensible a la importancia de los cultivos acuáticos, en cuyo sector está realizando un notable esfuerzo inversor.*

emanó un importantísimo documento: el denominado Primer Avance sobre el Plan Estratégico Nacional de Acuicultura.

Otra circunstancia que ha condicionado el panorama de ayudas al sector que la aparición en el *BOE* de la Ley 23/84 de Cultivos Marinos, nacida con el ánimo de recopilar toda la normativa anterior, respetando las competencias asumidas por las Comunidades Autónomas. Se trató de realizar una ordenación competencial de los distintos Organismos con intereses en el tema, posibilitando la elaboración y ejecución de Planes Nacionales. Y, por último, cabe reseñar la adhesión del Estado español a la Comunidad Económica Europea, cuya importancia y actualidad requiere un estudio más pormenorizado.

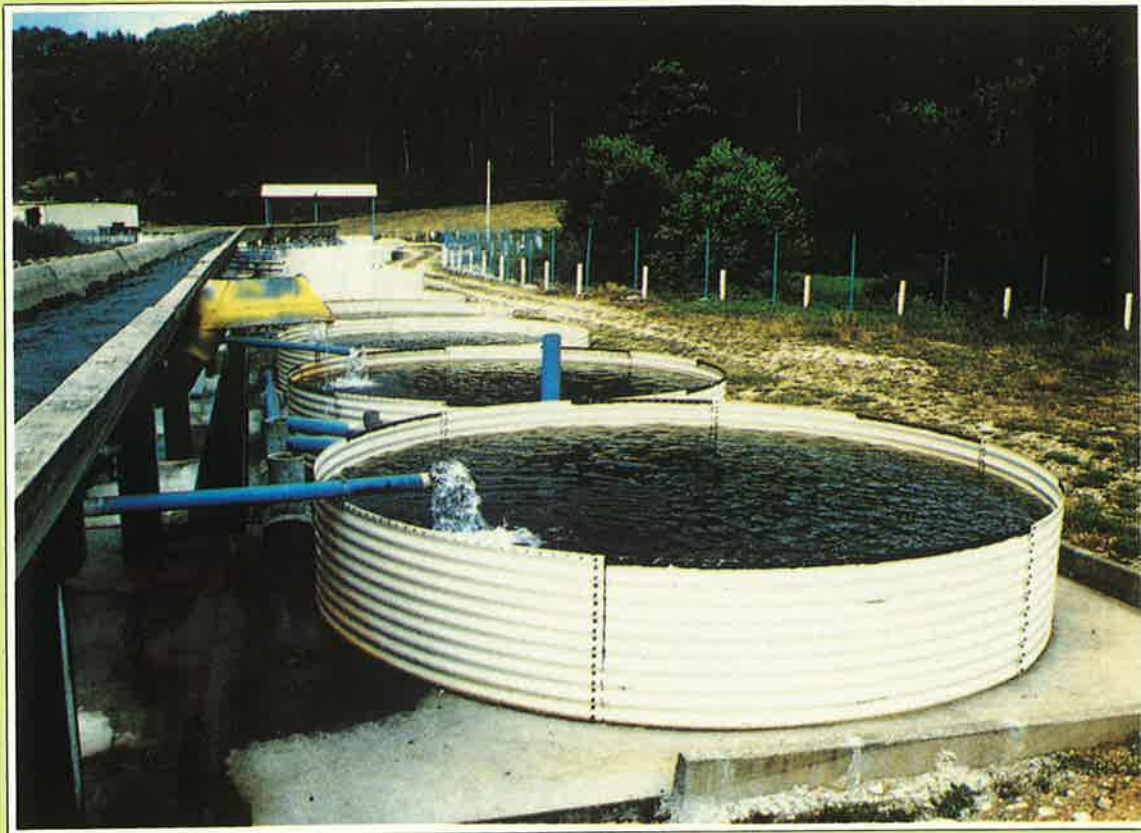
La incorporación a la CEE acarreó, como consecuencia inmediata, la aplicación de la normativa comunitaria para el sector acuicultor a partir del primero de marzo de 1986. Hasta entonces, la creación y mejora de infraestructura de las instalaciones de cultivos marinos se apoyó en las órdenes Ministeriales de 19 de noviembre de 1984 y de 5 de julio de 1985, reguladoras de la concesión de ayudas a las organizaciones de Productores, Asociaciones Extractivas y Empresas de Cultivos Marinos y Acuicultura continental, destinadas a sufragar en parte los gastos derivados de la realización de obras, equipamiento y modernización de instalaciones de cultivos acuícolas.

Todo este sistema ha tenido que adaptarse al régimen comunitario de ayudas; régimen con una aparición reciente en el marco de la actividad comunitaria, ya que será en 1975 cuando surja por primera vez una referencia a la Acuicultura. Las perspectivas económicas y sociales derivadas de la práctica de la Acuicultura moderna despertaron el interés de la CEE; interés que ha cristalizado en apoyos directos a su desarrollo.

lo IV del 4028/86, y al igual que el 2908/83, la intervención comunitaria se limita a la subvención de determinados proyectos para la construcción, equipamiento, modernización o ampliación de instalaciones de acuicultura cuyas características responden a los objetivos globales de la política pesquera común. Dichos proyectos, como ya se señaló con anterioridad, además de ir insertos, o de ser coherentes con el Programa Plurianual preceptivo, deben de tener un fin exclusivamente comercial, ser realizado por personas físicas o jurídicas que posean capacidad profesional suficiente, y ofrecer garantías, también suficientes, de rentabilidad a largo plazo.

El Real Decreto 219/87, de 13 de febrero adaptó el 4028/86 a las características del Estado español, en lo que se refiere al sector acuícola, teniendo en cuenta el régimen de competencias de las Comunidades Autónomas, sólo se establecieron las condiciones que deben reunir los proyectos de inversión que quieran ser subvencionados. Dichos proyectos, además de reunir los requisitos a los que se ha hecho referencia en el párrafo anterior, deberán disponer de las concesiones o autorizaciones legales para llevar a cabo las obras previstas y su posterior puesta en producción, ser de cuantía no inferior a 7 millones de pesetas y no superior a 252 millones, si la inversión se refiere a sólo alguna fase del ciclo productivo, elevándose este límite a 420 millones si la inversión se refiere a instalaciones que cubran en su proceso productivo todas las fases del ciclo vital de las especies.

En el citado Real Decreto 219/87, haciéndose eco de lo dispuesto en el Reglamento comunitario, se contempla la posibilidad de que la Administración del Estado cubra el total de la ayuda nacional: entre el 10 y el 30 por 100 de la inversión aceptada, para proyectos ubicados en regiones definidas como desfavorecidas. Areas que coinciden con las comunidades autónomas de Galicia, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía y Canarias; y, entre el 10 y el 25 por 100 de la inversión aceptada, para los ubicados en el resto de las comunidades autónomas.



*Cultivo del salmón.*



*Almejas en piscina de cemento.*

En cuanto a la cobertura de objetivos del Programa Plurianual, hay que esperar a los resultados del segundo año con objeto de tomar las decisiones adecuadas para aproximar el desarrollo del sector a las previsiones incluidas en el mismo, según palabras del Director General de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén. Este programa, elaborado por la Secretaría General de Pesca Maríti-

ma, en colaboración con las comunidades autónomas, planteó el desarrollo de la acuicultura española de forma expansiva, marcándose como objetivo la consolidación del sector.

Desde un primer momento, y a la vista del cumplimiento de los objetivos se considera necesario incrementar la producción media por proyecto sin modificar las cifras de inversión, es decir, optimizar las téc-

nicas utilizadas; aumentar la dotación presupuestaria de la CEE para así poderse tramitar un mayor número de proyectos por año, así como aumentar las dotaciones estatales para que determinados proyectos puedan ser subvencionados únicamente con ayudas nacionales. A esta última necesidad se ha respondido con la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* del Real Decreto 495/1988 de

20 de mayo, sobre Ayudas Nacionales a determinados proyectos en el sector de la acuicultura. Esta norma legislativa pretende habilitar líneas de subvención a proyectos que, por su cuantía, quedan por debajo del límite inferior fijado en el 4028/86, de siete millones, así como para aquellos proyectos que contemplen la explotación de especies que no sean peces, crustáceos o moluscos, es decir, prevé la posible subvención de técnicas acuícolas.

Las ayudas oscilarán entre el 10 y el 40 por 100 de los costos aceptados de cada proyecto. Aunque estos porcentajes podrán ser elevados en cinco puntos, para el supuesto de que el proyecto prevea la absorción de trabajadores del sector pesquero que hayan sido desenrollados por cese de la actividad del buque en que prestaban servicios, y en diez puntos porcentuales cuando los proyectos

**Para el presente año, el Plan Nacional de Recursos Marinos y Acuicultura tiene presupuestados 700 millones de pesetas.**



*Cultivo de langostinos.*

de producción de distintas especies consideradas de interés en diferentes zonas costeras. Dicho Programa se enmarcó en las vías de actuación establecidas por la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica (CAICYT).

Tras los relevos producidos en la Administración Central, como consecuencia de las elecciones de 1982, se replanteó el Programa I + D, llevándose analizadas, hasta la fecha, las siguientes acciones:

a) Establecimiento de un Plan de Formación de Técnicos en acuicultura.

b) Establecimiento de un Centro de Documentación e Investigación en acuicultura.

c) Ayuda a la realización de proyectos de investigación, cuyos beneficiarios han sido sobre todo equipos de investigación pertenecientes al CSIC y a las universidades.

d) Ayudas de la CAICYT para la realización de proyectos



*Dada su capacidad de resistencia, la anguila es un pez muy apto para el cultivo.*

sean promovidos, bien individual o colectivamente, por jóvenes acuicultores. Fijándose, a estos efectos, el límite de edad en 35 años cumplidos a la fecha de presentación del proyecto.

Con la publicación de este Real Decreto, se ha pretendido evitar la situación discriminatoria a la que había dado lugar la no subvención a los proyectos necesitados de pequeñas

inversiones, lo que propiciaba una sobredimensión artificial de determinadas iniciativas.

Igualmente, para facilitar la consecución de los objetivos propuestos en el Programa plurianual, se hace necesario favorecer el desarrollo de nuevas técnicas, así como mejorar las actualmente existentes.

Ya en la Primera Convención Nacional de Cultivos Ma-

rininos se comprobó la falta de conocimientos técnicos referentes a los procesos de producción y, especialmente, los relacionados con la obtención de individuos jóvenes, insistiéndose en la necesidad de potenciar la investigación. Así se redactó el llamado Programa Especial I + D, Acuicultura, publicado en el BOE de 21 de octubre de 1982, en el cual se prima la construcción de centros pilotos

de investigación por parte de empresas complementadas con las establecidas por el Centro para Desarrollo de Tecnología Industrial (CDTI) (\*), el cual cuenta con una línea tendente a la promoción del desarrollo de proyectos empresariales punta en acuicultura.

(\*) Sociedad Estatal dependiente del Ministerio de Industria y Energía.

En febrero de este año se ha aprobado el denominado Programa Nacional de Recursos Marinos y Acuicultura, cuyos objetivos son, de un lado, la potenciación de la investigación en oceanografía y acuicultura, además de formar y consolidar equipos de investigación en estos campos y, de otro, mejorar la gestión de la explotación de los recursos marinos, y la ordenación del sector pesquero. Sus líneas de actuación son las siguientes:

- Coordinación entre los distintos organismos que realizan I + D.
- Potenciación de la Cooperación Internacional.
- Incentivación de la cooperación en I + D en empresa y centros públicos



*Cría pelágica de bogavante.*



*La acuicultura no es una técnica reciente. El primer tratado fue escrito en el año 475 antes de J. C.*

### AYUDAS AL SECTOR ACUICOLA (En millones de pesetas)

Reglamento	Número proyect.	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
2908/83 (1986) .....	34	2.945	1.029,1	147,2	1.176,3
4028/86 (1987) .....	154	11.257,6	4.068,4	1.125,8	5.194,2
4028/86 (1988) .....	37 (*)	1.457,3	524,4	145,8	670,2
TOTAL .....	225	15.659,9	5.621,9	1.418,8	7.040,7

(\*) Primera convocatoria (88/C145/106) DOCE C-145/6 de 2-6-88.

y universidades, facilitando la transferencia de información y el intercambio del personal.

- Dotación de infraestructura y equipamientos.
- Formación de personal investigador.
- Promoción de la realización de proyectos de investigación en las siguientes líneas prioritarias:

- Oceanografía y recursos marinos:
  - Caracterización de fenómenos ambientales.
  - Estudio de procesos de reclutamiento en especies pelágicas.
  - Desarrollo de métodos para evaluación de stocks explotados.
- Acuicultura:
  - Peces: Rodaballo, Dorada, Lenguado, Salmónidos, Seíola, Anguila y Tenca.
  - Moluscos: Ostras, Almejas, Mejillón y Pectínidos.
  - Algas: Microalgas y algas superiores.
- Desarrollo de prototipos y diseños industriales utilizables para la explotación de recursos marinos y para la acuicultura.
- Investigación en Ciencias Sociales y Económicas de la explotación del mar.

El presupuesto de este programa, contempla los apartados de formación y contratación de personal, infraestructura, proyectos, proyectos concertados y gestión y evaluación, con un presupuesto de 3.285 millones de pesetas, distribuidos entre sus cuatro años de vigencia. Para el presente año están presupuestados 700 millones de pesetas.

Es de esperar que, con la puesta en marcha de todas estas medidas, junto con la iniciativa que viene caracterizando al sector acuícola y la colaboración de todas las Administraciones implicadas, se llegue a la obtención plena de los objetivos previstos en el Programa Plurianual. ■

**María José RODRIGUEZ GONZALEZ**





## 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 y Ceuta, donde Cepsa le facilita:

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

— Asistencia técnica mediante un equipo de personal especializado.

Ponga rumbo a CEPSA.

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



# ALGO NOS UNE A TI.

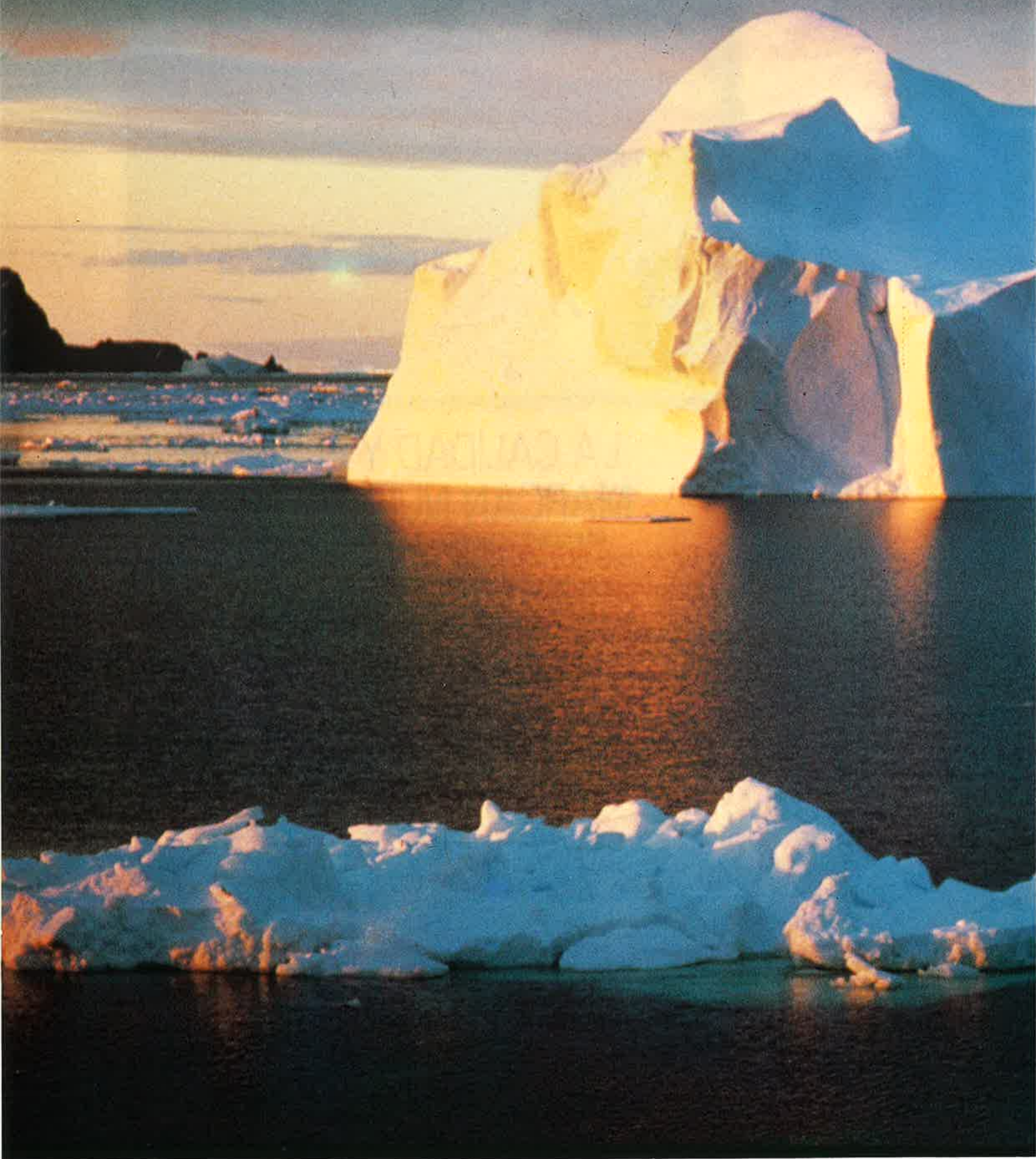


**TECNOLOGIA EN ACCION**

CEPSA. DEPARTAMENTO DE BUNKER. Avda. de América, 32. 28028 MADRID. Tel. (91) 256 53 00. Telex 44601 SPAB E.

ALGECIRAS Tel. (956) 76 17 00 Telex 78007 CEPSE E	BARCELONA Tel. (93) 200 32 11 Telex 52862 CEPSE E	BILBAO Tel. (94) 490 51 00 Telex 32645 CEPSE E	LA CORUÑA Tel. (981) 22 02 25 Telex 86075 CEPSE E	LAS PALMAS Tel. (928) 260 700 / 27 72 86 Telex 95028 CEPSE E	TENERIFE Tel. (922) 27 30 19 Telex 91005 CEPSE E	VALENCIA Tel. (96) 126 64 12 Telex 62047 CEPSE E	CEUTA Tels. (956) 51 31 00 Telex 78084 CEPSE E
---	---	--	---	--	--	--	--

# La Antártida



# UN PARAISO EN PELIGRO



Desde tiempos lejanos, viajar a la Antártida se consideró como una empresa erizada de peligros, dadas sus especiales condiciones meteorológicas y la distancia a ella desde los puertos más cercanos.

Hoy, las dificultades siguen existiendo, pero en menor grado. Gracias a los avances tecnológicos, la posibilidad de colonización del continente de hielo es ya una realidad. La existencia de determinados

minerales en cantidades que pueden hacer económicamente rentable su explotación, la pesca, su posición estratégica, están sirviendo de reclamo a muchos países. Ese mundo, aún libre de la depredación humana, empieza a correr un grave

peligro. Urge protegerlo. Diversos países y organizaciones han tomado conciencia de ello, como es el caso de la organización ecologista Greenpeace.

Kevin Conaglen y Helena Fusté cuentan cuál es la situación actual, y cómo algunas de las actuaciones que se están llevando a cabo pueden poner en grave peligro su ecosistema.

# La Antártida

Orcas y pingüinos se están viendo seriamente amenazados. En concreto, numerosos pingüinos se han visto afectados por la dinamita utilizada para la construcción de una pista de aterrizaje en la base francesa de Dumont d'Urville.



**V**ER salir el sol, después de tres meses de absoluta oscuridad, constituyó una experiencia impresionante. Así relataba Kevin Conaglen, mecánico neozelandés, una de sus vivencias en el continente Antártico, donde permaneció poco más de un año al mando de la base de *Greenpeace* «World Park», primera de carácter permanente instalada por una organización no gubernamental.

Tras un primer intento fallido, a finales de 1985, la organización internacional *Greenpeace* logró, en enero de 1987, instalar una base permanente en la Antártida. Su objetivo último: preservar al continente del impacto depredador de la civilización industrial.

El primer problema, de cara a la conservación del medioambiente, aparece con las consecuencias de la instalación misma de las bases científicas. De los 12 millones de kilómetros cuadrados de superficie total, atravesados por cadenas montañosas con alturas superiores a los 5.000 metros, tan sólo un 2 por 100 es habitable, al no estar cubierto por los hielos. Así, por ejemplo, en la Isla



del Rey Jorge, cerca del extremo noroccidental de la Península Antártica, se está produciendo una preocupante sobrepoblación. El impacto que ello tiene en el medio es importantísimo, ya que se están invadiendo zonas habitadas por especies animales que, ante la ocupación de su espacio, se ven

obligadas a desplazarse del lugar.

Y todo esto en el mejor de los casos pues, como señala Kevin, se han detectado ya algunos casos que suponen un atentado sin paliativos al medio. En este sentido, destacan las actuaciones llevadas a cabo por los miembros de la base

francesa de Dumont d'Urville que, además de asentar sus instalaciones en las proximidades de varias colonias de pingüinos, han utilizado dinamita para construir una pista de aterrizaje, causando la muerte y daños de diversa consideración a numerosos pingüinos y focas. Además, prosigue Kevin, *la trayectoria de la pista significaría la destrucción de más colonias de pingüinos y zonas de cría de otras muchas especies de aves marinas.*

Por desgracia, la colonización de la Antártida ha comenzado en toda regla. Las huellas de nuestra «civilización» empiezan a estar presentes: chasis de vehículos, neumáticos, bidones de metal y tuberías comienzan a abrirse paso entre las masas de hielo gracias a la aportación estadounidense, por medio de la base de McMurdo, la mayor instalación de la Antártida. Esta base se caracteriza por el gran número de problemas medioambientales que está causando, incluyendo, entre otros, la incineración a cielo abierto de los residuos combustibles, la descarga de basura sin depurar directamente al mar, o

LA MAR DE CERCA



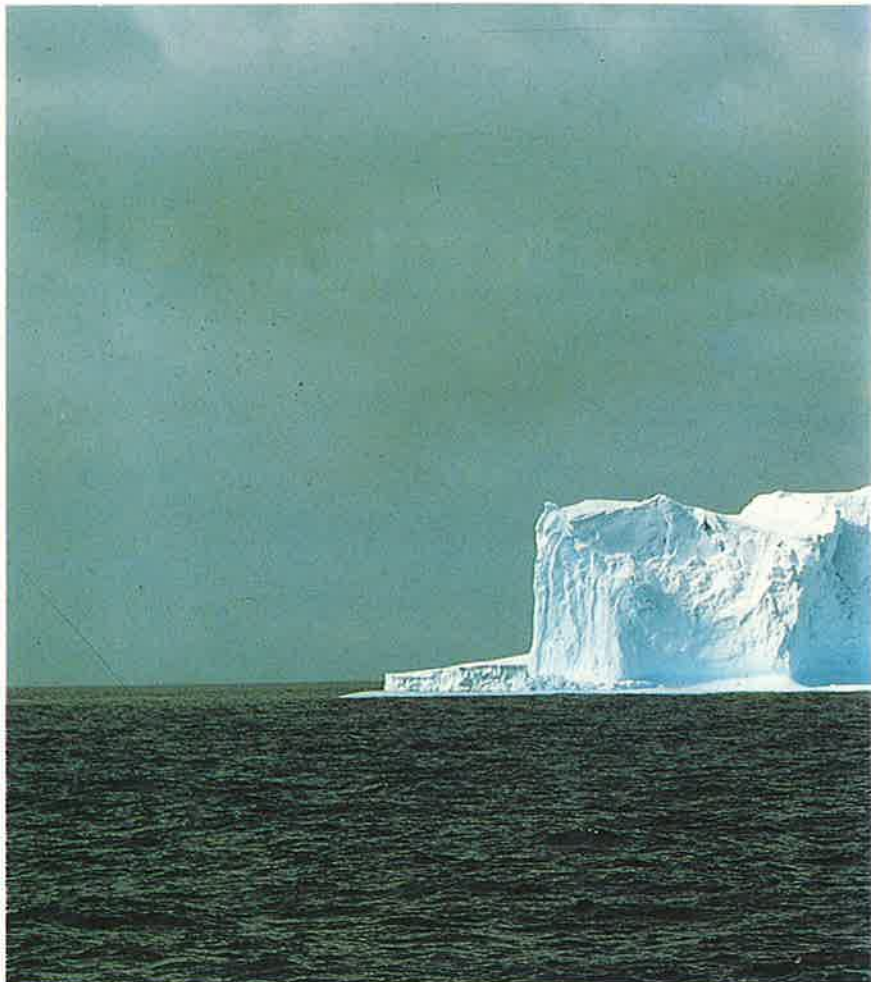
Dondequiera que estén, los hombres del mar no están solos.  
Porque, las 24 horas del día, les acompaña el **Servicio Marítimo de Telefónica.**



**Telefónica**

# La Antártida

La colonización de la Antártida empieza a poner en grave peligro su ecosistema, según denuncias efectuadas por la organización ecologista Greenpeace. A la izquierda, Kevin Conaglen, jefe de la base «World Park» en 1987, y Helena Fusté, vicepresidenta de la organización en España.



el vertido de residuos no combustibles sobre el hielo que, al derretirse, van a parar al fondo de la bahía.

Desgraciadamente, este tipo de ataques a la naturaleza no son exclusivos de estadounidenses o franceses, valgan estos casos como los ejemplos más flagrantes de lo que allí empieza a ocurrir. Por otra parte, los miembros de *Greenpeace* señalan que sus denuncias han surtido efecto pues, en algunos casos, se han empezado a tomar medidas.

Pero las denuncias son difíciles de realizar. Hay que estar allí para poder hacerlas, pues, las personas que componen las distintas expediciones se ven presionados para mantenerse callados. El propio Kevin Conaglen sufrió estas presiones

cuando formaba parte del personal de la base Scott, de Nueva Zelanda, al recibir en reiteradas ocasiones amenazas de despido si proseguía en su actitud de querer denunciar lo que allí sucedía. *Esta situación*, señala Kevin, *me llevó a unirme a la expedición de Greenpeace, y así poder denunciar a la opinión pública lo que estaba ocurriendo.*

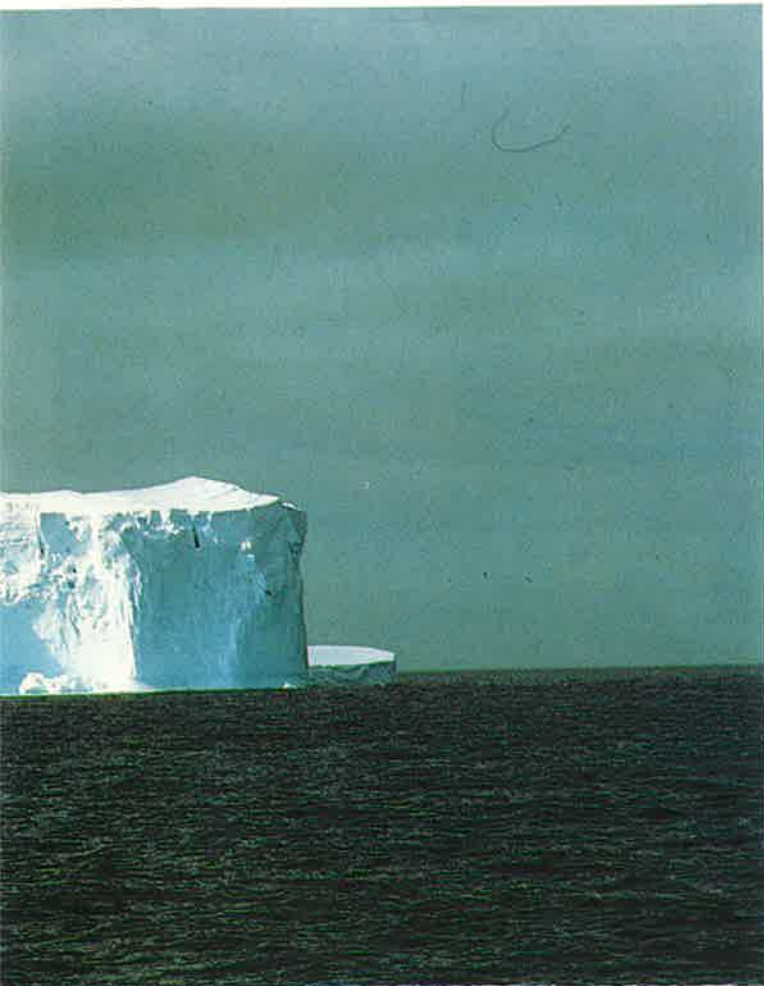
La lucha por el control de la Antártida se ha iniciado, con todo lo que ello conlleva, a pesar de que se considere a este continente como patrimonio de la Humanidad. En efecto, en 1959, en Washington, 12 países firmaron el Tratado Antártico, con motivo de la celebración del Año Geofísico Internacional. El texto del mismo no se ocupa de la protección ambiental aunque, para remediar esta

carencia, en 1964, se redactaron una serie de recomendaciones. Pero, en la práctica, no existe ninguna forma de hacer cumplir estas medidas. Algunas organizaciones no gubernamentales, por ejemplo, han solicitado sin éxito a los países firmantes del Tratado una toma de postura ante la clara infracción a las Medidas Acordadas llevada a cabo por Francia, durante la construcción de la pista de aterrizaje.

Ya en 1969, algunas empresas con intereses comerciales tomaron contacto con algunos de los países firmantes del Tratado, a fin de solicitar posibles derechos de prospección en la Antártida. El continente de hielo se estaba convirtiendo en un codiciado botín.

En 1982, se realizó en Wellington, Nueva Zelanda, la primera reunión especial sobre Recursos Minerales en la Antártida. Hoy día, el Tratado para la explotación del mineral, firmado por 36 países, se ha convertido en algo más poderoso que el propio Tratado Antártico. Recientemente, 19 países han denunciado el Tratado de 1959 (\*), que intentaba reservar la Antártida para fines pacíficos y de investigación, y se está convirtiendo en un club

(\*) El acuerdo sobre la explotación de la Antártida ha sido un tema de debate permanente en la ONU desde 1983 por iniciativa de los países del Tercer Mundo. En este caso la denuncia ha sido realizada por un total de 19 países, entre los que se encuentran Malasia, Pakistán, Indonesia y Kenia.



privado que impide a otros países participar en la toma de decisiones que afectan a esta región, contraviniendo una resolución de la Asamblea General de la ONU en la que se prohíben acuerdos sobre minerales de interés para la comunidad internacional radicados en ese continente.

Kevin manifiesta su enorme preocupación, en este mismo sentido. Si todas las bases que se han instalado hasta el momento —se pregunta Kevin— son científicas y, actuando en nombre de la ciencia, vierten sus residuos directamente al medio ambiente antártico, ¿qué va a pasar cuando, en vez de en nombre de la ciencia se actúe en nombre de la empresa privada y del beneficio económico?

Aunque numerosos medios

de comunicación han insistido en las presuntas cantidades de minerales existentes en el subsuelo antártico, parece que estudios más rigurosos obligan a matizar considerablemente tales pretensiones. Todo parece indicar que sólo existen dos minerales en calidad y cantidad suficientes como para justificar su explotación comercial. El hierro, existente en las montañas del Príncipe Carlos; y, el carbón, de las montañas Transantárticas. La posibilidad de extraer hierro en mayores cantidades en otras partes del mundo, y con menos dificultades dadas las condiciones del continente, y la baja calidad del carbón, hace pensar que su explotación quedará desechada.

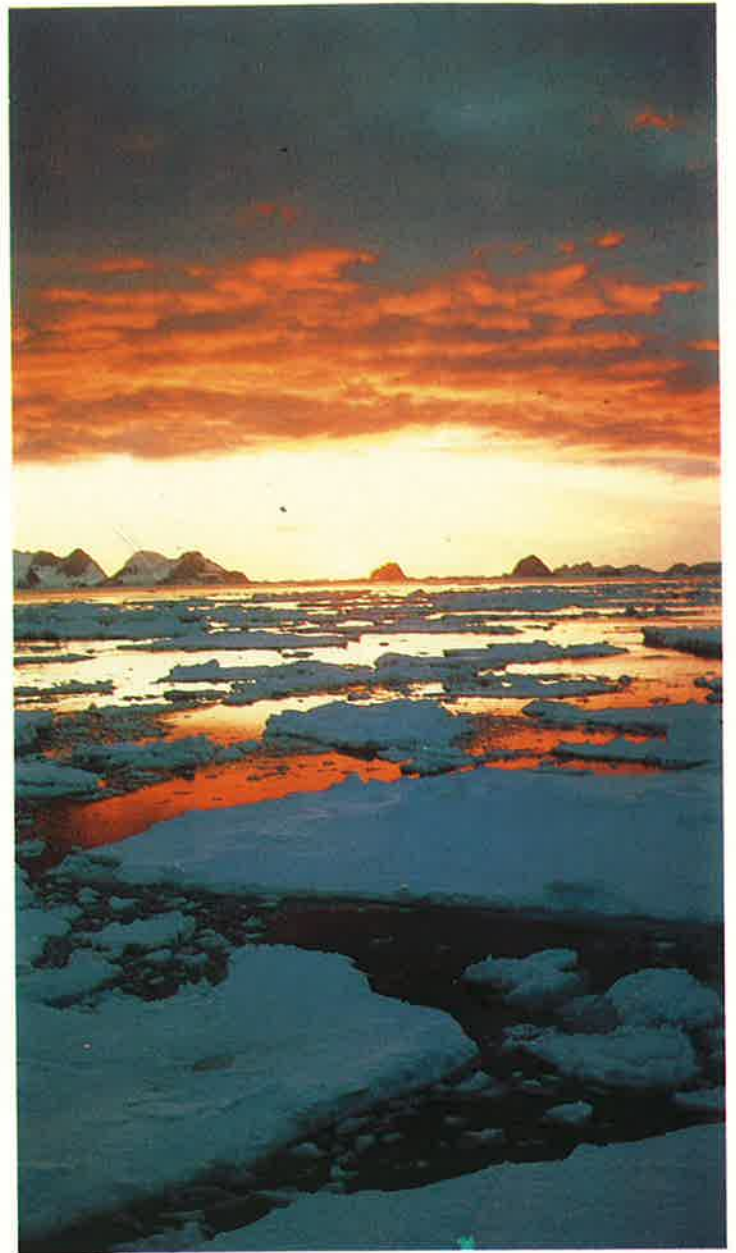
El petróleo es el principal objetivo de las negociaciones

sobre los minerales antárticos. Actualmente se está investigando en diversos puntos del litoral continental a la búsqueda de petróleo y, en este caso, la existencia de una espesa capa de hielo no debe considerarse como un impedimento mayor, puesto que hay pozos petrolíferos que penetran la corteza terrestre hasta profundidades de más de 1.500 metros. La dificultad mayor proviene, en este caso, de la presencia de icebergs de grandes dimensiones, que pueden alcanzar en algunos casos hasta las 90 millas de longitud, como el que se formó en el Mar de Ross, con calados superiores a los 400 metros, y cuya trayectoria es muy difícil de alterar.

El sólo hecho de las exploraciones sísmicas ya tiene unas

consecuencias nefastas para el ecosistema antártico. Un estudio noruego, llevado a cabo en la parte septentrional del Mar del Norte, concluía que *los peces resultan afectados por los estímulos sísmicos, provocando su emigración hacia los fondos marinos o, incluso, abandonando la zona*. Otros estudios han demostrado los efectos destructivos que las exploraciones sísmicas tienen sobre las focas y las ballenas en la costa de California.

Mo menos importante es el riesgo motivado por las posibles fugas de petróleo, como consecuencia de los accidentes, nada infrecuentes por otra parte, originados en este tipo de actuaciones. Los hidrocarburos fugados se integrarían con el hielo, con el consiguiente dete-



# La Antártida

«World Park», base permanente de Greenpeace en la Antártida. Desde ella, sus miembros investigan el impacto medio-ambiental provocado por la instalación de bases en el continente de hielo, a fin de preservarlo de las agresiones del ser humano.



rioro para la fauna y la flora locales. La situación es realmente delicada, tanto más cuanto que buena parte de los métodos de lucha contra las fugas —como el uso de detergentes— no serían utilizables en la Antártida.

No cabe duda de que la contaminación, y en especial la que venga motivada por la extracción de minerales, tendría unas consecuencias irreparables en el ecosistema antártico donde, dadas las condiciones climatológicas, las defensas de la Naturaleza se encuentran muy debilitadas. Así, por ejemplo, una fuga de petróleo tendría consecuencias gravísimas para el krill, uno de los principales alimentos de las ballenas.

El krill es un crustáceo, morfológicamente semejante a una gamba pequeña, cuyo número ha descendido peligrosamente, debido a que está siendo pescado sin ningún tipo de control. Pero no es solamente el krill el

que se está viendo sometido a drásticas reducciones en su número. Según datos del Comité Científico para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos de la Antártida, la población de bacalao polar, que era la especie dominante en la zona de las Georgias del Sur, se ha visto reducida a menos del 10 por 100 desde que se le comenzó a pescar.

A pesar de la gravedad de estas informaciones, todavía no se ha tomado ninguna medida al respecto. En realidad, la pesca continúa realizándose sin ningún tipo de regulación. El mencionado Comité Científico ha llegado a señalar que sólo con un cierre total de la pesquería en la zona de las Georgias del Sur se podría garantizar que no se sigan capturando las especies sobrepecadas.

En cuanto a lo problemas que está causando la pesca en este área, especialmente delicados dado la lentitud con que se

reproducen las especies que allí habitan a causa de las condiciones climatológicas, los principales impedimentos vienen por parte de la URSS y Japón. El primero, se niega sistemáticamente a proporcionar datos sobre su actividad pesquera, con lo que no se pueden establecer cupos de captura y, tanto uno como otro, pescan enormes cantidades de krill, de gran importancia en la cadena trófica antártica y uno de los elementos indispensables para lograr la recuperación de las poblaciones de cetáceos.

Dada la actual situación, *Greenpeace solicita la imposición inmediata de una moratoria pesquera de diez años en todo el área de la Convergencia Antártica*, según señala Helena Fusté, vicepresidenta de la organización en España.

Si la Antártida se ve inmersa en una búsqueda desenfrenada de recursos comerciales, la cooperación científica que

ahora pueda producirse llevará sin duda la peor parte. Incluso la paz podría verse también afectada. La Historia nos ha demostrado, con demasiada frecuencia, cómo la existencia de potenciales reservas minerales, con las consiguientes reivindicaciones territoriales por parte de los estados implicados, desencadenan fuertes tensiones de consecuencias imprevisibles. En este sentido, la Antártida puede verse inmersa en una ola de militarización, lo que destruiría el posible espíritu de colaboración existente en la actualidad. En el golfo Pérsico tenemos un claro ejemplo de ello, de cómo los países industrializados pueden responder para proteger sus suministros de petróleo en peligro.

Además, por si todo ello fuera poco, a la península Antártica se le añade un gran interés estratégico. *EE. UU. importa gran cantidad de materiales* —señala Kevin— *a través del*



# CONTENEMAR

VELAZQUEZ, 150 • Teléfono: 262 57 00 • Télex: 22225 CONTE E • Telefax: 261 67 87 • 28002 MADRID

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



## AGENCIAS Y DELEGACIONES

**BILBAO.** Berastegui, 5-2.º C - 48001 Bilbao  
Tels.: 423 28 934/5/6 - Télex: 33192 - Fax: 424 12 47

**OVIEDO.** Melquiades Álvarez, 20-4.º A - 33002 Oviedo  
Tels.: 22 02 28 y 22 02 50 - Télex: 84365

**VIGO.** Luis Taboada, 32-2.º Dcha - 36201 Vigo  
Tels.: 43 38 38 y 43 37 77 - Télex: 83114 - Fax: 43 26 56

**MADRID.** Termisur Eurocargo, S.A.  
Ctra. de Andalucía, Km. 11,300 - El Salobral (Madrid)  
Tels.: 796 26 62 y 796 26 66 - Télex: 42161

**SEVILLA.** Termisur Eurocargo, S.A.  
Dársena del Centenario, Muelle del Batán - 41002 Sevilla  
Tels.: 45 04 87 y 45 09 50 - Télex: 72834 - Fax: 45 38 08

**PTO. STA. MARIA.** Termisur Eurocargo, S.A.  
Ribera del Río, 34 - Tels.: 86 40 89 y 86 29 47  
Télex: 76190 - Apto. Correos 308

**ALICANTE.** La Nao Iberbox, S.A.  
Plaza de Galicia, 2-1.º D - 03003 Alicante  
Tel.: 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 512 51 81

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

**PUERTO ROSARIO.** (Consignatario)  
Pérez y Cia. Ibérica, S.A.  
Juan Domínguez Peña, s/n. Pto. del Rosario  
Tels.: (928) 85 10 62 - Télex: 96195 - Fax: (928) 85 06 75

**SANTANDER.**  
(Agente colaborador) Cantábrica de Silos, S.A.  
Antonio López, 24-1.º 39009 Santander - Tel.: (942) 21 54 50  
Télex: 35831-35942 - Fax: 31 32 75 - Apto. 215

**BURGOS.** (Agente colaborador)  
Transportes Ebro, S.A.  
Ctra. Madrid-Irún, 7. Miranda de Ebro (Burgos)  
Tels.: (947) 32 04 16 y 31 16 40  
Télex: 39461 - Fax: (947) 31 43 13

**ZARAGOZA.** (Agente colaborador)  
Tasmar, S.A.  
Madre Rafols, 2. Edificio Aida. 50004 Zaragoza  
Tel.: (976) 44 16 11 - Télex: 58179

**MURCIA.** (Agente colaborador)  
Transportes El Mosca, S.A.  
Ctra. Madrid-Cartagena, s/n. - Molina de Segura (Murcia)  
Tels.: (968) 61 09 41 y 61 01 02  
Télex: 67121 - Fax: (968) 61 61 15

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

**BARCELONA.** Cia. Barcelonesa de Consignaciones, S.A.  
Muelle de Lepanto, s/n. - 08004 Barcelona  
Tels.: 332 28 58 y 332 29 00 - Télex: 51583 - Fax: 422 69 66

**LAS PALMAS DE G. CANARIA.**  
Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.  
Presidente Alvear, 52-6º - 35007 Las Palmas de Gran Canaria  
Tels.: 27 41 00/04/08 - Télex: 95228 - Fax: 22 16 51

**TENERIFE.** Tinerfeña Marítima de Consignaciones, S.A.  
Francisco La Roche, 1 y 2. - 38001 Santa Cruz de Tenerife  
Tels.: 27 43 12 y 27 43 08 - Télex: 92261 - Fax: 27 90 60

**ARRECIFE DE LANZAROTE.**  
Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.  
C/ Quiroga, 6-6º - Arrecife de Lanzarote  
Tels.: 81 13 80 y 81 69 15

**STA. C. DE LA PALMA.** (Consignatario)  
Pérez y Cia. Ibérica, S.A.  
Real, 34. Sta. Cruz de la Palma  
Tels.: (922) 41 35 48 y 41 35 49  
Télex: 92693 - Fax: (922) 41 31 04

# La Antártida

La Antártida es patrimonio de la Humanidad. En este sentido se posicionan numerosas organizaciones no gubernamentales, entre las que se encuentra Greenpeace. El objetivo final es que se declare al continente Parque Mundial.

*Canal de Panamá; si éste fuera cerrado, la única vía utilizable sería por el paso entre la Península Antártica y el Cono Sur americano. Las Malvinas, prosigue, son un claro ejemplo de interés estratégico de cara a ese paso.*

El peligro, por tanto, de una militarización de la zona no puede descartarse. Y todo ello afectaría, como se ha señalado anteriormente, a la cooperación científica en un lugar donde, por sus especiales condiciones, sólo allí pueden realizarse determinadas investigaciones tendentes a conocer y prevenir futuros problemas. Ha sido allí donde se han podido realizar estudios de gran importancia



sobre la historia del clima y otros cambios de la evolución de la Tierra. Sólo allí pueden verificarse datos fundamentales sobre las tendencias generales de la contaminación a escala planetaria, tales como la elevación general de la temperatura terráquea (producida por el aumento de los niveles de dióxido de carbono) o la disminución del ozono atmosférico, que permite a los rayos ultravioletas atravesar con mayor facilidad la atmósfera, lo que tiene una repercusión directa sobre nuestra salud (cánceres de piel, cataratas, daños al sistema inmunológico).

En la actualidad, varios Estados europeos-occidentales han instalado bases en el continente antártico. El Estado español acaba de incorporarse a este grupo. *Desde Greenpeace, comenta Helena Fusté, este interés español ha sido bien recibido ya que, entre otras razones, la incorporación de nuevos miembros al Tratado no puede convertirlo sino en más participativo y transparente.* El sistema de «club cerrado» con el que ha operado el Tratado Antártico hasta el momento incrementa los peligros que amenazan a ese continente y a sus mares.

La Antártida es patrimonio de la Humanidad. En este sentido se posicionan numerosas organizaciones no gubernamentales, entre las que se encuentra Greenpeace. El objetivo final de ésta es que la zona sea declarada *Parque Mundial*. Que el continente de hielo pueda preservarse de los efectos negativos de la actuación de los seres humanos interesa a todos. Que sea un lugar donde la actividad humana se reduzca al desarrollo de una investigación científica internacional y cooperativa. ■

## El papel español

**D**ESDE el pasado mes de enero, el Estado español ha incrementado su presencia en la Antártida. El establecimiento de la base «Juan Carlos I», en la isla de Livingston, es la culminación a una serie de expediciones científicas llevadas a cabo por investigadores españoles, lo que indica su evidente interés por el continente de hielo.

El 31 de marzo de 1982, España se adhirió al Tratado Antártico. Este acontecimiento, así como su participación directa en el continente, se vio con agrado por parte de la organización *Greenpeace*, ya que al no disponer de la tecnología necesaria para la explotación de recursos y carecer de intereses estratégicos, se ve su actuación como *conservacionista* respecto al continente. *Esta visión se refuerza, según Helena Fusté, con la política seguida por el Estado español respecto de los vertidos radiactivos en el mar o por su postura ante la caza de ballenas.*

Sin embargo, los vertidos y restos de basura abandonados por los científicos españoles, tras su marcha de la base, despertó una gran preocupación. *Puestos al habla con Presidencia del Gobierno, señala Helena Fusté, se achacó esta situación a un cambio brusco de las condiciones meteorológicas, que representaron una grave amenaza para la integridad física de los miembros de la base, lo que motivó el abandono precipitado de*

*la misma.* Asimismo, se aseguró que esta situación no se volvería a repetir y que se tomarán mayores precauciones en el futuro.

Respecto a la posición que mantendrá el Estado español para el establecimiento de un régimen de protección del continente, desde Presidencia del Gobierno —según *Greenpeace*— se ha señalado que hasta que España no forme parte de los organismos básicos del sistema Antártico, como es la comisión de recursos minerales, poco puede hacer.

En opinión de *Greenpeace*, España está en una posición idónea para jugar un papel de enorme importancia y prestigio en la protección de la Antártida. *El hecho de que España sea una reconocida potencia pesquera, que sea el único país de la CEE con capacidad para llevar a cabo esta actividad en los mares australes, con la influencia que puede ejercer en la toma de posición europea en este tema, y la especial relación que mantiene con los países latinoamericanos con intervención en la Antártida, darían a la posición española un especial peso y credibilidad.*

Según señalan los miembros de esta organización, el Estado español podría, en definitiva, convertirse en un importante valedor del medio ambiente antártico y del ejemplar *status quo* político que existe actualmente en el continente. ■

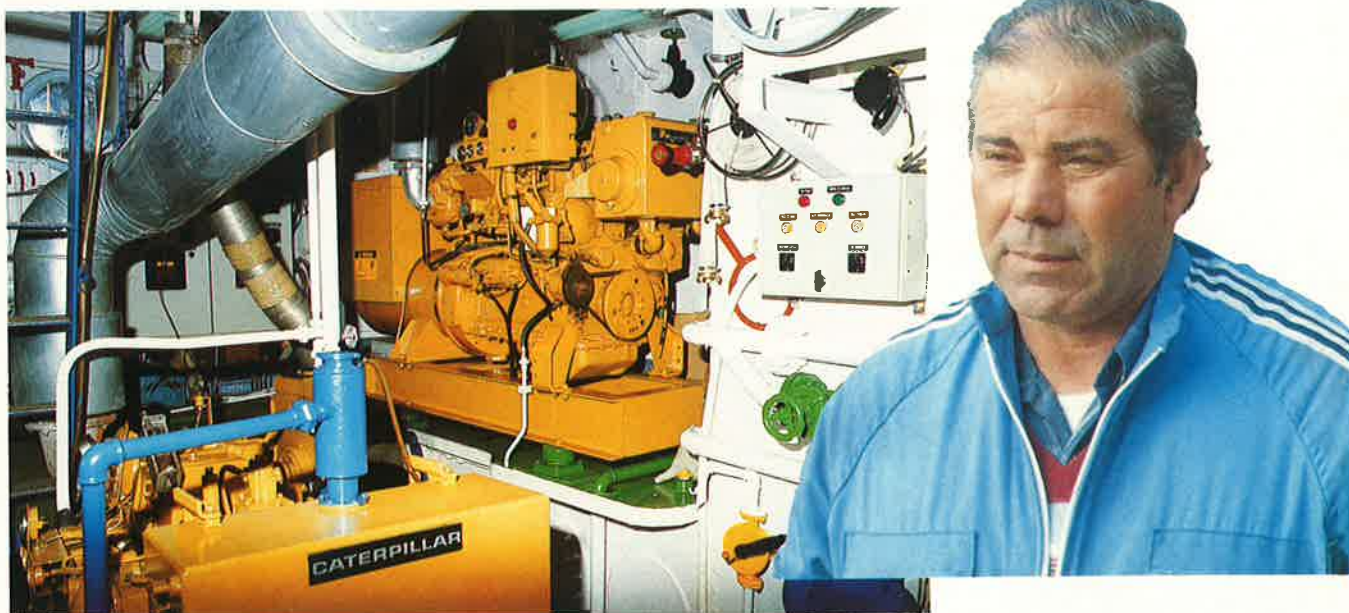
R. G.

Raúl GUTIERREZ  
MOLINERO

# motores marinos Caterpillar

## «con Caterpillar conseguimos más capturas y, por tanto, más beneficios»

**Don Inocencio Rojo** propietario del pesquero «Gestoso Mera» con base en Huelva equipado con motor propulsor 3412 TA y dos auxiliares 3304 T Caterpillar. Dedicó su barco a la pesca de arrastre.



«Entre mis motores CAT y los que antes tenía hay grandes diferencias, que se aprecian realmente faenando. Hacemos pesca de arrastre y, a igual potencia, la fuerza de arrastre de las artes es notablemente superior con Caterpillar. Con CAT mi pesquero navega con mucha más rapidez y tira de las artes con gran facilidad, casi sin sentir el esfuerzo de

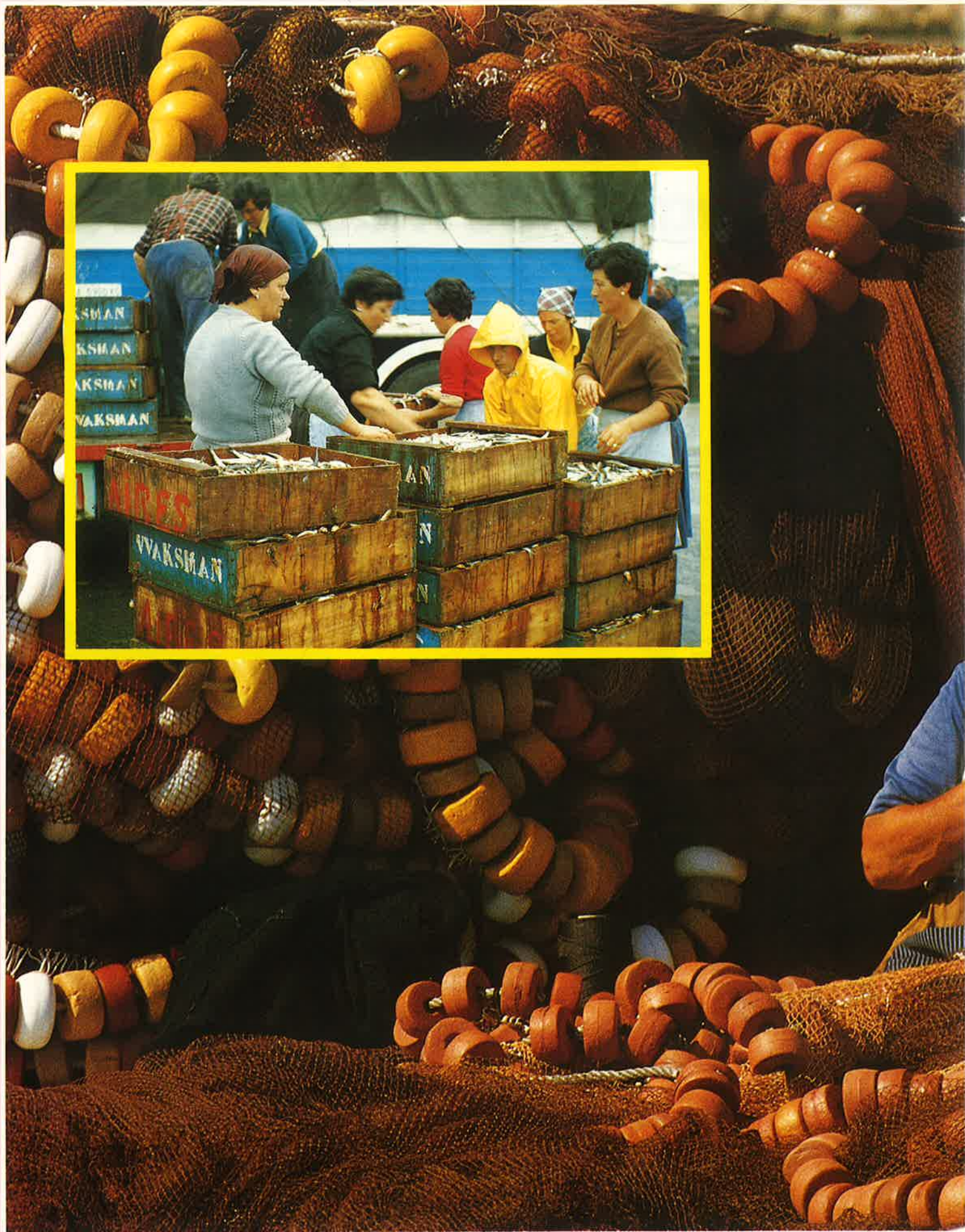
arrastre. Esto significa que en los caladeros damos más pasadas y, lógicamente, conseguimos más capturas y más abundantes. Además, como su consumo de combustible es realmente bajo —1.100 litros en 24 horas—, los costos también se reducen y se ahorra un buen dinero a añadir a los beneficios.

**potencias de 65 a 6.000 HP.**

**34 puntos de servicio en España y más de 1.000 en todo el mundo**



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





HACIA UNA APROXIMACION

SOCIOLOGICA

# *La mujer en las comunidades pesqueras*

No hace mucho tiempo, estas mismas páginas se hacían eco de la necesidad de realizar una labor investigadora que tomara como su objeto de estudio a la mujer en el sector marítimo-pesquero. Ante la carencia de estudios empíricos que aborden directa y específicamente la problemática de la mujer en las comunidades pesqueras, el ISM ha iniciado una primera aproximación sociológica a esta realidad (1).

Sin embargo, el sentido de plantear una investigación de estas características no obedece simplemente al deseo de contribuir a cubrir un cierto vacío de información. El estudio sociológico de la situación de la mujer en las —poco ortodoxamente— denominadas comunidades marítimo-pesqueras se suscita en sí mismo como un analizador del conjunto de la vida social en estas comunidades.

**E**N cierto modo, puede decirse que la vida social está organizada en torno a la regulación de las relaciones entre el hombre y la mujer, en cuanto actores sociales. Los modos en que estas relaciones se articulan remiten a estructuras culturales materiales y normativas. Por ello, si se admite la hipótesis del androcentrismo de la estructura social, es decir, que la vida social se encuentra dominada por patrones de relación de imposición masculina, la mujer aparecerá entonces como un objeto de estudio de especial interés, ya que orientará la mirada del sociólogo hacia otras perspectivas distintas de la dominante masculina.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que uno de los lugares comunes de la sociedad occidental contemporánea es la imagen del avance de las posiciones de la mujer en su interior. Por ello, una visión comparativa que confronte la situación de la mujer en las comunidades marítimo-pesqueras con la que caracteriza a la mujer española en su conjunto, podrá aportar elementos de análisis para evaluar el ritmo de evolución social del sector.

Aunque nos encontramos todavía en el proceso de estudio de los materiales obtenidos en los trabajos de campo, el marco de este artículo nos permite avanzar unas primeras reflexiones surgidas del contacto directo con la realidad.

Las investigaciones empíricas sobre la situación social de las mujeres en España (2) han puesto de manifiesto la posibilidad de establecer dos perfiles tipológicos bien diferenciados. Por un lado, una mujer de carácter *más tradicional*, que se autoadscribe «*al dominio del hogar y a las tareas domésticas, sustancialmente vinculadas a valores de 'maternidad', 'sufrimiento' y 'sumisión', que proyecta una pasividad globalizadora hacia lo que tradicionalmente consideran que está relacionado 'con el mundo del hombre'*» (3). Y por otro lado, un perfil de mujer *más actual*, «*que ha abandonado la esfera de normativización de lo doméstico y la asunción de valores tópicos femeninos, abriéndose a actividades de clara proyección pública, fundamentalmente el trabajo remunerado*» (4).

En nuestro caso, hemos observado que la mujer de las comunidades marítimo-pesqueras apa-



En las comunidades pesqueras, la mujer manifiesta una participación de los valores más tradicionales de la sociedad.

rece claramente dirigida hacia ese perfil de mujer *más tradicional*. Tanto en las reuniones de grupos como en las entrevistas se ha puesto de manifiesto una participación de los valores más tradicionales del papel social de la mujer. Ni en cuanto al comportamiento real, ni en cuanto a los valores, es fácil encontrar actitudes asentadas de cambio, más allá de las derivadas del natural trasiego generacional de valores en un contexto general de evolución sociotécnica y cultural.

Se percibe una asimilación de los cambios habidos en la organización de la vida cotidiana: la vida de la mujer que hoy tiene 40 años es distinta respecto de su generación materna; en el mismo sentido en que se manifiesta que «*la vida ha cambiado mucho, ya no es como era...*». Pero tanto los cambios en la mejora del nivel de vida, cuanto el influjo de pautas de aculturación provenientes de la sociedad urbana, han sido parejos a una incorporación de los valores tradicionales que definen el papel de la mujer. Un ritmo de continuidad axiológica es la característica dominante de la relación hombre/mujer en el entorno marítimo-pesquero.

Ahora bien, esta tradicionalidad de la mujer marinera, ¿obedece a razones que remiten causalmente al contexto marítimo-pesquero? o, dicho de otra forma, ¿se trata de un rasgo diferencial de la situación de las mujeres en las comunidades pesqueras?

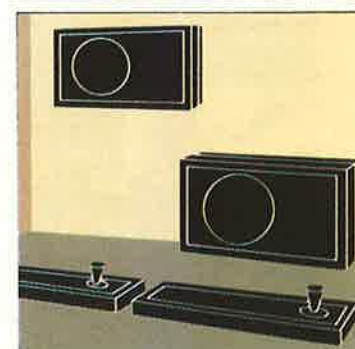
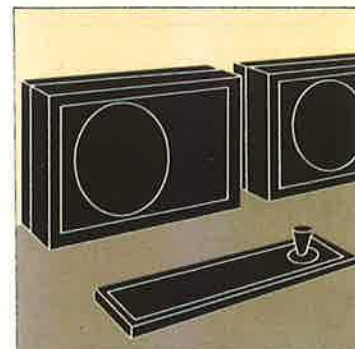
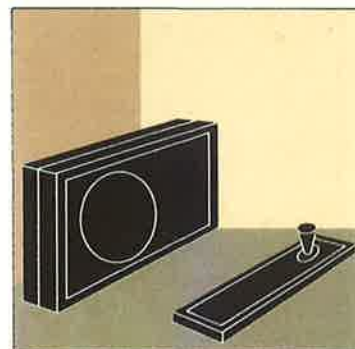
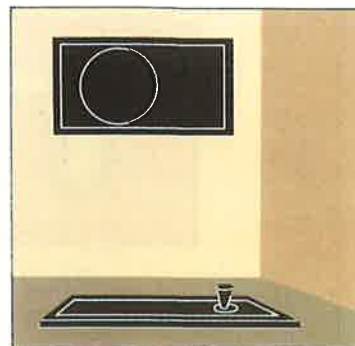
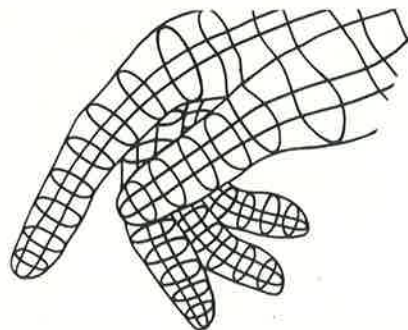
Aunque la adscripción de la mujer marinera a los papeles clásicos que ha venido desempeñando, y su asunción de los valores asociados a los mismos, pueda encontrarse sujeta a matices culturales propios, no parece aventurado, en principio, decir que su inclinación hacia un perfil tradicional y de actitudes poco evolucionadas se encuentra condicionada por su posicionamiento ante determinadas variables de carácter estructural.

Si damos un pequeño repaso a los datos disponibles veremos que las mujeres de los pescadores se caracterizan por ser predominantemente habitantes de pequeños núcleos urbanos, por un elevado índice de natalidad, por un bajo nivel de estudios, por una significativa implicación religiosa y por una escasa participación en el mercado laboral fuera del hogar. Así, por ejemplo, los datos de encuesta relativos a las zonas suratlántica y noroeste de



radares

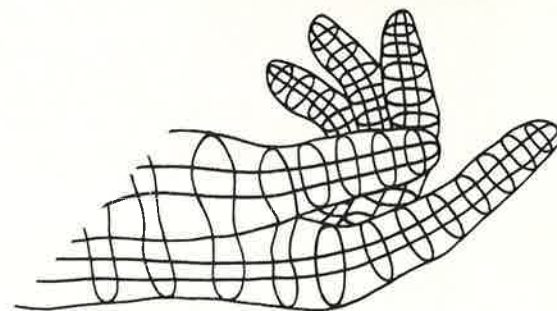
**Concept**



Un **Concepto**  
nuevo

- Flexibilidad de instalación.
- Muy alta definición (más de un millón de pixels).
- Movimiento Relativo, Verdadero o ARPA.
- Pantallas tipo TV RASTER-SCAN de 24" y 17".
- 10 ó 25 Kw. de potencia.
- Posibilidad de utilizar monitores esclavos, en monocromo y color.

Todos los modelos no ARPA incorporan ploteo electrónico E. Plot II, para obtener datos de hasta 20 blancos, proporcionando información de rumbo, velocidad, distancia CPA y TCPA de cada uno.



Compañía Radio Aérea  
Marítima Española

Edison, 4  
28006 Madrid (España) • Tel.: (91) 571 10 37 • Télex: 23686 • Fax: (91) 411 42 56

**CRAME**



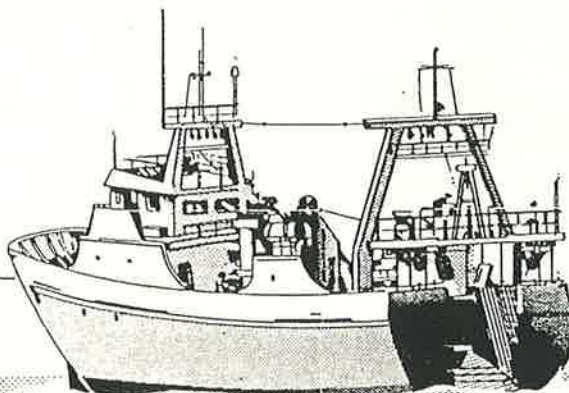
# CARNESSA

CARNES DE "ENTREPOT" **SA**

FACTORIA Y FRIGORIFICOS EN ZONA FRANCA DE VIGO NAVE "A"  
Telf.: 297965 - 203765 - Apdo.: 5115 - Télex: 83.414 - ABREU-E VIGO (España).

IMPORTACION - EXPORTACION DE PRODUCTOS CARNICOS

SHIP CHANDLERS



*Somos Especialistas en aprovisionamiento de buques*



**MANALY, S.A.**

MAQUINARIA NAVAL - PESCA Y DE PUERTOS

- Maquinillas de pesca de arrastre y bajura 2-4-6 carreteles.
- Molinetes de anchas • Grúas
- Pescantes • Haladores • Visador
- Palangre madre • Servos Electro-hidráulicos • Cabestrantes
- Tensión constante.

Eguidazu Kaia, 22  
Tel. (94) 6830843 - Tele Fax 6832996

ONDARROA  
(Bizkaia)



nuestro litoral (5), nos muestran que el 44 por 100 de las parejas tienen tres o más hijos, mientras que en el ámbito nacional ese porcentaje baja al 36 por 100 (6). Hasta un 20 por 100 de las mujeres de pescadores carecen de estudios y el 73 por 100 de ellas han realizado sólo estudios primarios completos o incompletos, cuando la media nacional de mujeres sin estudios se sitúa en torno al 5 por 100, y al menos un 20 por 100 ha realizado estudios secundarios, algo prácticamente inexistente entre las mujeres del sector pesquero. En relación a la actitud religiosa, mientras que las mujeres de los pescadores se declaran católicas practicantes en un 72 por 100, ese mismo porcentaje desciende hasta el 48,6 por 100 en el ámbito nacional. Por último, en cuanto a la actividad laboral fuera del hogar, ésta no llega a sobrepasar el 10 por 100, en la mujer marinera, frente a algo más del 20 por 100 en que se sitúa la tasa de actividad de las mujeres no solteras para el conjunto nacional.

Esta breve descripción sociodemográfica de las mujeres del sector pesquero evidencia, sobradamente, su similitud respecto de la caracterización de la mujer *más tradicional* que aparece en el cuadro 1. Esto quiere decir que, estructuralmente, las variables que discriminan la manifestación de diferentes perfiles de actitudes en la población femenina nacional son las mismas que inciden sobre el colectivo de mujeres del sector pesquero. En tal sentido, la mujer marinera se ve influida por los mismos condicionantes que una mujer, por ejemplo, de una pequeña localidad del interior, o la mujer de una familia modesta del extraradio de una capital.

Desde esta perspectiva, se hace preciso, por tanto, sopesar adecuadamente toda valoración que pretenda sobredimensionar la especificidad social de la mujer en las comunidades pesqueras, sin que ello quiera decir que no existen factores derivados propiamente de la «vida marinera» que incidan en sus actitudes favoreciendo la continuidad de un modelo tradicional de relación hombre-mujer, al mismo tiempo que explicarían los rasgos idiosincráticos en que dicho modelo se reproduce en este colectivo.

En este contexto, destacaríamos dos tipos de condicionantes. Por un lado, la repercusión de la



La actividad laboral fuera del hogar no sobrepasa el 10 por 100, en la mujer marinera casada.



Cuadro 1

**PERFIL SOCIODEMOGRAFICO DE LA MUJER ESPAÑOLA**

CARACTERIZACION DE LA MUJER «MAS TRADICIONAL»	CARACTERIZACION DE LA MUJER «MAS ACTUAL»
— Residentes en municipios entre 5.000 y 10.000 habitantes.	— Residentes en municipios de más de 500.000 habitantes.
— Las que tienen más hijos.	— Las solteras y, en menor grado, las divorciadas y separadas.
— Las amas de casa.	— Las que tienen menos hijos.
— Las que en general emplean más horas en las tareas del hogar.	— Las estudiantes y las que trabajan por cuenta propia o por cuenta ajena.
— Las analfabetas y las que sólo han realizado estudios primarios completos o incompletos.	— Las que emplean menos horas diarias en las tareas del hogar.
— Las católico-practicantes.	— Las que han realizado estudios medios o superiores. — Las ateas agnósticas o sin ideas religiosas.

Fuente: Encuestas del Instituto IDES «Estudio sociológico sobre las actitudes de las mujeres ante la política y el feminismo», 1986 y 1987. Elaboración propia.

actividad laboral del varón sobre la organización de la vida familiar (cuestión especialmente significativa para los trabajadores de las flotas de altura y gran altura). Las ausencias del padre, marcadas por los ritmos del trabajo marítimo-pesquero, favorecen la dicotomía masculino-público/femenino-doméstico. A diferencia de la mayoría de los trabajos «de tierra adentro», la actividad pesquera distancia materialmente el mundo privado del hogar, que rige como espacio femenino, y el mundo exterior del trabajo en el mar, que rige como espacio masculino. La confluencia de ambos espacios, o sea los períodos de permanencia del varón en el hogar constituye, tanto para el hombre como para la mujer (y los hijos), un tiempo social de excepción. La vivencia femenina de esta situación representa, autoperceptivamente, el elemento biográfico que diferencia a la mujer marinera de las demás. Desde un punto de vista analítico, esta estructuración de la vida familiar contribuye nota-

blemente a desencarnar la figura del varón en su función económica: perceptor del ingreso familiar. Y además se encuentra en la base de un importante fenómeno de control social, el de «guardar la ausencia del marido», que sobre todo en los ámbitos comunitarios más pequeños revierte en una limitación de la vida interactiva de la mujer.

Por otro lado, destacaríamos también como un factor condicionante el elevado grado de reproducción endogámica de las comunidades pesqueras (7). Por lo que respecta al proceso de socialización favorece la continuidad de los patrones de convivencia y, en cuanto a la vida de la mujer, suele significar una restricción de su universo de expectativas de desarrollo personal. La manifestación de este fenómeno la encontramos en el propio ciclo socio vital de la mujer marinera, que aparece dominado por el rápido paso del estatus de hija al de esposa apenas alcanzados los veinte años (8), y por la asunción del matrimonio como «sali-



En principio, este sector es menos permeable a los cambios en el papel social de la mujer.

da profesional», que viene condicionada por un contexto socioeconómico muy poco prolijo en ofrecer salidas laborales viables y satisfactorias para una mujer que, además, no ha sido en modo alguno preparada para ello.

La relación de la mujer marinera con la actividad laboral fuera del hogar marca uno de los puntos de inflexión donde debemos realizar un análisis más detenido. Precisamente, porque la integración laboral de la mujer es considerada como uno de los elementos clave para pensar en la redefinición de su papel social. El trabajo femenino no sólo introduce cambios significativos en la organización de la vida familiar y en la relación de fuerzas en el seno de la pareja, sino que enseña a la mujer nuevas formas de relación que trascienden el espacio doméstico, y en posibles logros de realización personal independientes de la ideología de la maternidad.

Sin embargo, el discurso del trabajo como objeto de valor social para la mujer no conoce en



las comunidades pesqueras cauces de realización. Se ha señalado que «en estas comunidades la mujer no percibe el trabajo extradoméstico como una liberación de su condición actual, sino todo lo contrario» (9). Efectivamente, las actitudes generales que hemos encontrado así lo confirman, pero no debe pensarse que su origen obedece sólo a razones culturales propias de estas comunidades. La percepción poco motivante del trabajo extradoméstico es común a gran parte de la población femenina (10) y, lo que es quizá más importante, encuentra su fuerza no sólo en actitudes previas de rechazo (lo que denotaría una socialización en los valores tradicionales de lo femenino), sino muy especialmente en la propia práctica social que comporta la experiencia laboral de la mujer cuando accede al mercado de trabajo impulsada por una necesidad económica. En este caso, la revalorización pragmática del hogar reforzará, o actualizará, los contenidos culturales de partida.

La actividad laboral extradoméstica de la mujer en las comunidades pesqueras aparece en gran medida dominada por esa dinámica. Podría decirse que la comunidad pesquera constituye un entorno motivacional y socioeconómicamente poco permeable, «a priori», a los cambios en el papel social de la mujer que se registran en otros sectores de la sociedad, sobre todo las clases medias altas urbanas. Distancias culturales, pero también distancias de clase y condición socioeconómica, separan a la mujer marinera de los nuevos cauces de realización social.

El conocimiento y la comprensión de la actitud de «la mujer marinera» habrá de avanzar en el análisis de los referentes que, sintéticamente, se han señalado, y en cierto modo habrá que huir de enfoques etnológicos que al hacer demasiado énfasis en los aspectos culturales propios, puedan resultar simplistas. ■

Miguel A. DIEZ  
Begoña MARUGAN

#### NOTAS

1. Nos referimos a la investigación que, con el título «Mujer, familia y trabajo en las comunidades pesqueras», están realizando los sociólogos adscritos al Servicio Adjunto del ISM. Dada la carencia de información empírica sobre este tema, el planteamiento de esta investigación ha sido de carácter estructural (cualitativo), al objeto de favorecer los elementos de comprensión de la realidad estudiada. Se han utilizado como recursos técnicos el grupo de discusión y la entrevista en profundidad, trabajando sobre un total de 10 grupos y realizando 30 entrevistas en diferentes localidades de las provincias de Huelva y La Coruña. Los trabajos de campo se desarrollaron durante el pasado mes de mayo.
2. Hacemos referencia, especialmente, a los trabajos realizados por el Instituto IDES, por encargo del Instituto de la Mujer: «Estudio sociológico sobre las actitudes de las mujeres ante la política y el feminismo», efectuado sucesivamente en 1986 y 1987.
3. Luz María Paz Benito, «La cultura política de las españolas», en la Revista Mujeres, número 12, junio 1986, página 18. Este artículo utiliza los datos de la investigación del Instituto IDES.
4. *Ibid.*, página 18. En el cuadro 1 se recoge el perfil sociodemográfico que discrimina el posicionamiento de las mujeres en la tipología indicada.
5. Se trata de la investigación realizada por Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, «La situación social de los pescadores españoles», Fundación Universidad-Empresa, Madrid, 1984.
6. Los datos utilizados para la población femenina nacional corresponden a los obtenidos en la investigación del Instituto IDES de 1987.
7. Este dato se puso también de manifiesto en la investigación realizada por García Ferrando y Montero Llerandi, en donde aparece que el 71 por 100 de las mujeres de pescadores son hijas de pescadores, y el 42 por 100 tienen algún hermano trabajando en la pesca.
8. En la muestra de mujeres que han participado en las reuniones de grupo y en las entrevistas en profundidad se ha podido comprobar que la edad media en la que contraen matrimonio se sitúa en torno a los 20 años (n= 79).
9. José Manuel Montero Llerandi: «Mujer y trabajo en las comunidades pesqueras» (3), en Hoja del mar, número 242, mayo 1986, página 64.
10. Sobre este tema se puede consultar: María Angeles Sallé y J. I. Casas, Los efectos de la crisis económica sobre el trabajo de las mujeres, Instituto de la Mujer, Serie estudios, número 5, Madrid, 1986.

# BASILIO FIDALGO ARNALDO, S.A.

ASTILLEROS "LA PARRILLA"

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

(ASTURIAS)



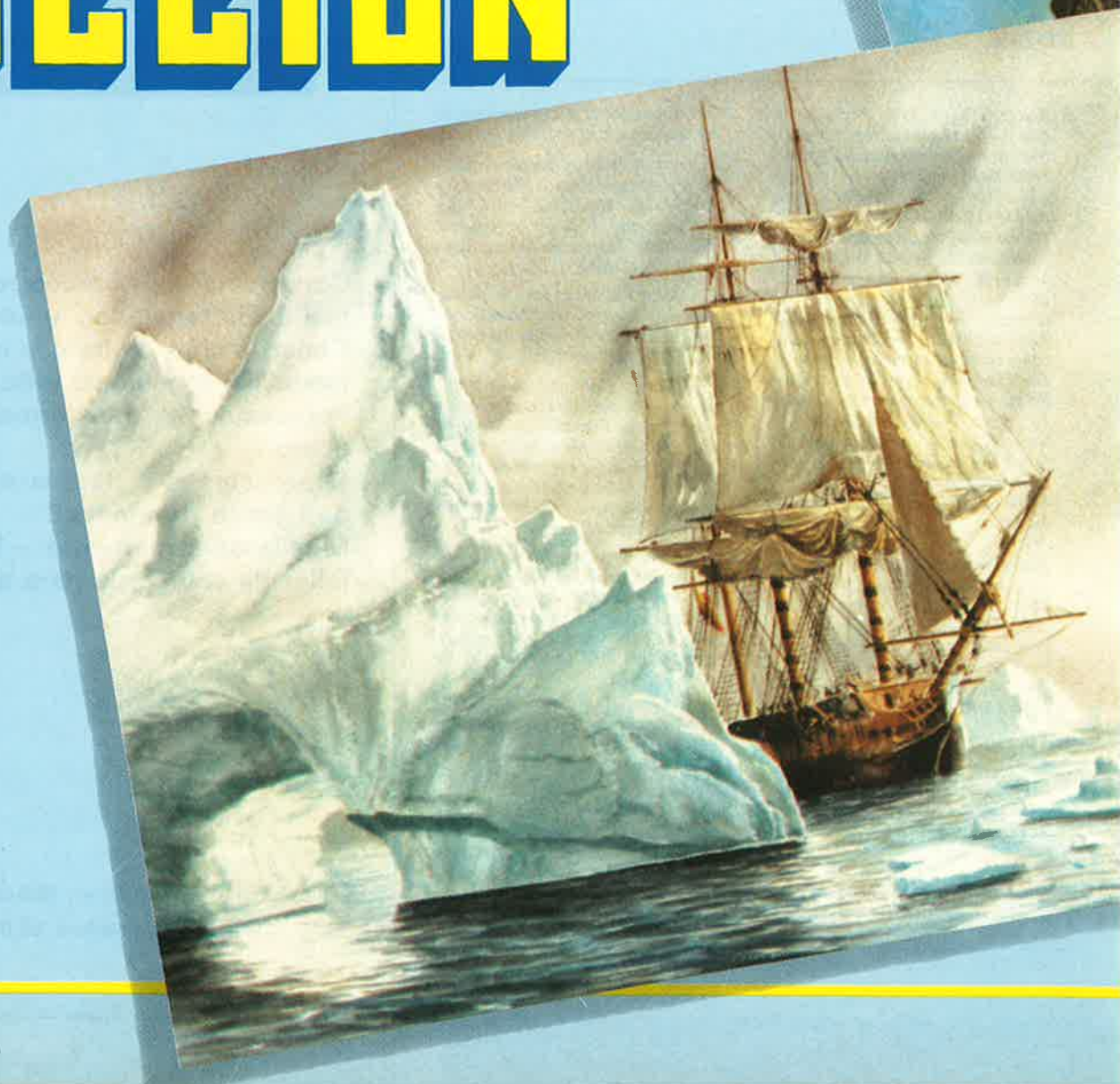
- Construcción de barcos con casco de madera hasta 250 toneladas, unidad.
- Construcción de barcos con casco de acero hasta 100 toneladas, unidad.
- Reparaciones y transformaciones en barcos de acero.
- Reparaciones y transformaciones en barcos con casco de madera.
- Muelle de armamento —150 mtrs.—.
- Taller de calderería para acero y aluminio.


TELEFONOS: Particular: Muros de Nalón, 58 32 41 -

Oficina: S. Esteban, 58 01 28 y 58 03 13

Literatura para el verano

# UN MAR DE CIENCIA FICCION



A collage of images. On the left, a large, detailed illustration of a sailing ship with multiple masts and sails. Below it, a futuristic, metallic robot with a rounded body and a small antenna. In the foreground, a stack of several books with orange and brown covers. The background is a light blue gradient.

Casi todos los libros de ciencia ficción hablan de futuro. De un futuro más o menos cercano, donde ha ocurrido algo en el ecosistema, y ciertas cosas no son como ahora son, haciendo que cambien las costumbres, la forma de vida de la población. Es como una mirada anticipatoria de lo que se nos viene encima, escrita con desfachatez o bajo el prisma de unos muy serios conocimientos científicos, con presupuestos reaccionarios sobre lo bonito que era antes todo o con la lucidez y humanidad suficientes como para dejar huella en los lectores, anticipando respuestas a preguntas actuales, pero siempre tratando de cosas que no necesariamente se nos antojan increíbles.

**J**UNTO a la creación de entrañables personajes de ficción, como las *V-rana* de Asimov (1), animales como las ranas terrestres pero que se chiflan por la grasa de motor, tenemos los temas de los niños clónicos, o el agotamiento de los recursos naturales de la tierra

*(1) Las V-rana de Asimov aparecen en su serie de libros del personaje Lucky Starr, concretamente en los Océanos de Venus, publicados por Editorial Brujuna.*

y el mar, tan de moda en la actualidad, y tocados desde hace un montón de años en los relatos de ciencia ficción.

El caso de las obras de ciencia ficción de Julio Verne es de sobra conocido. No sucede así con Cyrano de Bergerac. Si por algo es recordado es por su fama de espadachín, su desfigurada nariz y su estómago esópico. Pocos recuerdan en él al precursor de Verne. Su *Viaje a la Luna* (2), en la que afirmó Borges haber encontrado esbozada la idea del *aleph*, va más allá de la utopía, llevándonos hacia las tierras australes para descubrir una humanidad feliz.

Las apariciones del mar en los relatos de ciencia ficción no son tan escasas como pudiera creerse, en un género que, habitualmente, se identifica con cohetes espaciales y

(2) *Cyrano de Bergerac: Viaje a la Luna e Historia Cómica de los Estados e Imperios del Sol*, Editorial Adiax.

monstruos galácticos. O, al menos, no más escasas que en cualquier otro género literario. El mar puede aparecer como un simple elemento más del paisaje donde transcurre la acción, o puede convertirse en protagonista, como en el caso de desastres ecológicos producidos por elementos naturales, o por intervención del hombre. Elementos naturales como un exceso de calor por alteraciones en el sol, que produce el deshielo de los polos, el aumento del nivel de las aguas y la inundación de la mayor parte de la superficie terrestre, como en *Un mundo sumergido*, de Ballard. O, tras el enfriamiento del sol, un período de frío glaciár, con lo que todo el planeta se cubre de hielos, como en *La nave de los hielos*, de Moorcock. En el caso de la acción del hombre en la naturaleza, éste puede acabar con la vida, con sus fuentes de alimentación, por sobreexplotación de la tierra y el

## UN MAR DE CIENCIA FICCIÓN



**L**AS apariciones del mar en los relatos de ciencia ficción no son tan escasas como en un principio pudiera pensarse.

mar, como describe T. J. Bass en *La ballena dios*.

J. G. Ballard es uno de los mejores escritores ingleses, no sólo de ciencia ficción, sino de cualquier género literario. Sus novelas tienen un emblema común: una visión apocalíptica del hombre, del final de su período de predominio, ya que éste ha dicho todo lo que tiene que decir. En cualquier momento puede llegar el colapso de la civilización, porque a pesar de todos los logros del hombre, a lo único que no domina es a sí mismo.

En *Un mundo sumergido* (3), Ballard describe cómo una serie de explosiones internas en el sol hacen que, en la superficie de la Tierra, el calor aumente considerablemente, con lo que el agua helada en los polos se ha fundido, subiendo el nivel de las aguas y produciendo una alteración climatológica con grandes lluvias. El mundo está prácticamente sumergido por las aguas y la población ha ido emigrando a

(3) *J. G. Ballard: Un mundo sumergido*, Editorial Minotauro-Edhasa.

los polos. Las zonas altas polares han servido como asentamientos humanos, con algunos miles de personas viviendo todavía en las zonas más altas de las tierras sumergidas. Los cambios climáticos, la radiación, el calor constante, han hecho que aparezcan mutaciones, tanto en plantas como en animales. En las personas se dan casos muy numerosos de no adaptación al nuevo medio. Aparecen plantas de la época carbonífera, y saurios gigantes, como en las épocas remotas.

En esta situación, un grupo de científicos y militares baja del polo norte hasta Europa para hacer mediciones de temperatura y recoger a las personas que todavía quedan en esta zona. Kerans, un científico que no ha conocido el mundo antes del crecimiento de las aguas, es uno de los miembros de esta expedición. Reside en la novena planta del Hotel Ritz, en el antiguo Londres. Es la única planta que emerge de las aguas, rodeada de restos de edificios cubiertos por grandes plantas, de saurios acuáticos, de animales peligrosos que están adaptándose al medio. Toda la zona está rodeada por gigantescas iguanas, que se mueven entre los grandes edificios y el agua. Igualmente, entre las casas derruidas están germinando plantas propias de otras épocas, producto de las altas temperaturas de un sol que se encuentra, igual que en períodos muy anteriores de la vida, irradiando más calor.

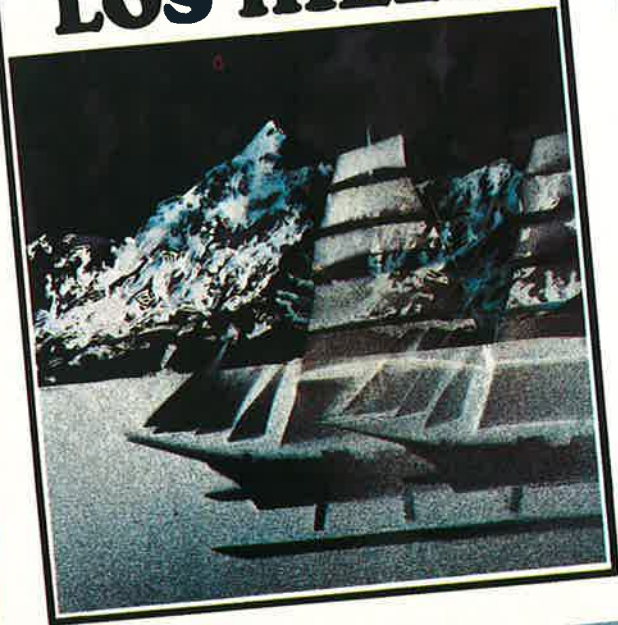
Estas altas temperaturas están afectando a la mente humana. Los hombres comienzan a caer en una doble mentalidad: ellos están en el siglo XXI, pero a la vez viven en condiciones similares, a las de hace muchos miles de años. Comienzan a tener pesadillas, en las que son perseguidos por estos animales ya desaparecidos de la tierra.

Kerans, en su refugio del Ritz, establece una teoría. El hombre, al ser más complicado en su evolución que el resto de los animales, va a ser posiblemente el único de ellos

acervo ciencia/ficción

MICHAEL MOORCOCK

# LA NAVE DE LOS HIELOS



# Nunca tanto por tan poco



## Navstar<sup>SA</sup>

2000

la nueva generación en navegadores.



Todos los receptores Navstar 2000 incluyen 99 «way points», 3 idiomas (inglés, francés y alemán) y 3 tipos de medidas (millas náuticas, terrestres y kilómetros) y corrección automática de la variación magnética.

### NAVSTAR 2000 Navegación satélite

Además incluye: Autocalización en cualquier punto del mundo, cálculo del paso de los próximos 50 satélites, almacenaje de los últimos 12, alarmas y cálculo entre fix.

### NAVSTAR 2000D Navegador

Receptor de 4 canales con indicación continua de posición DECCA, 9 rutas con 25 «waypoints» cada uno, función «hombre al agua», posición en Lat/long y líneas DECCA, tiempo de alcanzar posición, selección auto/mánual de esclavas.

Es un producto de:



C/. Muntaner, 44  
08011 - BARCELONA  
Tel. (93) 323 43 42  
Fax. (93) 323 50 62

# La pesca es una técnica, úsela



## GoldStar le tiende su mano.

### Sonda color FFC 800

Pantalla de 8 pulgadas, 8 colores. Doble frecuencia 50/200 simultáneas, temperatura y velocidad. Gráfico temperatura VRM, zoom fondo.

Modo auto y manual en ganancia y escala. 9 escalas hasta 1.200 (pies, metros o brazas). Alarma de máximo, mínimo, temperatura y pérdida de fondo.

Interface NMEA 0182 y 0183.

Potencia 150 W. rms

### Sonda FFC 1000

Mismas características que el modelo FFC 800, mono frecuencia, elige entre 28, 50 75 y 200 KHz.

Potencia 1 kW. rms

Es un producto de:



C. Muntaner, 44  
08011 - BARCELONA  
Tel. (93) 323 43 42



que no se adapte al nuevo medio. Algunos de los miembros de la expedición ya están siendo afectados por alucinaciones que se relacionan con recuerdos ancestrales del hombre viviendo en circunstancias parecidas. Por ello, Kerans se cuestiona el poder sobrevivir como especie, manteniendo los mínimos culturales de la

## UN MAR DE CIENCIA FICCIÓN



pequeños cambios de protección contra el calor. Pero está preso de una dicotomía creada en su mente: por un lado, hombre civilizado, dominador de su medio y su mente; por otro, con el sentimiento de que es el ser más desprotegido en esa nueva situación, con la aparición de sueños y pesadillas ancestrales, la inseguridad creada por el miedo a ese mundo cambiante, donde ya no es el animal dominante, sino que lo son los animales depredadores que se están adaptando.

Por ello, Kerans piensa que hay que volver a vivir en las zonas peligrosas, abandonando los escasos enclaves donde ahora subsisten. Volver a enfrentarse con los orígenes del propio hombre, ya que no será posible mantener la civilización en los medios donde subsisten, y en poco tiempo el hombre desaparecerá como especie. Hay que luchar por conseguir el predominio em-

pezando desde cero, sobrevivir en esa situación límite, rodeados de agua, de plantas carnívoras y de animales mutantes.

Michael Moorcock camina en otra dirección que Ballard. Admirador de Edgar Rice Burroughs, pronto evoluciona hacia una ciencia ficción más experimental, aunque no refiada con la novela de aventuras en el mejor estilo de Jack London o de Julio Verne, con escenas de caza de ballenas, tormentas de vientos huracanados, enfrentamientos con bárbaros nómadas adaptados a la vida libre en la superficie de los hielos, que montan en osos polares domesticados. Un ejemplo de esto es su novela *La nave de los hielos* (4). Se ha producido un enfriamiento del sol y los hielos eternos cubren la superficie de la Tierra, producto de una guerra nuclear a gran escala que ha traído esta nueva glaciación. La raza humana ha sido prácticamente extinguida y los supervivientes se encuentran refugiados en zonas no afectadas por las radiaciones atómicas, en la base polar del Antártico, formada por una comunidad de científicos de varias nacionalidades, y en Groenlandia, poblada por norteamericanos.

A medida que el hielo cubre el planeta, la comunidad de la Antártida se desplaza hacia el ecuador, estableciéndose en las antiguas selvas del Matto Grosso. Dedicando todos sus conocimientos a adaptarse a las circunstancias actuales. Fabrican medios de transporte, que no necesitan combustible, con los materiales de que disponen, como barcos de vela montados sobre patines deslizantes para poder moverse sobre el hielo y así conseguir alimentos. Van olvidando sus conocimientos científicos, que pasan poco a poco a ser materia de sagas y baladas, de mitologías y de religión que sirve de cohesión social.

En el otro extremo del mundo, la comunidad del Artico

adiax

# Cyrano de Bergerac

## Viaje a la Luna

Historia cómica de los Estados e Imperios del Sol

"... un poema de una época en la cual la poesía, la física, la metafísica y la astronomía podían aún coexistir en un solo libro." Geoffrey Strachan

época anterior al cubrimiento de la tierra por las aguas, de espaldas a la realidad actual. Se plantea si no sería mejor que el hombre se abandonara, encarando la realidad como nuevos «adanés y evas», viviendo en la presente situación partiendo de cero, creando nuevos hábitos de conducta y supervivencia.

El cuerpo de los hombres no está cambiando, no sufre mutaciones, a excepción de

# El mundo sumergido



J. G. Ballard

Minotauro-Edhasa

(4) Michael Moorcock: La nave de los hielos, Editorial Acervo.





EXPERIENCIA EN CONSTRUCCION  
DE TODO TIPO DE BUQUES PESQUEROS  
(Palangreros, Arrastreros, Cerqueros, etc...)

**astilleros ARMON sa**

Avenida del Parqo, s/n. NAVIA (ASTURIAS) Tels. 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70 Telex: 87393 AANA E.

decide sobrevivir en base a sus conocimientos científicos, creando un grupo de supervivencia alejado de las condiciones reinantes, viviendo en laboratorios subterráneos, donde mantienen toda una cultura sin caer en mitologías. En el último mensaje que esta comunidad envía al Antártico, estaba la información de que habían alcanzado el estadio en el que podían trasladar su complejo urbano más al sur, y tenían intención de situarlo en la antigua Nueva York. Ofrecieron su ayuda a la comunidad antártica, pero éstos la rechazaron, desmontando sus radios para encontrarles un mejor uso.

Cientos de años después, una cierta élite de los habitantes de las ciudades del hielo del Matto Grosso, siguiendo el hilo de los relatos de historias antiguas, deciden partir a la búsqueda de algo que está en Nueva York. Ese algo se vive de diferentes maneras. Para algunos, como el capitán Konrad Arflane, que manda «El Espíritu de los Hielos», la mejor goleta de entre todas las naves de los hielos que comercian y cazan, es la búsqueda de la diosa de la religión, la Madre de los Hielos, el principio y fin de todo. Con el olvido de sus conocimientos científicos, la religión de la madre de los hielos ha reemplazado para los habitantes del Matto Grosso a la segunda ley de la termodinámica, que había demostrado a través de la lógica aquello que la gente creía ahora instintivamente, a saber, que los hielos eternos serían el único futuro.

El capitán Arflane vive profundas dudas en su fe. Cada vez son más insistentes los rumores de que las temperaturas se están elevando y el poderío del hielo desciende. Ello no es posible en su religión. En la lucha entre el bien y el mal, el bien es el frío y la diosa de los hielos su encarnación. El bien no puede perder. Por tanto, Arflane encabeza una expedición, partiendo en naves con cascos de fibra de vidrio con siglos de uso, y con la mayor

parte de sus accesorios hechos con copias de los originales, con materias naturales...: «Las cabillas de maniobra habían sido talladas en marfil de morsa, las botavaras labradas en hueso de ballena y los aparejos eran una mezcla de precioso nilón, tripas y tiras de piel de foca.»

La busca de esta mítica ciudad de Nueva York y su secreto es el inicio de una loca y peligrosa aventura que destruirá la vida de Arflane y le llevará a renegar de sus creencias. En Nueva York encuentra a los descendientes de aquellos científicos de Groenlandia, que con su altísimo nivel tecnológico son los responsables de la retirada de los hielos. Descubrir la falsedad de sus creencias, la doctrina del hielo eterno, de que todo será cada vez más frío y que sólo la gran clemencia de la madre de los hielos permitirá seguir con vida, lleva a Arflane a verse como el representante del pasado que hay que destruir.

T. J. Bass, en *La ballena dios* (5), nos presenta otro mundo devastado, esta vez por la sobreexplotación que el hombre ejerce sobre sus recursos. El mar está vacío de alimentos, no hay peces, no hay plac-

(5) T. J. Bass: *La ballena dios*, Editorial EDAF.

**E**L tema del mar presenta sobrados recursos para el desarrollo de las más insospechadas aventuras.

**UN MAR DE CIENCIA FICCION**



La apasionante historia de una cosechadora mecánica sin cosecha, un hombre sin cuerpo... ¡y un mundo sin futuro!



# LA BALLENA DIOS

## T. J. Bass



ton. La tierra también está esquilada, y el hombre sobrevive bajo ella en la «colmena», un subterráneo con infinitud de niveles, donde viven y mueren bajo una planificación absoluta, sin relaciones físicas de reproducción. Los niños son clones fabricados en serie, dependiendo de las necesidades de la colmena. Según el trabajo que vaya a realizar, así serán los condicionantes a que son sometidos —alimento, presión, aire...—, durante el proceso de creación.

Aquellos que durante el proceso han sufrido alguna variación por desajustes en los controles, son desechados y eliminados a las máquinas de reconversión para futuro alimento de la colmena. Algunos de ellos logran sobrevivir y se refugian en el subsuelo de la ciudad subterránea, como marginados. Son los bandidos de la época y, por períodos, se mandan soldados para que los eliminen, aunque como los



hombres de la colmena ni son muy fuertes ni muy listos, lo normal es que estas patrullas terminen sirviendo de alimento a estos marginados.

En el mar existen algunas mínimas colonias; en condiciones ínfimas de supervivencia, restos de la antigua civilización que se refugió en la colmena. Viven básicamente de robar en las plantaciones y las huertas que la colmena mantienen en la superficie, cuidados por robots. La persecución de que son objeto por parte de éstos hace que sean pocos pero adaptados a la su-

se de los habitantes de la colmena.

Rorqual es una cosechadora gigante, en parte ballena orgánica, en parte barco mecanizado, resto cibernético de la antigua civilización, dedicada a servir al hombre. Pero hoy nadie la maneja, quienes sabían utilizarla se refugiaron en la colmena. Rorqual lleva generaciones buscando hombres a los que servir. Ella, una máquina de navegar, un barco con un cerebro cibernético,

lleva los clones no utilizables por la ciudad y que son desechados para reciclarlos como proteínas.

En este puesto, en lugar de eliminar los fetos ya nacidos, el móvil lo que hace es salvarlos. Uno de los clones salvados, Harlan, consigue escaparse de la ciudad y unirse a los habitantes del mar. Mientras tanto, en el mar ha vuelto la vida de forma repentina. Una nave espacial enviada por

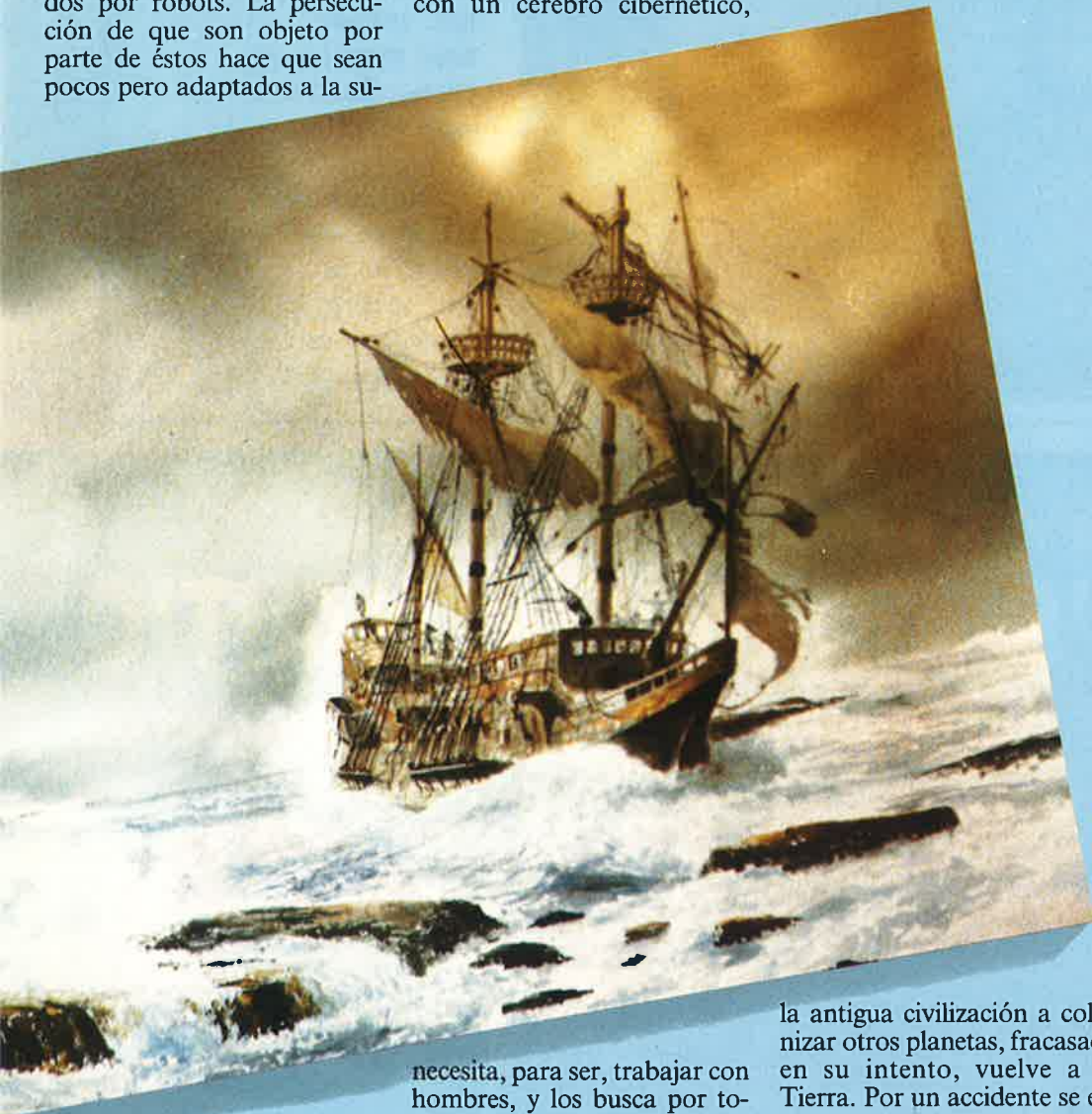
una expedición para investigar posibles fuentes de alimento. Una de las máquinas que va en la expedición es la parte móvil de la ballena cosechadora. Al volver otra vez al mar, lanza señales a la ballena a la que pertenece. Esta expedición es capturada por los hombres que habitan las cúpulas de las plataformas marinas, y, al acudir Rorqual donde están las señales de su terminal, comienza a ser utilizada por los marinos, encantada de poder servir otra vez a los hombres, con lo cual los grupos dispersos de éstos se desplazan y entran en contacto unos con otros.

Comienzan a repoblar islas y a instalarse sobre la superficie, dejando de ser simples recolectores de alimentos. Vuelven a organizarse en la superficie de la Tierra. Rorqual les enseña las técnicas de cultivo, de pesca, de ganadería, recuperando los conocimientos que se habían ido perdiendo en el tiempo, originándose alrededor de este gran barco toda una nueva religión, ya que es el gran dios benefactor.

Ante este nuevo auge de la civilización en la superficie, se intenta un acercamiento con los habitantes de la colmena. Se producen intercambios, al necesitar la colmena fuentes de alimentación que proporcionan los marinos. Esto hace que abunden los contactos pacíficos entre una forma y otra de vida, con lo cual los que rigen la colmena comienzan a cambiar su política de planificación de la ciudad, intentando crear nuevos clones con otros condicionantes para que comiencen a adaptarse a la vida en la superficie. La colmena va a continuar por generaciones, pero los nuevos habitantes empezaron a salir a la superficie y adaptarse, y dejarán de ser como son en la ciudad.

En definitiva, una muy entretenida lectura para aquellos que decidan sumergirse en el mundo de la ciencia ficción. ■

Rafael GOMEZ CARRO



pervivencia. Se encuentran en un período de adaptación al mar. Sin ser completamente acuáticos, pueden vivir grandes períodos sin respirar oxígeno. Su vida transcurre dentro del mar en pequeñas cúpulas creadas por la antigua civilización, cuando cultivaba el mar. Allí viven para proteger-

necesita, para ser, trabajar con hombres, y los busca por todos los mares. Cuando alguno de sus sistemas comienza a fallar, envía una de sus partes móviles a buscar al hombre. Este móvil llega a la costa donde se encuentra una de las salidas de la colmena y, al ser detectada, pasa a ser utilizada por sus habitantes. Estos la adaptan a su maquinaria, en la correa de transmisión que

la antigua civilización a colonizar otros planetas, fracasada en su intento, vuelve a la Tierra. Por un accidente se estrella, cayendo al mar. La vida que llevaba —algas, crustáceos, peces—, para otros planetas, coloniza la Tierra, con lo que los hombres que viven del mar se encuentran con una fuente de alimento, que les permite crecer en número.

En la colmena detectan que algo está pasando en el mundo exterior, y deciden hacer



# Mercurio

## SERVICIO BOSCH



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

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

### SUCURSAL

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

Más de 300 buques españoles nos dan la razón.

# HEMPEL'S Antifouling NAUTIC

## Autopulimentantes para pesqueros



## PINTURAS HEMPEL, S.A.

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

Publicación  
dirigida al  
colectivo del Mar

## «Guía de Servicios»

**E**L Ministerio de Trabajo y Seguridad Social acaba de editar la *Guía de Servicios del Instituto Social de la Marina*. La finalidad de la misma no es otra que la de ofrecer a todos los trabajadores del mar, a los pensionistas y a los beneficiarios de unos y otros una información, lo más completa posible, de todos y cada uno de los servicios que el ISM pone a su disposición.

Tras una breve introducción donde se explica, de forma concisa y sencilla, la normativa que regula la creación y funcionamiento del ISM, pasando por la organización institucional del mismo, la Guía ofrece una relación de las prestaciones y servicios que gestiona este organismo, así como las instalaciones que la



Entidad tiene abiertos a disposición del colectivo al que atiende, e indicación de los que concretamente existen en cada puerto o localidad, con expresión de sus direcciones y teléfonos.

Los servicios aparecen agrupados por direcciones provinciales y centros en el extranjero. A fin de facilitar el conocimiento de los que existen en cada localidad, el índice de la Guía va provisto de relaciones alfabéticas de todas aquellas en las que hay instalaciones o servicios del Instituto Social de la Marina.

Por último, en esta publicación se dedica una especial atención a alguno de los servicios prestados, dada la importancia de los mismos. Así, se destacan los que se realizan desde el buque «Esperanza del Mar», el Centro Radio-Médico o los servicios de urgencia radicados en las Casas del Mar.

La mencionada Guía de Servicios puede solicitarse en los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, en la calle Génova, número 24, de Madrid; direcciones provinciales; direcciones locales y oficinas locales. ■

**A**L igual que se ha hecho en otros organismos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha un servicio de información para el colectivo marítimo. Este «hilo directo» u

oficina de información administrativa, donde se ha dispuesto de un personal preparado específicamente para ello, tiene esencialmente dos funciones. En primer lugar, atender y tratar de dar respuesta a todas las peticiones de información sobre cuestiones relacionadas con el ISM, prestaciones económicas, tramitaciones, actuaciones en materia de empleo, asistencia social, formación profesional, etcétera. Igualmente, se pretende que la oficina sirva para canalizar las quejas o protestas del colectivo protegido con el fin de mejorar los servicios y tener una conexión total con los trabajadores del sector. La oficina está

## Hilo directo con el ISM

abierta, asimismo, a todo tipo de sugerencias e iniciativas que se quieran aportar para mejorar el funcionamiento del ISM.

Con este «hilo directo», el Instituto Social de la Marina y, en general, el Ministerio de Trabajo

y Seguridad Social, pretende un mayor acercamiento con el colectivo al que atiende, que el funcionamiento del organismo no se vea como algo lejano, incontrolable, sino una estructura más cercana y que además se puede contribuir a mejorar.

Para solicitar cualquier información puede llamar por teléfono al número de la centralita del ISM en Madrid, 419 80 00, extensión 102, o utilizando la línea directa 410 51 83. Igualmente puede utilizar el correo, dirigiéndose a la dirección, Génova, 24, 28004 MADRID, Oficina de Información Administrativa. ■

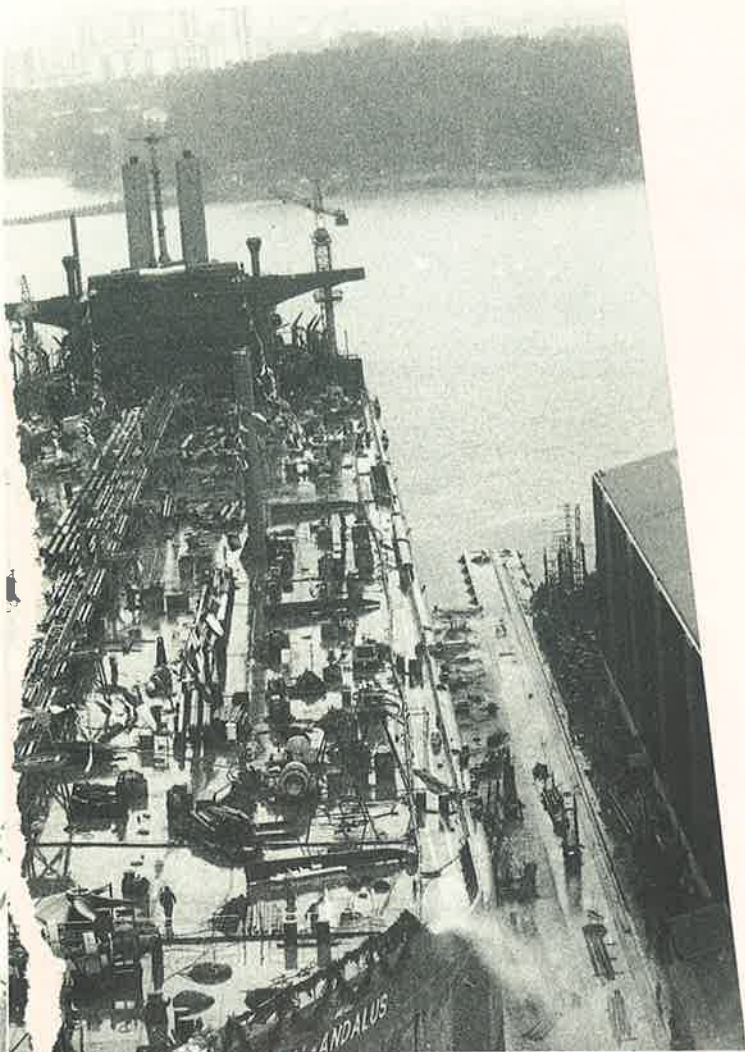
# SINOPSIS DE DOS CONFLICTOS

Tras seis meses de negociaciones y conflictos, la solución a la situación surgida en los astilleros de Astano y de Euskalduna parece que empieza a convertirse en realidad. El 23 de junio, los trabajadores de Euskalduna aceptaban, mediante referéndum no vinculante, el acuerdo al que habían llegado las partes implicadas en el conflicto: Administración, sindicatos y empresa. Unos días antes, el 7 de ese mismo mes, los trabajadores de Astano de El Ferrol hacían lo propio. En la mente de todos permanecen aún nítidos los sucesos acaecidos desde el mes de enero pasado cuando, al cumplirse los tres años de permanencia de estos trabajadores en los Fondos de Promoción de Empleo, se negaron a que su situación se prorrogara por dieciocho meses más. El presente artículo refleja la cronología de unos acontecimientos que han marcado la actualidad laboral de este país en lo que va de año.

ASTANO Y  
EUSKALDUNA



*Miembros de la Ertzantza alcanzados por un cóctel Molotov durante una manifestación de los trabajadores de Euskalduna.*



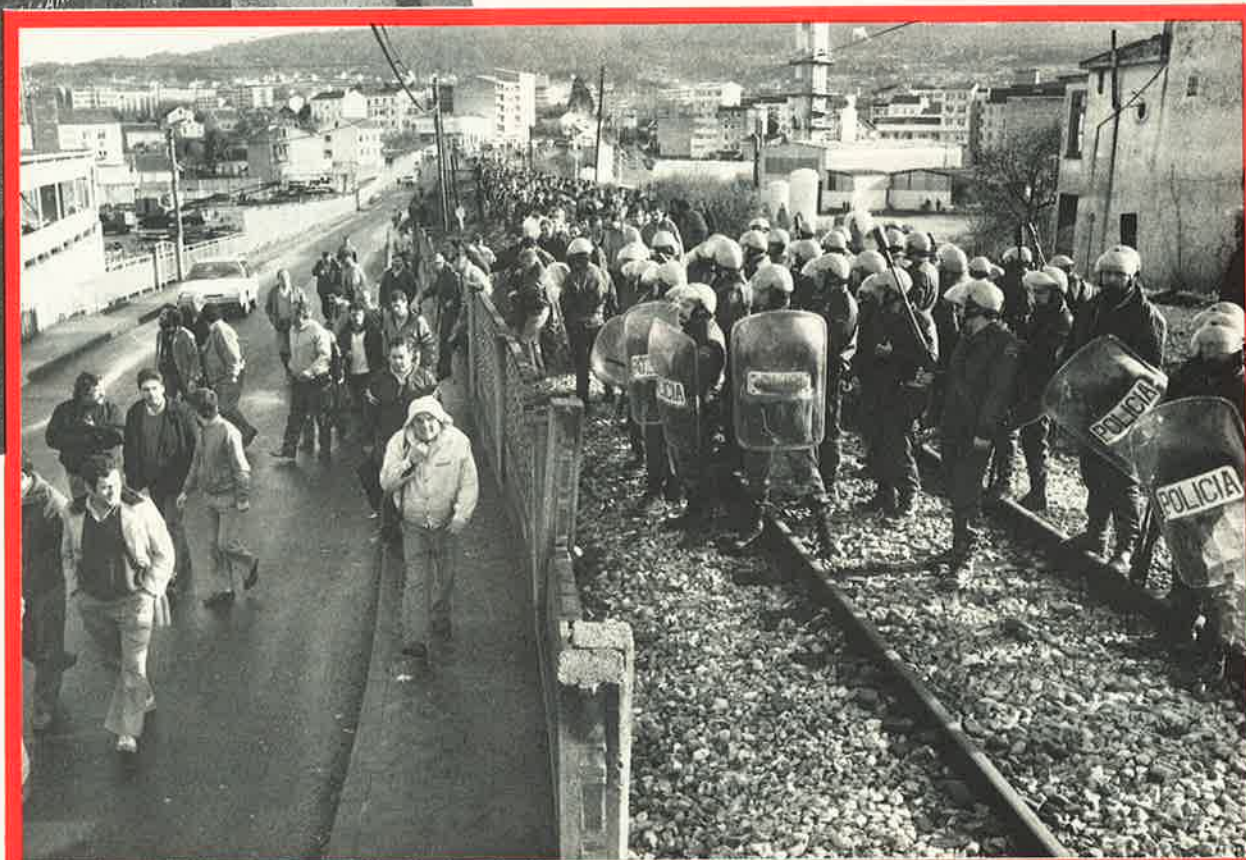
**E**L conflicto de Euskalduna comienza el mes de enero pasado, al finalizar el plazo de permanencia en los Fondos de Promoción de Empleo (FPE) para 1.987 trabajadores, excedentes de la plantilla de AESA (Astilleros Españoles, S. A.). La situación era idéntica a la que atravesaban los 1.161 excedentes de la factoría ferrolana de Astano. Empezaban así seis conflictivos meses, plagados de tensiones y, también al final, de una voluntad negociadora entre las partes implicadas, esto es: la Administración, a través de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social e Industria y Energía; la División Naval del INI; el PSOE como intermediario entre las partes, representado por dos miembros de la Ejecutiva Federal, Francisco Fernández Marugán y José Luis Corcuera; y los sindicatos con representación en Euskalduna: ELA-STV, CC.OO., CAT, LAB y UGT.

Pero, el origen de este proceso se remonta al día 26 de noviembre de 1984, cuando el Ministerio de Industria y Energía tomó la resolución de aprobar los programas de reconversión para AESA y Astano. La Ad-

ministración se comprometió entonces, según los sindicatos, a recolocar a los trabajadores excedentes, los cuales han estado cobrando, durante estos casi cuatro años, el subsidio especial creado en 1984. Una vez terminado el período establecido, que finalizaba en enero de 1988, y al negarse éstos a prolongar su estancia en los FPE durante dieciocho meses más, estallaron los conflictos. Los trabajadores demandaban el cumplimiento de lo acordado en 1984 y, sobre todo, una solución para su situación laboral. Las medidas de presión utilizadas por parte de los trabajadores han tenido durante este período honda repercusión en la sociedad española. Ante la escalada de las reivindicaciones, la patronal adoptó diversas medidas, entre ellas, el cierre indefinido de los centros de trabajo debido a los desórdenes ocurridos, generalmente fuera de los recintos laborales; esto, a su vez, llegó a provocar nuevas respuestas por parte de los trabajadores desencadenándose una espiral de enfrentamientos.

El 17 de marzo, la División Naval del INI (Instituto Nacional de Industria), inicia los períodos de consulta preceptivos

*Fuerzas antidisturbios impiden una marcha por la vía de los trabajadores de Astano.*



para el comienzo de la tramitación de los expedientes de rescisión de contratos a los excedentes de plantilla, no acogidos a la prórroga de los FPE. Ante esa situación, los trabajadores anuncian nuevas movilizaciones como protesta.

Por su parte, ELA-STV, sindicato mayoritario en Euskalduna, plantea el abandono de la mesa negociadora en la Comisión de seguimiento, mientras no se retire el expediente de rescisión de contratos presentado por la dirección de la empresa.

Durante marzo y abril se suceden las movilizaciones, los actos por «la reindustrialización del País Vasco», así como la manifestación multitudinaria celebrada en Bilbao el día 19 de mayo, que contó con el apoyo de sindicatos, partidos políticos, alcaldes de localidades afectadas e, incluso, del Ejecutivo autónomo. Días antes, el INI, tras la decisión de la empresa, ordena el cierre de Euskalduna, que es recurrido por el comité de empresa, como ocurriera en abril en la Naval de Sestao.

El Gobierno Vasco, ante la situación creada tras el cierre del astillero, ordena la reapertura a partir del lunes 16, por medio de un escrito con fecha del día 12 de mayo. Es la Dirección Provincial de Trabajo la que, tras la presentación del recurso del comité de empresa, entiende que las razones alegadas para el cierre de la misma no son suficientes. Como consecuencia del cierre y de las alteraciones del orden producidas, el Gobierno central decide que los efectivos de la Policía Nacional no se hagan caso de la situación, que pasa a ser responsabilidad de la policía autónoma vasca.

A pesar de que el plazo, para que el Ministerio de Industria y Energía decida sobre la regulación de excedentes, termina el 18 de mayo, las conversaciones y los esfuerzos por el entendimiento continúan, hasta agotar todas las posibilidades. Pasada una semana, la postura de los trabajadores sigue siendo negativa ante todo lo que no implique la recolocación del total de los afectados, tal y como estaba previsto en los acuerdos suscritos al comienzo de la reconversión.

La Dirección General de Trabajo dicta la resolución que autoriza las solicitudes de ambas empresas, Astilleros Españoles, S. A. (AES A) y Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano), para la rescisión de contratos de 1.568 y 1.525 trabajadores de sus respectivas plantillas, pertenecientes a los centros de Olaveaga, Sestao y El Ferrol. Estos, son considerados como excedentes estructurales de la reconversión naval, que, tras permanecer tres años en los FPE, no han sido recolocados y se niegan a prolongar su estancia en ellos. Esta autorización, tomada el 24 de mayo por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no significa el despido inmediato. A partir de esa fecha, los trabajadores cuentan con un plazo de quince días pa-

**Los sindicatos piden que la Administración cumpla lo pactado en 1984: recolocar a los trabajadores excedentes.**

ra presentar un recurso de alzada ante el Ministerio.

Los trabajadores afectados son aproximadamente 2.000; de ellos, 1.222 proceden de Euskalduna; 298, de La Naval, de Sestao, y 491, de empresas auxiliares, solventes e insolventes. A estos hay que añadir otros 410, que están en edad de jubilación a los 52 años, por lo que los operarios a recolocar son 1.600. Paralelamente, se presentó un plan de bajas incentivadas para trabajadores de AESA.

Mientras tanto, en Astano los trabajadores siguen pidiendo



que la Administración cumpla lo pactado en 1984, en el sentido de que, el 1 de enero de 1988, los excedentes volverían a sus puestos de trabajo. Tras el retraso en la firma de las rescisiones de contratos, por el director general de Trabajo, Carlos Navarro, las negociaciones continúan a ritmo casi desesperado, para evitar llegar a una salida traumática.

El viernes, 27 de mayo, las centrales sindicales representantes de los trabajadores de Astano —CC.OO., UGT y USO—, convocan una manifestación en

protesta por la situación creada en la ría de Vigo. Acabada la manifestación, representantes de UGT y CC.OO. señalan en un comunicado que, después de tres años de vigencia de la reconversión naval, la situación de los astilleros ha mejorado, aunque «la Administración no haya cumplido las previsiones industriales acordadas, como la renovación de la flota pesquera y mercante, el saneamiento de las navieras, una política de banderas y otras tantas más». La inversión pública no ha existido, según el comunicado, como crea-



dora de empleo alternativo, y las ZUR (Zonas de Urgente Reindustrialización) no han generado los empleos previstos en las áreas afectadas.

Al fin, el día 30 de mayo, los representantes de la Administración, INI, PSOE y sindicatos firman el acuerdo de recolocación de 1.161 trabajadores de Astano, sin incluir la cláusula concreta de salvaguardia que garantice el empleo de los recolocados. Esta cláusula había sido pedida por los sindicatos, y fue el motivo por el que, el 25 de mayo, tras una noche entera de negociaciones, no se llegara a suscribir un acuerdo global. Los representantes de la Administración no admitían la citada inclusión, por considerar que era suficiente incorporar la figura de «suspensión de contrato»,

Tampoco fija el acuerdo la necesidad de la movilidad geográfica, que era otro de los puntos de no entendimiento entre las partes. Si la evolución del empleo aconsejara esta medida, debería ser negociada por los mismos firmantes del acuerdo. Al día siguiente, Carlos Navarro declaró que el acuerdo sería firme cuando el titular del departamento de Trabajo decidiera sobre el recurso de alzada, que presumiblemente presentarían los sindicatos, frente a la aprobación de la demanda de rescisiones de contratos. Consideraba que con el pacto ya cerrado, sería causa suficiente para un fallo favorable en el recurso; no habrá despidos en los astilleros.

Llegamos así al mes de junio, clave para el entendimiento en

padras de la actual plantilla (2.207); 588 trabajadores recuperados para Astano; 573 de los FPE. De estos, 340 irán a la Sociedad Italiana del Vidrio; 115, a Endesa (Empresa eléctrica pública); 68, a empresas del INI de la zona ferrolana, y 50, en Auxini (As Pontes).

Una vez que el acuerdo sea firme, se publicará en un plazo de cinco días, la lista elaborada por la empresa con los trabajadores prejubilados, produciéndose la salida de los mismos del astillero y su incorporación a los FPE antes de finalizar el mes de octubre, salvo en los casos excepcionales en que se precise prolongar su estancia en el astillero. También se fijan los plazos para la incorporación de los trabajadores procedentes de los FPE, que se colocarán en las

sonas si se aprobase un cuarto turno laboral. La comisión de parados de As Pontes manifestó su desacuerdo mediante manifestación y encierro en el Ayuntamiento.

Mientras todo esto sucedía en Astano, las negociaciones para el acuerdo en los astilleros vascos seguían un camino, casi «clandestino». La dificultad para localizar en la ría de Bilbao proyectos industriales donde recolocar a los excedentes motivaron el secreto de las actuaciones, que se mantuvo hasta el día 24 de mayo. Al hacerse público, al día siguiente, la rescisión de contratos, los afectados volvieron a adoptar contundentes medidas de presión.

Una vez reconocida la existencia de contactos, se hizo pa-



por la que los trabajadores no rompen su relación laboral con la empresa.

El acuerdo firmado contiene ocho artículos, y en el último se prevé que «durante el período de prórroga, los trabajadores permanecerán en los Fondos de Promoción de Empleo con el contrato suspendido, y sus condiciones económicas serán las vigentes hasta el 31 de diciembre de 1987, con las correspondientes actualizaciones establecidas para cada categoría profesional en el convenio colectivo que sea de aplicación».

este larguísimo conflicto. El día 7, la mayor parte de los trabajadores de la factoría ferrolana interviene en un referéndum sobre el preacuerdo adoptado por sindicatos y Administración. La participación estuvo en un 85,6 por 100 de los operarios con derecho a voto (de 3.682 votantes, lo hicieron 2.266, 1.165 operativos y 1.101 excedentes). El preacuerdo contaba con la oposición de las centrales sindicales nacionalistas CXTG e INTG.

El acuerdo ratificado establece la siguiente distribución de personal: 76 jubilaciones antici-

empresas correspondientes, según las ofertas existentes de empleo. Además de las señaladas, hay la posibilidad de otras 100 colocaciones en la central térmica de Endesa, condicionadas a su aceptación por parte del comité de empresa, y a la puesta en marcha del llamado cuarto turno.

Por su lado, los trabajadores de la factoría coruñesa de Endesa, reunidos en asamblea el 13 de junio, rechazaron la recolocación de 115 trabajadores procedentes de Astano, a la que se podrían sumar otras 100 per-

tente la dificultad que había para llegar a una solución satisfactoria para todos. El planteamiento sindical pasaba por la formalización de un compromiso de prejubilaciones y una oferta de empleo público en la zona. La Administración ofrecía el reingreso de 700 trabajadores a los astilleros, y una oferta de 338 empleos vía proyectos ZID (Zonas de Industrialización en Declive), con lo que quedaban unos 800 trabajadores en los Fondos de Promoción de Empleo, pendientes de recolocar.

**L**as medidas de presión utilizadas por los trabajadores han ido desde la manifestación a los choques violentos.



Las circunstancias que facilitaron el acuerdo de Astano, como la recolocación de trabajadores en industrias alternativas de la zona, no se dan en los astilleros vizcaínos por la ausencia de proyectos industriales que puedan absorber a los trabajadores excedentes. Por este motivo, el viernes 3 de junio, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se delimita la zona de industrialización en declive (ZID) del País Vasco; así como las ayudas previstas para las inversiones que se realicen.

Según la norma aprobada, los incentivos no podrán sobrepasar el 30 por 100 de la inversión prevista en los municipios de la cuenca del Nervión, ni el 20 por 100 en las restantes localidades afectadas por la delimitación. Las condiciones para acceder a estas ayudas son: la creación de nuevas empresas o ampliación de las ya existentes, de manera que se creen nuevos empleos, con una inversión mínima de 15 millones de pesetas; proyectos de modernización, con inversiones de más de 45 millones, que mantengan el número de puestos de trabajo.

Para el ministro de Industria, Luis Carlos Croissier, el origen del conflicto está en la caída de

**L**os sindicatos coinciden en afirmar que es el mejor de los acuerdos posibles, aunque no se contemplan algunas de las principales reivindicaciones.

la demanda mundial de grandes buques, lo que impedía mantener la cobertura de trabajo, y las dificultades encontradas para la reindustrialización de las zonas de El Ferrol y Nervión, a pesar de que se han hecho inversiones superiores a los 280.000 millones de pesetas. En la intervención que hizo el día 1 de junio en el Congreso de los Diputados, el ministro señaló que «*lo que nadie prometió es que los trabajadores fueran a volver al astillero*».

Durante los siguientes días, la postura de los trabajadores sigue siendo de rechazo unánime al plan de recolocación, debido a la movilidad geográfica, a la que califican de «deportación» y a la permanencia de 309 trabajadores en los Fondos de Promoción de Empleo.

Se llega así al día 10 de junio, y es entonces cuando, reunidos en Madrid, los representantes de la Administración y los de los sindicatos UGT y CC.OO. firman un preacuerdo en el que se establece, para los recolocados por la vía ZUR, una cláusula de salvaguardia por la que trimestralmente se celebrará una reunión de los firmantes del acuerdo que evaluará las ofertas de empleo que se produzcan, y analizará la ejecución de las recolocaciones, introduciendo las medidas de corrección que requiera la situación para conseguir los objetivos establecidos. También se recoge la igualdad de oportunidades para los trabajadores de la industria auxiliar, en cuanto al acceso a las ofertas de trabajo y a las bajas indemnizadas, así como la actualización de complementos y bases de cotización a la Seguridad Social.

Existe también un preámbulo en el que se contempla que la

División Naval del INI organizará la actividad industrial en un único astillero en la ría del Nervión, que estará localizado en La Naval de Sestao, y en el que se integrarán las actividades hasta hoy dispersas en diferentes centros de trabajo.

La distribución de personal queda contenida en los nueve puntos de que consta el acuerdo firmado el 10 de junio: 927 trabajadores se reincorporan a La Naval de Sestao; 332 trabajadores pasan a prejubilarse (304 de AESA y 28 de astilleros); 350, están condicionados a la movilidad geográfica (con los mismos plazos 3, 5 y 9 meses para la recolocación); 309, pasan a los FPE; 60 pasan a la ITV (Inspección Técnica de Vehículos).

Tras llegar a este acuerdo, los sindicatos UGT, CC.OO. y ELA-STV comenzaron sus consultas con los trabajadores el lunes 13 de junio. Las centrales sindicales LAB y CAT se negaban a este acuerdo porque su puesta en marcha suponía el cierre de los astilleros bilbaínos, con la consiguiente pérdida de capacidad industrial en el País Vasco. Después de obtener garantías de viabilidad y de seguridad en las empresas a las que van a ir destinados los exceden-

tes, ELA-STV estampó su firma en el acuerdo.

A instancias de todos los sindicatos, excepto UGT, se convocó para el jueves, 23 de junio, un referéndum no vinculante entre los trabajadores de Euskalduna, en que se decidía si apoyaban o no lo pactado por los sindicatos. De los 1.544 trabajadores censados, participaron en la votación un 83 por 100; 757 votaron a favor del pacto negociado, y 462 optaron por el no. Los resultados han sido valorados positivamente por los convocantes a pesar de que el voto negativo superó las previsiones de éstos. De todas formas, los sindicatos coincidieron en afirmar que era el mejor de los acuerdos posibles, aunque no contemple la principal reivindicación de los trabajadores, que era la reapertura del astillero, pactada en los compromisos que únicamente firmó UGT en 1984.

Para CAT y LAB la solución es «un mal apaño», porque sólo conseguirá sobredimensionar



la plantilla de La Naval, abo-cándola al cierre definitivo; también opinan, que no se garantiza el puesto de trabajo de los operarios recolocados en empresas ajenas a AESA, ya que todas ellas están acogidas a

los proyectos de la ZUR y los FPE.

El día 29 de junio el Ministerio de Trabajo dictó resolución por la que suspende, por un período máximo de dieciocho meses, las relaciones laborales de

los trabajadores de Astano y AESA en sus factorías de Sestao y Olaveaga; también se fija el plazo de diez días para que los trabajadores se incorporen a los Fondos de Promoción de Empleo (FPE) y cinco días más para que la empresa presente el correspondiente listado.

El expediente definitivo recoge todos los apartados contenidos en el acuerdo original sobre recolocación de excedentes y períodos fijados de elaboración de ofertas, selección y absorción por empresas públicas de trabajadores.

Los trabajadores tendrán derecho durante su permanencia en los Fondos a las percepciones económicas establecidas en el Real Decreto 341/87, que se complementarán por la empresa en la forma determinada por los acuerdos suscritos el 30 de mayo.

Estos acontecimientos constituyen, por el momento, el último capítulo de estos dos largos conflictos laborales. ■

Vicky NYSSSEN

BARCELONA, 3-11 DICIEMBRE 1988

*Hazte a la mar*

Ahora tienes la oportunidad de conocer lo último en náutica de mano de los mejores.

Ven al 27 Salón Náutico Internacional de Barcelona que este año adelanta sus fechas y se hace a la mar del 3 al 11 de Diciembre. Para que programes mejor el año.

En más de 30.000 m<sup>2</sup> del mejor ambiente marinero, 400 expositores mostrarán las últimas novedades náuticas.

No te lo pierdas. Este año, hazte a la mar antes.

27 Salón Náutico Internacional de Barcelona del 3 al 11 de Diciembre 1988. Un auténtico regalo de Navidad.



Fira de Barcelona



Barcelona, 100 anys de Fires



IBERIA

# GENTES DEL MAR



## RECONVERSION LABORAL Y GRADO DE INSTRUCCION

El escaso grado de instrucción de los pescadores, sobre todo entre la población de más edad, se presenta como un obstáculo de gran importancia a la hora de su reconversión laboral. Se trata de un problema que no se ha conseguido erradicar. El porcentaje de los pescadores que se declaran analfabetos no ha experimentado apenas

variación en los quince últimos años. La relación existente entre la edad de los pescadores y su grado de instrucción es el tema que trata en su artículo José Manuel Montero Llerandi, y los problemas que se presentan para su readaptación profesional cuando, por sus años, no pueden seguir faenando.

**H**ACE más de quince años, el tantas veces citado informe Gaur justificaba el dedicar una atención especial al estudio de la estructura de edad de la población que trabaja en la pesca: «El trabajo pesquero, por su dureza, alejamiento familiar en muchas ocasiones y otras circunstancias similares, exige una población activa relativamente joven. Esto plantea problemas de habilitación de puestos de trabajo en tierra para pescadores de edad madura y una readaptación profesional con una formación adecuada para ocuparlos» (1).

La publicación del informe elaborado por el equipo Gaur coincidió con los momentos de optimismo que se vivían por el fuerte crecimiento económico de la flota pesquera. Uno de los supuestos de esta investigación es que las estructuras tradicionales del sector pesquero no sólo eran un obstáculo para el progreso, sino que perjudicaban a los trabajadores —aunque estos no llegaran a ser conscientes de ello—. De ahí, que se abogara abiertamente por la industrialización acelerada del sector, pidiendo para los pescadores ciertas compensaciones, en especial para los trabajadores más viejos (2).

En los últimos años, la estructura de edad de los pescadores se ha rejuvenecido notablemente, pasando de los 40,5 años de media, que tenía la población activa en 1968, a 38 años en 1977 (3). Las exigencias del proceso de industrialización han conducido, de forma «natural», al rejuvenecimiento de la estructura de edad de los tripulantes en las flotas de altura y gran altura.



# GENTES DEL MAR

Los trabajadores jóvenes son los más «aptos» para resistir las duras condiciones de vida y trabajo que se dan a bordo de los pesqueros más industrializados (flotas de altura y gran altura), de ahí que la edad media en las flotas pre-industriales (litoral y artesanal) esté por encima de la media del conjunto de la población empleada en el sector pesquero (4).

¿Qué fue de las «compensaciones» para la población trabajadora de más edad que reclamaban los defensores del proceso de industrialización?

Probablemente quedaron arrumbadas en el desván sombrío de los proyectos rotos por la crisis económica; aunque, tal vez, las pretendidas «compensaciones» para los menos jóvenes no eran más que las ilusiones de unos ingenuos deslumbrados por el progreso.

Sea como fuere, la formación que entonces se reclamaba por motivos humanitarios se ha convertido hoy en una necesidad imperiosa para la readaptación profesional de aquellos pescadores que, zarrandeados por la barahunda de la crisis de nunca acabar,

*Los trabajadores jóvenes son los más «aptos» para resistir las duras condiciones de vida y trabajo que se dan a bordo de los pesqueros más industrializados.*



CUADRO 1

## GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN EL SECTOR PESQUERO

Grado de instrucción	Año	
	1972	1984
— Ninguno (no sabe leer ni escribir) .....	10	10
— Primarios (sabe leer y escribir) .....	68	56
— Secundarios (bachiller) .....	4	4
— Escuela Náutico-pesquera .....	10	26
— Otras escuelas de FP .....	6	4
— Otros .....	2	—
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

FUENTES: E. D. I. S. Estudio sociológico hombres de la mar, Madrid, 1972. Edición ciclostilada.

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



han perdido definitivamente su profesión. Sin embargo, el escaso grado de instrucción de los pescadores emerge como un obstáculo casi insalvable, sobre todo para la población que tiene la edad más alta.

Resulta paradigmática la situación que se produjo entre los bolicheros de Málaga cuando se ejecutó la prohibición de la captura de inmaduros (5). Según los autores del estudio sobre la crisis de este subsector, ante la imposibilidad de que los bolicheros siguieran con su trabajo, la ad-

ministración pública estableció una serie de «ayudas económicas y técnicas para la recolocación de los antiguos bolicheros en el mundo laboral» (6). No obstante, se presentaron serias dificultades en el proceso de reconversión laboral de esta población. Una de ellas es consecuencia del aislamiento social y cultural de este colectivo: «Como suele suceder en el ámbito pesquero, los bolicheros han vivido largamente en un universo propio, con escasas conexiones respecto al exterior de su cerrado mundo» (7). Otro obstáculo

CUADRO 2

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA MARINA MERCANTE

Grado de instrucción	Año	
	1972	1980
— Ninguno (no sabe leer ni escribir) .....	4	8,5
— Primarios (sabe leer y escribir) .....	51	46
— Secundarios (bachiller) .....	7,5	4,5
— Escuela Náutico-pesquera y otras escuelas de FP .....	15	11,5
— Otros .....	21,5	29,5
— NS/NC .....	1	—
TOTAL (%) .....	100	100

FUENTES: E. D. I. S. Estudio sociológico hombres de la mar, Madrid, 1972. Edición ciclostilada.

Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, La situación social de los pescadores españoles, Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante, SLMM, Madrid, 1980, página 27.

CUADRO 3

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA FLOTA PESQUERA ONUBENSE

Grado de instrucción	Año		
	1972	1980	1984
— Ninguno .....	23	23	19
— Primarios .....	57	59	48
— Secundarios ...	2,5	3	2
— Escuela Náutico-Pesquera ...	17,5	15	25
— Otros .....	—	—	—
TOTAL (%) ....	100	100	100

FUENTES: E. D. I. S. Estudio sociológico hombres de la mar, Madrid, 1972. Edición ciclostilada.

José Manuel Montero Llerandi, Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense, Junta de Andalucía, Sevilla, 1985, página 47.

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

CUADRO 4

**GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA FLOTA PESQUERA DEL BANCO CANARIO-SAHARIANO**

Grado de instrucción	Año	
	1980	1984
— Ninguno .....	21	27
— Primarios .....	49	48
— Formación profesional .....	17	13
— Secundarios, estudios medios y superiores .....	13	10
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

FUENTE: María Luisa Blanco Roca, «Estudio empírico del cambio en los pescadores de altura del banco canario-sahariano», (Memoria de Licenciatura), Las Palmas, 1986, página 238.

para la reconversión laboral de los bolicheros es su bajo grado de instrucción, que revela «el carácter deprimido del colectivo» (8). El porcentaje de analfabetos declarados llega al 33 por 100, grupo en el que cabría incluir a «la mayoría de los que no poseen enseñanza primaria, que, por encima de sus declaraciones, son analfabetos funcionales, aunque sepan escribir con dificultad algunas palabras. En resumen, casi la mitad de los bolicheros pueden considerarse funcionalmente analfabetos (...), (y) sólo uno de cada cinco ha recibido instrucción por encima de la estricta enseñanza primaria» (9). El escaso grado de instrucción de este colectivo incide en la política de reconversión laboral: «los jóvenes poseen un nivel de enseñanza relativamente aceptable; pero causa preocupación pensar que puede hacerse con la mayoría de los bolicheros maduros y mayores, analfabetos funcionales en su mayor parte, encerrados en su universo mental propio y adoleciendo de la pérdida de flexibilidad que la edad impone» (10).

El analfabetismo y la falta de instrucción en el sector pesquero es un problema que no se ha conseguido erradicar. En 1972, algo más de un 10 por 100 de la población ocupada en el sector pesquero se declaraba analfabeta; en 1984, el porcentaje de analfabetos no había variado (ver cuadro 1).

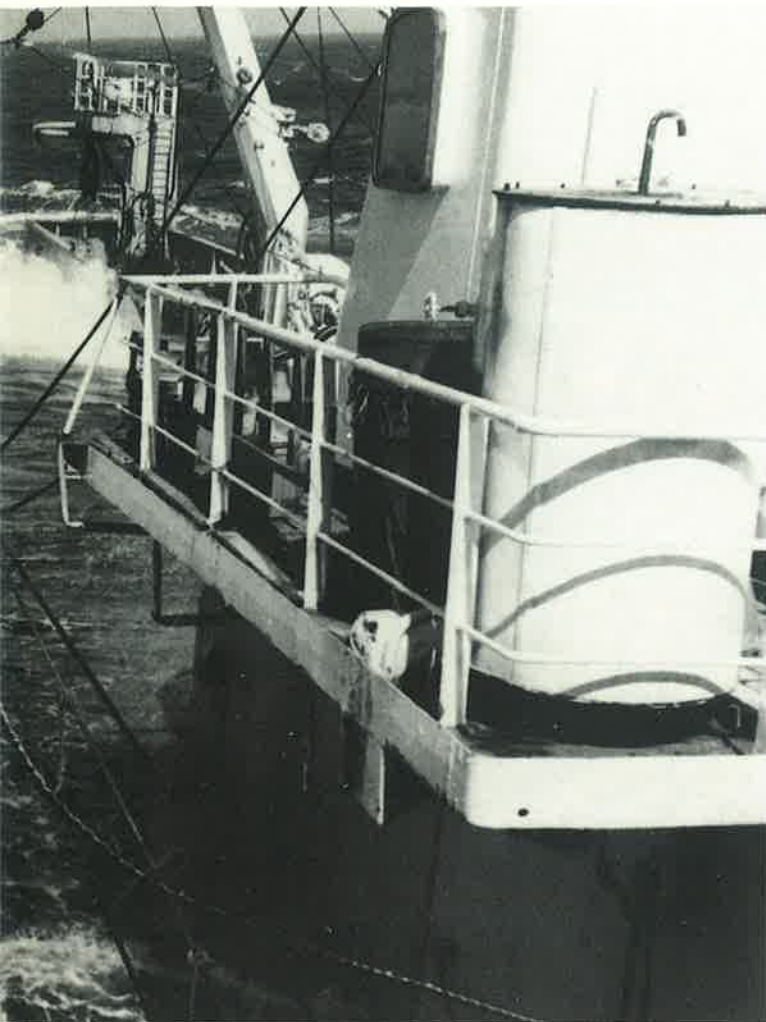
El elevado porcentaje de analfabetismo de la población

pesquera, así como su bajo grado de instrucción, resaltan aún más, si cabe, si lo comparamos con los estudios realizados por una población afín: los marinos mercantes (ver cuadro 2).

Un dato muy significativo es que la distribución del analfabetismo en el sector pesquero sigue la misma distribución, aunque aumentada, de la población española. En 1981, la provincia de Huelva tenía una tasa de analfabetismo del 11,5 por 100 para el conjunto de su población, valor muy superior a la tasa nacional media, que era del 6,6 por 100; el porcentaje de analfabetos en el sector







*El elevado porcentaje de analfabetismo de la población pesquera, así como su bajo grado de instrucción, destacan aún más si los comparamos con los estudios realizados por una población afín: los marinos mercantes.*

pesquero de esta provincia era del 23 por 100, situación que ha sufrido muy poca variación en los años siguientes (ver cuadro 3). Y lo mismo puede decirse de la flota pesquera que faena en el banco canario-sahariano (ver cuadro 4).

También se dan diferencias significativas entre la población empleada en la pesca industrial y la que trabaja en la pesca pre-industrial; diferencias que tampoco han experimentado variaciones significativas en los últimos años (ver cuadro 5).

Estos datos coinciden con los obtenidos en otras investigaciones específicas sobre co-

munidades pesqueras. En el estudio que realizó Felipe Barandiarán en Pasajes de San Juan se decía: «El nivel de instrucción de estos pescadores, salvo en tres o cuatro casos de pescadores que han pasado por la Escuela de Pesca, sita en Pasajes de San Pedro, no pasa de la adquirida en la Enseñanza Primaria. Eso sí, todos han cursado la enseñanza primaria completa, menos dos que no llegaron a terminarla. En el año 1975, no existía más que un pescador analfabeto; pero ya desapareció» (11). ■

José Manuel  
MONTERO LLERANDI

#### NOTAS

(1) GAUR, La pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa, *Caja Laboral Popular, Mondragón, 1971, página 106.*

(2) «La falta de una acción decidida en este sentido condena a salir a la mar a pescadores que por su edad y condiciones físicas no están capacitados para realizar las faenas pesqueras con una exigencia normal de esfuerzo», *Ibid.*, página 106.

(3) Véase: GAUR, *op. cit.*, página 106, y el estudio encargado por la Dirección General de Pesca a Metra Seis Economía en el año 1977.

(4) Véase: José Manuel Montero Llerandi, «La estructura de edad en el sector pesquero», *MAR*, 260 (marzo-abril, 1988), páginas 68 a 73.

(5) «Entre los objetivos de la política pesquera del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, ocupa un lugar prioritario, dentro de los Planes de regulación del esfuerzo pesquero, la recuperación de los caladeros. Una de las medidas adoptadas para su efectividad ha consistido en la prohibición expresa de las actividades pesqueras depredadoras que «tradicional» e «históricamente» venía desarrollando el colectivo de «bolicheros» de la provincia de Málaga. Véase: Varios autores, *Los bolicheros de Málaga*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación - Junta de Andalucía, Madrid, 1986, página 3.

(6) *Ibid.*, página 100.

(7) *Ibid.*, página 100.

(8) *Ibid.*, página 118.

(9) *Ibid.*, página 119.

(10) *Ibid.*, página 119.

(11) Felipe Barandiarán Irizar, *La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan*, El autor, Guipúzcoa, 1982, página 59.

CUADRO 5

#### GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA PESCA INDUSTRIAL Y PRE-INDUSTRIAL

Grado de instrucción	Año			
	1972		1984	
	Pesca industrial	Pesca pre-industrial	Pesca industrial	Pesca pre-industrial
— Ninguno (no sabe leer ni escribir)	6,5	13,5	6	12
— Primarios (sabe ller y escribir) ....	64	70	51	60
— Secundarios (bachiller) .....	5	3	5	3
— Escuela Náutico-pesquera .....	13,5	6	31	20
— Otras escuelas de FP .....	7	4,5	5	3
— Otros .....	3,5	2	1	—
— NS/NC .....	0,5	1	—	2
TOTAL (%) .....	100	100	100	100

FUENTES: E. D. I. S. Estudio sociológico hombres de la mar, Madrid, 1972. Edición ciclostilada. Manuel García Ferrando y José Manuel Montero-Llerandi, La situación social de los pescadores españoles, *Fundación Universidad-Empresa*, Madrid, 1985.

CANARIAS:

## LA FLOTA CONGELADORA EN HUELGA

La firma del que sería el primer convenio colectivo del sector, es el motivo del conflicto, originado hace ya cuatro meses, entre las tripulaciones de la flota congeladora española, que faena en el banco sahariano, y la patronal, armadores pertenecientes a la Asociación Nacional de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF).

El número de barcos que integra la flota es de 155, y cerca de 3.000 los trabajadores afectados, en su mayoría gallegos y canarios. Los tripulaciones demandan dos meses de vacaciones remuneradas, un incremento en la participación de las empresas en la cotización a la Seguridad Social, que redundaría en mejoras de pensiones, y un salario garantizado. Actualmente, los sueldos se calculan por el sistema de «a la parte», sobre el 50 por 100 de las capturas realizadas en cada marea (más de sesenta días ininterrumpidos de faena en los caladeros), que es fijada previamente por el armador.

Del año 1976 data la normativa laboral para arrastreros al fresco que, en cierta forma, regula a la flota congeladora. Tales normas son calificadas por los trabajadores de «malas y caducas».

Tras las primeras tomas de contacto entre ambas partes, y al no conseguir los trabajadores lo que consideran básico, deciden adoptar medidas de presión para que ANACEF conceda las mejoras socio-laborales solicitadas. Hay un preaviso de huelga que hace que la patronal, al considerarlo ilegal, opte por romper las negociaciones hasta la vuelta a la normalidad. Ante la situación, los trabajadores inician una serie de asambleas en alta mar donde deciden comenzar una huelga indefinida.

La huelga empieza a las cero horas del día 22 de junio. Los barcos congeladores inician, entonces, la marcha hacia el caladero norte que es el punto de reunión de todos ellos, desde donde una vez congregados partirán, a media máquina, hacia el puerto grancanario de La Luz. Este cese de las actividades supone, según el director de ANACEF en Las Palmas, José Ramón Fontán, unas pér-



didias aproximadas de 160 millones de pesetas.

El delegado del Gobierno en Canarias, Eligio Hernández, y el director provincial de Trabajo, Juan de Dios Fernández, intentan mediar entre las partes en distintas reuniones. Lo tratado en ellas se debate a bordo del buque-hospital «Esperanza del Mar» por las tripulaciones.

Ya en tierra, se celebra una reunión de delegados de barcos, con cer-

ca de 200 representantes, que deciden hacer una manifestación por las calles de la ciudad y una asamblea general el día 28.

Tras el anuncio del delegado del Gobierno en Canarias de que la Administración deja de mediar en el conflicto, y la advertencia a la patronal de responsabilizarla criminalmente ante los tribunales de los disturbios producidos por su negativa al diálogo mientras se mantenga la huelga,



dos días más tarde, o sea el 8 de julio, ANACEF, a pesar de mostrar su desacuerdo con Eligio Hernández, decide en asamblea reanudar las conversaciones para el primer convenio colectivo de la flota congeladora. Para participar en dichas conversaciones, se ha desplazado hasta Las Palmas Leopoldo del Cal, subdirector del INSS, y anterior director del ISM en La Coruña, que intervendrá como asesor en las negociaciones. ■

**Una vez decidido el inicio de la huelga, los barcos congeladores partieron, desde el caladero norte, hacia el puerto grancanario de La Luz.**

GALICIA:

## PRIMER CANAL DE EXPERIENCIAS PESQUERAS

Un canal de experiencias pesqueras será instalado en la zona de Las Bouzas (Orense); esta es la primera iniciativa de este tipo que tiene lugar en España, y está prevista su realización en un plazo aproximado de un año. El coste del proyecto será superior a los 300 millones de pesetas.

Se trata de un modelo simulado a escala para realizar pruebas de eficacia de los aparejos que se harán en tierra, lo que abaratará los costes, hasta ahora más elevados debido a los desplazamientos hasta Francia, Dinamarca, Gran Bretaña o Japón, que son los únicos países que disponen de tales canales de experiencias. Si el interesado no realizaba estos viajes, debía hacer las pruebas directamente en la mar, lo que también encarecía mucho los costes.

El presidente de la Xunta de Galicia, Fernando González Laxe, asistió en Vigo a la presentación del proyecto, que está basado en el «Fiskeriteknologisk Institut» (FTI) de Dinamarca. Esta es una institución autónoma privada, afiliada a la Academia Danesa de Ciencias Técnicas, cuyo principal fin es la investigación y el desarrollo en áreas relativas a tecnología y economía pesqueras; además prestan servicio tecnológico a armadores, fabricantes de artes de pesca y demás relacionados, tanto privados como de organizaciones públicas, que soliciten su colaboración.

Dentro del sector de investigación y desarrollo de artes de pesca, el FTI trabaja diseñando aparejos de pesca que supongan una mejora en cuanto a eficacia, reducción del consumo de energía, y mejor calidad de la pesca. En definitiva, lograr que esos aparejos seleccionen mejor el pescado por especie y tamaño. Para ello disponen de un canal de ensayos en escala reducida, de 1.200 metros cúbicos, que permite medir la geometría y resistencia de las artes, además de poder observar la eficacia de éstas en distintas condiciones simuladas. El resultado de las pruebas se completa con ordenadores y equipos de vídeo.

Las actividades del Instituto danés, que es una entidad sin ánimo de lucro, se financian mediante los trabajos contratados por los clientes, así como con asignaciones para proyectos especiales, concedidas por instituciones y fondos públicos y privados. Además, el FTI recibe subvenciones del Estado destinadas a actualizar los programas de investigación.

El futuro canal de experiencias pesqueras gallego está previsto que sea el aglutinante de un Instituto Gallego de Tecnología Pesquera, que estará dedicado a la investigación y desarrollo de las artes de pesca. ■



CATALUÑA:

## MEJILLONES PARA LA CEE

La exportación de unos dos millones de kilos de mejillones, a diferentes países de la CEE, está asegurada para los productores mejilloneros del delta del Ebro. Esto significa que algo más del 40 por 100 de la producción está ya vendida; siendo Italia y Francia los principales compradores. De esta forma, la Comunidad Económica Europea se convierte en el primer cliente de los mariscadores de San Carlos de la Rápita.

Gracias al buen tiempo, este año se inició la campaña en el mes de

abril, y sólo en ese espacio de tiempo se vendieron a la CEE casi medio millón de kilos de mejillones.

Los dos millones de kilos destinados a la exportación, hacia Francia e Italia, se venden a 65 pesetas kilo, sin tener que depurarlos; de ello se encargan las empresas importadoras, con lo que hay una ganancia adicional para los productores de 25 pesetas por kilo.

En la actualidad, existen 162 plantas de cultivo de mejillones que dan trabajo a más 200 personas, repartidas entre la bahía de El Fangar (Ampolla, Deltebre), y en la de Els Alfacs, en San Carlos de la Rápita. Cada planta ha tenido un coste aproximado de seis millones de pesetas, lo que representa una inversión global

de más de 1.000 millones. La producción por planta oscila entre 40.000 y 50.000 kilos al año, en función de las cuerdas con las que cuenta para la cría del marisco.

Con respecto al año pasado, se ha producido un cambio importante debido a las pérdidas sufridas por los mejilloneros del delta, cuando en el mes de agosto, murieron casi dos millones de kilos por asfixia. La producción de 1987 alcanzó la cifra de 7 millones de kilos, y eso produjo unas importantes pérdidas. Para evitarlo, este año la Unió de Productors, que agrupa al 90 por 100 de las mejilloneras, decidió colgar menos cuerdas para lograr más calidad en el producto, en detrimento de la cantidad producida. ■

## MÁLAGA:

### INVESTIGACIONES MARINAS

La Junta del Puerto de Málaga ha firmado un convenio con la Universidad por el que cede el uso del remolcador «Cánovas» para la realización de diversas investigaciones marinas, que serán llevadas a cabo por el departamento de Ecología. Este departamento se compromete a hacer un estudio de las aguas del puerto, así como un seguimiento de la contaminación química y de la tasa de renovación e intercambio con las aguas exteriores de la bahía.

El rector de la Universidad, José María Martín, y el presidente de la Junta del Puerto, Ricardo Rodríguez Baró, firmaron un convenio marco que regula dos modalidades de cooperación: la utilización de equipos y medios instrumentales, y el intercambio de información y asesoramiento mutuo. También se establece que cada caso concreto de cooperación requerirá, entre ambas partes, la elaboración de un convenio específico, en el que se determinarán los fines perseguidos y los medios necesarios para su realización.

Según los profesores del departamento de Ecología, esta cooperación va a beneficiar los estudios a realizar, dado que no disponían de un barco para efectuar su trabajo, aunque se había solicitado en diversas ocasiones. Asimismo, destacaron la importancia que tiene el poder hacer prácticas *in situ*, con unas condiciones mucho mejores que las existentes en un reciente pasado, gracias a la cesión de uso del remolcador. ■

Las capturas obtenidas en la presente campaña serán un 34 por 100 inferiores a las de 1987, según cifras globales facilitadas por los principales puertos vascos.

## PAIS VASCO:

### COSTERA DE LA ANCHOA

Tras el fin de la costera de anchoa, que se produjo a primeros del mes de julio, las impresiones sobre los resultados obtenidos en esta campaña eran más bien pesimistas. Se cree que las capturas realizadas este año serán inferiores a las de 1987 en cerca de un 34 por 100, según un cálculo realizado con las primeras cifras globales facilitadas por los principales puertos vascos.

Con los balances aún sin terminar, el puerto guipuzcoano de Guetaria podría alcanzar unas 1.380 toneladas de anchoa, el puerto vizcaíno de On-

dárroa, las 1.200, y un número similar el de Bermeo. Con estos datos, en los tres puertos con mayor volumen de capturas de esta especie, durante los cuatro meses que dura la costera, habrían desembarcado alrededor de 3.800 toneladas, mientras que el año pasado fueron 5.790 las toneladas desembarcadas.

Este año, las estimaciones previstas para la peor costera que se recuerda, rondan las 5.300 toneladas en total, mientras que en 1987, las capturas totales de los puertos vascos fueron 7.965 toneladas de anchoa. ■



## SERVICIO DE PREDICCIÓN MARITIMA

Un nuevo Centro Meteorológico Zonal del Cantábrico entró en funcionamiento el pasado día 1 de julio. Tiene su sede en Santander, y cubre el servicio de predicción marítima durante las veinticuatro horas del día. La información se completa con unos boletines horarios a través de diversos canales de VHF.

Para utilizar este servicio simplemente hay que llamar al número de teléfono 37 50 50 y solicitar los datos deseados.

Un disco grabado previamente comenzará a informar a las 5:00 horas de la madrugada en VHF (canal 61) y, con el canal 62, servirá las predicciones hasta las 20:00 horas. Asimismo, el Centro Meteorológico informa a través de emisoras de banda lateral y cuenta con la colaboración de la emisora de

la Cruz Roja del Mar con base en Santander, y también con las de Suances, Laredo y Castro.

Este Servicio, único en todo el norte de España, sirve no sólo a los pescadores, sino también a las embarcaciones deportivas que con la llegada del buen tiempo se adentran en la mar. ■

## «ESPERANZA DEL MAR» PREMIADO EN LAS PALMAS

El barco-hospital «Esperanza del Mar», dependiente del Instituto Social de la Marina (ISM), ha sido galardonado con el premio Presidente del Gobierno de Canarias 1987, otorgado por el Club de Marketing de Las Palmas.

«La alta cualificación y especialización de la tripulación» del «Esperanza del Mar» fue elogiada por el presidente del Club, Carlos Medina Solís, aludiendo también a la capacidad de sacrificio que han demostrado en tantas ocasiones.

La estancia del buque-hospital en su habitual base, el Arsenal Militar de Las Palmas, se aprovecha para organizar visitas de escolares que, durante su estancia a bordo, además de ver las instalaciones de la nave, tienen ocasión de contemplar una película sobre las labores humanitarias que lleva a cabo el «Esperanza del Mar» en el banco pesquero canario-sahariano. Dirigentes del ISM y el capitán del barco regalaron, en esta ocasión, a los pequeños visitantes una metopa como recuerdo de su estancia a bordo.

Por otra parte, en el último viaje del «Esperanza del Mar» por aguas del banco canario, estuvieron a bordo dos técnicos pertenecientes al Centro Tecnológico-Pesquero de Taliarte, dependiente del Cabildo Insular de Gran Canaria, con la misión de realizar diversas investigaciones que servirán, posteriormente, para ampliar los conocimientos sobre el ecosistema marino del banco pesquero.

Estas actividades se enmarcan dentro del acuerdo de cooperación científica existente entre el Instituto Social de la Marina y el Cabildo Insular de Gran Canaria. ■

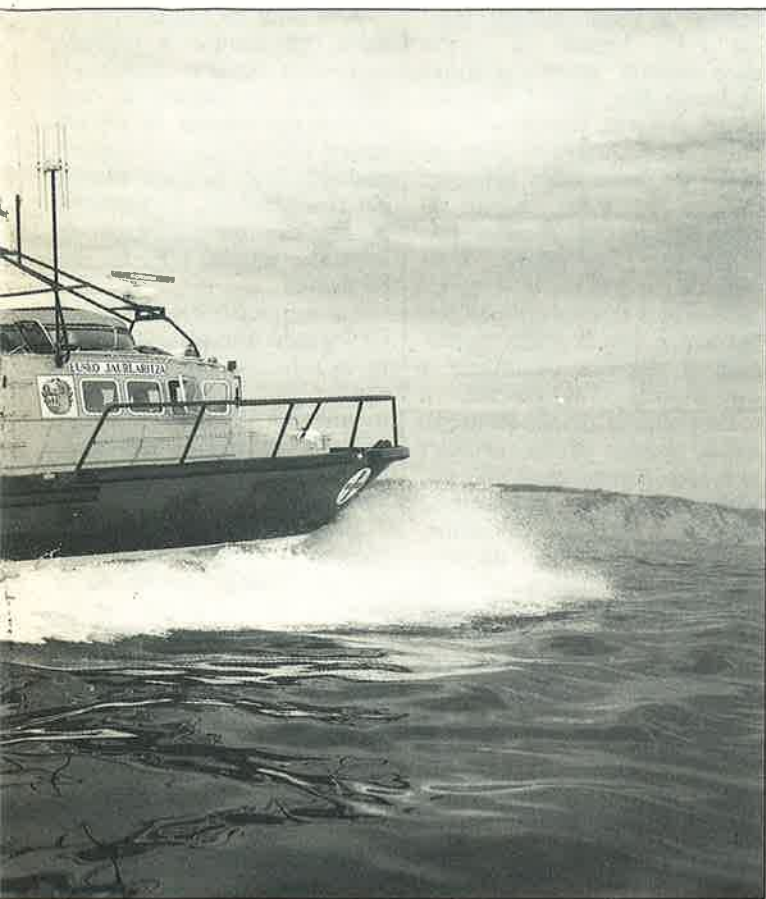


## PAIS VASCO: SALVAMENTO MARITIMO

El Gobierno Vasco ha hecho entrega a la Cruz Roja de una moderna embarcación de salvamento marítimo. La embarcación «Dhube», construida en Francia, es propulsada mediante el empuje producido por la eyección de una columna de agua.

La embarcación, destinada al salvamento de vidas humanas, tiene su base en Arriluce-Guetxo. Entre las ventajas de esta lancha rápida, propias del «hydrojet», cabe destacar la posibilidad de navegar a pocos centímetros del fondo, pasar sobre redes o amarras que se encuentren en la superficie del agua; una gran facilidad de maniobra y frenado. Dispone de dos depósitos de combusti-





ble que le permiten una autonomía de 135 millas.

Para el próximo mes de noviembre, el Gobierno Vasco espera recibir una segunda embarcación, gemela, a la ya reseñada, que tendrá su base en San Sebastián. Con estas embarcaciones, sumadas a las que ya cuenta el litoral vasco, se cubrirá toda la costa de la Comunidad Autónoma.

Por otra parte, y como complemento a estas dotaciones de medios para el salvamento marítimo, se está construyendo una base en el mismo muelle de Kai-Arriba, en el puerto de San Sebastián. En este mismo año se espera poder adjudicar las obras de otras dos bases de salvamento marítimo, que estarán ubicadas en los puertos de Ondarroa y Getaria.

La embarcación «Dhube» estará presente en el stand de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, que instalará el Gobierno Vasco en la Feria Internacional Sinaval, en Bilbao. ■

## CANARIAS: PROGRAMA PARA POTABILIZAR AGUA DE MAR

Representantes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y del Gobierno Autónomo Canario han firmado un programa específico para la realización de obras para potabilización de agua de mar.

Hacer frente a la situación de falta de recursos hidráulicos, es la meta fijada en dicho programa que está incorporado en el Plan General de Obras Públicas.

La inversión prevista es de 10.000 millones de pesetas en siete años, contemplada en dos fases. La primera, de cinco años, que será de contratación de obras; y, la segunda, de siete años, en la que se ejecutarán los proyectos. La financiación se va a hacer entre el MOPU y el Ejecutivo canario, con un 75 por 100 y un 25 por 100, respectivamente. Una vez finalizado, tendrá una producción diaria de 48.000 metros cúbicos.

El director general de Obras Hidráulicas, Juan Rodríguez de la Rúa, y el consejero de

Obras Públicas y Ordenación del Territorio en Canarias, Ildefonso Chacón, firmaron en Madrid, el día 12 de julio, el citado convenio que está básicamente dedicado al abastecimiento humano. El Consejero canario destacó que, al ser dinero público, se va a destinar a la población el derecho de las Islas, y no tanto al sector turístico.

Las islas orientales del archipiélago van a ser las destinatarias de las nuevas plantas: Fuerteventura, en Puerto Rosario, Corralejo y Gran Tarajal; Lanzarote, en Arrecife y Yaiza, y, en Gran Canaria, en las localidades de Galdar-Agaete, Guía, Arucas-Moya, Telde, e Ingenio-Aguimes-Santa Lucía, calculándose en 300.000 las personas que habitan en esas zonas. Tanto Fuerteventura como Lanzarote, han sido elegidas por la falta de otro tipo de fuentes de suministro de agua, y por el asentamiento humano favorable observado en esas zonas, con lo que el suministro alcanzará a la totalidad de sus respectivos territorios.

En Gran Canaria, donde la mayor problemática está en la calidad, será la franja costera la más beneficiada, debido a que la topografía de la zona limita las posibilidades de las instalaciones.

*Juan Rodríguez de la Rúa e Ildefonso Chacón durante la firma del Programa para potabilización de agua de mar.*



Por otra parte, las obras de la tercera planta potabilizadora, «Las Palmas III», están en un estado muy avanzado, cuando entre en servicio a mediados de 1989, se convertirá en la mayor desalinizadora del mundo, con 30.000 metros cúbicos diarios, y que llegarán hasta los 50.000 al finalizar todas las obras.

El método utilizado en esta instalación es el de «ósmosis inversa» en el que, a través de unos sofisticados filamentos el agua pasa a gran presión, quedando las partículas en suspensión del líquido «atrapadas» en ese sistema.

Los criterios seguidos para la realización de este programa de potabilización han sido, entre otros: las necesidades de la población de derecho en un plazo de quince años, y a razón de 150 litros por habitante/día, calculándose también el incremento de personas a causa del turismo.

Tanto Rodríguez de la Rúa como Ildefonso Chacón, destacaron el esfuerzo conjunto realizado hasta ahora, y el buen entendimiento existente, que ha dejado a un lado los posibles criterios políticos de cada uno, en beneficio de la mayoría. ■

## NUEVAS ESPECIES REGULADAS POR LA CEE

Aproximadamente el 60 por 100 de las capturas españolas estarán este año bajo el sistema de regulación comunitaria, tras la decisión del Consejo de Ministros de Pesca del pasado mes de junio de incluir, en dicha regulación a quince nuevas especies.

Desde el ingreso en la Comunidad Europea, España ha tratado de conseguir que estuvieran bajo los mecanismos de regulación el máximo de especies posibles. La normativa comunitaria estaba especialmente orientada por los intereses de los países del norte. Por este motivo, las pesquerías de España, al igual que el resto de los países del sur, no tenían el peso que correspondía a su importancia real en el mercado. En el primer año ya se logró la inclusión de algunas especies como el rape, el gallo y la palometa. Tras el Consejo de Mi-

nistros de Pesca, pueden acceder a los sistemas de ayudas para retirada, las producciones de bacaladilla, jurel, bonito del norte, congrio, faneca y boga, entre otros. Ahora se abre un plazo de cinco años para ver cuál es el comportamiento de estas especies bajo el sistema de regulación comunitaria. Después de ese período se determinará si esas nuevas especies deben seguir con la citada regulación o deberán cambiarse a otra modalidad no general.

En el último año, las actuaciones de retirada para las especies acogidas fueron muy escasas. Cabe destacar las operaciones llevadas a cabo con la sardina, aunque en cantidades no muy elevadas, en Galicia. Actualmente funcionan ya en España más de 30 organizaciones de Productores. Aunque su número es elevado, y supone una cobertura para el 80 por 100 de todas las capturas, la realidad es que el trabajo desarrollado en este campo no ha sido muy grande. Existen dificultades para el arranque en sus actividades, y todo parece indicar que, tras un período de rodaje, puedan operar sin demasiados problemas como sucede en otros países de la Comunidad.

A la hora de analizar las escasas operaciones de retirada, es preciso destacar también la existencia en España de unos precios por encima de los mínimos fijados por la Comunidad Europea a estos efectos. En consecuencia, no resultaba posible eliminar mercancía del mercado ante su falta de rentabilidad.

La Administración española ha logrado aumentar el número de especies con acceso a las ayudas para el almacenamiento privado. Además de los túnidos, se ha pasado también a los cefalópodos, la dorada y la sardina.

Entre algunas de las medidas más importantes aprobadas por el Consejo de Ministros, destaca la reducción de los aranceles en un 70 por 100 para las exportaciones de sardina. Esta decisión puede y debe ser muy importante para un sector donde las exportaciones habían encontrado algunos problemas, como es el caso de los envíos procedentes de países como Marruecos, donde los aranceles eran inferiores. A partir del próximo año, se espera un relanzamiento del sector, gracias a una mayor competitividad de las exportaciones españolas. ■







# 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



## ASTILLEROS MURELAGA, S.A.

### CONSTRUCCION Y REPARACION DE BARCOS

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

LEKEITO  
(VIZCAYA)

W.H. DEN OUDEN  
**Vetus**<sup>®</sup>  
DIESEL

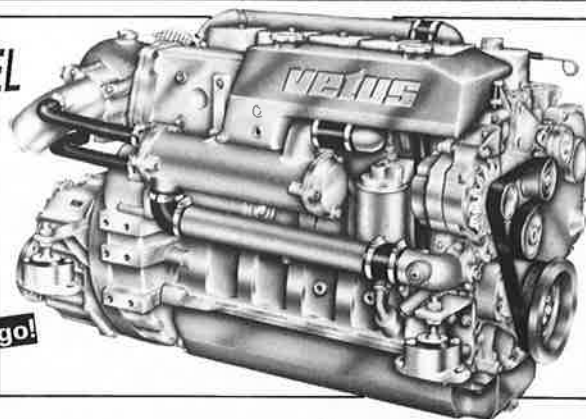
### MOTORES MARINOS DIESEL

(con motor de base  
Cummins)

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

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

¡Pidanos el catalogo!



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

# Te interesa saber...

## Nueva sociedad, para avalar créditos

Si perteneces al sector pesquero, te interesa saber que desde hace algunas semanas ha iniciado sus actividades una sociedad estatal para la prestación de avales. A la hora de conseguir un crédito, si encuentras dificultades para tener las garantías necesarias de cualquier entidad financiera, es posible acudir a esta nueva sociedad que responde a las siglas de SAECA (Sociedad Anónima Estatal de Caucción Agraria) y que tiene su sede en Madrid, en la calle Agustín de Bethencourt, 12, D. P. 28003.

En las últimas décadas, los agricultores y ganaderos tenían una sociedad, conocida bajo las siglas de ASICA, para lograr los avales que les permitieran acceder a los créditos. Por diferentes problemas, derivados de la falta de capital social, ampliaciones llevadas a cabo por la Administración y con el caso en los tribunales, la Administración decidió constituir esta nueva sociedad destinada a los créditos que soliciten los agricultores, los pescadores y la industria agroalimentaria.

Si deseas solicitar un aval para un crédito es preciso remitir la petición a SAECA en Ma-



dríd, o en las delegaciones que ya se están constituyendo en algunas comunidades autónomas. Se debe indicar el objeto de la petición, viabilidad del proyecto, condiciones, etcétera, no olvidando que la cuantía máxima por persona es de 15 millones, y de 40 millones si se trata de una persona jurídica.

Los avales concedidos por SAECA tienen una duración máxima de diez años. La ampliación a períodos superiores de tiempo requiere un acuerdo especial.

El coste del aval que proporciona ASICA se eleva al 1,5 por 100, como gastos de estudio. A esta cantidad se le suma el 2 por 100 anual como gastos de gestión, y se cobran con carácter anual.

En otras palabras, si se consigue un aval por 5 millones de pesetas, en el momento de la concesión se retiene el 1,5 por 100. Igualmente se cobra el 2 por 100 como gastos de gestión referidos al primer año. Al segundo año, solamente se cobra el 2 por 100 sobre las cantidades del crédito que resten por pagar, y así sucesivamente hasta la finalización del aval. ■

## Prohibido el arrastre pelágico

Por una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 11 de junio, se prohíbe la utilización de artes de arrastre pelágico o semipelágico a los buques españoles en el mar territorial del caladero del Cantábrico y Noroeste, para el ejercicio de la pesca marítima. En consecuencia, quedan prohibidas las capturas, descarga y venta, en los puertos de esa zona y para ese tipo de barcos, de las especies de anchoa y boquerón, sardina y túnidos en general.

Según la Administración, la situación de los recursos pelágicos en esas zonas no permite un aumento incontrolado de la capacidad extractiva. ■

## Ayudas para la acuicultura

Por un Real Decreto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 25 de mayo, se regulan las ayudas nacionales para el desarrollo de proyectos para la acuicultura. Este tipo de ayudas es complementario a las que proceden de la Comunidad Europea, y en las que la Administración española aporta también un porcentaje.

Para acceder a estos apoyos, los proyectos no deben tener un montante de inversiones superior a los 7 millones de pesetas. Igualmente, tienen acceso a estas medidas los proyectos que afecten a especies no reguladas por la Comunidad.

Las ayudas pueden oscilar entre el 10 y el 14 por 100 de la inversión. ■

# SARDINA

“DE LA VIRGEN DE JULIO A LA VIRGEN DE AGOSTO, LA SARDINA ESTA EN SAZON”



Como reza el viejo refrán mariner, ha llegado la temporada de la sardina. Fresca, natural, recién cosechada.

La sardina, tan popular y, sin embargo, tan

desconocida. Porque hoy empezamos a descubrir que la sardina tiene un altísimo valor nutritivo y energético. Y que existen suculentas y sorprendentes maneras de prepararla.

Recuerde: estos meses la sardina está en sazón. Es el momento de ir descubriendo —y disfrutando— las virtudes de esta pequeña gran desconocida.

**PESCADO AZUL. RECIENTE COSECHADO.**



Sardinas en Papillote

MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION



**BILBAO**  
**15/19, noviembre, 1988**



**Feria Internacional  
de la Industria Pesquera**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

P.O. Box 468 - 48080 BILBAO (Spain) - Tel.: (94) 4415400 - Telex: 32617 FIMB - E - Fax: (94) 4424222