

MAR

N.º 262 JULIO-AGOSTO 1988



**FIESTAS
EN EL MAR**



"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

"ATUNARI", un nuevo cable especialmente diseñado para buques atuneros, que está obteniendo inmejorables resultados en las flotas más importantes del mundo del atún.

Toda una "estrella" por su extraordinaria resistencia a la abrasión, corrosión y torsión, junto a una gran flexibilidad y facilidad de manipulación.

El incomparable cable "ATUNARI" ha sido desarrollado con tecnología TYCSA, en colaboración con los más destacados Armadores y Capitanes del Sector Pesquero.



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- 6º A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

• **41005 SEVILLA**

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

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS



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.^a CARMEN GUZMAN

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), M. A. Victoria Sánchez (De Costa a Costa y Sucedió en treinta días), Pilar García de la Barga, M.^a José Rodríguez González, Miguel A. Díez y Begoña Marugán.

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

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

Redacción y Administración: Génova, 24, 6.^a 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.^o 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.



DURANTE las últimas semanas, responsables de la patronal Asociación Nacional de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF) y representantes sindicales de los cerca de 3.000 trabajadores que faenan con esta flota en el banco sahariano, llegaron a un preacuerdo sobre lo que puede ser el primer convenio colectivo en el sector de la pesca. En defensa de un nuevo sistema de relaciones laborales, vacaciones garantizadas, actualización de las cotizaciones a la Seguridad Social y, especialmente, un salario fijo, frente al tradicional sistema «a la parte», las conversaciones entre trabajadores y empresarios han estado salpicadas por un conflicto histórico que se ha prolongado durante cuatro meses y que ha supuesto graves pérdidas para todos.

POR las circunstancias que han concurrido tradicionalmente en el sector de la pesca, con más de 15.000 embarcaciones, de las que una mayoría tienen un mínimo grupo de trabajadores, las negociaciones han tenido siempre un carácter especial. La realidad del sector pesquero español se podría dividir, a efectos de relaciones laborales, en dos grandes bloques. Una parte, compuesta por embarcaciones dedicadas especialmente a la bajura, mayoría en el sector, con un bajo número de trabajadores en cada barco, y donde por encima de negociaciones colectivas primaron los acuerdos en el seno de las Cofradías. Es un sistema defendido por unos y rechazado por los sindicatos de clase, por estimar que, bajo esos compromisos entre patrón y trabajadores, también se han encubierto en ocasiones relaciones de paternalismo y explotación. La otra parte de nuestra flota sería la dedicada a la pesca más industrial, con colectivos en embarcaciones más numerosos y donde la relación entre empresario o Sociedad Anónima y trabajador es mucho más distante.

LA situación en el sector pesquero ha hecho que, en el pa-

sado, las relaciones entre trabajadores y empresarios se rigieran por fórmulas mixtas, con un claro predominio del sistema de «a la parte». Sin embargo, para importantes colectivos, como sería el caso de los barcos congeladores, cada día gana más fuerza la necesidad de clarificar este tipo de relaciones laborales, para lograr una equiparación con quienes trabajan en tierra.

EL artículo 37 de la Constitución española es taxativo a este respecto cuando señala que la Ley garantizará el derecho a la negociación colectiva laboral entre los representantes de los trabajadores y empresarios. Esta filosofía se desarrolla ampliamente en el Estatuto de los Trabajadores, dinamizador de la vida sindical en la empresa, y abre nuevos cauces a la negociación colectiva como una vía para superar viejas fórmulas de tutela o paternalismo.

EL preacuerdo suscrito entre los representantes de los trabaja-

editorial

CONVENIOS COLECTIVOS

dores y ANACEF, supone un importante paso adelante, en el sector de la pesca, en el camino para equiparar las situaciones laborales del mar respecto a colectivos de trabajadores en tierra. Es un proceso que, por las raíces que tiene en el pasado, se habrá de hacer de forma progresiva. Probablemente el precio, por el conflicto planteado varios meses, haya sido caro para trabajadores y empresarios. Pero, lo importante, y con la mirada en el futuro, es que la firma de convenios en la pesca dejen de ser noticia en los próximos años, para convertirse en una actividad sindical habitual como sucede en los demás sectores de la vida económica. ■



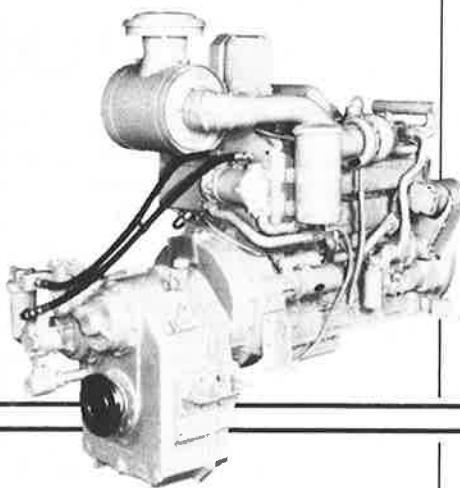
POTENCIA CUMMINS PARA BARCOS PESQUEROS

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

HEEREMA: BANDERAS DE CONVENIENCIA 6
 CEE: EL «SUR» GANA PESO EN LA POLITICA PESQUERA ... 12
 BRUSELAS QUIERE MAS CONTROL EN LAS AYUDAS 15
 ACUERDO PARA LA SUBIDA DE PENSIONES 18
 PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS 20
 AUMENTA LA IMPORTACION DE MERLUZA 22
 MAREA DE «LODOS» EN HUELVA 24
 LA ACUICULTURA EN EUROPA 26
 FIESTAS EN EL MAR 34
 ARRECIFES ARTIFICIALES 44
 MUJER Y MARINA MERCANTE (1) 52
 FLOTA CONGELADORA: SE NEGOCIA EL CONVENIO 61
 CURSO DE COCINEROS DE BUQUE 63

SECCIONES

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

Julio-Agosto

1988

EN PORTADA



Tradicionalmente, los pueblos de la costa celebran la fiesta del Carmen. Es la fiesta de los pescadores. Para muchos, su única fiesta. MAR ha preparado un informe sobre el origen de la devoción de las gentes del mar a esta Virgen, y cómo viven hoy los pescadores esta festividad.

HEEREMA, BOTON DE MUESTRA DE UN GRAVE PROBLEMA

BANDERAS

Cerca de 900 trabajadores españoles mantuvieron, durante los últimos dos meses, un conflicto con la empresa holandesa Heerema Marine Contractors en defensa de sus puestos de trabajo y, en segundo término, para lograr las mayores indemnizaciones posibles por despido.

La nueva polémica en este enfrentamiento ha estado determinada por la evacuación de cerca de un centenar de marineros españoles del barco Hermod, en aguas holandesas, y ante las denuncias planteadas por los trabajadores debido al trato dispensado por la policía de ese país. Pero detrás de ese incidente, y las reivindicaciones de los trabajadores en defensa de unas indemnizaciones justas, se encuentra un problema de fondo mucho más grave, que tampoco es de hoy, y que supone una amenaza para miles de marineros españoles cuyos contratos suelen tener unas condiciones muy duras: la sustitución de mano de obra por otra más barata procedente de países asiáticos.



DE CONVENIENCIA



LOS problemas planteados en el seno de Heerema son una repetición de los muchos que se han producido en los últimos años, y que han afectado no solamente a marineros españoles, sino al conjunto de los pertenecientes a los países de la Comunidad, ante la política de liberalización de registros que ha ganado terreno en este sector.

Heerema es una firma con características de empresa multinacional y que responde, perfectamente, a ese modelo de grupo con diferentes sedes en varios países y que, obviamente, busca los mayores beneficios para su actividad. El capital de la firma es holandés, la sede social, a efectos de la firma de los contratos o la jefatura de personal, se halla en Suiza, concretamente en Friburgo, la oficina técnica está en Holanda, y funciona bajo bandera panameña. Heerema está dedicada a la instalación de plataformas petrolíferas en diferentes partes del mundo, para lo cual dispone de diferentes unidades.

El conflicto planteado con los marineros españoles afectó a cuatro de sus barcos. El Odín, que se encontraba en el Golfo de México; el Explorer II, que estaba en el Reino Unido, y las embarcaciones Balder y Hermod, que en el momento de las negociaciones se encontraban en las costas holandesas.

La contratación de mano de obra española, especialmente procedente de Galicia, por parte de Heerema, ha sido algo habitual durante los últimos años.

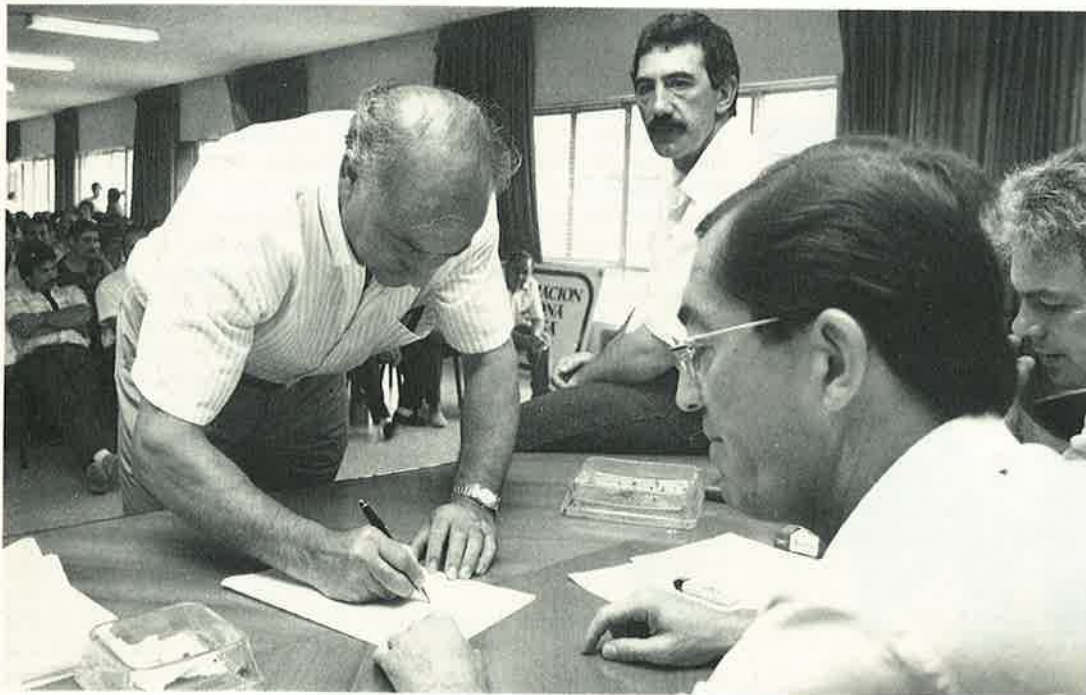
En años anteriores la cifra de contratados llegó a superar las 2.000 personas. La falta de actividad en algunas plataformas dio lugar a la eliminación de parte de esos trabajadores, hasta llegar a los 900 que trabajaban en la actualidad. Sin embargo, la preocupación de los marineros españoles no es-

ta determinada en este momento por esa eliminación de puestos de trabajo, sino por la sustitución progresiva que se estaba haciendo en los últimos tiempos de mano de obra española por otra más barata, procedente de países del sureste asiático. En los meses precedentes, habían circulado rumores en el seno de Heerema sobre una posible sustitución en bloque de la mayor parte de los trabajadores españoles. La chispa se produjo cuando comenzaron a llegar operarios de esos países a las plataformas de Heerema mientras se comunicaba a los españoles la terminación de sus contratos.

Las conversaciones entre los marineros de Heerema y la empresa se centraron, fundamentalmente, en las indemnizaciones a conseguir por cada año trabajado. Negociaciones que se han prolongado ante las dificultades que plantea la situación de una empresa con ubicaciones en diferentes países, aunque estén claramente bajo legislación panameña. Las negociaciones para la sustitución de la mano de obra en el seno de Heerema alcanzaron la máxima conflictividad con motivo de los incidentes registrados, el pasado mes de agosto, en Holanda. Los trabajadores del barco Hermod protagonizaron una huelga a bordo en defensa de sus reivindicaciones. La situación fue considerada por el capitán del buque como un motín a bordo, y solicitó la intervención de la policía holandesa que procedió a su desalojo en medio de las protestas de los marineros españoles, que se consideraron ultrajados por la actitud de las fuerzas de seguridad de ese país. Los tribunales holandeses declararon la huelga ilegal y los trabajadores españoles fueron deportados horas más tarde, a sus puntos de procedencia, reivindicándose el conflicto desde tierras gallegas, fundamentalmente, donde en las últimas semanas los afectados



Los trabajadores del barco Hermod, tras ser desalojados violentamente por la policía holandesa, son conducidos al aeropuerto para su regreso a España.



Los trabajadores de Heerema se reunieron, en Santiago de Compostela, para firmar un documento que otorga poderes al Comité que los representa a la hora de ejercer las oportunas acciones.

de Heerema han protagonizado diferentes acciones de protesta.

Tras el conflicto del barco Hermod, los trabajadores del buque Balder decidieron regresar a España, e iniciar su defensa ante los tribunales. Finalmente, también se traslada-

ron a sus puntos de origen los marineros del barco-grúa Odín, que operaba en el Golfo de México. Los sucesos de Heerema han centrado la atención de sindicatos, partidos políticos y Administración. Prácticamente todas las centrales sindicales, aunque con po-

siciones diferentes, terciaron en la polémica. Las posturas mantenidas son generalmente coincidentes a la hora de señalar, a este conflicto, como un botón de muestra de lo que está sucediendo a los marineros y trabajadores españoles en el mar contratados bajo bandera

de otros países, como Liberia o Panamá.

Los incidentes de Holanda han sido recogidos también en medios políticos para preguntar al Gobierno sobre la ayuda prestada a los marineros españoles en ese país, y la actitud de la policía holandesa a la hora de proceder al desalojo del barco. La Administración española y responsables de los trabajadores señalaron, una vez superadas las primeras tensiones del conflicto, que en todo momento había existido un asesoramiento laboral y jurídico para los marineros.

Para la contratación de un empleo con empresas de otro país, una vía es la utilización de las agencias de embarque, conectadas con el Instituto de Emigración, y que supone una actividad reconocida y admitida a todos los efectos por la Administración española. Otra de las vías utilizadas es la que mantenía Heerema. En lugar de las agencias de embarque, tenía en España su propia agencia de contratación (en Santiago de Compostela lo hacía la gestoría Latorre). Igualmente, tenía a su disposición, según señalan fuentes sindicales, una policlínica para los reconocimientos médicos. El trabajador era contratado bajo la legislación de Panamá. En consecuencia, las relaciones laborales se regían solamente por la normativa de ese país, así como sus retenciones o pagos por otros conceptos, sin que existiera ninguna cotización a la Administración española.

Según fuentes de ELA-STV, tras el conflicto planteado con Heerema, uno de los primeros aspectos a clarificar es el referido a las relaciones laborales y a la posible competencia de los tribunales españoles. Este sindicato entiende que la oferta de trabajo se había hecho en España, aunque el contrato definitivo se firmara en cada barco. Caso de que no existiera ninguna competencia para entender sobre el caso en territorio español, el problema debería resolverse según la legislación del país bajo cuyas normas se firmó el contrato.

Por las actividades realiza-



Entre las protestas realizadas, los marineros españoles interrumpieron la salida de la etapa prólogo de la Vuelta Ciclista a Galicia.

das en las plataformas petrolíferas, teniendo en cuenta la dureza del trabajo, los trabajadores españoles tenían unas remuneraciones que oscilaban entre las 350.000 y las 500.000 pesetas al mes. El sueldo por hora de un soldador español se situaba en unas 1.200 pesetas por hora. Por el contrario, los trabajadores filipinos, por el mismo puesto de trabajo, suelen percibir solamente unas 350 pesetas por hora. ELASTV considera que este tipo de trabajos, y la forma en que se efectúan los contratos, suponen en realidad una política de emigración y los trabajadores se deberían considerar, en este momento, como unos retornados que deberían acceder a las ayudas dispuestas para estos casos por la Administración española.

La INTG ha sido la sigla protagonista de las mayores movilizaciones llevadas a cabo por los trabajadores de Heerema en Galicia, con el fin de plantear sus reivindicaciones

ante la Xunta. Los marineros han pedido soluciones para sus despidos y, hasta la fecha, se les han hecho ofertas para posibles colocaciones en tierra.

Para el Sindicato Libre de la Marina Mercante, SLMM, en este conflicto habría que diferenciar dos aspectos. En primer lugar, el problema de Heerema. El SLMM entiende que las autoridades holandesas hicieron una interpretación de la Ley muy tercermundista al tratarse de marineros españoles. Esta organización estima que no habría sucedido lo mismo si el conflicto hubiera estado protagonizado por marineros de otro país miembro de la Comunidad. El Sindicato Libre estima que la Administración española se inhibió en este conflicto, ya que debió haber jugado mucho más claramente desde un principio a favor de los derechos de los marineros. Situaciones o conflictos como los de Heerema, según el SLMM, ponen en evi-

dencia la existencia de un problema que ya se viene denunciando desde hace mucho tiempo, sin obtener hasta el momento la debida respuesta por parte de las autoridades comunitarias. Se trata del mayor peso de las banderas de conveniencia en el comercio mundial por mar, de la liberalización de los registros y, en definitiva, de una política orientada al abaratamiento de los costes. El Sindicato Libre rechaza la existencia y, mucho más, la ampliación de la política de banderas de conveniencia, de legislaciones escasamente exigentes, lo que se traduce en la pérdida de puestos de trabajo cuando los salarios son más altos.

Para el Colegio Oficial de la Marina Mercante, COMME, los sucesos de Heerema reflejan, en parte, lo que desde hace ya mucho tiempo está sucediendo en el conjunto de la mercante, especialmente cuando se trata de banderas de con-

veniencia. Para el COMME es criticable la forma como se procedió al desalojo de los trabajadores españoles en Holanda, pero, lo importante y lo realmente grave es el conflicto de fondo. Según esta organización, hay en la actualidad unos 17.000 españoles que navegan bajo banderas de otros países, la mayor parte de las cuales son de conveniencia. Los puestos de trabajo que tuvieron que buscar para salir del paro en España se ven ahora comprometidos por simples razones salariales. El costo de los trabajadores españoles, o los de otros países de la Comunidad, es unas tres veces superior a las exigencias que tienen los marineros procedentes de Asia, lo cual ya se está dejando sentir en Noruega o el Reino Unido, donde un 30 por 100 de los trabajadores del mar están ya en tierra. Es un problema al que no han respondido los estados europeos y, especialmente, la Comunidad. Lejos de defender

las banderas nacionales, y unas mayores exigencias para los pabellones de conveniencia, se han hecho en los últimos años múltiples concesiones en apoyo de los registros libres. Las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) deberían ser cumplidas por todos los países ya que, de lo contrario, se establecen unas competencias imposibles de las que salen perdiendo países como España.

Para el COMME, esta progresiva sustitución de mano de obra de países de la Comunidad por otra más barata supone, de hecho, una pérdida de los niveles de seguridad de la navegación en el mar. La existencia de tripulaciones con diferentes nacionalidades es un riesgo que se añade en muchos casos a la falta de formación de los marineros para transportar determinadas cargas. El COMME estima incluso que algunos de los accidentes sucedidos en los últimos tiempos, no lejos de nuestras costas, habrían tenido su primera razón en la insuficiente cualificación de los trabajadores. Por este motivo, desde el COMME se insta a la Comunidad para defender el mantenimiento de los puestos de trabajo de estos países en el mar y evitar su eliminación progresiva por banderas de conveniencia y mano de obra del Tercer Mundo.

Postura diferente a la sostenida por el resto de los sindicatos es la expuesta por los responsables de UGT-mercante para quienes, con los despidos de Heerema, se está magnificando un problema que es mucho más simple. UGT estima, en primer lugar, que en este problema se ha producido una mala actuación de los trabajadores. Los contratos suscritos por los marineros y Heerema eran totalmente legales de acuerdo con la legislación del país bajo cuya bandera trabajaban, que era la panameña. No se pueden buscar irregularidades ahora a unos contratos, señala UGT, después de que muchos trabajadores los llevan suscribiendo desde hace ya muchos años, con unas compensaciones económicas, además,

muy superiores en divisas a las que perciben los trabajadores que lo hacen en España. Los salarios percibidos no tenían nada que ver con la media nacional y sus titulares no practicaban ninguna liquidación a la Seguridad Social, por lo que resulta difícil exigir en este momento respuestas en esta línea.

UGT-Mercante estima que no es cierto el que se fuera a

proceder a la sustitución de todos los trabajadores por mano de obra procedente de países de Asia a precios más bajos. Es verdad que para estos trabajos está entrando personal de esos países, pero no a un ritmo superior al registrado en los últimos años. Lo que sucede en Heerema, apunta UGT, es que, como sucede en otras muchas empresas, está reduciendo

su personal ante la falta de trabajo. Hace unos años, el número de marineros españoles fue mayor, hasta más de 2.000, para quedar reducidos a unos 1.000 antes de este conflicto. En consecuencia, concluye UGT, eran contratos legales bajo la normativa panameña y, como unos trabajadores más, los afectados deben defender sus derechos pero que sin que

LOS CONTRATOS DE HEEREMA



CONTRATO DE TRABAJO POR TIEMPO INDEFINIDO

Los que suscriben :

1. HEEREMA MARINE CONTRACTORS S.A., Boulevard de Perolles 1, 1701 Fribourg, Suiza, que en adelante se denominará "patrón" ; y

2. _____

natural de : _____

fecha de nacimiento : _____

que en adelante se denominará "trabajador".

HAN CONVENIDO :

que el trabajador trabajará como _____ a bordo de uno de los buques a designar por el patrón, o bien en tierra.

1. El contrato de trabajo entrará en vigor el día y se estipula por tiempo indefinido, con un periodo de prueba de dos meses.
2. Las cláusulas del "Reglamento para Trabajadores" formarán parte integral del presente contrato, Reglamento que se entrega al trabajador al firmar el presente contrato. Firmando el presente contrato, el tripulante declara que está enterado de las cláusulas de aquel, y se conforme con las mismas.
3. El sueldo base será de Fla. por hora trabajada.
4. La licencia periódica pagada queda fijada a 5 días de 8 horas por mes trabajado o prorata.
5. En cuanto al seguro de enfermedades y accidentes se aplicarán las cláusulas mencionadas en el "Reglamento del Seguro de los Accidentes y Enfermedades".
6. Las dos partes pueden rescindir el contrato de trabajo al día.
7. Al presente contrato se le aplicará el derecho de la República de Panamá.
8. a. Cuantas discrepancias se originen en el presente contrato de trabajo, estén relacionadas con el mismo, o bien con los acuerdos ulteriores a que de lugar, serán resueltas, en última instancia, por medio de arbitraje, con exclusión de cualquier juez civil.
b. Una discrepancia se presentará cuando una de las partes la califique como tal.
c. Las discrepancias deberán someterse al árbitro dentro de cuatro (4) semanas a más tardar, so pena de pérdida de derecho.
d. Las partes autorizan al árbitro para prorrogar el mandato, si tal prorroga fuera considerada imprescindible.

Bajo legislación panameña

Este es el contrato, por tiempo indefinido, que han estado firmando durante varios años los trabajadores que han prestado o prestan sus servicios en la empresa Heerema Marine Contractors. Las condiciones que figuran en el mismo, en algunos puntos de gran dureza para los trabajadores, son bastante claras. La licencia periódica pagada se fija en cinco días de ocho horas por cada mes trabajado o prorratea. Las partes contratantes pueden rescindir el contrato de trabajo al día. El punto séptimo es taxativo cuando señala que al contrato se le aplicará el derecho de la República de Panamá. Este mismo punto tiene también entre sus apartados otras cuestiones de interés como cuando señala que las discrepancias que se originen para la aplicación del contrato serán resueltas, en última instancia, por medio de arbitraje, con exclusión de cualquier juez civil. ■

ello pueda ser motivo de un conflicto como el que se trata de presentar desde algunas formaciones sindicales. El problema es mucho más simple y, salvo por la situación de desalojo que se produjo en Holanda, no presenta novedades respecto a otros conflictos en el sector. ■

Vidal MATE



e. El árbitro efectuará el arbitraje con sujeción a las disposiciones del Convenio de Nueva York, del 10 de junio de 1958, del Convenio de Ginebra del 26 de septiembre de 1927, y del Protocolo de cláusulas de Arbitraje del 24 de septiembre de 1923.

f. Los árbitros determinarán el proceso de arbitraje.

g. Queda designado, en calidad de árbitro, Mr. J.W.R. Sanders, con derecho de sustitución.

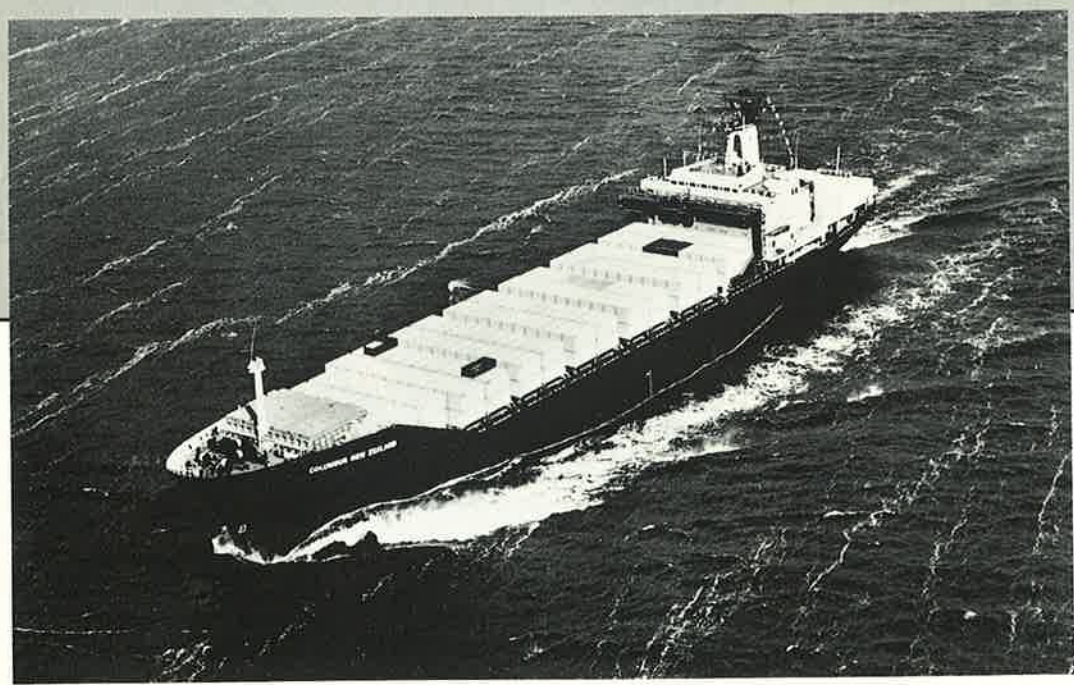
9. Este contrato de trabajo dejará de estar de vigor durante cualquier período durante el cual el patrón mande al trabajador a prestar servicios a bordo de un buque registrado en Gran Bretaña, bajo el "Merchant Shipping Act", con arreglo a las cláusulas de un contrato de trabajo (Crew Agreement) establecido en virtud del artículo primero del "Merchant Shipping Act" 1970, pero seguidamente volverá a entrar en vigo el día en que tal "Crew Agreement" se termine a menos que tal terminación sea la consecuencia de la rescisión de tal contrato, notificada por el trabajador o el patrón, sin observancia de las condiciones detalladas en él mismo.

10. Al volver a entrar en vigor el presente contrato, tal como dispone el precedente artículo 9, el patrón estará facultado para proceder a la aplicación del artículo 8 del Reglamento para Trabajadores, en lo relativo al despido de inmediato, motivado por cualquier acto o descuido, cometido por el trabajador durante el período durante el cual el presente contrato quedase suspendido temporalmente, en virtud del artículo 9.

Y para que así conste, y en prueba de conformidad, se firma el presente contrato del día de de 19 ..

Firma del trabajador :

Firma del patrón :





LA CEE AMPLIA EL NUMERO
DE ESPECIES REGULADAS

El «SUR» gana peso en la política común pesquera

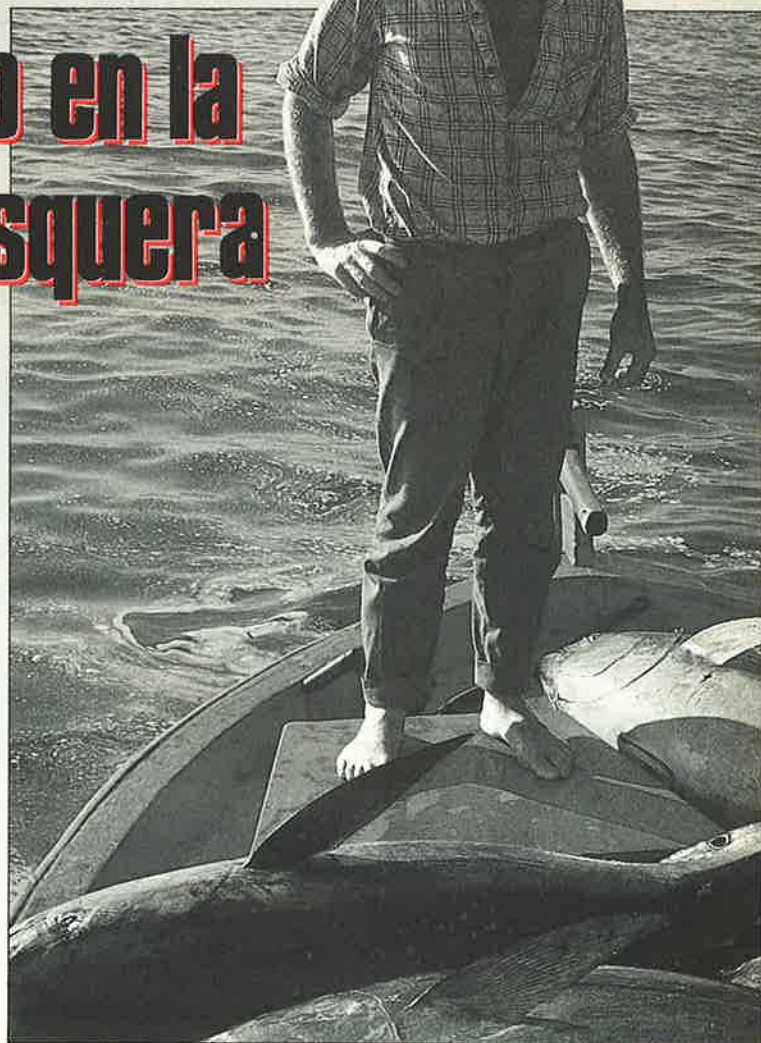
Más del 60 por 100 de la pesca capturada en España está incluida en la política de regulación de mercado, dispuesta por la Comunidad Europea. La tradicional política dirigida, especialmente, hacia las especies de los países del norte de la CEE ha dado paso a una mayor presencia de las pesquerías de los estados del sur y, fundamentalmente, de los productos españoles.

AUNQUE con unos precios muy altos, la actividad de las principales pesquerías de nuestras costas tienen una red de seguridad en la política común, de cara a mantener unas rentas mínimas de los empresarios del sector. En medios de la Administración se considera como muy positivos los avances logrados en los últimos dos años en las negociaciones de Bruselas.

En 1986, fecha de nuestro ingreso en la Comunidad, la or-

ganización común de los productos de la pesca, en base al reglamento 3796/81, afectaba principalmente a las especies procedentes de los países de la Comunidad ubicados al norte, como el Reino Unido, Irlanda, Bélgica y Holanda. En total, se hacía referencia a 21 especies, para las que se aplicaban precios de intervención y retirada.

Desde un primer momento, el objetivo de la Administración española fue lograr una ampliación de esa política reguladora, que se había iniciado



meses antes en nuestro país. Se trataba de incluir, en la lista de los productos con precios de retirada, a los más abundantes en nuestras costas, y a aquellos que tenían una mayor significación para proporcionar unos ingresos a los pescadores. Año tras año se fueron incluyendo nuevas especies. La modificación más importante se produjo justamente antes de este verano, con la inclusión entre los productos regulados de otras 15 especies (ver MAR número 261, mayo-junio, página 80). Con la aplicación de la política

4.000 toneladas de capturas y un valor de 952 millones de pesetas; la *bacaladilla*, con unas capturas de casi 19.000 toneladas y un valor cercano a los 2.000 millones de pesetas; la *boga*, con unas capturas de casi 4.000 toneladas y un valor de solamente 117 millones de pesetas; el *caramel*, con unas capturas de 500 toneladas y un valor de 56 millones de pesetas; el *congrío*, cuyas capturas ascienden a 3.000 toneladas, con un valor de 600 millones de pesetas; los *rubios*, con un valor de 522 millones de pesetas y casi

Más del 60 por 100 de la pesca capturada en España está incluida en la política de regulación de mercado.

nen un régimen específico. Se trata de lo que se ha llamado precio autónomo. El sistema es el siguiente: por parte de las Organizaciones de Productores se debe fijar un precio de retirada para la mercancía en cuestión, ese precio de retirada autónomo, es válido para toda la zona donde realice sus actividades esa Organización de Productores. El precio fijado debe ser, como máximo, el 80 por 100 del precio medio ponderado constatado en esa zona durante las últimas tres campañas para cada categoría y especie. Esta cifra puede tener un margen de tolerancia del 5 por 100 a la hora de aplicar los mecanismos de intervención.

La política de retirada, como para las especies que estaban reguladas con anterioridad, puede tener dos vías: almacenamiento y transformación y destino a carnadas o piensos.

Cuando las especies objeto de regulación vayan a transformarse o sean almacenadas, las Organizaciones de Productores recibirán una prima equivalente al 50 por 100 del precio de retirada. En el caso de que esas especies sean objeto de reducción en harina de pescado, entrega para la beneficencia, utilización como carnada o para la elaboración de piensos, las ayudas a percibir llegarán hasta el 75 por 100 del precio de retirada.

La ampliación de la política de intervención dispuesta por la Comunidad afecta también a las ayudas para los almacenamientos privados. Hasta ese Consejo de Ministros, este tipo de ayudas afectaban solamente a los cefalópodos, la dorada y las sardinas. España solicitó varias ampliaciones, logrando la inclusión de los túnidos, con posibilidades de que en un futuro próximo afectase también a la pota y a la merluza. Finalmente, se consiguió también el funcionamiento de la indemnización compensatoria para los túnidos capturados solamente en el marco de la Comunidad.

Especies como la caballa y el arenque gozarán también de una prima por aplazamiento. La ayuda de la Comunidad



común a estas producciones, el 60 por 100 de las pesquerías españolas estarían bajo esas disposiciones comunitarias frente al 45 por 100 que suponían con anterioridad. Bruselas desarrolla en estas fechas la reglamentación precisa para lograr a corto plazo su plena eficacia.

La primera gran novedad, para el conjunto del sector pesquero, fue la aplicación de los regímenes de intervención y retirada para 15 nuevas especies. Se trata de las siguientes: El *abadejo*, con un volumen de capturas de 2.133 toneladas anuales y un valor de 460 millones de pesetas; la *faneca*, con

500 toneladas de capturas; el *jurel*, con un valor cercano a los 3.000 millones de pesetas y más de 42.000 toneladas de capturas; la *lisa*, con unas capturas de solamente 600 toneladas y casi 3.000 millones de pesetas de valor en el mercado; la *raya*, con 2.000 toneladas de capturas y 300 millones de valor; el *atún rojo*, con 3.000 toneladas y un valor de 911 millones de pesetas; el *atún blanco*, con un valor de 6.300 millones de pesetas y casi 20.000 toneladas de capturas. Hay otras especies, como la limanda y el mendo, de poco peso en el conjunto del sector. Igual-

mente se podría hablar de otros productos que entrarían en algunos grupos citados como son los casos del morragute, borracho y begel.

La inclusión de las 15 nuevas especies en el sistema de regulación de los productos pesqueros, presenta también novedades respecto a la política general seguida para el resto de las especies. Para las que estaban reguladas con anterioridad, funciona un sistema de precios general y unos porcentajes que deben seguirse por el conjunto de los países. Para estas últimas, los reglamentos planteados por la Comunidad propo-

Europea cubrirá el 50 por 100 de los gastos. Con esta política, se trata de conseguir que determinadas especies puedan retrasar, en algunas ocasiones, su salida al mercado, en función de los precios del momento. Caso de existir excedentes, las Organizaciones de Productores podrán optar por almacenar el pescado y proceder a su transformación con el fin de buscar una menor venta. Anteriormente, esta política de ayudas afectaba sólo a especies con escasa importancia en nuestro país, como eran el bacalao, la gallineta y el aglefino.

Del conjunto de las quince nuevas especies reguladas destacan, por su importancia, la bacaladilla, el jurel y el atún.

Esto es algo que sucede en los puertos del norte, mientras no sucede lo mismo en el Mediterráneo. La oferta ajustada a la demanda, hace que los precios del pescado sean altos y que el mercado funcione sin necesidad de acogerse a las ayudas para su regulación.

Durante los últimos dos años, el funcionamiento de las Organizaciones de Productores, en la mayor parte de los casos, se ha limitado a su propia organización interna. En este período, se han sentado algunas bases para los procesos de normalización, la recogida y

miento de unas 6.000 toneladas, ante las malas condiciones del mercado en el último año por las fuertes importaciones.

La política común para el sector de la pesca y, especialmente, las operaciones de retirada o almacenamiento, según la presidenta del FROM, Rosa Fernández León, tampoco han tenido una fuerte respuesta en España, a consecuencia del funcionamiento de nuestros mercados. Por lo general, los precios del pescado, salvo en algunas especies y en determinadas zonas, tienen unas cifras superiores a las que marcan las disposiciones comunitarias. El objetivo de la Administración española sería el de subir más esos precios mínimos, considerando que los gastos de la Organización común de la pesca son mínimos, en relación con los existentes en otros sectores.

Desde su llegada al FROM, hace algunos meses, Rosa Fernández León tenía como una de sus principales metas al frente de este organismo lograr una transformación del mismo, acercando sus estructuras al consumo, como un medio más para mejorar las rentas del sector. Al igual que se ha hecho durante los últimos años con otros sectores, como el de frutas, se trataba de conseguir una normalización de la pesca para mejorar las condiciones de la oferta. Clasificar los pescados según calidades y tamaños, para que el ama de casa supiera siempre lo que estaba comprando.

Los primeros intentos en esta línea hacen aconsejable, por el momento, esperar, dado que no están suficientemente desarrolladas las estructuras en origen para acometer el proceso. Por este motivo, las cosas irán más despacio. No se quería correr el riesgo de hacer una oferta de pescado normalizado si luego no iba a existir una oferta suficiente. En cualquier caso, es un proceso que está en marcha, y que trata de poner más en contacto a la producción con la demanda y el consumo en el sector de la pesca. ■

Vidal MATE



La limitación impuesta por la Comunidad afecta solamente al porcentaje de producción que puede acogerse a estos mecanismos de prima por aplazamiento. Se trata del 15 por 100 de las capturas, que equivalen a unas 4.000 toneladas.

Desde nuestro ingreso en la Comunidad Europea, el desarrollo de las Organizaciones de Productores constituyó uno de los objetivos planteados por el FROM. Los resultados han sido positivos. En este corto período de tiempo, se han puesto en funcionamiento un total de 35 Organizaciones que suponen aproximadamente el 80 por 100 de todas las captu-

ras. El mayor desarrollo se ha logrado en las provincias del Norte. Por el contrario, la constitución de Organizaciones de Productores fue más bien escasa en la costa del Mediterráneo, lo que pone de manifiesto la existencia de una organización común de mercado en la Comunidad volcada en las especies del norte.

Por otra parte, a la hora de la constitución de las Organizaciones de Productores, tiene especial importancia el comportamiento del mercado. La necesidad de organizarse en este tipo de estructuras es más fuerte allí donde abundan los problemas de precios y excedentes.

el envío de datos, etcétera, de cara a unas posibles operaciones en el futuro.

En la última campaña, la primera experiencia de regulación se produjo en la sardina, aunque las cantidades retiradas no fueron importantes. En Galicia, se acogieron al sistema regulador unas 200 toneladas. Las actuaciones más importantes se han producido en los túnidos, por la concesión de las primas compensatorias, que hasta junio de 1987 alcanzaban ya los 4.000 millones de pesetas. En el caso de la pota, se han iniciado también las actuaciones con la presentación de solicitudes para el almacena-

EN LOS PROGRAMAS DE AYUDA PARA CONSTRUCCION DE NUEVOS BARCOS

BRUSELAS QUIERE MAS CONTROL



Al cierre de este número, el Comité de Estructuras de la Comunidad Europea aún no ha adoptado una posición definitiva respecto a la concesión de ayudas destinadas a la construcción de barcos en todos los países miembros. Anualmente, para el conjunto de los proyectos presentados, la Comunidad decide las ayudas a conceder dos veces al año, en abril y octubre. En 1988, en la reunión de abril, el Comité decidió suspender provisionalmente la concesión de subvenciones para la construcción de nuevos barcos en todos los países de la Comunidad, con la excepción de Portugal.

LAS razones de esta suspensión se deben a la existencia de un cierto malestar en Bruselas ante posibles incumplimientos de las condiciones exigidas, por la normativa comunitaria, para la renovación de la flota. En medios de la Administración española se confía que en la reunión del Comité de Estructuras de octubre se reanude la concesión de ayudas

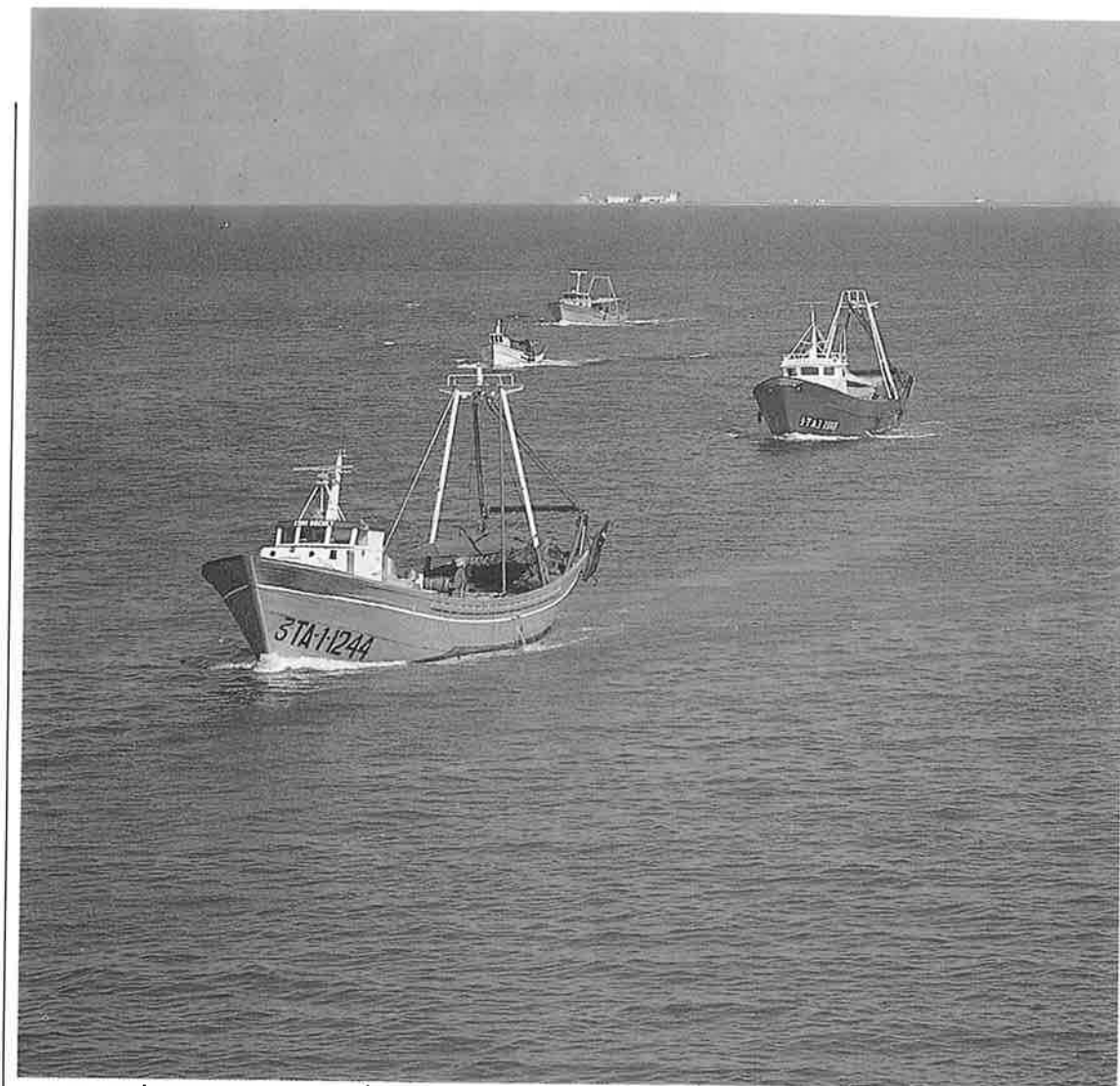
para este tipo de actuaciones, que son de vital importancia para el sector pesquero español.

La política de estructuras para el sector pesquero de la Comunidad, se rige por el Reglamento 4028 de 1986. Esta normativa dispone el funcionamiento de un Plan Quinquenal, entre 1987 y 1992, con el fin de transformar el funcionamiento de la actividad pesquera con programas para la construcción de barcos, modernización de embarcaciones, potenciación de los arrecifes artificiales y de la acuicultura marina.

La respuesta del sector pesquero español a la oferta comunitaria, para la mejora de nuestras estructuras, ha sido muy elevada. La Administración presentó en 1987 una serie de programas, para cada una de las actuaciones previstas, que contemplan en conjunto unas inversiones superiores a los 260.000 millones de pesetas. La Comunidad aprobó cada uno de estos programas y, en base a sus objetivos, anualmente la Secretaría General de Pesca eleva a Bruselas los proyectos que considera más viables dentro de las reglas de juego marcadas por la CEE.

El programa para la renovación de la flota preveía la construcción de nuevas embarcaciones por 182.500 toneladas de Registro Bruto, que suponen el 27 por 100 del arqueo total de la flota. Estos trabajos significaban unas inversiones de unos 213.000 millones de pesetas.

Una de las condiciones exigidas por la Comunidad, a la hora de aplicar el Reglamento, es la necesidad de ir hacia unas estructuras mucho más eficaces en cada una de las flotas de los diferentes estados miembros, pero sin aumentar el número de embarcaciones, ni tampoco las TRB. De acuerdo con esta filosofía, y siguiendo la normativa comunitaria, la Administración española publicaba meses más tarde las condiciones mínimas exigidas a la hora de construir un barco. Era necesari-



Las razones para la suspensión momentánea de las subvenciones de la CEE, para la renovación de la flota, se deben a posibles incumplimientos de las condiciones exigidas en la normativa comunitaria.

rio eliminar al menos una unidad de la actividad pesquera y un TRB igual, como mínimo, al que iba a tener la nueva embarcación. De acuerdo con estos planteamientos, para 1992, la flota española se habría reducido en unas 210.000 toneladas.

Durante el primer año de aplicación de este Programa, en 1987, parece que no se registraron grandes dificultades a la hora de sacar adelante los proyectos presentados y recibir las ayudas previstas. Sin embargo,





posteriormente, los responsables de Bruselas no se sintieron satisfechos con la forma como se estaba desarrollando el proceso y decidieron tomar medidas preventivas para clarificar las cosas. Lo curioso del asunto es que esta situación no se haya hecho pública hasta ahora, y ello debido a una indiscreción de un responsable comunitario en Vigo, declaraciones que en algunos medios del sector se consideran como un aspecto más de una ofensiva que se habría desarrollado contra el actual presidente de la Xunta de Galicia, Fernando González Laxe y anterior director general de Pesca.

El director de la División de Estructuras de la Comunidad, el italiano Ubaldo Zito, acompañado del jefe de esa misma división en Bruselas, y ex gerente de la Cooperativa de Armadores del puerto de Vigo, Enrique López Veiga, giraron el pasado mes de septiembre una visita a España. Tras reunirse con responsables de la Administración española, se trasladaron a Vigo para visitar diferentes instalaciones, momento que se aprovechó para comunicar la situación en que se encontraba la política de ayudas de la Comunidad para la construcción de nuevos barcos.

Según el director de la División de Estructuras de la CEE, el Plan Quinquenal para la mejora de estructuras pesqueras contempla la exigencia de reducir paralelamente el número de embarcaciones, desguazando barcos o vendiendo los viejos a terceros países.

Según el alto funcionario comunitario, eso no se ha hecho. El incumplimiento habría sido general, en el conjunto de los países de la CEE, razón por la cual, con la excepción de Portugal, se han paralizado las ayudas destinadas a la construcción de nuevas embarcaciones. En el caso de España, según las mismas fuentes, se habrían superado en 50.000 toneladas el techo marcado. Las

acusaciones lanzadas en Vigo se hicieron especialmente contra las disposiciones elaboradas en tiempos de Fernando González Laxe, cuando era director general de Pesca, lo que ha sido recibido con ciertos recelos en medios del sector.

En la actualidad, el Comité de Estructuras de la Comunidad actúa con total normalidad en relación con los proyectos referidos a modernización de embarcaciones, a los de acuicultura y de arrecifes artificiales. Por el contrario, para los proyectos de construcción se mantiene un bloqueo que, en el caso español, puede afectar a unos cien barcos.

En medios del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, las declaraciones del funcionario de Bruselas fueron recibidas con sorpresa y, en líneas generales, se ha mantenido silencio. Este departamento hizo público, simplemente, un amplio comunicado de prensa en el que se informaba sobre la reunión del Comité de Estructuras del mes de octubre, donde se deberían decidir las ayudas previstas para el segundo semestre del año. Dicho Ministerio se limitó a señalar que la Comunidad distribuye sus ayudas en dos ocasiones, en abril y octubre. Se reconoce que en la reunión de primavera se fijaron las subvenciones correspondientes a cada país para los programas de modernización de arrecifes y acuicultura, mientras se decidían aplazar las ayudas para la construcción hasta estas fechas. La Administración española insiste en que se ha seguido íntegramente la filosofía marcada por la Comunidad para la renovación de la flota, con la publicación de unas duras disposiciones a fin de evitar un aumento en el número de embarcaciones y en el TRB. En la actualidad, parece que se encuentra en marcha una nueva disposición primando, con recursos nacionales, la política de desguaces. ■

Vidal MATE

**El Gobierno aprobó
el proyecto de Presupuestos
de la Seguridad Social para 1989**

Las pensiones de la Seguridad Social experimentarán en 1989 una revalorización media del 6,5 por 100, según el proyecto de Presupuestos de la Seguridad Social aprobado por el Gobierno. De acuerdo con la filosofía de la Administración para mejorar las prestaciones de los colectivos menos favorecidos, los incrementos acordados no han sido lineales. Las pensiones más bajas han experimentado subidas de hasta el 13 por 100. En el caso de regímenes especiales como el Agrario, Empleadas de Hogar y Autónomos, el establecimiento de una nueva paga hace que los recursos asignados para estas pensiones tengan unos incrementos muy superiores.

Suben más las más bajas



EN líneas generales, todas las pensiones inferiores al Salario Mínimo Interprofesional suben por encima del Índice de Precios al Consumo previsto para 1989. Las pensiones que superen el SMI mantendrán su poder adquisitivo.

Según el proyecto de Presupuestos de la Seguridad Social para 1989, el volumen de los créditos destinados a las pensiones se eleva a 3,24 billones de pesetas, lo que supone un aumento en la dotación de 333.168 millones de pesetas. De esta cantidad, 160.000 millones de pesetas corresponden al pago de las pensiones derivadas de la expansión del colectivo en este período. El resto, 174.000 millones de pesetas, corresponde a la revalorización y mejora de las pensiones vigentes en 1988, y que permite ese incremento medio del 6,5 por 100.

Los objetivos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a la hora de elaborar el Presupuesto han sido la racionalización de las pensiones mínimas y la armonización de todos los

regímenes. En el primer caso, se ha dado un tratamiento especial a las pensiones más bajas. De acuerdo con estos criterios, las pensiones mínimas de viudedad para personas con 65 o más años suben el 12,5 por 100. Las pensiones mínimas de jubilación/invalidez, con cónyuge a cargo, crecen el 9 por 100. Las pensiones mínimas de viudedad para personas con menos de 65 años, las de jubilación/invalidez, sin cónyuge a cargo, y las pensiones mínimas de orfandad y en favor de familiares, experimentan una subida del 6,5 por 100. Las pensiones de hasta 44.040 pesetas y SOVI crecerán el 4,5 por 100. De 44.041 pesetas a 84.000 pesetas, aumentan el 4 por 100. Finalmente, a partir de las 84.001 pesetas se aplican dos medidas. Para las anteriores a la Ley 26/1985, el incremento es de 3.000 pesetas lineales al mes. Las pensiones acogidas a la Ley 26/1985, tendrán un aumento del 4 por 100.

Dentro de la línea iniciada por la Administración, para armonizar la protección entre los diferentes regímenes, en los

PENSIONES



Presupuestos de 1989 se da un paso importante con tres de estos colectivos. Los pensionistas del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social pasan a cobrar, todos, las 14 pagas. En la actualidad, había un colectivo de unos 400.000 pensionistas que solamente percibían 13 pagas. En el Régimen de Autónomos, 425.000 pensionistas pasarán a cobrar la paga número trece. Finalmente, 122.000 pensionistas del Régimen de Hogar percibirán también la paga número trece. En total, unos 30.000 millones de pesetas más para los tres colectivos por encima de lo que percibieron en 1988.

Junto a los incrementos en la cuantía de las pensiones, y el mejor tratamiento a estos regímenes especiales, el proyecto contempla otra serie de medidas complementarias de interés para el colectivo de pensionistas. Así, entre otros puntos, la edad para recibir la pensión asistencial se reduce a los 67 años a partir del 1 de enero de 1989. Estas pensiones, al igual que las de la LISMI, se incrementan un 13,08 por 100, para situarse en

19.450 pesetas. En un período de tres años, el importe de la pensión mínima de jubilación/invalidez (con cónyuge a cargo), en favor de pensionistas con 65 o más años, se equiparará al Salario Mínimo Interprofesional neto. Igualmente, también en un período de tres años, el importe de la pensión mínima de jubilación/invalidez individual (sin cónyuge a cargo), en favor de pensionistas con edad igual o superior a los 65 años, quedará equiparado al 85 por 100 de la cuantía de la pensión mínima familiar. Finalmente, en un período de cuatro años, el importe de la pensión mínima por viudedad, en favor de pensionistas con edad igual o superior a los 65 años, se equiparará a la cuantía de la pensión mínima por jubilación/invalidez individual (sin cónyuge a cargo), en favor de pensionistas de edad igual o superior a los 65 años. ■

Nota: El proyecto sobre pensiones ha sido conocido al cierre de este número. En el próximo, daremos amplia información sobre su contenido.

PORCENTAJES DE REVALORACION PARA 1989

TRAMOS DE CUANTIA	REVALORIZACION
● Mínimo de viudedad igual o mayor 65 años	12,5 %
● Mínimos con cónyuge	9 %
● Mínimos sin cónyuge	6,5 %
● Resto hasta 44.040 ptas./mes y SOVI	4,5 %
● De 44.001 a 84.000 ptas./mes	4 %
● De 84.001 ptas./mes en adelante	
— Anteriores a la Ley 26/1985 ..	3.000 ptas./mes
— Acogidos a la Ley 26/1985	4 %
● Pensiones asistenciales	13,08%
● Subsidio de garantía de ingresos mínimos/minusválidos	13,08%

OTRAS MEDIDAS

- 1 Paga más en Régimen Agrario (14).
- 1 Paga más en Régimen de Autónomos (13).
- 1 Paga más en Régimen de Hogar (13).
- Elevación del tope máximo a 193.600 ptas..
- Pensiones Asistenciales: Reducción del requisito de edad en un año (67 años).

Las pensiones de la Seguridad Social experimentarán una revalorización media del 6,5 por 100.

La futura Ley, cuyo proyecto se está elaborando, afectará a 400.000 personas

A partir de junio de 1989, más de 400.000 españoles que no han cotizado a la Seguridad Social podrán tener acceso al cobro de pensiones no contributivas, según un proyecto de Ley que debe ser aprobado por el Parlamento. Para percibir esta ayuda, que probablemente oscilará entre las 22.000 y las 25.000 pesetas mensuales, es requisito previo tener 65 años o encontrarse en situación de invalidez, así como justificar estado de necesidad, al no

disponer de otros ingresos. Con esta medida se da un paso más para ampliar la cobertura de las prestaciones de la Seguridad Social. Este colectivo de personas tendrá también derecho a los servicios de asistencia médica.



Pensiones no contributivas

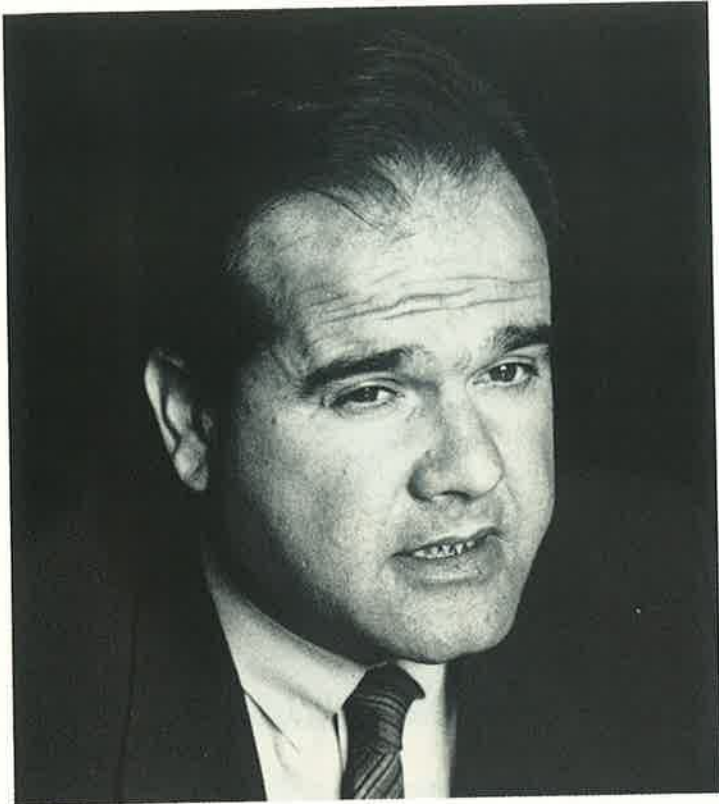


ORGANIZADO por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en la segunda quincena del pasado mes de septiembre tuvo lugar, en Cádiz, un seminario sobre «La Seguridad Social en el estado de bienestar. Las pensiones no contributivas». Este seminario, que fue dirigido por el secretario general de la Segu-

ridad Social, Adolfo Jiménez, contó con la presencia de varios ministros, como Julián García Vargas, Joaquín Almunia, Matilde Fernández y el de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves.

Durante varias jornadas, representantes de diferentes departamentos de la Administración, así como expertos y responsables de la política económica del Partido Socialista Obrero Español —como Alejandro Cercas, Manuel Escudero, coordinador del programa 2.000 y Francisco Fernández Marugán—, analizaron la evolución de la política económica del Gobierno, desde la perspectiva de la Seguridad Social. En el conjunto de estos debates, y por el hecho de afectar directamente a cientos de miles de personas, cabe destacar el planteamiento realizado por el ministro de Trabajo y Seguridad Social sobre la evolución del sistema en los últimos años y las pensiones no contributivas.

PENSIONES



Manuel Chaves anunció que ya se está trabajando en la redacción de una «Ley de pensiones no contributivas».

cial, Manuel Chaves, el Gobierno está trabajando en la redacción de una Ley de Pensiones no contributivas, cuyo contenido exacto no se conocerá hasta dentro de algunos meses. El objetivo de la Administración es que dicha Ley estuviera lista para junio de 1989.

Esta nueva disposición va a suponer un gran avance sobre la situación actual. En este momento, para acceder a esa ayuda asistencial, se requiere ser inválido o tener 68 años. Por el acuerdo suscrito recientemente entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Unión Democrática de Pensionistas, a partir de 1989 se rebaja ese techo a los 67 años, y la cuantía de la ayuda se incrementa a 19.450 pesetas. Con la nueva Ley, la edad para percibir esos fondos se fija en 65 años, lo que supondrá un aumento del censo de personas que accedan a la pensión.

Según los datos manejados por la Administración, los beneficiarios podían alcanzar los 400.000. La cuantía de estas pensiones no contributivas está aún por determinarse. Los primeros estudios barajan una cantidad que podría estar entre el 50 y el 60 por 100 del salario mínimo interprofesional. Estos porcentajes supondrían una cantidad que oscilaría entre las 22.000 y las 25.000 pesetas.

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, recalzó, en su intervención en este seminario, la política seguida por la Administración socialista desde 1982. Frente a quienes reclamaban el desmantelamiento del sistema contributivo de pensiones, para su paso a la actividad privada, Manuel Chaves señaló la opción socialista de consolidar el

sistema, aunque para ello fueran necesarios una serie de ajustes que asegurasen su viabilidad. Entre otras cuestiones, destacó la restauración del equilibrio entre cotizaciones y pensiones, el control del fraude (sobre todo en las situaciones de invalidez), la homogeneización de los diferentes regímenes y condiciones de acceso a las prestaciones. Fruto de ese conjunto de medidas, según señaló el titular de Trabajo, «hemos pasado de tener el 75 por 100 de las pensiones en la mínima, en 1982, a que las mismas representen solamente el 37,5 por 100 del total de las pensiones, en abril de 1988». Para Manuel Chaves, las críticas que en su día se lanzaron contra la reforma se dirigían más que a lo que se hizo, a lo que se dejó de hacer; al establecimiento del nivel no contributivo de pensiones.

Según el ministro de Trabajo y Seguridad Social, *el sistema contributivo de pensiones se puede considerar ya como algo consolidado*. En un horizonte de dos a tres años, una vez se alcance la equiparación de la pensión familiar mínima de jubilación con el salario mínimo interprofesional, y esté aplicándose el nivel no contributivo de las pensiones, se habrá concluido el proceso de reforma del Sistema Público de Pensiones en sus aspectos más importantes. El objetivo para el Ministerio de Trabajo es articular una protección social básica integrada, por la que se garantice a todos los ciudadanos unas rentas económicas para situaciones de vejez, invalidez o desempleo, el derecho a una asistencia sanitaria y servicios sociales, junto con el resto de las políticas como la educación y la vivienda. ■

V. M.



Se conoce por pensiones no contributivas las que podrán percibir —cuando sea aprobada la Ley— una serie de ciudadanos españoles que realmente justifiquen un estado de necesidad, al no disponer de otros ingresos, y que no tengan derecho a pensiones, por no haber cotizado en su día a la Seguridad Social.

Las pensiones no contributivas son un paso adelante sobre

lo que en la actualidad se conoce como las pensiones asistenciales, y que afectan a un colectivo de unas 350.000 personas, entre personas mayores de 68 años o en situación de invalidez. La cuantía de estas ayudas supone, en estos momentos, una cifra en torno a las 17.000 pesetas como máximo.

Según las informaciones facilitadas en Cádiz por el ministro de Trabajo y Seguridad So-

Las «pensiones no contributivas» afectarán a los ciudadanos que carezcan de cualquier tipo de ingresos.

PARA FRENAR LA SUBIDA DEL IPC



Aumenta la importación de merluza

COMO hace un año, prácticamente también por estas mismas fechas, las medidas para frenar la subida del IPC afectan, en buena medida, al sector de la pesca. La Administración ha decidido la importación de 5.000 toneladas más de merluza congelada, hasta finales de año, y otras 1.000 toneladas de merluza fresca, por encima de los contingentes fijados para 1988.

El incremento de los precios de los productos de la pesca durante el mes de agosto fue de un 5 por 100. Este porcentaje, aunque no tan elevado como en el caso de los pollos y las frutas, ha sido considerado por el Ministerio de Economía y Hacienda como excesivo. Por esta razón, se intentan tomar medidas para evitar que las cotizaciones de los productos más significativos en este mercado se disparen, en lo que resta de año, con la consiguiente subida del IPC.

La subida del Índice de Precios al Consumo, durante el pasado mes de agosto, y la fuerte incidencia de la alimentación en los incrementos, se ha traducido en un conjunto de medidas preventivas aprobadas por el Gobierno para aumentar la oferta en el mercado y tratar de impedir que se disparen las cotizaciones.

Junto a las elevadas importaciones que ya se realizan, por la actividad de nuestras embarcaciones en caladeros exteriores, durante el período de adhesión a la Comunidad, y hasta 1992, se contemplan una serie de producciones contingentadas. Ello supone que no se pueden importar por encima de unos determinados niveles.

En el caso de la merluza, producto de gran significación en las capturas de nuestra flota y en la demanda del consumidor, la cantidad fijada para este año era de 22.750 toneladas de merluza congelada y de 5.500 toneladas de merluza fresca. La importación de estas cantidades se hace por pe-

ríodos trimestrales, dividiendo la cantidad total por cuatro partes. Las cantidades correspondientes a los tres primeros trimestres del año ya se han cubierto. Quedaban por entrar, en consecuencia, algo más de 5.600 toneladas de merluza congelada y unas 2.000 de merluza fresca.

La Administración española está acelerando los trámites burocráticos para lograr que el producto esté en el mercado antes de noviembre.

Lo más probable es que la importación de merluza se haga desde países como Uruguay, Argentina o Chile, de donde proceden la mayor parte de las importaciones.

En medios del sector pesquero español se ha criticado duramente la medida adoptada por el Ministerio de Economía, y respaldada por el Gobierno. Se considera que puede afectar muy negativamente al funcionamiento de los precios en el interior, cuando hay unos stocks de más de 10.000 toneladas de merluza congelada en los almacenes de estas empresas. Para estos industriales, la importación puede suponer un hundimiento en los precios.

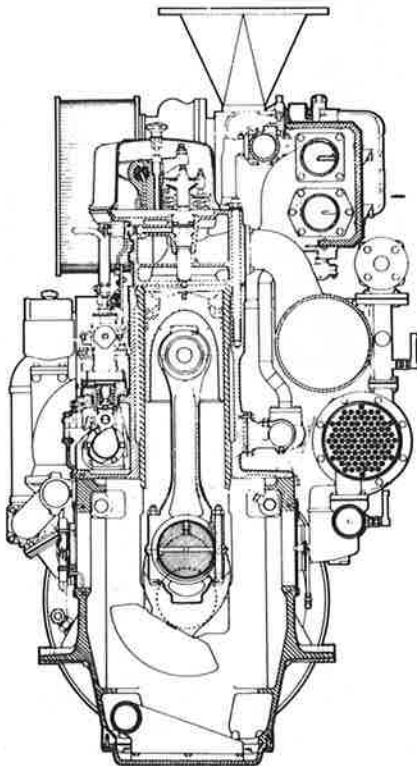
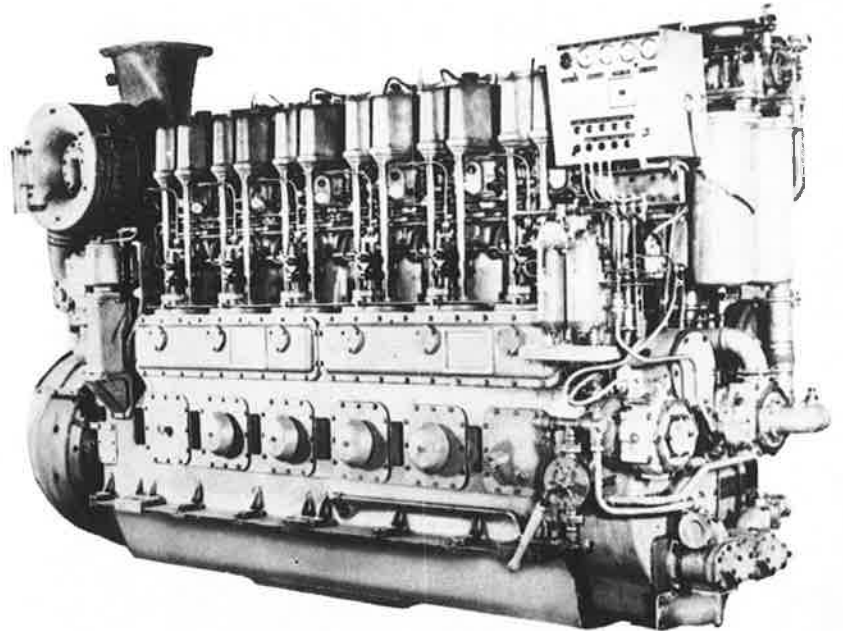
Por su parte, en medios cercanos a la Administración, se estima que sus efectos sobre el mercado no van a ser graves. La merluza que se va a importar será de unos tamaños grandes, producto del que no hay exceso en el mercado. Por el contrario, las piezas más pequeñas, que es lo que está almacenado, van a seguir teniendo la misma salida que en los meses anteriores. ■

V. M.



MOTORES DIESEL

El motor que da seguridad
a los hombres del mar



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

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

SIEMPRE A SU SERVICIO, ¡CONSULTENOS!
GERARDO GAMECHO HERRERO

Almacén: Ingeniero Marquina, 9
Telfs.: 39 87 57 - 21 76 54
Télex: 36774
20110 PASAJES DE SAN PEDRO

Obligó
a amarrar
a la
flota
de
trasmallo

Las alrededor de 80 embarcaciones, que componen la flota onubense de trasmallo, han vuelto a faenar después del amarre a que se vieron obligadas el pasado mes de agosto por la aparición de una marea de «lodos», aparentemente producida por algas microscópicas, que luego resultaron ser materias inorgánicas que posiblemente proceden de los vertidos industriales del Polo químico de Huelva.

Marea de «lodos» en Huelva



LA casi totalidad de la flota onubense de trasmallo se vió obligada a amarrar, a mediados del pasado mes de agosto, ante la imposibilidad de faenar por la concentración de una extraña sustancia, en las aguas del Golfo de Cádiz, que se pegaba a las redes. Los trasmalleros denunciaron la situación ante la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, que encargó analizar la composición de los llamados «lodos» por los pescadores. Tras unos primeros análisis, según los cuales se trataba de una marea de algas y que obedecía, por tanto, a causas naturales, la AMA dio a conocer los resultados definitivos que revelaron

que el lodo estaba formado en un 80 por 100 por materia inorgánica, compuesta principalmente por algunos derivados de aluminio y hierro, junto a otras sustancias minerales. Mientras el director provincial de la Agencia de Medio Ambiente en Huelva, Domingo Avila, apuntaba el estado de contaminación de la ría de Huelva como el origen de los lodos, la Asociación de Industrias Químicas manifestó que los metales encontrados podrían proceder del caudal de los ríos Tinto y Odiel.

Antes de conocer el origen de la marea, los trasmalleros afectados, más de 300, llevaron a cabo diversas gestiones ante distintos organismos de la Ad-

ministración autónoma encaminadas a compensar las pérdidas económicas ocasionadas por el amarre, estimadas en unas 50.000 pesetas diarias por embarcación. Un centenar de trasmalleros protagonizó un encierro en la Dirección General de Pesca, en Sevilla, para pedir soluciones a su situación de amarre.

Una vez que remitieron los lodos, la práctica totalidad de la flota de trasmallo ha vuelto a faenar, aunque aseguran que no en toda su capacidad. Mientras, los patrones de las cofradías de pescadores onubenses y la sección de Pesca del sindicato UGT continúan las gestiones ante las autoridades pesqueras.

«Nuestra reivindicación, ahora, es que se nos compensen las pérdidas por el tiempo que los barcos han estado parados», dice Francisco Cortinez, de UGT-Pesca, «pero es ésta una petición que realizamos cuando se nos han cerrado las demás puertas, pues al principio lo único que pedíamos era poder trabajar». Y para faenar, estos pescadores solicitaron la reconversión del sector a otra modalidad de pesca, como pudiera ser el arrastre. La Junta de Andalucía se ha mostrado incompetente para decidir sobre este tema, ya que se encuentra fuera de las seis millas de competencia autonómica.

El colectivo de los trasmalleros onubenses se siente discriminado por la Junta de Andalucía porque no encuentra soluciones a sus problemas, «mientras a otros sectores —dicen— se les resuelven rápidamente, con nosotros mantienen una actitud de no diálogo».

En las reuniones que vienen manteniendo con la Dirección General de Pesca andaluza, han propuesto varias soluciones, y pedido a la Agencia de Medio Ambiente que elabore un informe en el que se determinen qué tipo de vertidos han provocado los lodos y qué empresas los han efectuado. «Aparte de este episodio contaminante, la Junta de Andalucía deberá tomarse en serio de una vez la descontaminación de la ría, porque están en juego muchos puestos de trabajo.» ■

Antonia ALVAREZ

PASCH Y CIA., S.A.



Se adapta a su buque

Cuando la tecnología avanza rápidamente, se impone la adaptabilidad.

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

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

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



PASCH Y CIA., S.A. 28020 MADRID
Capitán Haya, 9
Telf.: 91-597 27 27
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 91-455 13 41

08006 BARCELONA
Tuset, 8-6º
Telf.: 93-217 19 63
Telex: 53063 - pasch-e
Fax: 93-237 37 05

48009 BILBAO
Alameda de Mazarredo, 47
Telf.: 94-424 28 06
Telex: 32720 - pasch-e
Fax: 94-424 28 02

EUROPA PRODUCE 1.300 MILLONES DE TM AL AÑO

LA ACUICULTURA,



una actividad en expansión

Asia es el gran paraíso de la acuicultura. Próximo a este vasto continente, Europa constituye la zona más rica e importante para el desarrollo de esta actividad. A diferencia de los países del Tercer Mundo, donde la

(y2)

acuicultura se configura como una fuente de proteínas barata y asequible, a fin de garantizar la subsistencia de su población, la acuicultura europea persigue unos objetivos claros de rentabilidad y beneficio comercial.

Según datos de la FAO, España va en cabeza de la producción mundial de mejillones. Abajo, cultivo del ostión en cestas.

La actividad acuícola genera en Europa un empleo directo superior a las 150.000 personas. A ello hay que añadir que el desarrollo de esta actividad tiene lugar, en numerosas ocasiones, en zonas rurales e incluso remotas, por lo que supone muchas veces el soporte económico de pequeñas comunidades, donde escasean otras actividades laborales.

Desde hace tiempo, Europa es una gran promotora en la implantación y puesta en marcha de la acuicultura en los países en desarrollo, a través de programas de asistencia científica y técnica, así como de cursos de formación y capacitación profesional, realizando inversiones en empresas acuícolas de África, Asia, Latino-américa y en diversos países del próximo Oriente. Hoy en día, combina el desarrollo de estos programas con una mayor atención y preocupación a la expansión de esta actividad en el propio continente europeo.

La producción anual supera los 1.300 millones de toneladas, lo que supone un porcentaje superior al 12 por 100 de la producción mundial de peces, crustáceos y moluscos procedentes de los cultivos marinos y de aguas continentales. Actualmente, el desarrollo dinámico de este sector se encuentra en una fase claramente expansiva, con una tasa de crecimiento superior a muchas otras industrias alimentarias.

La investigación y la tecnología modernas tienden hacia los sistemas de cultivo intensivo, con un control total del medio, donde se aplica elevada y sofisticada tecnología. A pesar de ello, hoy por hoy, las principales producciones se basan en sistemas extensivos o en técnicas relativamente simples de cultivo. En aguas continentales, los cultivos con mayores producciones son

los de carpas y trucha arco iris, mientras que en aguas marinas, los más productivos corresponden al grupo de los moluscos, con claro predominio de la ostra y el mejillón.

En general, se puede afirmar que en Europa se emplean las técnicas tradicionales de cultivo de peces en aguas continentales y de moluscos bivalvos en las zonas litorales. Las mayores dificultades surgen en la puesta en marcha de la comercialización del cultivo de crustáceos y de gran parte de las especies de peces marinos. Recientes investigaciones han conseguido importantes logros en el desarrollo de los cultivos intensivos de dorada, lubina, rodaballo y bacalao. Estas producciones son, por el momento, comparativamente pequeñas, pero tienen grandes perspectivas de intensificarse en un futuro próximo.

Son pocas las especies que alcanzan valores significativos en cuanto a su comercialización. En el «grupo peces», la producción dominante es la de ciprínidos (donde sobresale la carpa común) y la trucha arco-iris. La tercera especie por orden de importancia es el salmón atlántico, que se cultiva en aguas continentales hasta la fase juvenil y alcanza en agua de mar la talla comercial. Globalmente, el cultivo de peces supone cerca del 53 por 100 de la producción acuícola europea; la otra parte importante (47 por 100), corresponde al cultivo de moluscos en la Europa occidental, con mejillón y ostra como especies claramente predominantes. La producción de crustáceos es todavía pequeña y prácticamente inexistente el cultivo de algas.

El cultivo de carpas en la Europa del Este se remonta a varios siglos atrás; se trata de sistemas extensivos de policultivo



donde cohabitan diversas especies de carpas, entre ellas la carpa común (*Cyprinus carpio*) es la más abundante; el resto lo constituyen las denominadas carpas chinas: carpa de cabeza grande (*Aristichthys nobilis*), carpa plateada (*Hypophthalmus molitrix*) y la carpa herbívora (*Ctenopharyngodon idellus*).

La producción de carpas de los países de la Europa Oriental representa el 95 por 100 del total europeo. La URSS contribuye con más del 60 por 100 a esta producción (unas 250.000 Tm). Rumanía, con 40.000 Tm, y Hungría, con 26.000 Tm, la siguen en la lista, mientras que de los países occidentales únicamente Alemania Federal tiene una producción significativa (4.500 Tm).

Los programas gubernamentales son los responsables directos del gran incremento experimentado en esta producción, que prácticamente se ha duplicado en la última década, y continúa con tendencia expansiva durante los próximos cinco años. Las nuevas líneas comerciales se encaminan hacia los productos transformados: fileteado, congelados, ahumados y conservas.

La producción de Trucha arco-iris (*Salmo gairdneri*) ha ido en aumento desde la 2.ª guerra mundial y actualmente su cultivo se extiende por todos los países europeos. Considerando el «grupo peces», es la especie dominante en los cultivos de los países de la Europa Occidental, siendo todos ellos autosuficientes en este producto —salvo la República Federal Alemana, que es el principal importador—. Dinamarca (24.000 Tm) e Italia (28.000 Tm) son los principales países exportadores. Francia, con 27.000 Tm, y España, con cerca de 16.000 Tm, se encuentran entre los principales productores.

La producción de trucha continúa con un incremento sostenido, debido al superávit de producción que provoca desajustes en este mercado, ya que la demanda de trucha es inelástica en relación al cambio de precio. En Europa, el consumo no es muy alto y los incrementos de producción deberán absorberse con una estrategia comercial adecuada.

Sin lugar a dudas, el acontecimiento más relevante del desarrollo de la acuicultura europea de esta década es el especta-



Cascada para decoloración de agua de depuración. Sobre estas líneas, colocación de mejillones en piscinas de depuración.

Los países de la Europa Oriental producen el 95 por 100 de las carpas europeas. El mayor productor es la URSS, con 250.000 toneladas.

cular aumento en la producción del salmón atlántico (*Salmo salar*). Noruega, principal productor, de 4.900 Tm, en 1979, ha pasado a obtener 45.494 Tm en 1986. Diversos factores han contribuido al éxito logrado por los noruegos: un mejor conocimiento de las técnicas de cultivo en la fase juvenil; utilización de jaulas marinas para el engorde; selección adecuada del medio; que se trata de un producto muy apreciado por el consumidor; una acertada política de mercado, y una gran capacidad exportadora, como demuestra el hecho de que más del 95 por 100 de esta producción (40.378 Tm) se venda en otros países. Francia, USA y Dinamarca, por este orden, son los mayores importadores.

Otros países europeos con cultivos significativos de salmón son: la URSS, con producciones que rondan las 10.000 Tm; el Reino Unido, con cerca de 7.000 Tm, e Irlanda con 2.000 Tm. España produce anualmente alrededor de 200 Tm e importa de Noruega del orden de 1.800 Tm, para cubrir la demanda interior.

Otro cultivo con producción comercial significativa es el de la anguila (*Anguilla anguilla*). Esta especie se encuentra ampliamente distribuida a lo largo de las costas, ríos y lagos del continente europeo. La mayor parte de su producción (unas 14.000 Tm) procede de la pesca extractiva, siendo unas 6.000 Tm las que se obtienen en centros de engorde en instalaciones de acuicultura. Italia concentra casi la totalidad de esta producción (90 por 100), combinando modernos sistemas de cultivos controlados con los populares «vallis», que consisten en cultivos extensivos en zonas de laguna y estuarios, de gran tradición en las regiones mediterráneas.

Italia, Alemania, Dinamarca, Suecia y Holanda son los países europeos de mayor consumo de este producto. España y Japón son grandes importadores de anguila. El primero, para consumo directo y, Japón, para los cultivos de anguila.

Hay otras especies del «grupo peces» que en el futuro tendrán gran importancia, y en las que se están llevando a cabo importantes esfuerzos para intensificar su producción. La investigación científica y la tecnología son piezas claves en el desarrollo de estos cultivos de peces marinos que



TINAMENOR, S.A.

Pesús - CANTABRIA - ESPAÑA

Producimos y suministramos alevines de Rodaballo, Dorada, Lubina; semilla de Almeja y Ostra. Más de diez años de experiencia y el gran número de acuicultores españoles y europeos que confían en nosotros avalan la calidad de nuestros productos.

Para cualquier tipo de información, llámenos:

UNA EMPRESA ESPAÑOLA QUE ESTA A LA CABEZA DE LA ACUICULTURA EUROPEA

Tel. (942) 71 71 30 / 31

Tlx. 35695 TNSA

fax. (942) 71 71 31

ASTILLEROS Y TALLERES FERROLANOS, S.A. (ASTAFERSA)



"O'xan" c/ 237 de Astafersa. Pesquero Polivalente de 26, 20 mts.



"Rosaris" c/ 283 de Astafersa. Pesquero de Palangre de 29,00 mts. Et.



"Santa Uxia" c/ 241 de Astafersa. Pesquero de arrastre por popa de 26,50 mts.



"Hermanos Lijo" c/ 251 de Astafersa. Pesquero de Arrastre tipo Baka de 26,50 mts.

NUEVAS CONSTRUCCIONES

- * Lanchas patrulleras catamaranes, yates de recreo.
- * Pesqueros en general, buques mercantes y artefactos flotantes hasta 1.000 T.R.B. (acero, aluminio, fibra de vidrio).
- Grada de construcción de 80 x 12 m.

REPARACIONES

- * Reparaciones en general y transformaciones de todo tipo de buques.
- 3 varaderos para buques hasta 1.200 T.

NEWBUILDING

- * Patrol boats, Catamarans, Pleasure yachts.
- * Fishing vessel in general, merchant ships and floating craft up to 1,000 G.R.T. (Steel, Aluminium, G.R.P.).
- Building berth of 80 x 12 m.

REPAIRS

- * Repairs in general and transformation of all types of vessels. Three slipways for vessels up to 1,200 Tns.

tienen buena aceptación en el mercado, y en los que las capturas tradicionales no son capaces de abastecer la demanda, entre los que hay que citar al rodaballo, la lubina, la dorada, el halibut y el bacalao.

Durante los últimos quince años se está desarrollando el cultivo intensivo del rodaballo (*Scophthalmus maximus*). El descenso de esta pesquería, junto a su elevada cotización en el mercado, han determinado la implantación de esta tecnología en Reino Unido, Francia, España y Suecia, donde existen perspectivas de producción en un futuro próximo.

En los países mediterráneos, hay grandes expectativas en el cultivo de especies que, como la dorada (*Sparus aurata*) y la lubina (*Dicentrarchus labrax*), son muy apreciadas en estos mercados. Las producciones de ambas especies se basan en las capturas tradicionales aunque se está intensificando el desarrollo científico y tecnológico de los cultivos intensivos en Italia, Francia y España, y se espera aumentar la producción en los próximos años.

En el norte de Europa, los proyectos acuícolas se dirigen al halibut (*Hippoglossus hippoglossus*) y al bacalao (*Gadus morhua*). El primero de ellos se encuentra en fase experimental, y las dificultades mayores se presentan en el desarrollo larvario. La tecnología para la cría del bacalao se ha desarrollado en Noruega, donde las producciones comerciales son todavía pequeñas (10 Tm en 1985). El principal objetivo, por el momento, consiste en efectuar repoblaciones de esta especie a lo largo de las costas noruegas.

El cultivo de mugilidos se está desarrollando en las áreas mediterráneas. Cuatro especies se cultivan actualmente en Europa: mugil cephalus, mugil auratus, mugil chelo y mugil salicus.

Los cultivos consisten en sistemas extensivos de vallicultura, con una producción cercana a las 3.500 Tm, y están localizados básicamente en áreas italianas. Los últimos avances científicos indican que las producciones tienden a intensificarse en el futuro.

Actualmente se cultivan en Europa tres especies de pez-gato, en diferentes condiciones. El siluro, o pez-gato europeo (*Silurus glanis*), se cultiva en Hungría en



Se ha logrado la reproducción de la dorada mediante inyección de hormonas.

sistemas de policultivo extensivo con distintas especies de carpas. En Italia, en monocultivos extensivos, se ha introducido la especie americana (*Ictalurus punctatus*), con producciones estables de 1000 Tm/año. Recientemente, se ha implantado con éxito en Holanda la cría del pez-gato africano (*Clarius batrachus*), que se comercializa fundamentalmente en su forma ahumada.

Una parte considerable de la producción de la acuicultura eu-

ropea proviene de los cultivos marinos de moluscos bivalvos. Dos especies dominan en esta actividad: el mejillón y la ostra japonesa.

El mejillón (*Mytilus edulis*) es nativo de las costas europeas, se extiende por todo el Atlántico, Mar del Norte, Mar Báltico y litoral mediterráneo, donde se cultiva también la especie *mytilus galloprovincialis*. A pesar de su amplia distribución, los cultivos se localizan en zonas muy con-

cretas con crecimientos muy desarrollados. Las Rías Gallegas, las zonas inundadas de Holanda, y determinadas zonas litorales de las costas francesas e italianas son los principales focos productivos. España es el gran productor de esta especie, con 240.000 Tm anuales, le siguen Holanda, con 104.000 Tm, y Francia, con 60.000 Tm.

La investigación científica y la tecnología europea se centran en el aspecto sanitario de este pro-



Mejilloneras en El Grove.



Cría de anguila.

ducto, con la finalidad de conseguir sistemas de detección rápidos y eficaces en acusar la presencia en el medio de virus, enterobacterias o toxina paralizante.

Estas perspectivas, unidas a las mejoras desarrolladas en los cultivos, la diversificación hacia nuevas zonas productivas, el rápido crecimiento de esta especie (alcanza la talla comercial en un año), la estabilidad de los precios y las excelentes cualidades nutritivas del mejillón hacen prever que las producciones continúen en aumento.

En relación al cultivo de ostra, es Francia, con gran diferencia, el primer productor europeo. Las cantidades anuales rondan las 110.000 Tm, y constituyen el 95 por 100 del total de la producción de cultivo de ostra que proviene de Europa. El 5 por 100 restante procede de los cultivos litorales de España, Holanda, Italia y Reino Unido.

La ostra endémica europea, conocida como ostra plana (*Ostrea edulis*), estuvo a punto de desaparecer de las costas francesas en la década de los setenta debido a dos epidemias sucesivas que provocaron que de las 20.000 Tm, conseguidas en 1970, se llegase a las 1.300 Tm, en 1983. Este desastre obligó a introducir el cultivo de otra especie más resistente a estas enfermedades. Todavía queda una pe-

queña producción de ostra plana que se cotiza a mucho mejor precio.

España, con una producción de ostras estimada en 2.000 Tm anuales, es deficitaria en este molusco. Prueba de ello es que, en 1985, se importaron 2.696 Tm para atender la demanda inte-

rior. La mayor parte de las ventas a España corresponden a la modalidad de ostra plana.

Aunque las cantidades producidas son todavía escasas, existe gran interés en el cultivo de otros moluscos como son la almeja japonesa (*Ruditapes philippinarum*), la vieira (*Pecten máximus*),

la volandeira (*Chlamys opercularis*) y la oreja de mar (*Haliotis tuberculata*).

La producción comercial procedente de los cultivos de crustáceos en Europa es todavía poco significativa, pero al tratarse de especies escasas y de gran valor no se escatiman esfuerzos a la hora de poner en marcha e intensificar estos cultivos.

Los países mediterráneos están desarrollando el cultivo del langostino japonés (*Penaeus japonicus*). En Francia y Noruega existe gran interés en el cultivo del bogavante (*Homarus gammarus*).

En aguas continentales europeas hay ocho especies de cangrejos, de las que cuatro pertenecen a las poblaciones autóctonas del género *Astacus*, casi desaparecidas a causa de la afanomicosis que asoló Europa en 1860.

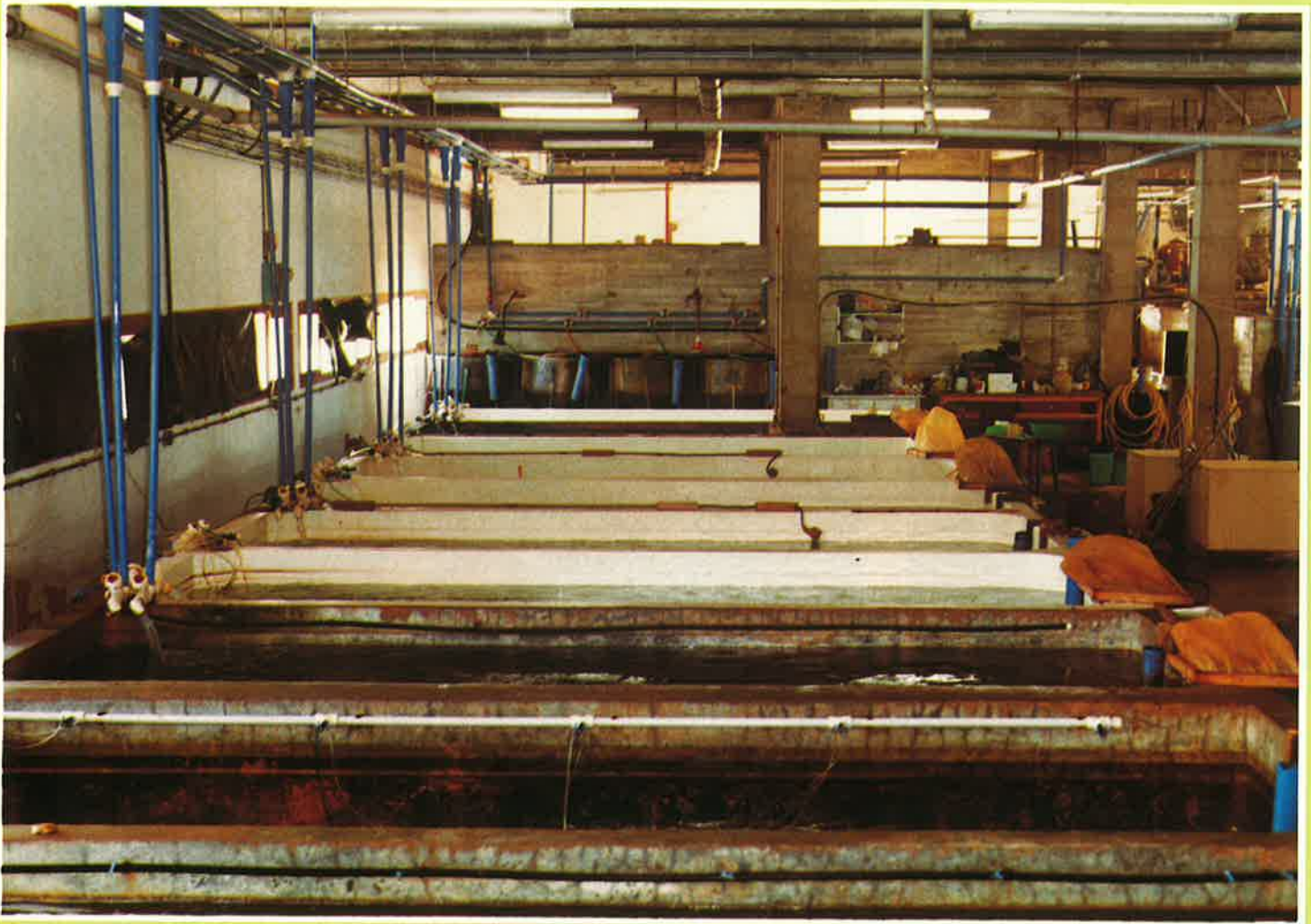
Los cultivos de cangrejos se realizan en charcas o ríos en sistemas extensivos, la tendencia actual es lograr sistemas intensivos con total control del medio. Suecia es donde tradicionalmente está más arriagado el consumo de este producto.

Por el momento, el aprovechamiento de algas para la industria se obtiene mediante la explotación de los recursos naturales. Existe un interés creciente en el cultivo de las especies *Laminaria digitata*, *Chondrus crispus* y *Undaria pinnatifida*, dada su

PRODUCCION ACUICOLA EUROPEA SEGUN ESPECIES	
PECES (Tm/año)	MOLUSCOS (Tm/año)
Carpa	Ostra japonesa
Trucha	Mejillones
Salmón	Otros
Otros	TOTAL
TOTAL	TOTAL
(53 %)	(47 %)

Fuente: FAO, 1986.

La diversificación hacia nuevas zonas productivas y el rápido crecimiento del mejillón, junto a la estabilidad de precios y sus excelentes cualidades nutritivas, hacen prever que suba en aumento su producción.



Planta de cultivos en el Mar Menor.

importancia en la obtención de productos para la industria alimentaria, textil, química y farmacéutica, e incluso en su aprovechamiento en la alimentación humana.

La acuicultura europea no se destina con exclusividad a la producción comercial de peces, crustáceos y moluscos para el consumo humano, sino que existen otras vertientes en los que este sector tiene gran utilidad, como es la repoblación de pesquerías y caladeros sobreexplotados y deprimidos, ya sea para fines industriales o deportivos.

El mayor proyecto europeo consiste en repoblar las poblaciones de salmones de los ríos que desembocan en el mar Báltico, donde la construcción de pantanos para centrales hidroeléctricas ha hecho imposible el ascenso de esta especie para desovar en el curso alto del río. Otros países, como Irlanda, Islandia y las islas Feroes, practican esta actividad, que ha resultado ser muy rentable. En Finlandia es tradicional la repoblación de lagos y ríos con

zonas de cría próximas a los mismos.

En la URSS se localiza la pesquería más importante del esturión (*Acipenser sturio*). Cerca de 20.000 Tm se capturan anualmente en el mar Caspio, lo que representa más del 70 por 100 de las capturas mundiales. La construcción de centrales hidroeléctricas y la contaminación de las aguas está perjudicando notablemente a estas poblaciones, por lo que para resolver este problema, se han instalado una serie de *hatcheries* destinados a repoblar estas zonas de forma que, para el

año 2000, se espera incrementar la producción en el mar Caspio a 50.000 Tm.

A modo de conclusión, se puede decir que la producción acuícola europea es considerable, y las posibilidades de expansión y desarrollo son muy importantes, aunque ello depende del avance de la ciencia y la tecnología, así como de la demanda del mercado. Por lo general, la mayoría de los cultivos se han concentrado en determinadas zonas y países, donde crecen en profusión, lo que da lugar a unos excedentes de mercado que conllevan el que

estas instalaciones dejen de ser rentables.

La tendencia actual es armonizar el crecimiento y la instalación de los cultivos con el mercado y suplir, en la medida de lo posible, las carencias de la actividad extractiva. Los cultivos tienden a diversificarse y a introducir nuevas especies, principalmente marinas, de las que muchas se encuentran en fase experimental (lenguado, platija, camarón, langostino, etcétera).

Las expectativas industriales indican que, durante los próximos cinco años, el crecimiento será modesto en muchos cultivos: trucha, mejillón, ostra, carpa, langostino, vieira, cangrejo y anguila; en otros, este crecimiento parece mayor: lubina, dorada, rodaballo, bacalao y pez-gato y, se espera, un gran desarrollo para el salmón y los cultivos de almejas. Parece poco probable que el bogavante y el halibut superen la fase experimental en este período. ■

Existe un interés creciente en el cultivo de algas, dada su importancia en la obtención de productos para la industria alimentaria, textil, química y farmacéutica.

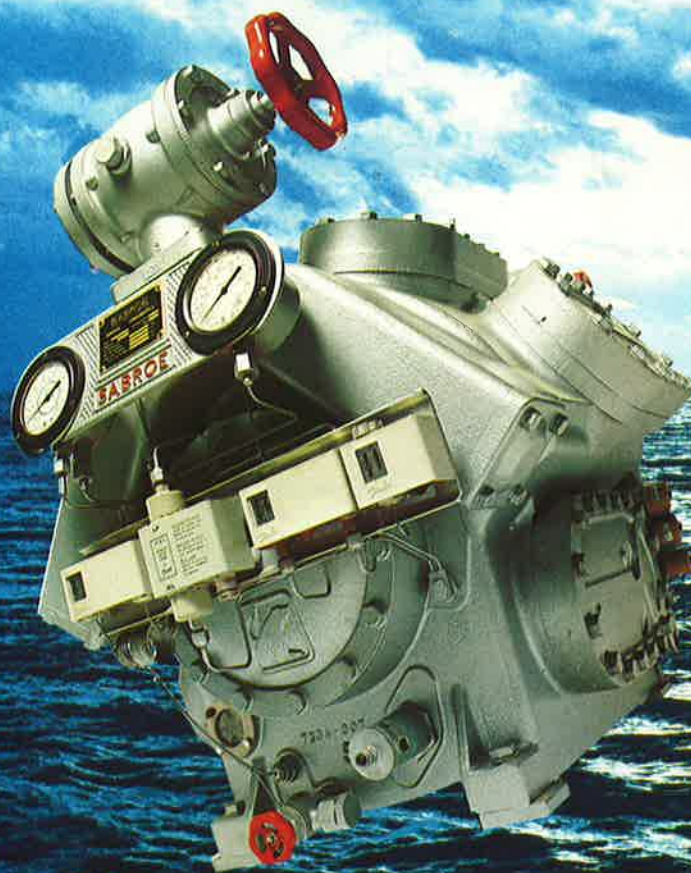
Pilar GARCIA DE LA BARGA

DESCUBRA LA PARTE OCULTA DE SU INVERSION

Los Compresores Frigoríficos **SABROE** tienen un Alto nivel de Investigación, Calidad, Efectividad y Garantía con un Bajo costo de explotación y Mantenimiento, que son razones con suficiente peso para no quedar ocultas al analizar la inversión de su Planta Frigorífica.

Estamos en todos los terrenos del Frío Industrial y Naval

Diseñamos, Fabricamos y Montamos su Instalación Frigorífica con la más avanzada Tecnología y Profesionalidad.



SABROE DE ESPAÑA, S. A.

Dirección Postal: Apartado n.º 30269
08080 Barcelona • España
Télex: 54381 SDES E
Telefax: (93) 661 40 66



Domicilio Social:
C/. Dr. Josep Castells, 5 - Polígono Salas
08830 Sant Boi (Barcelona)
Tels. (93) 661 62 04 - 661 60 04

Delegaciones y servicio en Madrid, Las Palmas, Sevilla, Valencia, Vigo



Impresiones
de una
fiesta
religiosa

FIESTAS EN EL MAR

Tradicionalmente, los pueblos de la costa celebran la fiesta del Carmen. Es la fiesta de los pescadores. Para muchos, su única fiesta. Patrona de las gentes del mar, la Virgen del Carmen es, en muchos casos, el único vínculo con lo sobrenatural.

Hay quien sostiene que la devoción de las gentes del mar a esta Virgen tiene su origen en la cristianización del culto de las divinidades marinas (1). Parece que fue en la Edad Media cuando los pescadores empezaron a invocar a la Virgen del Monte Carmelo como su protectora y abogada (2). En el siglo XIII, San Simón Stock la llama «Flor del Carmelo» y «Estrella del Mar» en su oración a la «Señora de los Cielos» (3).



COMENZO la devoción a la Virgen del Carmen mucho antes de que los pescadores la hiciesen su Patrona. Parece que en vida de Cristo algunos de sus seguidores ya iniciaron su culto en el Monte Carmelo (4). No obstante, siempre ha estado, de un modo u otro, relacionada con el mar. Su culto se sitúa en El Carmelo (Palestina), una montaña que se encara al Mediterráneo (5). Y Fray Justo Pérez de Urbel (6), inspirador de tantos sermones en los años del nacional-catolicismo, describe con prosa encendida a la Virgen del Carmelo, a la *Emperatriz del Mar*, como una nube metafórica, una nube blanca y pura que emerge del mar, respondiendo a la llamada del profeta Elías (7).

También se la presenta como una deidad protectora. Según la relación de la Orden Carmelita —la Virgen del Carmen es la devoción específica de esta orden—, la Madre de Dios se le apareció a San Simón Stock (religioso carmelita inglés) y le entregó el Escapulario del Carmen (8). Una piadosa tradición va más lejos, atribuyendo al escapulario la virtud de la salvación a todo el que lo llevara puesto en el momento de la muerte (9): «Recibe, hijo mío, esta prenda de salud que traigo a mis devotos en la tierra», así le dice Nuestra Señora. 'El que murie-

se con ella será dichoso, se librá del fuego que nunca se extingue y estará en la mansión de la bienaventuranza'. Era el santo Escapulario, el vestido blanco y castaño —austeridad y pureza—, que María entregaba a sus hijos como signo de predestinación, como escritura de paz y de alianza, como escudo de protección en los rudos combates de la vida» (10).

A finales del siglo XVI, la Iglesia institucionaliza la fiesta del Escapulario (11), y un siglo después la extiende a España (12). No tarda en prender la devoción a la Virgen del Carmen: «En España existen multitud de imágenes (de la Virgen del Carmen), siendo de notar que todas las que existen en puertos de mar, (...) son veneradísimas por la gente marinera» (13). Nuestra cultura es permeable a la figura de la deidad femenina, de ahí la expansión del culto mariano (14).

Se ha llegado a decir que para el catolicismo «María es la religión, la iglesia personificada» (15). No parece muy desacertado este juicio si se considera la devoción que tienen las gentes del mar en España a la Virgen del Carmen, en especial las de la Andalucía y una parte de la zona mediterránea.

¿Por qué esa devoción a la Virgen del Carmen? Quienes manifiestan un mayor grado de devoción por la Virgen del Carmen —los «hermanos», los miembros de una Hermandad de la Virgen del Carmen—, no saben explicarla: «Esa devoción a la Virgen es una cosa muy difícil de explicar, es inexplicable». Es un sentimiento, una emoción incontrolable: «Es inexplicable. Si pienso en la Virgen del Carmen y 'me se ponen los pelos de punta' ¿por qué me se ponen? No lo puedo explicar. No lo sé» (Informantes de una Hermandad de la Virgen del Carmen). En general, los sacerdotes han presentado una Virgen del Carmen protectora: «En muchos cuadros de pintura aparece la imagen de la Virgen con un escapulario salvando a esa gente del naufragio. Es lo que la gente de la mar ha visto» (ex-sacerdote). Su presencia en to-

das las embarcaciones es signo de su devoción: «Te pones a mirar barco por barco de pesca y no hay uno que no lleve la Virgen del Carmen con sus lucecitas. Siempre están encendi-

das» (Informantes de una Hermandad de la Virgen del Carmen). No saben por qué esta Virgen es su Patrona: «Ni lo saben ni tampoco les interesa» (sacerdote informante). Su

religiosidad es pragmática: «El hombre del mar tiene una religiosidad muy infantil, una religiosidad muy individualista, y necesita esa fiesta del Carmen. Tiene necesidad de esa Virgen que ellos quieren tanto y que de alguna manera les protege. Impetra la ayuda de la Virgen del Carmen sin saber muchas veces ni quién es» (sacerdote).

Humanizan la deidad y sus relaciones con ella. Convierten a la Virgen en algo cercano, vivo: es la patrona, la madre y la protectora (16): «Creen que la Virgen es alguien vivo. Le gritan, le chillan o la miran hacia el mar, como diciendo: 'A ver tu, muchacha, a ver si nos das buena pesca'. Le hablan como si fuese una personificación, como si fuese alguien vivo y no una imagen muerta. Y dicen: 'La Virgen del Carmen de aquí es especial, es guapísima. Tiene una expresión distinta. Sonríe. Las demás imágenes de la Virgen del Carmen de por ahí no rien, están serias. Esta habla. Tiene una especie de viveza. Es algo vivo'» (ex-sacerdote). Surge el piropeo de la emoción no contenida ante la deidad materna: «Es la patrona de los pescadores. Es la madre de los marineros. Ese día es que nos salimos de nosotros, la cogemos en todo lo que haga falta y la ayudamos en todo» (pescador de bajura). A la Virgen se la piropea. Es la forma personalista, humanizada de dirigirse a ella (17): «Aquí le gritamos: 'Viva la Virgen del Carmen! ¡Que guapa eres!'. (Se dice) eso porque se siente... un día de esos (se dice) para animar. La emoción sobre ella nos hace que vibremos y entonces le gritamos. Mayormente, le gritamos porque se siente» (pescador de bajura).

Según explica Isidoro Moreno, se piropea a la Virgen porque en su persona están reunidos «los tres atributos fundamentales de la mujer: maternidad, virginidad y belleza. Esto explica que las invocaciones y plegarias espontáneas sean a la vez requiebros y alabanzas y que, muchas veces, se le dirijan los mismos piropos y exclamaciones que si estuviese pasando una guapa y joven mujer del pueblo» (18). Pero, a la



Miles de puntaumbriños veneraron en procesión a su patrona, desde la ermita hasta la playa, donde es introducida en el agua.



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.

GRUPO IBERIC



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 CEPSA E	BARCELONA Tel. (93) 200 32 11 Telex 52862 CEPSA E	BILBAO Tel. (94) 490 51 00 Telex 32645 CEPSA E	LA CORUÑA Tel. (981) 22 02 25 Telex 86075 CEPSA E	LAS PALMAS Tel. (928) 260700 / 27 72 86 Telex 95028 CEPSA E	TENERIFE Tel. (922) 27 30 19 Telex 91005 CEPSA E	VALENCIA Tel. (96) 126 64 12 Telex 62047 CEPSA E	CEUTA Tels. (956) 51 31 00 Telex 78084 CEPSA E
---	---	--	---	---	--	--	--

vez, la Virgen es la madre por excelencia. En ella se busca protección y consuelo: «Andalucía es un pueblo que, en grandes sectores de su población, vive apegado a lo materno en una situación regresiva en la que la caricia de la madre protege de un padre concebido como una voluntad arbitraria que determina de modo inexorable su destino. Frente a este padre surge la ambivalencia y, a partir de ella, una repetición constante de su muerte y su continua representación imaginaria como un intento de elaborarla. Ante un futuro que no existe y que se constituye en una ame-

sidad de la madre. Busca protección en la figura de la madre»— hace hincapié en lo femenino/materno de esta deidad: «La Virgen que tienen en los barcos, les recuerda a la figura de la madre, a la figura de la esposa. Tiene un carácter femenino» (sacerdote).

Convertir a la Virgen en símbolo protector es una forma de instrumentalizar la religión: «El hombre de la mar está exponiendo la vida todos los días. Vive en una soledad terrible. La Virgen para ellos es protectora. En los momentos difíciles, el hombre de la mar la in-

máximo. La religión la tengo muy dentro de mí, en el sentido de que siempre me he acordado mucho en ratos malos que he tenido en la mar, y he vivido muchos momentos apurados. Soy creyente (por) lo que a mí me ha pasado y a muchos compañeros (cuando) hemos estado apurados... Yo creo que no se ve el milagro, pero (la Virgen del Carmen) nos apoya... Estos días atrás hubo aquí un temporal enorme (y) la Virgen nos ayudó a todos. Yo creía que no veníamos ninguno para acá. Fue terrorífico. Y la Virgen nos

seis meses— en el nombre de la Virgen del Carmen'. Incluso al echar la red dicen: 'En el nombre de la Virgen del Carmen'. Tienen que tener a alguien que les proteja. Y la única que tiene ese oficio es la Virgen del Carmen». (ex-sacerdote).

¿Se puede ser devoto de la Virgen sin ser un católico practicante?: «La parte marinera, no voy a poner de Punta Umbria, la parte marinera en España y creo que en todo el mundo entero, de ir a misa somos muy poco, muy poco. Pe-



naza de muerte, surge el apego al presente como si todo estuviese en él y surge la madre como vía de protección y de consuelo» (19). Y se le asigna un papel protector frente a la autoridad del padre/poder, para que le libre de su arbitrariedad/desigualdad y de su amenaza/represión (20).

Esto explica por qué se ha tomado a la Virgen como deidad protectora y no a un ser más poderoso, como Dios. Una religiosidad como la del niño/pescador —«Tienen una religiosidad infantil, primitiva. El niño siempre tiene más nece-

voca y le reza a su modo. Es una búsqueda de protección. Es una instrumentalización, trata de ponerse a Dios de su parte. El hombre de la mar depende de la climatología: si viene un vendaval, por muy potente que sea el barco, se puede ir al fondo. El hombre ha tratado de ganarse a la divinidad. ¿Y cómo se la ha ganado? Pues haciéndole ofrendas. Durante todo el año está continuamente trayendo flores a la Virgen» (sacerdote). No es que sea una deidad milagrera, pero es eficaz. Al menos los pescadores creen que les protege con su manto protector: «Yo creo en Dios al

ayudó mucho ese día. Cuando hay temporal, la Virgen siempre nos pone el 'manto' para que lleguemos, el 'manto' de ella» (pescador de bajura). Protege del miedo al naufragio y, también, del temor a la muerte: «Ese temor a la muerte, ese temor al naufragio, ese temor en definitiva a lo desconocido, parece que lo amparan en la protección de este Ser. Del naufragio se pasa a la muerte, a lo desconocido y ésta es la única devoción que tienen. No van a Misa. Es el único eslabón con el más allá. Cuando la gente se va, cuando se embarca, dicen: 'Hasta la semana —o hasta el día siguiente o hasta los

ro, sin embargo, creemos. 'Pa' nuestro interior, creemos, tanto como el que va todos los días a misa, o quizá más. Eso lo llevamos por dentro. En la mar estamos a cualquier cosa y ¿por qué no decimos ¡ay madre mía!?, sino que decimos ¡ay, Virgen del Carmen! Es que la llevamos por dentro. Para yo creer en la Virgen del Carmen y ser devoto de la Virgen y de cualquier santo, digo yo, ¿qué falta me hace a mí ir a misa?» (Informantes de la Hermandad de la Virgen del Carmen). Isidoro Moreno explica esta singular característica por el principio de reciprocidad que rige en el 'contrato patrocín-cliente' en esa relación perso-

nal/humanizada que tiene el devoto con la Virgen: «en ocasiones especialmente graves para el individuo, éste puede hacer un voto o promesa de realizar determinados actos piadosos... si la Virgen le concede el favor pedido, que puede consistir en la curación de alguna enfermedad, la superación de una crisis económica, o la resolución de un problema sentimental» (21). «Mi mujer tiene que ir todos los años descalza en la procesión por causa mía, por

de padres a hijos, por la simplicidad de sus creencias, y porque se practica colectivamente (23).

No puede decirse que los pescadores hayan aprendido la devoción a la Virgen del Carmen en la Iglesia, sino que forma parte de la cultura de su reducido núcleo. Es una herencia aprendida: «La Virgen del Carmen es nuestra madre, nuestra patrona. Nuestros viejos, que en paz descansan, siem-

gente de la mar? Pues estas cosas externas. No se si les ha penetrado algo del profundo misterio de la vida cristiana, de Jesucristo como fundamento de la religión cristiana, y sobre todo de su muerte, de su pasión y de su resurrección» (ex-sacerdote). Dios no es el eje central de su religiosidad. Invocan a la más alta divinidad por medio de la Virgen: «En general, hay una creencia en Dios. Lo invo-

«Aquí hubo miles de personas... Todo el mundo se desbordó en la fiesta del Carmen» pescador de bajura) (24).

Un bastón de plata con una imagen de la Virgen en la empuñadura es el símbolo que distingue al «Hermano Mayor». Quien tiene la «Vara» dirige el «Paso» en la procesión de la Virgen del Carmen. Para ganar la «Vara» hay que pujar en la subasta: «El que gana la puja de la vara es el que tiene derecho a sacar la Virgen el año siguiente. Aquí, (que) es sencilla y humilde, la vara costó 220.000 pesetas. Las pagó un patrón-armador de un barquito. El que se queda con la vara se la lleva a su casa. Y al año siguiente, se presenta en la capilla para sacar la procesión por el pueblo. La procesión va por donde le de la gana a él. Guía el recorrido de la Virgen. Y si no se lleva bien con alguna casa, pues...» (ex-sacerdote).

Como es un signo de autoridad, la «Vara» es un símbolo que sólo llevan los hombres (25).

Poseer la «Vara» durante todo el año aproxima aún más el devoto a su Virgen. Tener la «Vara» en casa es como tener a la Virgen: «Mis hijos, cuando se levantan, lo primero que hacen es besarla y pedir salud para sus hermanos, sus padres. Y por la noche igual». Se teme que acabe el plazo de posesión porque con la «Vara» se aleja la protección de la Virgen: «en mi casa quedará un vacío muy grande» (26).

Se puja por la «Vara» para cumplir una promesa: «Yo tenía una promesa por mi niño, porque lo tengo operado y tenía la promesa para quedarme un año con la 'Vara'. Y el año pasado surgió que mi marido estaba aquí y nos quedamos con ella». No parece importar el valor que llegue a tomar en la puja: «pensaba quedársela por lo que fuera» (27). Otros, poseídos por una emoción interior que no comprenden, se lanzan a la puja: «Este año, como estuve tan malo, estando yo aquí, en mi puerta, al pasar la Virgen, me dio cara en mi puerta y noté que me estremecí y noté mi cuerpo con más fuerza y salí para la ermita con la idea



En la capital onubense tan sólo unas 300 personas siguieron a la Patrona en procesión desde otras embarcaciones. Allí, la fiesta marinera, se reduce a los actos oficiales, en contraposición a los de Punta Umbría.

una enfermedad que tuve. Una promesa. Todos los años por agosto tiene que ir descalza en la procesión». (Informante de la Hermandad de la Virgen del Carmen).

Siguiendo la tipología elaborada por Pedro Castón Boyer, la religiosidad de los pescadores andaluces es una religiosidad tradicional (22): «La religiosidad de la gente de la mar es como una parte de toda esta religiosidad popular (la Semana Santa, la Virgen del Rocío, o de otras fiestas religiosas) que no se puede separar o que está incrustada dentro de ella» (ex-sacerdote). Este tipo de religiosidad se caracteriza, entre otras cosas, porque los contenidos religiosos se transmiten

pre han estado hablándonos de la Virgen del Carmen. Para nosotros (es) una emoción, una cosa que la llevamos dentro» (pescador de bajura).

Sus creencias religiosas están más cerca de lo pragmático que de lo místico/profundo: «Un marinero cuando se encuentra en peligro en la mar, se acuerda antes de la Virgen del Carmen que de su madre. Así de sencillo». No están iniciados en los profundos misterios de la fe católica: «Creen que sí, que Dios ha hecho las cosas, ha hecho el mundo. Que existe un Dios. ¿Qué es lo profundo de la religiosidad en la

can —¡Ay, Dios mío!—. En los momentos clave de su vida Dios está presente. Ahora, ¿qué Dios es el que tiene el pueblo marinero? Pues es un Dios que muchas veces no tiene nada que ver —muchas veces, no digo siempre— con el Dios que ha venido a revelar Jesucristo. Recurren a Dios en los momentos trascendentales de su vida, como puede ser el momento de la enfermedad. Y muchas veces lo hacen a través de las devociones, como la de la Virgen del Carmen» (sacerdote).

Se muestra el cariño y la devoción a la Virgen en una manifestación multitudinaria:

de quedarme con la 'Vara'. Allí me emocioné más y me quedé con ella» (28).

Otra característica que diferencia a la religión oficial de la tradicional es la oposición liturgia fría-liturgia colorista (29). En la fiesta del Carmen hay un componente dramático que se manifiesta en algunas fases del ritual. A la Virgen se la conduce sobre los hombros, sin ayuda de sistemas mecánicos: «la Virgen parece así andar realmente, a la vez que sus hijos la sienten físicamente, con el consiguiente reforzamiento de la relación personal que ello implica» (30). A la Virgen se la introduce en el mar: «Uno de los momentos más emotivos de la procesión tuvo lugar cuando la imagen de la Virgen fue introducida en el mar por unos costaleros a los que les cubría el agua hasta los tobillos». La Virgen, «una vez dentro del agua, fue mecida suave y amorosamente en repetidas ocasiones al compás de las olas por todos los devotos que la portaban. El agua llegaba incluso a cubrirles los hombros» (31).



La prensa local destacó la ausencia de los onubenses en la festividad de la Virgen del Carmen. En la foto, inicio de la procesión.

Pero meter a la Virgen en el agua es una innovación reciente, que ha derivado del paseo o procesión por la ría con la Virgen embarcada: «Aquí, hace veinte años la sacaban en barco por la ría, pero hubo un naufragio. Chocó un barco con otro en esa especie de procesión por la mar y se ahogó una muchacha. Desde entonces...» (ex-sacerdote). Se cambió el procedimiento, y se pasó a conducirla por la orilla. Aunque el riesgo no ha desaparecido —«Este año hubo peligro. Les llegaba el agua al cuello. Hubo peligro de que se hubiese ahogado alguna persona al querer ir muy cerca y tocarla... y meterse cuanto más mejor...»—, resulta sorprendente la rapidez con que han asimilado el nuevo ritual: «Se manchan la ropa de fango, se estropean los zapatos, los pantalones, los vestidos, lo que tienen en los bolsillos se les moja» (ex-sacerdote).

Momento culminante de la fiesta es el homenaje que se hace a los fallecidos en la mar (32). Una sencilla ceremonia que se limita a lanzar coronas de flores al mar: «El sábado

NOTAS

- (1) «... los marineros siempre veneraron la fuerza natural y sorprendente de las divinidades marinas; este culto tradicional de la gente de la mar también se cristianiza y surge de esta manera la enraizada y extendida devoción por su patrona y guía, Nuestra Señora del Carmen». Manuel Zurita Chacón: El Carmen y la mar. Fiestas de verano en honor de la Virgen del Carmen. Isla Cristina, 1988.
- (2) F. A. Garrido Sauro, «Procesión y novena en Paterna», Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.
- (3) J. A. Sánchez Pérez: El culto mariano en España: Tradiciones, leyendas y noticias relativas a algunas imágenes de la Virgen del Carmen, Madrid, 1943, página 115.
- (4) «Parece que algunos cristianos se reunieron en el Carmelo durante la vida de Jesucristo, para honrar a la Virgen María, y siempre se ha considerado como una montaña especialmente dedicada a ella». Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, Madrid, Espasa-Calpe, Tomo XI, página 1127.
- (5) El Carmelo o Monte de San Elías «Es un promontorio que rodea por el sur la bahía de San Juan Acre en el Mediterráneo, en cuyas olas parece que va a precipitarse», *Ibid.*, página 1126.
- (6) «No llovía sobre la tierra. Los barbechos se rompían, abriendo sus ásperas fauces y alzando sus ruegos inútiles a un sol vengador (...) (La) oración impetuosa (del más grande de los profetas) asciende entre los susurros del viento (...) ... el profeta Elías, con el rostro entre las rodillas, tembloroso y pálido abre su corazón para recoger la respuesta de Jehová (...). Y en la lejanía aparece una nube, blanca como el vellón de una oveja, chica como la huella de un hombre (...) Y la nubecilla vuela, vuela sobre el mundo secundando los eriales sedientos y oreando los espíritus abrasados. (...) ... la nube propicia arrebolada de sol, vestida de púrpura y de nácar; la nube amable y riente, la nube mística y simbólica, la que en su seno lleva los torrentes de la salud; blanca, grácil, ligera; la que emerge del mar revuelto de la historia de los hombres, sin llevar consigo ni la pesadez de las profundidades y los lodos de las tormentas ni la amargura de las sales marinas: María, la Virgen del Carmelo, la Reina de la Montaña, la Emperatriz del Mar». Fray Justo Pérez de Urbel: Itinerario litúrgico, Madrid, Fax, 1941, páginas 154-157.
- (7) «... la nubecilla que viene cargada con los tesoros del cielo, rocío que hace florecer los corazones yermos, lluvia que refresca la calzada atmosférica de la pasión, chorro de luz que salta delante de nuestros pasos vacilantes. Es siempre la Virgen del Carmen, Nuestra Señora del Carmelo: gracia, consuelo, alegría, hermosura, fecundidad». Fray Justo Pérez de Urbel (Dir.): Anuario católico español, Madrid, 1953, Tomo II, página 686.
- (8) Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, Madrid, Espasa-Calpe, Tomo XI, página 1119.
- (9) F. A. Garrido Sauro, op. cit.
- (10) Fray Justo Pérez de Urbel (Dir.) Anuario católico español. op. cit., página 686. «María es el consuelo de la humanidad entera. ¡María está aún en la tierra y en el cielo! ¡Está en todas partes! El soldado que marcha a la guerra la invoca en medio del combate y entre humo de la pólvora. El marinero coloca su santa imagen sobre el mástil de su nave azotada por los vientos y la tempestad, y la llama Estrella de la Mar. Es el remedio de todos los dolores porque todos los ha probado. Es la mujer tímida y modesta que ha vivido en el desierto, que ha visto morir a su Hijo Único en una cruz y que ha pasado todas las amarguras de la vida». Excmo. Sr. Conde de Fabreque: Historia, tradiciones y leyendas de las imágenes de la Virgen aparecidas en España, Madrid, Juan José Martínez Editor, página 547.
- (11) «En 1587, en pontifical Sixto V aprobó la festividad del Escapulario». J. A. Sánchez Pérez, op. cit., página 115.
- (12) «El 21 de noviembre de 1674, el papa Clemente X extendió esta festividad a todos los reinos de España y el 24 de septiembre de 1726 el papa Benedicto XII declaró fiesta universal la solemnidad de la Virgen del Carmen». F. A. Garrido Sauro, op. cit.
- (13) J. A. Sánchez Pérez, op. cit., página 115.
- (14) «La España es la Nación por excelencia consagrada al culto de María, por eso la ha levantado en todas partes templos, ora sobre los nevados montes, cuya cima toca el cielo, ora en los oscuros valles, ya en las fecundas llanuras, ya sobre la movible arena o escarpadas rocas en las playas de sus mares». Excmo. Sr. Conde de Fabreque, op. cit., páginas 546 y 547.
- (15) *Ibid.*, página 546.
- (16) Isidoro Moreno Navarro: Propiedad, clases sociales y hermandades en la Baja Andalucía, Ma-

RODMAN 90:

Nos anticipamos a la nueva década



CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	27,98 m.
Eslora en flotación	24,87 m.
Manga	8,00 m.
Puntal	4,20 m.
Calado	2,82 m.
Potencia aprox.	600-800 CV
Velocidad aprox. plena carga	9-11 nudos
Autonomía aprox.	8.000 millas
Capacidad de bodega aislada ...	160 m. ³
Capacidad de combustible	100 m. ³
Capacidad de agua dulce	12 m. ³
Habilitación	15 personas
T.R.B aprox	180

Asi es el Rodman-90. Un buque fabricado en Poliester Reforzado con Fibra de Vidrio cuya altísima tecnología, procesamiento, bajo mantenimiento y

extraordinario poder de detección le convierten en un instrumento técnicamente perfecto para la faena en la mar.

***polyships* S.A.**

CONSTRUCCION NAVAL EN P.R.F.V.-REPARACIONES
Dique con 5.000 T.m. de capacidad ascensional.
Varaderos de 1.500 T.m.

Tel. (9 86) 37 22 33. Tlx. 83667 - PLSP E. FAX 374337. Ap. Postal 501. Rios. VIGO.



(16 de julio) fue el día grande. Sacamos a la Virgen a las siete y media de la tarde. Hicimos la ofrenda por los marineros amigos nuestros que habían caído en la mar, con una corona que tiramos al agua y una misa y le rezamos la Salve (marinera). La Virgen mirándonos a nosotros desde la playa. Fue una co-

sa que yo...» (pescador de baja).

Participar en la fiesta, estar presente físicamente es sentirse miembro de la comunidad. Ese día «intentan estar en tierra, intentan que la familia salga. El celebrar la fiesta es un orgullo. La gente ve que van el padre y la madre con los hijos.

Saben que están en tierra. Hay un ansia grande de pasar en tierra la Virgen del Carmen. Hay un ansia grande de que vean que son ellos los que se identifican con esa imagen. Creen que es bueno que la gente les vea, que la gente les note, que la gente diga: 'Esta aquí. Está con la familia. Está cele-

La frialdad de los actos onubenses se contraponen al fervor con que son seguidos en Punta Umbría donde, en ocasiones, se pone en peligro la propia vida por poder tocar a la Virgen.

brando la fiesta. No es suficiente con celebrarlo en privado, sino que les tira, que les va bien celebrarlo también públicamente. Y tienen que hacer un regalo, entregar una vela, quedarse con un ramo de flores en la subasta, meterla en el agua, pegar un grito...» (ex-sacerdote).

Y es que si no participan su universo simbólico se desmoronaría y no se sentirían miembros de la comunidad a la que pertenecen (33). Dos titulares de un mismo periódico recogían la vida y la muerte de la fiesta marinera. Pujanza para la comunidad que crece: «Miles de puntaumbrieños veneraron en procesión a su patrona. Puntaumbrieños y visitantes se arremolinaron, se apretujaron para estar lo más cerca posible de la virgen marinera». Epitafio para la fiesta de la capital, a la que sólo le queda el estuche: «... se notó la ausencia de los onubenses en la capital... aproximadamente unas 300 personas siguieron a la Patrona en procesión desde otras embarcaciones» (34). ■

J. M. MONTERO LLERANDI
Juana SANCHEZ ORTIN

NOTAS

- drid, siglo XXI, 1972, páginas 263-266.
- (17) *Ibid.*, página 263. En el Diario Huelva podía leerse: «Los marineros piropearon ayer a la Virgen del Carmen durante el recorrido procesional por la ría de Huelva». «... vitorearon y piropearon (a la Virgen) durante el recorrido procesional por la ría de Huelva». «... los pasajeros coreaban con entusiasmo: ¡Viva la Virgen del Carmen! ¡Vivan los marineros!». Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.
- (18) Isidoro Moreno Navarro: op. cit., página 264.
- (19) Carlos Domínguez Moreno: «Aproximación psicoanalítica a la religiosidad tradicional andaluza», en: Pedro Castón Boyer (Ed.): La religión en Andalucía. Aproximación a la religiosidad popular, Sevilla, Biblioteca de la cultura andaluza, 1985, páginas 153-170.
- (20) *Ibid.*, páginas 153 y 154.
- (21) Isidoro Moreno Navarro: op. cit., páginas 261 y 262. «En otras ocasiones —dice este autor—, se ofrecen exvotos consistentes en una pequeña figura de plata o latón para colgar junto al retablo de la Imagen, representando el órgano salvado, caso de haber sanado éste en alguna grave enfermedad, o algún cuadro donde se

represente el milagro agradecido. En todos estos casos se pone de manifiesto el principio de reciprocidad, que actúa del mismo modo que en las relaciones interpersonales. La Virgen o Jesucristo, en algunas de sus advocaciones, o un santo particular, son los patronos que protegen al individuo y le ayudan a resolver los problemas de diverso tipo a que éste debe enfrentarse en el transcurso de su vida. La relación es marcadamente personalista. Al igual que se pide un favor a personas poderosas, que por su privilegiada situación pueden beneficiar a quien se compromete a servirlos, se impetra la concesión de una determinada gracia o la realización de un milagro. Este 'contrato diadico', asimétrico, con la Virgen u otros seres sobrenaturales esta muy generalizado en todas las comunidades españolas, sean o no rurales, y forma parte de la tradición religiosa popular, al igual que ocurre en otras áreas culturales geográficamente más alejadas (...) es un aspecto de la cultura común a una gran parte de las comunidades inmersas en la tradición cristiana del Mediterráneo, que explica, en gran parte, el por qué una persona puede ser fiel devota de Cristo, la Virgen o los Santos sin participar apenas de

- las creencias y la moral cristianas». *Ibid.*, página 262.
- (22) Pedro Castón Boyer: «La religiosidad tradicional andaluza. Una aproximación sociológica», en Pedro Castón Boyer (Ed.): La religión en Andalucía. Aproximación a la religiosidad popular, Sevilla, Biblioteca de la cultura andaluza, página 101.
- (23) *Ibid.*, páginas 101-103.
- (24) En el titular del reportaje dedicado a las fiestas de Punta Umbría se leía: «Miles de puntaumbrieños veneraron en procesión a su patrona, que fue mecida al compás de las olas». Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.
- (25) Isidoro Moreno Navarro, op. cit., página 259.
- (26) «Rematantes de las pujas de la Vara», Fiestas del Carmen, La Pédola, Lepe.
- (27) *Ibid.*
- (28) *Ibid.*
- (29) Pedro Castón Boyer: «La religiosidad tradicional andaluza. Una aproximación sociológica», op. cit., página 103. «... la procesión... se desarrolló entre pasodobles, sevillanas y la 'salve marienra'. «Cada uno de los barcos que acompañaron a la imagen de la Virgen del Carmen rindieron homenaje a la patrona de los marineros con cánticos, palmas, y haciendo sonar sus sirenas, cuando

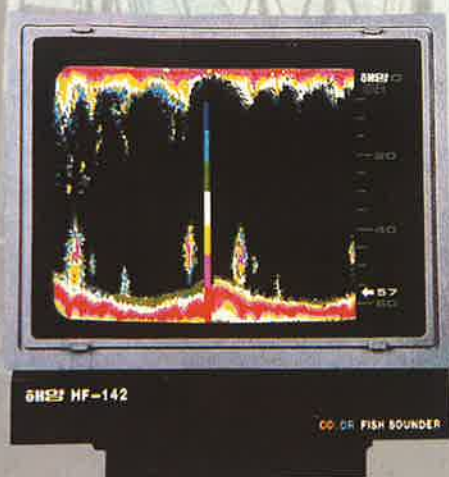
- la embarcación en la que viajaba la Virgen pasaba junto a ellos». «Los marineros (que eran soldados en periodo de servicio militar), engalanados con sus mejores trajes bailaron por sevillanas en (la embarcación) que portaba a su Patrona, la Virgen del Carmen. Fue la Banda de Tambores y Cornetas la que amenizó la fiesta de los marineros, que cuando se quedaban sin música cantaban ellos mismos, mostrando de esta forma su devoción hacia su Patrona, la Virgen del Carmen, a la que también llaman Reina de los Mares. Pero ahí no quedó la cosa, también demostraron estos marineros su buen arte con el pasodoble...». Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.
- (30) Isidoro Moreno Navarro, op. cit., página 265.
- (31) Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.
- (32) «... en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel se depositaron coronas de flores en recuerdo de los fallecidos en la mar». Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.
- (33) Pedro Castón Boyer: «La religiosidad tradicional andaluza. Una aproximación sociológica», op. cit., páginas 121 y 122.
- (34) Diario Huelva, número 1795, 17 de julio de 1988.

Hablemos profesionalmente

Sondas

HAI YANG

Las profesionales.



HF 141. Sonda color con pantalla de 14 pulgadas. Potencia 1.5 kW monofrecuencia 50 KHz. Alcance 1.200 m. ó 600 brazas.

Funciones de seguimiento automático, ZOOM de fondo o de cualquier objetivo, VRM, supresor de interferencias y ecos débiles. Representación simultánea en pantalla de perfil y zoom.

HF 142. Doble frecuencia 50 y/o 200 KHz con representación simultánea de ambas en pantalla. Resto de características iguales a HF 141.

Es un producto de:

SITELSA
NAUTICA

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

uniden®

MC 6700

RADIOTELEFONO MARINO DE UHF CON 55 CANALES SINTETIZADO

Por su calidad, robustez y prestaciones se ha convertido en el radioteléfono más popular entre los profesionales. EL NUMERO UNO. Exija. No se conforme con menos. Potencia 1/25 w. Doble escucha. Acceso directo a canal 16. Homologado por la DGMM.



es un producto

SITELSA
NAUTICA

C/. Muntaner, 44
08011 BARCELONA
Tel. (93) 323 43 42
323 43 15
TLX. 54218 SITE
FAX (93) 323 50 62

*En cuatro años se invertirán
2.250 millones de pesetas*

ARRRECIFES ARTIFICIALES

DURANTE estos últimos años, el mar está siendo utilizado de forma abusiva. Su degradación se hace evidente. Igual es usado como vertedero de residuos contaminantes que como ruta comercial. La dinámica costera en playas y litorales es alterada y sus recursos minerales explotados. Si a ello unimos la disminución de los recursos pesqueros en el litoral, debido a la sobrepesca y al arrastre indiscriminado, resulta evidente la urgencia en la adopción de medidas. Medidas que pueden ir desde la aplicación de una normativa legal que penalice las actividades contaminantes a la limitación del número y dimensiones de las artes de captura. Entre estas medidas está teniendo un importante auge la instalación de arrecifes artificiales. Sobre los requisitos para su autorización y las ayudas que se conceden versa el presente reportaje.

LOS arrecifes artificiales suponen el fondeo en el mar de estructuras o construcciones, más o menos complejas, fijas o móviles, destinadas a delimitar zonas protegidas y a permitir la protección o desarrollo de zonas de especial interés ecológico o pesquero.

Con la instalación de cualquier tipo de arrecife, se aumenta la complejidad del biotipo, proporcionando nuevos espacios verticales, cavidades, sustratos de agarre, etcétera. De esta forma se crean refugios que protegerán a

los animales marinos contra el posible ataque de sus enemigos, funcionando al mismo tiempo como medio de desarrollo de larvas y gusanos, alimento habitual de diversos peces, con lo cual se atrae a gran número de especies pequeñas, que a su vez sirven de alimento a otras mayores, culminándose así una auténtica cadena alimenticia. Incluso pueden servir de puntos de referencia para muchas especies migratorias.

Todo pescador sabe que la existencia de un buque hundido, o de cualquier nueva estructura

sumergida, de ciertas características, trae consigo un aumento de capturas en la zona. Si a esto último unimos su carácter disuasorio ante técnicas de arrastre ilegal, podemos decir que tienen una multiplicidad de usos o fines, todos ellos de máxima importancia a la hora de frenar la degradación a la que antes nos referíamos.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con los arrecifes artificiales se pueden clasificar en halieúticos, biológicos, ecológicos y socio-económicos.



Los arrecifes artificiales, al igual que los naturales, constituyen un punto de referencia para numerosas especies migratorias. La creación de un arrecife trae consigo un aumento de capturas en la zona, a la vez que ayuda a frenar la degradación del medio.

— Halieúticos, al conseguir un desarrollo de estos recursos protegiendo las zonas de cría, favoreciendo el crecimiento de especies sobreexplotadas, proporcionando al mismo tiempo presas y alimento, y fomentando los métodos de pesca artesanal, pesca sin duda mucho más selectiva que la de arrastre.

— Biológicos, al producirse una reducción en la mortalidad natural, aumentando la producción natural por el hecho de tener una mayor disponibilidad de alimento.

— Ecológicos, al producirse un aumento de la diversidad del ecosistema y un desplazamiento de la energía hacia el sistema bentónico.

— Socio-económicos, es decir, aquellos derivados de la recuperación de la pesca artesanal costera elevándose la renta individual de este sector; de la creación de una gestión diferente de la banda costera, dado que se pueden desarrollar asociados a los arrecifes algún tipo de cultivo marino tanto de tipo intensivo como extensivo, iniciándose los pescadores de la zona en actividades productivas y no sólo extractivas; o del desarrollo de actividades deportivo-turísticas, desarrollo que trae consigo una serie de beneficios locales complementarios (creación de nuevas empresas de servicios, venta de material deportivo, alquiler de embarcaciones, etcétera).

En cuanto a los materiales utilizados hasta la fecha, para la realización de arrecifes artificiales, vemos que se ha pasado de los productos naturales (artesanales), tales como bloques de piedra, ramas, troncos de árbol, etcétera, a una gran diversidad de productos manufacturados y de materiales de desecho (carrocerías de automóviles, neumáticos, escorias, hundimiento de buques destinados al desguace). Pero este tipo de materiales, vistas las experiencias obtenidas, no solamente no son adecuados, sino que resultan nocivos.



La última tendencia es la utilización de productos manufacturados, estudiados y realizados *ad hoc* para su uso, ya sea en cemento, metal o fibra de vidrio, pero incluso estos nuevos materiales deben estar exentos de microcontaminantes.

Los cuerpos que conforman un arrecife artificial pueden ser fijos o móviles; simples o bien estructuras con cavidades, con oquedades de diversas formas y diámetros, pueden ser anclados al fondo o bien colocados sobre éste, de uno en uno, o bien en grupo, en forma de construcciones y arquitecturas elevadas del fondo, o fijadas al mismo mediante la ayuda de lastres y flotadores. La instalación de un arrecife artificial puede constituirse con ayuda de cuerpos de distintos tipos, y estos últimos pueden estar siguiendo un diseño y una estrategia particular con diversas relaciones de densidad, según el lugar donde se instalen, y según los objetivos a los que ya se hizo referencia. Naturalmente todas estas diferentes formas, estructuras y modos de instalación de arrecifes no son gratuitos o fruto de la fantasía, sino que obedecen a diferentes criterios y condicionamientos.

Es decir, que según los fines a alcanzar, se utilizan estructuras y

materiales distintos, cada una de ellas con sus ventajas e inconvenientes. Por ejemplo, para fines disuasorios se requiere un peso elevado, disponiendo de elementos estructurales sobresalientes, como vigas de hierro y hormigón y ganchos que producirán la pérdida del arte, y con un anclaje impedir su desplazamiento. Si de lo que se trata es de crear núcleos de repoblación, en este caso se destacaría la importancia del desarrollo de superficies verticales, así como la existencia de numerosos perfiles que produzcan variaciones del flujo del agua en su entorno inmediato, favoreciendo de este modo, la renovación de partículas suspendidas. Dado que la tendencia actual es hacerlos cada día más grandes, se pueden convertir también en elementos disuasorios.

Otra distinción la podemos hacer, según vayan enfocados a la maricultura en mar abierto (caso de los cultivos suspendidos de moluscos); según si van destinados a potenciar la fijación de algas y a dar cobijo, entre otros, a crustáceos, acrecentando a su vez la pesca; o los denominados «rompeaguas», destinados por lo general a alterar el régimen hidrológico con la intención de proteger de la erosión zonas concretas del litoral. Estos últimos,

aunque sean colonizados por organismos, no son los más idóneos para la repoblación ya que carecen de compartimentos que puedan servir de refugio a las especies.

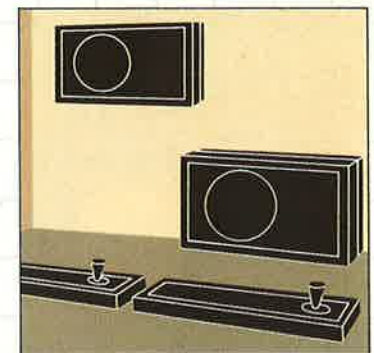
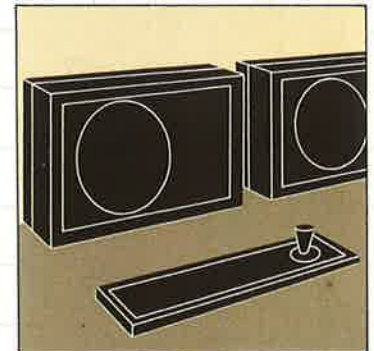
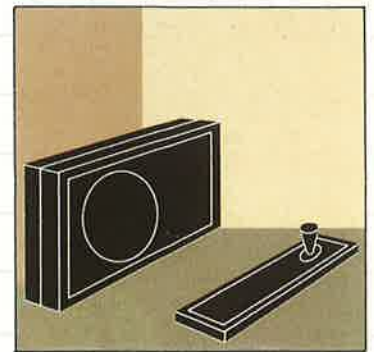
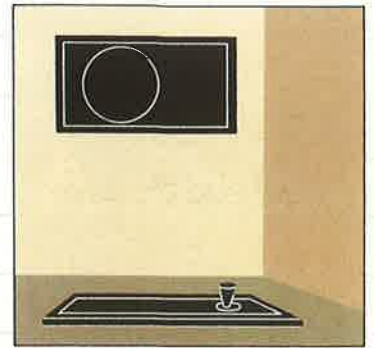
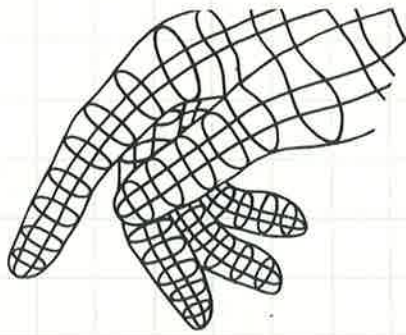
La construcción de arrecifes artificiales tiene antecedentes históricos remotos en muchos países. Desde muy antiguo, los pescadores japoneses arrojaban piedras y rocas desde sus barcos al fondo del mar con el fin de crear más oquedades que sirvieran de refugio a las especies objeto de sus capturas. Pero no será hasta mediados del pasado siglo cuando contemos con datos referentes al primer arrecife artificial construido. Este tuvo como fin el fomento de la pesca deportiva y se situó en las costas del estado norteamericano de Carolina del Sur. En cuanto al Mediterráneo, las primeras experiencias se han llevado a cabo con objeto de impedir el arrastre ilegal cercano a la costa, problema que los pescadores artesanales de la zona vienen conociendo desde siempre. He aquí una primera diferencia con respecto a la filosofía que se encuentra en el origen de otros ensayos y tentativas extra-mediterráneas. Mientras que para estos últimos el objetivo es y fue siempre el de crear refugio y condiciones de atracción y concentración de organismos diversos, repoblando los fondos arenosolicuosos, en el Mediterráneo el fin principal ha sido impedir el arrastre ilegal en el litoral.

En España, aunque se ha comenzado relativamente hace poco tiempo, ya se tienen diversas experiencias de este tipo de actuaciones. Conviene empezar por los arrecifes del Maresme (1979), también denominado proyecto Escórpora, frente a las costas del Puerto de Arenys de Mar (Barcelona). Consta de material diverso; neumáticos, carrocerías y material de fibrocemento. Se fondeó entre 21 y 33 metros.

El arrecife de Bagur (1982), frente a la playa de Sa Riera (Gerona), fue el segundo atendiendo a una relación cronológica. Se

nadares

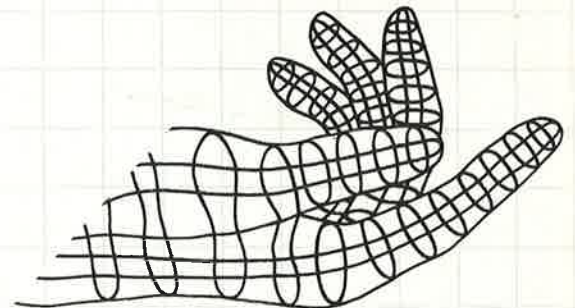
Concept



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

38 AÑOS DEDICADOS A NUESTRA PROFESION

- Hélices clásicas para todo tipo de buques.
- Equipo de tobera y hélice para buques de hierro, madera y poliéster.
- Hélices de empuje lateral y de paso controlable.
- Recuperación de todo tipo de hélices y de piezas de motores marinos.



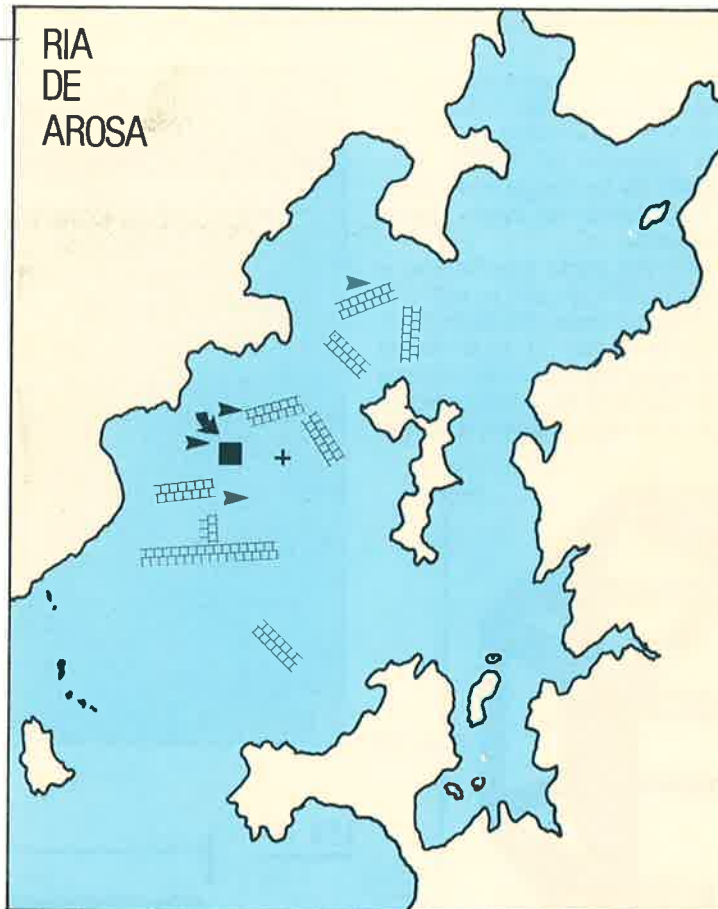
CAPRIZOS



FUNDICIONES
ADRIO S.L.

Jacinto Benavente, 61 - Aptdo. 1.555 Teléfs. 23 36 02 - 23 56 33
36202 VIGO (SPAIN)
Telefax (986) 20 42 48

En la Ría de Arosa hay instaladas 16 barreras a profundidades que oscilan entre los 10 y los 38 metros. Los arrecifes han supuesto la recuperación de la pesca artesanal.



■ Barreras ■ Barco naufragado ► Biotipos prospectados
◆ Estación control + Arrecifes alveolares piloto



fondearon a unos 25 metros unidades de hormigón armado. Entre 1982 y 1983, en el interior de la bahía de Palma se fondearon siete barcos a profundidades entre 25 y 42 metros. No se realizó ningún seguimiento. En 1983 y 1984 se crearon los arrecifes de la bahía de Gando (Gran Canaria) y de los Erizos en Lanzarote, a base de chatarra de aviones y de barcos, respectivamente.

En 1984 se inicia la instalación de 16 barreras (286 obstáculos) en aguas de la ría de Arosa (Pontevedra), entre 10 y 38 metros de profundidad. Se trata de bateas en desuso y de un arrecife alveolar piloto sumergido en febrero de 1986 a 12 metros de profundidad, al norte de la isla de Rúa. Este proyecto es uno de los pocos que cuentan con informaciones derivadas de su seguimiento. El arrecife de L'Estartit (Gerona), se realiza en 1986, a 18 metros y se compone de estructuras de hormigón armado, bovedilla y de hierro. También en ese año se crean el arrecife de L'Ampolla (Tarragona), que consta de 14 estructuras de hormigón armado y bovedilla, de 27 metros cúbicos de volumen individual a 17 metros de profundidad; y el arrecife de Salou (Tarragona), constituido por unidades de 1 metro cúbico de volumen individual de hormigón armado, bovedilla y hierro.

El carácter experimental de los proyectos ejecutados hasta la fecha, o en curso de realización, juntamente con los escasos conocimientos recogidos sobre el impacto de su instalación ha condicionado hasta la fecha su financiación. Pero, la entrada en la CEE ha venido a cambiar este panorama. El Reglamento (CEE) número 4028/86 del Consejo, relativo a acciones comunitarias para la mejora y adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura, de tanta importancia para la evolución estructural del sector, concede una ayuda financiera a aquellos proyectos de carácter público, semipúblico o privado

relativos a acciones de protección y valoración de las zonas marinas costeras mediante la instalación, dentro de la isobara de 50 metros, de elementos fijos o móviles destinados a delimitar zonas protegidas y a permitir la protección o desarrollo de aquellas zonas de especial interés ecológico o pesquero. Estos proyectos deben inscribirse en el marco de un programa, y suponen una inversión superior a 50.000 Ecus. Igualmente, ha de realizarse un seguimiento científico de la acción, durante al menos tres años, incluyendo, especialmente, la evaluación y el control de los recursos halieúticos de la zona de

que se trate, e ir acompañados de la prohibición, durante tres años, de toda actividad pesquera en la zona protegida, incluyendo la pesca con aparejos fijos o la recogida directa. Posteriormente a este plazo, sólo debe ser permitida la pesca con medios artesanales en el arrecife. Estos proyectos, según el Reglamento comunitario, deberán ser realizados por una Organización de Productores reconocida, una Cooperativa de producción o un Organismo designado a tal efecto por la autoridad competente del Estado Miembro.

El programa de orientación plurianual de ordenación de zo-

nas marítimas protegidas, elaborado por la Secretaría General de Pesca Marítima en colaboración con los organismos competentes de las distintas Comunidades Autónomas, fue aprobado para el período 1987 a 1991, por la misma Decisión de la Comisión de 11 de diciembre de 1987 que aprobara el programa de acuicultura. La aprobación fue conjunta, pero constituye un documento diferenciado, ya que el acondicionamiento de la franja costera se considera dentro del campo de la ordenación pesquera y no de la acuicultura.

Su desarrollo supondrá, señala el texto del programa, una mayor coordinación entre las diferentes administraciones implicadas y la puesta al día de la información. La recopilación y análisis de esta información permitirá una continuidad en las acciones y una programación adecuada basada en prioridades.

El Reglamento 4028/86 viene legalmente desarrollado en el Real Decreto 219/1987 de 13 de febrero (BOE de 20 de febrero), en las Ordenes de 3 de marzo de 1987 (BOE de 6 de marzo), y de 21 de enero de 1988 (BOE de 23 de enero), ésta última sobre tramitación de expedientes de ayudas a instalaciones de acuicultura y de autorización y subvención de arrecifes artificiales. Toda esta normativa regula las condiciones de acceso a las ayudas comunitarias y nacionales, así como a la autorización de su emplazamiento, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas sobre dichas actividades.

El MAPA, a través de la Dirección General de Ordenación Pesquera, o las CC. AA., cuando el acondicionamiento afecte a aguas interiores, serán las competentes a la hora de autorizar la instalación de arrecifes artificiales.

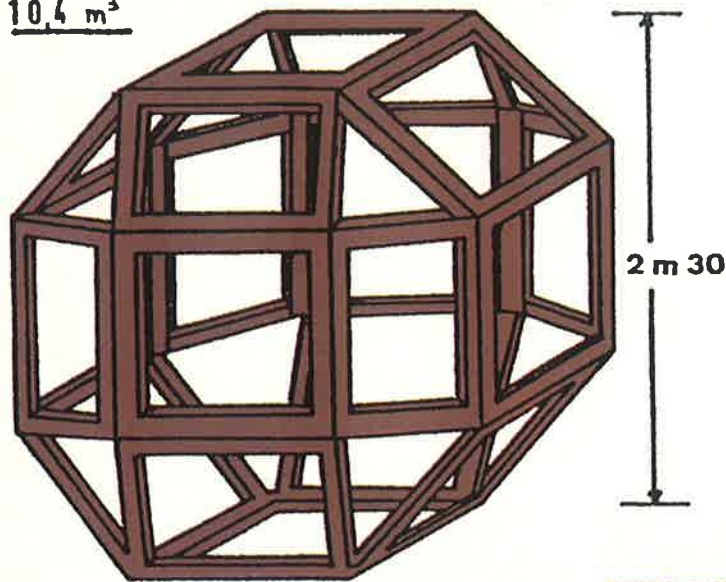
Para obtener dicha autorización se hace necesaria la presentación de la siguiente documentación: datos personales del titular; copia autenticada de la es-

critura de constitución de la sociedad, en su caso; situación de los arrecifes o instalaciones similares que se proyecten, con plano superponible a la carta marítima correspondiente en el que se reflejen estos datos; evaluación máxima sobre el fondo y sonda mínima de los arrecifes o instalaciones similares; lugar de embarque, procedimiento de transporte y sistema de anclaje de las estructuras; características de las estructuras que se pretendan fon-

la estructura tiene el carácter de fija, se requiere, con carácter previo a la autorización, la oportuna concesión del MOPU. Basando, en los demás casos informe favorable del citado Departamento.

En este punto debe hacerse la observación de que se está a la espera del desarrollo de la nueva Ley de Costas (1), en la cual es de desear que la consideración de movilidad de las estructuras tenga una interpretación más am-

10,4 m³



Unidades o módulos de arrecife artificial tipo. La forma y volumen de los módulos responderá a los fines a alcanzar.

dear, con indicación del material utilizado en su construcción, formas y pesos, todo ello indicado en una Memoria. También deberá presentarse un estudio ecológico que incluya la situación de las pesquerías locales, acreditando la idoneidad del lugar para su instalación en orden al desarrollo de las especies a las que va destinada. Tanto la memoria, como estos estudios han de ir firmados por un facultativo competente.

Asimismo, deberán hacerse constar las especies y procedimientos de repoblación si ésta existiera; un plan de seguimiento de la incidencia de los arrecifes o estructuras similares sobre su entorno, durante al menos los tres años siguientes a su instalación. El compromiso de realización de dicho plan deberá acreditarse documentalmente mediante la presentación de un contrato, convenio o compromiso suficiente con un organismo de investigación de forma que se garantice dicho seguimiento.

Se hará indicación expresa sobre la eventual movilidad de las estructuras. Esto se debe a que si

plia, dado que hasta la fecha sólo se consideran móviles los anclajes, por lo que toda autorización tiene que pasar por la tramitación administrativa relativa a las concesiones administrativas, con la demora consiguiente.

En base a la naturaleza y uso de las estructuras a instalar, la aprobación del proyecto implicará el compromiso por parte del titular del arrecife de mantenerlo en las condiciones previstas en el mismo.

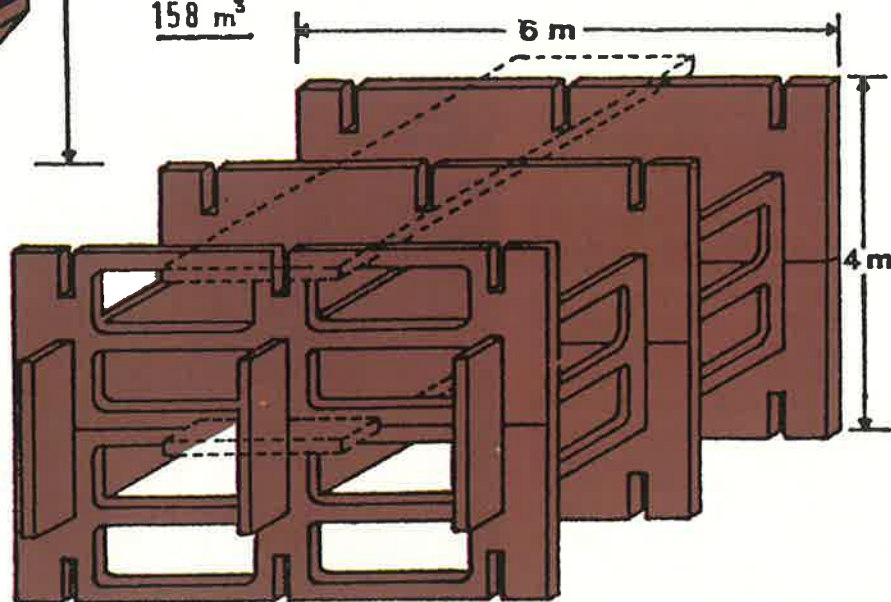
Una vez otorgada la definitiva autorización de instalación, la

(1) Ley 22/1988 del 28 de julio. BOE número 181.

INVERSIONES PREVISTAS PARA ARRECIFES ARTIFICIALES (Período 1987-1991)

	Inversión total (millones)	N.º aprox. de arrecifes artificiales
Andalucía	450	9
Cataluña	397	7
Galicia	328	7
Canarias	280	5
Valencia	200	5
Murcia	180	4
Baleares	115	2
País Vasco	100	2
Ceuta y Melilla	100	2
Cantabria	50	1
Asturias	50	1
TOTAL	2.250	45

158 m³

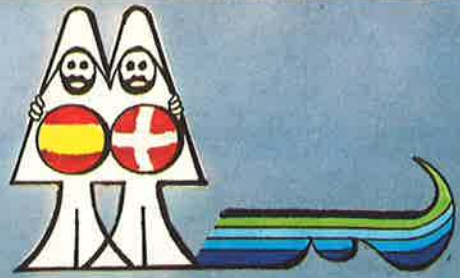


Administración competente dará conocimiento de la misma al Estado Mayor de la Armada y a la Dirección General de la Marina Mercante, a efectos de seguridad en la navegación.

Como vemos en el cuadro relativo a las inversiones totales, en millones de pesetas, previstas para el período 1987-1991, se apuesta fuerte por los arrecifes artificiales. La colaboración entre las distintas Administraciones públicas implicadas, como entre éstas y los distintos Centros públicos y privados de investigación, es estrecha. Esperemos que los resultados obtenidos se corroboren con las expectativas y

puedan alcanzarse todos los objetivos que se marcan en el Programa plurianual relativo al sector arrecifes artificiales, es decir: protección de zonas de interés evitando la sobreexplotación especialmente la derivada de la pesca de arrastre; creación de zonas de repoblación; creación de hábitats diversificados que permitan un aumento de la productividad biológica; fomento de la pesca artesanal en áreas cercanas, y desarrollo de puntos de atracción para el turismo dirigido a actividades subacuáticas. ■

María José RODRIGUEZ GONZALEZ



DANESPA, S.A.

SUMINISTRADORA DE TECNOLOGÍA PESQUERA

Estaremos en en
SALON NAUTICO
DE
BARCELONA



¡¡DÉJESE "ENREDAR" POR DANESPA Y NOS LO AGRADECERÁ!!

SUMINISTRAMOS CON CARÁCTER EXCLUSIVO PARA TODA ESPAÑA LOS MEJORES EQUIPOS DE PESCA DE ARRASTRE FABRICADOS EN DINAMARCA COMPUESTOS DE ARTES CONFECCIONADOS POR LOS TALLERES "HANSTHOLM VOD & TRAWL" CON LA FAMOSA RED "CARLSENET" TRES VECES MAS RESISTENTE QUE LA NORMAL, INDEFORMABLE, Y MÁS LIGERA DE ARRASTRAR Y POR LAS PUERTAS DE ACERO "PERFECT", DE GRAN CAPACIDAD DE APERTURA Y POLIVALENTES.

LA COMBINACIÓN DE ESTAS CUALIDADES PERMITE AUMENTAR CONSIDERABLEMENTE LA CAPACIDAD DE CAPTURA DEL BARCO.

SI ES VD. UN BUEN PATRÓN Y TIENE UN BUEN BARCO, "ECHE EL RESTO POR LA POPA" SÓLO CON UN BUEN EQUIPO SACARÁ EL MÁXIMO RENDIMIENTO DE CADA MINUTO EN EL CALADERO. TENEMOS ESE EQUIPO PARA VD. ¡COMPROBARÁ QUE SE AUTOFINANCIÁ!

DANESPA, S.A. - D'en Riera, 20, 1.º - Tel. (93) 793 82 38 - 08350 ARENYS DE MAR (Barcelona)

MARINA MERCANTE:

*La Escuela Superior
de Náutica admitió
a las primeras mujeres
en 1980*



*Vista del nuevo edificio
de la Escuela Superior
de la Marina Civil de
Gijón, inaugurado
recientemente.*

UNA OPCION PARA LA MUJER

(1) *La incorporación de la mujer al trabajo fuera del hogar suscita todo tipo de opiniones. Si el tipo de trabajo, en concreto, es de los considerados «sólo para hombres» —como ha sido hasta hace poco el de la Marina Mercante—, la cosa está un poco más difícil. En este sentido, cuando se acepta que «algunas» puedan tener aptitudes para el trabajo, se las considera como «mujeres*



La incorporación de la mujer al trabajo suscita todo tipo de opiniones, sobre todo si es de los considerados «sólo para hombres», como el de la Marina Mercante.

especiales», como es el caso de las 55 que en estos momentos cursan estudios en las Escuelas de Náutica, y constituyen una excepción entre las féminas. Esta es, simplificada, la situación con que se encuentran las mujeres que han optado por buscar trabajo en la Mercante. Sobre esta situación trata el presente artículo, que tendrá su continuación en el próximo número.

LAS MUJERES EN LA MARINA MERCANTE: FORMACION Y TRABAJO

LAS opiniones más comunes sobre la incorporación de las mujeres a la Marina Mercante conforman una amplia gama que va desde los que consideran que «es un trabajo para hombres», hasta los que comentan que «introduce un efecto de racionalidad y moderación en los barcos». Las explicaciones a estas consideraciones son tópicos que no por su vejez han dejado de repetirse: «la dureza del medio», «es una profesión que se basa en la fuerza», e incluso el efecto que produce en «los otros» que sirve de pre-

texto al argüir que «es desagradable ver a una mujer con una estopa en las manos».

Este artículo sólo pretende ser una aproximación a las excepciones que cada día deben ir confirmando las reglas. No debe tomarse como algo acabado, más bien se debe considerar como un acicate que abra la posibilidad de debatir y cuestionarnos por qué es un número tan reducido el de las mujeres que hoy pululan por las Escuelas Superiores de la Marina Civil, y posteriormente desempeñan faenas a bordo.

No olvidando la interrelación

a modo de simbiosis que se produce entre la formación y el trabajo parece lógico comenzar por esta primera.

Hubo un tiempo en el que el disimulo no fue necesario, los mecanismos por los cuales se excluía a la mitad de la población por razón de su sexo era la simple prohibición. La negación no se reducía a parcelas mínimas, sino que se obstaculizaba la entrada en escuelas e institutos a las mujeres.

Con el paso del tiempo, y la labor realizada por muchas personas, se ha tendido a la equiparación, tanto cuantitativa como cualitativa, en la enseñanza, con lo cual las técnicas de diferenciación se fueron complicando. Se pusieron en funcionamiento dos tácticas dilatorias:

a) El menor número de años dedicado a la educación en relación a los hombres; y, b) El tipo de educación que se da a las mujeres.

Por una parte, no se niega hoy día el derecho a la educación a las mujeres, teniendo la posibilidad de acceder a estudios superiores. Por otra, las mujeres son sutilmente educadas para que adopten el papel social que se las asigna. No precisamos de una exhaustiva indagación para hallarnos ante un nutrido número de ejemplos que lo confirman. La Marina Mercante es uno de ellos. Carrera vetada de derecho para las mujeres hasta 1978 y de hecho hasta el curso 80-81 (1). Un ejemplo de esta situación, suficientemente ilustrativo, es la discriminación sufrida por la profesora de inglés de la Escuela Superior de la Marina Civil que, al pretender entrar como alumna en el curso 1979-80, le fue denegado el ingreso.

Se necesitaron treinta y seis años para que se cumplieran los principios marcados en 1944 por la Organización Internacional del Trabajo: «*Todas las personas sin distinción de raza, credo o sexo tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condición de libertad, de dignidad, de segu-*

ridad económica y de igualdad de oportunidades.»

La tardía accesibilidad a las Escuelas Superiores de la Marina ha impedido la configuración de la carrera de náutica como alternativa y aspiración para muchas bachilleres. Máxime si su ubicación geográfica no lo favorecía.

En la actualidad, no se niega a las mujeres la posibilidad de estudiar en las Escuelas de Náu-

momento en el cual dejó de pertenecer al Ministerio de Educación Pública y Fomento.

Para su reintegración en el MEC se fijaron muchas fechas: enero de 1986, octubre del 86 y enero del 89. Uno de los últimos intentos podría ser el realizado en el proceso de reforma universitaria, al quedar las Enseñanzas Superiores de Náutica adscritas al Grupo VII, junto con los Ingenieros Aeronáuti-



tica, abriéndoseles una vía laboral nueva. Sin embargo, no dejemos que unos pocos árboles nos oculten el bosque y constatemus mediante cifras cómo se está realizando su integración.

Tomaremos como referencia el resto de la educación superior, a pesar de que las Escuelas Superiores de la Marina Civil están en proceso de integración, en la Universidad y en el Ministerio de Educación y Ciencia. Podemos equipararla a las carreras técnicas, ya que así se debió considerar hasta 1924,

cos y Navales. A fin de elaborar las directrices propias de los títulos propuestos. Iniciativa que nuevamente fue rechazada (2). En estos momentos, gracias a la aprobación por el Parlamento, el 20 de julio, de la Ley de Modificación de la Reforma de la Función Pública, se permite la integración del profesorado de las enseñanzas náuticas en el cuerpo docente universitario (3).

En cuanto a la educación superior, como íbamos diciendo, se está produciendo una equi-

En la actualidad, no se niega a las mujeres la posibilidad de estudiar en las Escuelas de Náutica, abriéndoseles una vía laboral nueva.

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)

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 m² del mejor ambiente marino, 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
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA
AIRLINES OF SPAIN

paración numérica en términos absolutos. Así, en el curso 84-85, el porcentaje de matriculadas ascendía a un 48 por 100. Sin embargo, en las Escuelas Técnicas Superiores el grueso del alumnado está compuesto por varones: 86,6 por 100, frente a un 13,3 por 100 de mujeres (4). El porcentaje de las mismas en las Escuelas Superiores de la Marina Civil no es mayor ya que, de 2.179 alumnos, sólo 55 son mujeres. Lo que equivale a un reducido 1,3 por 100 (ver cuadro).

Una posible explicación al reducido número de mujeres podría venir dado por el tipo de asignaturas. Entre las asignaturas de los cinco cursos que componen estos estudios, nos encontramos las matemáticas, la física y la química, algunas de las cuales cierran hasta cuatro asignaturas en el segundo curso. Materias para las cuales las mujeres no han tenido, hasta el momento, una predisposición excesiva. Esta falta de predisposición se podría relacionar con el reduccionismo que han sufrido las mujeres, relegadas a los espacios privados y a la vida cotidiana. Se las socializa en la re-

solución de decisiones inmediatas y de poca importancia, ocupando su pensamiento en aspectos concretos que absorben su tiempo, dejando un tanto de lado las elucubraciones más abstractas y matemáticas.

Se precisa una visión a medio y largo plazo para optar por los estudios de Náutica, ya que a

pesar de constar de cinco años académicos, como establece la Orden del Ministerio de Educación y Ciencia de 18 de octubre de 1977, el Nuevo Plan de Estudios de la carrera de Náutica precisa de los meses de prácticas que se detallan en los organigramas.

A pesar de la duración de es-



RELACION DE ALUMNAS EN LAS ESCUELAS SUPERIORES DE LA MARINA CIVIL

Escuelas	Número de mujeres inscritas					Total alumnos	Mujeres tituladas
	1.º curso	Otros cursos			Total inscritas		
		Náutica	Máquinas	Radio			
Barcelona	—	2	2	*	4	229	3
Bilbao	—	16	1	*	17	527	6
Cádiz	—	3	—	1	4	380	**
Gijón	1	4	—	*	5	219	1
La Coruña	1	4	—	*	5	288	**
Tenerife	5	5	2	—	12	160	2
Santander	2	6	—	*	8	376	**

* Escuelas en las que se imparte la especialidad de radioelectrónico, ya que por la Orden de 27 de septiembre de 1979 sólo se obtendrá este título académico en la Escuela de Cádiz y en la de Santa Cruz de Tenerife como alternativa (artículo 1).

** Falta información.

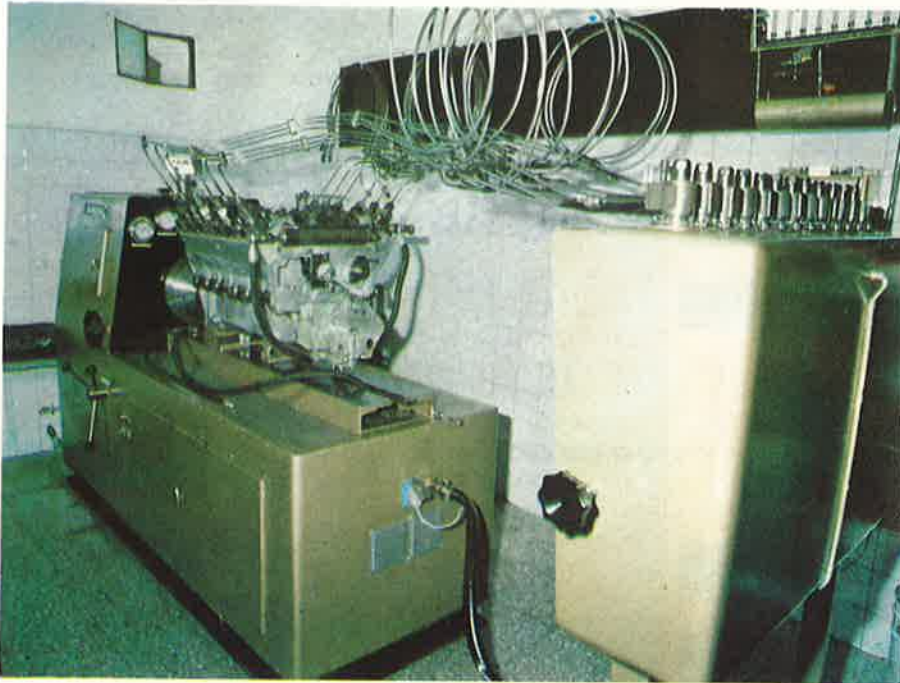
FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos suministrados por las Escuelas.

«La dureza del medio» o «es una profesión que se basa en la fuerza» siguen siendo los tópicos de quienes se oponen al ingreso de la mujer en la Mercante.



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

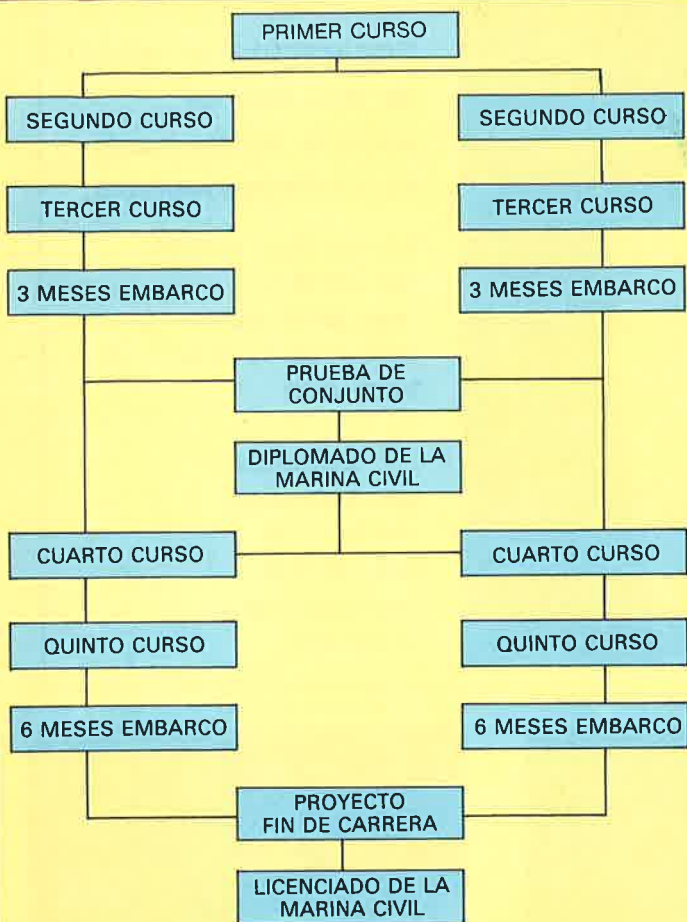


Seguridad en el mar

Trajes flotantes y de trabajo

URALKO, S. A. - Apartado de Correos, 195 - 20.080 IRUN

ORGANIGRAMA DE ENSEÑANZAS NAUTICAS



FUENTE: Folleto divulgativo de la Dirección General de la Marina Mercante, Las enseñanzas superiores de la Marina Civil Española.

Las mujeres que realizan estudios en las Escuelas de Náutica son consideradas un caso a parte, «son mujeres especiales».

tos estudios, de las asignaturas que componen los cursos, y del carácter de estudios técnicos que éstas le confieren, existen explicables razones para que tan reducido número de mujeres elija esta carrera. Razones que son similares, aunque esta tenga sus peculiaridades, con el resto de los estudios técnicos, cuando la mayoría de las personas que terminan COU saben que las enseñanzas técnicas gozan de mayor prestigio y demanda social. A diferencia de las denominadas «de letras», y consideradas típicamente femeninas al guardar, algunas de ellas, una estrecha relación con las labores domésticas, apareciendo como una continuidad de las mismas. Magisterio, Trabajo Social y Auxiliar Técnico Sanitario son tres ejemplos.

Otras, como Geografía e Historia, Filosofía y Filología, son un tiempo de espera hasta llegar a una edad que, según el lugar de residencia se considere propio y «natural» cambiar de estado civil y convertirse en la señora de...

Esta elección nos remite a los estereotipos masculinos y femeninos marcados socialmente, más que al rendimiento escolar de las alumnas. «Las niñas tienen a lo largo de su período escolar rendimientos iguales o mejores que los niños, pero al final se encaminan mayoritariamente a carreras más cortas, menos aplicadas, menos relacionadas con puestos de trabajo específicos y de menor categoría social» (5).

Las mismas actitudes que hacen a las alumnas obtener mejores resultados en la enseñanza secundaria (conformidad, sumisión, respeto, responsabilidad, afectividad), serán las que, años después, la determinen a la hora de su elección. Las adolescentes no relacionan de forma tan directa el éxito profesional con el escolar, como lo hacen los adolescentes varones. Blackstone explica las razones de esta falta de proyección como la consecuencia de la canalización de sus ambiciones por otra dirección que la profesional.

Una joven a los 17 ó 18 años necesita ser valorada socialmente. Valores que se alejan bastante de la tradicional imagen del marino, cargada de connotaciones peyorativas (rudo aventurero, borracho casi siempre y con una o varias mujeres en cada puerto) producto de la ficción más que de la realidad. El afecto y las virtudes morales han sido considerados rasgos propios de las mujeres. Como puede verse, la definición prototípica del marino supondría dar al traste con las atribuciones femeninas.

Todos los individuos, por el mero hecho de ser seres humanos, necesitan de la valoración del resto. La mujer, quizá debido a su falta de autoestimación precisa mucho más de la estima

de los otros y, viéndose condicionada por su dependencia de la realidad social, deberá representar el papel que «los otros» esperan y que se ha consignado como comportamiento femenino, consistente en ser atractiva, ocuparse de los cuidados personales y dar mayor importancia a cuestiones intrascendentes que a los estudios. Las expectativas de su futuro profesional entran en clara contradicción con su futuro personal. Llegado a este punto deberá optar por uno de los dos, eligiendo el que sea socialmente más aceptable. Aceptación que vendrá marcada por el consenso que confiere a la mujer una meta biológica



que la «destina» a ser madre y esposa.

Estas 55 mujeres, que en la actualidad realizan estudios en las Escuelas de Náutica, son consideradas un caso a parte. «Son mujeres especiales», «tienen que tener mucha vocación», «en muchos casos sus familias son marineras o sus hermanos están embarcados». Cualesquiera que sean los comentarios, las sitúan al margen del resto. Son eso, mujeres especiales, no son simplemente personas que han decidido estudiar lo que les gusta y para lo cual se encuentran perfectamente capacitadas. Aún sabiendo que esta carrera presenta, en la actualidad, un panorama poco alentador.

El catedrático de la ESMC de Gijón, Jesús Uribe, realizaba en el II Congreso de la Marina Ci-



vil, organizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, algunas reflexiones al respecto. De las nueve aportaciones a este tema merece la pena resaltar la indefinición e inseguridad en que se ha venido manteniendo a los alumnos en cuanto a su real equiparación académica con otras carreras. Indefinición que puede ser la causante de la disminución del número de vocaciones, al no dibujar un campo claro de competencias. A la vez que a los licenciados en estudios náuticos se les han puesto trabas y cortapisas para acceder a la equiparación, con otras licenciaturas, al título de doctor, por no implementar-

mercante esté en su mejor momento. Sólo constatar que las mujeres siguen practicando lo que Celia Amorós llama «la política de tierra quemada», por la cual a medida que se devalúa una profesión se hace partícipe a la mujer de la misma.

Esperamos que estas circunstancias sean coyunturales y exista una intención por las partes implicadas en su solución, que se presente un futuro más alagüeño, para que las que ahora han decidido dejar gran parte de sus horas en un barco no se queden reducidas a «mujeres excepcionales». ■

Begoña MARUGAN
Miguel A. DIEZ

NOTAS

(1) *La Escuela Superior de la Marina Civil de Bilbao fue la primera en admitir alumnas en el curso 1980-81, según los datos de la Dirección General de la Marina Mercante.*

(2) «Ingenieros navales pretenden acaparar las titulaciones de náutica», Revista del COMME, número 35, abril y mayo de 1988, página 16.

(3) *Diario El País, domingo 24 de julio de 1988.*

(4) AMOROS, C.: «Mujer y Universidad», Revista Kollontontai, Asamblea de Mujeres de la Universidad Complutense, Madrid, 1986, página 2.

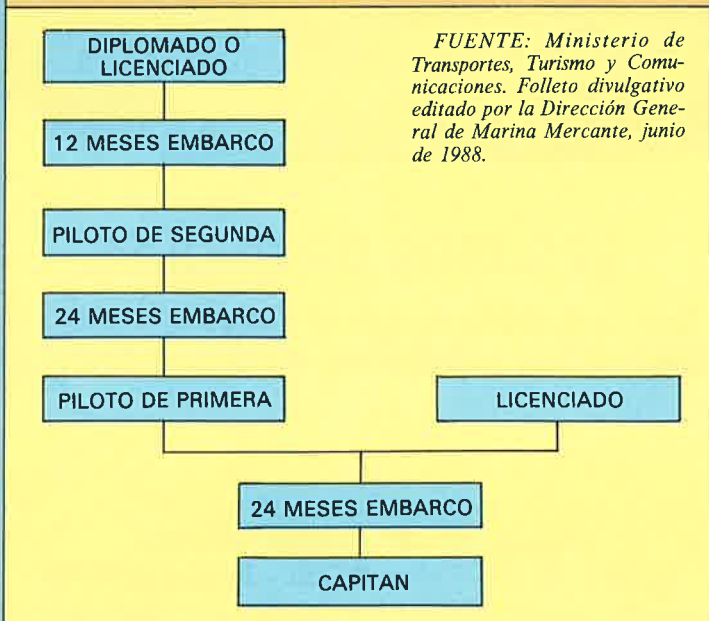
(5) ALBERDI, I.: «El papel de las enseñantes», Mujer y educación. 1.ª Jornadas, Instituto de la Mujer, Serie Documentos, 3, Madrid, 1985, 2.ª Edición.



se los medios que la ley ha previsto para ellos. Deben competir con el resto de titulados en inferioridad de condiciones, sin ninguna perspectiva clara en la Administración, consideración que rozaría el absurdo si no tuviéramos en cuenta el momento histórico en el que nos hallamos. Parece lógico pensar en las alternativas que se ofrecen a la navegación ya que, dada la crisis en el sector y las altas tasas de paro, se presupone que sólo una parte de los alumnos navegarán en buques mercantes.

Desprovisto el trabajo en la Marina Mercante de su carácter aventurero; sustituyendo los paisajes exóticos por factorías; los viajes, por un medio de trabajo de supervivencia, trabajando con contratos temporales, con una elevada tasa de desempleo; no se puede decir que la

ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES SECCION NAUTICA



FUENTE: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Folleto divulgativo editado por la Dirección General de Marina Mercante, junio de 1988.

El trabajo en la Marina Mercante se ha visto desprovisto de su carácter aventurero, los paisajes exóticos han dado paso a las factorías, y el paro alcanza unas elevadas tasas.



Mutua de Riesgo Marítimo

SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Por Transformación de la
Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo

FUNDADA EN 1927

Sesenta Años al Servicio de los Armadores



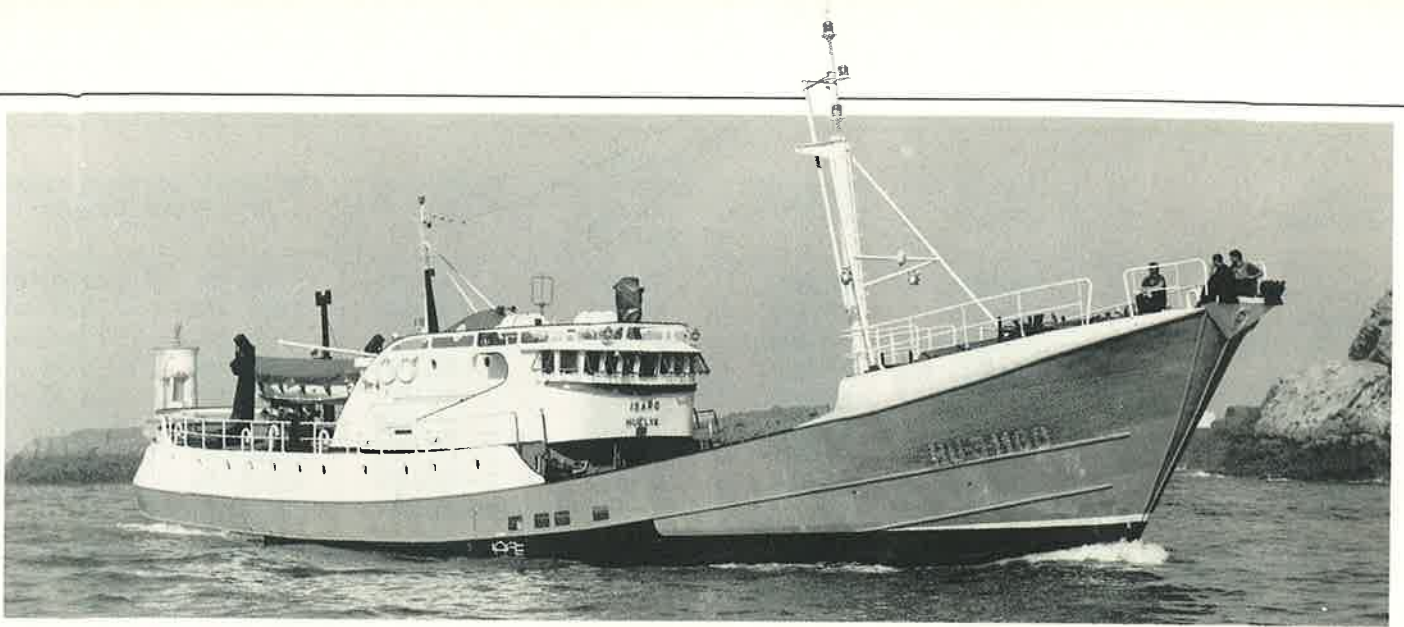
SEGUROS DE BUQUES

Con la Cobertura que el asegurado precise
120 Delegaciones atendiendo, en todo el litoral español

Domicilio social:

Orense, 58 - 6.^a - 28020 MADRID

Tel. 597 18 35 - Télex: 46550 - Telefax 5971813



SERA EL PRIMER CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

SE NEGOCIA EL CONVENIO DE LA FLOTA CONGELADORA

El pasado día 2 de septiembre se iniciaron las conversaciones para la firma, de llegarse a un acuerdo, del que sería el primer convenio colectivo del sector. El conflicto se inició, hace algo más de cinco meses, al demandar los tripulantes de los barcos congeladores una serie de mejoras, tales como dos meses de vacaciones remuneradas, un incremento en la participación de las empresas en la cotización a la Seguridad Social, y un salario garantizado (ver MAR, número 261, página 74). El fin del conflicto se produjo al lograrse, tanto por parte de los trabajadores como de Anacef, un preacuerdo en el que se tomaban una serie de compromisos, así como iniciar los contactos para la firma de un convenio para el sector.

SERAFIN Sa Pazo, representante sindical de Comisiones Mariñeiras, opina que, las negociaciones del convenio no serán tan largas y difíciles, porque en el preacuerdo están incluidos los puntos más conflictivos de conseguir, que son los claves, porque económicamente suponen mucho dinero. Actualmente, se aplican las bases del preacuerdo firmado, una vez reanudadas las faenas laborales. «Ahora lo importante es hacer que tanto el

preacuerdo, como el convenio, cuando se alcance, sean cumplidos por todos, denunciando a quien lo transgreda; habrá quedado claro para los armadores que las situaciones hay que tenerlas a bien, ganando de este modo todos.»

Este sindicalista, que vivió en Las Palmas prácticamente todo el conflicto, cree que la solución podría haber llegado antes, si los sindicatos hubiesen actuado desde un primer momento, porque los trabajadores, directamente, no tienen las mismas «facilida-

des», por desgracia, que una organización sindical. Por otra parte, los armadores estaban muy duros al principio, y les costó bastante darse cuenta de que un convenio colectivo no es un arma mortal, sino algo que es bueno, y normalizará las relaciones laborales en el sector, que estaba muy mal.

Para José Ramón Fontán, representante del sector patronal Anacef, la valoración de la huelga mantenida hasta la firma de preacuerdo es calificada como

«una actitud absurda y salvaje, y una huelga con innumerables irregularidades. En su momento se tuvo que terminar las faenas, o haber vuelto a puerto».

Las negociaciones para el primer convenio del sector comenzaron el día 2 de septiembre. Para José Ramón Fontán, las conversaciones van a ser largas y complicadas, a pesar de que han aceptado la plataforma reivindicativa presentada por los sindicatos, como base de discusión.

Los acuerdos tomados por los

Categorías profesionales	Bases de cotización	Vacaciones 2 x SMI	Descansos no disfrutados 38 días -SMI + 75 %	Pagas extras SMI + 50 % SMI	Sal. Garant. por todos concep. 75 %, Bases Cotización	
Patrón de pesca	150.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.699/día	112.500/mes
J. Máquinas	150.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.699/día	112.500/mes
Patrón de costa	150.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.699/día	112.500/mes
2.º máquinas	135.000	88.080	97.622	2 x 66.060	3.329/día	101.250/mes
Contraestre	110.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.712/día	82.500/mes
Cocinero	110.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.712/día	82.500/mes
Engrasadores	95.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.342/día	71.250/mes
Marineros	95.000	88.080	97.622	2 x 66.060	2.342/día	71.250/mes



representantes de los trabajadores y los de la patronal (Anacef), en Las Palmas a finales de julio fueron:

1.º Ambito funcional. Establece las normas básicas y regula las condiciones mínimas de trabajo en las embarcaciones de cualquier tipo, públicas o privadas, que dedicada a la pesca marítima, en la modalidad de arrastre en el banco canario-sahariano, tengan instalaciones para la congelación y las utilice.

2.º Ambito personal. Afecta a la totalidad de los trabajadores fijos y/o temporales que estuviesen trabajando como tripulantes a la entrada en vigor de este pacto, y a los que ingresen durante su vigencia.

3.º Ambito territorial. Será definido en el convenio.

4.º Retribuciones. a) se modifican las anteriores según tabla anexa.

b) Salario garantizado: operará con el carácter de mínimo y será computable, en su caso, por mareas a razón del salario diario que resulte de la tabla.

c) Las partes establecen un sistema retributivo compuesto por un salario fijo mensual de 22.020 pesetas, más una participación porcentual en el importe bruto de las capturas. El salario será revisado anualmente para adaptarlo a las variaciones del IPC (Índice de Precios al Consumo), incrementado éste en tres puntos. El salario fijo no podrá

exceder del 50 por 100 de la retribución total.

d) Las retribuciones de los primeros patrones (Técnicos de Pesca): no experimentarán variaciones por aplicación de lo dispuesto en el pacto, con independencia de posteriores acuerdos con sus armadores.

5.º Las partes acuerdan solicitar de la autoridad laboral la elevación, en su caso, de las bases de cotización de las diferentes categorías, establecidas en la tabla, sujetándose a las bases de cotización pactadas en el sistema de cotización actual. Las bases anteriores que fuesen superiores a las pactadas se mantendrán.

6.º El armador. Proporcionará la ropa de trabajo precisa para el

desarrollo de la actividad, sustituyéndola cuando sea necesario a juicio del primer patrón e inspección de la empresa.

7.º Manutención. La empresa abonará hasta 550 pesetas por hombre/día a bordo por el concepto citado, manteniéndose los existentes más elevados.

8.º Vacaciones. Serán retribuidas para todas las categorías al doble del salario mínimo interprofesional (según tabla).

9.º Descansos no disfrutados. Serán abonados a razón del s. m. i., incrementado en un 75 por 100, para todas las categorías (según tabla).

10.º Pagas extraordinarias. Serán abonadas para todas las categorías con la resultante de incrementar un 50 por 100 al s. m. i. (según tabla).

11.º Convenio colectivo. Las partes se comprometen a negociar el convenio que regule las condiciones de trabajo en los ámbitos de aplicación del pacto. Las negociaciones comenzarán el 1 de septiembre, y se prevé que finalicen el 31 de octubre.

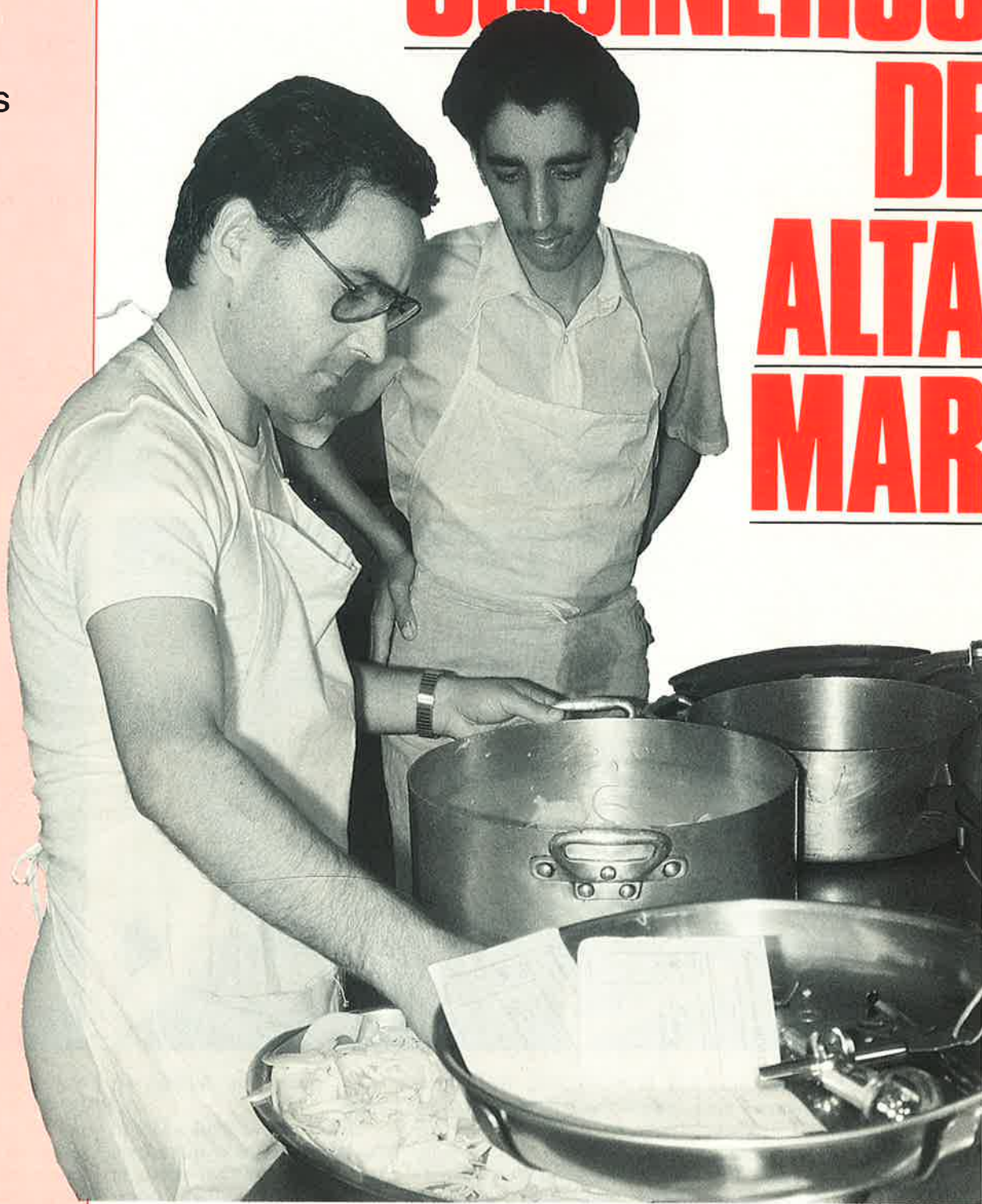
La comisión negociadora será definida por cada parte, asumiendo Anacef que entre cuatro y seis tripulantes permanecerán en tierra con los derechos establecidos de libertad sindical, aunque no ostenten la condición de delegados de personal. No habrá sanciones ni represalias contra los trabajadores por el ejercicio de la huelga.

12.º Garantía personal y condición mínima. Serán respetadas las condiciones superiores pactadas con anterioridad a este convenio, o durante su vigencia, siempre que en su conjunto y cómputo anual superen las establecidas ahora, debido a su condición de normas mínimas, tanto social, como económicamente. ■

Vicky NYSSSEN

El ISM
realizó
un curso
para
cocineros
de
buques

COCINEROS DE ALTA MAR



La formación profesional ocupacional permite la adaptación de los trabajadores a una actividad laboral determinada por medio de cursos fundamentalmente prácticos. Una vez finalizados y superados los cursos, el trabajador recibe un título profesional que le habilita para ejercer su trabajo. El primer curso de cocinero de buque impartido en España ha sido posible gracias a la colaboración, en materia de formación ocupacional, del Instituto

Social de la Marina y el INEM. Este último destinó un presupuesto cercano a las 800.000 pesetas para su realización. La procedencia de la dotación económica es del Fondo Social Europeo. Para desarrollar el mencionado curso, el ISM cedió el Colegio Panxón, en las proximidades de Vigo, y allí, durante casi 250 horas, asistieron durante el pasado verano un total de 15 alumnos, todos ellos trabajadores en paro.

MANUEL Rodríguez, profesor del ISM, y conocido *chef*, fue el encargado de impartir y coordinar las diferentes partes del curso, durante los tres meses de verano. Anteriormente, Manuel había tenido experiencias como profesor en hospitales y colegios, lo que unido a sus conocimientos gastronómicos, sirvió para que fuera el elegido para desarrollar este curso piloto. Tras su designación, embarcó durante un mes, a fin de conocer *in situ* la realidad de la cocina en el mar.

Ya en tierra, estructuró el curso de acuerdo a lo observado. Así, destacó en el curso la importancia de la limpieza, tanto personal como de los útiles empleados (fogones, utensilios, maquinaria). La conservación de los alimentos almace-



El primer curso de cocineros de buque impartido en España ha sido posible gracias a la colaboración, en materia de formación ocupacional, del Instituto Social de la Marina y el INEM. Al terminar las clases prácticas, los alumnos degustaban los platos preparados por los distintos grupos.



nados a bordo, la recolocación de los géneros en cámara y almacén, y las técnicas de cocina fueron los temas tratados dentro de su especialidad. Asimismo, les habló de la realización de pedidos e inventarios y del buen uso del agua potable a bordo.

Se hizo una división de los integrantes —según explica Manuel Rodríguez—, repartiéndolos en tres grupos de trabajo o partidas, como se dice en cocina: cada una tiene un cocinero que realiza las tareas de jefe de cocina, haciendo el segundo pla-

to, el primer plato del menú es confeccionado por el primer cocinero, un tercer cocinero realiza la repetición de dos platos diarios que se hicieron anteriormente, otro cocinero, el cuarto, hace el postre, y una quinta persona es el marmitón y ayudante, encargado de la limpieza. Estas funciones eran rotativas, y todos han hecho de todo.

Además de las técnicas de cocina —prosigue Manuel Rodríguez— les di un recetario con cien recetas que han sido probadas por los participantes diariamente, al acabar las cuatro ho-

ras y cuarto que duraban las clases.

Otros temas tratados fueron las nuevas técnicas aplicadas a la cocina moderna, como la correcta utilización del vapor por sus ventajas nutritivas, hornos de convección, microondas y la teoría del envasado al vacío para los platos precocinados (comida ya preparada y ultracongelada, que sólo necesita ser calentada para su consumo, permitiendo la comida caliente incluso en los días «con mucha mar»).

El curso pretende lograr una

mejora de la calidad de vida a bordo de los buques, no tanto por las comidas en sí, sino tratando de fomentar unas relaciones públicas y una camaradería entre los integrantes de las tripulaciones, sometidos a condiciones laborales muy duras, en las que un toque «familiar» como puede ser la celebración de los cumpleaños que coincidan durante «la marea», puedan contribuir a un mejor equilibrio para la vida de este colectivo.

A este curso han accedido personas inscritas en la oficina

de paro con cartilla de navegación, requisito sin el cual, no se podían inscribir. Antes de empezar el curso, debieron someterse al reconocimiento médico pertinente, como si fuesen a embarcar. De los quince asistentes, dos eran mujeres, una de las cuales, ya había estado navegando con su marido, ayudándole en las tareas de cocina. Los participantes han contado con ayudas del INEM (para alumnos menores de 25 años, 550 pesetas/día lectivo, los mayores de 25, han percibido el 75 por 100 del salario mínimo interprofesional, y aquellos que debían desplazarse de su localidad de residencia para asistir al curso, cobraron 865 pesetas por día lectivo, en concepto de transporte, dado que el curso era superior a 20 horas semanales de clase).

Cada día, al terminar la cla-

en beneficio de su categoría profesional, facilitará mejores contratos y será un beneficio para los trabajadores del mar.

El equipo facultativo de Sanidad Marítima del ISM también tuvo su parte de colaboración en este curso. Consistió en clases teóricas y prácticas sobre manipulación de alimentos, higiene y limpieza, nutrición y seguridad marítima, con visitas incluidas al parque de bomberos. El centro de Sanidad Marítima de Vigo, que cuenta con servicio de radiodiagnóstico, es el encargado de hacer el reconocimiento previo, tanto para los trabajadores que embarcan, como para los alumnos del curso.

Durante el curso, según manifestaron los facultativos, surgieron algunos problemas a la hora de tratar determinados temas, de los que se requería

«No sólo reciclamos gente, sino que también damos una oportunidad a los jóvenes de adquirir una profesión querida en estas tierras.»

Entre las enfermedades más corrientes están las gastrointestinales que, como el resto, tienen relación directa con las condiciones de trabajo y de alimentación (comidas poco adecuadas a las necesidades calórico-nutritivas del individuo). También son frecuentes las enfermedades bronquiales, hepáticas y las reumáticas.

La coordinación de los cursos corrió a cargo de un asesor técnico laboral marítimo del ISM, Nemesio Castro Bugarín.

La idea de los cursos —señala Nemesio Castro— surge como consecuencia de las necesidades de formación de una población, en este caso Vigo. Se realizaron prospecciones y estudios conjuntamente con el INEM, observando las carencias existentes en una determinada época del año.

Es a través del INEM como se canalizan los recursos monetarios concedidos por el Fondo Social Europeo para las enseñanzas establecidas dentro del Plan Piloto de Formación Ocupacional Marítima. La novedad de este tipo de formación, paralela a la reglada, es la brevedad y concisión en las enseñanzas, cuyo objetivo es ocupar un puesto de trabajo a corto plazo. A pesar de que el INEM no aprobó en el mes de abril los cursos previstos, el ISM consiguió, a través de una resolución especial, dos de los cursos previstos, cocineros de buque y rederos.

Estamos a la espera de la aprobación definitiva —prosigue Nemesio Castro— para desplegar el abanico de 22 cursos que tenemos previstos para Vigo.

El interés que han despertado los cursos entre los trabajadores se hizo patente ya el pasado año, cuando el ISM orga-

nizó, durante seis meses, uno dedicado a la seguridad marítima, que fue todo un éxito. También la patronal del sector entiende la necesidad de tener tripulaciones mejor preparadas y, por tanto, más seguras. De hecho, ya hay una empresa radicada en Bermeo que ha solicitado trabajadores formados en estos cursos. Una campaña publicitaria dirigida a los armadores se llevará a cabo para que conozcan las venta-



Jesús Pérez López,
subdirector del ISM
en Vigo.

se práctica de cocina, se preparaba una mesa servida por dos de los alumnos, y el menú elaborado era degustado, al tiempo que uno de los jefes de cocina explicaba la realización del plato hecho bajo su dirección. El día que MAR visitó Panxón, el menú consistió en: pizza, tortilla española, minestrone piamontesa, carbonada flamenca y, de postre, crema frita; hay que señalar que, también el pan, es horneado por ellos.

Ese buen hacer de los nuevos «cocineros de la mar» irá

un conocimiento previo más amplio. No hay que olvidar que la mayor parte de los trabajadores de la mar comienzan sus ocupaciones laborales muy jóvenes, no pudiendo acabar sus estudios primarios. Por ello, a partir de próximos cursos se efectuarán los cambios necesarios para facilitar la mejor comprensión de las materias tratadas.

Sanidad Marítima también se encarga de la prevención y, en su caso, el tratamiento de las enfermedades profesionales y de las drogodependencias.

**COCINEROS
DE ALTA MAR**

jas que tienen los contratos de estos trabajadores, dado que son bonificados en cuota patronal y subvencionados, hasta con 280.000 pesetas, para el armador, entrando estas medidas en la política de empleo del Gobierno. Asimismo, los sindicatos se han mostrado interesados por estos cursos de formación ocupacional por los beneficios que suponen para los trabajadores.

El curso de cocineros de buque, finalizado recientemente, prestó una especial atención a la formación de los participantes en seguridad marítima, a lo que se dedicó, aproximadamente, el 50 por 100 del tiempo. La otra mitad se dedicó a cocina, higiene y formación sanitaria básica. El gran número de beneficiarios del ISM en Vigo está impulsando una importante demanda de cursos, siendo una mezcla de iniciativas potenciadas por el Instituto y promovidas por los propios interesados.

Por otra parte, el subdirector provincial del ISM en Vigo, Jesús Pérez López, opina que *estos cursos representan un importante logro del ISM, es una actividad muy importante dado que, no sólo reciclamos gente, sino que también damos oportunidad a los jóvenes de adquirir una profesión querida en estas tierras, ya que vivimos en zona costera, en la que la mayor parte de su población se dedica a las tareas de la mar, nosotros tratamos de capacitarles para que el trabajo sea más seguro, más eficaz y, desde luego, más productivo.*

Al potenciar los cursos de formación ocupacional aumenta el número de personal mejor formado que puede dedicar su tiempo libre en mejorar sus conocimientos. Esta actividad ayuda a evitar el riesgo de alcoholismo y drogadicción que, con cierta frecuencia, se da en el colectivo marítimo. *Somos conscientes —señala Jesús Pérez— que ésta es una tarea muy larga y a la vez muy sugestiva, pero estamos contentos con los resultados obtenidos hasta ahora, algunos han sido espectaculares.*

María Teresa Prat, responsable de Formación Ocupacional del INEM en Vigo, se

«Estamos abriendo brecha en el intento de lograr el acceso de la mujer a puestos de trabajo donde antes no estaba representada.»



María Teresa Prat, responsable de formación ocupacional del INEM de Vigo.

COCINEROS DE ALTA MAR

refiere a los requisitos exigidos para el acceso a estos cursos: *hay que llevar al menos un año inscrito como parado y carecer de ingresos superiores al salario mínimo interprofesional, teniendo prioridad aquellos que tengan a su cargo obligaciones familiares.*

El INEM cuenta con centros colaboradores que son los encargados de gestionar el trabajo relacionado con los cursos, y su puesta en marcha. Pueden ser: centros públicos o privados de Formación Profesional, empresas, Institucio-

cial Europeo desde el ingreso de España en la CEE.

Respecto a los contactos con el sector patronal, para dar publicidad a estos cursos y a sus ventajas, María Teresa Prat señala que *la labor de publicidad corre a cargo de la propia entidad formadora. Para ser centro colaborador del INEM hay que cumplir una serie de requisitos, entre los que se encuentra la siguiente cuestión: ¿qué gestiones ha hecho de cara a la colocación de sus alumnos? Este dato se puntúa y valora junto a otros 26 items lo que permite valorar al centro colaborador para la continuidad de su labor.*

Por tanto, el ISM es el encargado de ofertar los cursos que está impartiendo; el INEM lo que hace es publicar información sobre los cursos de formación ocupacional y las ventajas



nes, organizaciones o asociaciones empresariales y sindicales, que perciben una ayuda (subvención) por dichos cursos.

La dotación económica destinada a estos cursos está determinada por el Gobierno Central, que dispone su reparto en función de las necesidades de cada Comunidad Autónoma. Al ser Galicia una región prioritaria, la realización de cursos y la cuantía económica destinada es mayor que la de otras regiones que, aunque de mayor extensión, obtienen un bloque de ayudas inferior. El presupuesto global es aportado por el Fondo So-

que tienen los empresarios a la hora de contratar a estas personas.

Existen relaciones con otros organismos, como por ejemplo, la organización de Flota Artesanal, que a la par del ISM, ha solicitado también cursos para formar a sus propios trabajadores. La ventaja es que al ser financiados por el INEM no resultan onerosos para el centro colaborador, que recibe subvenciones por dar los cursos.

En un principio, cuando había pocos cursos de mucha gente, éstos eran de seis meses de duración, tras finalizar, una persona debía esperar un año

Manuel Rodríguez, profesor del ISM, fue el encargado de impartir y coordinar las diferentes partes del curso. Debajo de estas líneas, equipo facultativo de Sanidad Marítima del ISM, que también intervino en el curso.



En cuanto a la participación de mujeres en los cursos, en concreto, en el de cocinero de buque, María Teresa Prat comenta que las dos participantes poseen la cartilla de navegación, pero que tienen escasas posibilidades de ser contratadas para trabajar a bordo de un pesquero, o en marina mercante. Las compañías de pasajeros y locales o empresas en tierra firme son, seguramente, sus destinos laborales.

También estamos abriendo brecha —prosigue María Teresa Prat— en el intento de lograr el acceso de la mujer a puestos de trabajo donde antes no estaba representada. Existen contactos con asociaciones de mujeres, con el Ayuntamiento, acerca de las posibilidades que existen, los requisitos para los cursos, etcétera, pero a veces la «lucha» está en dos frentes: el



para poder realizar otro. Esto ha dado qué pensar a los responsables del Instituto Nacional de Empleo, pues en algunos casos la duración es corta, y existe la necesidad de desarrollar la denominada «familia profesional». La realización de varios cursos pertenecientes a la misma familia profesional logrará una mejor formación y mayor posibilidad de colocación, pues pueden optar a varios puestos diferentes.

María Teresa Prat opina que lo aconsejable sería hacer cursos de más de 200 horas, que es el mínimo exigido para la aprobación de un curso, llegando a las 700-800 horas de duración,

que serviría para formar «marineros de amplia base» que es la fórmula empleada en otros cursos de formación ocupacional como en Informática u Hostelería. Este sistema dota de una amplia educación básica referida a los temas relacionados con el sector, si a esto se le añade los cursillos de especialización de las propias empresas, se obtiene el resultado de un trabajador con amplios conocimientos, un trabajador especializado.

Surge entonces un problema: ¿Cómo mantener a los trabajadores en paro que realizan los cursos durante el tiempo que duran éstos? *No es algo de fácil*

solución —según María Teresa Prat— por un lado, es preferible la implantación de cursos largos, pero por otro, qué entidad colaboradora puede hacer frente a la situación que algunas veces se ha producido al abandonar los alumnos el curso antes del final, sabiendo que los colaboradores reciben las subvenciones por alumnos «terminados». Es probable que este punto cambie, pero de momento así está estipulado por el INEM, pero este es, evidentemente un riesgo que los centros colaboradores tienen que correr, también es el motivo de que los cursos organizados sean de 200-250 horas (tres meses aproximadamente).

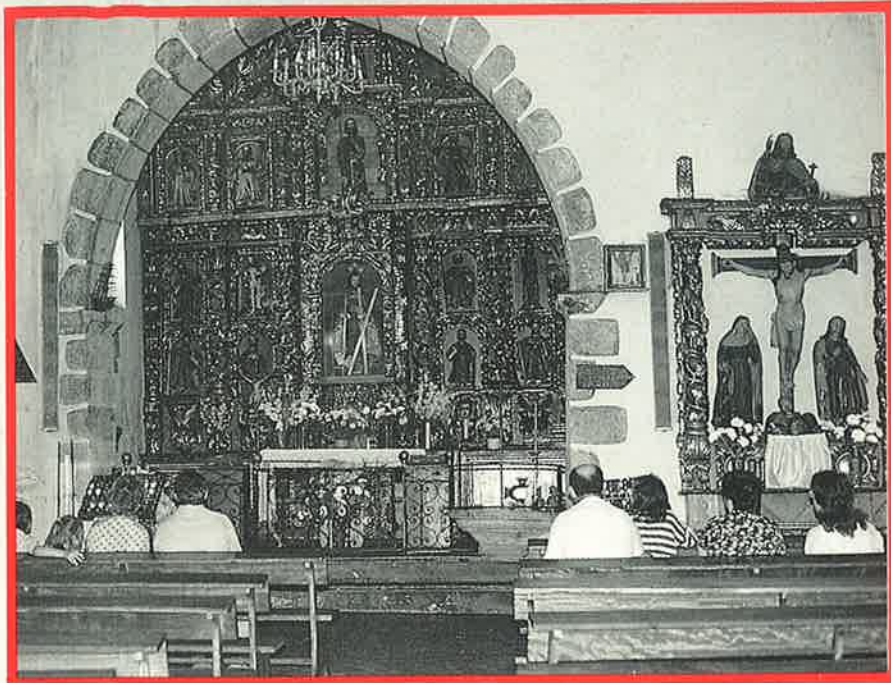
empresarial, responsable de la contratación y las propias mujeres, que tienen que decidirse a la hora de elegir el curso. Actualmente, cuando empiezan los 60 cursos del INEM, los más solicitados por las mujeres siguen siendo los de peluquería, administrativo, cerámica o corte y confección, mientras que en el de electrónica no suele haber representación femenina. En muchas ocasiones la mujer se autolimita, centrándose en la elección de cursos tradicionalmente ligados con la «condición femenina». ■

Vicky NYSSSEN

GENTES DEL **M**AR

**LA RELIGIOSIDAD
DE LAS GENTES
DEL MAR (1)**





La religiosidad de los pescadores y de sus mujeres es claramente superior al resto de la población española. Sin embargo, durante los últimos diez o doce años se observa una pérdida de religiosidad en la población. Asimismo, esta interpretación religiosa debe ser revisada y matizada, a raíz de los datos de dos recientes encuestas realizadas en Galicia y Andalucía (cuyos datos constituyen una pequeña primicia, ya que los resultados aún no han sido publicados), y de la investigación realizada por el Apostolado del Mar. Sobre los indicadores de la religiosidad de las gentes del mar versa el presente artículo de José Manuel Montero Llerandi.

GENTES DEL MAR

ENTRE 1976 y 1983 descendió el número de españoles que se definen como católicos, al tiempo que se ha producido un crecimiento de los indiferentes y los ateos. De un 92 por 100 de católicos, en 1976, se ha pasado a un 78 por 100 en 1983. Y el porcentaje de ateos e indiferentes ha pasado de un 7 por 100, en 1976, a un 20 por 100 en 1983 (1).

Para explicar los cambios en las creencias religiosas de los españoles se dice que nuestra sociedad se está secularizando, entendiendo por secularización «el proceso por el cual algunos sectores de la sociedad y de la cultura son sustraídos de la dominación de las instituciones y los símbolos religiosos» (2). Como suele suceder con casi todos los fenómenos sociales, aunque la secularización es un fenómeno que incide sobre el conjunto de la sociedad, sus efectos no se distribuyen homogéneamente entre los distintos grupos sociales: «el impacto de la secularización tiende a ser más fuerte entre los hombres que entre las mujeres, (...) entre los habitantes de las ciudades que entre los del campo, entre las gentes conectadas de algún modo con la producción industrial moderna (especialmente entre la clase obrera) que entre los que continúan en ocupaciones más tradicionales» (3).

¿Cómo ha afectado el proceso de secularización a las gentes del mar? ¿Son más religiosas que las gentes de tierra?

La primera referencia que se tiene sobre los pescadores proviene de un estudio sobre la práctica religiosa de los hombres, realizado en Andalucía, en 1967. Contra lo que se suponía, la práctica religiosa era superior en las zonas urbanas que en las rurales. Asimismo, los datos revelaron que la práctica religiosa era menor en los estratos más bajos de la pirámide ocupacional: «Es en el proletariado rural donde encontramos un máximo de no practicantes.» Pero es entre los pescadores donde se producen los índices más bajos de práctica religiosa: «Los pescadores —si consideramos la práctica regular dominical y los



Cuadro 1

Práctica religiosa de los varones católicos en Andalucía

Práctica religiosa	Medio rural	Medio urbano	Pescadores	Total Andalucía
Comunión diaria	2	3	—	5
Misas de precepto y cumplimiento pascual ..	40	48	22	42
Algunas misas al año	47	35	70	43
No practicantes	8	10	8	9
Sin respuesta	3	4	—	1
Total (%)	100	100	100	100
Número de casos	(1.393)	(659)	(27)	(601)

FUENTE: «Religiosidad y estructura social en Andalucía: La práctica religiosa», 1968.

devotos— son aún menos religiosos» (4) (ver Cuadro 1).

Pero la muestra de pescadores que se maneja en el estudio sobre la práctica religiosa en Andalucía es muy pequeña. Tal vez eso explique que ese 8 por 100 de pescadores que se declaran no practicantes esté muy por debajo de la realidad, tal como se infiere de la encuesta realizada por el Apostolado del Mar en 1972 (5). A la pregunta «cuando usted está en tierra ¿por qué asiste a misa?», un 27 por 100 de los entrevistados en Huelva respondió que no asistía a misa (ver Cuadro 2). Este dato cobra mayor relevancia si se considera que la encuesta de 1967 estaba dirigida a hombres

Cuadro 2

Quando está usted en tierra, ¿por qué asiste a misa?

Práctica religiosa	Huelva	Galicia
Por convicción. Deber de conciencia	14	21
Porque me gusta ir cuando puedo ...	22	14
Obligación	11	10
Porque van todos. Tradición	9	19
Por compromiso social (funerales, bodas, etc.)	15	11
No asiste a misa	27	22
NC	2	3
Total (%)	100	100
Número de casos	(393)	(1.101)

FUENTE: Estudio sociológico Hombres de la Mar, 1972.

exclusivamente, mientras que la del año 1972 incluía también a las mujeres de los trabajadores de la mar. La religiosidad de la mujer —o, mejor, su práctica religiosa—, sobre todo en Andalucía, es muy superior a la de los hombres: «Aquí, en Andalucía, la Iglesia que tenemos es una Iglesia de mujeres» (informante).

En un sentido estricto, católicos practicantes serían no sólo los que van a misa cuando están en tierra, sino los que lo hacen por convicción o porque les gusta. Por tanto, para el año 1972, el porcentaje de católicos practicantes puede estimarse en un 35 por 100 para Galicia, y en un 36 por 100 para Huelva (ver Cuadro 2).

Si nos atenemos a los datos recogidos en el estudio realizado en 1984, en las provincias de Huelva y Pontevedra (6), la respuesta a la segunda pregunta es si ¿son más religiosas las gentes del mar que las de tierra? La religiosidad de los pescadores y de sus mujeres —se decía en este estudio— es claramente superior al resto de la población española. En efecto, mientras que en el conjunto de la población nacional sólo un tercio de las personas se declaran católicos practicantes, lo hace el 46 por 100 de los pescadores y el 71,5 por 100 de las mujeres. Otro 43 por 100

La religiosidad de las gentes del mar es claramente superior a la del resto de la población española. Sin embargo, es precisamente entre los pescadores donde se dan los índices más bajos de práctica religiosa. En las fotografías, imágenes de la localidad de San Andrés de Teixido.

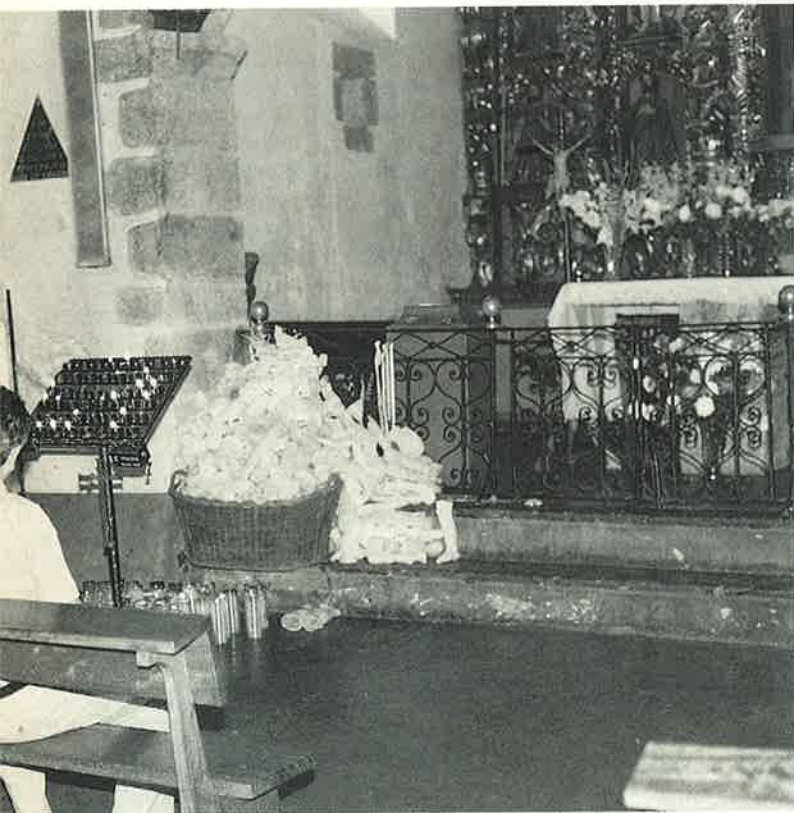


de pescadores y el 26 por 100 de las mujeres se declara católico no practicante, lo que revela un nivel de religiosidad muy elevado. Tan sólo un 1,5 por 100 de las mujeres y el 9 por 100 de los hombres declaran ser no creyentes o indiferentes en materia religiosa, tasas que se encuentran muy por debajo de los correspondientes valores medios para el conjunto de la población española (15 por 100 de indiferentes y 5 por 100 de no creyentes en 1983)» (7) (ver Cuadros 3 y 4).

Esta interpretación sobre la religiosidad de los pescadores debe ser revisada y matizada a partir de un trabajo de recogida

Cuadro 3			
<i>¿Cómo se considera usted en materia religiosa?</i>			
Práctica religiosa	Sexo		Total
	Hombres	Mujeres	
Católico practicante	46	71,5	55
Católico no practicante	43	26	37
Otras religiones	0,5	—	0,5
No creyente	4,5	0,5	3
Indiferente	4,5	1	3
NC	1,5	1	1,5
Total (%)	100	100	100
Número de casos	(400)	(201)	(601)

FUENTE: *La situación social de los pescadores españoles, 1984.*

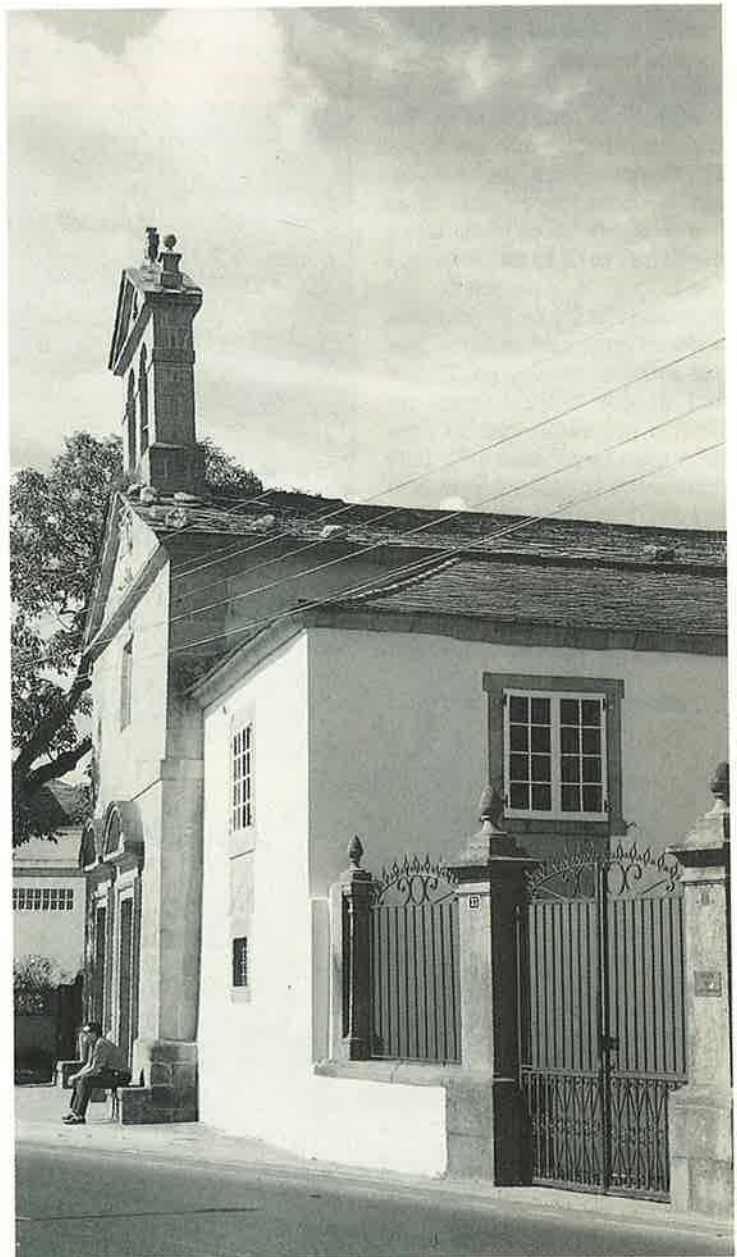


Según algunas opiniones, hay aspectos de la religiosidad de los pescadores que están muy próximos a la superstición. En la imagen, votos ofrecidos en la iglesia de San Andrés de Teixido.

de datos en Galicia y Andalucía, durante los años 1987 y 1988 —que no ha sido publicado—, y de los datos por la investigación sobre religiosidad de las gentes del mar que realizó el Apostolado del Mar, también durante el año 1984. Los resultados de esta encuesta añaden datos de gran interés sobre la religiosidad de las gentes del mar, y permite dibujar un perfil sociológico más preciso del fenómeno religioso.

En esta encuesta se recogía una pregunta sobre la práctica religiosa, que distinguía tres clases o categorías de católicos: los practicantes, los poco practicantes y los no practicantes. Esta gradación permite comparar la religiosidad de las gentes del mar y de tierra (ver Cuadro 5).

Durante los últimos diez o doce años se advierte una pérdida de religiosidad en la población, según un informante: *A medida que va creciendo el nivel*



«La mayoría prescinde de los actos religiosos fundamentales y se van de romería al Cristo... descalzos y de rodillas...»

económico se les nota una pérdida de religiosidad, incluso de asistencia (a la iglesia). Se sienten autosuficientes. Creen que todo se soluciona con dinero, y es lo primero que dicen, que con dinero se arregla todo. Según otro informante, hay aspectos de la religiosidad de estas gentes que están muy próximos a la superstición. Hay una capilla con un Cristo al que tienen una gran devoción. «Cuando salen a la mar, ¡nadie sale de popa! Emproan siempre la capilla del Cristo, y luego giran». Nunca salen de popa a la capilla. Eso, en opinión del informante, «es superstición». Cuando «vienen a

tierra prescinden de otros actos religiosos fundamentales y se van de romería al Cristo. Van hasta descalzos y de rodillas por el puente. Y llega el día del Cristo, y es una peregrinación de toda la gente del mar a esa capilla. En cambio, otros actos fundamentales, como pueden ser las celebraciones comunitarias jeso les resbala!, eso lo hacen más esporádicamente que estos otros actos de tipo más supersticioso, más mágico». ■

José Manuel
MONTERO LLERANDI

Cuadro 4		
¿Cómo se considera usted en materia religiosa?		
Práctica religiosa	Huelva	Pontevedra
Católico practicante	54,5	55
Católico no practicante	33,5	41
Otras religiones	0,5	—
No creyente	4,5	1,5
Indiferente	5	1,5
NC	2	1
Total (%)	100	100
Número de casos	(301)	(300)

FUENTE: La situación social de los pescadores españoles, 1984.



NOTAS

(1) José Ramón Montero: «Iglesia, secularización y comportamiento político en España», REIS, número 34, 1986, página 135.

(2) Peter L. Berger: Para una teoría sociológica de la religión, Kairos, Barcelona, 1981, página 154.

«Fenómeno dotado de una considerable complejidad, la secularización puede implicar algunas o todas las manifestaciones consistentes en el declive de los valores religiosos explícitos, la mayor conformidad con 'este mundo' en detrimento de lo 'sobrenatural', la privatización de la religión, la disminución del papel desempeñado por las creencias religiosas e institucionales, la progresiva desacralización del mundo y, en fin, el paso de una sociedad más o menos 'sagrada' a otra 'secular' en mayor o menor medida.» José Ramón Montero: *Ibid.*, página 133.

(3) Peter L. Berger: *Ibid.*, páginas 155 y 156.

(4) Juan J. Linz y José Cazorla: «Religiosidad y estructura social en Andalucía: La práctica religiosa», *Anales de Sociología*, número 4, 1968, páginas 78 y 83. Estos autores sugieren que la explicación de la escasa práctica religiosa de los pescadores puede estar en la peculiaridad de vida y su trabajo: «...la alta proporción (70 por 100) que dice 'algunas misas al año', sugiere que entre ellos esa falta de práctica se deberá a su estilo de vida y las circunstancias de su trabajo», página 83.

(5) Estudio sociológico *Hombres de la Mar*. Realizado por EDIS para el Apostolado del Mar. Madrid, 1972 (no publicado).

(6) La encuesta se realizó a finales de 1984 en diversas comunidades de pescadores de Huelva y Pontevedra, por encargo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios.

(7) Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi: *La situación social de los pescadores españoles*, Fundación Universidad-Empresa, Madrid, diciembre de 1984 (no publicado).

Cuadro 5		
¿Cómo se considera usted en materia religiosa?		
Práctica religiosa	Sector pesquero Galicia*	Población española**
Católico practicante	29,5	31
Católico poco practicante	42	22
Católico no practicante	18,5	25
Otra religión	1	1
Indiferente - Ateo	8	20
NC	1	1
Total (%)	100	100
Número de casos	(646)	

* Apostolado del Mar. Encuesta nacional a los marinos (Sector pesquero), 1984. No publicada. Incluye hombres y mujeres.
** Extraído de: José Ramón Montero, Iglesia, secularización y comportamiento político en España.

CORNISA
CANTÁBRICA

«PUNTA SALINAS»,
DOS AÑOS VIGILANDO



El «Punta Salinas», un barco destinado a combatir la contaminación en el mar y colaborar en labores de salvamento, lleva dos años operando en la cornisa cantábrica, y ha sido durante el mes de septiembre cuando, por primera vez, ha atracado en el puerto de Bilbao con la pretensión, según su capitán, Francisco Trigo del Río, *de ser conocido por las asociaciones de auxilio de Vizcaya y contrastar nuestros trabajos.*

La forma de contacto con el buque se realiza por medio de su puerto base en Gijón, o a través de Comandancia de Marina o Protección Civil de Guipúzcoa, en el momento de que alguien observe peligro de contaminación marina, o si hay algún barco en apuros. La operación más importante en que ha tomado parte fue en el desastre del «Casón», en Galicia. Normalmente los trabajos realizados son de limpieza de las aguas cuando, por ejemplo, un carguero pierde aceite.

Según Francisco Trigo, *«a nosotros con quien nos interesa contactar es con los hombres de la mar, prácticos del puerto, pescadores, capitanes de mercantes y, sobre todo, con asociaciones de auxilio y ayuda del País Vasco para intercambiar ideas y formas de trabajo».*

En la actualidad, hay otras cuatro embarcaciones similares al «Punta Salinas» en la zona del Mediterráneo,

Estrecho y Galicia, que dependen de la Dirección General de Marina Mercante del Ministerio de Transportes. Esta Dirección General creó, hace sólo dos años, un Plan General de Salvamento Marítimo, dentro del que actúan estas embarcaciones.

Diez hombres componen la tripulación del «Punta Salinas» que, en caso de emergencia, se puede aumentar con más personal de la compañía.

Este remolcador está dotado de sistemas de comunicación modernos, tiene una potencia de 8.800 caballos, 67 metros de eslora, 13 de manga y seis metros de calado máximo. Cuenta, además, con dos hélices propulso-

ras y una transversal, dos máquinas de remolque y otras dos embarcaciones tipo «zodiac» para intervenciones rápidas, todo ello pintado de color naranja «butano», para que en caso de poca visibilidad se les vea bien.

Dentro de poco tiempo, el «Punta Salinas» contará con un teléfono al que se podrá llamar en caso de observar algún peligro de contaminación o de barcos con apuros. Mientras, que este barco, y los de tareas similares que actúan en el litoral español, permanezcan el máximo tiempo posible atracados pues, como señala Francisco Trigo; *esto es señal de que no existe ningún accidente.* ■

GALICIA:

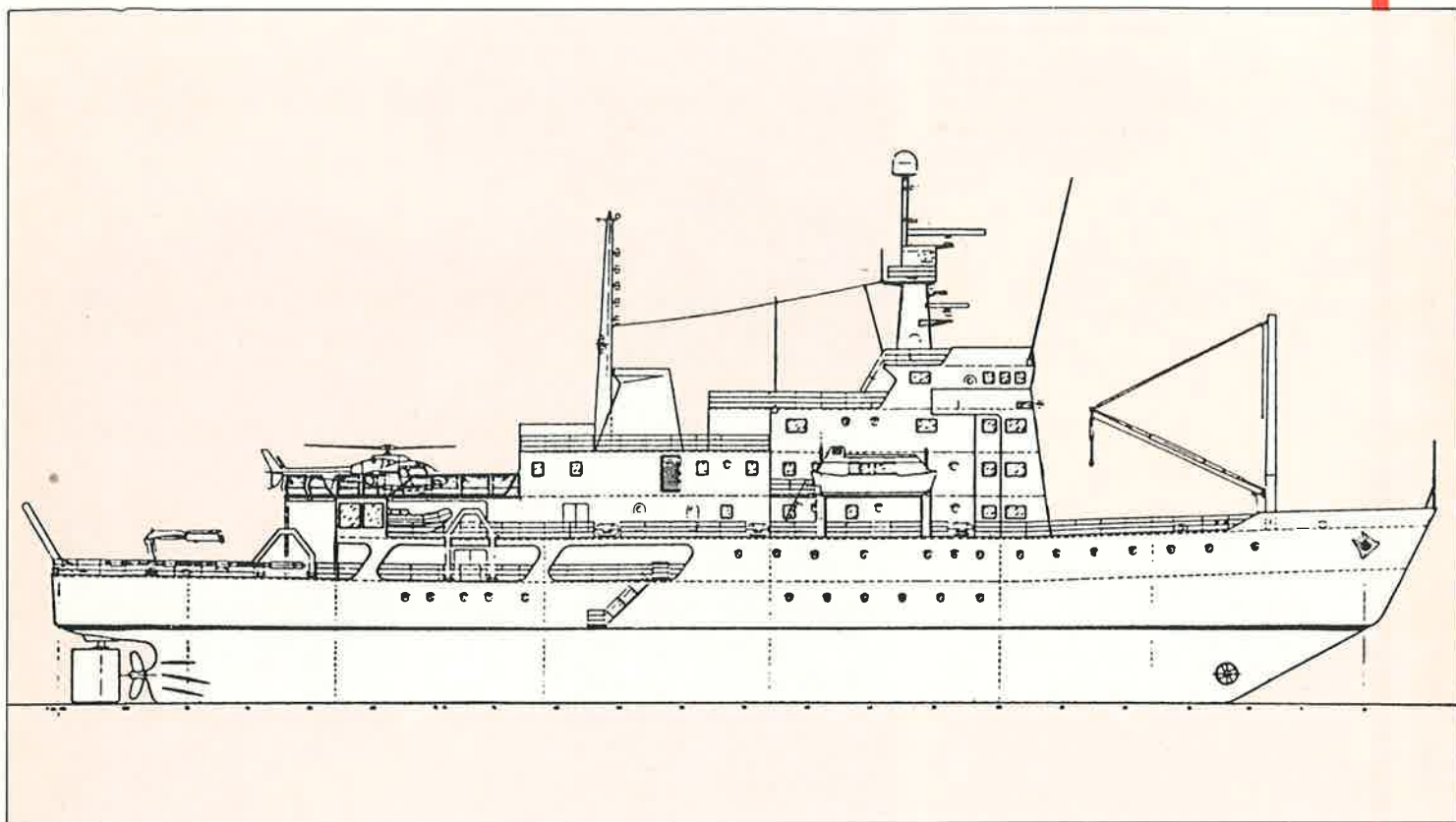
VIVERO FLOTANTE PARA CUBA

El Gobierno de Cuba ha decidido adquirir un vivero flotante para el cultivo del ostión, molusco bivalvo similar a la ostra portuguesa, según declaraciones de Felipe Porta, biólogo de la Consellería de Pesca de Galicia.

Esta petición se produjo después de la visita que realizó, a la Ría de Arousa, una comisión de expertos cubanos interesados por conocer los sistemas utilizados en las artes de la pesca, el marisqueo y los cultivos marinos.

El ostión se reproduce en Cuba en grandes cantidades, lo que genera un problema de espacio físico que intentará resolverse con la ayuda de los viveros flotantes. La primera batea será construida por una industria gallega y llegará a Cuba por vía marítima. ■

El buque oceanográfico polar supondrá una considerable ayuda a las actuaciones españolas en la Antártida.



MURCIA: BUQUE OCEANOGRÁFICO POLAR

La construcción de un buque oceanográfico polar, que ayudará a las investigaciones científicas españolas que se desarrollan en la Antártida, ha sido autorizada por Consejo de Ministros, con un presupuesto de 1.500 millones de pesetas. La primera misión del barco está prevista para 1992.

La construcción del buque se efectúa en los astilleros que la empresa nacional Bazán tiene en Cartagena. Se trata de un rompehielos ligero preparado para llevar a cabo trabajos científicos en cualquier parte del mundo. Para ello, contará con gran maniobrabilidad, instrumentación y maquinaria de cubierta, capaces de soportar temperaturas de hasta 50 grados bajo cero, con una resistencia especial del casco del buque.

Tras la entrada de España como miembro consultivo en el Tratado Antártico y la instalación en enero de este año de la base «Juan Carlos I», el nuevo buque de investigaciones supondrá una considerable ayuda a las actuaciones españolas en la Antártida.

Su financiación corre a cargo del presupuesto de inversiones del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que anualmente abonará 500 millones desde este año hasta 1990.

Los Ministerios de Educación y Ciencia, Asuntos Exteriores y Defensa utilizarán conjuntamente el barco para investigación marina y apoyo a la base española en la isla de Livingston. El CSIC programará las acciones investigadoras a desarrollar, y el Ministerio de Defensa contratará, dirigirá e inspeccionará la construcción del buque y, una vez terminado, se encargará de su dotación y mantenimiento.

El futuro buque oceanográfico contará con 11 laboratorios a bordo, desde donde se estudiará química marina, salinidad de las aguas, biolo-

gía y todas las especialidades oceanográficas. En cuanto a los sistemas instalados destacan: los de tomas de muestras, los sistemas de adquisición de datos y los productores de ondas de choque para investigación sísmica.

Contará con una eslora de 82,50 metros y una manga de 14,30 metros, la velocidad será de 13 a 15 nudos, con un desplazamiento de 2.700 toneladas, funcionará con motores «diesel» eléctricos y no podrá operar en zonas de hielos profundos, aunque sí en los de hasta 70 centímetros de espesor. La dotación humana estará formada por un total de 69 personas (39 tripulantes y 30 científicos). Dispone de una autonomía de 12.000 millas, reserva de agua y alimentos para cuatro meses y plataforma y hangar telescópico, para el uso de un helicóptero ligero.

Al coincidir su primera misión con el V Centenario, los responsables del proyecto han sugerido que el Rey realice la primera singladura del buque oceanográfico, recuperando el histórico espíritu de las expediciones científicas españolas. ■

Las perspectivas de la actual campaña marisquera no se presentan tan buenas como las del pasado año. En Galicia se barajan cifras próximas a los 1.500 millones de pesetas en pérdidas a causa de la «marea roja».

CANARIAS:

AYUDAS A LA PYME PESQUERA

Debido a la situación del sector pesquero canario, la Consejería del Cabildo ha puesto en marcha un «plan de apoyo especial», que establece la concesión de subvenciones, a los intereses que se concedan, para una serie de líneas que se consideran prioritarias, fijando esa ayuda en cuatro puntos de interés.

Con ello, la Consejería de Agricultura y Pesca eleva la subvención máxima que se venía concediendo a los intereses, establecida en el 2,75 por 100, mediante los convenios firmados con diversas entidades financieras. La cuantía máxima a conceder a las pequeñas y medianas empresas es de 50 millones de pesetas.

Las líneas de crédito subvencionables dentro del sector pesquero son: adquisición de embarcaciones de pesca litoral, artesanal y pesquero con base en Canarias; modernización y transformación de embarcaciones de pesca litoral, artesanal y pesqueros con base en Canarias; instalaciones de acuicultura, instalaciones de frío para cooperativas, cofradías y otras entidades asociativas. ■



GALICIA:

COMIENZA LA CAMPAÑA MARISQUERA

La campaña marisquera que se inicia el día 3 de octubre no presenta, por el momento, tan buenas perspectivas como la del pasado año. La Consellería de Pesca de la Xunta recuerda que está prohibida la venta desde la embarcación, y que los únicos puntos de venta serán las lonjas

y los lugares que cada cofradía fije en sus tableros de anuncios, previo consentimiento de la Consellería. Los cerca de 18.000 mariscadores que hay en Galicia, según los carnets de mariscador facilitados por la administración autonómica, están obligados a pasar por los puntos de control de



capturas y tamaños, donde se les facilitará la guía obligatoria para la comercialización del marisco.

En la ría de Pontevedra, los topes de capturas por mariscador y día se fijan, para el marisqueo con embarcación, en 15 kilos de almeja babosa u 8 de almeja fina, o 35 de almeja rubia o 5 de almeja babosa y 20 de almeja rubia en bancos con las dos especies, o 50 de corniche. Los topes de captura para la ría de Arousa se fijan, para marisqueo con embarcación, en 6 kilos de almeja fina o 10 de almeja babosa, o 25 de la varie-

dad rubia o 50 de corniche, o 50 de berberecho. Para el marisqueo a pie, el límite fijado, tanto para Arousa como para Pontevedra, es de 3 kilos de almeja fina o 5 kilos de almeja babosa o 30 de berberecho.

El principal objetivo de la Consejería es la profesionalización de las faenas de marisqueo, y para ello se pretende dar mayor acceso al sector juvenil, de modo que lleguen a crear cooperativas de mariscadores y organizaciones de productores que no sólo realicen extracciones, sino que puedan ejercer un control sobre la comercialización del producto.

Con estas expectativas comienza la campaña en el sector marisquero que durante todo el verano ha sufrido pérdidas a causa de la llegada de la «marea roja», que ha afectado a cerca de 1.000 bateas.

Mientras el origen de esta «marea roja» sigue sin ser clarificado, en Galicia se barajan cifras superiores a los 1.500 millones de pesetas a la hora de valorar las posibles pérdidas sufridas, dado que la citada contaminación de los bivalvos pueden durar entre veinte y noventa días, dependiendo directamente de las condiciones meteorológicas y de la temperatura del agua.

Durante el mes de agosto fueron cerrados, como medida cautelar, varios polígonos mejilloneros gallegos, cinco de ellos reabiertos durante septiembre. La medida se tomó al observar un mayor índice de la presencia de la toxina PSP en los mejillones; la cantidad admitida en España, y por la OMS (Organización Mundial de la Salud), es de 80 microgramos por cada 100 de vianda, pero ocurre que en países europeos como, Alemania, Italia y Holanda dicho índice está fijado entre los 45 y los 60 microgramos, lo que significa que también la comercialización puede verse afectada. Esta «marea roja» está compuesta de dinoflagelados, alga habitual en las aguas, que produce biotoxinas marinas, que dependiendo de su tipo se dividen en: estéricas, que provocan trastornos gastrointestinales (DSP) y paralizantes, que provocan la parálisis del sistema nervioso central, e incluso paro cardíaco o respiratorio (PSP).

Para su control, el Instituto Oceanográfico español realiza controles periódicos en las aguas litorales y, en su caso, dan la señal de alarma a las autoridades autónomas competentes, que ponen en marcha el plan de actuación prefijado. Dicha actuación, según la gravedad de la situación, se basa, principalmente, en el análisis del estado de las aguas, variando, según el grado, la periodicidad del mismo; tras ello, las muestras tomadas se envían a Sanidad, donde se efectúan las pruebas correspondientes.

Después se informa a asociaciones y mariscadores, así como a las depuradoras, para indicarles la normativa a seguir, y las sanciones en caso de fraude.

La recomendación a los consumidores es no comprar moluscos que no lleven la etiqueta de control sanitario, que certifica su aptitud para el consumo humano. ■

SUCEDIO EN 30 DIAS

«GUERRA DEL ATÚN»

La campaña bonitera de este año ha estado marcada por el descenso en las capturas efectuadas por la flota española, y por algunos enfrentamientos entre arrantzales vascos y franceses. Estos enfrentamientos se han debido al uso, por parte de los galos, de artes de pesca como la volanta pelágica y el arrastre pelágico, prohibidos expresamente en el Acuerdo firmado entre ambos países (primero, en 1959; y, luego, en 1974), por el cual no se podía pescar atún en aguas del Golfo de Vizcaya con otras artes que no sean la caña o la cacea.

El Golfo de Vizcaya y el Atlántico Nordeste son las zonas de pesquería de túnidos, principalmente de dos especies: el atún blanco o bonito del norte y el atún rojo o cimarrón. Las capturas de bonito para la flota de bajura vasca representan el 70 por 100 del total estatal, y el 60 por 100 de la producción de la CEE.

Mientras que la flota española ha aumentado sus unidades de cacea, las de cebo vivo han disminuido. En la actualidad, España cuenta con 505 unidades en la modalidad de cacea y 223 de cebo vivo. Por el contrario, Francia ha reducido sus unidades de cebo vivo y cacea, para aumentar las de arrastre pelágico, de las cuales en 1986 no tenían ninguna unidad, el año pasado contaban con 10, y en la actualidad disponen de 120. En la modalidad de volanta, cuentan este año con 28 unidades, mientras que en el pasado tenían 10 y, en 1986, sólo 2. Esta forma de obrar tiene el beneplácito del gobierno francés que, a través del Ins-

tituto Francés de la Investigación de la Explotación Marina (IFREMER), ha desarrollado nuevas artes, y concedido subvenciones para la instalación en sus barcos de dispositivos de volanta y arrastre pelágico. La postura francesa intenta equilibrar su deficitaria balanza comercial pesquera (9.200 millones de francos de importaciones, frente a 3.500 millones de exportaciones), para evitar mayores males al sector, a costa de la utilización de artes de elevada eficacia. En los últimos años, Francia ha perdido un 25 por 100 de los puestos de trabajo en el mar.

La Comisión Europea del departamento de pesca concluirá en octubre un informe sobre las consecuencias biológicas que podría acarrear el sistema de arrastre pelágico o nuevo tipo de red vertical, que usan los franceses, desde mediados del mes de julio, en la pesca de atún en el Golfo de Vizcaya. Este estudio determinará si el citado sistema de pesca implica o no «graves riesgos para la conservación de especies», o si por el contrario, no es nocivo, y con él se permite controlar la pesca de «clase de edad más avanzada», es decir, sólo de peces adultos.

Por su parte, los pescadores españoles han solicitado al comisario de Pesca de la CEE, Antonio Cardoso Cunha, la moratoria por cinco años del uso de las artes utilizadas por los franceses, hasta la realización de estudios e investigaciones submarinas, que determinen su peligro para las especies, recordando el

La Comisión Europea del departamento de pesca concluirá en octubre un informe sobre las posibles consecuencias biológicas debidas a los métodos de pesca utilizados por los barcos franceses.

Versus Veranus

CONTINUA LA «GUERRA DEL ATÚN»:



Por GUS



Publicado en el Faro de Vigo.

caso de la anchoa, y del besugo.

El día 30 de septiembre es la fecha oficial de finalización de la campaña del bonito, que ya arroja un saldo negativo con respecto a la campaña del pasado año, en aproximadamente, un 50 por 100. Si se tiene en cuenta que esta campaña es vital, en el aspecto económico, para numerosas poblaciones de la cornisa cántabra, se comprende su angustia, ante la falta oficial de soluciones por el momento.

Hay que señalar, por otra parte, que los conserveros franceses se niegan a comprar el bonito a su propia flota, dado que alegan pérdida de calidad del producto por la modificación que sufre éste en su muerte al enmallarse en la red de los volanteros el bonito recién capturado, por lo que han tenido que congelar parte de las capturas realizadas con estos métodos. ■

ACUERDO CEE-MOZAMBIQUE

El pasado día 28 de septiembre tuvo lugar, en Mozambique, la firma de un nuevo acuerdo sobre derechos pesqueros de la Comunidad

Económica Europea en el Océano Indico. Antonio Cardoso, en su calidad de Comisario Europeo de Pesca, fue el encargado, por parte de la CEE, de la firma de dicho acuerdo, que tendrá un año de vigencia.

Entre las cuotas de pesca establecidas para la CEE, en aguas territoriales mozambiqueñas, destacan las 18.000 toneladas de atún, repartidas entre los 40 barcos atuneros que faenan en la zona, en su gran mayoría españoles y franceses. Asimismo, se establecen las siguientes cuotas: 1.850 toneladas de gambas de alta mar, 650 toneladas de gambas de litoral, 250, de cangrejos y, 150 toneladas, de langostinos.

Como contrapartida de los derechos de pesca cedidos, Mozambique recibirá una compensación financiera anual de 2.300.000 Ecus (unos 300 millones de pesetas), además de la financiación de un programa científico, valorado en más de 600.000 Ecus (83 millones de pesetas).

Por último, la CEE contrae la obligación de facilitar una información detallada y completa sobre las capturas realizadas por los pesqueros de los países miembros de la Comunidad Económica Europea en las aguas territoriales de Mozambique. ■

EMPRESAS ESPAÑOLAS EN LENINGRADO

Un total de veinte países, entre ellos España, han estado presentes en la exposición internacional Sudotejología 88, celebrada a finales de agosto en Leningrado por el Ministerio de Construcciones Navales soviético y la Cámara de Comercio e Industria de la URSS. Las más modernas tecnologías en construcción naval fueron presentadas por 138 firmas internacionales de Gran Bretaña, Polonia, Suecia, Finlandia, EE.UU., República Federal de Alemania, Holanda, Canadá, Francia e Italia, entre otros.

Tres empresas españolas (Astilleros Reunidos del Nervión, División de Construcción Naval del INI, Astilleros Españoles y Senermar, Sistemas Marinos, S. A.) estuvieron representadas en la exposición, celebrándose una jornada dedicada a las firmas de España. Según el consejero comercial de la embajada de España en la URSS, Juan José Saballa, este año ha sido favorable para el sector de construcción naval, ya que los astilleros españoles han recibido importantes encargos de clientes extranjeros. La colaboración económica con la Unión Soviética se desarrolla con éxito.

Luis Vilches, director comercial de Astilleros Reunidos del Nervión, informó que la empresa construye actualmente ocho buques madreiros para la URSS, siendo éste el contrato más importante firmado entre ambos países. La URSS exporta a nuestro país embarcaciones tipo Meteor, Kometa y Koljida. ■



ALMERIA: BARCOS CON DEFICIENCIAS

Más del 85 por 100 de los barcos de la flota pesquera almeriense, inspeccionados por la delegación provincial de Trabajo, han presentado algún tipo de deficiencia en materias de seguridad o higiene, principalmente por los riesgos de atrapamiento a causa de los órganos de transmisión del motor. La práctica totalidad de esta flota fue examinada por la inspección del centro provincial de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

El principal problema detectado, el posible atrapamiento por órganos de transmisión del motor, puede evitarse con la instalación de barras que aisle estos órganos

y que, además, sirven para prevenir cualquier tipo de accidente.

La segunda deficiencia registrada más importante es el riesgo de explosión, por desprendimiento de gases de la batería, problema detectado en un 60 por 100 de las naves inspeccionadas. También hay riesgos de atrapamiento y golpes por rotura de las correas de la maquinilla de arrastre, en un 40 por 100.

Otros 20 por 100 de los barcos presentó riesgo de caídas al ascender o descender del puente, para lo que el Centro de Seguridad e Higiene recomienda el uso de conductos antideslizantes.

En la parte de higiene, la inspección ha revelado que un 13 por 100 de los pesqueros presenta irregularidades de orden y limpieza en la sala de máquinas y en la cubierta.

Tras este periodo de inspecciones, Trabajo enviará es-

critos a los propietarios de barcos con deficiencias, llegando, en último caso si es necesario, a la instrucción de expedientes. ■

BARCELONA: SEDE DE LA CONFERENCIA MUNDIAL DE PUERTOS

El puerto de Barcelona es la sede escogida por la International Association of Ports and Harbors (IAPH) para la celebración de la XVII Conferencia Mundial de Puertos que tendrá lugar en 1991.

La IAPH es una asociación compuesta por todas las autoridades portuarias del mundo, y se creó en 1955. En la

actualidad está integrada por 384 miembros, responsables portuarios, representantes de gobiernos, compañías navieras, estibadores y empresas relacionadas con el sector marítimo.

A través de comités técnicos permanentes y de conferencias bianuales, se articula el funcionamiento de la asociación, eligiendo a sus representantes en las conferencias, la última se celebró en Seúl, Corea del Sur, en 1987, y la próxima será en Miami, EE.UU.

Los objetivos principales de la IAPH, con sede en Tokio, son el desarrollo y el fomento de relaciones entre todos los puertos del mundo, el intercambio de información sobre nuevas tecnologías, organización, administración y dirección portuaria, así como la defensa de los derechos de sus miembros ante los organismos internacionales. ■



ASTILLEROS GONDAN, S.A.

33794 FIGUERAS-CASTROPOL
(Asturias)

Télex. *62 38 20 (4 líneas)

Fax 62 37 77

Télex 87350 ASGO A

**CONSTRUIMOS A SU
MEDIDA**

**TODO TIPO DE BUQUES
HASTA 70 m. DE ESLORA**

**PALANGREROS
CERQUEROS
ARRASTREROS
CARGUEROS
REMOLCADORES**

RECREO



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

Te interesa saber...

Prestaciones del ISM

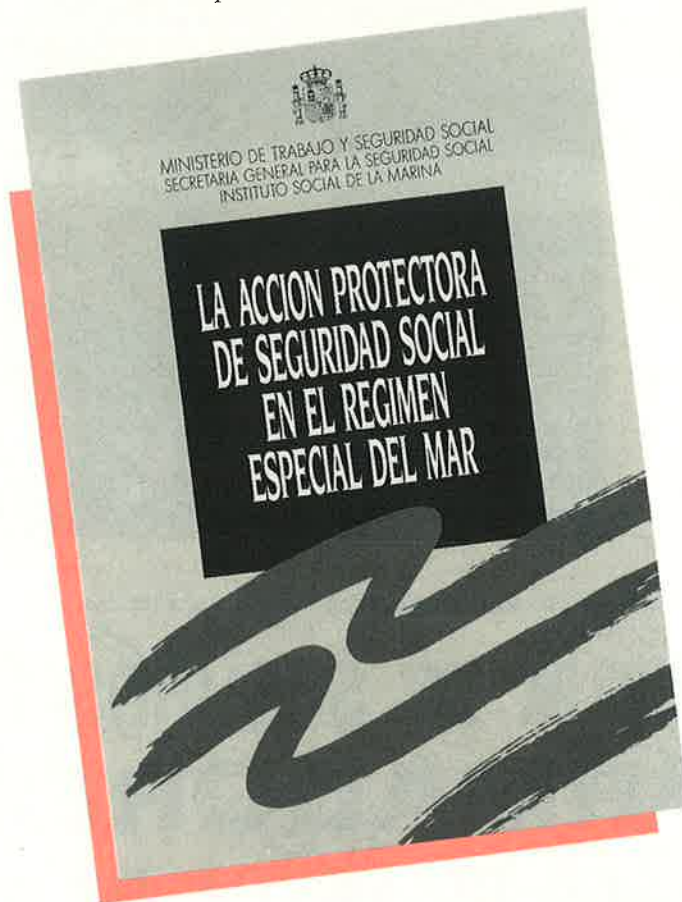
Siguiendo con la política de publicaciones, encaminada a proporcionar la máxima información directa a los afiliados, el Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha editado un folleto denominado *La Acción protectora de la Seguridad Social*.

En poco más de 20 páginas, se ofrece una información sencilla sobre las diferentes prestaciones de la Seguridad Social relacionadas con el mar: subsidios por incapacidad laboral transitoria, por invalidez provisional, en favor de familiares y de recuperación; pensiones de invalidez permanente, jubilación, viudedad, orfandad, en favor de familiares, de vejez, invalidez y viudedad SOVI. Finalmente, se contemplan también las indemnizaciones y compensaciones por cargas y gastos por lesiones permanentes no invalidantes, por muerte causada en accidente de trabajo o enfermedad profesional, por invalidez permanente parcial; asignación de familiares y auxilio por defunción.

La publicación está pensada para que tenga la máxima utilidad a la hora de solicitar una ayuda, al fijar de forma

muy clara quiénes tienen derecho a las ayudas, condiciones, cuantía, duración del auxilio, extinción, etcétera. El folleto está a disposición de

los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar en todas las delegaciones provinciales del Instituto Social de la Marina. ■



«Acuasur»

Organizada por la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento y la Institución Ferial de Cádiz, entre los días 9 al 13 de noviembre tendrá lugar en esta ciudad la II Feria Internacional del Mar, «Acuasur». Este certamen tiene un carácter técnico-comercial relacionado con la náutica industrial y deportiva, así como con la pesca. Nota destacada es la celebración en esas jornadas de un congreso nacional de acuicultura.

Objetivo de los promotores de esta Feria es la potenciación de las actividades relacionadas con el mar que existen en la provincia de Cádiz, y donde destaca el desarrollo logrado en el sector acuícola durante los últimos años, con unas inversiones previstas de más de 1.400 millones de pesetas. ■

Feria pesquera

Entre los días 15 y 19 de noviembre tendrá lugar, en Bilbao, la Feria Internacional de la Industria Pesquera. La muestra Euro Fishing supone una de las más importantes demostraciones relacionadas con el sector pesquero que se celebran en España. Es un punto obligado de cita para estar al día en las nuevas tecnologías relacionadas con este sector, cuya importancia en España está en aumento, según ponen de manifiesto los datos del último año. ■

Nueva «Guía Sanitaria»

El Instituto Social de la Marina ha realizado una nueva «Guía Sanitaria a bordo», que supone una revisión y actualización de los contenidos que tenía la publicación anterior.

La guía se distribuirá, como es habitual, de forma gratuita entre todos los barcos españoles. El que desee disponer de un ejemplar, puede solicitarlo directamente a las diferentes direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina, así como a cualquier otra dependencia del ISM. Igualmente, se puede conseguir dirigiéndose al Centro Coordinador de Sanidad Marítima, en la calle Génova, 20, 4.ª planta de Madrid (28004). Las peticiones por teléfono, al número 410 77 77; y por telex, al 43340. ■

Ayudas por cese de actividad pesquera

Por una Orden del Ministerio de Agricultura, se han fijado nuevas condiciones para el cese definitivo de la actividad de los buques de pesca. La experiencia de los últimos meses ha hecho necesaria la presente normativa. Entre otras condiciones, se requiere que los barcos tengan una eslora igual o superior a los 12 metros y que hayan tenido una actividad mínima de 100 días, en el año en que se solicita la paralización.

Esta Orden del 26 de septiembre se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el 28 del mismo mes. ■

La alta tecnología de los motores diesel marinos GUASCOR, hace de sus usuarios unos **buenos** pescadores.

SINAVAL '88
euromfishing

PABELLON-1
STAND-C/02 D/01
BILBAO 15-19 NOV.88

Potencia de 100 a 1000 C.V.



Motors Diesel

Gutierrez Asuncion Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR

P.O. Box 30 / Zumaia / Guipúzcoa / Spain

Tel. (943)* 860600/860700 (10 líneas)

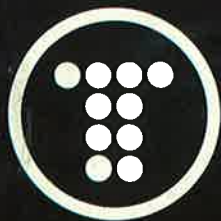
Telex 38753-GUAZU-E

Fax:(943) 862180

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