

MAR

Nº 251 - MARZO - 1987



3ª RM-1273

MAPA

PLAN DE AYUDAS PARA EL SECTOR



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

PROGRAMA DE EMPLEO

PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRABAJO



Oficinas de Empleo Marítimo

140 Oficinas
de Empleo en
toda España

“Guía de
Contratación
Laboral
Marítima”



DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MAR

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

**DIRECTOR
GENERAL:** CONSTANTINO
MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

**REDACTOR
JEFE:** JAVIER ORTIZ

REDACCION: CONCHA H. CARAZO
VIDAL MATE

**SECRETARIA DE
REDACCION:** VIRTUDES MARGUENDA

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Carlos González del Pie y M^a Antonia F. Sainz (Países de Europa) y Javier Candial, Lluís Salom, Antonia Caro y Antonio Girbes (Fotografía).

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel (965) 22 34 53 Almería: Casa del Mar - Tel (951) 23 82 22 Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel (971) 72 56 06 Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel (93) 319 05 66 Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel (94) 412 62 22 Cádiz: Casa del Mar - Tel (956) 25 17 04 Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel (968) 50 20 50 Castellón: Casa del Mar. Plaza 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 (956) 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: Río Nera, 23. 1º - Tel (91) 241 97 60 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. Francisco Bastos, 19 - Tel (977) 21 03 87 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.
6ª planta MADRID 28004 Teléfonos
419 84 61 y 419 80 00 Télex: 23746-22107

Publicidad Barberá Padilla, 80, 1º C
28006 MADRID
Teléfonos 402 92 42 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 del MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial.

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



L ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, ha presentado ante los medios de comunicación las previsiones de su departamento en relación con la adaptación del sector pesquero español al marco comunitario. Las medidas anunciadas por Carlos Romero constituyen una respuesta ágil y eficaz a las necesidades del sector, y se perfilan como un significativo punto de encuentro de la actividad pesquera española con la realidad de la Comunidad Económica Europea de la que ya forma parte.

SIN embargo, y pese a la importancia que esta respuesta representa para todo el sector, la intervención del ministro ha trascendido más allá de lo que podría considerarse como una necesaria puesta en marcha de los mecanismos que permitan aprovechar las nuevas perspectivas comunitarias. En efecto, Carlos Romero habló de los jóvenes. Habló de la inescapable responsabilidad de crear las condiciones para que la actividad pesquera deje de representar un coto de marginaciones y refugio de fatalismos proteccionistas, de manera que las gentes del mar se puedan encontrar, por fin, con un futuro para ellos y para sus hijos. Un futuro en el que la pertenencia a un sector de la vida económica y social de un país no venga determinada por la imposibilidad de escapar de él, sino por la voluntad de trabajar en el seno de un colectivo que no sienta los estigmas de

pertenecer a la España marginal y marginada.

POR ello, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha puesto el dedo en la llaga. Se trata, ha venido a decir, de propiciar una nueva estructura que signifique auténticos y tangibles cambios en los niveles de renta de los pescadores, en sus condiciones de vida y de trabajo. No estamos, por tanto, ante una serie de reformas parciales, históricamente decantadas a favor de los que más capacidad de presión pueden ejercer, sino ante una concepción distinta de la política pesquera. Una concepción de la que tampoco escapa, ya que forma parte de un todo in-

editorial **HACIA EL FUTURO**

divisible, la política social, mercante o de construcción naval. Y es esta nueva concepción la que entraña un auténtico camino hacia el futuro, porque es, como ha explicado Carlos Romero, una política surgida al hilo de las más viejas aspiraciones del colectivo marítimo que, también históricamente, ha pretendido legar a las generaciones futuras la posibilidad de elegir libremente, y sin tener que arrepentirse después, uno de los oficios más antiguos, útiles y hermosos: el de marino.

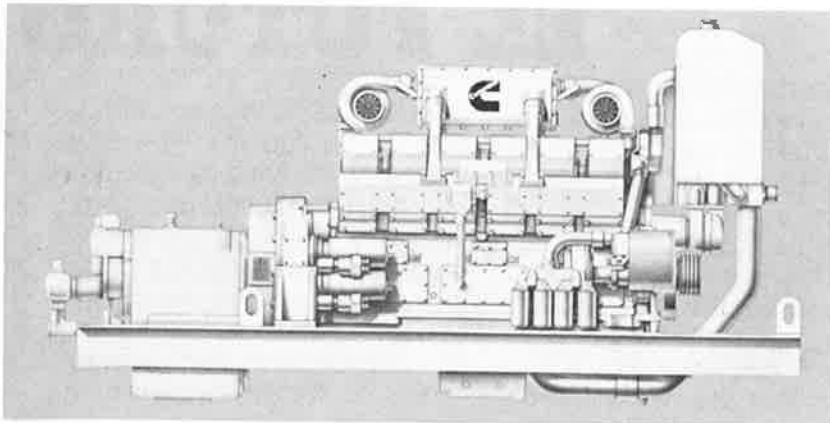


Cummins

PRIMER FABRICANTE INDEPENDIENTE MUNDIAL
DE MOTORES DIESEL



**Amplia gama de potencias para
motores propulsores y auxiliares
marinos, desde 50 a 1.600 B.H.P.**



- 36 Puntos de Servicio en España.
- 3.000 Puntos de Servicio en el Mundo.
- Disponibilidad de recambios, 94 por 100 en 24 horas.
- Ahorro de combustible demostrado.
- Avanzada tecnología, sencillez de construcción y robustez.

Cummins Ventas y Servicio, S. A.

C/ Torrelaguna, 56
28027 MADRID

Tels.: 267 20 00 (5 líneas)
Telex: 22668 motor e

Dirección telegráfica: Cumspa.

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

REPORTAJES

ADAPTACION A LA NORMATIVA COMUNITARIA	6
GASOLEO PESQUERO: El precio de un acuerdo	12
PANEL DE CONSUMO: El pescado que comemos	16
INFORMACION, PUERTO A PUERTO	20
II JORNADAS DE SALVAMENTO MARITIMO	22
SALON NAUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA	22
PAISES DE EUROPA: Noruega	34
TELEDETECCION: El mar, sin secretos	38
CANAL DE EXPERIENCIAS HIDRODINAMICAS DE EL PARDO	44

OPINION

CONSTANTINO MENDEZ: Ponerse al día	72
--	----

SECCIONES

GENTES DEL MAR: Tipología de la actividad pesquera	50
ECOLOGIA: Año Mundial del Medio Ambiente	55
AGENDA	59
DE COSTA A COSTA	63
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	66
LIBROS DEL MAR	70

Marzo

1987

EN PORTADA



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha puesto a punto un plan de adaptación de las estructuras del sector ya integradas en el ámbito comunitario, plan que examina el presente número de MAR.

(Foto portada: Antonia Caro)

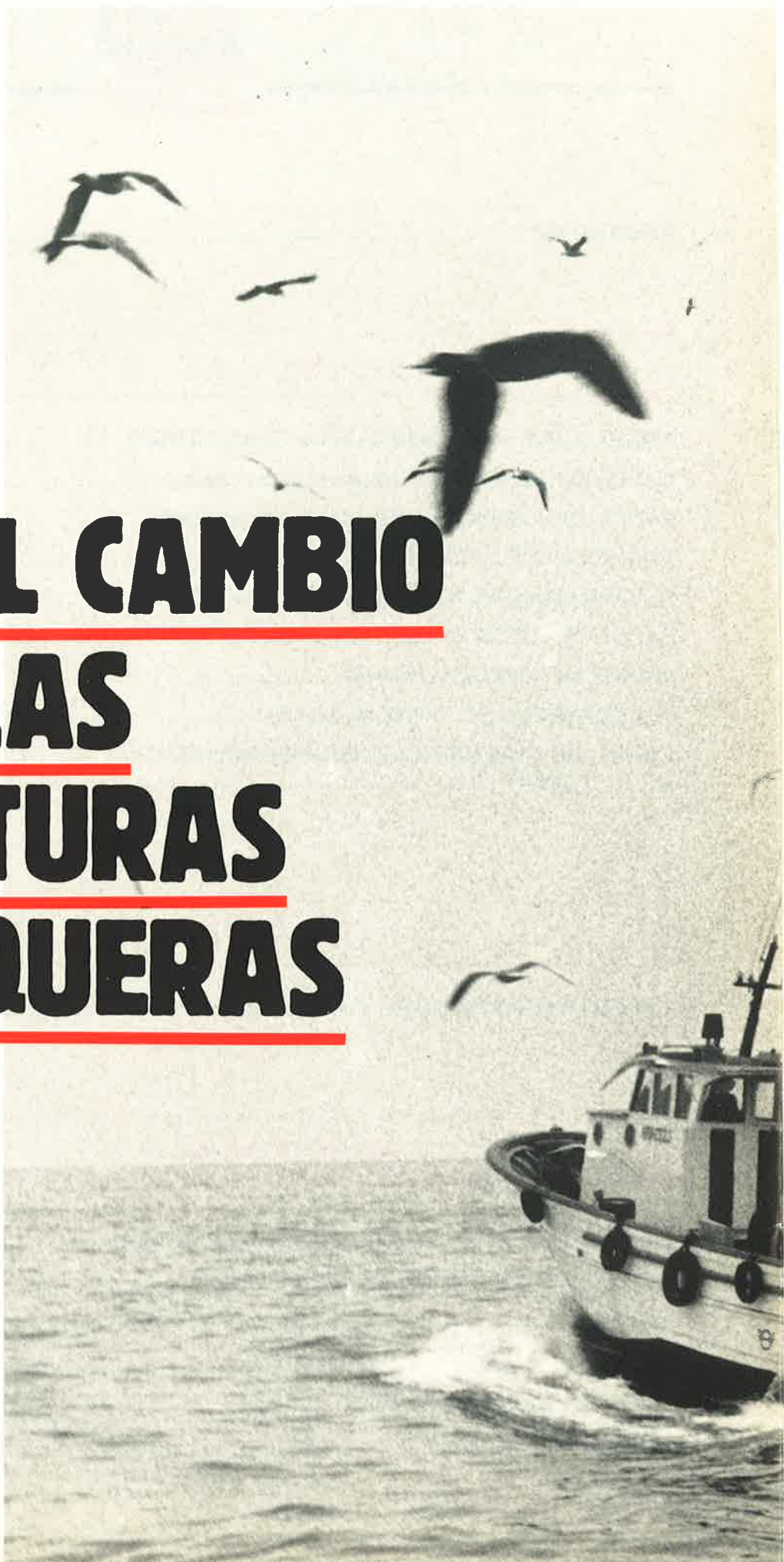
N.º 251

Aplicación de la normativa comunitaria

El cambio de las estructuras pesquera españolas, adaptándolas a la realidad comunitaria, ya tiene un plan concreto y su correspondiente financiación. A finales del pasado mes de febrero, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero,

HACIA EL CAMBIO DE LAS ESTRUCTURAS PESQUERAS

expuso los planes de su Departamento para llevar adelante la adecuación del sector al marco comunitario. Entre los proyectos previstos, destaca una línea de ayudas, exclusivamente nacionales, para la modernización de los barcos con esloras inferiores a los nueve metros.





A 3.700 millones de pesetas se elevan las disponibilidades iniciales de la Administración española durante 1987 para actuaciones relativas a la adaptación de las estructuras pesqueras y de la acuicultura. Esta cantidad se complementará con las ayudas comunitarias para el mismo período que, en el conjunto de la CEE, ascenderán a unos 23.000 millones de pesetas.

Durante las últimas semanas del pasado mes de diciembre, los representantes pesqueros en la Comunidad Económica Europea fueron protagonistas de unas largas e importantes negociaciones para definir lo que debería ser la política de estructuras y de acuicultura en los próximos diez años. El resultado de aquellas mesas de trabajo fue la elaboración del reglamento 4028/86 del Consejo de la Comunidad, en el que se recogen las directrices que regirán la política para el sector.

Este Reglamento fue publicado a finales de enero en el Diario Oficial de las Comunidades, lo que oficialmente supuso el pistoletazo de salida para la aplicación del mismo y su desarrollo por cada uno de los Estados miembros.

La Administración española, consciente de la importancia de la pesca en nuestro país y de

las posibilidades que pueden derivarse de una actuación rápida, ha sido la primera en poner en marcha todo el dispositivo de actuaciones, de acuerdo con una serie de normas y reales decretos que desarrollan el Reglamento. Los programas relativos a la flota de pesca, así como los de acuicultura, deben ser remitidos a Bruselas antes del próximo 30 de abril. A partir de esos programas, se deberá pasar a la presentación de proyectos concretos. Para ello, se considera indispensable ofrecer al sector la máxima información en el más corto período de tiempo posible.

Las disponibilidades económicas, con los que, a efectos de subvenciones, cuenta inicialmente la Administración española están previstas en los Presupuestos Generales del Estado para este período. De acuerdo con estos datos, se dispone de las siguientes partidas: 150 millones de pesetas para planes de regulación del esfuerzo pesquero en los caladeros nacionales; 500 millones de pesetas para ayuda a las inversiones en acuicultura y estructuras costeras; 1.495 millones de pesetas para apoyo a la construcción, modernización y reconversión de flota pesquera; 100 millones de pesetas para arrecifes artificiales; 450 millones de pesetas para planes estructurales de pesca en Canarias, Ceuta y Melilla; 100 millones de pesetas para campañas experimentales de pesca en aguas españolas; 300 millones de pesetas como subvención a la inactividad pesquera; 420 millones de pesetas como apoyos a campañas experimentales de pesca en ca-

laderos internacionales; para campañas de orientación al consumo, figura una dotación de 600 millones de pesetas; 53 millones como apoyo a la inversión en infraestructura de mercados pesqueros en origen y 159 millones de pesetas como ayuda a la inversión en infraestructura comercial pesquera.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, acompañado del secretario general de Pesca, Miguel Oliver, y del director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, señalaron en una reunión informativa la importancia del Reglamento 4028/86 de la Comunidad, así como su interés para España. Por esta razón, y para que todo el sector se ponga a trabajar cuanto antes, la Administración ha hecho un esfuerzo en el desarrollo de esa normativa. Según Miguel Oliver, éste es el primer engarce que, en materia de estructuras, se hace con la Comunidad, se trata de una política que va a afectar globalmente a todas las regiones españolas, salvo en pequeñas cuestiones, como las ayudas portuarias para Canarias. Los responsables de la Administración pesquera destacaron el logro que ha supuesto incluir al



CUADRO 1

BAREMO DE LA PRIMA POR INMOVILIZACION

TONELAJE DEL BUQUE	MONTANTE MAXIMO DE LA PRIMA POR BUQUE (ECUS/DIA)	
	BUQUES DE MENOS DE 10 AÑOS	BUQUES DE 10 AÑOS Y MAS
Menos de 70 TRB	200	150
De 70 a menos de 100 TRB	300	250
De 100 a menos de 200 TRB	600	400
De 200 a menos de 300 TRB	950	700
De 300 a menos de 500 TRB	1.200	1.000
De 500 a menos de 1.000 TRB	1.500	1.300
De 1.000 a menos de 1.500 TRB	2.000	1.700
De 1.500 a menos de 2.000 TRB	2.400	2.100
De 2.000 a menos de 2.500 TRB	2.700	2.300
De 2.500 a menos de 3.000 TRB	3.100	2.600
3.000 TRB y más	3.500	3.000

UNA SER



archipiélago canario en el conjunto de la política pesquera. En el caso de los puertos, las ayudas que no van a venir desde la Comunidad parece que serán compensadas por España.

La normativa aprobada por el Gobierno responde, por tan-

to, a los criterios y a las líneas de actuación que en política de estructuras aprobó la Comunidad el pasado mes de diciembre, y que supone la modernización de la flota, la racionalización y adecuación de recursos y capturas, junto con la mejora en los procesos de comer-

cialización. En la situación española, esta nueva política de estructuras de la Comunidad, sumada a los apoyos nacionales, constituye simplemente una ampliación de las líneas que ya se pusieron en marcha antes de nuestra integración en la Comunidad.



Según manifestaciones del ministro de Agricultura, Carlos Romero, la Administración española va a conceder el máximo de las ayudas previstas por la normativa comunitaria: «Los trabajadores del mar merecen el máximo apoyo, si pretendemos que sea un sector vivo y no muerto, como ha sucedido en otros países cercanos, donde también existía una gran tradición pesquera.» Carlos Romero reflexionó sobre las duras condiciones en que se desarrolla la actividad pesquera y sobre la necesidad de hacer atractivo este trabajo a las nuevas generaciones, pilares indispensables para el futuro del sector.

Desde estos planteamientos, Carlos Romero prometió poner en marcha nuevas iniciativas orientadas hacia la juventud. A diferencia de lo que ha sucedido en otras esferas de la actividad económica, el sector pesquero, mantiene una población ocupada estable, e incluso aumentada, en los últimos años. Se pretende que esta situación no sea exclusivamente producto de la existencia de problemas en otros sectores, y que el mar se convierta en una especie de refugio ante el paro que padecen otras áreas de la actividad. El objetivo es conseguir que la actividad pesquera resulte, tan satisfactoria como las demás, mediante unos aceptables niveles de rentas, junto con una mejor calidad de vida.

ne la ayuda nacional entre el 10 y el 30 por 100, mientras que la comunitaria se reduce al 25 por 100 para Galicia, Andalucía y Canarias y el 20 por 100 para las demás regiones.

En los casos de modernización y reconversión de barcos, el mismo Real Decreto prevé también una ayuda de la Administración española entre el 10 y el 30 por 100, junto con los apoyos comunitarios, siempre que los proyectos de inversión estén orientados a conservar más adecuadamente las capturas, ahorrar energía y mejorar las condiciones de trabajo en los buques.

En las negociaciones del pasado mes de diciembre, la representación española en Bruselas intentó que pudieran existir también ayudas cuando los barcos tuvieran una eslora inferior a los 9 metros. La Comunidad no aceptó las posiciones españolas. Ante esta circunstancia, el Gobierno está estudiando la posibilidad de abrir a corto plazo una línea con ayudas exclusivamente nacionales para modernizar este tipo de embarcaciones.

En lo que se refiere a las actuaciones en la acuicultura, la normativa española, según los responsables de Agricultura, Pesca y Alimentación, fijará unas subvenciones entre el 10 y el 30 por 100 para los proyectos presentados en Andalucía, Canarias, Castilla León, Casti-

ME DE MEDIDAS PARA ADAPTARSE A EUROPA



Carlos Romero, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, presentó ante los medios de información las medidas de su departamento relacionados con las ayudas al sector pesquero.

En modernización de la flota, el Real Decreto aprobado por el Gobierno prevé una serie de cautelas orientadas a evitar un aumento injustificado en el número de barcos pesqueros de nuestra flota. Por esta razón, para cualquier nueva construcción, se va a exigir una baja en el censo de buques viejos.

Estos proyectos de construcción, cuando se trate de barcos entre los 9 y los 33 metros, tendrán unas ayudas de la Comunidad del 35 por 100 en Andalucía, Galicia y Canarias, y del 25 por 100 en el resto. La participación financiera nacional será de entre el 10 y el 30 por 100 para todas las regiones. Cuando los barcos superen los 33 metros de eslora, se mantie-

lla La Mancha, Extremadura y Galicia. En el resto de las comunidades autónomas, ese apoyo nacional se situará en el 25 por 100. Las aportaciones comunitarias, en el caso de las regiones consideradas a estos efectos como desfavorecidas, se elevarán al 40 por 100, siempre que la aportación nacional se sitúe en el 30 por 100. En el resto de las regiones, las ayudas comunitarias serían del 25 por 100.

Para acceder a estos apoyos, se requiere que la inversión se eleve, como mínimo, a 420 millones de pesetas para las instalaciones que cubran todo el ciclo vital de las especies, y a 252 millones de pesetas si solamente cubre una fase.

Los proyectos para el acon-



Entre los proyectos previstos, figura una línea de ayudas exclusivamente nacionales para la modernización de barcos con esloras inferiores a los nueve metros.

UN PLAN ACORDE CON LA CEE

dicionamiento de la franja costera pueden contar con una ayuda comunitaria de hasta el 40 por 100 en las zonas desfavorecidas, y del 25 por 100 en el resto. La participación española estaría, en el primer caso, entre el 10 y el 30 por 100; y, en el segundo, entre el 10 y el 25 por 100. Cuando se trate de zonas marinas protegidas, la ayuda comunitaria podría llegar al 50 por 100, y la nacional se situaría entre el 10 y el 35 por 100.

Las campañas de pesca experimental para la investigación y búsqueda de nuevos caladeros podrán contar con una ayuda del 20 por 100 nacional y otro porcentaje igual de la Comunidad en relación con el coste del proyecto.

Cuando se trate de inmobilizaciones temporales de flota, la Comunidad ha establecido dos baremos (Cuadro I) según se trate de barcos con menos o más de diez años. Las ayudas van desde los 200 ecus para las embarcaciones de menos de 70 TRB por día, hasta los 3.500 ecus cuando superen las 3.000 TRB, si los barcos tienen menos de diez años. Las ayudas se reducen cuando superan ese techo de edad. Para la inmovilización definitiva (Cuadro II), la Comunidad elevó las ayudas que se habían propuesto inicialmente en las negociaciones.

Finalmente, para favorecer la creación de asociaciones de empresas con carácter temporal, está prevista la concesión



de ayudas a razón de 5.600 pesetas por tonelada de Registro Bruto por periodos de tres meses consecutivos, durante un período de dos años. A esta

cantidad habría que añadir los apoyos comunitarios.

Este conjunto de actuaciones referidas a la actividad extractiva se complementan con otras

CUADRO 2

ELEGIBILIDAD DE LOS GASTOS QUE RESULTAN DE LA CONCESION DE PRIMAS POR PARALIZACION DEFINITIVA

- I. Buques con un tonelaje inferior a 100 toneladas.
El importe elegible por buque quedará limitado a: 25.000 ECUS + 2.000 ECUS/tonelada.
- II. Buques con un tonelaje igual o superior a 100 toneladas e inferior a 400 toneladas.
El importe elegible por buque quedará limitado a: 140.000 ECUS + 850 ECUS/tonelada.
- III. Buques con un tonelaje igual o superior a 400 toneladas e inferior a 3.500 toneladas.
El importe elegible por buque quedará limitado a: 316.000 ECUS + 410 ECUS/tonelada.
- IV. Buques con un tonelaje igual o superior a 3.500 toneladas.
El importe elegible por buque quedará limitado a: 510 ECUS/tonelada - 34.000 ECUS.

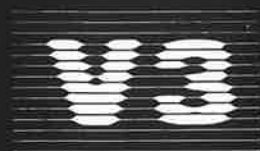
medidas destinadas a mejorar las condiciones de los puertos, así como a potenciar la capacidad de penetración de estos productos en los mercados.

En cuanto a ayudas a las inversiones en los puertos para mejorar su equipamiento, el Real Decreto dispone una subvención nacional entre el 5 y el 30 por 100 en Canarias, Asturias, Cantabria, Comunidad Valenciana, Murcia, Baleares, así como en las provincias de Guipúzcoa, Gerona, Tarragona, Cádiz, Málaga, Almería y Sevilla. Para el resto de las zonas, los apoyos nacionales están entre el 5 y el 25 por 100. Las ayudas comunitarias para estos mismos fines se podrán situar entre el 25 y el 50 por 100 de la inversión total, correspondiendo lógicamente los porcentajes más altos a las zonas desfavorecidas.

En línea con las importantes actuaciones llevadas a cabo ya en los últimos años por la Administración española, el Reglamento comunitario dispone también ayudas para la promoción del consumo de productos pesqueros excedentarios o poco explotados. Las ayudas nacionales para estos fines se situarán en el 25 por 100, con un porcentaje similar desde los fondos comunitarios. En definitiva, una política integral para todo un sector pesquero en la próxima década, para la que la Comunidad ha destinado 112.000 millones de ayudas hasta 1991.

Recogiendo la última hora de las negociaciones celebradas por aquellas fechas en Bruselas sobre el Reglamento 4028/86 del Consejo, relativo a la política estructural para los próximos diez años, el número 249 de MAR, correspondiente al mes de enero, informaba sobre el conjunto de ayudas acordadas para el sector. Según el texto definitivo del Reglamento, publicado posteriormente por el Diario Oficial de las Comunidades, el conjunto de los datos publicados es correcto. Sin embargo, se han introducido modificaciones en los cuadros 3 y 4. El 3 señala los baremos de la prima por inmovilización temporal, en la que las ayudas aprobadas van a ser ligeramente superiores a las previstas en un principio. Igual sucede con el Cuadro 4, referido a los gastos por inmovilización definitiva. ■

A LOS HOMBRES DE MAR



TORRE DE MADRID
PLAZA DE ESPAÑA, 18-20, 1.º
28008 MADRID
TELS. 242 27 04/05
TELEX: 41428 ITEL-E
45663 CEOR-E

Queridos compañeros
Nos dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V-3" S.A.
Por que queremos por experiencia la vida
a bordo y queremos ayudaros a que ésta
sea más llevadera.
Hemos seleccionado para vosotros más de
2.000 títulos y en más de 50 buques,
ya están nuestras películas y videos,
que enviamos a cualquier puerto del
mundo.

Después de analizar varias marcas,
hemos llegado a la conclusión que los
videos MITSUBISHI son los más apro-
piados para las condiciones del mar, por
su dureza y calidad de imagen y
sonido.

A lo que habeis confiado en nosotros
os damos las gracias y lo que trata-
ría es os conocieris contactar con nos-
tros que os procuraremos singladuras
más provechosas y divertidas.
Hasta la vista, buena suerte.

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.

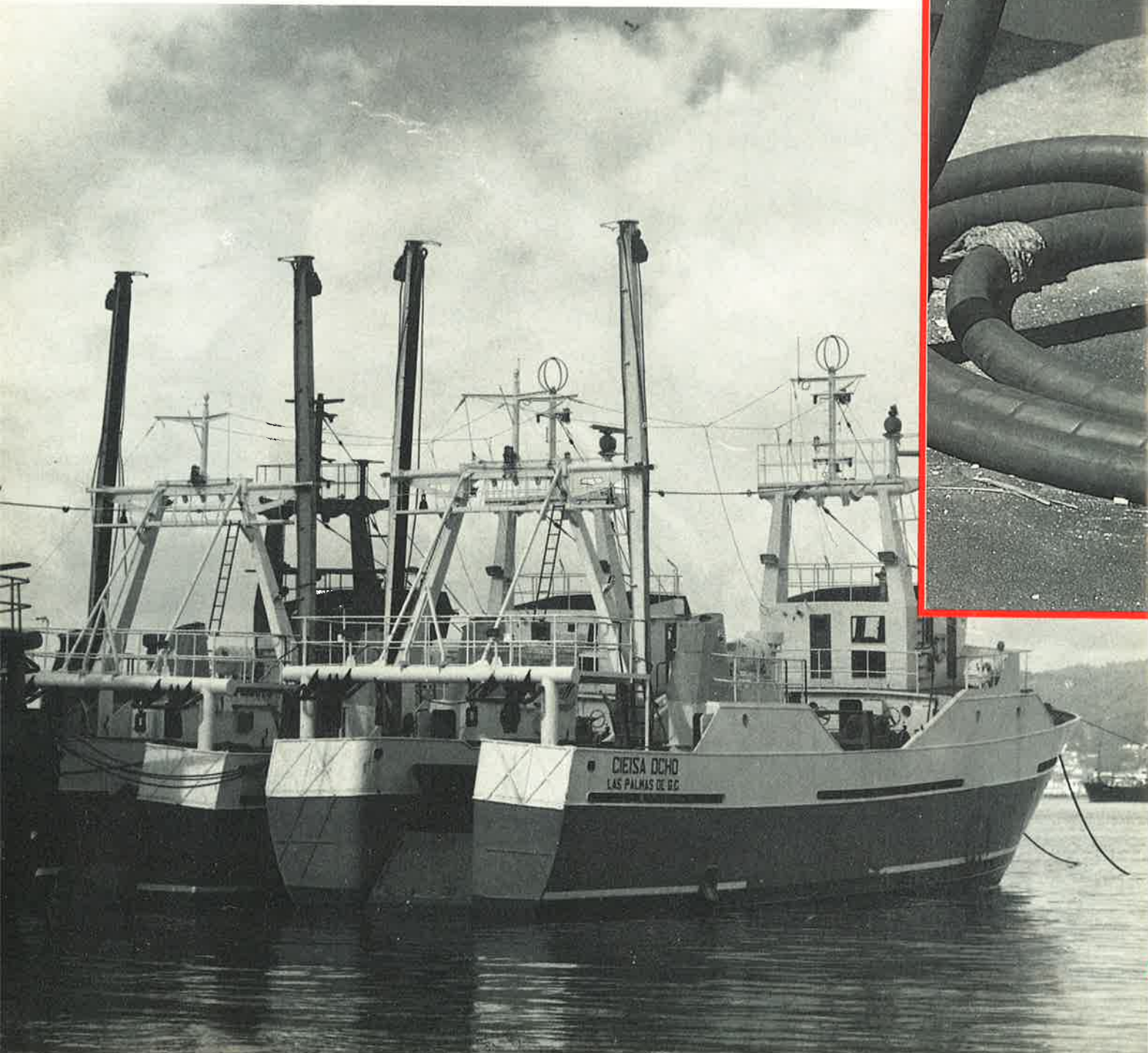


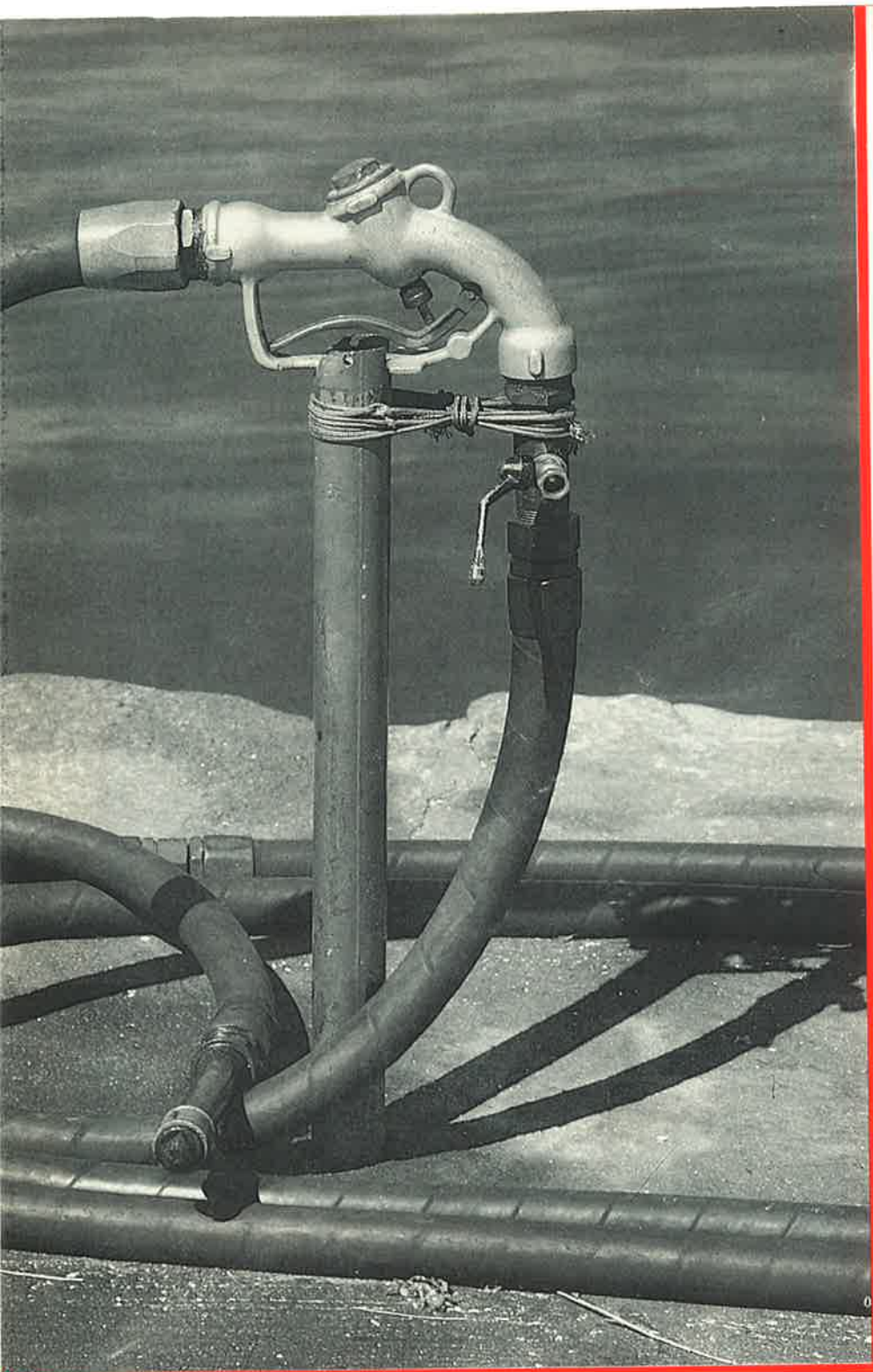
BASTIAS



Gasoleo pesquero

EL PRECIO DE UN ACUERDO






LOS precios del gasóleo han venido experimentando una serie de variaciones durante las últimas semanas en función de las cotizaciones existentes en los mercados internacionales. Estas subidas, aunque pequeñas, levantaron la polémica en medios pesqueros, que urgieron de la Administración una respuesta a sus reivindicaciones.

Las más importantes decisiones sobre el precio del gasóleo se tomaron en 1986, tras la aplicación del Impuesto Sobre el Valor Añadido. Fue entonces cuando el sector pesquero logró sentar sus bases para el futuro. La Orden del 27 de diciembre del Ministerio de la Presidencia sobre precios de venta al público para este carburante en el ámbito del monopolio, establecía que el precio de los productos petrolíferos destinados al avituallamiento de buques cuya actividad tuviera carácter de exportación, de acuerdo con la Ley de Impuestos Especiales, sería libre a partir de las cero horas del primero de enero de 1986. La normativa daba el carácter de exportación tanto al suministro de hidrocarburos con destino a los barcos que realizaran navegación internacional, como a los que ejerciesen la pesca costera.

En consecuencia, los pescadores se han beneficiado durante todo el pasado año de un precio internacional para el gasóleo, lo que ha supuesto un considerable ahorro para todo el sector. El precio del gasóleo pagado por el sector pesquero en 1986 en el ámbito del monopolio, se elevó a 18,50 pesetas. Esta cantidad incluía una subvención de 2,50 pesetas por litro. Sin embargo, desde el pasado primero de enero de este año, tras nuestro ingreso en la Comunidad, quedaban suprimidas las ayudas por parte de la Administración española para el gasóleo.

En aplicación de los compromisos con la CEE, la Secretaría General de Pesca Marítima se dirigió a finales del pasado año a todas las organizaciones pesqueras, anunciando la eliminación de estas subvenciones. En el mismo sentido se informó también a las compañías suministradoras para que



Desde el pasado 5 de febrero, el precio para el gasóleo pesquero en la península y Baleares ha quedado fijado en 23,20 pesetas. Con esta decisión, negociada entre la Secretaría General de Pesca Marítima y el Monopolio, se puso fin a una polémica que se había mantenido desde finales de 1986.

aplicasen en poste el precio del producto sin descontar la ayuda de 2,50 pesetas. De la importancia de estas medidas da idea el que el consumo de gasóleo para la pesca en todo el sector, Canarias incluida, supone unos 900 millones de litros anuales.

Cumpliendo las instrucciones de la Administración pesquera, las compañías suministradoras de gasóleo aplicaron

gasóleo pesquero es de 23,20 pesetas, resultado logrado tras una serie de negociaciones entre la Administración pesquera y las compañías de petróleos.

Esta solución ha estado precedida por una serie de protestas desde las organizaciones de este sector, según las cuales se estaba produciendo un trato discriminatorio para sus intereses.

ción Nacional de Cofradías, ya existía una discriminación entre los buques de pesca que faenaban en aguas nacionales y los que, por su actividad, podían lograr suministros en aguas internacionales. Mientras una parte de esa flota podría aprovisionarse de gasóleo en el exterior, a precios más bajos, los pequeños pesqueros estaban

El acuerdo logrado para que el precio del gasóleo pesquero fuera de 23,20 pesetas va acompañado también de otras medidas de interés para el sector. Entre otras, destaca la posibilidad de lograr importantes descuentos cuando los aprovisionamientos se hagan en grandes cantidades. A partir de los



en sus ventas, desde el uno de enero, un precio de 21 pesetas, cantidad resultante de sumar a la cotización de diciembre la subvención de las 2,50 pesetas que dejaba de pagar la Administración. Este precio de 21 pesetas ha sufrido en las pasadas semanas diferentes modificaciones, derivadas de la evolución de los precios del crudo en esos mismos mercados. Así, el primero de enero el precio era de 21 pesetas. El 12 de enero se elevó a 22,90 pesetas. El 19 de enero se situó en 24 pesetas, para pasar a 24,20 pesetas el 22 de enero. Finalmente, desde el 5 de febrero el precio para el

La Ley de Impuestos Especiales y su posterior desarrollo dejaban claro que el precio para el gasóleo destinado a la actividad pesquera era asimilable al de exportación, con los consiguientes beneficios en los precios. Sin embargo, según denuncia hecha por la Federa-

sufriendo cotizaciones más elevadas. El combustible para la pesca, al igual que el destinado a buques que operen en aguas internacionales, no tiene impuestos especiales y tampoco está sometido al IVA, lo que hace que su precio sea mucho más bajo que el utilizado en el interior.

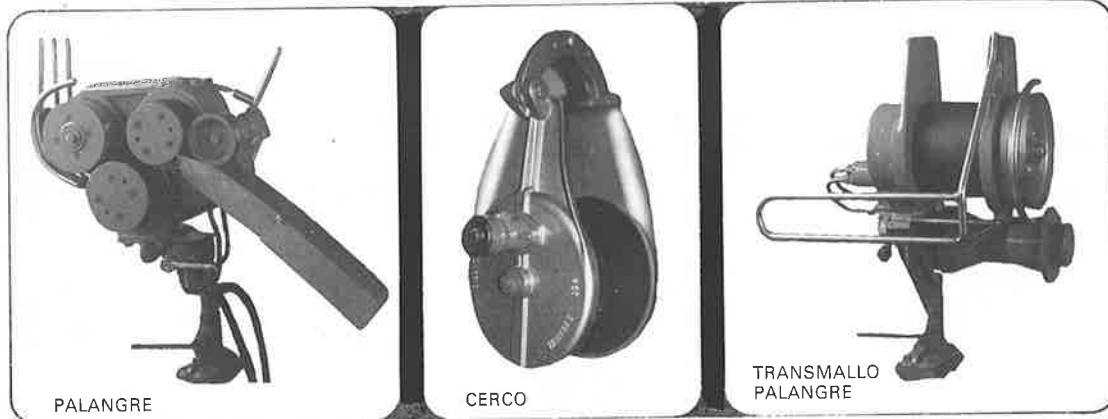
El combustible utilizado por los barcos que faenan en aguas españolas resultaba discriminatoriamente caro

20.000 litros, los descuentos pueden ir de 1,50 a tres pesetas por litro.

En Canarias, como zona fuera del monopolio, los precios siguen estando por debajo de las cifras que abona el sector en la península, aunque en las últimas semanas han experimentado también algunas subidas, de acuerdo con el incremento sufrido por las cotizaciones del petróleo. En cualquier caso, siempre han permanecido por debajo de las 19 pesetas.

Por su parte, la flota de cabotaje tiene, según fuentes del sector, desde el primero de enero un precio tarifa de 50,32 pesetas, que incluye un impuesto especial de 11,50 pesetas y un IVA de 5,39 pesetas. ■ V. M.

Talleres Mecánicos OSA



- CARRETES HIDRAULICOS DE CACEA
- HALADORES DE CERCO
- HALADORES DE TRASMALLOS
- HALADORES DE PALANGRE
- MAQUINILLAS HIDRAULICAS Y ELECTRICAS
- TIMONES HIDRAULICOS

C/ Santiago, 3-B
Tif. (943) 64 23 01
HONDARRIBIA



SANTA POLA, PREOCUPADA POR SU ACTIVIDAD MARITIMA, OBSERVA COMO LAS QUILLAS DE LAS BARCAS DE PESCA ABREN RAYAS INCORPORAAS EN EL MAR QUE SE CUBREN INMEDIATAMENTE DE ESPUMA, CUANDO AL ATARDECER BUSCAN EL REFUGIO DE SU PUERTO.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA POLA (ALICANTE)

PANELES DE CONSUMO

EL PESCADO QUE COMEMOS

LOS españoles consumimos mensualmente una media de 1,5 kilos de pescado, según se desprende de los paneles elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Galicia, con 2,3 kilos por persona, y Sevilla con 2 kilos, son las zonas donde se consume más pescado. De cada 100 pesetas que nos gastamos mensualmente en alimentación, 7,5 corresponden al pescado, cuyo precio medio por kilo se eleva a 482 pesetas. Las cotizaciones más altas corresponden a Barcelona, mientras que las más bajas pertenecen a las provincias andaluzas.

De esta manera, el conjunto de datos presentados en los paneles de consumo del Ministe-



Gracias a los paneles de consumo elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ya se pueden conocer de manera pormenorizada los hábitos alimenticios de los españoles, en lo que al consumo de pescado se refiere. En el siguiente trabajo, MAR ofrece a sus lectores un completo mapa de esas pautas de consumo, desglosadas por zonas; precios y grupos de alimentos.

rio de Agricultura, tras un seguimiento de los mercados que dura ya casi un año, pone de manifiesto la importancia del pescado en la dieta alimenticia de los españoles.

Según estas cifras, los españoles nos gastamos por persona y mes una media de unas 9.300 pesetas en alimentación. Esta cantidad supone el 26 por 100 de todo el gasto familiar, porcentaje similar al que tienen otros países de nuestro entorno cultural o condiciones económicas. Así, Italia destina para el mismo fin el 27 por 100. Grecia y Portugal se encuen-





El pescado ocupa el segundo lugar del conjunto de los precios incluidos en la llamada «cesta de la compra». El precio medio de los productos pesqueros comercializados es de 482 pesetas por kilo, frente a las 553 de los cárnicos.



tran, por el contrario, más alejados, con un 36 por 100. Sin embargo, nos encontramos lejos de otros países de la Comunidad, en los que los gastos alimenticios no llegan al 20 por 100.

En España existen igualmente variaciones según el nivel económico de cada una de las regiones. A la cabeza se encuentran Galicia, con casi 11.000 pesetas por persona, y Cataluña, debido a los efectos que tiene sobre el resto de la zona el precio de los productos alimenticios en el área metropolitana. Las zonas donde los gastos en alimentación son más bajos, unas 8.500 pesetas por habitante y mes, corresponden a Levante.

La estructura de los productos más significativos en la cesta de la compra presenta variaciones estacionales. Los datos recogidos a lo largo de ocho meses por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, definen ya claramente estas tendencias.

El primer lugar, lo ocupan las carnes. De cada 100 pesetas que gasta un familia para alimentación al mes, 27,5 pesetas corresponden a todo tipo de carnes. Entre éstas, destacan las de vacuno, con ocho pesetas. En segundo lugar, se encuentran la leche y todos los productos lácteos, que suponen ya el 14 por 100 de todos los gastos de alimentación. De este porcentaje, solamente los gastos en leche líquida se elevan al 7,5 por 100. Las frutas absorben el 9,4 por 100. En cuarto lugar, figura el pescado. De cada 100 pesetas, los españoles se gastan 7,5 en estos productos, con unas variaciones no muy altas entre las distintas zonas. En cabeza se encuentran las comunidades del norte: Santander, Euskadi y La Rioja, con 9,9 pesetas. En el noroeste: Galicia y Asturias, el gasto en pescado supone el 8,5 por 100 de los gastos familiares en alimentación. Las áreas metropolitanas tienen el 8,4 por 100 y, el 8 por 100, en las provincias del centro-sur: Ma-

drid, Guadalajara, Cuenca, Cáceres, Badajoz, Ciudad Real, Toledo y Albacete.

Los gastos más bajos se sitúan en Levante, con solamente 5,6 pesetas por cada 100, y en Canarias, con 5,6 pesetas. Como se verá más adelante, este menor gasto no obedece a precios más bajos, sino también a una menor demanda.

Del conjunto de los productos incluidos en la cesta de la compra, el precio más caro por unidad corresponde a las carnes, con 553 pesetas por kilo. El pescado ocupa el segundo lugar, con una media de todos los tipos de productos que se comercializan estimada en 482 pesetas. Como datos destacables, cabe señalar que en Andalucía el pescado es un 20 por 100 más barato que la media nacional, mientras en Barcelona está un 18 por 100 más caro.

En el pescado fresco, el precio medio de un kilo, a escala nacional, se sitúa en 482 pesetas. Los puntos más altos corresponden a la zona catalana, con un precio de 574 pesetas kilo, y al norte, con 569 pesetas. El conjunto de las áreas metropolitanas tienen un precio medio para el pescado fresco de 541 pesetas por kilo.

Por el contrario, en las provincias andaluzas, la media de precio del pescado fresco se sitúa en solamente 380 pesetas, seguida de las 421 pesetas en Canarias.

Una relación similar se observa en los precios del pescado congelado. La media nacional se eleva a 406 pesetas, solamente 76 pesetas por debajo del pescado fresco. En este caso, Cataluña también ocupa la cabeza en los precios, con 473 pesetas por kilo, seguida de las zonas del norte, con 459 pesetas. En las áreas metropolitanas, el precio por kilo es de 436 pesetas. En Andalucía, el precio medio del pescado congelado es de 367 pesetas y de 408 pesetas en Canarias.

En conservas de pescado, el precio medio por kilo, a escala nacional, es de 806 pesetas, con el pico más alto en Cataluña, donde se sitúa a 851 pesetas, y el más bajo en Canarias, a 750 pesetas. En este caso, las provincias del norte tienen un precio bajo, con 766 pesetas por

Galicia ocupa el primer lugar del conjunto estatal en lo que se refiere al consumo medio de pescado: 2,3 kilogramos al mes. Sevilla es la ciudad proporcionalmente más pescatera: dos kilos de pescado mensuales por habitante.

kilo. Finalmente, en moluscos y crustáceos, la media de precio por kilo es de 540 pesetas. Canarias ocupa la cabeza en los precios, con 652 pesetas por kilo. Andalucía presenta el punto más bajo, con 496 pesetas.

Por el peso de los productos consumidos, en primer lugar, y a gran distancia del resto de los alimentos, se encuentra la leche, con 10 litros al mes por persona. En segundo lugar, es-

EN CATALUÑA Y EN EL CANTABRICO ES DONDE EL PESCADO ALCANZA PRECIOS MAS ELEVADOS

ceos, el consumo medio nacional es de 0,340 kilos por persona y mes, correspondiendo la demanda más alta al noreste, con 0,48 kilos, y la más alta a Canarias, con 0,23 kilos.

La media nacional de gasto en pescado por persona y mes supone 692 pesetas, de las que 517 corresponden a frescos y 175 a congelados. Esta media es superada en las áreas metropolitanas, donde esas cantidades ascienden a 639 y 189 pe-



**EL GASTO
MEDIO EN
PESCADO EN
ESPAÑA ES
DE CASI
700 PESETAS
AL MES
POR PERSONA**

tán las frutas, con 9,1 kilos. En hortalizas, el consumo es de 5,4 kilos; 5 kilos de pan al mes; 4,6 kilos de carne y, en sexto lugar, el pescado, con una media nacional de 1,5 kilos por persona y mes. De esta cantidad, aproximadamente un kilo corresponde a pescado fresco y el resto a congelado. Esta media es superada por Galicia, con 2,3 kilos de consumo medio por persona, y por Sevilla, con 2,1 kilos. Junto con Galicia y Andalucía, las provincias del centro se destacan como importantes zonas consumidoras de pescados frescos y congelados. En frescos, el primer puesto lo ocupa Galicia, con

1,6 kilos por persona y mes, seguida de las provincias del norte, con 1,25 kilos y Andalucía al mismo nivel. El último lugar, corresponde a Levante, con solamente 0,6 kilos por persona. En congelados, el primer consumidor es Castilla-León con 0,58 kilos; Andalucía ocupa el segundo lugar, con 0,51 kilos. La demanda más baja de congelados corresponde, lógicamente, a zonas costeras con fuerte producción.

En conservas de pescado, la demanda por persona y mes es solamente de 0,086 kilos. Castilla-León es la zona de más consumo, con 0,10 kilos. Finalmente, en moluscos y crustá-

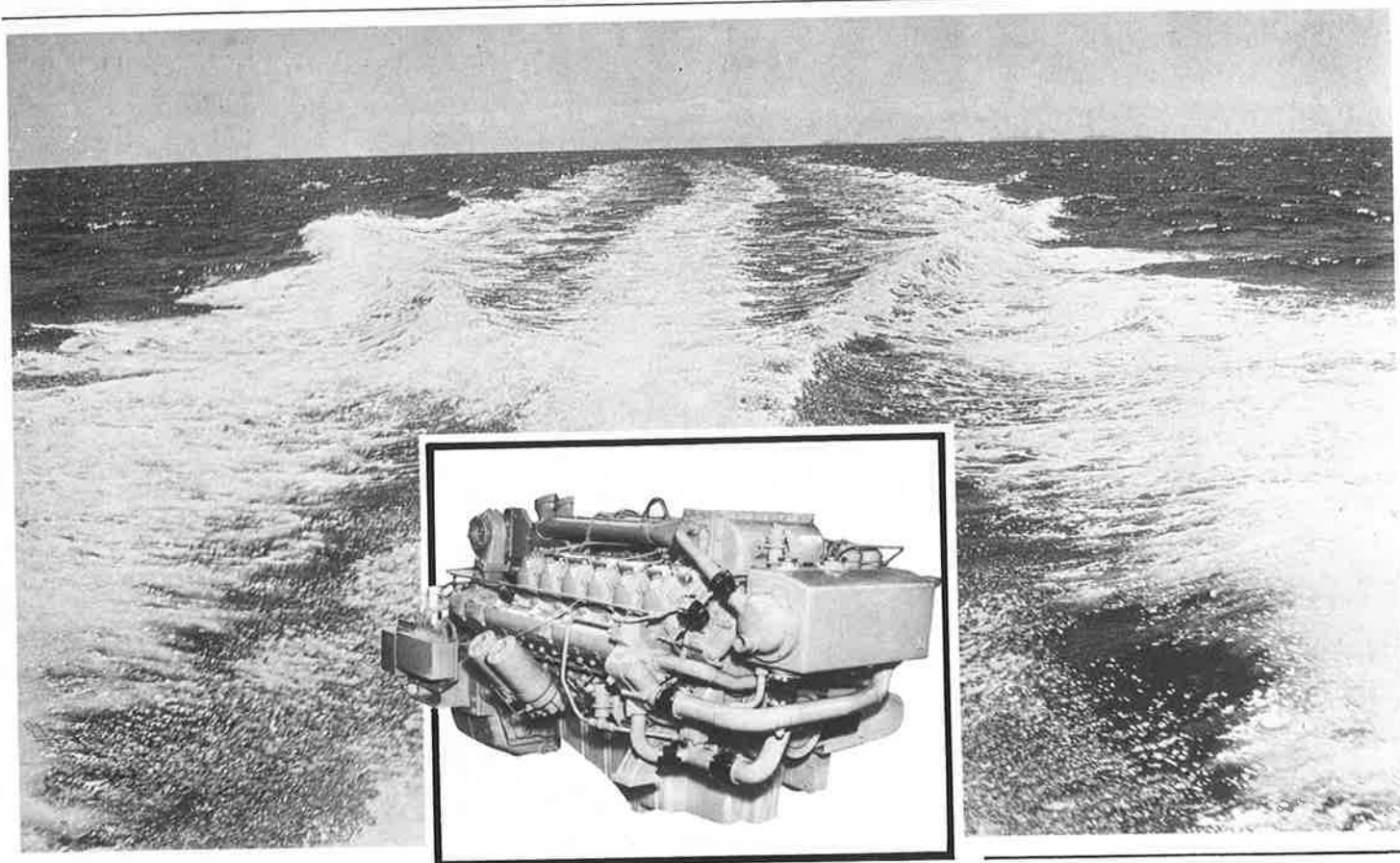
setas respectivamente. A la cabeza se encuentran las provincias del noroeste, con un total de 894 pesetas por persona y mes, de las que 736 corresponden a pescado fresco y 158 a congelados. En el norte, el gasto en pescado es de 860 pesetas. El último lugar, lo ocupan las provincias Canarias con 413 pesetas, y las levantinas con 475 pesetas.

En conservas de pescado, los españoles nos gastamos una media mensual por persona de solamente 69 pesetas, y 182 pesetas en moluscos y crustáceos. ■

V. M.

MOTORES M·A·N

tan fiables como para
salvar tu vida



30 unidades D 2566 MTE de 250 CV instaladas en las Lanchas de Salvamento de la Cruz Roja del Mar.

Propulsores ideales para boniteras, merlucceras, yates, policía del mar, prácticos, etc.

Talleres homologados de servicio a lo largo de la costa española y en todo el mundo.



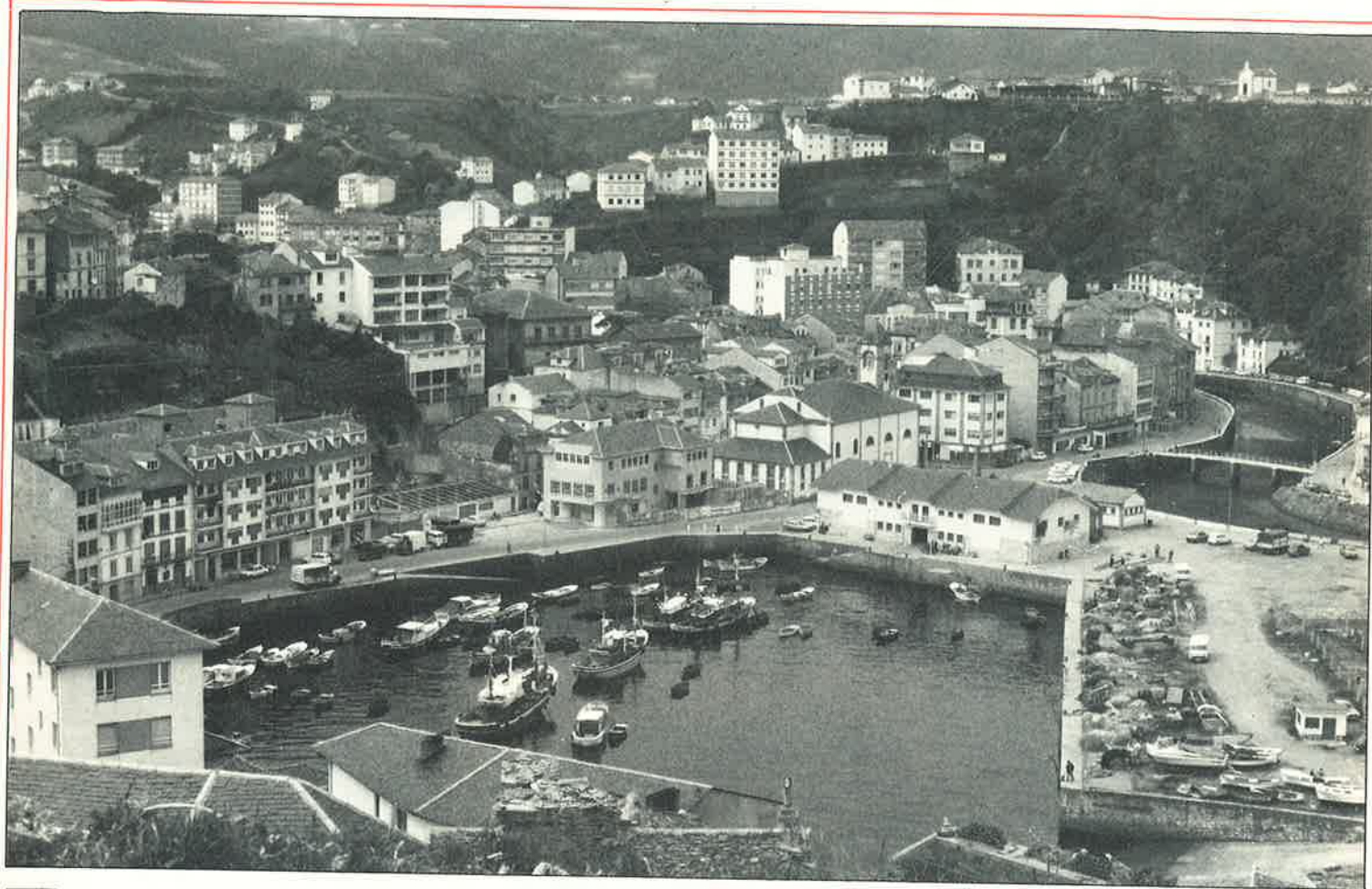
PASCH Y CIA S.A.

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

MADRID Capitán Haya, 9
28020 Telf. 91-455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

BARCELONA Tuset, 8 - 6º
08006 Telf. 93-217 19 63
Telex 53063 - pasch-e

Organizada por el MAPA



RESPONSABLES de la Administración central pesquera han iniciado lo que ya se denomina la «Vuelta a España» de la información. Durante un mes, funcionarios de la Secretaría General de Pesca Marítima recorrerán las principales poblaciones pesqueras del país, con el fin de poner al día a pescadores y armadores sobre todas las posibilidades de ayuda que existen actualmente, tras el ingreso de España en la Comunidad.

Esta «Vuelta a España» ha sido decidida recientemente por los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima a la vista de los resultados logrados por el sector en relación con sus peticiones de ayuda a los organismos comunitarios. Según señala Rafael Morán,

INFORMACION, PUERTO A PUERTO

Comunidades autónomas, como las de Murcia, Cantabria y Asturias, no han tenido un acceso satisfactorio a las ayudas de la Comunidad Económica Europea. Según los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima, esta situación es debida a la falta de información, por lo que han organizado lo que ya se conoce como la «Vuelta informativa a España», con la que se pretende dar a conocer a todo el sector las posibilidades generadas por el ingreso español en la CEE.

subdirector de Flota, los datos de 1986 ponen de manifiesto la existencia de grandes zonas donde las ayudas y las peticiones han sido muy escasas, mientras que en otras se han logrado importantes apoyos. Con esta actuación se trata de superar esas lagunas, que responden fundamentalmente a la falta de información.

Los datos referidos a las ayudas logradas en 1986 dejan al descubierto como, por ejemplo, en construcción de barcos, las Comunidades Autónomas de Asturias, Murcia y Cantabria, no han accedido a ninguna ayuda. Tampoco en los planes para modernización de barcos obtuvo Murcia ningún tipo de subvención. Hay otras comunidades, como Cantabria, donde las ayudas han sido mínimas, al



Comunidades autónomas como las de Murcia, Cantabria y Asturias apenas se han beneficiado de las ayudas por la Política de Estructuras de la CEE. «La Vuelta a España», puerto a puerto, pretende solucionar ese problema.

igual que sucede en Valencia y Asturias.

Por el contrario, a la cabeza de las ayudas figuran Galicia y Andalucía, que acapararon la mayor parte de los fondos comunitarios, tanto para construcción como modernización de la flota. De unas subvenciones totales de 2.455 millones de pesetas, 1.940 millones corresponden solamente a estas dos comunidades autónomas.

En acuicultura sucede algo parecido. De los 34 proyectos aprobados, 22 corresponden a Galicia y Andalucía. En el resto, las actuaciones van a ser mínimas, salvo en Cataluña.

La Administración pesquera considera que este desequilibrio entre las peticiones y las ayudas conseguidas por estas comunidades, responden esencialmente a un problema de falta de información, que debe superarse de cara a la nueva política de estructuras que ya se aplica a partir de este año, y que guiará los proyectos a presentar en los próximos meses.

Para los responsables de Pesca de la Administración Central, consultados por esta revista, es preciso corregir las deficiencias existentes en el pasado. Deficiencias que, en su opinión, no han sido suficientemente superadas por los organismos responsables de pesca de las comunidades autónomas, ni tampoco por las Cofradías, encargadas de hacer llegar información a los hombres de sector.

Los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima han iniciado esta Vuelta con la colaboración de las autonomías y de las propias Cofradías. Sin embargo, han considerado más oportuno no establecer acuerdos específicos de colaboración, sino ir directamente con la información a cada uno de los puertos donde más deben interesar las posibilidades de ayuda que ofrece la Comunidad. ■

V. M.

Una vez más, el salvamento marítimo español fue objeto de debate. Los asistentes a las II Jornadas sobre Salvamento marítimo llegaron a la conclusión de que nuestro país no cuenta todavía con un servicio adecuado a las actuales necesidades existentes en esa materia.

II JORNADAS SOBRE SALVAMENTO MARITIMO UNA

ASIGNATURA PENDIENTE



UN acuerdo de fondo pareció unir a ponentes y participantes en las Jornadas celebradas en Bilbao: el salvamento marítimo español no reúne actualmente las condiciones mínimas exigibles para un país de nuestras características, que, además, está integrado en la Comunidad Económica Europea. Para una gran mayoría de los presentes, la abnegación de los voluntarios de la Cruz Roja del Mar no pueden suplir la responsabilidad estatal de organizar un servicio de salvamento y rescate profesionalizado, y a la altura de otros países europeos. Del mismo modo, los asistentes a las Jornadas coincidieron en señalar a la dispersión de competencias marítimas como uno de los factores clave que han determinado la actual situación. En efecto, la Administración Central, la Administración Periférica, Comunidades Autónomas, Cruz Roja del Mar, la Armada y Protección Civil tienen asumidas diversas competencias en lo que a salvamento y rescate se refiere, sin que existan los necesarios mecanismos de coordinación entre estas instituciones.

La expectación despertada por la prevista intervención del director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, que iba a versar sobre «*La política de Estado en el salvamento de vidas humanas en el mar*», no se vio satisfecha, debido a la inasistencia del ex-secretario general del COMME, quien excusó su presencia, alegando una reunión de su departamento. De esta manera, el acto de inauguración corrió a cargo de José Ignacio Espel, vice-consejero de Pesca del Gobierno Vasco, y de Miguel Morón, director general de Protección Civil del mismo gobierno. Ambos reclamaron las competencias de rescate y salvamento para el Gobierno Autónomo del País Vasco.

En la primera ponencia de las Jornadas, el almirante Angel Díaz del Río, presidente de la Cruz Roja del Mar, realizó un recorrido por la historia de este organismo, sus realizaciones y los medios de que dispone en la actualidad.

Siguió a esta intervención la del representante del Instituto Social de la Marina, Fernando Alvarez Blázquez, jefe del Servicio de Me-





La expectación despertada entre los asistentes por la intervención de José Antonio Madiedo, director general de la Marina Mercante, no se vio finalmente satisfecha.



De izquierda a derecha: Almirante Díaz del Río; José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco; Miguel Morán, director general de Protección Civil del mismo gobierno, y Juan José Bilbao, presidente de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante.

dicina Marítima, quien disertó sobre «El ISM, su programa de Sanidad Marítima: prevención y asistencia sanitaria a bordo». Fernando Alvarez señaló como objetivo de su charla establecer la relación existente entre la Sanidad Marítima y el salvamento.

Tras hacer una pequeña historia de la evolución de la medicina marítima, Fernando Alvarez expuso las líneas generales del Programa de Medicina Marítima que, desde el año 1983, está realizando el Instituto Social de la Marina, y que responde a las necesidades específicas generadas por la singularidad del trabajo en el mar. Así, el objetivo de este programa es «articular el funcionamiento de los distintos niveles de actuación sanitaria sobre toda la población laboral del sector marítimo pesquero, de un modo escalonado, desde el educativo al profesional, y desde el medio familiar al laboral».

El jefe del Servicio de Medicina Marítima del ISM enumeró los diez niveles de actuación desarrollados para llevar adelante el programa: educación sanitaria, propiciando que sea el marino protago-

nista de su propia salud; reconocimientos médicos laborales previos al embarque; creación de una base de datos informatizada, con las fichas de todos los reconocimientos previos; asistencia a bordo con medios propios, en la que se incluye la dotación básica de fármacos y la consulta radiomédica. En relación con esta asistencia, recordó Fernando Alvarez los acuerdos que el ISM tiene con Fundesco y con la Comunidad Económica Europea a través del proyecto COST-301 para la creación de una red informatizada de consulta radiomédica única. Finalmente, Fernando Alvarez se refirió al Centro Radiomédico; a la asistencia específica del buque sanitario «Esperanza del Mar»; así como a los sistemas de repatriación, evacuación y apoyo de los centros en el extranjero.

John Atterton, representante de la International Lifeboat Consultant, desarrolló una ponencia sobre «El salvamento de náufragos en los diversos países». Tomó como ejemplos clásicos de buena organización en esta materia a tres Estados: Gran Bretaña, Francia y Es-

Un Puerto de Hoy para el Futuro



Port Autonom de Barcelona

- CAPACIDAD
- SEGURIDAD
- RAPIDEZ OPERATIVA
- INSTALACIONES ESPECIALES
- CONEXIONES DIRECTAS
CON MAS DE 100 PAISES.

PRIMER PUERTO ESPAÑOL EN:

- VOLUMEN DE EXPORTACION
- CARGA GENERAL
- TRAFICO DE CONTENEDORES

PUERTO AUTONOMO DE BARCELONA

PL. Puerta de la Paz, 1 08003 Barcelona Tel. (93) 318.87.50 Tx 54.000JOPB E

tados Unidos. Explicó Atterton cómo en el primero de estos países las responsabilidades del salvamento marítimo recaen en el Ministerio de Comercio, mediante el Coast Guard, que es el organismo responsable de las operaciones de salvamento y su coordinación. La organización francesa de salvamento marítimo es, en lo esencial, bastante parecida a la británica. Esta semejanza tiene su paralelo en el CROSS —Centros Regionales de Operaciones de Vigilancia y Salvamento— y en el SNSM —Sociedad Nacional de Salvamento en el Mar—.

En Estados Unidos, el modelo

de salvamento marítimo está estructurado y funciona de forma sensiblemente diferente a los dos anteriores. Mientras en los países europeos el servicio de salvamento es resultado de la integración de funciones que competen a organismos distintos, en Estados Unidos es una sola entidad la que se responsabiliza de todas las tareas relacionadas con estas funciones, el Coast Guard, entidad competente no sólo en esta materia sino también en otras tareas marítimas.

«Importancia de la predisposición personal ante un accidente a bordo» fue otra de las ponencias de las Jornadas, presentada por Francis-

co Javier Apráiz, catedrático de la Escuela Superior de la Marina Civil de Bilbao, quien destacó la necesidad de reducir la improvisación y de incidir en métodos preventivos para así disminuir al máximo los riesgos.

El representante de la Organización Marítima Internacional, M. Mitropoulos hizo, en su intervención sobre «La OMI y la seguridad en la mar», una extensa introducción para explicar cómo funciona la OMI, así como los convenios que en materia de seguridad marítima ha dictaminado este organismo. A continuación, explicó cómo la seguridad marítima se di-

versifica en tres aspectos: seguridad en la construcción y equipamiento de buques, seguridad operacional y, finalmente, seguridad en los trabajos de estiba, desestiba y manejo de mercancías peligrosas.

Con especial interés fue seguida por los asistentes la ponencia de Luis del Fresno, capitán de remolcadores de altura, que habló sobre «Los medios de altura en el Salvamento marítimo». Luis del Fresno explicó la eficacia de este tipo de medios. Según el ponente, los medios de altura son, además de los buques que naveguen en la zona próxima a la que se haya producido un accidente, las lanchas de



EL CALAMAR: LIMPIO DE TINTA Y PLUMA

Ahora las Industrias del Mar, se lo ponen más cómodo; y mucho más fácil. Calamares limpios, ultracongelados, tiernos y apetitosos. Preparados para que usted gane tiempo al tiempo. Rellenos o listos para freír.

Ahora del mar... lo Mejor el Calamar.

Una recomendación del

FROM

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

COLABORA LA ASOCIACION NACIONAL DE INDUSTRIAS
DE ELABORACION DE PRODUCTOS DEL MAR

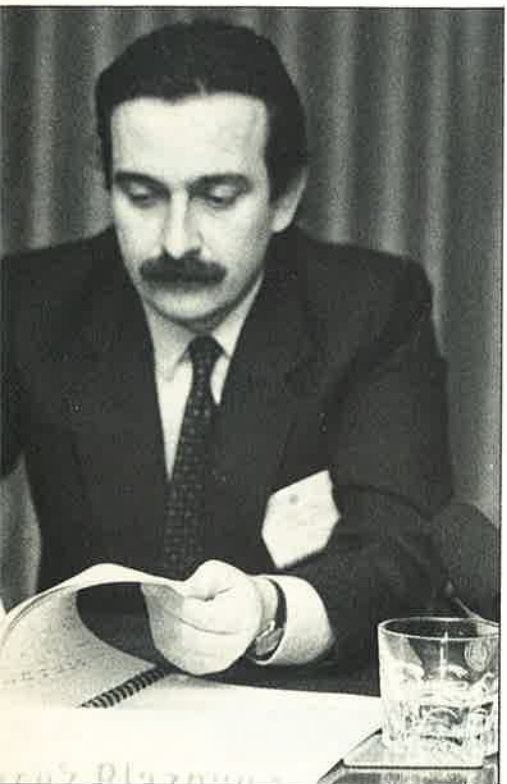


Luis del Fresno, capitán de remolcador de altura.



José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco.

Una conclusión en común: hay que profesionalizar el servicio de salvamento



Fernando Alvarez Blázquez, del Instituto Social de la Marina.



Almirante Angel L. Díaz del Río, Presidente de la Cruz Roja del Mar.

salvamento de todo tiempo y los remolcadores de altura. Estos últimos tienen dos peculiaridades que les diferencian de los demás medios de salvamento: pueden remolcar buques de gran tamaño a lugares seguros, y también realizan trabajos que anulen un peligro, tales como apagar un incendio, achicar una bodega o sala de máquinas, proporcionar energía, etcétera.

El secretario de la Asociación Vizcaína de Capitanes de Marina Mercante, José Félix Cubero, dio a conocer a sus compañeros «*La estructura organizativa general de un salvamento*». Para José Félix Cubero es esencial que exista un Centro de Información Nacional, que coordine todas las operaciones de rescate con centros que deben estar ubicados en las distintas comunidades autónomas. Asimismo, debe existir un Plan Salvamento que funcione coordinadamente, con unidad de dirección, economía de medios y que sea eficaz tanto en actuaciones en alta mar como cerca de la costa.

El representante de la Dirección de Puertos y Transportes Marítimos del Gobierno Vasco y coordinador de estas II Jornadas, Fernando Leonard, fue el encargado de cerrar el ciclo de ponencias hablando de «*La Comunidad Autónoma del País Vasco y el salvamento de vidas humanas en el mar*». El conferenciante anunció que, mientras el Gobierno Vasco no asuma las competencias del salvamento marítimo, se continuará confiando en la Cruz Roja del Mar, lo cual «*no significará que el Gobierno Vasco haga dejación de la responsabilidad que en tal materia le otorga el Estatuto de Autonomía. Creemos que se debe aprovechar lo existente, dada la escasez de recursos*».

Tras descartar que el Gobierno Vasco pueda contar con un salvamento marítimo de profesionales a sueldo, reiteró la necesidad de contar con las competencias necesarias y pidió el desarrollo de los trabajos de la COMINMAR para hacer realidad la reforma de la Administración Marítima.

Todas las conferencias fueron complementadas por distintas proyecciones de diapositivas y películas referentes al salvamento marítimo. Las II Jornadas fueron clausuradas por el consejero de Política Territorial y Transporte del Gobierno Vasco, José Ignacio Estomba.

Concha H. CARAZO
Fotos: L. Jaime LASHERAS

CONSTRUCCION DE BARCOS
DE PESCA Y DEPORTIVOS
EN MADERA Y EN
POLIESTER REFORZADO,
HASTA 30 M DE ESLORA

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

Primer astillero de España
que construyó
buques de pesca en PRFV,
habiendo construido
el que en su día fue
el mayor pesquero de Europa
en este material



ASTILLEROS BLASCO

Avenida Santiago Bernabeu, 35
Apartado 10
Teléfonos:
Oficinas: 41 18 71
Talleres: 41 17 67 y 41 11 78
Particular: 41 11 75
SANTA POLA (Alicante)
España



Pesquero en construcción nombrado "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B., para dedicarlo a la pesca de arrastre.

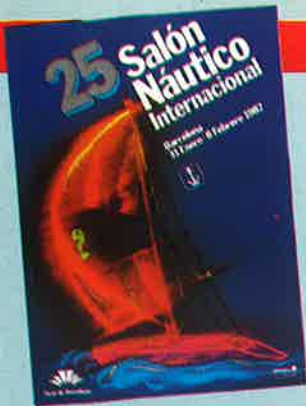


Pesquero nombrado "MURLERO" de 9,50 metros de Eslora y 8 T.R.B. para la pesca artesanal.

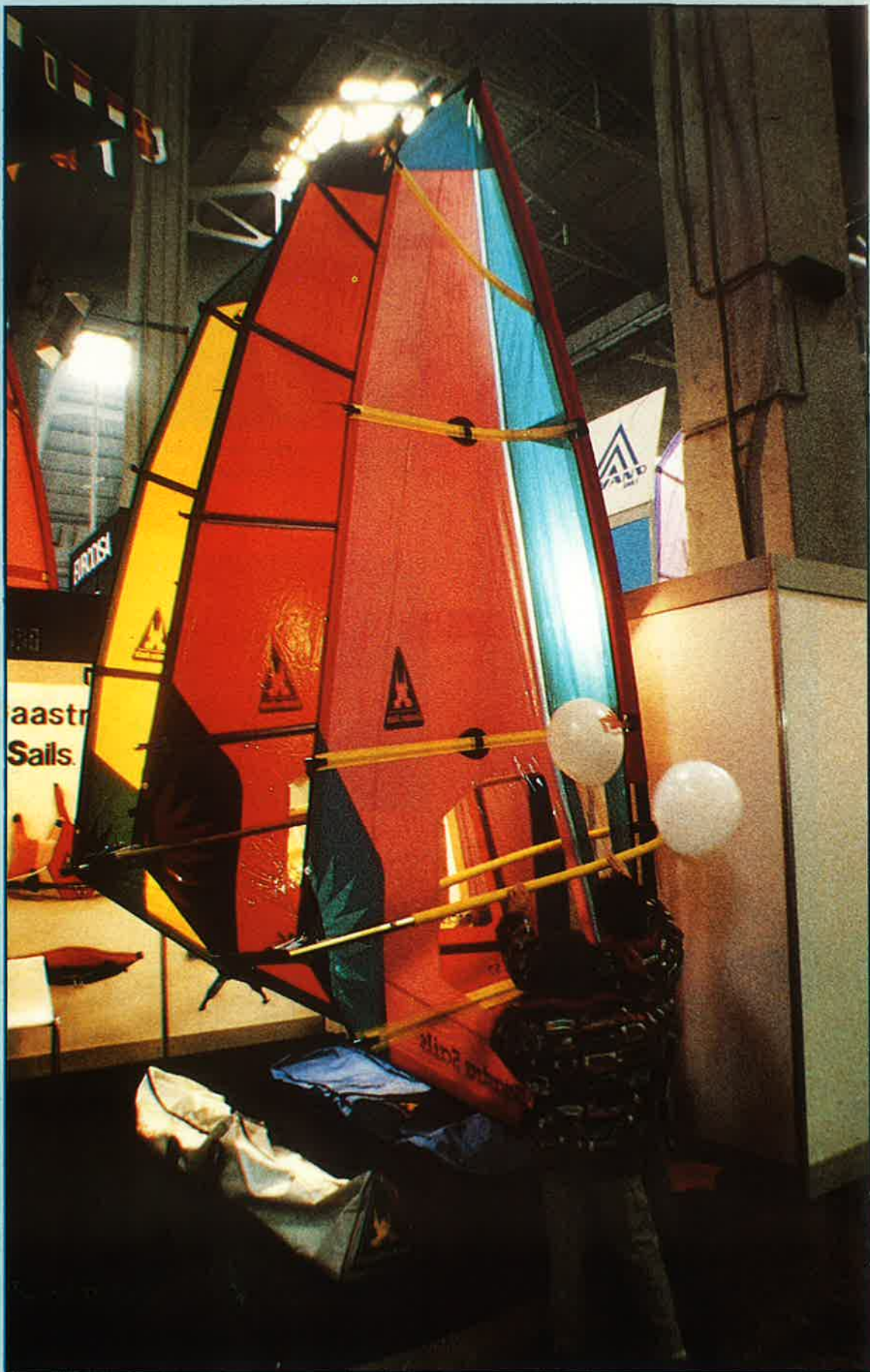


Pesquero nombrado "ROYAL" de 21 metros de Eslora y 55 T.R.B. dedicado a la pesca de arrastre.

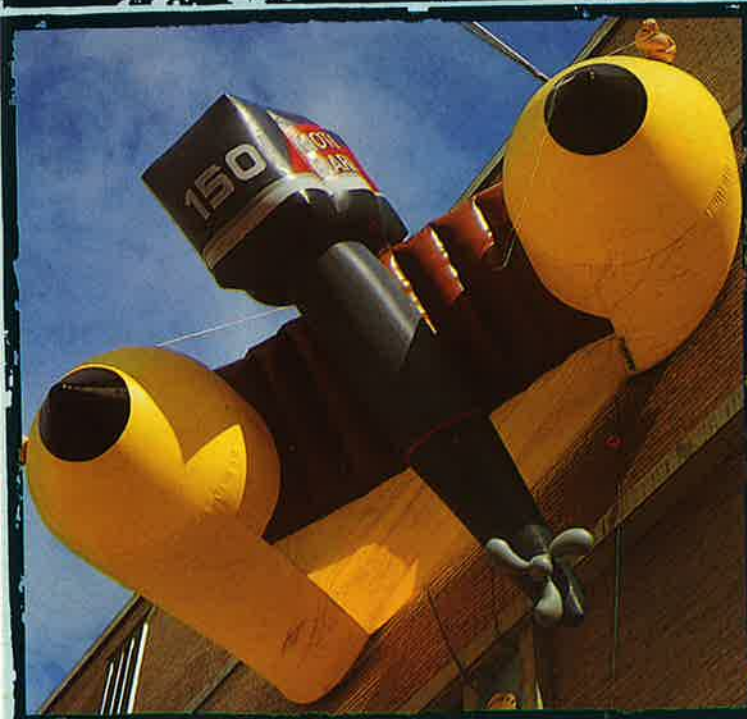
LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY



Durante los ocho primeros d3as de febrero, un cuarto de mill3n de aficionados a los deportes nauticos tuvieron oportunidad de ponerse en contacto con las 3ltimas novedades en la materia, presentadas por 400 expositores de todos los pa3ses en los 36.000 metros cuadrados que ha ocupado la muestra este a3o.



UN CUARTO DE SIGLO PRO



EL objetivo propuesto en 1963 por el primer Comité Organizador del Salón de «fomentar la práctica de la náutica para desarrollar la industria» sigue siendo vigente en 1987, según explica su actual presidente, Jorge Salvat Gras: «El Salón Náutico Internacional de Barcelona ha procurado fomentar siempre los deportes náuticos y

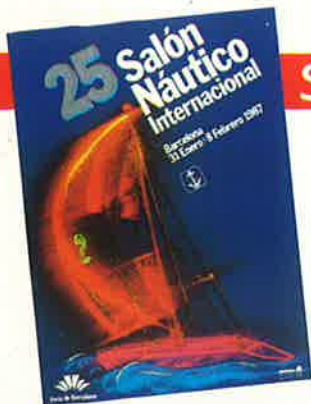
la afición a la mar, al tiempo que ha pretendido lograr que el certamen fuera una auténtica lonja de contratación para todos aquellos industriales y profesionales del sector.»

«A lo largo de este último cuarto de siglo, el Salón ha sido algo más —afirma Salvat Gras— ya que ha promovido o se ha adherido a campañas de sensibilización social con un de-

nominador común: ayudar a popularizar cualquier aspecto relacionado con la náutica. Así, el Salón apoyó con intensidad y entusiasmo la presentación y difusión en España de la embarcación 'Optimist', auténtico crisol de deportistas y campeones. También respaldó a las embarcaciones participantes en regatas transoceánicas bajo pabellón español, e hizo oír su voz

en contra de las diferentes cargas fiscales que gravaban las embarcaciones.» Lógicamente, no han sido estos los únicos factores que han contribuido a un cierto resurgir del sector. El abaratamiento de los precios de los barcos, originado por su construcción en serie y la utilización del plástico, han sido también causas determinantes de esta tendencia, a la

PROMOCIONANDO EL DEPORTE



SALON NAUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

vez que han permitido disponer de embarcaciones resistentes, fiables y de bajo mantenimiento.

Asimismo, el acceso más directo a los barcos europeos, debido a la nueva legislación derivada de nuestra incorporación a la CEE, y la competitividad de algunos astilleros españoles han sido la causa de que cada vez más españoles hayan podido acceder a lo que antes era un lujo exclusivamente reservado a los millonarios: navegar con su propia embarcación.

No obstante, España ocupa hoy un lugar muy bajo en el ranking mundial de países, de acuerdo con el número de embarcaciones por cada mil habitantes. Las 95.000 embarcaciones deportivas y de recreo censadas en 1986 siguen suponiendo el 2 por 1.000, lo que está muy por debajo de los correspondientes a Noruega (162), Finlandia (108), Estados Unidos (56), Francia (13) o Italia (10).

En la actualidad, el sector comprende unas 1.250 empresas; 680 de ellas son industrias y 89 son astilleros constructores de embarcaciones deportivas y de recreo.

Las empresas del sector proporcionan trabajo fijo a unas 8.000 personas, indirecto a unas 25.000 y estacional o eventual a unas 3.000. Aproximadamente, 2.600 establecimientos —800 de los cuales son tiendas náuticas— dedican toda o una parte importante de su actividad a la náutica de recreo y deportiva.

A diferencia de otros países con tradición constructora, los astilleros españoles son de reducida capacidad. Un 45 por 100 de ellos tienen menos de 15 empleados, y únicamente el 8 por 100 (siete empresas, con-

30 MAR



**EL OBJETIVO
DEL SALON NAUTICO
ES FOMENTAR
LA PRACTICA NAUTICA
PARA QUE
CREZCA LA INDUSTRIA**

cretamente) tiene más de 60. Debido a esta fragmentación, las embarcaciones son mayoritariamente artesanales, y las series son de producción limi-

tada. En contrapartida, los astilleros españoles juegan con el factor mano de obra, que es un 20 por 100 más barata en nuestro país que en los de

otros competidores europeos.

En 1985, último año del que existen datos disponibles, la facturación total del sector ascendió a 6.700 millones de pesetas, superando definitivamente la cota del récord de 1980, que alcanzó los 6.000 millones de pesetas.

El conjunto de los deportes náuticos tiene un indudable peso específico ya que, según cifras de 1986, contaban con 57.000 licencias y 1.039 clubs, con lo que se situaban en el décimo lugar de la classifica-

Motores Diesel Marinos GUASCOR

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

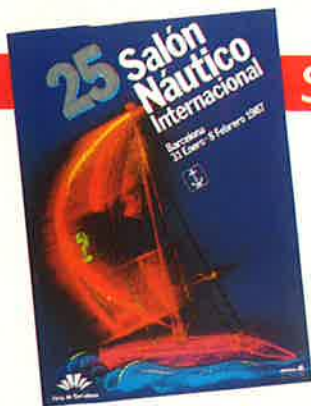
Potencia de 100 a 1000 C.V.



Motores Diesel

Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR
P.O. Box 30 / Zumaia / Guipúzcoa / Spain
Tel. (943) 86 06 00/86 07 00 (10 líneas)
Telex 36310-GUAZU-E

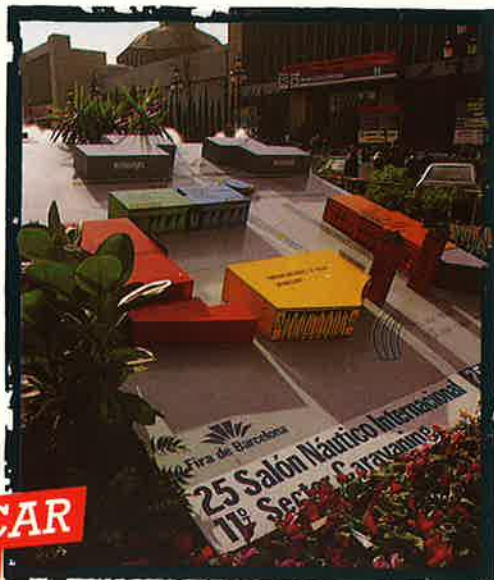


SALON NAUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA



ción de deportes más practicados en España.

En cuanto a las novedades de este Salón Náutico, hay que destacar la gama de cruceros a vela, pequeñas embarcaciones seguras y fáciles de navegar, ideales para el turismo náutico familiar, que permiten travesías de cierta entidad y pequeñas excursiones de fin de semana. En esta línea, sobresalen los «Flash 700», total-



**PRACTICAR
LOS
DEPORTES
NAUTICOS
HA
DEJADO
DE SER
UN MERO
LUJO**

mente diseñados y contruidos en España, que tienen siete metros de eslora, 2,49 de manga y una tonelada de desplazamiento. Disponen de un camarote doble y dos literas individuales. Su precio es de dos millones y medio de pesetas. En esta misma vertiente se encuentran los «First 235», de origen francés, y los «Kelt 24», que se construyen en astilleros asturianos y cuyo coste también ronda los dos millones de pesetas.

Como otra novedad, se presentaron dos barcos históricos para los aficionados al motor. Son los «llaut» baleares y los «sardinales» de Cataluña. Los

primeros son pequeñas embarcaciones de casco redondo, con formas tradicionales, que se prestan al ocio y a faenas pesqueras. Su precio es de un millón y medio de pesetas. Por su parte, el «sardinal» es un nuevo diseño de la barca de pesca del litoral catalán con un calado de 30 centímetros y un precio de 1.350.000 pesetas.

Frente a estas modestas embarcaciones, se podían ver en el Salón Náutico barcos como el «Astondoa GL 50», de fabricación española, que rebasaba los 60 millones de pesetas, o el «Furia 44», francés, primer barco cuya quilla tiene aletas, lo que le permite nave-

gar en zonas de baja profundidad. Su precio es de 18 millones de pesetas.

Para los «locos por el windsurfing» la oferta también fue muy variada. Las tablas a vela

se pueden adquirir actualmente por menos de 100.000 pesetas, precio muy similar al de la primera tabla de competición de fabricación española, la «Custom». Los franceses presentaron modelos decorados con telas pintadas, y los suizos, con un anemómetro para medir la velocidad de navegación y del viento.

A todo ello hay que unir una buena variedad de lanchas neumáticas, fuera bordas, cascos y accesorios, como satélites de navegación, botiquines, etcétera. ■

Concha H. CARAZO
Fotos: Lluís SALOM

motores marinos Caterpillar

**“a nuestro motor Caterpillar 3208
con más de 2.000 horas...
ni le hemos tenido que apretar un tornillo”**

Don José María
Odero López
propietario con
don Juan Antonio
Rosillo Martín
del pesquero
“María y Dolores”



“Nuestro pesquero, con base en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) se dedica a las faenas de arrastre en las bahías de Huelva y Cádiz. Estas se prolongan durante 3 ó 4 días de permanencia en el mar.

Va equipado con un magnífico motor: el 3208 Caterpillar, y en nuestra decisión de compra influyeron varios factores:

En primer lugar su gran calidad, porque, aunque no lo habíamos tenido nunca, conocíamos las opiniones muy favorables de otros propietarios.

Hay un barco en este puerto que se le ve muy viejo porque tiene 12 ó 13 años. Pues bien, lleva un motor Caterpillar que se instaló con el barco nuevo y va a durar más el motor que el barco. Sigue faenando a pleno rendimiento.

En segundo lugar, su gran economía. Habíamos visto su publicidad en la que uno de sus clientes decía que ahorraba un 50% de combustible. Nosotros le ampliaremos esa información: lo usual en estas costas es faenar con pesqueros equipados con motor de 170 HP. Pues bien, el 3208 con más potencia consume 100 litros menos al día. Imagínese, si hace cuentas, lo que supone en pesetas al año.

Y por último, como su potencia es superior, el pesquero puede llevar artes mayores, aumentándose las capturas.

El 3208 es un gran motor y, además, el servicio postventa de Finanzauto es el más rápido y eficaz, aunque la verdad, pocas veces lo hemos precisado.”



Pesquero de arrastre
“María y Dolores”
equipado con motor
3208 Caterpillar

PAISES DE EUROPA

D

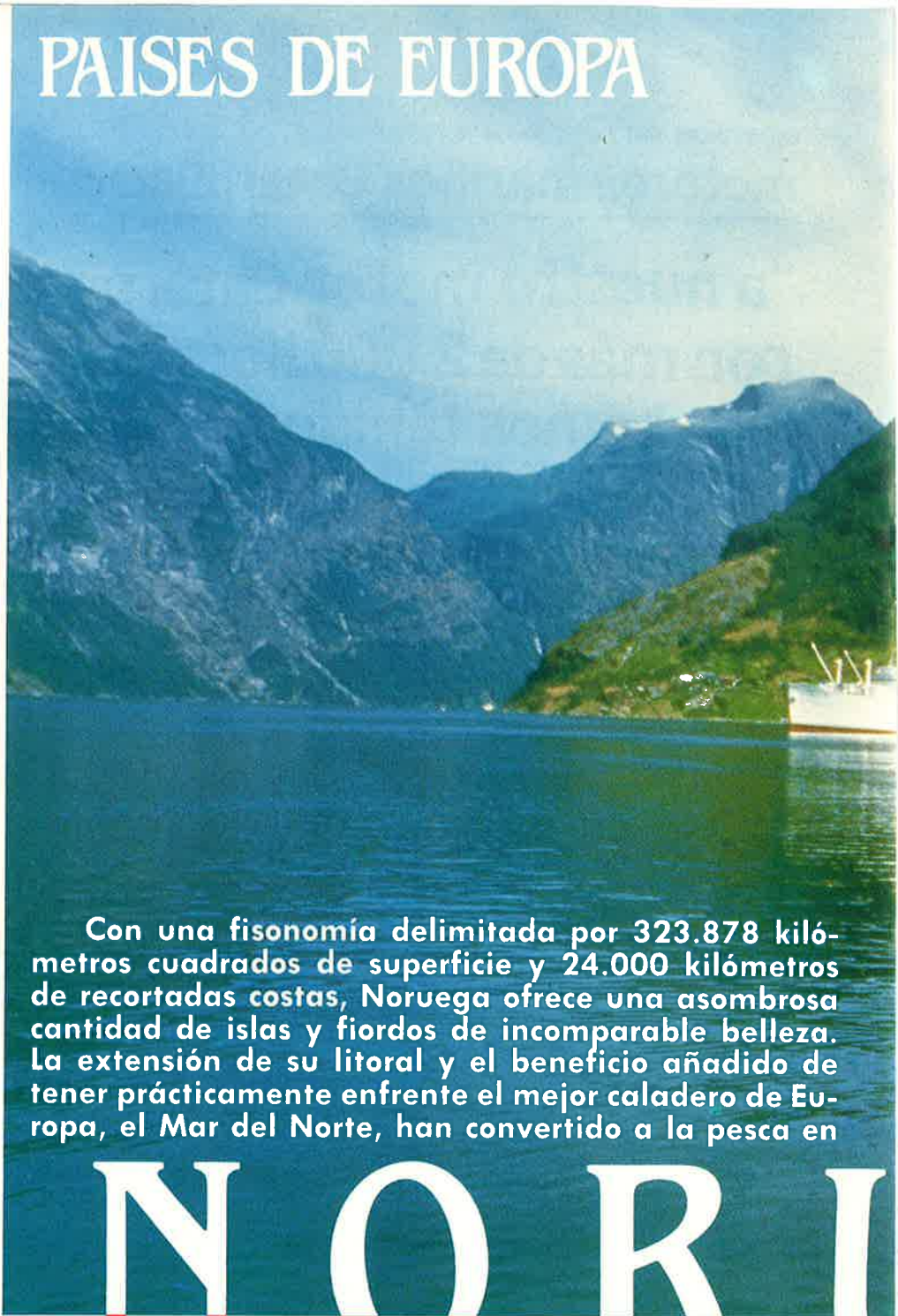
DESCENDIENTES de los míticos vikingos, que durante los siglos VIII y IX asolaron todas las costas de Europa, la tradición marinera de los noruegos —que cuentan en la actualidad con una población de 4.100.000 habitantes— es algo prácticamente consustancial con su historia. Como ejemplo baste señalar que descubrieron y colonizaron Islandia y Groenlandia y hasta llegaron a América del Norte en el año 1000, según las sagas de Erik el Rojo.

Volviendo al presente, hay que empezar por destacar los datos referentes a la composición de la flota noruega (cuadro adjunto), que contienen un hecho llamativo: la flota artesanal, de hasta 49,9 toneladas de registro bruto, acapara el 97 por 100 del número total de embarcaciones, aunque su tonelaje total, 117.586 TRB, denote una contribución más modesta.

Comparando este censo con el de la Comunidad Económica Europea, nos encontramos con un número proporcionalmente muy bajo de unidades comprendidas entre 50 y 99,9 TRB, menos del 5 por 100, y lo mismo sucede con los de tonelaje inmediatamente superior, entre 100 y 149,9. Se registra a continuación una subida notable, pues los buques de tipo medio, entre 150 y 499,9 TRB, acaparan el 33 por 100 de las TRB, índice superior a la media comunitaria y sólo superado por Bélgica, España y Holanda.

Siguiendo esta tendencia ascendente, la participación de barcos cuyo tonelaje oscila entre 500 y 999 TRB es la más alta de Europa, mientras que absorbe el 16 por 100 del censo nacional. Por el contrario, es escaso el número de las grandes unidades, superiores a las 1.000 TRB, en el marco europeo, que completan, con un 6,5 por 100, la estructura de la flota noruega.

La política general del Estado noruego respecto de su flota de pesca no difiere gran cosa de la aplicada por los países miembros de la CEE. Los grandes capítulos de acción se dirigen a reconstrucción de la flota, ayudas a la reestructuración de las unidades, mejoras en su capacidad productiva, disminución del tonelaje total para enfrentarse a la creciente escasez de recursos de los caladeros y potenciación de soluciones alternativas: repoblación de especies, acuicultura y otras.



Con una fisonomía delimitada por 323.878 kilómetros cuadrados de superficie y 24.000 kilómetros de recortadas costas, Noruega ofrece una asombrosa cantidad de islas y fiordos de incomparable belleza. La extensión de su litoral y el beneficio añadido de tener prácticamente enfrente el mejor caladero de Europa, el Mar del Norte, han convertido a la pesca en

NORUEGA

Tras un «bienio negro» (1983-1984), la situación mejoró algo en 1985, debido, sobre todo, a un aumento imprevisto de los stocks de abadejo y arenque. Uno de los principales objetivos de la Administración noruega ha consistido en las ayudas destinadas a mejoras técnicas en la flota, tendentes al ahorro de carburante, lo que ha dado como resultado otro dato positivo: una economía de entre el 20 y el 30 por 100 de los costos de combustibles, según las últimas estimaciones.

Para terminar con este capítulo, cabe añadir que, según datos de 1985, la plantilla de trabajadores del mar en el sector pesquero noruego era de 29.559; de ellos,

22.864 de forma continuada, y el resto a tiempo parcial, números que no se modificaron cotejándolos con los del año anterior.

Aparte de las zonas del Mar del Norte, como el banco de Dogger, Noruega cuenta con otros importantes caladeros dentro de sus aguas jurisdiccionales. Son, entre otros, los de Viking, Halten, Froya y Langgrunns, al margen de las capturas noruegas en otros caladeros, en virtud de sus tratados de pesca.

Las capturas obtenidas por Noruega en 1985, que ascendieron a 2.394.800 toneladas, le convirtieron en el primer país europeo en producción pesquera, a pesar de que estos datos fueron inferiores



una actividad fundamental en la economía noruega, situación que, además, se ve favorecida por la inexistencia de buenas condiciones para la agricultura. Todo ello se traduce en que Noruega es el primer país europeo en cuanto a número de buques de pesca, y el segundo en tonelaje total, solamente aventajado por España.

UEGA

sobre los capitalizados en el año anterior, a causa, sobre todo, de la baja de las especies pelágicas, tanto en capturas como en valor. Lo contrario sucedió con los gádidos, que incrementaron en un 5 por 100 su valor en venta, aunque las capturas descendieron el 9 por 100.

Un subsector en expansión en Noruega es la maricultura. En 1985 obtuvo una producción de 340.000 toneladas, particularmente de salmón y trucha, entre las 470 empresas que se dedican a este ramo.

Los datos sobre hábitos de consumo reflejan cambios parciales. Por un lado, aumentó el consumo de directo sobre el año anterior, en detrimento de los productos derivados. Pero este consumo

anual por habitante y año permanece inalterado desde 1983, con una cantidad cifrada en unos 36 kilos. El Gobierno también se ha preocupado de este capítulo y proyecta realizar una serie de campañas para conseguir que se llegue a los 40 kilos en 1990.

En lo que a comercio exterior se refiere, la balanza de pagos pesquera noruega tiene un claro superávit. Durante 1985, las importaciones se evaluaron en 438 millones de coronas noruegas, lo que significa una subida del 11,4 por 100 sobre el ejercicio anterior. Los principales proveedores de los noruegos fueron la URSS y Suecia, con 90 y 80 millones de coronas, respectivamente.

También crecieron las exportaciones en valor, concretamente un 6,4 por 100, llegando a los 8.191 millones de coronas. Las subidas más espectaculares correspondieron al salmón y al *klipfish*. Entre los mejores clientes de los noruegos aparecen Estados Unidos, con 1.112 millones de coronas; el Reino Unido, con 964, y Suecia, con 583. Con la Comunidad Económica Europea, sin embargo, Noruega ha de eliminar los obstáculos existentes, a causa de las tarifas arancelarias.

Capítulo importante de la acción de la Administración pesquera noruega es el relativo a la gestión de recursos. Los problemas de los últimos años por las relativamente débiles capturas de bacalao ártico han dado paso a perspectivas más halagüeñas en 1985, lo que ha hecho que se mantengan las rigurosas reglamentaciones sobre cupos y fechas de capturas al norte del paralelo 62. Igualmente, son bastante estrictas las prohibiciones para pescar en determinadas épocas del año, así como las referentes a topes de captura por barco.

Los problemas entre Noruega y la Europa comunitaria se extienden también a la falta de entendimiento para cuotas de captura de arenque en el Mar del Norte. Los malentendidos se dieron en 1984 y 1985, de forma que acabaron por fijar cupos en sus zonas respectivas, unilateralmente. Los conflictos vienen, fundamentalmente, al ser más rígidas las disposiciones noruegas sobre contingentes, talla mínima de arenques capturables y número de embarcaciones que pueden faenar en este mar.

Otra disposición consistió en la mejora del repoblamiento de arenque al norte del paralelo 62, lo que ha permitido una pesca limitada en invierno y primavera.

Por lo que respecta a las ayudas financieras, los poderes públicos han tenido por objetivo esencial asegurar a los pescadores ingresos similares a los de la industria. Para ello, ha sido necesario su concurso financiero para mantener un nivel de actividad normal en el sector pesquero, además de fijar la población pesquera en zonas de débil densidad demográfica, al norte y oeste del país. Otro proyecto paralelo ha consistido en aumentar la rentabilidad de las pesquerías.

Un acuerdo firmado entre la Asociación de Pescadores Noruegos y el Gobierno permitió fijar la totalidad de estas ayudas financieras por un monto total

NORUEGA



Las capturas obtenidas por Noruega en 1985, que ascendieron a 2.400.000 toneladas, la convierten en el primer país europeo en producción pesquera.

de 1.375 millones de coronas, frente a los 1.100 de los dos años precedentes, 1983 y 1984. El 52,9 por 100 de la referida cantidad fue destinado a mantener el precio del pescado en primera venta, mediante subvenciones. Otro 17,9 por 100 fue para ayudas en reducir los costos de explotación. Las medidas sociales de carácter general se llevaron el 13,7 por 100, mientras que un 12,5 por 100 fue a parar a resolver problemas estructurales. El presupuesto concluye con un 3 por 100 para apartados diversos.

Una parte importante se ha enfocado hacia la reestructuración e innovación del sector, con primas de demolición para reducir capacidades y programas tendentes a mejorar la eficacia de la flota pesquera y del sector de transformación. Igualmente, se ha continuado con la política de subvencionar a determinadas fábricas de transformación, sobre todo de harina de pescado, para que cese su actividad, al no alcanzar cotas de rentabilidad mínima.

Mención importante merece el aspecto de las regulaciones sanitarias. A este respecto, se han dictado varios decretos sobre producción, distribución, venta, higiene alimentaria y cues-

iones varias del proceso de comercialización.

Para terminar, es de interés destacar el alcance de los acuerdos bilaterales suscritos entre Noruega y distintos países, como la URSS, la Europa comunitaria, Islas Feroe, Islandia, Suecia, Polonia, República Democrática Alemana, Portugal y España, al margen de haber participado en todo tipo de reuniones sobre asuntos pesqueros.

Con la CEE, Noruega fijó los contingentes-topes de pesca para el Mar del Norte; con la URSS, para el de Barents,

autorizando la captura recíproca de 500.000 toneladas de capelán en sus zonas respectivas, además de suscribir diversas disposiciones sobre otras especies. Aparte de los derechos otorgados a la URSS, fueron concedidas a diversos países 574.640 toneladas de pesca en las zonas noruegas de los mares de Barents y de Noruega, al norte del paralelo 62. Esta cantidad total se desglosa en cupos muy concretos para diversas especies.

En lo que concierne a stocks en el Mar del Norte, los pescadores comunitarios fueron autorizados a capturar 455.250

toneladas en la zona económica noruega, al sur del paralelo 62. En este mismo área se concedieron otras 23.700 toneladas a las Islas Feroe; 5.255 a Suecia, y 2.000 a Polonia.

Otro grupo de países se benefició de un cupo de 125.000 toneladas en los bancos pesqueros que rodean la isla de Jan Mayen. Entre ellos están Islandia, la URSS, Polonia, República Democrática Alemana, Islas Feroe y la Comunidad Económica Europea. ■

TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA NORUEGA

Clasificación (por TRB)	Unidades	Total TRB
0 - 49,9	23.363	117.586
50 - 99,9	190	15.045
100 - 149,9	67	8.660
150 - 499,9	369	103.616
500 - 999,9	71	51.492
Más de 1.000	16	20.296
Totales	24.076	316.395

Fuente: OCDE
Datos referidos a 1985.

Carlos GONZALEZ
DEL PIE
María Antonia
F. SAINZ



SISTEMA SIN CABLES PARA CONTROL DE CAPTURA



INDICADOR DIGITAL

Sensor 1 presenta datos de:
Sensor de profundidad.
Sensor de temperatura.
Sensor de distancia.

Sensor 2 presenta datos de:
Sensor de profundidad.
Sensor de altura.

INDICADOR DE VELOCIDAD (SPEED)

- Dependiendo del sensor muestra:
- Velocidad de inmersión /ascenso.
 - Indicación de la cantidad de pesca en boca aparejo.
 - Indicación de «contacto» con el fondo.
 - Indicación de escalas temperatura Cº/Fº
 - Indicación variaciones temperatura del agua.

INDICADOR DE CAPTURA

Luz amarilla: Confirma que se están recibiendo las señales de los sensores/captura. Luz roja: El sensor se activa/captura conseguida en el copo.



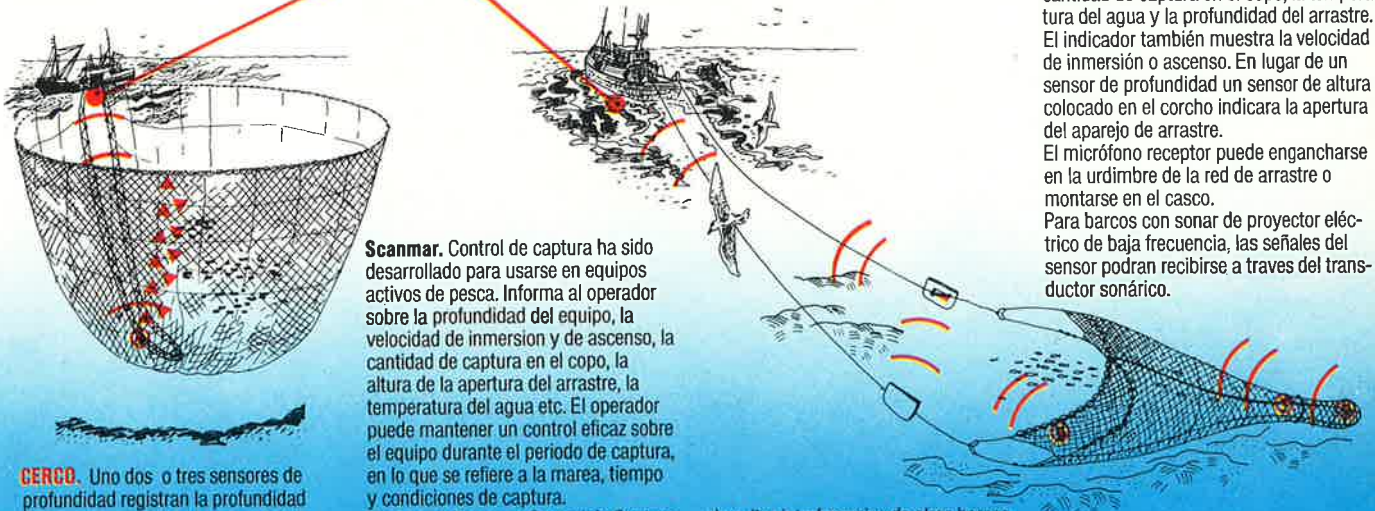
Sensor
Peso: 4 kg.



Microfono



Sensor
Peso 3,9 kg.



CERCO. Uno dos o tres sensores de profundidad registran la profundidad del aparejo y también la velocidad de inmersión o ascenso. Un sensor de temperatura registra la temperatura del agua.

Scanmar. Control de captura ha sido desarrollado para usarse en equipos activos de pesca. Informa al operador sobre la profundidad del equipo, la velocidad de inmersión y de ascenso, la cantidad de captura en el copo, la altura de la apertura del arrastre, la temperatura del agua etc. El operador puede mantener un control eficaz sobre el equipo durante el periodo de captura, en lo que se refiere a la marea, tiempo y condiciones de captura.

El sistema **Scanmar** Control de Captura está provisto de conexiones sin cables entre sensores montados en el equipo y en el barco. Todos los sistemas de la serie 4000 están codificados con el fin

de evitar interferencias de otros barcos faenando en la misma zona. El sistema **Scanmar** Control de Captura podrá fácilmente ser ampliado y adaptado a distintos tipos de pesca.

ARRASTRE. Cuatro sensores indican, la cantidad de captura en el copo, la temperatura del agua y la profundidad del arrastre. El indicador también muestra la velocidad de inmersión o ascenso. En lugar de un sensor de profundidad un sensor de altura colocado en el corcho indicara la apertura del aparejo de arrastre.

El micrófono receptor puede engancharse en la urdimbre de la red de arrastre o montarse en el casco.

Para barcos con sonar de proyector eléctrico de baja frecuencia, las señales del sensor podrán recibirse a través del transductor sonárico.

SCANMAR
t e k n i k k

HISPANO RADIO MARITIMA S.A.

Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00 Telèx: 42727 HRMJ E - 28037 MADRID

EL MAR SA

TELEDETECCION



Distribución de los polígonos de bateas mejilloneras en la Ría de Arosa (puntitos blancos) (1985).

L A sagacidad de los patrones, la vieja sabiduría pesquera, está a punto de sufrir un golpe definitivo por culpa de los modernos satélites. Gracias a la teledetección, se pueden obtener ya valiosísimas informaciones sobre las circunstancias y evolución de la actividad pesquera. En las próximas semanas, la Secretaría General de Pesca Marítima remitirá a Bruselas un proyecto que, en el caso de ser aprobado por las autoridades comunitarias, significaría la incorporación de España a las nuevas tecnologías de la investigación oceanográfica.



IN SECRETOS



Fotografía correspondiente al banco africano de pesca, en la que podemos ver el frente térmico representado en color violeta y ocre. La fotografía corresponde a la imagen de uno de los satélites meteorológicos NOAA, del pasado verano.

CONOCER datos sobre cualquier rincón del planeta ha dejado de ser un secreto o patrimonio de unos pocos. Gracias a la teledetección se puede obtener información sobre un objeto sin tener ningún contacto físico con el mismo, gracias a los datos proporcionados por los satélites espaciales debidamente tratados según los fines.

La utilización de los satélites ha experimentado un importante proceso de cambio en los últimos años. De unos fines únicamente militares, válidos solamente para los intereses geoestratégicos de las grandes potencias, se dio paso a su empleo para fines comerciales, entre los que destacaban las comunicaciones y la meteorología. Sin embargo, a partir de 1972, se inició una nueva etapa orientada fundamentalmente al estudio, análisis y tratamiento de los recursos naturales del planeta de cara a su mejor utilización. En esta línea se encontraban los satélites americanos «Landsat», con una altitud entre los 600 y los 1.500 kilómetros y,

desde hace solamente unos meses, el satélite «Spot», producto de uno de los primeros trabajos de la Agencia Espacial Europea. El «Spot» presenta importantes innovaciones respecto a los satélites americanos. Entre otras, destaca su capacidad para obtener fotografías de una misma zona desde dos órbitas distintas y su elevada velocidad, que le permite pasar por un mismo lugar cada cuatro días, frente a los dieciséis que utiliza el «Landsat» norteamericano. Los Estados Unidos, por este motivo, tienen previsto el próximo lanzamiento del «Landsat-5», mucho más avanzado y que permanecerá en órbita durante veinte años. En esta carrera por mejorar las técnicas para el conocimiento de los recursos del planeta destaca, finalmente, el proyecto de la Agencia Espacial Europea para el lanzamiento en 1989 del satélite «ERS-1», en el que también participa España y que se dedicará especialmente a estudios oceanográficos.

Los satélites meteorológicos y de recursos naturales llevan unos potentes sensores,

«ojos», que recogen y analizan una serie de datos sobre temperaturas, color, vientos, alturas de las olas, corrientes oceánicas, cobertura de los hielos, etcétera. La aplicación y el tratamiento de estos datos, que tienen importantes repercusiones económicas, es útil para estudios geológicos y mineros, agricultura, medio ambiente, etcétera. Pero tiene especial interés para el sector de la pesca y, en general, para todo lo que esté relacionado con los recursos y las posibilidades oceanográficas.

Desde hace más de veinte años, la aplicación de estos sistemas para el estudio de los mares y, sobre todo, en las zonas donde la pesca representa un factor significativo para la economía de cada país, se está desarrollando a un ritmo vertiginoso. Estos son los casos de los Estados Unidos o Japón, potencias investigadoras que han desarrollado sus propios satélites para aplicaciones oceanográficas, como el «Nimbus-7», el «Mos-1» y otros, cuyos datos constituyen valiosos soportes para las industrias pesqueras.

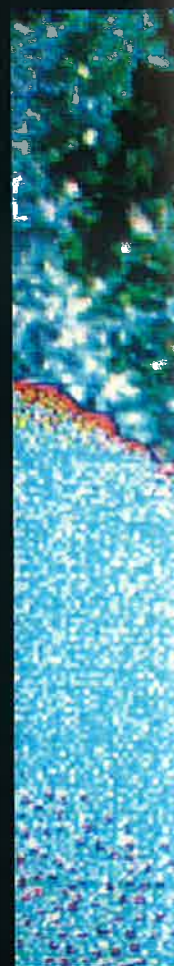
Para la captación de los datos que luego deben ser analizados en tierra por las estaciones de seguimiento, los satélites llevan a bordo una serie de sensores que recogen en sus operaciones la radiación de la superficie terrestre en longitudes de onda visible, del infrarrojo término y de las microondas.

En el campo de la oceanografía, son destacables los siguientes sensores en relación con las posibles prestaciones:

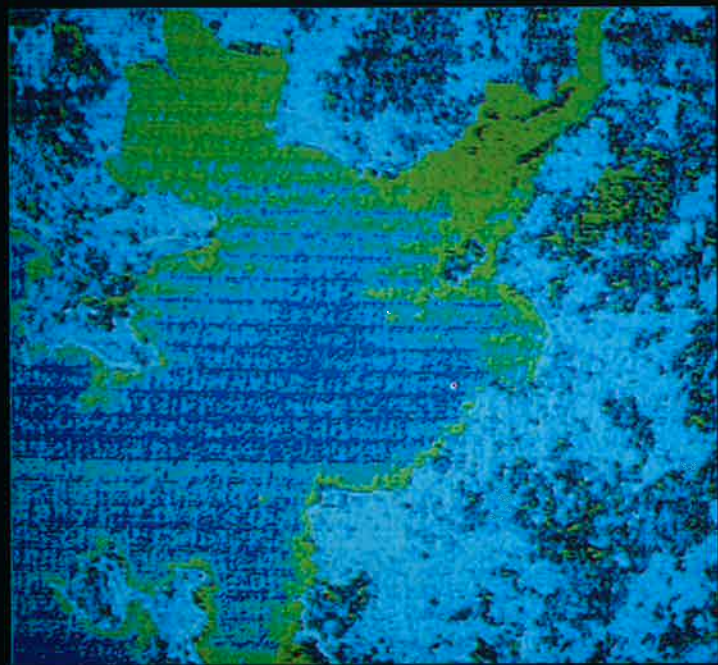
«*Very high resolution radiometer*» (AVHRR). Se halla instalado en satélites meteorológicos lanzados y operados por la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), de los Estados Unidos. Su principal aplicación oceanográfica es la medición de temperaturas en la superficie del mar.

«*Coastal zone color scanner*» (SZCS). Es el satélite experimental «Nimbus-7», que en este momento no es operativo en todas las partes del globo, pero que aporta datos sobre el color del mar. Es ope-

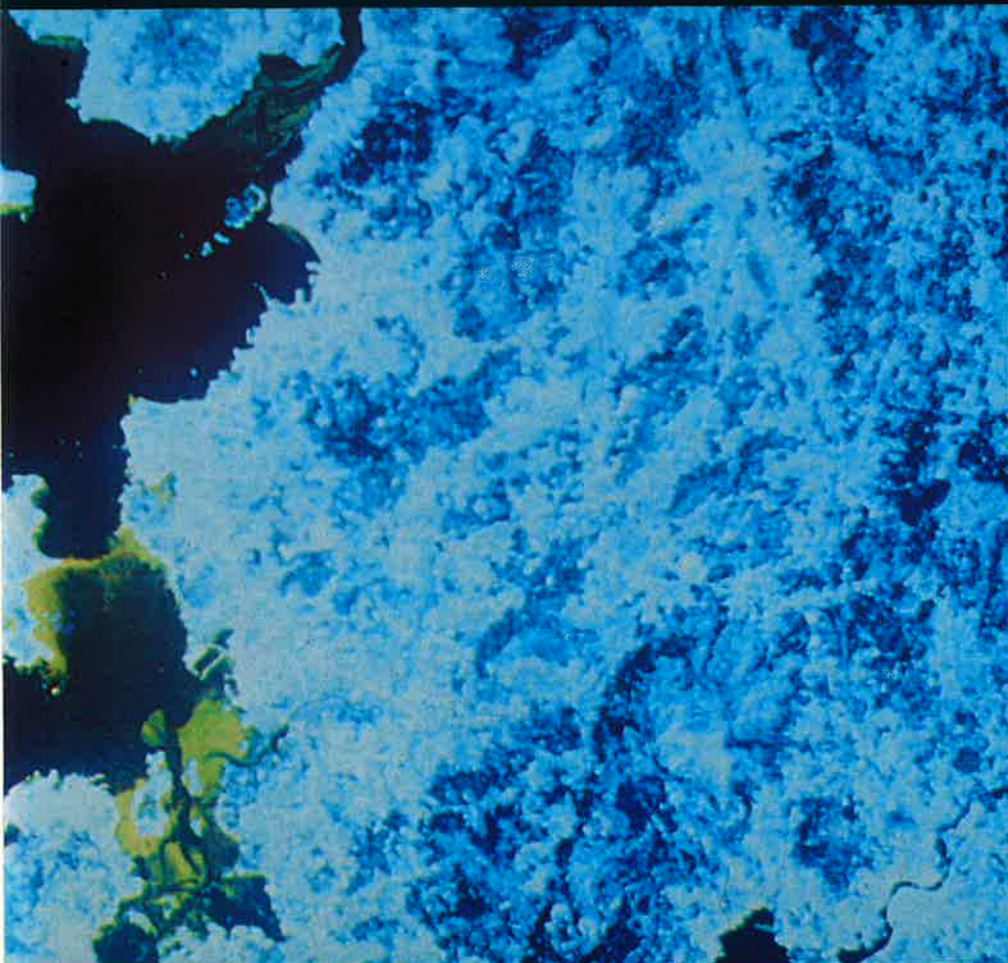
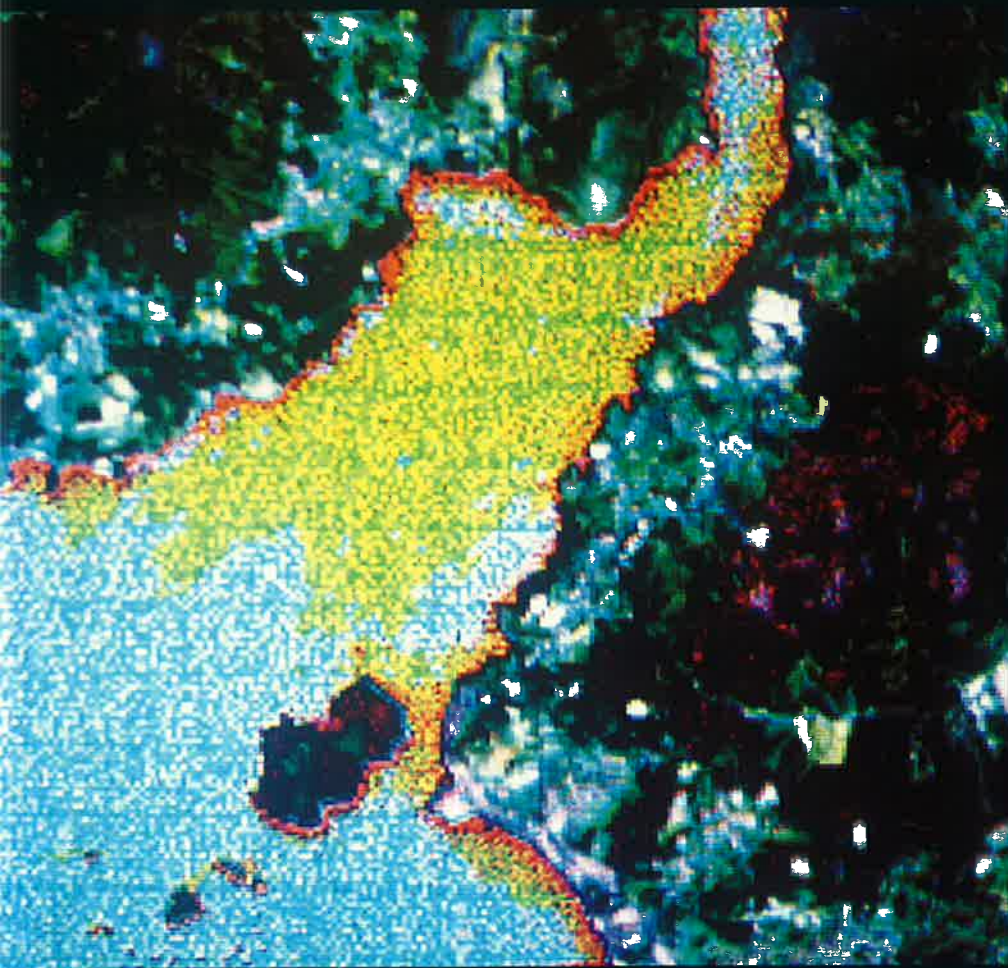
Aquí se recoge con mayor detalle la *yellow substance* del río Ulla (1985).



Fotografía en «color real» de la zona de estudio, en la que podemos ver los aportes del río Ulla al Norte, los arenales y un aspecto de la dinámica costera que es la penetración del agua del mar en la Ensenada de El Grove (1985).



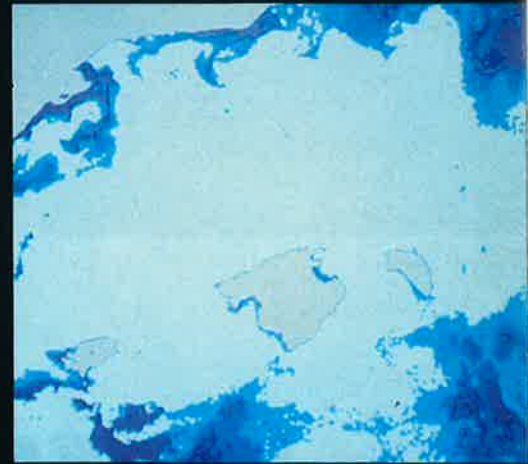
Esta fotografía resalta en color amarillo los sólidos en suspensión de la desembocadura del río Ulla y playas adyacentes, así, en azul brillante, las concentraciones de fitoplancton (1985).



rado por la National Aeronautics and Space Administration (NASA), de los Estados Unidos.

«*Thematic Mapper*» (TM). Se halla a bordo de los satélites «Landsat-4» y «Landsat-5», operados en la actualidad por la Barth Observation Satellite Company (EOSAT), de los Estados Unidos. Su aplicación oceanográfica es útil tanto para el color como para la temperatura de la superficie del mar. Se considera especialmente eficaz para trabajos en zonas costeras.

Por medio de estos sensores, se recoge la radiación electromagnética emitida por la superficie del mar, lográndose así una serie de datos cuya aplicación es vital para las actividades pesqueras. Estos da-



Archipiélago balear y Delta del Ebro. Se resaltan los frentes de fitoplancton. Las mayores concentraciones corresponden al color violeta. La escala está representada en la parte superior. Los frentes reflejan la disposición de la corriente liguro-provenzal del Norte (agosto 1982).

tos, debido a las interferencias que pueden producir las nubes, las partículas atmosféricas, etcétera, requieren de un primer tratamiento en las estaciones de recepción, que en España se limitan a la de Maspalomas, en Gran Canaria.

Gracias a la información de los océanos proporcionada por los satélites, es posible una mejor localización de los bancos de pesca, el establecimiento de las rutas migratorias de los peces, su posible concentración en determinadas zonas, las condiciones para la reproducción con fines acuico-



En la mar, guíese por las estrellas

Los modernos equipos de navegación, han aportado al marino una eficaz ayuda que le permite surcar los mares sin tener que recurrir a las estrellas para seguir el rumbo correcto.

También en lo que a mecánica se refiere, los adelantos de la tecnología han hecho posible la existencia de

productos de elevada calidad, que contribuyen eficazmente a que las singladuras se lleven a cabo sin novedad.

Así son los lubricantes marinos CS. De total seguridad. Auténticas estrellas. Y no sólo por la calidad del producto en sí, sino también por la garantía de

suministro y facilidad de asistencia técnica en cualquier puerto del Mundo, avalados por el servicio internacional LUB MARINE.

Por eso, sea cual sea su rumbo, guíese por las estrellas de los lubricantes marinos CS. Navegará siempre perfectamente orientado.



En los siete mares.

LUB MARINE, ES LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE VEINTE COMPAÑIAS PETROLIFERAS, PARA DAR SERVICIO A LA MARINA CON LOS MISMOS PRODUCTOS EN TODO EL MUNDO.

las, la realización de mapas de corrientes, aportes fluviales en las costas, contaminación costera, etcétera. Conocer la temperatura de la superficie del mar es útil para la detección de bancos de túnidos y demás escómbridos en las zonas pelágicas. Por la temperatura es posible conocer las grandes corrientes cálidas y frías que, en muchos casos, constituyen las pautas migratorias de peces como la anchoa. Por el color de las superficies oceánicas es posible saber dónde existen las mayores concentraciones

corrientes marinas que aportan aguas con diferentes temperaturas, salinidad y nutrientes en aguas costeras. Finalmente, y entre otros muchos posibles parámetros, con los satélites es posible localizar las sustancias amarillas que constituyen el conjunto de productos orgánicos e inorgánicos que aporta una ría en su desembocadura al mar; estos datos son de gran importancia en el caso de los salmones, así como para fines acuícolas.

Desde esta perspectiva, la teledetección puede ser un ins-

agua, si las mismas son frías o calientes. En otros, por la existencia o no de fitoplacton, e incluso, por los rastros que pueda dejar la existencia de una especie, como el aceite de la anchoveta en Perú. Todo un conjunto de factores que, debidamente tratados, pueden suponer la localización de la pesca en los océanos. En el caso de la acuicultura, contribuyen a proporcionar información sobre la localización de instalaciones de acuerdo con las condiciones del agua.

Las condiciones de tempe-

atunes de los Estados Unidos y Japón. En Europa, existen algunos trabajos de Francia, en colaboración con Senegal, para las capturas en esas aguas. España permanece momentáneamente al margen de estas actuaciones.

La aplicación del satélite para la pesca de túnidos es la que actualmente se encuentra más desarrollada. El procedimiento es sencillo. El satélite capta la información sobre las condiciones de temperatura de las aguas. Esos datos pueden recorrer dos caminos. El primero, que los mismos sean remitidos directamente a cada uno de los barcos atuneros que operen en las zonas «fotografiadas». Ello supondría la instalación en cada buque de un equipo para traducir los datos, con un coste aproximado de unos 25 millones de pesetas. La segunda vía sería el paso de los datos del satélite a la estación de seguimiento en tierra que se encarga de analizar la información. Una vez traducida, se remite por un emisor a cada barco, lo que representa un coste mínimo.

Con este procedimiento, según fuentes del sector, las empresas atuneras se podrían ahorrar miles de millones de pesetas solamente en gasóleo. Este sistema es utilizado habitualmente en los Estados Unidos y Japón. En Europa no ha sido introducido apenas, salvo en el caso de Francia.

En el caso español, la Secretaría General de Pesca Marítima ha tomado ya la iniciativa y está previsto que en las próximas semanas se remita a Bruselas un proyecto elaborado en colaboración con Ibersat para potenciar la teledetección. Caso de ser aprobado el mismo, como se espera, una parte de los gastos correrían por cuenta de la Administración española, mientras que el resto estarían a cargo de la Comunidad. Su aplicación para los barcos atuneros se llevaría a cabo por medio de una estación en tierra conectada con todas las unidades, las cuales dispondrían de los datos con un coste mínimo y un ahorro importante. ■

Vidal MATE



Sólidos en suspensión y turbidez de las aguas en el Archipiélago balear y Delta del Ebro. Se puede apreciar la gran mancha existente al Norte del Archipiélago (color rojo, mayor intensidad) y la contaminación del Delta del Ebro (agosto 1982).

de fitoplancton (eslabón primario en la cadena de la alimentación de los peces), facilitando de esta forma el acceso a tales aguas de las embarcaciones dedicadas a ese tipo de capturas. Igualmente, cuando se trata de localizar a peces depredadores, es de interés detectar las aguas turbias, datos que son proporcionados por el satélite. Por los sensores de los satélites se pueden detectar asimismo la existencia de las aguas profundas más frías y ricas en sustancias nutritivas. Es posible también la detección de las

trumento revolucionario en el campo de la oceanografía y en la actividad pesquera. Los problemas para detectar la presencia de una serie de especies, la búsqueda durante largas jornadas o el estar a merced de la suerte, son cuestiones que pasarán a la historia ante la existencia de procedimientos científicos que indican la zona exacta donde es posible proceder a las capturas. En cada uno de los casos se pueden utilizar sensores diferentes. En unos, la detección de la pesca puede responder a un dato sobre el color del

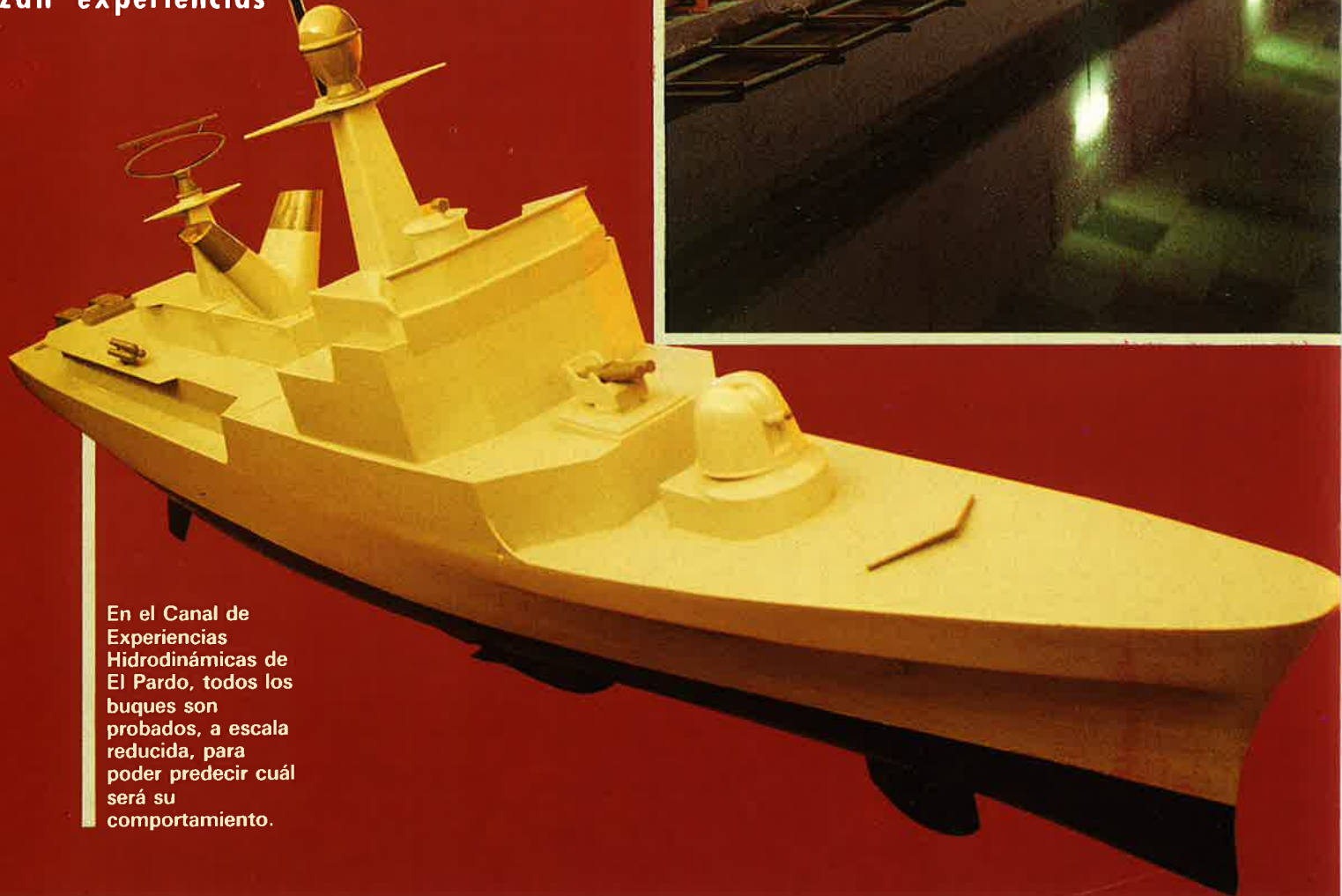
ratura son elementos valiosísimos para detectar la presencia de los túnidos en el océano. Actualmente, los barcos dedicados a esta actividad pasan largas jornadas tratando de localizar a estos peces, con unos grandes gastos en combustible. En nuestros días, los barcos atuneros trabajan cuadruplicando el Atlántico en busca de esta especie.

Con los datos que pueden proporcionar los satélites, se pondría fin a la época de búsqueda en esas zonas. Esta es la técnica que están empleando con éxito los pescadores de

El Pardo, pequeña localidad situada a escasos kilómetros de Madrid, lugar de residencia de visitantes ilustres, de asueto de numerosos madrileños durante los fines de semana y punto de reunión de buenos degustadores de platos de caza, esconde unas instalaciones sorprendentes, en las que se construyen buques y se realizan experiencias



con ellos. No hay una sola embarcación de nuestra flota que, antes de ser botada, no haya navegado en el canal que sortea a los hermosos pinares que crecen en estos montes. Estamos hablando del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, conocido entre los expertos del sector naval, simplemente como «el Canal».



En el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, todos los buques son probados, a escala reducida, para poder predecir cuál será su comportamiento.



Canal de Experimentos Hidrodinámicos de El Pardo

DONDE SE PRUEBAN LOS BUQUES

EMPEZO a construirse en 1928, y se terminó en 1934, año en el que comenzó su trabajo. La Guerra Civil determinó su paralización y volvió a entrar en funcionamiento en 1940. Situado en unos terrenos cedidos del Patrimonio Real por el Rey Alfonso XIII, el Canal se construyó como una contrapartida de la Sociedad de Construcción Naval a la Armada, a la que se había encargado la construcción de los cruceros tipo «Canarias», además de que las nuevas tecnologías de la época exigían ya unas instalaciones adecuadas.

El Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo depende de la Dirección General de Armamento y Material del Ministerio de Defensa. La razón esencial de esta dependencia estriba en que en el Canal se prueban también los barcos de guerra, cuyo diseño está sujeto a un cierto grado de confidencialidad y discreción.

El CEH tiene la calificación de organismo autónomo dependiente de la Dirección General antes mencionada, y su gestión está regida por un Patronato del que forman parte representantes de los ministerios de Industria y Energía, Hacienda, y Defensa, así como de la Secretaría General de Pesca Marítima, de la Dirección General de la Marina Mercante y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. También están presentes los armadores, tanto de la patronal ANAVE como de la Federación de Armadores de Buques de Pesca.

El presupuesto total con que cuenta el Canal es de 544 millones de pesetas, de los que 258 millones se dedican a inversiones, y el resto se destina a gastos corrientes. El número de personas que trabajan actualmente en el Canal es de 121, de las que 30 son ingenieros navales, investigadores y titulados superiores.

Dada la complejidad de este tipo de instalaciones, se puede simplificar diciendo que en un canal de experiencias se prueban modelos a escala reducida



C.S. EN LOS SIETE MARES.

En el mar, el trabajo siempre ha sido duro. Muy duro. Tanto para el hombre como para la máquina.

Pero los tiempos cambian. Los hombres y los barcos, también.

Barcos cada vez mayores. Con motores cada vez más sofisticados y de mayores rendimientos.

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

Un aceite que sea el de mejor calidad y a un buen precio (Disola y Aurelia entre otros).

C.S. asegura su suministro y una eficaz asistencia técnica en cualquier parte del mundo.

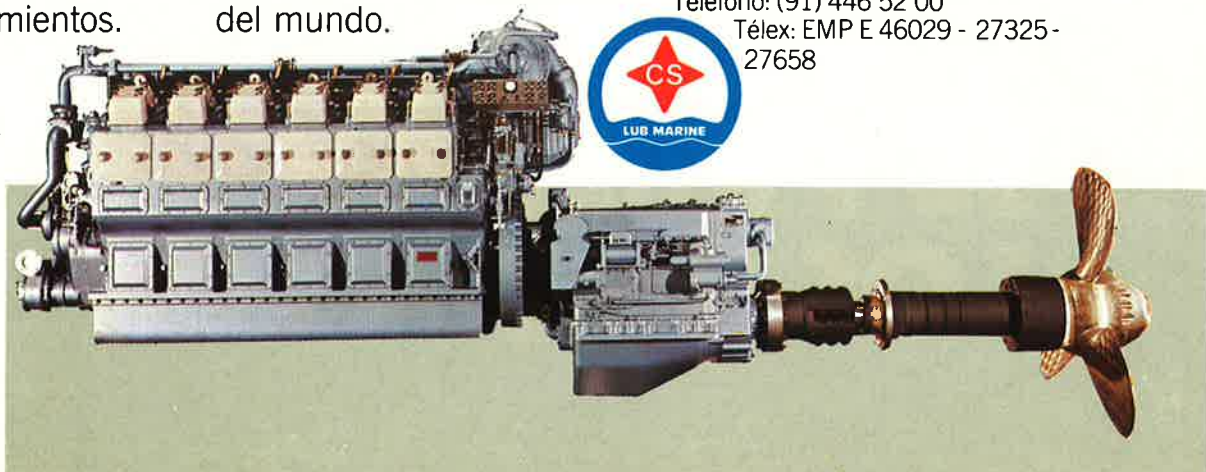
C.S. ofrece, gustosamente, la mejor, allí donde se encuentren. No importa dónde ni cuándo.

Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3
Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-27658



309
TSL

INTERMARCH

Es un producto





Amadeo García, «la operación siguiente consiste en deslizar el prototipo por un canalillo que lo conduce al canal de trimados, en el que, a través de unas ventanillas laterales, se le colocan los calados que se han marcado. Entonces es cuando ya el pequeño barco de parafina o madera pasa al canal de aguas tranquilas.» Este canal es una especie de tanque de agua de 320 metros de largo por 12,50 metros de ancho, y 6,50 de calado de agua. Sobre unos rieles latera-

que toma, es decir, si planea o no.

Esta operación es seguida por los técnicos desde la cabina situada a uno de los lados del carro remolcador y va siendo registrada en unos monitores de par y empuje. Un ordenador registra los datos y los procesa instantáneamente, al tiempo que las cámaras de vídeo graban el perfil de ola y el flujo que se crea alrededor de la carena.

También se va siguiendo el estudio de las líneas de corriente, mediante unas cámaras situadas bajo el agua. Para llevar a cabo este estudio, se insertan en el armazón del prototipo una especie de hilos de lana, gracias a los cuales se comprueba el flujo y la posible existencia de turbulencias, desprendimientos, etcétera. El objetivo de este proceso es averiguar la resistencia del barco.

Otro de los centros de investigación con que cuenta el CEH y que llama poderosamente la atención por su espectacularidad, ya que ocupa dos alturas de una inmensa nave, es el Túnel de Cavitación, construido en 1950; en él se estudia la vibración, el ruido y la erosión en las hélices de los barcos.

La cavitación tiene lugar —según los expertos— cuando la presión estática disminuye por debajo de la presión mínima del vapor. Se produce entonces un vacío y el líquido se evapora, formando cavidades junto a las hélices de los buques. Esto produce un efecto de granallado contra el propulsor (hélice) que se traduce en ruidos y vibraciones.

Según aclara Amadeo García, los inconvenientes principales de este fenómeno son la disminución del rendimiento

de los futuros buques, con lo que se puede predecir su comportamiento. Generalmente, los canales de experimentación son de planta rectangular y de sección transversal constante. Esta sección puede tener diferentes formas, desde la rectangular a la semicircular. Paralelamente a las orillas del canal, hay unos rieles por los que rueda un carro que remolca el modelo. En este carro remolcador van dispuestos los aparatos que determinan la velocidad de cruce del prototipo, así como el resto de sus características marineras.

La actividad de estos canales va más allá de la predicción de la potencia necesaria para impulsar el buque, abordando también cuestiones como la sustentación y resistencia hidrodinámica, momento necesario para girar el timón de un barco, problemas que plantea la cavitación de la hélice, etcétera.

En el Canal de Experiencias de El Pardo la primera fase de la prueba del barco empieza en los talleres, en los que, según explica el secretario general del centro, Amadeo García, se construyen los modelos de carenas (parte sumergida del casco). «Los materiales que se emplean son parafina, madera y poliéster. Lo más frecuente es utilizar la parafina, porque tiene la ventaja de ser moldeable y se puede rectificarse más fácilmente en las pruebas. Además, es recuperable. La madera también se utiliza mucho, dado que pesa poco y es más rápida. El poliéster tiene la ventaja de que no se deforma, pero es más caro.»

Una vez fundido

Desde su fundación, en 1934, el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo ha ido viendo crecer sus instalaciones. En la actualidad, es uno de los más modernos de Europa, con un centenar de expertos, dotados de un complejo sistema de elementos técnicos.

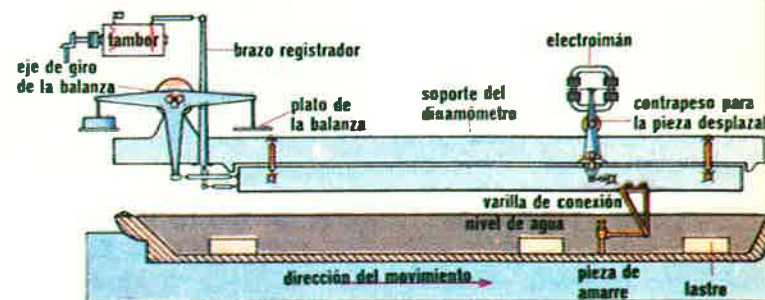
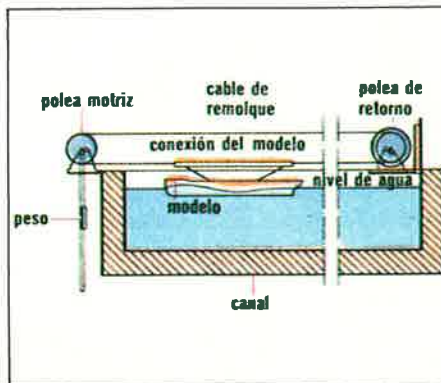


el modelo en el material elegido, pasa a una máquina talladora en la que se efectúan las formas y las líneas de agua. El tallado se finaliza a mano y en una mesa trazadora se comprueba que, geoméricamente, no existen errores. A continuación, se marcan los calados y se colocan las líneas de eje y los apéndices.

Según continúa explicando

les está situado el carro remolcador, que es el encargado de transportar el prototipo por el agua.

Situada la carena en el carro remolcador, éste se pone en movimiento a lo largo del canal. Durante el recorrido, y por medio de un dinamómetro situado en la parte superior del carro, se va comprobando el empuje de la hélice y el asiento



Sección de un canal de experiencias hidrodinámicas con un modelo de buque remolcado por un peso descendente. A la derecha, detalle esquemático del modelo y del dinamómetro para ensayos de remolque.

Juan Antonio Aláez

«SE NOTA LA CRISIS»

JOSE Antonio Aláez, capitán de Navío, ingeniero, catedrático de Teoría del Buque en la Escuela Superior de Ingenieros Navales, y actual director del Canal de Experiencias Hidrodinámicas, explica a MAR algunos aspectos de la actividad de este centro.

MAR:—¿Se ha detectado la crisis de la Marina Mercante en el número de solicitudes de pruebas que reciben?

J. A. A.—Todos los barcos que se fabrican en España: mercantes, pesqueros, embarcaciones deportivas, navíos de guerra, etcétera, se prueban en el Canal. También recibimos solicitudes del extranjero, especialmente de Francia. Cuando un empresario quiere probar su modelo sondea a distintos canales y elige al que mejor plazo de tiempo y condiciones económicas le ofrece. Como es lógico, la crisis de la Marina Mercante afecta a la demanda de pruebas de este tipo de barcos. No sucede lo mismo con respecto a las embarcaciones de pesca, que aumentan sus construcciones. Por término medio, en el Canal se suelen hacer unas 300 pruebas anuales. En este último año, las pruebas de buques de pesca duplicaron a las de mercantes.

MAR.—¿Cuáles son las condiciones económicas para probar un prototipo en el Canal y qué trámites hay que realizar para conseguirlo?

J. A. A.—Hay que solicitar plazo y precio para la prueba. Una vez aceptado por el cliente, éste nos remite los planos de formas; nosotros los estudiamos y le sugerimos las modificaciones que tienen que hacerse. Posteriormente se hace el ensayo con el barco. Una vez efectuado, se comprueban los resultados. Si el barco es aceptable, se aprueba. En cuanto a los costes económicos de las pruebas, éstos dependen del tipo de barco, pero oscilan entre el millón y medio y los dos millones de pesetas, lo cual supone muy poco en el coste total de un barco.

MAR.—¿En qué proyectos está trabajando actualmente el Canal?

J. A. A.—Nuestros proyectos más inmediatos son la adquisición de equipos de alta tecnología. Estamos instalando el láser en el Túnel de Cavitación, se han comprado modernos ordenadores y estamos a punto de poner en funcionamiento el Canal de Olas. Tenemos también el proyecto de hacer un canal para redes de barcos de pesca, en el que se enseña a patrones y tripulaciones cómo deben mejorar las redes para que el rendimiento de la pesca sea mayor y aumenten las capturas.

MAR.—¿Cómo son sus relaciones con otros Canales?

J. A. A.—Son excelentes, ya que existe una asociación, la ITTC

(International Towing Tank Conference), que reúne a los Canales de todo el mundo y en la que estamos integrados. Por otra parte, he de decir que nuestro nivel de investigación y de equipamiento es excelente y está a la altura de otros Canales, especialmente, en lo que se refiere a estudios de propulsión, resistencia y cavitación. Además, contamos con algo que para mí es más importante que el *software* y el *hardware* que es el *humanware*, es decir, el factor humano. Tenemos buenos investigadores. ■ **C. H. C.**



José Antonio Aláez, capitán de Navío, Catedrático de Teoría del Buque de la Escuela Superior de Ingenieros Navales, es el actual director del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

hidrodinámico de las hélices y el incremento de la corrosión química, ya que el oxígeno disuelto en el agua queda en libertad mezclado con el vapor y es comprimido bruscamente contra el material de la hélice.

Para perfeccionar los estudios que se realizan en este túnel, los responsables del Canal han adquirido un moderno equipo de láser, con el que se podrá estudiar el flujo del agua. El láser permitirá medir la velocidad del agua desde fuera de ella; es decir, sin introducir en el líquido ningún objeto medidor.

También se ha instalado en el Túnel de Cavitación un equipo de ordenadores para la medición del ruido de los propulsores, con el fin de hacer los estudios necesarios para que sean lo más silenciosos posible. Este



tipo de investigación es especialmente importante para los barcos de guerra, que reducen así el riesgo de ser detectados, y para los buques de pesca, ya que los ruidos ahuyentan los bancos de peces.

Otra importante unidad de investigación de este centro es el Canal de Comportamiento en la Mar o Canal de Oleaje. Según sus responsables, es el mejor dotado del mundo, ya que en él se podrán probar no

sólo barcos, sino también plataformas *off-shore*. Tiene 153 metros de largo por 30 de ancho y cinco de calado de agua. El carro móvil para remolcar el prototipo tiene 30 metros y cuenta también con un carro transversal de control de maniobrabilidad.

El generador de olas llevará un ordenador preparado para programar un espectro de energía con el fin de conseguir el comportamiento de mar que se desee. Esta especie de piscina gigante cuenta con un foso en el que se harán las experiencias con plataformas.

El CEH está dotado con una completa biblioteca informatizada, en la que se encuentran

todas las publicaciones científicas internacionales referidas a cuestiones hidrodinámicas. También cuenta con una sala de ordenadores que pronto se verá incrementada con tres modernos Micro-Wax; con una sala de delineantes que va a empezar a aplicar el CAD—proyección de planos de barcos por ordenador— y con unos talleres en los que los distintos especialistas construyen con minuciosidad científica y mimo artesano las carenas y las hélices. El grado de precisión de estos trabajos es tal que resulta muy difícil que se sobrepase el 0,002 por 100 de margen de error. ■

Concha H. CARAZO

AUTOPULIMENTANTES para PESQUEROS



MAS de 100 buques
españoles lo confirman



El desgaste controlado durante
el servicio, proporciona ausencia
de incrustación a lo largo del
período deseado.



Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674

Pinturas Marinas Hempel, S.A. E.

* Marca registrada por el GRUPO HEMPEL.
Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 725 05 00 - TELEX 52.754 hempe - TELEFAX (93) 7266144

TIPOLOGIA DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

(2)

Disponer de una tipología de la actividad pesquera permite la utilización de un instrumento teórico a la hora de ordenar e interpretar los datos más significativos de la misma. En esta segunda parte de su trabajo, el profesor José Manuel Montero aborda esta tipología desde las diferencias que implican los distintos desarrollos técnicos de las embarcaciones pesqueras.



ESCRIBIR en España sobre los pescadores supone un ejercicio de equilibrio para evitar la caída en lo excesivamente didáctico, o en lo exótico. El análisis tipológico de la actividad pesquera pretende incorporar un instrumento teórico que dé rigor a la investigación y al debate sobre la situación social de las gentes del mar.

No son pocos los que sienten malestar o desconfianza cuando oyen o leen la palabra *teoría*. Y lo curioso es que, en la vida cotidiana, usamos la teoría con

mayor frecuencia de lo que parece. Hacemos teoría cuando tenemos una interpretación de un suceso y creemos que, además de dar una explicación acertada de su porqué y de su desarrollo, esa interpretación vale también para casos parecidos. Pues bien, esa elemental concepción de la teoría es la que se tiene en el ámbito científico, si bien necesita de algunas precisiones. La primera: que toda teoría es un conjunto de conceptos relacionados entre sí. La segunda: que un concepto es

una abreviatura de algo real; o sea, que los conceptos no reproducen o copian exactamente la realidad, sino que eligen de ella los aspectos más significativos. Y, por último, que observamos la realidad a partir de la teoría, seamos o no conscientes de ello (1).

El objetivo de una tipología de la actividad pesquera es ofrecer un instrumento teórico que permita ordenar e interpretar los datos más significativos, y explicar por qué estos datos son así y no de otra manera. La



el período 1976-1982, se aprecia que el número medio de TRB por tripulante era 15 veces superior en la flota de gran altura, y el número medio de CV por tripulante era casi seis veces superior. Mientras que el tamaño medio de las embarcaciones de la flota de gran altura toma un valor de 491 TRB, en la flota artesanal no llega a las cinco TRB. Y las diferencias en la potencia de las embarcaciones son aún mayores: 1.288 CV en la flota de gran altura, y casi 33 CV en la artesanal.

La inversión de capital por persona activa puede servir como indicador para conocer el grado de desarrollo y equipamiento técnico en las distintas flotas pesqueras (2). Según los datos manejados por el informe GAUR, en el año 1967 la inversión por persona activa en el sector pesquero ascendía a 314.000 pesetas, lo que equiparaba el sector pesquero con el conjunto del sector industrial. Pero hay diferencias significativas entre los valores que toma la inversión por persona activa en las distintas flotas que componen el sector pesquero. Según el informe GAUR, «la variación que ofrece este índice (la inversión por persona activa) es increíble según el tipo pesquera que consideremos (artesanal, litoral, altura o gran altura) (...). En las

pesquerías de gran altura estas inversiones se elevan, llegando a sobrepasar ampliamente el millón de pesetas por puesto de trabajo. Por ello, podemos decir que el sector pesquero en su conjunto tiene, por el volumen de inversión alcanzado y por el número de personas que viven en él, una importancia económica y social similar a la de los subsectores

de tipo medio (minas, papel, maquinaria, etcétera)». Sin embargo, dentro del sector pesquero «existen modalidades de pesca que exigen un alto grado de inversión, superior a la exigida

Muchas personas inmersas en la actividad pesquera cotidiana no comprenden, e incluso menosprecian el valor de lo que se esconde tras la palabra «teoría». Sin embargo, toda comprensión real de los fenómenos exige la elaboración de teorías.

«simple» observación de lo cotidiano es insuficiente para tener una visión global de los cambios que ha producido el proceso de industrialización en el sector pesquero durante los últimos veinticinco años.

En el artículo anterior (*) se analizó el régimen de propiedad de la empresa, el grado de concentración empresarial y la reglamentación de las relaciones laborales en las dos formas de la actividad pesquera de la tipología: pesca industrial —en la que se encuentran englobadas

las flotas de altura y gran altura—, y pesca pre-industrial —que contiene a las flotas artesanal y de litoral—. En este segundo trabajo nos detendremos en analizar algunas de las consecuencias que se desprenden de las diferencias en el grado de desarrollo técnico de las embarcaciones.

El tamaño medio del buque (TRB/Barco), el número medio de tripulantes y la potencia media de las embarcaciones tienen los valores más altos en la flota de gran altura y los más bajos

en la flota artesanal. El tamaño medio del buque y la potencia por tripulante indican el grado de desarrollo técnico de las embarcaciones. Mayor potencia y más toneladas por tripulante suponen un mayor grado de mecanización. Comparando las dimensiones medias de las flotas de gran altura y artesanal durante

GENTES DEL MAR

en numerosos subsectores altamente desarrollados» (3).

Ignacio Palacios ha señalado como característica de la flota artesanal onubense la «escasez de medios de producción»: «Con una patera de media tonelada, dos remos y un rastros se pueden realizar actividades pesqueras de tipo artesanal», lo que pone de manifiesto que en esta flota «predomina el factor trabajo sobre el factor capital». También señala este autor como rasgo característico de la flota artesanal su «bajo nivel tecnológico»: «Se utilizan los medios tradicionales de pesca, que no han variado sustancialmente desde hace muchos años. La autonomía de las embarcaciones es muy escasa, dado que la propulsión es a remo; y, si es a motor, apenas tiene caballaje. Por eso se llama pesca de bajura, y se realiza siempre a pocas millas de la costa. Es la 'pesca del día'» (4).

A consecuencia de la progresiva mecanización de la actividad pesquera, se han producido algunos cambios en el oficio de pescador: «En la medida en que la actividad pesquera se desarrolla con pocos medios técnicos, los pescadores adquieren un relieve particular en la marcha de las capturas. Así ocurre, por ejemplo, en la pesca de túnidos, realizada casi en su totalidad por procedimientos manuales, en los que la habilidad personal juega un gran papel. En la pesca de la anchoa, por el contrario, al mecanizarse las operaciones de izado de la red y mejorar los sistemas de largado

de la misma, los conocimientos propiamente pesqueros del personal, el 'oficio' pesquero, podríamos decir, tan valorado en épocas anteriores y aún hoy en día por bastantes patrones, tiene poca influencia en el volumen de las capturas» (5). Este cambio ha permitido que se recluten pescadores entre la «gente de tierra», incluso entre los que nunca han tenido relación con la mar. Sin embargo, en la pesca pre-indus-

trial hay que «ser pescador» para formar parte de la tripulación: «La dependencia de las condiciones climáticas y el tipo de plataforma costera existente marcan formas de organización y explotación pesquera. Esta dependencia, cuando las técnicas productivas son de débil desarrollo, exigirá del pescador un conocimiento detalladísimo de los tiem-



Según el tipo de actividad pesquera de que se trate, el «oficio» que se requiere del tripulante varía considerablemente.

En ocasiones, debido a la mecanización, apenas hace falta especialización.

pos, fondos marinos, ciclos vegetativos, costumbres y distribución espacial de las diferentes especies que constituyen la biomasa del ecosistema marino» (6).

Un indicador indirecto de este hecho se advierte en la flota onubense, en la que el porcentaje de tripulantes que iniciaron su vida laboral en la mar es mayor en la actividad pesquera pre-industrial (73 por 100) que en la industrial (58 por 100). A medida que aumenta el grado

de mecanización, crece la especialización de las funciones, lo que simplifica el aprendizaje y facilita la absorción de personas que no han tenido nunca relación alguna con la profesión marinera (7). Los datos sobre la flota pesquera murciana, que en conjunto pertenece al tipo pre-industrial, confirman que, a medida que aumenta el tamaño de la embarcación, disminuye el porcentaje de tripulantes que empezó su vida laboral en la

mar: un 84 por 100 en los barcos menores de 20 TRB, y un 79 por 100 en los buques de 20 a 100 TRB. Otro indicador indirecto es la edad a la que se comenzó a trabajar en la pesca: un 92 por 100 empezó a trabajar en los barcos de menos de 20 TRB con 15 años o menos, porcentaje que disminuye hasta un 72 por 100 en los barcos de 20 a 100 TRB (8).

Las diferentes formas que ha tomado la organización y explotación pesquera también se manifiestan en una diversificación de la actividad en la pesca pre-industrial, frente a una especialización en la pesca industrial (9).

La dependencia del tiempo es una variable que no afecta por igual a todas las embarcaciones. Son los buques de menor tonelaje los que se ven afectados por las «situaciones de mal tiempo, teniendo que dejar de trabajar muchos días» (10). Un patrón de la flota artesanal de Punta del Moral resumía así el efecto del mal tiempo: «Los barcos son pequeños y cuando hay malos tiem-

La autonomía de la embarcación está relacionada con su tamaño y su grado de mecanización. En la flota pesquera onubense, los barcos de gran altura están, por término medio, cuarenta y ocho días seguidos en la mar desde que salen del muelle hasta que vuelven a tocar puerto; en la flota de altura, este tiempo oscila entre los dieciocho y los treinta días. Las embarcaciones de litoral pasan

LA PALABRA «PESCADOR» OCULTA REALIDADES ECONOMICAS Y SOCIALES MUY VARIAS

tiene una significación distinta para cada tipo de flota. Al terminar el «turno», los barcos de la actividad pesquera pre-industrial regresan a su puerto base, lo que permite reanudar las relaciones sociales y familiares al menos cada dos semanas. En la pesca industrial, las diferencias entre la flota de altura y la de gran altura son considerables: en la flota de altura, los tripulantes pasan separados de su familia una media de tres a cuatro semanas entre «turno» y «turno»; en la de gran altura, la separación familiar entre «campana» y «campana» es de ciento cincuenta y nueve días (12).

En la flota pesquera murciana, todos los barcos menores de 20 TRB están menos de un día en la mar, y sólo un 1 por 100 de las embarcaciones de 20 a 100 TRB está más de un día (13). En el Cuadro número 1 puede comprobarse cómo el tiempo que los tripulantes pasan separados de sus familias aumenta a medida que crece el tamaño de la embarcación. Es-

NOTAS

(*) Ver José Manuel Montero Llerandi: *Mar*, número 250, febrero, 1987.

(1) José Medina Echavarría: *La sociología como ciencia social concreta*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1980, páginas 11-15.

(2) «El valor capitalizado por supuesto de trabajo nos mide, en cierta forma, el grado de desarrollo y equipamiento técnico alcanzado por un sector económico en relación a otros. Ciertamente, la capitalización no es el único factor significativo de este proceso, pero orienta suficientemente este asunto», GAUR, *La pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa*, Caja Laboral Popular, Bilbao, página 48.

(3) *Ibid.*, páginas 48-49.

(4) Ignacio Palacios: «Rasgos estructurales del sector pesquero onubense», publicado en: José Manuel Montero Llerandi: *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: el sector pesquero onubense*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1985, página 426.

(5) GAUR: *op. cit.*, página 322.

(6) Alberto Galván: «Aspectos sociológicos de las comunidades pesqueras canarias», Comunicación presentada a las II Jornadas de Estudios Económicos Canarios, La Laguna, 1981, mecanografiado.

(7) Montero Llerandi: *op. cit.*, página 62.

(8) José Manuel Montero Llerandi: «Estudio sociológico sobre los trabaja-

CUADRO 1

NUMERO DE DIAS QUE LOS TRIPULANTES PASAN SEPARADOS DE SU FAMILIA SEGUN EL TAMAÑO DE LA EMBARCACION (EN PORCENTAJES)

Número de días	TRB		
	Hasta 20 TRB	De 20 a 50 TRB	De 50 a 100 TRB
Menos de 1 día .	90	57	48
De 5 a 7 días	10	41	48
Más de 7 días ...	—	2	4
Total (%)	100	100	100
Número de casos	(62)	(53)	(23)

Fuente: Estudio sociológico sobre los trabajadores del sector pesquero murciano.



pos no podemos salir a la mar, tenemos que parar, especialmente en los meses de invierno (diciembre, enero y febrero).» También afecta el mal tiempo a los barcos de la flota de litoral, como señalaba un patrón de Lepe: «Si estamos cerca de casa y vemos venir el mal tiempo, entonces nos volvemos. En el puerto más cercano que tengamos, allí entramos. El año pasado perderíamos un par de meses de trabajo por el mal tiempo» (11).

una media de trece días, pero en estos barcos el tiempo continuado de estancia en la mar varía considerablemente según el tamaño y la zona donde faenan: un 29 por 100 de los tripulantes consultados señaló que su barco estaba en la mar entre uno y siete días. En la flota artesanal la media es de menos de un día, aunque, en ocasiones, llega hasta los siete días. Ahora bien, el tiempo de permanencia continuada del barco en la mar

datos ofrecen otro matiz de la flota de litoral (barcos de 20 a 100 TRB) y justifican su inclusión en la actividad pesquera pre-industrial, a pesar de algunas desviaciones —como las que presenta esta flota en Huelva— que se explican por el espacio fronterizo que ocupa entre lo industrial y lo pre-industrial. ■

José-Manuel
MONTERO-LLERANDI

dores del mar del sector pesquero murciano», no concluido.

(9) Fernando González Laxe: «Rasgos estructurales del sector pesquero gallego», *Información Comercial Española*, número 546, Madrid, febrero, 1979, página 35.

(10) Roberto Alonso Ucha: «La situación laboral de los trabajadores del mar», *Información Comercial Española*, número 546, Madrid, febrero, 1979, página 80.

(11) Montero Llerandi: *op. cit.*, páginas 108-109.

(12) *Ibid.*: páginas 168-170.

(13) Montero Llerandi: *op. cit.*

Con esta cuenta el fin de mes no cuenta.



Sus problemas para llegar a fin de mes pueden acabar aquí mismo. Porque ahora Banesto le ofrece una cuenta que cierra todas sus preocupaciones: La Cuenta Abierta*.

Un sistema de utilización automática sobre su cuenta corriente, que le permite contar permanentemente con un crédito

de hasta 500.000 ptas. Cómodamente. Sin consultas ni autorizaciones posteriores. Para pasar por alto lo peor del mes.

Y ello, con su cuenta de siempre. Además, sin olvidar los beneficios habituales en una cuenta corriente: talonarios, domiciliaciones...

Póngase al corriente.

Pregunte en Banesto.

Es un nuevo servicio del Banco Español de Crédito.

* El acceso a este servicio no supone ningún gasto para usted.

CUENTA ABIERTA
BANESTO
Banco Español de Crédito

LA sensibilidad mundial en relación con los problemas que plantea la conservación del entorno no es nueva. Pero quizá sea Europa el continente que sigue con más preocupación la continua degradación de sus ecosistemas. Preocupación reforzada por un año como 1986, marcado por la tragedia ecológica.

Por esta razón, no resulta extraño que la Administración Comunitaria pretenda que los ciudadanos se preocupen por el mundo en el que viven y por el valor de lo que les rodea. Para ello, el Consejo de Europa y el Parlamento Europeo han decidido convocar conjuntamente, durante el período comprendido entre marzo de 1987 y marzo de 1988, el Año Europeo del Medio Ambiente, cuyo objetivo prioritario es «conocer mejor las repercusiones del comportamiento presente en el medio ambiente del mañana». Este objetivo resulta especialmente interesante en el caso español, en el que, hasta hace bien poco tiempo, los proble-

mas medioambientales pasaban casi desapercibidos.

En este contexto deben entenderse las manifestaciones del Comité Nacional Español para el Año Europeo del Medio Ambiente: «*El medio ambiente aparece como una de las claves fundamentales en el marco de referencia de la nueva sociedad española.*»

La celebración de este año coincide con tres conmemoraciones de importancia: el 30 Aniversario de la firma del Tratado de Roma, el 15 Aniversario del inicio de la Política Ambiental Europea, y el aumento a 12 de los miembros de la Comunidad.

Según palabras del ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Sáenz de Cosculluela, nos encontramos ante «*un ambicioso programa de divulgación y de acciones de investigación en temas ambientales*». Dentro de este último apartado, hay que destacar la presentación de más de 50 proyectos para recibir financiación europea. Entre estos programas, que incluyen todos los aspectos relacionados con el Medio Ambiente—fauna ibérica, formación ambiental, medios de comunicación, ámbito escolar, preservación de zonas húmedas, parques naturales, y otros de



«Es un ambicioso programa para informar y actuar»

menor envergadura—destacan algunos cuya incidencia es directa sobre el litoral. Por citar algunos, se puede destacar el proyecto de creación de

una Escuela del Mar en Badalona, la formación de un Centro de Información y Educación Ambiental en la Albufera de Valencia, o un Plan piloto para la recuperación de las marismas de la Bahía de Cádiz.

Todos estos programas deben insertarse dentro de los cuatro grandes objetivos que

Sáenz de Cosculluela

«NO ES SOLO CUESTION DE LEYES»

En el transcurso de la presentación del Año Europeo del Medio Ambiente, el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, abordó para MAR algunas cuestiones de esa celebración relacionadas con el ámbito marítimo.

CUALES son las directrices que marca la Comunidad Europea con respecto a la protección de nuestro litoral?

S. DE C.—Uno de los focos preferentes de atención es, sin duda, la protección del Mediterráneo. Como es conocido, la Convención del Mediterráneo ha fijado unos objetivos para los próximos diez años; objetivos que el Gobierno español está cumpliendo escrupulosamente. En estos momentos, presidimos el Buró y la verdad es que se puede asegurar que estamos dando un gran impulso a este asunto, de



El ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, en el curso del acto de presentación del Año Europeo del Medio Ambiente. A su izquierda, el director general del Medio Ambiente, Fernando Martínez Salcedo.

se plantea el Año Europeo del Medio Ambiente:

— Sensibilización del conjunto de ciudadanos de la Comunidad sobre la importancia de la protección del medio ambiente.

— Favorecer una mayor consideración de la política de protección del Medio Ambiente, así como su integración en las diferentes políticas

llevadas a cabo por los Estados miembros de la Comunidad.

— Recalcar la dimensión social europea de la política medioambiental.

— Dar a conocer los progresos y conquistas que han sido realizados por la política comunitaria medioambiental desde su creación.

Varios programas son de protección de nuestras costas

En el acto de presentación del Año Europeo del Medio Ambiente estuvieron presentes, junto con el ministro, el director general de Medio

Ambiente, Fernando Martínez Salcedo, quien recalcó que el deseo común de cuantos participan en el programa es «que, después de este año, no haya ningún ciudadano europeo que deje de conocer cuáles son los problemas ambientales y cómo se abordan desde las distintas Administraciones».

También presente en el acto Concepción Sáenz, presidenta del Comité Nacional, señaló los criterios con que se habían elaborado los proyectos españoles presentados para optar a la financiación europea, resaltando el gran incremento de las ayudas económicas que se van a destinar para subvencionar actividades dirigidas a la defensa del entorno natural.

Por su parte, los grupos ecologistas consultados por MAR han mostrado cierto escepticismo ante la convocatoria del Año: «No nos parece que el tema del medio ambiente se resuelva con un día o con un año. El medio ambiente es un problema político, que exige no sólo imaginación sino un proyecto alternativo de sociedad.» Sin embargo, se han mostrado optimistas al considerar que «este tipo de celebraciones se deben a la presión constante que los grupos ecologistas estamos haciendo». ■

manera que pueda permitir que en los próximos cuatro o cinco años no haya prácticamente aportaciones residuales al Mediterráneo. Pero, a pesar del fomento de las depuradoras y del control en la tasa de vertidos, hay que tener en cuenta que es necesario un tiempo entre la toma de decisión y la realidad de unas inversiones tan complejas. En otro orden de cosas, estamos recuperando playas y estudiando los puntos negros de vertidos al mar. Creo, en definitiva, que se está realizando una gran esfuerzo, como así lo ha reconocido el propio comisario eu-

ropeo del Medio Ambiente, Stanley Davis.

MAR.—¿Qué ocurre con la ley de Costas, que no acaba de hacerse realidad?

S. DE C.—Creo que en estos años se ha legislado mucho, y no se pueden hacer leyes como si fueran productos de fácil acabado. Yo nunca me he comprometido a presentar una ley de Costas con rapidez. Se trata de una ley que estoy estudiando desde hace mucho tiempo, y que procuraré plantear cuando crea que el asunto esté maduro.

MAR.—Pero, en el Informe del Medio Ambiente 1985, editado por el propio Ministerio, ya se hablaba de un borrador...

S. DE C.—Borrador lo ha habido, pero tenga en cuenta que es un texto complejo, sobre el que es necesario reflexionar y analizar mucho. No soy partidario de hacer legislación frondosa. Las leyes tienen importancia, pero creo también que hay muchas cosas que se pueden hacer sin necesidad de cambiar las leyes. Hay que aprovechar todo el margen de acción que sea posible sin necesidad de legislar. ■



EL CALAMAR: LIMPIO DE TINTA Y PLUMA

Ahora las Industrias del Mar, se lo ponen más cómodo;
y mucho más fácil. Calamares limpios, ultracongelados, tiernos
y apetitosos. Preparados para que usted gane tiempo al tiempo.
Rellenos o listos para freír.

Ahora del mar... lo Mejor el Calamar.

Una recomendación del

FROM

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

COLABORA LA ASOCIACION NACIONAL DE INDUSTRIAS
DE ELABORACION DE PRODUCTOS DEL MAR



MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

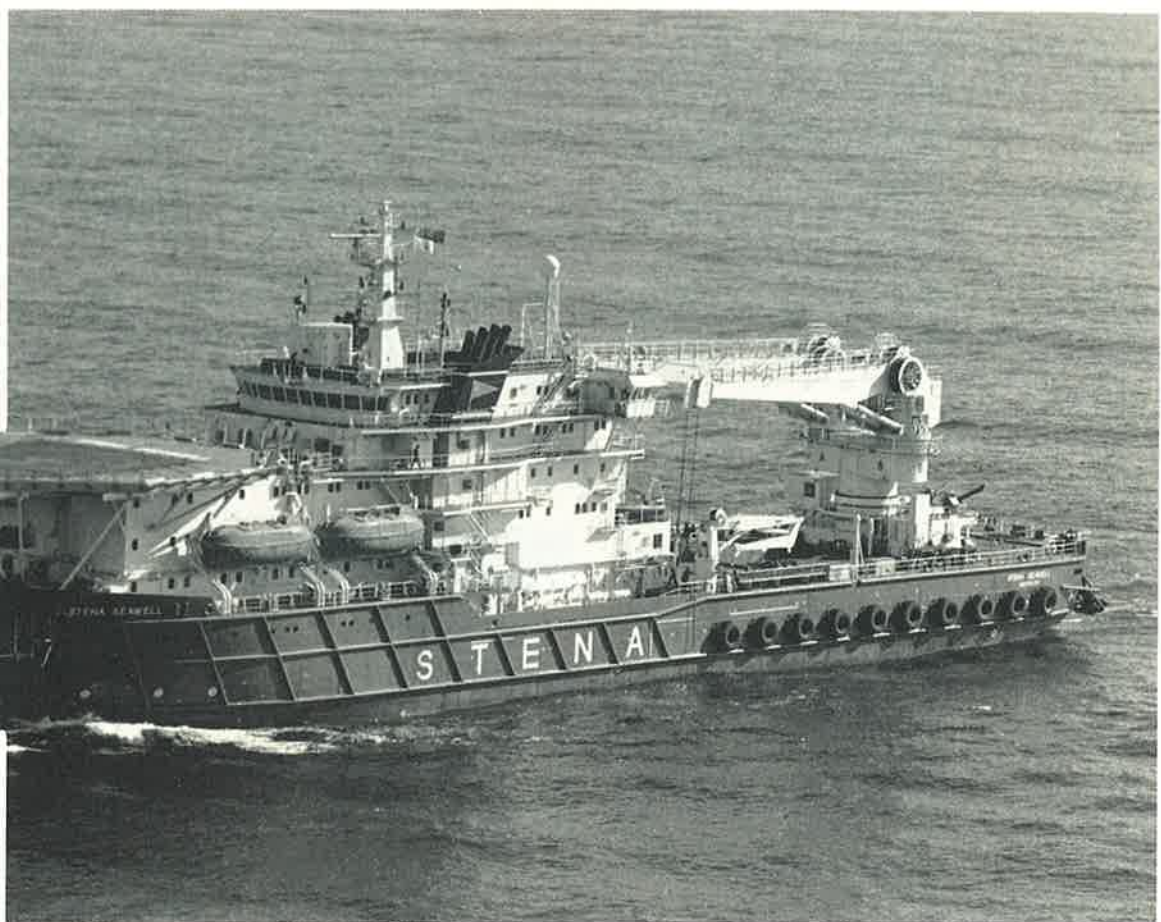
DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

Apartado 249



El Stena Seawell ha sido construido para ahorrar tiempo y dinero a las compañías petrolíferas. Según sus constructores, se trata de una embarcación capaz de sustituir a las semisumergibles.

TECNOLOGIA

● **El Stena, embarcación multiuso para la industria petrolífera**

Con capacidad para realizar una amplia gama de actividades dentro del mismo casco, el Stena Seawell ha sido construido para ahorrar a las compañías petrolíferas tiempo y dine-

ro, con una embarcación rápida y maniobrable, capaz de sustituir a las semisumergibles normalmente utilizadas, que deben ser entretenidas y colocadas en posición por otros barcos.

La embarcación puede llevar a cabo operaciones de buceo, prueba y estimulación de pozos y bombeo de productos químicos para acelerar el flujo del petróleo, actividades normalmente llevadas a cabo por semisumergibles. Además, el Stena Seawell es capaz de levantar cargas pesadas, maniobrar dos campanas de buceo, lucha contra incendios, trabajos en el fondo del mar y aterrizaje de helicópteros. Una de sus campanas

es móvil y cuenta con seis propulsores para regular su movimiento, a la vez que puede seguirse su progreso de manera electrónica, sobre pantallas y monitores de televisión de a bordo.

Sunderland Shipbuilders Ltd, PO BOX 1, Pallion, Sunderland, Tyne and Wear, SR4 6TX, Gran Bretaña. Tel: (783) 67 01 43.

● **Jornadas, Congresos, Actos**

Organizadas por la Secretaría General Técnica del MAPA (Subdirección General de Estu-

Agenda

dios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios) y la Universidad de Santiago de Compostela, se celebrarán en esta ciudad, durante los días 20, 21 y 22 de mayo, unas jornadas sobre «Economía y sociología de las comunidades pesqueras españolas».

Son tres los objetivos de estas jornadas: 1) Conocimiento del estado actual de los estudios económicos y sociológicos sobre la actividad pesquera, especialmente los referidos a las comunidades que ejercen esta actividad; 2) Determinar, impulsar y coordinar futuras líneas de investigación en este campo, y 3) Debatir los modelos de análisis de las comunidades pesqueras y de la realidad social y económica del sector pesquero español. Para más información: Servicio de Estudios Socioeconómicos de la Subdirección General de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios. Calle de Los Madrazo, 11, 1.º derecha, 28001 Madrid. Teléfonos: 522 46 57 y 522 86 30.

Sistema de navegación por satélite «SGB 5000», creado para todo tipo de flota.



● (NP 2601)

El sistema británico de navegación por satélite «SGB 5000», creado para uso de flotas mercantes y embarcaciones

menores, tales como barcos de pesca y yates, ofrece medios excepcionalmente amplios, incluyendo el potencial necesario para ampliar la instalación a GPS (Global Positioning System, o sistema de fijación de posición mundial). Es completamente autónomo y no exige cajetín de conexión externa alguno, ni tampoco suministro de energía, ya que lo tiene integrado. (SG Brown Ltd, Greycaine Road, Watford, Hertfordshire, WD2 4XU, Inglaterra. Télex: 23408) (LPS).

LIBROS

● **ASTURIAS DESDE EL MAR**

de Jesús Ortea y Germán Flor, Ayalga Ediciones, Salinas, 1986, 24 x 30 cm., 220 páginas, 230 ilustraciones a todo color. Con la colaboración de la Caja de Ahorros de Asturias.

De entre los libros asturianos de reciente publicación, destaca el titulado *Asturias desde el mar*, obra de divulgación científica de la que son autores dos jóvenes profesores de la Universidad de Oviedo: Germán Flor, doctor en Ciencias Geológicas, que se ocupa del apartado dedicado a «Litoral y precontinente de Asturias», y Jesús Ortea, doctor en Ciencias Biológicas, que firma los capítulos dedicados a «Flora marina», «Fauna marina», «Artes de pesca y marisqueo», «Caladeros» y «Acuicultura».

La obra es ambiciosa en cuanto a planteamiento y temática, ya que de todas las comunidades autónomas españo-

las, sólo Cataluña cuenta con un estudio semejante, publicado en 1982. Afortunadamente, Asturias dispone ya, a partir de esta obra, de un análisis de conjunto sobre un tema importantísimo, aunque bastante olvidado, como es el del medio marino. Muchos asturianos desconocen, o conocen deficientemente, la riqueza biológica que guarda nuestro mar Cantábrico a lo largo de la amplia fachada marítima que posee el Principado.

● **Convenios Internacionales Marítimos**

Ignacio Arroyo. Librería Bosch. Barcelona.

La obra se compone de tres gruesos volúmenes, con un total de 2.390 páginas, precedidas de un denso Estudio preliminar de otras 50. Desde el punto de vista sistemático, se divide en cinco grandes libros: *Organismos Internacionales*, *Estatuto Jurídico del Mar*, *Navegación y Tráfico Marítimo*, *Gente de Mar* y *Comercio Marítimo*. En total son 109 epígrafes, más los índices, cronológico, analítico de materias, por países y estadístico.

El libro primero, de los *Organismos Internacionales*, se reparte en dos capítulos en base

Agenda

TURIAS de el mar



El libro quinto se dedica al *Comercio Marítimo*. Se trata de la rica legislación internacional dedicada al tradicional derecho mercantil marítimo. Aunque se consideran básicamente los aspectos nacidos en las relaciones entre particulares, no dejan de existir también las disposiciones de naturaleza pública: por ejemplo, alguno de los convenios referidos al buque.

El libro quinto termina con el capítulo cuarto sobre los accidentes marítimos. La tónica de los salvamentos, los abordajes y la liquidación de la avería gruesa están conformados por normas universalmente aceptadas.

Esta apretada presentación del Índice sistemático dispensa todo comentario ulterior sobre el alcance y significación.

● Becas, Ayudas, Premios, Concursos

● El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación convoca concurso de méritos para la adjudicación de diversas ayudas a trabajos de recopilación bibliográfica, finalización de tesis doctorales y compilación de lecturas monográficas en materias relacionadas con las ciencias sociales. Las solicitudes para concursar a los tres tipos de ayuda deberán presentarse, directamente o por vía postal, en el Registro Central del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Paseo Infanta Isabel, número 1, 28014 Madrid) hasta las 12 del mediodía del 15 de marzo de 1987, y deberán dirigirse al secretario general técnico del Departamento.

● El Instituto organizador de la Semana del Mar de Vilanova i la Geltrú, que se celebrará en la segunda quincena del próximo mes de junio, convoca el premio «I Concurso de Poesía Marinera», al que podrán concurrir poesías en castellano y catalán, estableciéndose sendos premios, uno para cada modalidad. Para más información: Passeig Maritim, 63. Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Teléfonos: 815 19 16 y 815 56 25.

al carácter intergubernamental o no de la organización.

El libro segundo, *Estatuto Jurídico del Mar*, se articula en tres capítulos: régimen jurídico del mar y de los fondos marinos, protección del medio marino y la contaminación, y estrechos, canales internacionales, vías navegables y puertos.

El libro tercero toma como referencia la *Navegación y el Tráfico Marítimo*. Repartido en dos capítulos, el primero se subdivide a su vez en navegación y seguridad. El conjunto ofrece la perspectiva de un conglomerado de normas técnicas.

El libro cuarto, *Gente de Mar*, se explica por sí mismo. Comprende la denominada legislación laboral marítima internacional. Condiciones de trabajo, certificados de capacidad y seguridad social son los tres capítulos que lo integran.



● (NP 2637)

La brújula electrónica «Cetrek 555» puede conectarse a sistemas de navegación hiperbólicos o por satélite y se asegura que es el único compás que existe con corrección automática de desviación. Diseñado para dar una respuesta instantánea a los cambios de rumbo, tiene una precisión de $\pm 1^\circ$. (Cetrek LTd, 11 Balena Close, Creekmoor, Poole, Dorset, BH17 7DB, Inglaterra. Télex: 41360) (LPS).

Modelo de la brújula electrónica «Cetrek 555», de fabricación británica.

Relevos en el ISM

El nombramiento de Leopoldo Cal para el cargo de secretario general del FROM, y la designación de José Antonio Sánchez Riera para la Dirección del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Pesca Marítima, han significado, a su vez, una remodelación del equipo directivo del Instituto Social de la Marina. Como ya se informó en el número anterior de MAR, Rafael Lobeto Lobo ocupó la Subdirección General de Acción Social Marítima, que desempeñaba anteriormente Leopoldo Cal. Para la Secretaría General, que dejaba vacante Sánchez Riera, ha sido nombrado Félix González Bruno. Y el cargo de este último, la Subdirección General de Administración y Análisis Presupuestario, será desempeñado por Fernando Gutiérrez Benjumea.

En la foto de arriba, Fernando Gutiérrez Benjumea; en la de abajo, Félix González Bruno.



FELIX González Bruno, recién nombrado Secretario General del Instituto Social de la Marina, es madrileño y tiene 41 años. Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Central de Madrid, trabajó en la empresa privada hasta marzo de 1971 y, a partir de abril de ese mismo año, ingresó en la Administración del Estado, en calidad de contratado por el Gabinete de Estudios del Plan de Desarrollo, para realizar estudios de evaluación de los resultados económicos de los Polos de Burgos, Valladolid y Zaragoza y de los Planes de Badajoz, Jaén y Tierra de Campos. Sus conclusiones fueron publicadas por el Instituto de Desarrollo Económico.

En julio de 1973 ingresa en el Cuerpo Técnico —escala de Contabilidad— y, posteriormente, en 1979, en el Cuerpo de Intervención y Contabilidad de la Seguridad Social. Desde entonces, ha sido jefe de la Unidad de Administración de la Delegación del Instituto Social de la Marina en Barcelona y en Vilagarcía de Arousa; inspector de los Servicios Administrativos y jefe de los Servicios Generales de la Seguridad Social del ISM, en Madrid.

En febrero de 1984, es nombrado jefe del Servicio de Gestión Presupuestaria de ese mismo organismo y, cuatro meses más tarde, ocupa la Subdirección General de Administración y Análisis Presupuestario.

Félix González Bruno tendrá que coordinar a partir de ahora todas las competencias y funciones relacionadas con los Organos Colegiados, Personal, Asesoría Jurídica, Informática y las que en él delegue el director general, según lo establecido en el artículo tercero del Real Decreto de julio de 1981, por el que se reestructuró el Instituto Social de la Marina.

El nuevo subdirector general de Administración y Análisis Presupuesta-

rio, Fernando Gutiérrez Benjumea, nació hace cuarenta y tres años en Marchena (Sevilla). Tras finalizar sus estudios de Bachillerato cursó la carrera de ingeniero técnico industrial de Sevilla. Más tarde se trasladó a Málaga para licenciarse en Ciencias Económicas (Sección de Economía de Empresa) en la Universidad de esta ciudad.

Prestó sus primeros servicios en la empresa privada: tres años en Siemens y cuatro como Director Comercial de COMESUR, S. A. En febrero de 1975 aprobó, con el número uno, la oposición para ingresar en el Cuerpo Técnico —Escala de Contabilidad— del Instituto Social de la Marina.

En esa misma fecha fue destinado a la Dirección Provincial de Castellón, como jefe de la Unidad Administrativa de Administración, ejerciendo también las funciones de interventor de dicha Dirección Provincial. En julio de 1977 se trasladó a Madrid, como jefe de la Sección de Contabilidad de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo.

Cuatro años más tarde, en junio de 1981, ocupó el puesto de jefe de Servicio Técnico-Estadístico de la misma entidad, con responsabilidad en las áreas de Gestión Económica y Financiera, Contabilidad, Reaseguros, Estadísticas e Informática. En julio de 1984, fue nombrado jefe del Servicio de Gestión Presupuestaria, puesto que desempeñaba en la actualidad y cuyas funciones son el desarrollo en todas sus fases de los presupuestos del Instituto Social de la Marina.

La tarea a la que se tendrá que enfrentar a partir de ahora Fernando Gutiérrez Benjumea será la de formular, en términos de objetivos y programas de gasto, los planes de actuación del ISM, tramitar los expedientes de modificaciones presupuestarias y confeccionar el anteproyecto de presupuestos del Instituto.

Hechos el uno para el otro.



La elección de un motor no sólo debe hacerse por sus prestaciones en fábrica, sino también, y en especial, por la garantía de obtenerlas en la mar.

BAUDOIN ha puesto los medios para cumplir esta exigencia.

BAUDOIN proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

BAUDOIN lo adapta y lo personaliza para cada barco, de acuerdo con el armador y con el astillero.

BAUDOIN prueba las prestaciones ofrecidas sobre el propio barco (velocidad y tracción).

BAUDOIN dispone de una red de servicio mundial dispuesta a intervenir donde y cuando usted lo solicite.

BAUDOIN : el compañero responsable.



165, bd de Pont-de-Vivauz
13010 MARSEILLE
FRANCE
TEL. (91) 79.90.91
TELEX MOBOD A 410 944 F

BAUDOIN ESPAÑOLA
Paseo de la Habana 17
Quinto A
MADRID 16
TEL. (91) 411.50.66/411.51.17
TELEX 46062 DNP



El Ministerio de Trabajo
y Seguridad Social
informa:

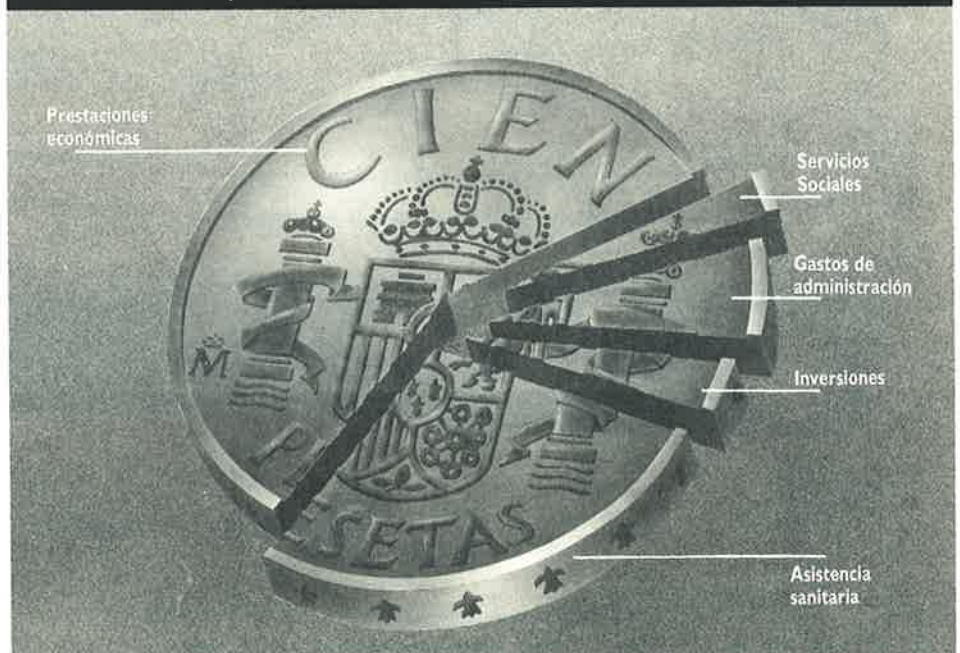
QUE SERVICIOS GARANTIZAN SUS COTIZACIONES

La Seguridad Social es cosa de todos y, por tanto, debemos conocer en qué se invierte el presupuesto de casi 4,5 billones de pesetas que tiene asignado para este año.

La Seguridad Social la pagamos entre todos. Empresarios y Trabajadores aportan sus cotizaciones y el Estado ayuda a la financiación de estos servicios mediante subvenciones que cubren la cuarta parte de gastos de la Seguridad Social.

Nuestro interés y nuestro compromiso es mejorar los niveles de protección que la Seguridad Social ofrece a los españoles. Alcanzar ese objetivo es tarea no sólo del Gobierno, sino de todos los españoles, puesto que todos participamos en su financiación.

Distribución del presupuesto de la Seguridad Social



Cuadro de distribución del presupuesto de la Seguridad Social en 1987

Prestación o Servicio		Pesetas de cada 100	Cifras absolutas (Millones)
Prestaciones económicas	Pensiones	60,85	2.661.101
	ILT (subs. baja enfermedad).....	4,57	199.700
	Invalidez provisional.....	0,97	42.264
	Protección a la familia.....	1,03	45.313
	Otras prestaciones y ayudas.....	0,24	10.625
Total		67,66	2.959.003
Asistencia sanitaria	Asistencia sanitaria con medios propios	17,44	762.687
	Asistencia sanitaria con medios ajenos.....	3,99	174.403
	Farmacia	4,20	183.848
	Total	25,63	1.120.938
Servicios Sociales	Servicios Sociales	1,32	57.529
Gastos de administración	Administración de prestaciones económicas, sanitarias, servicios sociales y servicios de recaudación	3,58	156.371
Inversiones	Inversiones reales	1,69	73.966
Totales		99,88	4.367.807

LOS 4,373 billones de pesetas que constituyen el presupuesto de la Seguridad Social se distribuyen en Prestaciones económicas, sanitarias y sociales.

El gráfico muestra la distribución del presupuesto de forma global, mientras que en el cuadro se detallan las cantidades destinadas a las diferentes prestaciones económicas, a la asistencia sanitaria desglosada por medios propios o ajenos y gastos de farmacia, Servicios Sociales y los gastos de administración de las prestaciones y servicios prestados y de recaudación.

PENSIONES

TIPOS DE PENSIONES

Las pensiones de jubilación se obtienen a partir de los 65 años (60 en caso de jubilación anticipada).

A las pensiones de viudedad y orfandad tienen derecho el esposo o esposa sobreviviente y los hijos huérfanos menores de 18 años o mayores incapacitados, respectivamente.

Existen también pensiones por defunción del trabajador en favor de familiares (nietos, hermanos, madre, padre y abuelos).

Las pensiones de invalidez en sus distintos grados (parcial, permanente, total, absoluta y gran invalidez), se obtienen cuando por enfermedad o accidente no se puede seguir trabajando.

Cuantías

La cuantía de las pensiones depende de las cotizaciones realizadas por el trabajador a lo largo de su vida, tanto del número de años como de su importe mensual.

Debe tener usted en cuenta que el importe de la pensión de jubilación es el 100% de la base reguladora si se ha cotizado 35 o más años. En el caso de la invalidez también se puede alcanzar el 100% si el grado de invalidez imposibilita al beneficiario para cualquier tipo de trabajo (invalidez absoluta); inclusive, puede alcanzar el 150% en el caso, de gran invalidez, que precise de una persona que atienda sus necesidades y cuidados básicos.

En todo caso, la Seguridad Social le garantiza una "pensión mínima", siempre que no disponga de ingresos superiores a 500.000 ptas. al año.

PENSIONES ASISTENCIALES

Si usted nunca cotizó a la Seguridad Social o lo hizo por un período inferior al mínimo exigido para tener derecho a la pensión de jubilación o invalidez, puede optar a una pensión asistencial, cuya cuantía queda establecida este año en 15.120 ptas. al mes. A este tipo de pensiones pueden acceder:

- Los españoles de 69 años o más y
- Los enfermos o incapacitados.

El solicitante no debe tener recursos económicos propios y que sus familiares no puedan proporcionarle lo necesario para su subsistencia.

Estas pensiones se solicitan en las Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social o en el Departamento correspondiente de las Comunidades autónomas que tienen transferidas estas competencias.

PARA el abono de las pensiones, la Seguridad Social dedicará este año casi el 61% del presupuesto. Esto quiere decir que más de dos billones seiscientos mil millones de pesetas se dedicarán a pagar a los cinco millones y medio de pensiones que existen actualmente en la Seguridad Social, más aquellas que se reconozcan a lo largo del presente año

Clase de pensión	Importe mensual en pesetas	
	Con cónyuge a su cargo	Sin cónyuge a su cargo
Jubilación		
Con 65 años o más	35.165	31.590
Menores de 65 años	30.780	27.560
Invalidez		
Gran invalidez	52.555	47.385
Invalidez absoluta	35.165	31.590
Invalidez total (mayores 65 años)	35.165	31.590
Invalidez parcial (mayores 65 años)	30.780	27.560
Viudedad		
Mayores de 65 años	—	24.065
Menores de 65 años	—	20.780
Orfandad		
Normal	—	9.330
Absoluta	—	30.110
Favor familiares		
Por beneficiario	—	9.330
Invalidez provisional	25.920	23.430
SOVI		
Vejez e invalidez	23.140	23.140
Viudedad mayor 65 años ..	—	19.770
Viudedad menor 65 años ..	—	16.885

Revalorización de las pensiones de la Seguridad Social para el año 1987

Cuantías mensuales 1986	Incrementos	
	Ley anterior	Ley 26/85
Pensiones mínimas con cónyuge	8%	8%
Pensiones mínimas sin cónyuge	6%	6%
Resto pensiones hasta 40.140 ptas/mes	6%	6%
De 40.141 a 40.522 ptas/mes	Suben hasta 42.548 ptas.	Suben hasta 42.548 ptas.
De 40.523 a 82.858 ptas/mes	5%	5%
De 82.859 a 84.000 ptas/mes	Suben hasta 87.001 ptas.	5%
De 84.001 a 187.950 ptas/mes	Suben 3.000 ptas. al mes	5%
De 187.951 en adelante	—	—
Pensiones SOVI	5%	—

Aclaración: Si la pensión ha sido causada durante el año 1986, y su importe no excede de 40.522 pesetas mensuales, se revalorizarán en un 5%.

RESUMEN DE LOS SERVICIOS

De cada 100 pesetas manejadas por la Seguridad Social, 67,66 se devuelven a los españoles en concepto de pensiones, subsidios, ayudas, etc. Otras 25,63 pesetas sirven para pagar los servicios sanitarios y farmacéuticos que recibimos.

Jubilados, pensionistas, drogodependientes y refugiados, entre otros colectivos, pueden tener plaza en un centro o residencia de atención o acceder a programas de rehabilitación. Esto supone 1,32 ptas. de cada 100.

En total, con la suma de los tres capítulos mencionados, podemos ver que 94,61 ptas. de cada 100 ingresadas por la Seguridad Social vuelven a sus beneficiarios.

Está claro que la Seguridad Social es, ante todo, protección; es un "paraguas" protector de necesidades básicas para los españoles y un compromiso entre todos.

Más información

Apartado de Correos 65.000 en cada una de las provincias.

Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social.

Direcciones Provinciales del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Subdirección General de Información Administrativa.

C/. Agustín de Bethancourt, n.º 4

Tels. 253 62 78

253 60 00, exts. 20.12 y 20.13

28003 MADRID

SEGURIDAD SOCIAL, UN COMPROMISO ENTRE TODOS



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

RECUPERADO EL CADAVER DE MANUEL GRAÑA

El cadáver de Manuel Graña Castiñeiras, patrón de costa del pesquero «María Luisa Carral», hundido en la noche del 26 al 27 de mayo pasado en aguas irlandesas, llegó a Santiago de Compostela el 9 de febrero. El féretro fue trasladado en un furgón hasta la localidad de Malpica, en la que, tras el funeral, recibió sepultura.

El cuerpo de Manuel Graña fue el único que apareció de los 15 tripulantes del «María Luisa Carral», ya que, si bien, en las costas irlandesas las autoridades encontraron otros dos cadáveres, dado su estado de descomposición, eran inidentificables.

Manuel Graña, de 35 años, que deja viuda y tres hijos, pudo ser identificado gracias a un reloj de pulsera en el que estaban grabadas las iniciales del relojero y la fecha en la que le hicieron una reparación, y por la reconstrucción de algunos papeles que llevaba en el bolsillo.

La tramitación del traslado de su cadáver fue realizada por la Embajada de España en Irlanda y por el Instituto Social de la Marina, en contacto permanente con el armador del buque, Javier Carral, hasta que la familia se trasladó a Irlanda para la recepción del cuerpo.

El «María Luisa Carral», un buque de 34 metros construido en 1968, había salido del puerto de La Coruña el 24 de mayo de 1986, con rumbo a Rock-all en la zona del Gran Sol, desapareciendo dos días después.

EL ALQUILER DE BARCOS SUPUSO 859 MILLONES

El volumen de ingresos por barcos de alquiler de barcos en España ascendió a 859 millones de pesetas durante el último año, según un estudio sobre «El charter náutico turístico en Europa» realizado por la Secretaría General de Turismo, dependiente del Ministerio de Transportes, que fue presentado por la directora general de Política Turística, Margarita González, en el Salón Náutico de Barcelona.

El estudio tiene como objetivo conocer la situación actual del subsector charter náutico-turístico en los países ribereños del Mediterráneo y analizar la estructura del mismo en España, Italia, Francia, Grecia, Yugoslavia, Turquía y Alemania.

Este subsector supera la cifra de 1.200.000 usuarios, de los que España absorbe el 3 por



100 y la mayoría de ellos, un 82 por 100, corresponden a Baleares. De los 35.000 usuarios que alquilan embarcaciones en España, el 80 por 100 son extranjeros y el 20 por 100 restante son catalanes y madrileños, principalmente. El charter náutico-turístico da trabajo en nuestro país a unas 200 personas, cifra que se eleva a 700 en temporada alta. Se alquilan 417 embarcaciones a través de 30 empresas españolas y 12 extranjeras.



EL MAR SE COBRO 72 VIDAS EN 1986

Durante el pasado año, un total de 72 españoles perdieron la vida en el mar como consecuencia de accidentes de diversa naturaleza, según datos oficiales conocidos el pasado mes.

En más de la mitad de estos accidentes, los fallecidos eran gallegos y el resto se repartían entre habitantes de otras comunidades autónomas. Concretamente, fallecieron en el mar 51 gallegos; 7 vascos; 3 valencianos y los restantes eran andaluces, canarios y catalanes.

Las aguas nacionales que han sido consideradas más «peligrosas» son las gallegas. Entre las internacionales, las irlandesas fueron las que se cobraron más vidas.

El tipo de embarcación que sufrió más accidentes en el mismo año fue el buque mercante, de cuya modalidad se registraron 43 casos y, en segundo lugar, el pesquero con un número total de 36.

CENTRO DEL ISM EN LAS SEYCHELLES

Tal y como adelantaba esta revista en su anterior número, en los últimos días de febrero ha entrado en funcionamiento el nuevo centro asistencial del Instituto Social de la Marina en las Islas Seychelles, con sede en la capital Victoria, para la asistencia de las tripulaciones de la flota atunera española que faena en el Índico. A tal efecto, se ha trasladado al archipiélago el doctor Santiago Yáñez Pérez de Vargas, médico del Programa de Sanidad Marítima del ISM, actualmente con destino en la Dirección Provincial de San Sebastián. Durante los meses de abril, mayo y junio, facultativos del programa de Sanidad Marítima se desplazarán a Diego Suárez (Madagascar), dado que en dicha temporada

ENERO

Fecha	Noticia	Medio
24-1	El patrón del pesquero «Mar IV» es condenado por las autoridades irlandesas a pagar una multa de 24 millones de pesetas al haber sido declarado culpable de faenar sin licencia.	P. Gallega
25-1	UGT-Marina Mercante denuncia que la venta de mercantes al extranjero convierte a España en un «mercadillo».	P. Gallega
25-1	Los pesqueros vascos, con bandera inglesa, «Cuco» y «Leversande» son apresados por autoridades galas por faenar ilegalmente.	P. Vasca
26-1	El Frente Polisario hunde un barco de recreo. Sus tripulantes, una española y un sueco, fueron rescatados.	P. Canaria
27-1	El subdirector general de Ordenación de la Flota Pesquera, Rafael Morán, anuncia la puesta en marcha de una «Vuelta a España» por parte de las autoridades pesqueras para explicar las ayudas que la CEE prevé para el sector pesquero.	P. Cantabria
28-1	El pesquero cántabro «Gloria Tomás» sufre un incendio frente a la costa de Lekeitio. Sus tripulantes resultaron ilesos.	P. Cantabria
29-1	El pesquero vasco «Ludiko Atxine» es apresado por las autoridades francesas a 25 millas de la costa de Bayona para ser sometido a un «control administrativo».	P. Vasca
30-1	Comienza el juicio de Juan Carlos Viñas, el vigilante arousano acusado de disparar contra un mariscador en Cambados en junio de 1985.	P. Gallega
30-1	La nueva sociedad Vigo Reig, de capital norteamericano y español, anuncia la compra de la factoría de Ascón en Meira.	P. Gallega
31-1	El director general del ISM, Constantino Méndez, inaugura la Casa del Mar de A. Guarda.	P. Gallega
FEBRERO		
1-2	Entra en vigor la nueva zona de pesca de 200 millas en torno a las Islas Malvinas. En ella faenan unos 60 pesqueros españoles que se verán afectados por la decisión unilateral de Gran Bretaña.	P. Nacional
1-2	El Rey inaugura en Barcelona el XXV Salón Náutico Internacional.	P. Nacional
1-2	El pesquero vasco «Galerna II» es detenido por una patrullera gala cuando faenaba en aguas francesas sin licencia.	P. Vasca
3-2	Es repatriado el cadáver del patrón del pesquero gallego «María Luisa Carral» desaparecido en mayo del pasado año.	P. Gallega
3-2	Los tripulantes del pesquero gallego «Estrella del Norte», incendiado frente a las costas de San Sebastián, son encontrados sin novedad.	P. Nacional
4-2	El pesquero «Monte San Adrián», que se incendió en alta mar, llega al puerto de La Coruña remolcado por el «Valle de Atxondo».	P. Nacional
4-2	Primera reunión en Madrid del Comité consultivo sobre política marítima internacional que trató cuestiones de legislación marítima.	P. Nacional
5-2	El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación se reunió con los presidentes de las Organizaciones de Productores.	P. Gallega
6-2	El pesquero de Ondárroa «Galerna II» es puesto en libertad, tras pagar una multa de 2,6 millones de pesetas.	P. Vasca
6-2	Se reduce en una cuantía de 1,20 pesetas el gasóleo utilizado por los buques de pesca.	P. Nacional
7-2	Juan Carlos Viñas, el guarda jurado que disparó contra el mariscador Santiago González, en mayo de 1985, es condenado a un arresto de tres meses, multa de 80.000 pesetas e indemnización al herido de 150.000.	P. Gallega
8-2	El «Pescapuerta IV» y el «Nuevo Alcocero» concluyen sus prospecciones en la Antártida.	P. Gallega
10-2	Es localizado el pesquero santanderino «Maite» que estuvo en paradero desconocido varios días a causa de una avería en el motor.	Agencia EFE
11-2	El buque de arrastre «Enero» se hunde a causa de agua a escasas millas de las costas de Muros. No hubo desgracias personales.	P. Gallega
14-2	Un barco español y otro hispano británico, el «José Joaquín Gaztelu» y el «Tadorne», respectivamente, son apresados por autoridades francesas por faenar sin autorización.	P. Gallega
14-2	El Consejo de Ministros aprueba un real decreto por el que se conceden 3.700 millones de pesetas de subvención al sector pesquero para su reestructuración.	P. Nacional
15-2	Las autoridades santanderinas buscan al pesquero «Hermanos Ezquiaga» desaparecido en las costas cántabras.	P. Cantabria
16-2	Se reanudan las conversaciones entre autoridades pesqueras andaluzas y los mariscadores para evaluar los daños producidos por la prohibición de faenar a causa del fuerte índice de contaminación.	P. Andaluza
17-2	Se prohíbe la venta ambulante de pescado en Santurce. Ello conllevará la desaparición de las populares «sardineras».	P. Nacional
18-2	El armador del pesquero español «Grampion Admiral» deberá pagar una fianza de 43 millones de pesetas después de haber sido detenido por una patrullera irlandesa acusado de no cumplir la ley comunitaria respecto a la nacionalidad de la tripulación.	P. Gallega

la flota atunera centra sus operaciones en aquella zona.

La insuficiente infraestructura sanitaria de las Islas Seychelles, unida al elevado número de pescadores españoles que trabajan en aquellas aguas, más las perspectivas de aumento de la flota, han aconsejado la creación del nuevo centro asistencial del ISM. Su necesidad se puso de manifiesto en el transcurso de las reuniones de las Comisiones mixtas que estudiaron el acuerdo de pesca España-Seychelles.

La flota atunera española de cerco empezó a faenar en aguas de las Islas Seychelles el año 1984, una vez firmado el acuerdo con dicha república. Actualmente está compuesta por 12 buques, más dos con banderas del Reino Unido y Panamá, respectivamente, en los que trabajan un total de 500 españoles.

ESPAÑA PAGO CASI 3.000 MILLONES POR DERECHOS DE PESCA

España abonó a países extranjeros en 1986 la cantidad de 2.785 millones de pesetas en concepto de impuestos, tasas, cánones, multas y otros derechos de pesca según datos oficiales dados a conocer recientemente.

El país que recibió mayor cuantía fue Marruecos, con una cifra próxima a los 2.000 millones de pesetas, seguido de Senegal que recibió de España casi 320 millones por los mismos conceptos. El país que menos percibió fue el Congo, con 17 millones.

En estos conceptos, además de los pagos por sanciones y derechos de pesca, también se



incluyen cantidades relativas a las ayudas previstas dentro de la cooperación bilateral entre el Gobierno español y los de terceros países.

En los diez primeros meses de 1985, España abonó por los mismos conceptos un total de 3.000 millones de pesetas, destacando Marruecos como el país más favorecido. La razón de que hayan disminuido los pagos se fundamenta en que los acuerdos de pesca con algunos países se han consolidado

y, por tanto, las multas por infracciones son mínimas.

En este último concepto, hay que señalar que un total de 834 millones de pesetas tuvieron que pagar los armadores de los 101 barcos españoles apresados por diferentes países en el año pasado. Las unidades navales irlandesas, con 31 apresamientos, figuran a la cabeza de los países que más detenciones de barcos españoles han realizado, seguido de Marruecos, Francia, Canadá e Inglaterra.

A FLOTE O EN NAVEGACION En cualquier puerto

NET, s. a.

Para cubiertas, tanques, bodegas, cascos, interior de tuberías...

- ▶ Arenado y granallado convencional.
- ▶ Arenado húmedo a alta y muy alta presión.
- ▶ Desincrustación y eliminación de óxidos y pinturas por agua, sistema automatizado HR hasta 920 Kg/cm².
- ▶ Aplicación de todo tipo de revestimientos y pinturas.

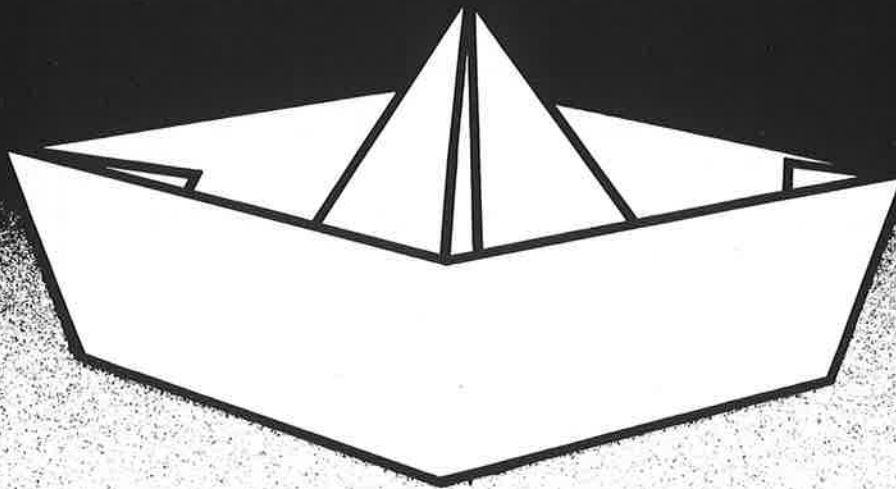
OTROS SERVICIOS:

- ▶ Limpieza química.
- ▶ Limpieza por agua de enfriadores, colectores de mar, calderas.
- ▶ Cepillado y pulido de superficies y hélices.
- ▶ Inspecciones por cámara submarina.
- ▶ Inspecciones técnicas de tratamientos superficiales.
- ▶ Válvulas y medición de espesores.

Central: VALENCIA - C/ Mendizabal, 123 - BURJASOT
Tel. 363 96 61 - Telex 61018 NET
Delegación: MADRID - Tel. 275 80 04

Unidos en una mutua para lograr seguridad

El riesgo de la pesca
no debe
convertirse en aventura.



Navegación Pesquera
Aparatos radio-electrónicos, Aparejos,
Seguros Pesca, Desembolsos, Equipaje Tripulaciones, etc.

SOCIEDAD DE SEGUROS
MUTUOS
MARITIMOS DE VIGO

Desde 1895

Avda. García Barbón, 12-2.º — Telf. **43 29 33**
Telex: 83128 MUTU. Vigo

Ruyard Kipling

ESCRITOR SOBRE EL MAR

Decía Kipling que el destino le había dado las cartas y que a él no le quedaba otro papel que el de jugar con ellas, se supone que lo mejor posible. Las jugó, según todo lo que sus biógrafos nos dan a entender, francamente bien, aunque su apuesta le haya llevado a ocupar lugares muy diferentes en el papel que la crítica literaria y los gustos del público le han otorgado.


NACIDO en Bombay, en 1865, se educó en Inglaterra desde muy niño y ha llegado a convertirse en el símbolo de los escritores coloniales. Su reputación ha atravesado diversos avatares. Ha sido acusado de espía inglés, denostado como colonialista feroz, valorado como sensible conocedor del folklore hindú, y últimamente, también empieza a considerarse un pensador de filosofía finalmente dibujada bajo las aventuras de sus relatos y novelas. Se le ha llegado a buscar una afinidad moral con Albert Camus. «Un moralista al servicio de la juventud», se ha escrito de él. Y es cierto que los jóvenes han sido durante largos años sus mejores lectores. Casi los únicos. Kipling tenía una tendencia sentimental muy fuerte hacia los jóvenes, sin duda estimulada por la pérdida, en 1899, de su hija mayor, y en 1815, de su hijo, que murió en la guerra.

En la actualidad, sus libros se leen desde otro punto de vista. Se busca en ellos un mundo de valores adultos; una concepción compleja de la existencia, que tiene mucho que ver con su gusto por el mundo de los anglo-hindúes, esos marginados del Imperio que no dejaban de ser ciudadanos de segunda. El gusto por lo exótico —tan propio de toda esta generación tocada por el cambio de culturas y el enfrentamiento con formas de vida tan opuestas y escindidas entre Oriente y Occidente— compone otro rasgo fundamental de su escritura.

Los dos están presentes en un cuentecito suyo, que ha servido de excusa a estas líneas, y que puede servirnos para presentar a Kipling en esta revista del mar. Otro día habrá que escribir acerca de algún libro suyo, como *Capitanes intrépidos*, donde el mar llena, en toda su plenitud, las páginas.

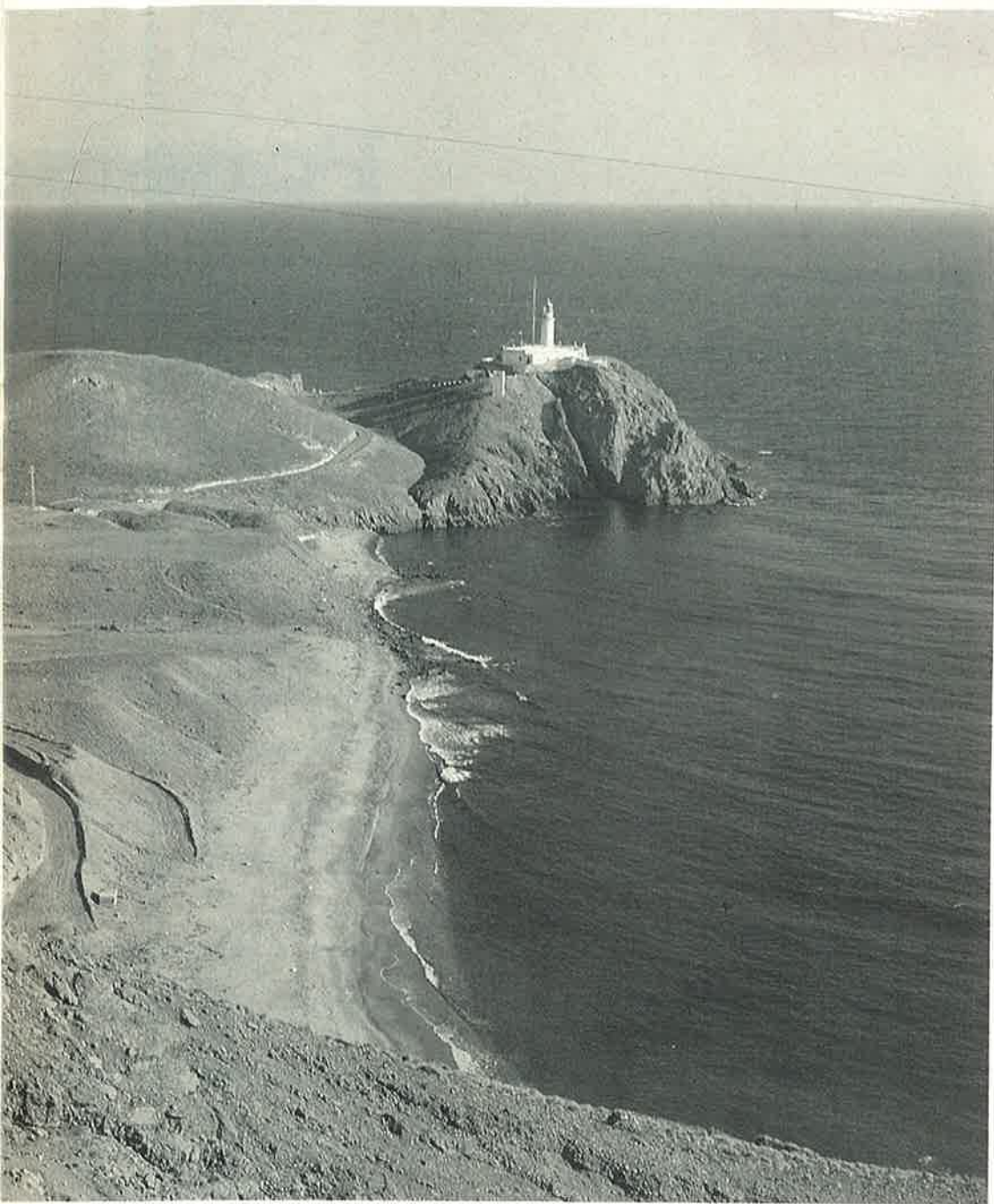
El cuentecito en cuestión se titula *El perturbador del tráfico*, y es ejemplar por varias razones. La primera —que ya se ha anunciado de pasada— porque nos hace salir de ese esquema de Kipling como escritor de tierra adentro, como hombre de la jungla y de las misteriosas superficies continentales. También Kipling escribió acerca del mar. Y —esa es otra de las razones que convierten en ejemplar el cuento— lo hizo exactamente con la misma filosofía con que se ocupó de la India. Para él, el mar es una forma de desarraigo, que crea un tipo de marginación y que conduce por el camino de la soledad hasta la paranoia.

El perturbador del tráfico es la historia de un viejo marinero que acaba convertido en farero en un remoto lugar de Asia. Y allí, en la soledad de aquel faro, desde donde veía «los tigres que salían de la espesura y se dedicaban durante la marea baja a cazar cangrejos», forja una obsesión que va creciendo de manera idéntica a como crece el imperio que, en el interior, tejen los protagonistas del cuento *El rey del Kafiristán*, el que dio pie para que John Huston hi-



«El perturbador del tráfico» es la historia de un viejo marinero que acaba convertido en farero en un remoto lugar de Asia.

ciese su película «*El hombre que quiso ser rey*». Para Kipling, el mar es un espacio tan económicamente literario como la selva. Es, digámoslo así, otra selva; el reverso de la selva que levanta, en su soledad y desarraigo, imponentes castillos de marginación.



LA SOLEDAD DEL FARO PUEDE FORJAR LA OBSESION DE UN IMPERIO

El solitario —de tierra, o de mar adentro— crea mundos propios que crecen libremente y que lo hacen a contrapelo, contra el sistema social que debería contenerlos, pero que está lleno de espacios blancos. Los universos creados en la soledad de la selva o del mar

son como un cáncer que se abre paso en el cuerpo del sistema. Acaban siendo estrangulados porque tienen la fuerza de lo que ha crecido en libertad y que amenaza la perfección de las convenciones.

Kipling convierte el mar —como la selva— en el espa-

cio de la rebeldía, y la rebeldía es para él un acto individual en el vacío, un grito que no encuentra eco en pared alguna y que está condenado al fracaso.

Muchos han encontrado en Kipling un moralista blando, que canta una bobalicona ale-

gría de vivir. Hay que saber leerlo en sus mejores páginas, con una perfidia que arremete contra ese concepto elaborado por sus apóstoles y, como siempre, peores amigos: lectores interesados. Daniel Drovot, el «rey de Kafiristán», acaba teniendo la superficie exacta de una cabeza cortada: la suya propia. Es más cruel, pero no diferente, de la imagen que ofrece Dowse, el perturbador del tráfico, cuando se descubre preso y desnudo ante un espejo. A Kipling hay que saber leerle el pesimismo. Incluso la inocencia de *El libro de la jungla*, o de *Kim*, están llenas de una melancolía que sólo puede nacer de la conciencia de algo perdido.

Digamos que, cuando Kipling ha escogido como espacio literario el mar, lo ha hecho con una tozudez romántica: sabiendo que elegía no una realidad desde la que elaborar un texto literario, sino una metafísica de espacios en los que aún puede crecer la rebeldía de los sueños. Para Kipling, el mar no es más que una calle de su alma. Quizá, una de las calles más puras, por desconocidas.

Si hubiera que buscarle un contrapunto, tal vez habría que decir que cuando Kipling se asomó al mar, lo hizo con espíritu opuesto al de Víctor Hugo en *Les travailleurs de la mer*. Hugo se documentó, se hizo periodista, porque quería contar la vida de los marineros y elaboró un texto que tiene toda la fuerza del reportaje, mientras que Kipling, antes de sentarse a escribir, llenó el mar de brumas, porque precisamente en las brumas encuentran su espacio los sueños. Pero, de Víctor Hugo y su voluntad de saber hablarnos el próximo día. ■



por

CONSTANTINO

MÉNDEZ

En el anterior número de MAR se sometía a debate el sistema de cotización en empresas pesqueras que utilizan el método de retribución «a la parte», mayoritario en la pesca de bajura. El interés de esta materia justifica un tratamiento más detenido de sus diversos aspectos. A ello contribuye esta aportación de Constantino Méndez, que publicamos a continuación.

LA cuestión puede ser considerada básicamente desde dos aspectos: de un lado, cabe analizar la mayor o menor eficacia contributiva del sistema, atendiendo a si efectivamente permite que las cotizaciones se efectúen sobre bases coincidentes con los salarios realmente percibidos por los trabajadores. De otro lado, podemos entrar a valorar si ese sistema cumple hoy el papel corrector y simplificador para el que fue creado.

Conviene efectuar algunas precisiones iniciales. Es necesario recordar que el sistema de determinación de las bases de cotización para accidentes de trabajo en la pesca «a la parte» se escapa a la regla general —que establece que se efectúe la cotización sobre las retribuciones realmente percibidas—, al regularse que tales retribuciones se estimarán por la autoridad laboral provincial a propuesta del ISM. Esta propuesta se lleva a cabo tras consulta de éste con la representación sindical y tomando como punto de partida el promedio de las remuneraciones obtenidas en el año anterior, diferenciadas por categorías profesionales, modalidades de pesca, etcétera. Las razones para su adopción fueron, en su momento, la simplificación y la eficacia, sumadas a la dificultad de establecer la retribución mensual, al desconocerse la parte correspondiente a cada trabajador o al existir ciclos de actividad pesquera con resultados económicos bien diversos, con enormes fluctuaciones.

A ese sistema de fijación de las retribuciones «teóricas» se sumó la aplicación de coeficientes correctores, que redujeron el importe final de las cuotas a pagar, entendiéndose que así lo aconsejaban la inestabilidad de la actividad pesquera, lo incierto del resultado mismo de la explotación y, también, la escasa magnitud de las empresas pesqueras.

Todo ello configuró una situación en la que el esquema recaudatorio acabó por desdibujarse. Las circunstancias históricas significaban entonces una escasa capacidad reivindicativa de los trabajadores y de sus representantes, lo que permitió que, año tras año, las bases reflejaran salarios «teóricos» cada vez más alejados de los reales (con dignas excepciones, no exentas de conflictividad). Y

esto, a su vez, conllevó una merma considerable de las prestaciones económicas a las que los trabajadores tuvieron acceso.

La Administración ha tenido que realizar un esfuerzo importante en este sentido a lo largo de los últimos cuatro años, para conseguir acercar las cotizaciones a los salarios reales en este sector de la pesca. El trabajo no ha sido suficiente, pero ha ido permitiendo resolver disfunciones, injustificados desequilibrios entre flotas similares con base en puertos de distintas provincias. Ello ha servido para elevar significativamente las prestaciones económicas y de modo particularmente llamativo las pensiones de jubilación nuevas, practicando, en suma, una política de transferencia de rentas hacia un sector socialmente desfavorecido.

Debe constatar, no obstante, que este sistema tiene fisuras, que son aprovechadas en unos casos para cotizar inadecuadamente y en otros, para evitar que exista un control real sobre la rentabilidad de la actividad.

No hay duda de que el mencionado sistema puede ser útil y valioso para las empresas pesqueras cuyas dimensiones económicas no alcanzan los niveles industriales medios, no traspasan el umbral en el que las relaciones de trabajo permiten diferenciar entre empresa, empresario y trabajador. Pero resulta, en cambio, un sistema inadecuado en empresas cuya magnitud, cuyo sistema productivo, cuyo modo de actividad, cuyas relaciones de trabajo permiten hablar de una explotación de carácter industrial. No parece ya asumible que, en empresas de cierto porte, el trabajador haya de soportar la incertidumbre del resultado de la explotación pesquera, cuando cabe incentivar su vinculación al resultado por medio de la participación en los beneficios obtenidos por las capturas, como forma complementaria de retribución (método éste muy extendido y de gran aceptación).

La empresa pesquera, al igual que cualquier otra empresa con características de tal, se organiza de un modo propio y específico, ajustándose a las características de la actividad pesquera y al

grupo humano integrado en la misma. La forma en la que se ordenan y distribuyen los esfuerzos de todos y cada uno de los miembros de la empresa, permite asignar a cada cual sus tareas, sus obligaciones y sus derechos. Ello permite el reconocimiento del lugar y posición que cada uno ocupa en la empresa, así como el nivel correspondiente de retribuciones, según el esfuerzo y la responsabilidad en la producción, el riesgo empresarial, la inversión efectuada, etcétera.

Pues bien, el sistema «a la parte» diluye ciertas responsabilidades y derechos, lo cual entra en colisión con determinadas características fundamentales en toda empresa. De un modo significativo, podemos constatar que evita la colisión de intereses entre el control de la empresa y quienes obtienen de ella sus rentas de trabajo. Colisión de intereses que es básica, no sólo para llegar a determinar la participación en los beneficios de la actividad, sino también para participar en la dirección, toma de decisiones y control de la empresa misma.

Esta valoración estaría incompleta si no reconociera la importancia histórica del sistema al que nos referimos, así como los múltiples beneficios que produjo en anteriores circunstancias. Pero estos mismos beneficios pueden volverse estériles si no se produce la necesaria adaptación al marco laboral que viene dictada por la modernización de la actividad pesquera.

No ofrece duda que a lo largo de estos años podremos asistir a un proceso continuado en el que diversos subsectores de la flota de bajura irán abandonando el sistema de retribución y cotización «a la parte», para proceder a su adaptación al actual marco social y económico. Será un proceso gradual e imparable.

El proceso de transformación de las empresas pesqueras de bajura, ya iniciado, marchará en paralelo con la renovación de los sistemas y modo de producción, la diferenciación nítida entre la empresa, como conjunto de intereses y, el empresario, y entre éste y los asalariados, obligando a cada miembro de la

empresa a aceptar su papel real en la misma y a definir sus intereses.

El modo tradicional en que la pesca de bajura se ha venido organizando, integrada en su seno la experiencia acumulada a lo largo de incontables generaciones, pero también muchas de las condiciones sociales en las que el sector pesquero se mueve. Así, cobran enorme importancia y peso las relaciones de familiaridad y vecindad, previas a la realización de la actividad; la existencia de economías mixtas; el aislamiento geográfico; etcétera. De este modo, no es fácil que se puedan deslindar la empresa, el empresario, los asalariados y el centro de trabajo mismo.

Un sistema de determinación de bases de cotización que fije su cuantía a la baja, termina produciendo un empobrecimiento generalizado en las prestaciones que cabe percibir, en la financiación, y en el contexto social en el que tales actitudes y comportamientos se producen.

Si bien es cierto que, la falta de adecuación de las cotizaciones a los salarios reales permite mantener una cierta opacidad fiscal y laboral, no menos cierto es que se muestra como una actitud fuertemente insolidaria, que ocasiona considerables perjuicios sociales.

La escasa evolución producida aún en el marco de las relaciones laborales en el sector pesquero es producto de diversas razones: este sistema ha podido contribuir a propiciarlo.

Hoy las empresas pesqueras se han visto impelidas a cambiar. La realidad diaria les ha ido exigiendo múltiples respuestas de adaptación a las difíciles circunstancias en que se mueven, so pena de desaparición. Ello, al mismo tiempo, ha permitido la corrección de graves defectos estructurales y, fundamentalmente, ha propiciado la aparición de verdaderas empresas y verdaderos empresarios, organizadas, planificadas, con intereses bien definidos. Esas empresas, insertas en lo que cabría llamar la modernidad del sector pesquero, ya no pueden regirse por sistemas de relaciones laborales inadecuadas y han optado, u optarán, por la normalización y homologación con los restantes sectores económicos de nuestro país. ■

“El sistema ‘a la parte’ diluye determinadas responsabilidades y derechos, en colisión con las características fundamentales de toda empresa.”

SERVICIO DE MEDICINA MARITIMA

Asistencia Sanitaria y Acción Social a bordo y en el extranjero a través de:



a) Centro Radio-Médico

RADIOTELEFONIA: Onda Corta (a través de Pozuelo)
Onda Media (a través de Costeras Nacionales)
RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
CONEXION DIRECTA: Teléf. (91) 410 34 75 / Tx.: 43340 GRM E

b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
RADIOTELEFONIA: EHOA
Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)
Apoyo Logístico (asistencias mecánicas, eléctricas, buzos, etc.)



c) Centros en el Extranjero

St. Pierre. FRANCIA

Dispensaire Espagnol. Saint Pierre et Miquelon. 97.500 (France)
Médico: Teléf. 41 21 32 / Tx.: 020424 Ardybia
 A. Social: Teléf. 41 21 32

St. John's. CANADA

Hogar del Marino Español. Saint John's. Newfoundland A1C-1A9 (Canadá)
Médico: Teléf. 754 00 77



Nouadhibou. MAURITANIA

Dispensario Español. B. P. 155
Médico: Teléf. 2183 / Tx.: 448

Dakar. SENEGAL

Instituto Social de la Marina. B. P. 3149
Médico: Teléf. 21 35 13 / Tx.: 451
 A. Social: Teléf. 21 35 13



Maputo. MOZAMBIQUE
(En fase de creación)

Luanda. ANGOLA

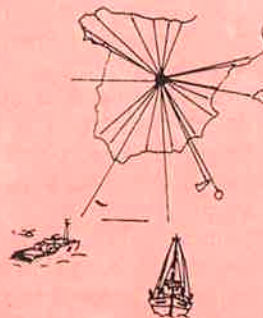
Rua 4 de Fevereiro, 94, r/ch. C.P. 3810
Médico: Teléf. 71952 / Tx.: 3332

Walvis Bay. SUDAFRICA

Casa del Marino. P. O. Box 1191 - Walvis Bay 9190
Médico: Teléf. 4155 / Tx.: 0908792
 A. Social: Teléf. 5250
H Hospedería: Teléf. 4902

ALICANTE: Casa del Mar.	Teléf. (965) 22 89 43 22 04 68
ALMERIA: Casa del Mar.	Teléf. (951) 23 82 22 23 84 23
BALEARES: Casa del Mar.	Teléf. (971) 22 26 01 22 26 02
BARCELONA: Casa del Mar.	Teléf. (93) 319 03 62 319 03 66
BILBAO: Casa del Mar.	Teléf. (94) 411 77 00 412 72 89
CADIZ: Casa del Mar.	Teléf. (956) 25 17 03 25 17 04
CEUTA: Casa del Mar.	Teléf. (956) 51 22 99 51 11 24
CARTAGENA: Casa del Mar.	Teléf. (968) 50 20 50 50 58 50
CASTELLON: Casa del Mar.	Teléf. (964) 22 14 08 22 00 08
GIJON: Casa del Mar.	Teléf. (985) 32 70 00 32 70 09
GUIPUZCOA: Casa del Mar.	Teléf. (943) 39 86 40 39 86 41
HUELVA: Casa del Mar.	Teléf. (955) 25 84 11 25 74 11

Centros de Reconocimiento y Medicina Preventiva Marítima en Direcciones Provinciales



LA CORUÑA: Casa del Mar.	Teléf. (981) 28 70 00 28 78 93
LAS PALMAS: Casa del Mar.	Teléf. (928) 26 80 12 26 80 16
LUGO: Casa del Mar.	Teléf. (982) 22 34 54 22 34 50
MADRID: Policlínica.	Teléf. (91) 442 64 34 442 68 23
MALAGA: Casa del Mar.	Teléf. (952) 22 72 76 22 72 75
MELILLA:	Teléf. (952) 68 16 64
SANTANDER: Casa del Mar.	Teléf. (942) 21 20 97 21 46 00
SEVILLA:	Teléf. (954) 27 80 03 27 80 04
TARRAGONA: Casa del Mar.	Teléf. (977) 21 03 87
TENERIFE: Casa del Mar.	Teléf. (922) 27 11 50 27 11 54
VALENCIA: Casa del Mar.	Teléf. (96) 323 10 86 323 51 97
VIGO: Casa del Mar.	Teléf. (986) 29 27 00 29 02 58
VILLAGARCIA: Casa del Mar.	Teléf. (986) 50 05 71 50 17 81



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

ESPAÑOLES EN LA MAR

Radio Exterior de España Instituto Social de la Marina



El programa «ESPAÑOLES EN LA MAR» se emite por R.E.E. a las 14,05 UTC para Oriente Próximo y Medio y África, en las frecuencias 17.890 KHz y 11.820 KHz, y a las 21,35 UTC para América, en 9.630 KHz y 15.125 KHz.

R.E.E. también emite en castellano en las siguientes frecuencias:

FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA
5960 kHz	Europa	9570 kHz	Europa	11730 kHz	Australia	15125 kHz	Or. Medio
6055 kHz	Am. Norte	9580 kHz	Or. Medio	11775 kHz	Afr. Norte	15325 kHz	Am. Sur
6130 kHz	Europa	9620 kHz	Europa	11775 kHz	Am. Centro	15365 kHz	Am. Centro
6140 kHz	Europa	9630 kHz	Am. Norte	11790 kHz	Europa	15375 kHz	África
7105 kHz	Europa	9650 kHz	Australia	11870 kHz	Or. Medio	17770 kHz	África
7275 kHz	Europa	9675 kHz	Afr. Norte	11880 kHz	Am. Norte	17845 kHz	América
7450 kHz	Europa	9745 kHz	Or. Medio	11880 kHz	Am. Sur	17890 kHz	Or. Medio
9360 kHz	América	9745 kHz	Am. Sur	11890 kHz	África	21570 kHz	América
9530 kHz	Am. Sur	9765 kHz	Europa	11920 kHz	Europa	21575 kHz	Or. Medio
		11715 kHz	Europa	11945 kHz	Am. Sur	21595 kHz	Med. e Ind.

ATENCIÓN: Debido a las condiciones de propagación, algunas de estas frecuencias están sujetas a cambios que se anuncian oportunamente a través de los programas de RADIO EXTERIOR.

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

Tfmos. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26