

N.º 258-DICIEMBRE 1987

MAR

D O S S I E R

SUCEDIO
EN
1 9 8 7

LA IMAGEN DE NUESTRO PRESENTE



CON LOS MEDIOS DEL FUTURO

Compañía Radio Aérea Marítima Española

EDIFICIO "EDISON"
C/ EDISON, 4 - 28006 MADRID
TLF.: 571 10 37 - FAX: 411 42 56

CROME
CROME
CROME
CROME
CROME
CROME
CROME

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

DIRECTOR GENERAL: JESUS MUELA

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACTOR JEFE: JAVIER ORTIZ

REDACCION: CONCHA H. CARAZO VIDAL MATE

SECRETARIA DE REDACCION: VIRTUDES MARHUENDA

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 Balears: 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 Monturrol, s/n - Tel. (964) 22 14 08 Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 Tel. (965) 51 11 24 Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03 Guipúzcoa: Casa del Mar Pasajes de San Pedro Tel. (943) 39 86 40 Huelva: Avda. Hispano-América, s/n Tel. (955) 25 75 65 La Coruña: Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal Tel. (981) 28 70 00 Las Palmas: Casa del Mar, León y Castillo, 322 Tel. (928) 26 43 58 Lugo: Carril dos Loureiros, s/n Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54 Madrid: Luisa Fernanda, 16 Tel. (91) 241 97 60 Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75 Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64 Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50 Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00 Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04 Tarragona: Casa del Mar Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66 Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16 Vigo: Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50 Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71 O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génová, 24, 6^a planta MADRID 28004. Teléfonos 419 84 61 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

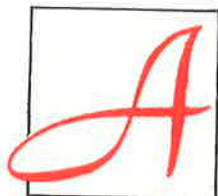
Publicidad: Vicente Barberá
Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L.
Padilla, 80 - 1^o C - 28006 Madrid
Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: **grafoset** J Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516/1973
NIPQ: 201-86-013-0

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

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

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



El fin 1987 llegó a su término, cubriendo otra etapa más del nuevo período que se abrió para España tras su integración en las Comunidades Europeas. Para las gentes del mar, sin embargo, los dos años transcurridos desde la firma del Tratado de Adhesión siguen constituyendo un lapso de tiempo aún insuficiente, si de trazar un balance se trata. Particularmente en el campo de la pesca, la especificidad de la anterior realidad española era tanta —y tantos, en consecuencia, los reajustes necesarios para lograr la homologación con las estructuras europeas del sector— que los veinticuatro meses transcurridos apenas si han servido para sentar las bases del imprescindible ensamblaje mutuo. La constitución de las Organizaciones de Productores puede considerarse, por su desarrollo, un augurio positivo en relación al conjunto:

se ha sabido conservar lo mucho que de valioso tenía la experiencia histórica de las Cofradías y, simultáneamente, acatar las exigencias de la normativa comunitaria al respecto. También, pese a ciertos iniciales roces —sin duda inevitables en materias de esta complejidad—, se han afirmado los pilares de la convivencia entre nuestra flota pesquera y las otras comunitarias, y ello hasta el punto de que ciertos contenciosos de vieja fecha, como los propios del Golfo de Vizcaya, parecen estar ya próximos al olvido.

A HORAS, la Comunidad ha de hacer frente a uno de sus más espinosos retos, con motivo de la expiración del Tratado pesquero hispano-marroquí, de cuya renovación depende el trabajo de buena parte de nuestra flota. Como se sabe, es la CEE la que asume en la actualidad la responsabilidad negociadora ante el ejecutivo de Rabat. Aunque las primeras conversaciones disten de ofrecer un resultado alentador, es difícil culpar de ello, sin embargo, a los organismos especializados de Bruselas, que han tra-

bajado en estrecha coordinación con los responsables españoles, y que manifiestan su firme voluntad de alcanzar la firma de un nuevo Tratado.

E L año que ahora se cierra ha sido, pese a estas y otras circunstancias problemáticas, altamente positivo. Tanto en el terreno de la pesca como en el de la marina mercante, España ha relizado un esfuerzo modernizador incontestable y, si bien ha pagado por ello un cierto precio —nada se obtiene a cambio de nada—, los resultados son, cuando no espectaculares, ciertamente alentadores. La España marítima, cuyo peso cuantitativo en Europa nadie ha negado jamás, está asentando también un papel de primera línea en el campo cualitativo, actualizando sus estructuras y mejorando sustancialmente sus cotas de competitividad. No está lejano ya el día en que las rémoras arcaicas, heredadas de un pasado en el que se entrelazaron las irresponsabilidades y la falta de medios eficaces, abrirán

editorial

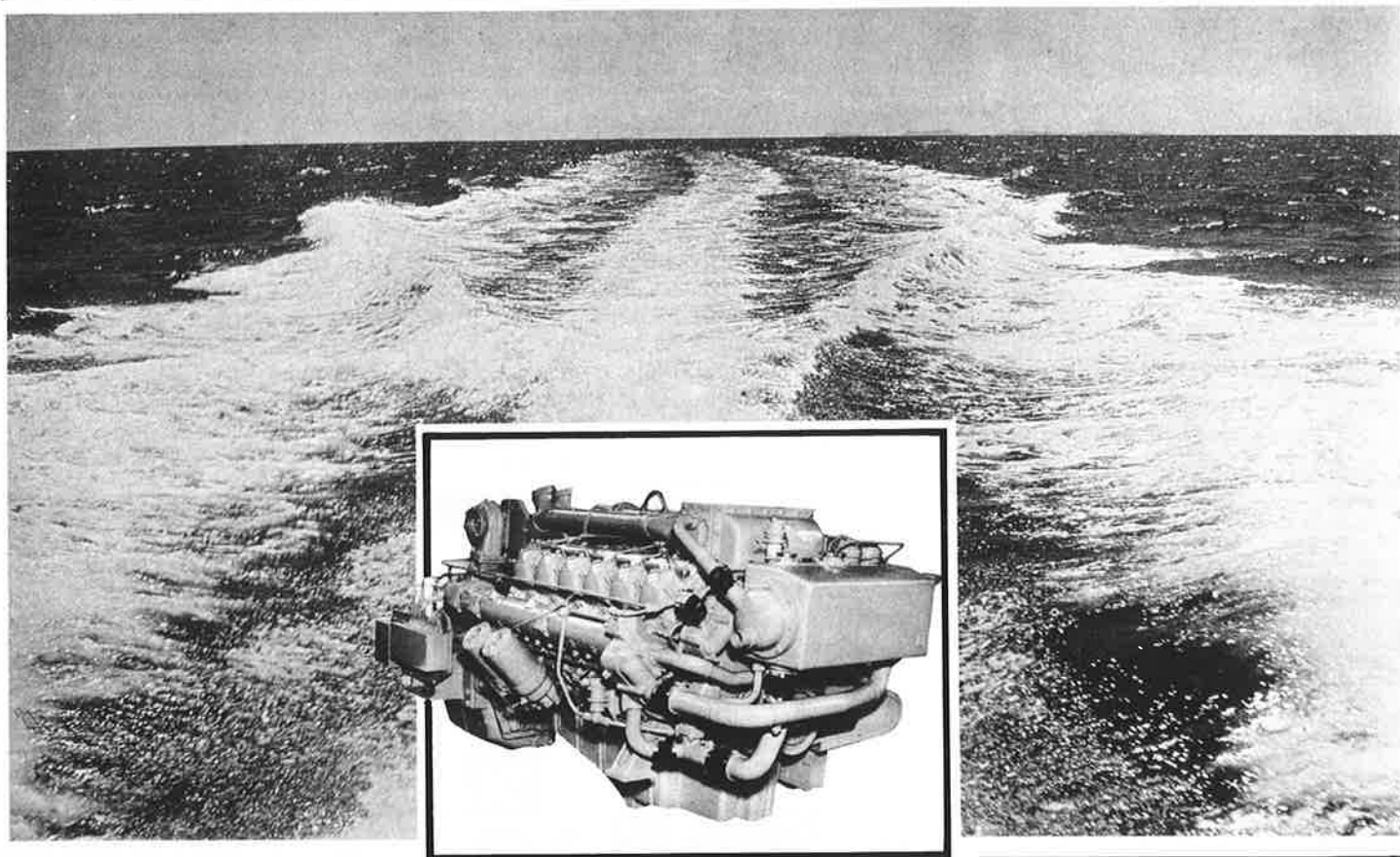
ANTE EL FUTURO

las puertas de manera definitiva a una situación plenamente normalizada, en la que nuestro país será, en el campo marítimo, un igual entre iguales, dentro de la Europa desarrollada.

S IN optimismos voluntaristas, pero también sin pesimismo injustificados, la España marítima puede entrar en el nuevo año con paso seguro, esperanzadamente. Es mucho lo que queda por hacer, pero cabe hacerlo. Con realismo frío y con serenidad, el trabajo rendirá sus frutos. Sabemos la ruta, tenemos los medios y el viaje merece la pena: se trata, en fin, de que la mar pueda seguir asegurando a más de cien mil familias españolas las bases de una existencia digna. ■

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, merluceras, 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 48009	Alameda de Mazarredo, 47 Telf. 94-424 28 06 Telex 32720 - pasch-e
MADRID 28020	Capitán Haya, 9 Telf. 91-455 37 00 Telex 22696 - pasch-e
BARCELONA 08006	Tuset, 8 - 6º Telf. 93-217 19 63 Telex 53063 - pasch-e

Diciembre

1987

EN PORTADA



Como ya es habitual, MAR dedica en este último número de 1987 un amplio dossier a los acontecimientos más destacados que han configurado el panorama informativo del año.

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

REPORTAJES

PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES PESQUERAS	6
ASAMBLEA DE LAS COFRADIAS DE PESCADORES	12
JORNADAS SOBRE ENSEÑANZAS NAUTICO-PESQUERAS	16
SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO	20
LA RUTA DEL DESCUBRIMIENTO	26
LA TRAGEDIA DEL «CASON»	62

DOSSIER

SUCEDIO EN 1987	31
-----------------------	----

SECCIONES

PAISES DEL MUNDO: Yugoslavia	56
GENTES DEL MAR	68
DE COSTA A COSTA	74
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	78

EL PLAN QUINQUENAL, APROBADO EN BRUSELAS

Inversiones superiores a 260.000 millones de pesetas se realizarán en el sector pesquero durante los próximos cinco años, de acuerdo con los programas para la mejora de estructuras presentados por España en Bruselas. De esta cantidad, 230.000 millones de pesetas corresponden a la construcción y modernización de la flota y el resto a los programas de acuicultura y arrecifes artificiales.



Tras el ingreso en la Comunidad, el sector pesquero español tuvo, desde el primer momento, las mayores posibilidades para acceder a los fondos comunitarios, con el fin de mejorar sus estructuras productivas.



LOS programas presentados por la Administración española en el primer semestre de este año fueron aprobados por el Comité Permanente de Estructuras Pesqueras a finales de 1987. En medios del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se considera un gran paso adelante para todo el sector pesquero, que supondrá, además, importantes efectos dinamizadores para los astilleros españoles. La respuesta de los armadores al reto comunitario ha sido muy alta.

Tras nuestro ingreso en la Comunidad, el sector pesquero español fue uno de los que tuvieron, desde un primer momento, las mayores posibilidades para acceder a los fondos comunitarios, con el fin de mejorar sus estructuras productivas. En el primer año de nuestra integración, la Comunidad permitió a España la posibilidad de entregar proyectos para cada una de las actividades.

La política de estructuras referida al sector pesquero tiene su entronque en el Reglamento 4028/86 de la CEE, por el que se dictaron las normas en vigor para toda la Comunidad entre 1987 y 1992. La Administración pesquera española desarrolló un gran trabajo en los primeros meses de 1987 para aplicar la normativa de la Comunidad; se llevó a cabo una importante campaña informativa y se logró una excelente respuesta del sector, cumpliéndose así uno de los principales objetivos marcados desde la Secretaría General de Pesca.

De acuerdo con el Reglamento 4028 de la Comunidad, las disponibilidades presupuestarias para el conjunto de los países se elevan a 800 millones de ecus, lo que supone unos 21.000 millones de pesetas a asignar cada uno de los cinco años de duración de los programas. La Administración española aspira a lograr los mejores resultados. Según informaciones facilitadas en su día por el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, en 1986 se logró para España algo más del 28 por 100 del total de los recursos disponibles.

Los recursos disponibles por parte de la Administración es-



pañola para estas actuaciones se elevan a unos 3.000 millones de pesetas anuales, además de las ayudas previstas para las embarcaciones entre los 6 y los 9 metros que, por el momento, no entran en la normativa comunitaria a la hora de las ayudas.

Oficialmente, España cuenta con una flota de unos 17.000 barcos, según registros y censos. Sin embargo, considerando sólo a las embarcaciones activas —de acuerdo con las subvenciones concedidas para el gasóleo— ese número queda reducido a menos de 15.000 unidades.

E **PROGRAMA PARA MODERNIZAR LA FLOTA AFECTARA A UNAS DOS MIL EMBARCACIONES**

Según las cifras manejadas por la Secretaría General de Pesca Marítima, el Programa quinquenal para la modernización de la flota puede suponer la actuación sobre unas 2.000 embarcaciones, de las que 500 corresponderían a unidades nuevas, y las otras 1.500 serían destinadas a procesos de modernización. Todas las actuaciones van a suponer un importante proceso de rejuvenecimiento de la flota y, sobre todo, su adaptación a los nuevos caladeros. El Programa para la renovación de la flota prevé, entre 1987 y 1991, un total de nuevas construcciones equivalente a 182.500 toneladas, que supone el 27 por 100 del arqueo total de la flota. Según los valores actuales de construcción en los astilleros españoles, esto significa una cifra de inversiones de 213.400 millones de pesetas.

Por comunidades autónomas, el mayor porcentaje de las construcciones corresponde (cuadro I) a Galicia, con casi el

34 por 100. A distancia, se encuentra Andalucía, con el 21,46 por 100 y, en tercer lugar, Canarias, Ceuta y Melilla con poco más del 17 por 100. Las construcciones en Asturias solamente suponen el 1,86 por 100 y el 2,02 por 100 en Cantabria.

El mayor interés del sector corresponde a las actuaciones para la modernización. España dispone de una flota relativamente envejecida, útil solamente para determinados caladeros y artes concretas. En función de las exigencias de las nuevas pesquerías, el objetivo de la Administración ha sido tener unas embarcaciones polivalentes, capaces de operar en diferentes caladeros sin detrimento de sus resultados.

El Ministerio de Agricultura ya había iniciado este proceso de cambio antes de nuestro ingreso en la Comunidad. Ahora se ha presentado la ocasión para consolidarlo con fondos comunitarios. Las actuaciones previstas para este próximo



quinquenio, de acuerdo con los datos recogidos también en el propio sector, supondrán la modernización de unos 1.500 barcos, con unas inversiones de unos 17.600 millones de pesetas. A esta cantidad se sumarían también otros 2.000 millones de pesetas que, al parecer, tienen previsto invertir los atuneros congeladores durante el mismo período. Por comunidades autónomas, también Galicia se encuentra a la cabeza, con el 34 por 100 de los proyectos para modernización; Andalucía ocupa el segundo lugar, con el 17,80

ESPAÑA ES EL PRIMER PAIS DE LA COMUNIDAD EN LA PRODUCCION ACUICOLA

por 100 y, en este caso, el País Vasco, con el 13,60 por 100 des- plaza a Canarias, Ceuta y Melilla, que solamente alcanzan el 7,10 por 100 (cuadro II).

En conjunto, las inversiones totales previstas para los próximos cinco años por construcciones y modernizaciones de barcos se elevarían a 231.000 millones de pesetas. La distribución de estas inversiones, por comunidades autónomas (cuadro III), significa que el 36,24 por 100 de las mismas se quedan en Galicia; Andalucía ocupa el segundo lugar, con el 18,4 por 100; el País Vasco, el tercero con el 17,32 por 100, y el 16,88 por 100 para Canarias, Ceuta y Melilla.

Las condiciones para llevar a cabo estas actuaciones tienen su origen en el Reglamento 4028 de la Comunidad. Pero, en España se hizo el correspondiente desarrollo mediante el Real Decreto 219/86 del 13 de febrero. España dispuso unas condiciones más duras que las aplicadas en otros países de la Comunidad. Una de las principales exigencias era la eliminación de uno o más barcos por cada nueva unidad a construir. El tonelaje eliminado del sector debe ser, como mínimo, igual al previsto en el Programa de construcciones, lo que significa que, pasados estos cinco años, el TRB de nuestra flota no habrá aumentado. Según los datos de la Administración, los procesos de reconversión similares han supuesto históricamente una sustancial reducción en la dimensión o arqueo de la flota. Desde esta perspectiva, el Programa de construcciones presentado por España va a suponer la retirada de actividad de más de 210.000 TRB de la flota pesquera actual, lo que significa un verdadero proceso de renovación.

Junto con el de estructuras, uno de los programas más importantes también aprobados por la Comunidad en la misma fecha, es el referido a la acuicultura. Las autoridades españolas elevaron a Bruselas un Programa enormemente ambicioso, netamente expansivo, aunque sin perder su condición de actividad complementaria a la pesca tradicional. España cuenta con una serie de ventajas sobre

CUADRO I	
PROGRAMA DE CONSTRUCCIONES	
Comunidades Autónomas	% Participación
País Vasco	14,17
Cantabria	2,02
Asturias	1,86
Galicia	33,91
Andalucía	21,46
Murcia	0,92
Valencia	4,00
Cataluña	3,74
Baleares	0,67
Canarias, Ceuta y Melilla	17,25

CUADRO II	
PROGRAMA DE MODERNIZACION	
Comunidades Autónomas	% Proyectos
País Vasco	13,60
Cantabria	4,75
Asturias	5,83
Galicia	33,90
Andalucía	17,80
Murcia	1,81
Valencia	6,20
Cataluña	7,47
Baleares	1,45
Canarias, Ceuta y Melilla	7,10

CUADRO III	
PROGRAMA DE CONSTRUCCION Y MODERNIZACION	
Comunidades Autónomas	% Distribución
País Vasco	17,32
Cantabria	2,0
Asturias	1,8
Galicia	36,24
Andalucía	18,4
Murcia	0,71
Valencia	3,11
Cataluña	2,97
Baleares	0,53
Canarias, Ceuta y Melilla	16,88

otros países de la Comunidad, como son los más de 8.000 kilómetros de costas y aguas salobres, así como zonas con unas condiciones climatológicas favorables.

Dentro de la Comunidad, España es el primer país productor en acuicultura, con unas 270.000 toneladas, cifra que, en

un período de cinco años, se puede incrementar en unas 80.000 toneladas en especies prioritarias como la dorada, lubina, rodaballo, seriola, ostras, almejas y mejillones, con una inversión de unos 23.500 millones de pesetas.

El Programa para potenciar la acuicultura marina se puede

CUADRO IV

ACUICULTURA MARINA Y DE AGUAS SALOBRES
(Producción en 1995 con el Programa quinquenal)

PECES		CRUSTACEOS		MOLUSCOS	
Especie	Tm.	Especie	Tm.	Especie	Tm.
Rodaballo	4.700	Langostino	4.500	Almejas	40.000
Lubina	6.000	Camarón	410	Ostras	17.500
Dorada	7.500	Cangrejo rojo	2.000	Mejillón	315.000
Mugilidos	3.000	Artemia	11	Chirla	2.000
Seriola	1.000			Coquina	500
Lenguado	500			Tellerina	500
Túnidos	600			Escupiña	50
Anguila	2.000			Vieira	2.000
Salmón	3.500				
Truchas	1.000				

CUADRO V

ARRECIFES ARTIFICIALES
(Inversiones totales previstas)

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

desarrollar en todo el territorio nacional y cuenta con unas disponibilidades nacionales de apoyo de 500 millones de pesetas en 1987 y de 600 millones para cada uno de los años siguientes.

Según los estudios realizados por la Administración española, España tiene un gran potencial acuícola con la posible explotación de más de 80.000 hectáreas, tanto en el litoral como en aguas salobres. La producción teórica anual, caso de que algún día se llegue a esta situación, sería de 141.000 toneladas de peces y crustáceos y 665.000 toneladas de moluscos en aguas marinas. En aguas salobres, se podrían lograr otras 59.000 to-

neladas, lo que daría una cifra total de 865.000 toneladas.

Sin embargo, estas cifras son simplemente un objetivo a largo plazo. La situación actual de la acuicultura presenta unas 4.800 instalaciones, de las que el 30 por 100 se encuentran en fase de construcción. La mayor

LAS BATEAS DE MOLUSCOS OCUPAN EL 70 POR 100 DE LAS INSTALACIONES ACUICOLAS

parte de las instalaciones en funcionamiento corresponden, con el 70 por 100, a las bateas de moluscos. La superficie total ocupada se eleva a unas 22.000 hectáreas.

Las estadísticas oficiales señalan para la acuicultura marina y las aguas salobres una producción total de 473 toneladas de peces y crustáceos, y 249.700 toneladas de moluscos. Con la aplicación del Programa quinquenal, se espera llegar a 1992 con una producción de peces y crustáceos de 4.560 toneladas, mientras que la de moluscos se elevaría a 330.000 toneladas en números redondos, lo que supone un aumento de 80.000 toneladas.

Los planteamientos del Programa presentado en Bruselas responden a la situación actual de nuestro mercado. De acuerdo con los datos en poder de la Administración, existe déficit en el conjunto de las posibles especies a lograr por medio de la acuicultura. Igualmente, son productos cuyos precios siguen teniendo en el mercado interior una evolución al alza, a pesar del aumento en la oferta.

En función de la realidad del mercado y las condiciones ambientales de cada una de las zonas, el Programa considera como prioritarias las siguientes especies:

Peces: rodaballo, lubina, dorada, mugilidos, seriola, lenguado, túnidos, anguila, salmón, trucha arco iris y reo.

Crustáceos: langostino, camarón, cangrejo rojo y artemia.

Moluscos: almejas, ostras, mejillón, chirla, coquina, tellerina, escupiña y vieira.

Por medio de este Programa, se pretenden importantes logros en materia de mano de obra, así como en la correcta explotación de recursos naturales ociosos, reconversión del sector marisquero, diversificación de las producciones y abastecimiento de mercados deficitarios.

En los próximos cinco años tendrán lugar las inversiones previstas en este programa. Sin embargo, los resultados no se verán en muchos casos hasta 1995. Para esa fecha, las cifras de producción en la acuicultura marina y de aguas salobres serían mucho más alta, como se observa en el cuadro IV.

Para la selección de los proyectos de acuicultura, se tendrán en cuenta los criterios de las comunidades autónomas con competencias para ello. La Administración pesquera va a considerar en primer lugar la existencia de disponibilidades juveniles para abordar los procesos de producción. Se considerará también el equilibrio en el desarrollo regional, el grado de cobertura de los objetivos de producción y la contribución de los proyectos al alcance de las previsiones socioeconómicas.

Las inversiones en acuicultura marina y de aguas salobres se consideran muy importantes. Para 1987, las cifras se elevan a 4.000 millones de pesetas, 4.800

millones en 1988, al igual que en 1989 y 1990. Finalmente, en 1991, la inversión esperada asciende a 5.000 millones de pesetas. Para la acuicultura continental o de aguas dulces, el Programa a cinco años prevé unas inversiones globales de 5.300 millones de pesetas para aumentar la producción en 4.600 toneladas. Las especies prioritarias a la hora de aceptar los proyectos son la trucha arco iris, la trucha común y la tenca.

En la trucha arco iris, España cuenta con 200 instalaciones para su producción, aunque, según las estimaciones oficiales,

38 están inactivas. La superficie dedicada a esta actividad se eleva a 81,3 de las que solamente 68,5 se encuentran en explotación.

Las instalaciones actuales, si su grado de utilización fuera el óptimo, podrían tener una producción anual de 18.500 toneladas en 1995. Sin embargo, su infrautilización supone el que, en este momento, la producción sea solamente de 16.000 toneladas. La demanda de trucha arco iris en 1991 se fija en 18.200 toneladas.

En el Programa elaborado por la Administración, el pri-

LA ADMINISTRACION ESPAÑOLA PRESENTA EL PROGRAMA DE ARRECIFES ARTIFICIALES

mer objetivo es consolidar y estabilizar en 1995 una producción de 18.500 toneladas anuales, reduciendo las mortalidades incontroladas. Para ello, se pretende reducir la contaminación en las aguas, aumentar la prevención y control de la mortalidad de los ejemplares en las fases de engorde, modernizando las instalaciones y mejorando la calidad de las aguas, así como construyendo nuevas plantas en base a proyectos rurales.

Las inversiones previstas para el desarrollo de la trucha arco iris ascienden a 500 millones para 1987 y 700 millones cada uno de los años siguientes hasta 1991. La aportación nacional a estas inversiones sería de 50 millones de pesetas en 1987 y 60 millones en los años siguientes, con el fin de cubrir los mínimos requeridos por la Comunidad para recibir sus ayudas.

En el caso de la trucha común, no existen instalaciones para lograr la producción comercial de esta especie. Solamente hay unidades de cría y producción de alevines destinados a la repoblación.

El objetivo del Programa se centraría en lograr un abastecimiento del mercado en las épocas de veda, proporcionando, además, desarrollo a muchas zonas rurales y protección a esta especie autóctona. Los objetivos de producción para 1995 serían de 600 toneladas.

Las líneas prioritarias consistirían especialmente en la construcción, modernización o readaptación de unidades de reproducción, la potenciación de instalaciones nuevas en zonas rurales deprimidas y la adaptación de la trucha común a los procesos de producción que se utilizan con la arco iris. Las inversiones previstas en el Programa se elevan a 250 millones de pesetas anuales, lo que equivale

a 1.250 millones de pesetas hasta 1992. Finalmente, entre las especies a potenciar previstas en el Programa destaca la tenca. Partimos de una producción anual de unas 450 toneladas en embalses y charcas integradas en explotaciones agrícolas o ganaderas. El Programa pretende cubrir la demanda del mercado local con la puesta en marcha de nuevas unidades de producción extensiva y la potenciación de las intensivas. El objetivo para el año 1995 es lograr una producción de tenca no inferior a las 2.000 toneladas. Las inversiones previstas para el desarrollo de esta especie se elevan a 750 millones de pesetas entre 1987 y 1991.

Finalmente, la Administración española también presentó en Bruselas un Programa de Orientación Plurianual, 1987-1991, para el acondicionamiento de la franja costera con el fin de aumentar las posibilidades de producción. Es el Programa conocido como de Arrecifes Artificiales. Técnicamente está diferenciado del de acuicultura marina o continental ya que supone el acondicionamiento de una zona costera y se considera inmerso en el campo de la ordenación pesquera. En su desarrollo están implicadas todas las Administraciones.

Los objetivos más importantes de este Programa se concentrarían en los siguientes aspectos: protección de las zonas de interés, evitando la sobreexplotación, especialmente derivada de la pesca de arrastre; creación de zonas de repoblación; fomento de la pesca artesanal en áreas cercanas y desarrollo de puntos de atracción para el turismo dirigido a actividades subacuáticas.

Durante los dos primeros años, las iniciativas que se lleven a cabo de acuerdo con la reglamentación comunitaria se considerarán como actividades piloto o experimentales. Partiendo de una inversión media para cada arrecife de unos 50 millones de pesetas, las estimaciones de inversión en este Programa ascienden a unos 2.250 millones de pesetas en cinco años. Estos gastos corresponderían a la instalación de 45 arrecifes (cuadro V). ■

Vidal MATE



España dispone de una flota relativamente envejecida, útil solamente para determinados caladeros y artes concretas.

COFRADIAS DE PESCADORES



III ASAMBLEA NACIONAL

Más de doscientos delegados se dieron cita los pasados 14, 15 y 16 de diciembre en Madrid para constituir la III Asamblea Nacional de las Cofradías de Pescadores. Las jornadas de trabajo supusieron amplios y profundos debates sobre la situación y futuro de las cofradías. Frente a las posiciones pesimistas de los representantes de la bajura, que temen perder la explotación de las lonjas, el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, trató de aportar tranquilidad sobre esta cuestión, a la vez que recordaba los avances experimentados por el sector en los últimos años.



LA III Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores se ha desarrollado en un momento especialmente importante para el sector pesquero, dos años después de nuestro ingreso en la Comunidad. La bajura en España supone aproximadamente el 50 por 100 de la producción pesquera, pero es un porcentaje bastante superior el de personas que dependen directamente de esta actividad, al margen de quienes tienen alguna relación con el sector.

Durante tres días, los trabajos de la Asamblea estuvieron centrados especialmente en tres ponencias que giraron en torno a otras tantas cuestiones. En primer lu-

gar, unas de régimen interno, referidas al funcionamiento de las Cofradías, tales como estatutos, financiación, patrimonio y representatividad. En segundo término, se debatieron las cuestiones referidas a la integración española en la Comunidad: combustible, IVA, Organizaciones de Productores, etc. Finalmente, el tercer aspecto estuvo centrado en la pesca de bajura y su problemática actual.

Sobre la organización de las Cofradías, entre otros puntos, una de las conclusiones de la Asamblea prevé la propuesta a las Juntas Generales de estas Corporaciones para otorgar una representación más activa a los jubilados de las mismas, creando,

por ejemplo, Consejos de carácter consultivo.

La Asamblea determinó el derecho del pescador a tener un control exacto y directo de la venta de sus capturas. Ello solamente es posible si las lonjas de contratación de pescado se encuentran explotadas por su organización más representativa, que es la Cofradía de Pescadores. Por este motivo, la III Asamblea decidió exigir al Gobierno la derogación de la Orden Ministerial del 2 de junio de 1986, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sobre lonjas de pescado, para que se restablezca el trato preferencial para las Cofradías. Como consecuencia de esta disposición, los pescadores de bajura temen ser

La III Asamblea Nacional de las Cofradías ha tenido lugar en un momento especialmente importante para la pesca española, a dos años del ingreso del Estado español en la CEE y tras un proceso de notable reestructuración.

MUÑIZ GUARDADO, REELEGIDO

LA celebración de esta III Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores ha coincidido con la renovación de los cerca de 8.000 cargos representativos que existen en estas corporaciones de derecho público, en las que se agrupa toda la bajura. Como se esperaba, no hubo ninguna sorpresa. Clemente Jesús Muñiz Guardado fue reelegido por abruma-

dora mayoría de votos, con cuatro en contra y otros tantos en blanco.

Antonio Mouzo abandona la vicepresidencia primera, que pasa a ser desempeñada por José Abrales. Por su parte, Tomás Boade mantiene la vicepresidencia segunda. Para el puesto de secretario general fue ratificado José Manuel González.



despojados de la explotación de las lonjas.

En la actualidad, funcionan en España unas 135 lonjas, de las que prácticamente la totalidad estaban siendo explotadas por las Cofradías. En este momento, existen ya varias lonjas cuya gestión ha pasado a otras manos tras las correspondientes licitaciones y adjudicaciones. Los responsables de las Cofradías consideran que estas organizaciones, deberían tener preferencia ya que cumplen unos fines sociales que, de otra forma, no disfrutarían los pescadores de la bajura. Las Cofradías urgen la derogación de esta normativa del MOPU y anuncian medidas de presión para defender sus intereses. La financiación de la Federación Nacional se hará gracias a un 0,10 por 100 sobre el volumen de ventas de la lonja. La Asamblea ha pedido igualmente un mejor tratamiento para los funcionarios que prestan sus servicios en las Cofradías, así como soluciones para aquellas declaradas a extinguir.

Sobre el patrimonio de las Cofradías, la III Asamblea lo ha reivindicado en exclusiva y ha rechazado el que se pueda considerar como patrimonio sindical. La Asamblea advirtió sobre la conveniencia de aclarar este punto, que podría dar lugar a serios conflictos. Las Cofradías de Pescadores han obtenido parte importante de su patrimonio mediante la explotación de las lonjas de contratación de pescado.

En relación con el papel y función de las Cofradías en el ámbito local, la Asamblea denunció la inexistencia de una política muni-

cipal dirigida al sector pesquero, así como la primacía de los intereses turísticos frente a los pesqueros. Se lamentó la falta de colaboración de los ayuntamientos del litoral con las Cofradías y los intentos de algunos municipios para actuar sobre las lonjas, fijando tasas sobre la pesca desembarcada.

Las Cofradías reivindicaron una política de neta participación en todos los entes autonómicos, y solicitaron estar presentes en los Consejos de Pesca que funcionan en algunos puntos.

Respecto a la Administración Central, la III Asamblea solicitó la creación de un Ministerio del Mar, que recoja todas las competencias dispersas en diversos ministerios, con el fin de unificar y racionalizar toda la gestión marítima. En lo que concierne al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la Asamblea solicitó una presencia de las Cofradías en el Instituto Social de la Marina, al igual que tienen la patronal y los sindicatos. También pidió que el FROM cambie la política de pesca seguida hasta este momento, sobre todo en lo que se refiere a las ayudas, exigiendo que cumpla sus funciones de cara a la bajura.

En relación con la situación del sector de bajura tras el ingreso de España en la Comunidad, la III Asamblea aprobó por unanimidad una ponencia por la que se pide a la Administración española y a la de la CE que las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones sean reconocidas y homologadas, con todas sus ventajas y derechos, como las Organizaciones de Productores reguladas por

el derecho comunitario, sin perder su actual identidad.

El IVA también fue objeto de una subponencia en esta Asamblea. Los pescadores de bajura solicitaron a la Administración de Hacienda la exención total del impuesto de la pesca en primera venta y en todos los pertrechos,

materiales, artes y demás servicios que el armador necesita para su actividad extractiva.

El presidente de la Federación Nacional de las Cofradías de Pescadores es el representante de toda la pesca española en el Comité Económico y Social en Bruse-



Rafael Jaén: **APOYO A LAS COFRADIAS**

FRENTE a los temores expresados por el reelegido presidente de la Federación Nacional, Clemente Jesús Muñiz Guardado, el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, señaló que no hay lonjas sin cofradías y que en el futuro se va a mantener ese binomio, sin entrar a considerar la normativa elaborada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. El director general de Ordenación Pesquera recordó que la Ley fundacional del FROM prevé la posibilidad de ayudas para propiciar el acceso de las cofradías a las lonjas.

En materia de política pesquera, Rafael Jaén recordó que

en España se han formalizado 36 OPES, que aglutinan a casi todo el sector, de las que 16 corresponden a Cofradías. Ello vendría a demostrar que las Cofradías tienen un papel importante que cumplir, y que sus propias OPES no suponen ningún peligro para su supervivencia. Recordó también la ayuda na-

cional para las embarcaciones con menos de 9 metros y el papel desempeñado por la Federación a la hora de negociar la bajada de los precios del gasóleo para la pesca.

En cuestión de representatividad, Rafael Jaén destacó el que Clemente Jesús Muñiz Guardado fuera el represen-

tante de todo el sector pesquero ante el Comité Económico y Social de la Comunidad, lo que prueba el apoyo y respaldo que ha dado la Administración a la bajura. En relación con el FROM, organismo que fue objeto de duras críticas, Rafael Jaén señaló la posibilidad de modificar la orden que desarrolla la presencia del sector en sus órganos de representación, para dar entrada directamente al presidente de la Federación. Finalmente, en cuanto a las titulaciones en el mar, Rafael Jaén indicó la existencia de contactos entre Agricultura y el Ministerio de Transportes para buscar una solución definitiva.

las. La III Asamblea solicitó a la Administración española la creación en nuestro país de otro Comité como órgano consultivo. Paralelamente, se exhortó al sector para que facilite cuanta información sea solicitada por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

La problemática de la actividad en la pesca de bajura fue abordada en varias ponencias, con unas conclusiones en las que predomina el interés por el mantenimiento de los caladeros y por la investigación sobre recursos pesqueros para una mejor utilización de los mismos. La pesca de-

portiva se consideró perjudicial para los intereses de los pescadores de bajura y se aprobó la supresión de autorizaciones para estos fines. Se pidió prudencia a la hora de instalar arrecifes artificiales, y se solicitaron indemnizaciones para los pescadores en caso de desastres ecológicos.

En respuesta a la preocupación para mantener los recursos, la bajura apoya el incremento de la red de inspección, tanto en mar como en tierra, el aumento de los controles en lonjas, desembarcos o canales de comercialización.

La Asamblea se manifestó porque, en la pesca de bajura, las concesiones de las lonjas se hagan directamente a las Cofradías de Pescadores, evitando las concesiones en manos de particulares o personas ajenas al sector. Se pidió que en cada Comunidad autónoma exista un Consejo de Pesca con la representación de la bajura. Las Cofradías de Pescadores consideraron que no debe prohibirse el libre ejercicio de la pesca y el marisqueo entre los caladeros de polígonos de bateas y urgieron un mayor control sobre la utilización de explosivos. La Asamblea acordó solicitar la derogación de la Ley de Sanciones o, como mínimo, el desarrollo de una Ley Básica de Pesca que permita modificar la misma.

Entre otras muchas cuestiones de interés para el sector de bajura, la Asamblea acordó solicitar dotaciones de medios técnicos y económicos para las Cofradías con el fin de impartir los cursos necesarios para la obtención de titulaciones náutico-pesqueras. Finalmente, se ratificaron en el mantenimiento del salario «a la parte», por considerar que es el que permite mantener la actividad de la flota de bajura en el país, aunque se acordó también la creación de una comisión para estudiar el sistema con el fin de establecer posibles mejoras. ■



La III Asamblea de las Cofradías solicitó a la Administración española la creación en España de otro Comité, semejante al Económico y Social de la CEE, que actúe como órgano consultivo.

1^{as}

JORNADAS NACIONAL OBRE ENSEÑANZAS MARITIMO-PESQ



Organiza



AETINAPE

I JORNADAS NAUTICO-PESQUERAS

LA ENSEÑANZA, A DEBATE

La urgente necesidad de acometer una reforma en profundidad de las enseñanzas náutico-pesqueras, adaptándolas a las necesidades del sector y a las exigencias derivadas de la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, fue la principal conclusión de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Náutico-Pesqueras, que se celebraron en Vigo a finales de noviembre,

organizadas por AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros) en colaboración con distintos organismos de la Administración, entre los que cabe mencionar a la Secretaría General de Pesca, el Instituto Social de la Marina, las Direcciones Generales de Pesca de los gobiernos autonómicos de Galicia, Canarias y Andalucía y la Viceconsejería de Pesca del Gobierno vasco.



José Manuel Muñiz Ríos, presidente de AETINAPE, dirige la palabra a los asistentes a las I Jornadas Náutico-Pesqueras. Junto a él, diversas autoridades centrales y de gobiernos autónomos. En segundo lugar, desde la izquierda, Francisco Corral, jefe de Empleo del ISM.

EL objetivo de estas Jornadas, según los portavoces de AETINAPE, no fue otro que obtener unas mínimas bases que sirvan de impulso para esta reforma, así como dinamizar el debate en torno a tan importante cuestión, que afecta a todos y cada uno de los aspectos en que se encuentra inmerso el trabajo marítimo.

Los participantes, unos 350, acordaron igualmente requerir a la Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras para que proceda a convocar a todos los interesados en estas enseñanzas para poder plasmar definitivamente el proceso de reformas que se demanda. Asimismo, decidieron pedir a la Inspección General que organice una comisión de trabajo en la que estén representados todos los sectores interesados en el problema educativo, tales como los directores de institutos politécnicos marítimo-pesqueros y representantes de los gobiernos autonómicos.

Se solicitó igualmente que la reforma de estas enseñanzas sea orientada según las directrices que se señalen por el Ministerio de Educación y Ciencia, respetando las prescripciones de los organismos internacionales con competencias marítimas.

Otra de las conclusiones adoptadas fue la de intensificar la formación práctica sobre la base de una adecuada teoría, dotando a los centros de los medios necesarios, actualizándolos periódicamente de acuerdo con los avances tecnológicos.

Por último, se pidió que la creación de nuevos centros docentes se limitase a los estrictamente necesarios según las necesidades del entorno, controlando rigurosamente la competencia del profesorado y la adecuación de los medios materiales a emplear.

La apertura de estas primeras Jornadas Nacionales corrió a cargo de José Manuel Muñiz Ríos, quien criticó severamente a las autoridades pesqueras de la Xunta de Galicia por su incomparecencia al acto inaugural, a pesar de haber confirmado su asistencia. En su discurso, Muñiz puso de manifiesto la unanimidad que existe en torno a la reforma de los programas de estudios náuticos pesqueros, criticó la proliferación de «*cursillos de pseudo-formación técnica y el nacimiento de escuelas al margen de las planificaciones oficiales*», y reclamó la creación de la figura jurídica del alumno náutico-pesquero así como la implantación de una enseñanza globalizada e integrada en el sistema de educación general.

Tras esta intervención, comenzó la ronda de ponencias que, en su primera sesión, fueron cuatro. Inició el turno el inspector general de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor, quien disertó sobre «Una vía de futuro para las Enseñanzas Náutico-Pesqueras en España» para, a continuación, dar paso a Eloy Montero Rodríguez, profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquera de Canarias quien expuso unas «Breves consideraciones acerca de la reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras» en las que, tras un balance histórico de la situación, hizo una valoración de lo que podrían ser en el futuro las enseñanzas en sus aspectos de formación ocupacional, profesional técnica y permanente.

A continuación, Francisco Corral Combarro, jefe del Servicio de Empleo del Instituto Social de la Marina, hizo la presentación del «Plan Piloto de Formación Ocupacional Marítima», cuyos objetivos son: la formación marítima, el aumento de las posibilidades de contratación y autoempleo

de la gente de mar, el logro de una respuesta adecuada a las necesidades tecnológicas del sector, el aumento de la seguridad de las tripulaciones en los buques, elevando el nivel de seguridad en la vida humana en el mar, la mejora de las retribuciones y el incremento de la calidad de vida.

Dicho plan está concebido como un proyecto abierto, que posibilite la colaboración entre todos los organismos responsables y se enmarca dentro de la política del Gobierno en materia de empleo. Según el jefe del Servicio de Empleo del ISM, el plan está estructurado en tres niveles. El primero de ellos, básico, incluye aquellos cursos de iniciación del trabajo a bordo y aquellos otros que pretenden conseguir una capacitación adecuada para el desempeño de ciertos empleos básicos en los buques.

El segundo nivel, titular, servirá para la obtención de aquellos títulos o diplomas de capacitación profesional no incluidos entre las enseñanzas de Formación Profesional Reglada.

Y por último, el tercer nivel, denominado de Reciclaje y Nuevas Tecnologías, está pensado para conseguir la adaptación de los profesionales a las nuevas tecnologías y avances que se introduzcan en el sector, actualizando los conocimientos de aquellos profesionales que necesitan poner al día su formación.

Según adelantó Francisco Corral, las acciones formativas de este plan irán dirigidas, entre otros, a los parados de más de 25 años, que lleven inscritos como desempleados en las oficinas del ISM más de un año y no perciban prestaciones de desempleo, a los jóvenes menores de 16 años que no hayan completado la Educación General Básica, a trabajadores que pertenezcan a empresas en reestructuración y a



Algunos participantes señalaron que, a su juicio, los estudios náutico-pesqueros en España tienen una excesiva vertiente teórica, en detrimento de la adquisición de experiencia práctica.

personas que deseen constituirse o integrarse en Cooperativas o Sociedades Anónimas Laborales.

La última ponencia del primer día fue presentada por Juan José Amador Varela, director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho, que habló de los «Aspectos sociológicos de las Titulaciones Menores en la Comunidad Autónoma Andaluza» y señaló que son muchas las personas comprendidas entre los 25 y los 40 años que están interesadas en obtener ese tipo de títulos, no por exigencias

laborales, sino simplemente por tener conocimientos náuticos, puesto que *«el incremento de potencias y de TRB en la flota artesanal hacen que, con esos conocimientos, dichas personas se puedan alejar de la costa más allá de las tradicionales marcas de situación»*.

Durante la segunda jornada de trabajo, se presentaron otras tres ponencias. La primera de ellas, «Ordenación de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras: propuestas de una reforma estructural», fue presentada por Juan Manuel López García, director del Insti-

tuto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico; la segunda, «Los simuladores y las clases prácticas de las Enseñanzas Marítimo-pesquera», la defendió Jaime Legarra Bestegui, director del Instituto Politécnico de Pasajes, y la tercera versó sobre «Pasado, presente y futuro de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras» y corrió a cargo de los profesores Justo Pérez Macía y Santos Fuertes Fernández, del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo. Todos ellos coincidieron en que urge una reforma de las

enseñanzas náuticas e hicieron propuestas destinadas a servir de alternativa a dicha reforma.

Con especial interés fue seguida la Conferencia del viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, considerado como uno de los más expertos en estas cuestiones. Espel recomendó la inclusión de la acuicultura dentro del programa de estudios náutico-pesqueros, al tiempo que denunció la *«inexistencia de un plan que ordene la ubicación de centros con criterios racionales»* y señaló que *«nuestros institutos politécnicos compiten con sus homólogos europeos, adoleciendo quizá de una excesiva tendencia a la transmisión de conocimientos teóricos, restando importancia a las prácticas»*.

El viceconsejero abogó por la creación de un Instituto Marítimo-Pesquero, que tendría como finalidad, además de formar estudiantes, servir a las necesidades de la industria pesquera, incorporando a ella los últimos avances tecnológicos. En dicho Instituto se trabajaría en la formación y adiestramiento de tripulaciones, se impartirían cursos de tecnología aplicada a la industria pesquera, de comercialización y administración marítimo-pesquera y se formaría a los profesionales en la transformación de los productos derivados del pescado.

El acto de clausura de estas primeras Jornadas Nacionales estuvo presidido por el inspector general de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor; la directora general de Formación Profesional y Promoción Social, Pilar Aguirre; el delegado provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Delamano, y el presidente de AETI-NAPE, José Manuel Muñoz Ríos. ■

Concha H. CARAZO



Mutua de Riesgo Marítimo

SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Por Transformación de la
Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo

FUNDADA EN 1927

Sesenta Años al Servicio de los Armadores



SEGUROS DE BUQUES

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

Domicilio social:
Génova, 20-5.ª plta. - 28004 MADRID
Tels. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26 - Télex: 46550 - Telefax 4100407

INSTITUTO NACIONAL DE HIGIENE Y SEGURIDAD



XI CONGRESO

La preocupación por la mejora de la calidad de vida de los trabajadores y la protección de su salud en el trabajo es una de las constantes que los gobiernos tienen en sus actuaciones políticas. Esta sensibilidad se hace necesaria en unos tiempos como los actuales, en los



SEGURIDAD EN EL TRABAJO



POR ello, y por el esfuerzo que supone adaptar la normativa nacional a las directrices comunitarias tras el ingreso de España en la CEE, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, organismo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, convocó en Madrid a expertos y prevencionistas nacionales y extranjeros para participar en el XI Congreso Nacional de Medicina, Higiene y Seguridad en el Trabajo, que se celebró a primeros de diciembre, con el fin de intercambiar experiencias sobre la actualidad que rodea al mundo laboral y más específicamente sobre los nuevos riesgos y las perspectivas de las condiciones de trabajo en el futuro.

Todo ello se hacía necesario porque, como puso de relieve el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, en el acto inaugural y ante la presencia de los Reyes de España, «*el progreso, al tiempo que puede mejorar sustancialmente las condiciones de vida y trabajo, puede también, cuando no es bien aplicado, suponer graves riesgos para la salud de los trabajadores. Por ello, es necesario el continuo análisis de estas nuevas situaciones y la investigación de sus efectos.*»

Coincidiendo con la celebración de este Congreso el ministro Manuel Chaves anunció que el Gobierno tiene la intención de elaborar una nueva Ley sobre condiciones de salud, higiene y seguridad en el trabajo que facilite la introducción de nuevas tecnologías en el proceso productivo al tiempo que garantice unas condiciones óptimas de trabajo.

Asimismo, el Gobierno pretende ordenar con la nueva Ley sus actuaciones y las de las Administraciones Públicas en la política de prevención de los riesgos laborales y aunar en una Ley-marco toda la normativa excesivamente abundante y hasta ahora dispersa.

La seguridad e higiene en el trabajo corresponde, en Espa-

O NACIONAL

que el continuo progreso tecnológico y su introducción en el proceso productivo determinan la transformación cada vez más rápida del entorno social, de las relaciones laborales, y de las condiciones de salud, higiene y seguridad en el trabajo.

ña, al Gobierno de la nación, tal y como establece el mandato constitucional. Para ello existe un organismo encuadrado en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que es el INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo), que está especializado en la prevención de los riesgos laborales y la mejora de las condiciones de trabajo, con el fin de proteger la salud de la población laboral.

Como explica a MAR su directora general, Concepción Serrano, «somos un organismo técnico y de asesoramiento que entiende la prevención como

se apoya básicamente en la Subdirección Técnica y en la Secretaría General, recayendo en ésta funciones propiamente administrativas, mientras que es la Subdirección Técnica la que planifica y controla las actividades del INSHT y realiza las funciones técnicas específicas del mismo. Su estructura la constituyen cuatro Programas, de acuerdo con el sistema organizativo basado en la programación por proyectos: Planificación y Control de Actividades, Racionalización y Normalización, Relaciones y Cooperación y Divulgación.

nueva máquina cumpla, al salir de fábrica, las condiciones necesarias para el empleo previsto. Asimismo, se está trabajando en la puesta en marcha de un laboratorio acreditado en el que existan simuladores de circuitos de mando de prensas; equipos para medida de intensidad del sonido; equipos para medida del tiempo de parada de las máquinas, etcétera. El objetivo de estos laboratorios es la emisión del correspondiente certificado, después de realizar un previo control técnico sobre la máquina.

La protección de la salud de

Calidad. El primero de ellos pretende cubrir los requerimientos analíticos de los reglamentos de nuestro país, adaptar las directrices de la CEE sobre la protección de la salud de los trabajadores frente a riesgos químicos y sentar las bases de actuación futura en el campo de la normalización de métodos analíticos. Por su parte, el Programa Interlaboratorio de Control de Calidad realiza actualmente análisis de plomo en sangre, vapores orgánicos, mercurio en orina, etcétera.

Un tercer programa está dedicado a las Nuevas Tecnologías. El INSHT, consciente de que las nuevas tecnologías conllevan la desaparición de una serie de riesgos, pero al mismo tiempo generan otros de naturaleza no bien conocida en la actualidad, ha creado este programa con el que inicia una serie de actuaciones en aquellas áreas o tecnologías que presentan más riesgo para los trabajadores. Debido a la rápida implantación que han tenido en el mundo industrial los robots, y no existir una acción normativa clara, se ha iniciado un estudio analítico sobre los riesgos que conlleva su aplicación. En la misma línea se ha iniciado el estudio de los efectos que producen sobre la salud las radiaciones no ionizantes, centrándose principalmente en los sistemas láser industriales cuya comercialización se prevé que se va a generalizar en los próximos años.

Paralelamente a estos estudios e investigaciones, se han planificado una serie de cursos generales y seminarios específicos sobre los riesgos producidos por estas tecnologías, poniendo un especial énfasis en los aspectos ergonómicos con el objetivo de sensibilizar y divulgar el resultado de estos trabajos a los distintos colectivos implicados en el campo de la prevención.

El cuarto programa, denominado Condiciones de Trabajo, nació para cubrir la necesidad de estudio integrado y multidisciplinar de los factores de agresión que se le pueden presentar al hombre con motivo de su trabajo. Este pro-



Manuel Chaves, ministro de Trabajo, anunció la intención del Ejecutivo de elaborar una nueva Ley sobre condiciones de higiene y seguridad laboral.

una tarea que hay que realizar desde el momento en que se está pensando en la creación del puesto de trabajo. También entendemos esa prevención como una función globalizadora, como un conjunto de factores que actúan sobre la salud del individuo al que hay que proteger».

El INSHT está regido por un Consejo General de composición tripartita, formado a partes iguales por representantes de la Administración, de las Organizaciones Empresariales y de las Centrales Sindicales. Dicho Consejo ha establecido unas directrices que se concretan en 15 criterios de Actuación para el Instituto y controla, además, sus actividades a través de la Comisión Permanente.

La Dirección del Instituto

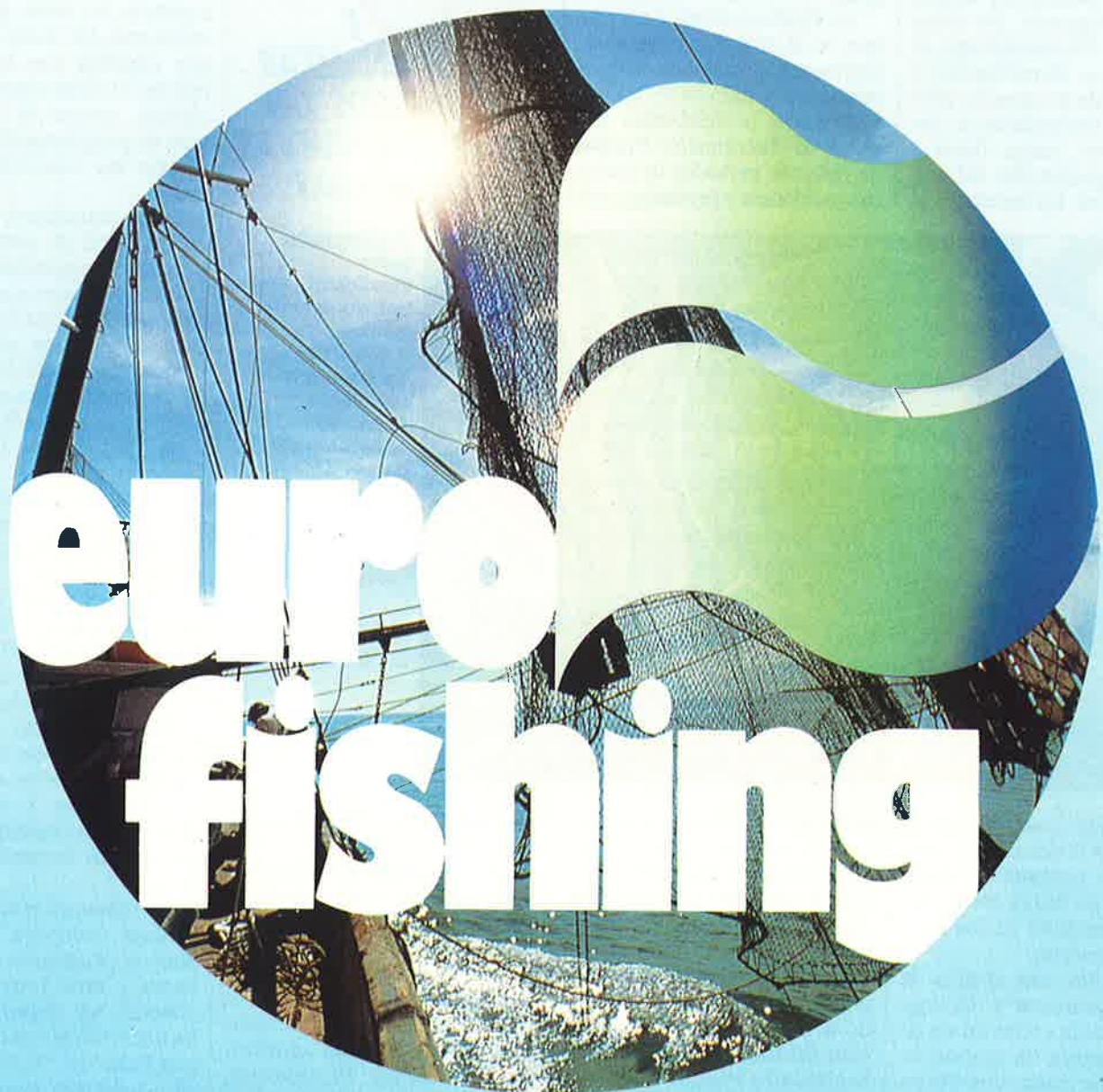
En los Centros Nacionales recaen ocho Programas que suponen el desarrollo de unas líneas de especialización prioritarias y que asumen los Centros hasta el punto de que su propia denominación corresponde a uno de los dos programas ubicados en ellos y están situados en Barcelona (Condiciones de Trabajo); Bilbao (Verificación de Maquinaria); Madrid (Nuevas Tecnologías) y Sevilla (Medios de Protección).

Los contenidos de estos programas son los siguientes: Verificación de Maquinaria, que pretende a través del Reglamento de Seguridad en las Máquinas, de reciente entrada en vigor, evitar los riesgos en su origen, haciendo responsable al fabricante de que toda

HAY QUE UNIFICAR LA NORMATIVA SOBRE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

los trabajadores frente a los riesgos derivados de la exposición a agentes químicos es el objetivo del segundo programa, denominado Toxicología y Análisis, en el que a su vez se coordinan el Programa de Normalización de Métodos Analíticos y el Programa Interlaboratorios del Control de

BILBAO
15/19, noviembre, 1988



**Feria Internacional
de la Industria Pesquera**

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

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

grama se encuentra estructurado en cuatro áreas de conocimientos. En la primera de ellas, área de condiciones materiales de trabajo, se profundiza en la identificación y evaluación de la agresión producida por los agentes materiales de trabajo, entendiendo como tales los mecánicos, químicos, biológicos, eléctricos y físicos.

En la segunda de estas áreas, la de Psicosociología, se trabaja en la identificación y evaluación de la agresión producida por los horarios de trabajo, turnos, carga física y mental, organización del trabajo, etcétera. La tercera es la

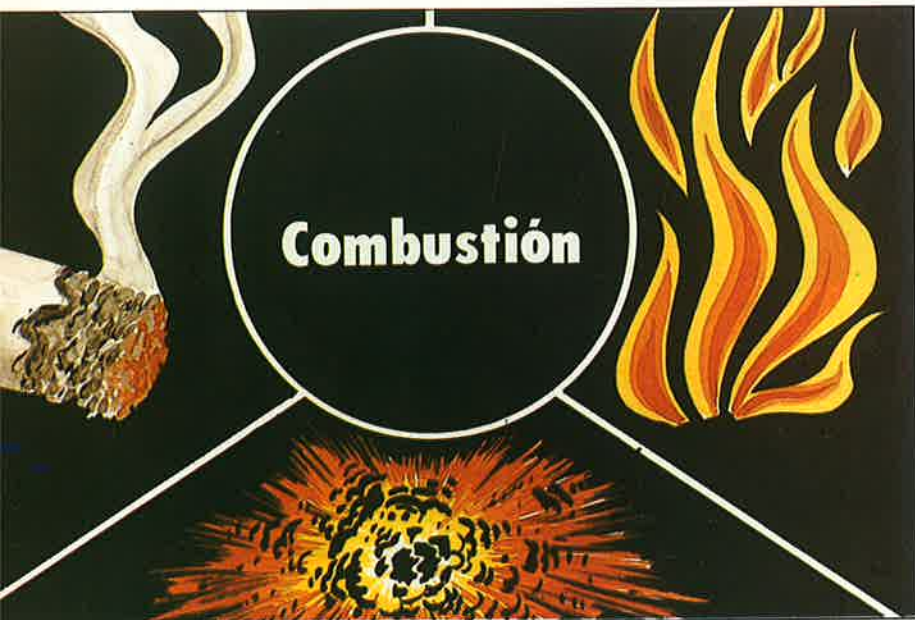
Este programa se complementa con el de Medios de Protección a través del cual se arbitra la legislación y los instrumentos necesarios para proteger a los trabajadores, al tiempo que se trabaja en la armonización de la legislación nacional con las distintas directrices que marca la Comunidad Económica Europea.

La Epidemiología Laboral, que es el séptimo programa, representa la base para la prevención y profilaxis de las enfermedades profesionales. Estudia su distribución (mapas de riesgos), períodos de máxima incidencia y remisión, cau-

la recopilación y almacenamiento de datos a disposición del usuario. Con éste se pretenden dos finalidades: mantenimiento de una biblioteca (libros, revistas, documentos)

SE VAN A ANALIZAR LOS RIESGOS DEL USO DE LAS NUEVAS TECNOLOGIAS

El programa sobre condiciones de trabajo estudia las posibles fuentes de agresión que el trabajador puede sufrir en el desempeño de sus funciones.



de Medicina Laboral, en la que se trata la detección y evaluación de parámetros médicos que sean indicadores precoces y selectivos de las diferentes agresiones.

Por último, está el área de Análisis químicos y biológicos, entendida como un servicio a los anteriores grupos, en el análisis de contaminantes en el medio ambiente de trabajo.

El quinto programa es el de Seguimiento de Riesgos Específicos, cuyos objetivos son conocer el grado de exposición ambiental y alteraciones biológicas ocurridas en la población laboral expuesta a determinados riesgos como puede ser el plomo metálico, el amianto, el mercurio, etcétera, y establecer por medio de las correspondientes normativas las acciones preventivas necesarias.

sas directas, etcétera. Estos estudios son posteriormente complementados por otros más profundos que constituyen la Epidemiología Analítica.

Por último, el octavo programa en el que está incidiendo de forma especial la Dirección del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo es de Información y Documentación «*dada la gran demanda que de ambas recibimos en el Instituto*», según precisa Concepción Serrano, directora general de INSHT.

Los dos objetivos diferenciados de este programa son el Proyecto de Información y Divulgación como acción de oferta difusiva, que se hace por medio de cursos y seminarios de diferente nivel organizativo, y el Proyecto de Documentación, cuya finalidad es

referente a las condiciones de trabajo, por un lado y, por otro, el vaciado de contenidos y difusión del nuevo material que se hace a través del boletín informativo *ERGA* y el Boletín bibliográfico así como de monografías y vídeos.

Dentro de la Organización del INSHT figuran también las Comisiones Provinciales, que son órganos de participación de los Sindicatos, Organizaciones Empresariales y Administración Pública en el control de la gestión del Instituto, en el ámbito provincial, en tanto que los Gabinetes Técnicos Provinciales desarrollan actividades de asistencia técnica, formación, asesoramiento, estudio e investigación y de promoción y divulgación.

Otro de los aspectos más importantes a tener en cuenta

dentro de las actividades que realiza el INSHT es la Cooperación Técnica Internacional, que trata del intercambio de colaboración entre países con objeto de potenciar a los de menor nivel de desarrollo tecnológico, económico, político y social. Los objetivos que se pretenden alcanzar son: el mantenimiento de la presencia española en otros países; incrementar los lazos de unión con aquellos con los que se han mantenido relaciones históricas; apoyar la implantación de programas afines y aumentar las relaciones comerciales.

En la actualidad, la práctica totalidad de estos programas de Cooperación Técnica se están llevando a cabo en los países de América Latina. Durante el presente año se han desarrollado colaboraciones en Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, Paraguay, Uruguay y Perú.

Por último, una de las actividades que centran el interés de los directivos del Instituto de Seguridad en el Trabajo es la nueva estructura y objetivos de la Formación. Según la directora general, Concepción Serrano, se busca como objetivo general el desarrollo y perfeccionamiento del esquema formativo en tres niveles ya implantados en este año: el de formación y sensibilización, el de formación intermedia y el de formación de expertos.

La renovación actual de esta línea consistirá en diseñar nuevos programas para cada curso y nivel formativo, que deberán ser desarrollados de forma homogénea en todas las Unidades del Instituto y todo ello destinado a «*conseguir la protección de todos los trabajadores, sean del sector que sean y en el lugar donde se encuentren, porque la seguridad es obra de todos y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo está siempre en disposición de acudir en su apoyo y para asesorar siempre que se le llame*», tal y como explica su directora general. ■

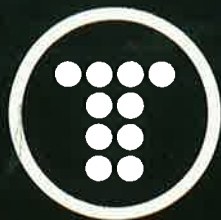
C. H. C.

Fotos cedidas por el INSHT

LA MAR DE CERCA



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



Telefónica



An aerial photograph of a sailboat's deck, showing several crew members in various positions. The deck is white with various equipment, including a large white hatch cover in the center. The boat is moving through dark water, creating a white wake. The background is a dark, textured surface, possibly the sky or a large body of water at night.

PATROCINADA POR LA COMISION DEL V CENTENARIO

II RUTA DEL DESCUBRIMIENTO

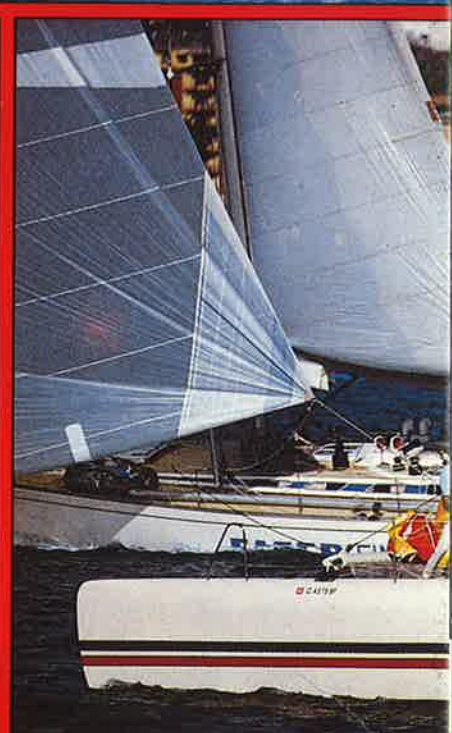
Monocascos, multicascos, catamaranes y trimaranes realizan ya su puesta a punto para participar en la II Ruta del Descubrimiento. Competición que ha iniciado su andadura en los primeros días de diciembre al ser presentada oficialmente a los medios informativos.

UN año falta todavía para que se repita la historia del 2 de diciembre de 1984, cuando 29 veleros zarparon del Puerto de Benalmádena rumbo a Santo Domingo, en la República Dominicana. Era la primera vez que una regata transatlántica, la Ruta del Descubrimiento, organizada y financiada por españoles, salía de un puerto español para seguir, con mínimas variaciones, la misma ruta que siguieron cuatrocientos noventa y dos años antes las tres carabelas de Colón.

Será el 4 de diciembre de 1988 cuando la segunda edición de esta regata, organizada por ANEDOC (Asociación de Navegantes Oceánicos), saldrá desde Puerto Sherry, en el Puerto de Santa María (Cádiz). En ella participarán entre 30 y 40 veleros oceánicos, los más rápidos del mundo, que cubrirán 4.500 millas (más de 8.000 kilómetros). Las embarcaciones pondrán rumbo hacia Palos de la Frontera, para seguir hasta Las Palmas de Gran Canaria, y, desde allí, hasta San Salvador y Santo Domingo, en el caso de los multicascos, o directamente hasta la capital de la República Dominicana, en el caso de los monocascos.

Esta diferencia de recorrido para monocascos y multicascos constituye la principal modificación con respecto a la primera edición. Ello se ha hecho para potenciar aún más la categoría de monocascos, que ya contaba con una regata propia dentro de la Ruta del Descubrimiento, con clasificaciones y premios distintos de los multicascos. Al mismo tiempo, esa modificación puede corregir el desfase de llegada a la meta de ambos tipos de embarcaciones.

Otra novedad prevista para la segunda edición de esta competición, considerada la quinta del mundo por su importancia, ha sido su inclusión en el programa de actos conmemorativos del V Centenario para sus tres ediciones de 1984, 1988 y 1992, lo que significa una potenciación muy importante para la misma. Según los organizadores, el que la Comisión del V Centenario se haya convertido en el primer patrocinador de esta regata es lo que ha hecho posible su celebración. La





aportación económica que dicha entidad realizará alcanza los 20 millones de pesetas.

Lo que sí es seguro en esta II Ruta del Descubrimiento es el gran protagonismo alcanzado por los monocascos, que estaban viéndose relegados en los circuitos internacionales debido a la mayor velocidad y espectacularidad de los multicascos. Pensada en principio para los españoles, tenía también como objetivo captar a los veleros de la Vuelta al Mundo. Los resultados finales obtenidos en la primera edición apoyaron firmemente esta opción. «L'Esprit D'Equipe», «Phillips Innovator» y «Fazer», participantes en 1984 en la Ruta del Descubrimiento, se clasificaron, un año

más tarde, en la primera, segunda y tercera posición, respectivamente, en la Regata Vuelta al Mundo. El velero español, «Fortuna Light», sexto en la Whitbread, se proclamó vencedor en la categoría monocascos.

Ahora, en su segunda edición, la Ruta del Descubrimiento se ha convertido, a efectos de la mencionada categoría, en la regata que mayor interés despierta entre patrones y patrocinadores, después de la Vuelta al Mundo. Por ello, la organización ha resuelto atribuir un importante premio al ganador de la categoría monocascos, de dos millones y medio de pesetas, potenciando la participación de este tipo de veleros oceánicos.

A doce meses vista de que empiece la competición, ya es segura la participación del nuevo «Fortuna Light», diseñado por Visiers, y la del actual «Fortuna», que intentará repetir la victoria de la primera edición. Junto a éstos, el «Sirius IV», actualmente en construcción, representa el mayor esfuerzo jamás realizado por la Armada Española en el mundo de la vela.

En cuanto a la categoría multicascos, los veleros más rápidos del mundo, repartidos en

tres fórmulas, tomarán la salida de Puerto Sherry el 4 de diciembre de 1988. Junto a los «Ericsson», «Fleury Michon», «Stalaven», «Jet Services» y otros, considerados los «Fórmula Uno del mar», muchos españoles, partidarios del multicasco para esta prueba, están trabajando desde hace meses en la búsqueda de veleros y patrocinadores con el fin de situar el pabellón nacional entre los favoritos de esta categoría. Entre ellos destaca José María Lastra, quien con su «Santa

Ya es segura la presencia del nuevo «Fortuna Light» y del actual «Fortuna», que fue ganador de la primera edición

María» ha sido el primero en inscribirse. También figuran los alicantinos Paco Fernández y Curro Girón, y el gallego Julio García, con un trimarán de 18 metros construido por él

mismo, similar al ganador de la Ostra de 1984.

Impulsado por José María Lastra y ADENOC, se llevan adelante gestiones de búsqueda de patrocinadores de cara a la construcción de una escudería «España 92», formada por tres multicascos pensados para intentar la victoria en la Ruta del Descubrimiento, y también en cada uno de los tres tipos de prueba que integran el circuito internacional de regatas oceánicas.

Finalmente, cabe destacar que el récord del mundo de la travesía del Atlántico Este-Oeste-Ruta del Almirante Cristóbal Colón lo ostenta actualmente el navegante Philippe Poupon y su catamarán «Fleury Michon», con un tiempo de 12 días, 21 horas, 21 minutos y 17 segundos, establecido con motivo de su participación en la I Regata del Descubrimiento. Con este récord se rebajó en 56 días y 21 horas el tiempo invertido por las tres carabelas en 1492. El mejor tiempo español lo consiguió José María Lastra con el catamarán «Santa María», con un tiempo de 20 días, 6 horas, 53 minutos y 25 segundos.

C. H. C.
(Fotos cedidas por ADENOC)

GS 751, 753, 710

Radars profesionales con representación convencional en pantalla de 7 pulgadas. Todos los modelos incorporan anillo variable. Su precio es un gran atractivo, pero aún lo es más su calidad.



GS 930

El radar sencillo sin complicaciones y altos resultados, el de más alta relación precio/prestaciones. Imagen fija en pantalla de luz día.

- 16 millas en 7 escalas
- Anillos fijos
- 3 Km. de potencia
- Antena radome de 62 cm Ø



- Modelos 751 y 753
- 48 millas en 8 escalas
- 5 Kw de potencia
- Antena radome de 88 Ø (751)
- Ø 4 pies abierta (753)

- Modelo 710
- 72 millas en 9 escalas
- 10 Kw de potencia
- Antena abierta de 5 pies (155 cm.)



GS951 y 952 Turbo

Radars de prestaciones profesionales al alcance de la flota deportiva y pequeños pesqueros. Imagen fija en pantalla luz día de alta resolución. Anillo y demora variable, alarma de aproximación.

- Alcance 24 millas (951) y 32 millas (952)
- Potencia emisión 5 Kw.
- Antena radome de 62 cm. Ø (951). Abierta de 91,5 cm. (952)
- Consumo 60 W.
- Resolución mejor de 30 m.



Sonda FFC2000

Sonda profesional en pantalla color de 12 pulgadas, alta resolución la más útil herramienta para pesca. Dispone de una pantalla de memoria, representación individual o simultánea de las 2 frecuencias que dispone. Salida para cassette de audio. Entrada de temperatura y LORAN-C. VRM y expansión en cualquier escala. Transmisor de 50 KHz (2Kw) y 200 KHz (1.5 Kw)



es un producto de:



GoldStar

Precision Co., Ltd.



C/. Muntaner, 44
08011 - BARCELONA
Tel. (93) 323 43 15
FAX 3235062

SUCEDIO
EN
1987



EL SECTOR PESQUERO ESTRENO CUOTAS Y PRECIOS

TRAS las intensas negociaciones celebradas durante las últimas semanas de 1986 en el seno de la Comunidad Económica Europea, el mes de enero supuso para los pescadores españoles el estreno de precios y cuotas para el nuevo año. Las discusiones en Bruselas se habían centrado en dos puntos. En materia de cuotas, se pretendía el mantenimiento de los recursos en cada uno de los caladeros. En cuestión de precios, se tendía hacia una política de ajustes, al igual que se aplicaba al resto de los sectores de la Comunidad, en un momento en el que existían graves problemas presupuestarios.

La nueva distribución de las cuotas de pesca por la CEE supuso para España, en líneas generales, el mantenimiento de los niveles de capturas conseguidos en el primer año de nuestra integración. Solamente se logró un aumento en las pesquerías de rape. Sin embargo, se obtuvieron una serie de avances, entre los que destacaban las cuotas asignadas para la merluza.

En el conjunto de la Política Azul, había algunas especies, como la merluza, el rape, el abadejo, el gallo, la cigala o el boquerón, para las que las cuotas asignables a cada Estado miembro tenían que responder al Total Admisible de Capturas (TAC) que determinarían los técnicos para cada campaña. Otras especies, como la bacaladilla o el jurel, eran distribuidas por la Comunidad a cada país según los TACs, pero sin reparto de cuotas.

En el momento de nuestra entrada en la Comunidad, España disponía del 30 por

100 del Total Admisible de Capturas para la merluza. En 1986, el TAC en esta pesquería fue de 45.000 toneladas. Como España tenía derecho a 18.000 toneladas, la Comunidad, para llegar a ese 30 por 100, hubo de complementar nuestros derechos con 4.500 toneladas.

En 1987, los TACs para la merluza subieron hasta las 60.000 toneladas. Ello supuso llegar directamente, sin otras compensaciones, a las 18.000 toneladas. La nueva asignación de cuotas implicó también una modificación en la distribución de las zonas de capturas. En 1986, de las 18.000 toneladas, 9.190 correspondían a las zonas Vb, VI y VII, y 8.810 toneladas a la zona VIIIa y b.

Por el contrario, este año, el reparto significó la pesca de asignación de 10.640 toneladas para las zonas Vb, VI y VII, mientras que para la VIII a y b se fijaron solamente 7.360 toneladas.

Esta nueva distribución dió

lugar a posiciones de malestar en la flota del País Vasco, que faenaba habitualmente en los caladeros más al sur, donde se redujeron las capturas, mientras que suponía un punto positivo para la gallega, que faena más al norte.

Junto a estos acuerdos en aguas comunitarias, España lograba igualmente situaciones favorables en los caladeros de Portugal y Svalbard. En Portugal, se ampliaban las posibilidades de capturas de caballa, rape y gallo. En Svalbard, España lograba una importante cuota de bacalao.

El mes de enero supuso asimismo la fijación de unos nuevos precios para el conjunto de los productos de la pesca integrados en la Política Azul. En este punto, tampoco hubo sorpresas y los precios estuvieron en línea con la política de ajustes que trata de aplicar la Comunidad. En conjunto, se puede hablar de estabilización de las cotizaciones. Se produjeron algunas subidas mínimas pa-

ra productos como el bacalao o la gallineta del norte, de muy escaso interés para España. En otros casos, como los túnidos, la Comunidad se pronunció definitivamente por una reducción del 10 por 100 en el precio, frente a una posición más dura que sugería una bajada del 15 por 100. Los responsables de la CEE trataban de aplicar unos precios acordes con la evolución de las cotizaciones en los mercados exteriores.

Para España, la fijación de los precios de la Comunidad, a efectos de regulación de mercados, no tiene una gran importancia, al menos mientras sigan existiendo unas cotizaciones reales muy superiores a las aprobadas por Bruselas.

El mes de enero entró, sin embargo, con mal pie para los barcos que estaban faenando en los caladeros de los Estados Unidos, dedicados a las capturas de la pota y el calamar. Las autoridades norteamericanas decidieron cerrar sus aguas para nuestros barcos, argumentando una reducción en el Total Admisible de Capturas, que no fue creída por el sector. Los armadores españoles consideraban que la flota estadounidense era incapaz de capturar las cantidades fijadas como TACs y que se trataba más bien de una operación orientada a eliminar progresivamente la flota extranjera de sus aguas, así como un intento de exportar directamente estas producciones.

En materia de infracciones, hubo una destacada. El pesquero vigués «Mar IV» fue multado con 24 millones de pesetas por las autoridades irlandesas, tras ser detenido faenando sin licencia. ■



PLAN PARA CAMBIAR LAS ESTRUCTURAS PESQUERAS

EL mes de febrero resultó importante para el futuro de las estructuras del sector pesquero español y para el desarrollo de nuestra flota.

En las últimas fechas de 1986, la Comunidad aprobaba el esperado Reglamento 4028, por el que se establecía la política de estructura para todo el sector pesquero comunitario. En el caso de España, con una flota excesivamente grande y con problemas de envejecimiento, la medida suponía el inicio de una nueva etapa.

La Administración pesquera española trabajó intensamente en ese corto período y, en el mes de febrero, fue determinado por el Gobierno todo el desarrollo que suponían las exigencias comunitarias. Carlos Romero presentó las medidas adoptadas por el Consejo de Ministros.

En el ejercicio de 1987, y para su inversión en adaptación de estructuras pesqueras y acuicultura, el Gobierno destinó un total de 3.700 millones de pesetas. Esta cantidad se debía complementar con unos 23.000 millones de pesetas que se esperaban recibir de la Comunidad en el mismo período. La distribución de los fondos españoles se hacía según los siguientes apartados: 150 millones para los planes de regulación del esfuerzo pesquero en caladeros nacionales; 500 millones de pesetas para ayudas a las inversiones en acuicultura y estructuras costeras; 1.495 millones para apoyar la construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera; 100 millones para arrecifes artificiales; 450 millones para planes estructurales en Melilla, Ceuta y Canarias;



100 millones para campañas experimentales en aguas españolas; 300 millones para subvenciones a la inactividad pesquera; 420 millones para campañas experimentales en caladeros internacionales; 600 millones para campañas de orientación al consumo; 53 millones para mejorar la infraestructura de los mercados en origen, y 159 millones de pesetas para mejoras en la infraestructura comercial.

De acuerdo con las exigencias comunitarias, el Gobierno aprobaba el conjunto de disposiciones referidas a la modernización de flota, para barcos entre los 9 y los 33 metros; medidas para la modernización y reconversión de embarcaciones; proyectos de

acuicultura; inmovilizaciones de flota, campañas de pesca experimentales, mejora de puertos, etcétera.

Con estas disposiciones, la Administración pesquera inició lo que se denominó la «Vuelta a España», que se concretó en numerosas reuniones informativas en cada puerto.

Junto con la puesta en marcha de la política de cambio para las estructuras pesqueras, también fue noticia importante para el sector durante el mes de febrero el nuevo procedimiento para fijar el precio del gasóleo.

En el primer año de nuestro ingreso en la Comunidad, el precio dispuesto por el mo-

nopolio fue de 21 pesetas, de las que 18,50 eran pagadas por el sector pesquero, mientras el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación contribuía con 2,50 pesetas. Esta ayuda hubo de ser eliminada desde el primero de enero de 1987 en aplicación de las disposiciones comunitarias. Armadores y CAMPSA mantuvieron largas negociaciones, llegando a un acuerdo que suponía el establecimiento de un precio de 23,20 pesetas para suministros inferiores a los 20.000 litros. A partir de esta cantidad, y según los puntos de toma, se establecían diferentes reducciones.

En materia de pesca, febrero fue el mes escogido por las autoridades británicas para poner en vigor las 200 millas en aguas de las Malvinas, con graves efectos para la flota española que, sin embargo, pudieron soslayarse.

Donde sí se produjeron problemas, aunque parecidos a los habidos en campañas anteriores, fue en Galicia por los ya tradicionales enfrentamientos en el sector mejillero para regular la actividad en las rías. Igualmente, aunque por razones diferentes, hubo problemas en el litoral onubense, por culpa de la contaminación. La Junta de Andalucía, tras los correspondientes análisis, prohibió la extracción y comercialización de moluscos, al haberse detectado presencia de metales pesados, como cobre, estaño, mercurio y plomo, por encima de los límites tolerables. La Junta hubo de aportar ayudas para compensar a un colectivo de unos 800 mariscadores que cesaron temporalmente en su actividad. ■

SUCEDIO EN 1987

TRAGEDIA EN LA COSTA AFRICANA

DIEZ marinos perdieron la vida en el hundimiento, a 240 millas al noroeste de Canarias, del pesquero andaluz «Calpe Quintans». Solamente dos tripulantes pudieron ser rescatadas con vida.

El siniestro del «Calpe Quintans» puso nuevamente de actualidad la seguridad en las embarcaciones pesqueras, así como las medidas de salvamento dispuestas por la Administración.

El «Calpe Quintans», con base en Puerto de Santa María, se disponía a llevar a cabo una marea en la pesca de arrastre de treinta días de duración. Había zarpado el 19 de marzo, pero tuvo que hacer escala en Ceuta como consecuencia de una avería en el motor, razón por la cual hubo de ser remolcado. Una vez solucionado el problema, el barco se dirigió hacia el banco sahariano, al que no pudo llegar por sufrir una vía de agua que dio lugar a su rápido hundimiento, con el tiempo justo para enviar un aviso de socorro.

Los tripulantes del «Calpe Quintans» se lanzaron al mar a bordo de una balsa salvavidas que, al estar defectuosa, tuvieron que abandonar en medio de la noche. Diez personas resultaron muertas y otras dos resistieron hasta ser rescatadas por el mercante francés «Orque», que se encontraba en las inmediaciones del lugar. El siniestro del «Calpe Quintans» dio lugar a una fuerte polémica sobre las condiciones en las que el pesquero se hizo a la mar.

Además de esta tragedia, también se produjeron otros cuatro fallecimientos en la llamada Costa de la Muerte de Galicia como consecuencia de



dos accidentes sufridos por dos pequeñas embarcaciones.

Continuando con la política emprendida por la Administración pesquera el mes anterior, el Ministerio de Agricultura procedió a la apertura de la «ventanilla» para que el sector pesquero presentara las correspondientes solicitudes de ayudas previstas en el programa para el cambio de estructuras. En 1986, España obtuvo en Bruselas el 30 por 100 de todas las ayudas dispuestas por la Comunidad para el sector. Para 1987, se confiaba en llegar hasta el 40 por 100. Para ello, la Secretaría

General de Pesca Marítima comenzó a fijar los plazos para remitir los proyectos a Bruselas.

El mes de marzo se produjeron nuevos problemas pesqueros con Portugal. En esta ocasión, el motivo se relacionaba con el acuerdo del Guadiana. España y Portugal habían tardado tres años en fijar las condiciones para desarrollar la pesca en esta zona. Las negociaciones se reanudaron en mayo de 1986, alcanzándose un compromiso a finales de ese mismo año. El nuevo acuerdo permitía faenar a 43 embarcaciones portuguesas y

otras tantas españolas. El inicio de la actividad se fijó para el primero de marzo.

Pero, contra todo pronóstico, el acuerdo no llegó a hacerse efectivo. Las autoridades portuguesas, que en el momento de las negociaciones habían guardado silencio sobre este punto, decidieron fijar un período de veda para el longueirón desde el primero de marzo hasta el 31 de mayo. Esta medida fue rechazada por el Gobierno español que, en esa misma fecha, decidió suspender el convenio suscrito meses antes. Reanudadas las conversaciones, se logró un acuerdo algunas semanas más tarde.

También fueron polémicos los problemas surgidos en la exportación de conservas de mejillones. Las autoridades alemanas decidieron aplicar medidas contra la venta de mejillones españoles en el Estado de Westfalia, argumentando que contenían productos tóxicos. Tanto la Administración española como los empresarios conserveros llevaron a cabo una amplia ofensiva en defensa de la imagen del producto en unos mercados de gran interés para el sector, alegando la insuficiencia de los análisis efectuados en Alemania. Finalmente, la prohibición fue levantada.

El barco «Izarra» volvió nuevamente a la actualidad, cuando la Magistratura de Trabajo número 5 de Vizcaya dictó sentencia sobre la reivindicación salarial planteada por la tripulación del petrolero durante su apresamiento en Nigeria. El armador José María López Tapia fue condenado a pagar 56 millones de pesetas en concepto de salarios atrasados y pendientes desde 1984. ■

CONFLICTO EN ASTILLEROS Y EN MERCANTE

LOS conflictos en los astilleros y las protestas por parte de las organizaciones sindicales contra la venta de barcos integrados en la Sociedad de Gestión de Buques (SGB) marcaron la actualidad en el mar durante el mes de abril. Los problemas de orden público en Andalucía, País Vasco y Galicia en especial, fueron la nota más destacada. El 1984, tras un largo proceso de negociaciones, se ponía en marcha el Plan de Reconversión Naval. Tres años más tarde, los resultados obtenidos eran considerados insuficientes por los sindicatos, las empresas y la propia Administración. Según las previsiones realizadas en su día, debería haberse producido un considerable aumento de la demanda para la construcción de barcos, especialmente los superiores a las 1.000 TRBC. Sin embargo, los mejores resultados se daban sobre la base de embarcaciones con menos de las 1.000 TRBC. El trabajo de los astilleros durante ese período estuvo muy por debajo de las 250.000 TRBC que se habían previsto al aprobar el Plan. Los grandes astilleros mantenían una tasa de ocupación no superior al 33 por 100, mientras los pequeños y medianos llegaban hasta el 80 por 100.

A la hora de analizar los orígenes de esta crisis los expertos la agrupan en dos bloques. En primer lugar, debido a la política de la Administración para promover la construcción de nuevas unidades. Se estimaba que el Plan de Flota diseñado por la Administración había respondido más a la política de fletes o situación de puertos que a las necesidades planteadas

por la reconversión naval. La segunda razón de la reducción de pedidos habría que buscarla en la situación internacional y en la competencia de países como Corea del Sur, que pueden ofrecer unos precios más bajos para la construcción naval.

La caída en la demanda y las sombrías perspectivas que planeaban sobre el sector dio lugar a significativas movilizaciones en el País Vasco, Galicia, y especialmente en los astilleros en AECA en Sevilla y en Puerto Real (Cádiz). Tras varios días de protestas, se produjeron nuevas negociaciones para buscar solución a la problemática de los astilleros, destacando como

primera medida las jubilaciones anticipadas, así como otras intervenciones de la Administración encaminadas a lograr un aumento en la demanda de barcos.

Mientras los trabajadores de astilleros planteaban sus reivindicaciones, los sindicatos de la Marina Mercante protagonizaban a su vez una fuerte ofensiva para evitar el desmantelamiento de la Sociedad de Gestión de Buques (SGB), dependiente del Banco de Crédito Industrial. Las protestas se desataron al conocer la existencia de negociaciones por parte del BCI para desprenderse, mediante su venta a compañías internacionales, de unos 50 barcos

integrados en la SGB. Para los sindicatos del sector, ello podía suponer la eliminación de unos 2.000 puestos de trabajo.

Una de las principales protestas contra las negociaciones del BCI fue el bloqueo de la bocana del puerto de Algeciras por dos barcos de la SGB, el «Cimadevilla» y el «Burgos», tras lo cual se inició un proceso de negociaciones para evitar que se extendiera el conflicto.

Desde su constitución, en 1984, la SGB ha sido la entidad gestora de 244 barcos, de los que unos 150 han sido vendidos. Para 1987, estaba programada la continuación de esta política vendedora, que afectaría a otras 50 embarcaciones, con unos ingresos previstos de unos 10.000 millones de pesetas.

En materia de pesca, el mes de mayo supuso la apertura por parte del Gobierno de una nueva vía para la modernización de nuestra flota de bajura. De acuerdo con la normativa comunitaria, solamente tienen acceso a las subvenciones para modernización o reconversión los barcos comprendidos entre los 9 y los 33 metros. Ello suponía la existencia de un grave vacío para el sector español, en el que hay un número importante de embarcaciones por debajo de esas medidas. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación puso en marcha una nueva normativa, a la que podían acogerse los barcos inferiores a los 9 metros de eslora y los arrastreros inferiores a 12 metros. La medida estaba orientada hacia un colectivo no inferior a las 3.000 embarcaciones dedicadas a actividades de bajura. ■



SUCEDIO EN 1987

ACUERDOS PARA PESCAR MAS

UNO de los aspectos más relevantes de la política pesquera española se había concretado en la existencia de acuerdos de pesca con una veintena de países, en los que lográbamos una tercera parte de nuestras capturas. La política de flota se había planificado de acuerdo con estas actividades fuera de nuestras aguas, lo que hizo necesario, incluso, apoyar la construcción de unidades polivalentes.

Tras el ingreso de España en la Comunidad, una de las principales preocupaciones del sector pesquero estaba referida a las posibilidades de mantener los caladeros tradicionales o de incrementar el número de los mismos. Las negociaciones con terceros países pasaron automáticamente a ser responsabilidad de la CEE y existía en algunos sectores un cierto clima de desconfianza.

Durante los primeros meses de 1987 existieron negociaciones para establecer nuevos convenios o renegociar los ya existentes. El mes de mayo fue clave en estos procesos. El balance global para los intereses de nuestra flota pesquera fue considerado como positivo por los responsables de la Ad-

ministración y por el propio sector.

El 3 de mayo se firmó un acuerdo con Angola, con una duración prevista de tres años, aunque las condiciones económicas fijadas en un principio abarcan solamente un período de dos años. Las relaciones españolas con Angola se remontan a 1980, fecha en que fue suscrito el primer acuerdo, renovado en 1984, y que se ha ido prorrogando hasta 1987. El nuevo compromiso alcanzado por la Comunidad no supone variaciones para la actividad de nuestra flota en lo que se refiere al volumen de capturas. Sin embargo, significa una mejora en cuestión de aportaciones económicas, al reducirse prácticamente a la mitad las cantidades a pagar por barco.

También durante este período se conocieron los términos del acuerdo suscrito por la Comunidad para la actividad de la flota en las aguas del Atlántico Norte, NAFO. España obtuvo una asignación de cuotas aceptable para el sector, aunque inferior a la de otros países, como Portugal, que contaban con más presencia en la zona.

Importante para la flota española fue también el acuerdo para la actividad pesquera en las islas Svalbard, donde España había tenido dificultades durante los últimos años. La asignación de una cuota de 21.000 toneladas para el conjunto de la CEE supuso para España una cantidad de 10.900 toneladas, con perspectivas de crecimiento en los próximos cinco años.

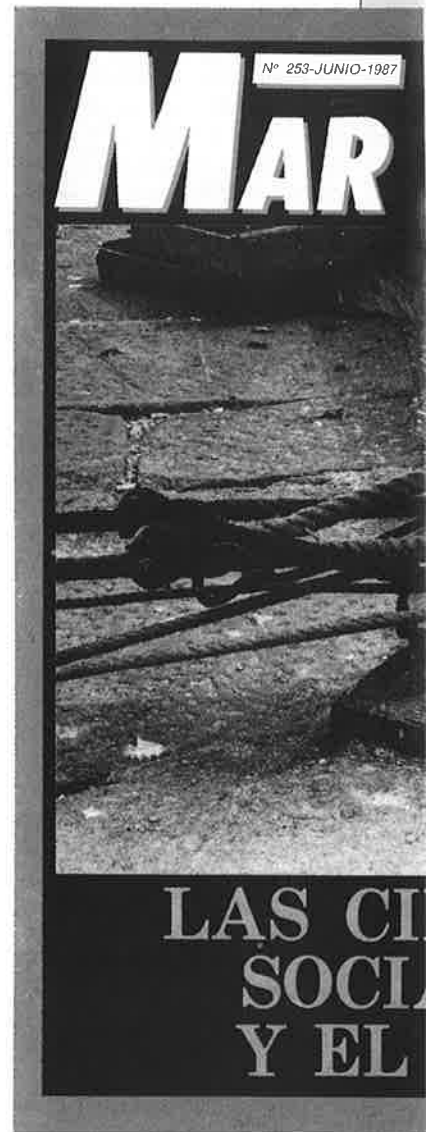
Tras varios años de conversaciones sin éxito, en el mes de mayo se logró un compromiso con Mauritania para un

nuevo acuerdo, con una duración prevista de tres años. Este compromiso entró en vigor el primero de julio y permite faenar a unos 140 barcos españoles. Finalmente, cabe destacar el acuerdo logrado con Sao Tomé, que afecta a unos 36 barcos cerqueros españoles, sobre un total de 52 para toda la Comunidad. Este nuevo compromiso entró en vigor el primero de junio y estará vigente hasta el 30 de mayo de 1990.

En el mes de mayo se produjo un importante relevo en la Secretaría General de Pesca Marítima. Miguel Oliver, que había desempeñado la máxima responsabilidad en este organismo desde el inicio del mandato socialista, abandonaba el puesto para presentarse como candidato por el PSOE al Parlamento autónomo balear. El cargo vacante fue ocupado por José Loira Rúa quien, desde 1982, era asesor del ministro de Agricultura, Carlos Romero.

El día 9 de este mismo mes, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación hizo pública la normativa para la celebración de elecciones en las Cofradías de Pescadores. Los anteriores comicios tuvieron lugar en la primavera de 1984. El mandato de los cargos en estas corporaciones dura cuatro años. La convocatoria para el nuevo proceso se aplazó varios meses, con el fin de que no coincidiera con las elecciones municipales y autonómicas.

Las primeras elecciones en Cofradías estaban previstas entre el 20 de junio y el 15 de septiembre. Desde esa fecha hasta el 31 de octubre, en las Federaciones provinciales, y hasta el 30 de noviembre en las interprovinciales. ■



EN AGUAS DE MARRUECOS

DURANTE el mes de junio se produjeron protestas de los estibadores españoles, cuando estaba a punto de finalizar el compromiso de la Administración para proceder a la creación de las sociedades mixtas de estiba y desestiba. Este conflicto vino a ser la segunda parte del que había tenido lugar un año antes, cuando se decidió la reforma en profundidad de la Organización de Trabajos Portuarios (OTP).

Tras un proceso de largas negociaciones y conflictos generalizados en 1986, al final se acercaron las posiciones de ambas partes. En diciembre de este mismo año se aprobaba el Real Decreto para la creación de las sociedades mixtas que habrían de sustituir a la OTP. El compromiso alcanzado implicaba la creación inmediata de las sociedades de los puertos de Barcelona, Las Palmas, Pasajes y Valencia. El resto deberían estar preparadas para antes de junio de 1987.

Pasado ese plazo, los trabajadores portuarios iniciaron una nueva ofensiva para protestar por el ritmo al que se desarrollaban las actuaciones de reforma y como medida de presión ante la Administración. Los estibadores solicitaban que las sociedades mixtas se consiguieran a la vez en todos los puertos españoles, a fin de evitar la competencia desleal que pudiera perjudicar a los estibadores pertenecientes al censo laboral de la entidad que desaparece. En esta huelga participaron también los administrativos y técnicos de las empresas consignatarias y estibadoras.

La actualidad pesquera del mes de junio estuvo protagonizada, esencialmente, por la

finalización del acuerdo pesquero con Marruecos, el 31 de julio. Como en ocasiones anteriores, las autoridades de Rabat practicaron numerosos apresamientos, con posteriores liberaciones y multas de escasa cuantía. En el banco sahariano se produjo el siniestro del barco «Goizaldi», con un balance de dos muertos y catorce supervivientes.

Por otra parte, el Buque Hospital del Instituto Social de la Marina, «Esperanza del Mar», fue premiado con el «Can de Plata», máxima distinción del Cabildo Insular de Gran Canaria. La distinción se otorgó en reconocimiento a los brillantes servicios llevados a cabo en las aguas del banco sahariano.

La Comunidad Económica Europea, para el conjunto de la actividad en el sector de la pesca, fue igualmente protagonista en este mes. Durante el primer semestre del año, cumpliendo las fases marcadas por la burocracia comunitaria, la Administración llevó a Bruselas un amplio paquete de proyectos para su aprobación, por un montante superior a los 300.000 millones de pesetas. Estos proyectos, en unos casos, correspondían solamente al Plan dispuesto para 1987. En otros casos, España presentó el conjunto de planes quinquenales para su aprobación en el mes de julio.

Por una inversión total de 45.000 millones de pesetas, el sector español entregó en Bruselas un Plan a cinco años para la mejora del sector de la pesca, desde la comercialización en la primera fase hasta su transformación y comercialización en destino. Para el primer tramo, a través del FROM, las estimaciones

de inversión se elevaron a unos 15.000 millones de pesetas. Para las actuaciones siguientes, especialmente en el sector industrial, las previsiones ascendieron a 30.000 millones de pesetas. Hoy, este Plan, al igual que el de Flota, ya están aprobados y los proyectos tienen luz verde para su aplicación.

Finalmente, en relación con el Instituto Social de la Marina, junio fue el mes del cambio en la Dirección General. Constantino Méndez, que había llegado a este puesto en 1983, es nombrado director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social en el Consejo de Ministros del día 26. La Dirección General del ISM pasó a ser desempeñada por Jesús Muela, miembro del Cuerpo Técnico de la Seguridad Social desde 1972, fecha en que se incorporó al Instituto Social de la Marina y donde desarrolló el grueso de su labor profesional. En el mes de septiembre de 1985 es designado subdirector general de Entidades Colaboradoras, dependiente de la Dirección General del Régimen Económico de la Seguridad Social. Tras un breve período en ese puesto, Jesús Muela volvió al ISM como primer responsable de este organismo. ■



ENCIAS
ALES
MAR

SUCEDIO EN 1987

PRORROGADO EL ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

LA actualidad informativa del pasado mes de julio en el mar estuvo marcada por el Acuerdo pesquero de España con Marruecos. El Gobierno español tenía suscrito un compromiso con el país norteafricano para la actividad de nuestra flota en sus aguas por una duración de cinco años. Las negociaciones para la renovación de este Acuerdo pesquero estuvieron dominadas por un aumento de las exigencias del país africano, a la vez que trataba de reducir la capacidad de pesca. España hubo de realizar un importante incremento en el capítulo de los pagos, al igual que los armadores, sin que ello supusiera un aumento de la seguridad para poder seguir faenando sin temor a los apremios. En este clima se firmó el Acuerdo de 1983, que supuso un aumento en los cánones de pesca del 70 por 100 con un desembolso para la Administración española de unos 82.000 millones de pesetas, junto a otros 25.000 millones aportados por los armadores.

Por parte de las autoridades de Rabat, se había logrado que el Acuerdo pesquero previese una reducción en la presencia de la flota, hasta quedar en 1987 con unos 700 barcos. A pesar de ello, el interés para nuestra flota sigue siendo muy elevado.

La finalización de este Acuerdo se producía, sin embargo, en una situación bien distinta. España pasa a ser miembro de la Comunidad y ello supone, según figura en el Tratado de Adhesión, que Bruselas asume todas las obligaciones derivadas de nues-

tros compromisos internacionales.

Por este motivo, las negociaciones para la renovación del Acuerdo tuvieron un matiz diferente al que existía en el pasado. A la par que una preocupación entre los pescadores afectados del sur de la península, existía un clima de cierta confianza ante el peso económico de la Comunidad y los intereses que tiene en juego Marruecos con la CEE. Hasta última hora se mantuvo el interrogante de si se prorrogaba el Acuerdo o si, por el contrario, nuestros barcos debían volver a puerto. La Administración española, cumpliendo las condiciones pactadas en el Acuerdo anterior, dio órdenes a las embarcaciones para que regresaran a sus bases ya que, en definitiva, era la Comunidad la responsable de lo que sucediera a nuestra flota.

Prácticamente contra reloj, se desarrollan las últimas sesiones negociadoras para llegar a un compromiso de prórroga durante cinco meses, hasta el 31 de diciembre de 1987. En este período, la Comunidad se comprometió a dar una ayuda de 1.140 millones de pesetas a Marruecos. Los armadores españoles siguen pagando una parte de sus cánones, mientras otro porcentaje corre a cuenta de la Comunidad.

La prórroga de este Acuerdo, aunque hubo un momento de temor en medios pesqueros, no presentó grandes dificultades. A favor de España jugaba el hecho de que las negociaciones se realizasen por la Comunidad, dado que Marruecos pretende integrarse en ella en el futuro y no le

interesaba enturbiar unas relaciones comerciales donde solamente puede lograr beneficios.

Junto a la solución coyuntural para la pesca en Marruecos, en el mes de julio, fue presentado por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, y por el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, el «Plan de Acción del Ministerio de Trabajo en el área de la Secretaría General de la Seguridad Social 1987-1990». Este ambicioso Plan tiene como objetivo racionalizar, agilizar, mejorar, desconcentrar y dar transparencia a la Seguridad Social española. Entre otros objetivos generales, se pretende una organización de un nivel no contributivo de prestaciones económicas, la generalización y perfeccionamiento de la esfera contributiva de la Seguridad Social, la progresiva mejora de la capacidad adquisitiva de las pensiones situadas por debajo del Salario Mínimo Interprofesional, el perfeccionamiento de la acción protectora en materia de asistencia sanitaria, la modificación de la estructura financiera del sistema y la modernización, racionalización y acercamiento de la gestión al ciudadano.

En relación con la actividad portuaria, se publicó la normativa para la creación de 33 sociedades de estiba y desestiba, con una aportación de la Administración de 288 millones de pesetas para hacerse con el 51 por 100 de las mismas, tal como figuraba en el compromiso. Igualmente, se daba un plazo de doce meses para liquidar los bienes patrimoniales de la OTP. ■



POLEMICA POR LAS COSTAS

LA filtración a la prensa de un primer proyecto sobre la Ley de Costas fue el principal motivo para la polémica en el mar. La Administración hubo de salir al paso, puntualizando que se trataba simplemente de un borrador, mientras en medios turísticos, hoteleros y en las propias comunidades autónomas se producía un cierto clima de malestar. En la polémica tampoco estuvo ausente la propia Administración, ante las posiciones expresadas desde el Ministerio de Administración Territorial de que ese primer texto podría ser inconstitucional.

Con una superficie de costas de casi 8.000 kilómetros, la posibilidad de una nueva normativa, pensada para poner orden en muchos aspectos como el urbanístico, la contaminación, etcétera, donde ha existido un desorden histórico, supuso un motivo para la polémica, especialmente en las zonas de Levante y Andalucía, desde donde se lanzaron las mayores ofensivas en contra de la misma. En la actualidad, el 40 por 100 de las costas que están urbanizadas no cuentan con calificación para ello.

El proyecto conocido por la prensa y rechazado en medios turísticos, prevé la titularidad pública de las costas, donde el acceso debe ser libre y gratuito. Los debates para la aprobación de este proyecto continuaron de actualidad en los meses siguientes.

La polémica sobre la Organización de Trabajos Portuarios (OTP) para la constitución de las nuevas sociedades mixtas encontró al fin respuesta, en el mes de agosto, con la autorización del Gobierno para la creación de las

33 sociedades pendientes, a las que hay que sumar las cuatro cuya constitución se produjo antes del verano. El sector, después de un aviso de conflictos, entró en una fase de mayor tranquilidad.

Nuestras relaciones con Portugal que, con la pesca de por medio, habían atravesado por una situación difícil tras la denuncia y posterior acuerdo del pacto del Guadiana, se vieron nuevamente enturbiadas en el mes de agosto. El pesquero «Ciudad de Lepe», con base en el puerto de Isla Cristina, fue ametrallado por una patrullera lusa. Existían dudas sobre el lugar donde estaba faenando la embarcación española y el Gobierno socialista pidió explicaciones al de Lisboa.

Solventado favorablemente este incidente, la actualidad pesquera durante el mes de agosto estuvo marcada por la prórroga lograda en Bruselas para mantener la actividad en el caladero marroquí hasta finales de 1987. Tras algunas semanas de incertidumbre, los 700 barcos continuaron faenando con el soporte de la Comunidad. En medios pesqueros españoles se consideraba que las negociaciones con el país africano deberían reanudarse de inmediato, para que no se reprodujera la misma situación a finales de año.

La Comunidad Económica Europea decidió en estas fechas la ampliación de la regulación en los mercados pesqueros a otras 14 especies. Esta medida, solicitada en reiteradas ocasiones por los diferentes países miembros, interesa especialmente a España, ya que algunas de estas especies tienen una gran presencia en nuestros mercados. Para el

sector de la pesca español, el mayor interés se centraba en el bonito del norte, la bacaladilla y el jurel. Junto a estas especies, pasaron a formar parte de la Europa Azul el atún rojo, la boga, el abadejo, la faneca, el caramel, el congrio, el rubio, la lenguadina, el mendo limón, la lisa y la raya.

Esta ampliación supone, en principio, que la mayor parte de la pesca que se desembarca en España va a estar incluida en la política de regulación de mercado. Otra cosa son las posibilidades de aplicación real de la misma, ante la existencia de unos precios sensiblemente más bajos que los habituales en el sector.

De la Comunidad llegan, en este mes, buenas noticias sobre la respuesta de Bruselas a los primeros programas remitidos por la Administración española, dentro de la normativa vigente, para la modernización de todas las estructuras pesqueras. Se aprueban importantes programas de inversiones, en especial, los referidos a la pesca en su fase de comercialización y al sector industrial.

En cuanto al sector de la Marina Mercante, los armadores dan a conocer a la Administración su disposición a afrontar los planes de reestructuración para modernizar la flota. ■



SUCEDIO EN 1987

LEY DE COSTAS

EL proyecto de Ley de Costas, hecho público en el mes anterior, continúa centrando la actualidad por las fuertes críticas que suscita, especialmente en las zonas de Levante y Canarias. La propia CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales) intervino también en la polémica, argumentando que el anteproyecto de Ley «*desborda ampliamente en su contenido lo que debería ser una Ley de Costas y abarca la regulación de los vertidos y de las materias urbanísticas*».

En opinión de la patronal, esta mezcla de materias representa una interferencia de competencias estatales en las competencias de las comunidades autónomas y ayuntamientos.

Por lo que respecta a las zonas afectadas por las servidumbres de tránsito y acceso al mar, la CEOE considera que «*la normativa ejerce una injustificada limitación a la propiedad privada si se impone como servidumbre respecto a las propiedades privadas situadas en zonas urbanas, ya que en realidad se trata de expropiaciones, sin que el anteproyecto de ley contemple indemnizaciones, en contra de lo dispuesto en el artículo 33 de la Constitución*».

Los otros protagonistas del mes fueron la factoría Ascón de Vigo y los vertidos tóxicos. La mencionada factoría debería haber salido a subasta el día 18, pero el delegado de Hacienda, Joaquín Bobillo, decidió aplazar esa subasta a petición de los grupos municipales del PSOE, AP, PSGEG, BNG, y CDS, que pretendían con ello conseguir tiempo para que las partes

acreedores, empresarios, Fondos de Promoción del Empleo y ZUR, así como las Administraciones Central y Autónoma— acordasen una solución negociada para la reapertura de las instalaciones y la recolocación de los trabajadores del astillero.

La subasta había sido convocada por el Estado para resarcirse, a través de la venta pública, de una cantidad de 214 millones de pesetas de impuestos caducados y no pagados desde 1982.

Este retraso en la subasta permitió seguir trabajando en la solución buscada por trabajadores y acreedores, y expuesta a las autoridades de la Xunta, consistente en constituir, entre todos, una sociedad que adquiera el astillero.

Otra posibilidad, era la oferta hecha por la sociedad Vigo-Rich, formada a partes

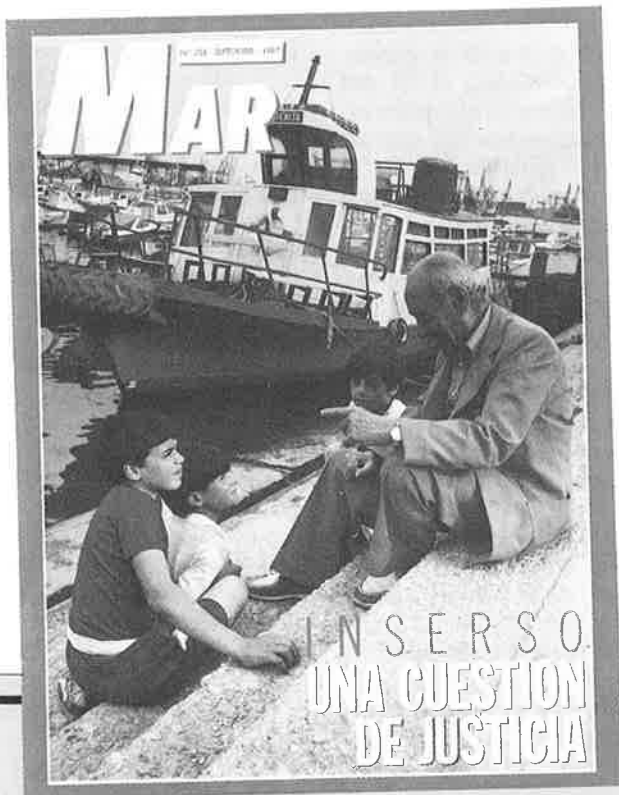
iguales por Astilleros del Atlántico, la empresa norteamericana New Heart y los trabajadores con el objetivo de quedarse con el mencionado astillero y destinarlo a reparación de plataformas petrolíferas, creando 200 puestos de trabajo.

El principal problema que presenta Ascón, para llegar a una solución definitiva, es la deuda que arrastra. Además de los 214 millones que adeuda a Hacienda, la empresa debe alrededor de 700 millones de pesetas a los trabajadores y 1.600 millones a los acreedores privados. Los trabajadores, con excepción de unos 400, entre recolocados y colocados por su cuenta, están acogidos a los FPE desde que 1.633 contratos fueron rescindidos por la Dirección General de Empleo en marzo de 1983.

Los vertidos de la empresa Tioxide España en el Golfo de Cádiz ocuparon buena parte de la actualidad del mes de septiembre. Los informes oficiales solicitados por la Dirección General de la Marina Mercante al Instituto Español de Oceanografía fueron favorables a renovar las licencias de vertidos a la citada empresa.

Sin embargo, las fuertes presiones recibidas por las autoridades tanto de la Junta de Andalucía como municipales, así como desde distintos sectores sociales determinaron la suspensión de los vertidos, aunque el subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación, Juan Trigo, aseguró, en su momento, que «*existen reglamentaciones internacionales —Convenios de Oslo y Londres— que legislan este tipo de vertidos y cualquier ciudadano español, acogiéndose a la ley, puede reclamar sus derechos y nosotros no podemos negar su cumplimiento*».

No fueron sólo los vertidos del Golfo de Cádiz los que dieron quebraderos de cabeza a las autoridades de la Marina Mercante en este último mes del verano ya que, aunque el director general, José Antonio Madiedo, había afirmado a mediados de mes en Santander que la incineración de residuos tóxicos de la industria petroquímica nacional se haría en el Cantábrico —a 200 millas al norte del Cabo Peñas, en Asturias— las autoridades del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones anunciaron oficialmente a finales de mes la suspensión del permiso concedido a la empresa holandesa Ocean Combustible Servicios para llevarla a cabo. ■



74 CONFERENCIA DE LA OIT

EL hecho más destacable de este mes de octubre fue la celebración de la 74 Conferencia Marítima de la Organización Internacional de Trabajo, celebrada en Ginebra durante dieciséis días, y en la que participaron 600 delegados en representación de los organismos gubernamentales, empresariales y de los trabajadores de los países miembros.

Esta reunión, la décima en la historia de la Organización, trató exclusivamente asuntos marítimos, y tuvo como objetivo aprobar instrumentos para mejorar las condiciones de empleo y de trabajo de la gente de mar así como su mejor atención sanitaria. En total se aprobaron cuatro convenios, dos recomendaciones y ocho resoluciones.

Entre las normas aprobadas destaca la de Seguridad Social. En ella se revisa toda la normativa anterior y se establece la obligación a los Estados de prever para la gente de mar una protección en Seguridad Social y Seguro de Enfermedad al menos igual a la que se concede a los trabajadores de tierra.

Otro avance importante logrado en esta 74 Conferencia, en el que tuvo una participación muy activa la delegación española, en la que figuraban destacados miembros del Instituto Social de la Marina, fue la delimitación de las responsabilidades de los armadores en la asistencia de enfermos o accidentados en aquellos ca-



sos en que la Seguridad Social no pueda intervenir para garantizar las prestaciones.

A pesar de que —como

ya se ha dicho— la Conferencia fue muy prolífica en la adopción de medidas benefactoras para el sector marítimo, quedó sin resol-

ver la fijación de un concepto justo del término «Gentes de Mar», ya que no se consiguió incluir en él a los pescadores.

No soplaron buenos vientos para la Comunidad gallega en este primer mes del otoño, ya que se vió afectada por fuertes temporales y aguaceros que le depararon grandes pérdidas. La flota pesquera tuvo que paralizar sus actividades y a ello se le unieron los daños que en cubiertas y aparejos de pesca le ocasionaron los cancamos —golpes de mar—. Un total de 270 embarcaciones se vieron afectadas tanto en sus estructuras como en los elementos auxiliares.

En los puertos de Aguiño, Ribeira, Palmeira, Portosín y Porto do Son se perdieron 43 embarcaciones menores. También se vio muy afectado el sector marisquero por la mortandad generalizada de bivalvos al disminuir la salinidad de las Rías.

También cabe señalar en la crónica de este mes, la peripecia sufrida por los doce hombres que componían la tripulación del pesquero «La Generosa», que en la noche del día 27 embarrancó en la entrada del puerto de Muxía, frente a la denominada «Costa de la muerte». Los marineros permanecieron durante nueve horas agarrados a la barandilla del barco. Cuando la luz del día facilitó las tareas de salvamento, los marineros fueron rescatados por un helicóptero del SAR. ■

SUCEDIO EN 1987

COMPLETAR LA RECONVERSION

LO más destacable de este mes fueron las medidas adoptadas por el Gobierno para completar el proceso de reconversión y reindustrialización del Sector Naval. La primera de estas decisiones fue tomada por la Comisión de Seguimiento y Control del Sector Naval, integrada por representantes de la Administración, los sindicatos y la patronal, y que luego sería ratificada por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos. En virtud de esta medida, los trabajadores que tengan 52 años o más en la actualidad, pueden jubilarse durante el siguiente trienio. La decisión no sólo afecta a los que están en activo sino también a aquellos que se encuentran acogidos a los Fondos de Promoción de Empleo.

El coste de cada una de estas prejubilaciones, hasta que cada trabajador alcance los 65 años, edad en que está establecida la jubilación oficial, es de 20 millones de pesetas, según estimaciones del Ministerio de Trabajo, lo que supondrá algo más de 100.000 millones de pesetas para cubrir a los 5.400 trabajadores afectados en todo el país (4.468 en los astilleros públicos y 966 en los pequeños y medianos).

La fórmula aprobada por la Comisión de Seguimiento del Plan de Reconversión contó con el «visto bueno» de todas las partes representadas en la misma, excepto la Xunta de Galicia, que solicitó un nuevo estudio sobre Astano, y el sindicato ELA-STV, que, estando de acuerdo en las jubilaciones anticipadas, pidió un tratamiento separado de los subsectores de grandes astilleros y los pequeños y medianos.

Una segunda medida vino a complementar a la anterior: el Real Decreto de primas a la construcción naval. Con ella se completa el marco necesario para una nueva etapa de reestructuración de los astilleros.

El sistema de primas a la construcción naval se estructura en tres grupos. La prima de funcionamiento se concede con carácter general y composición flexible, teniendo en cuenta las características del mercado de buques según coste y tamaño. Aplicados al valor del buque, estos porcentajes oscilan desde el 19 por 100 para barcos de valor inferior a 6 millones de Ecus (840 millones de pesetas) y del 24 por 100 para buques de valor superior a 14 millones de Ecus (1.960 millones de pesetas), con porcentajes intermedios para los valores intermedios. Para las transformaciones de buques se concederá una prima del 20 por 100.

La prima de reestructuración, destinada a facilitar la continuidad de las acciones de ajuste en el plazo de cuatro años, significa la constitución de un fondo de unos 5.000 millones de pesetas a repartir en función de los diferentes programas de los astilleros en materia laboral, de inversiones e investigación.

Finalmente, la prima de compensación de aranceles tiene por objeto compensar parcialmente las importaciones de material y equipos para buques. A partir de un 5,5 por 100 irá disminuyendo en su cuantía hasta llegar a cero en 1991, de acuerdo con el ritmo de desarme arancelario previsto por el Tratado de Adhesión de España a la CEE.

El conflicto mantenido entre los arrastreros de Camba-

dos y los «bateiros» de la Ría de Arosa por la captura de los mejillones depositados en el fondo, a causa de los desprendimientos originados por los temporales que azotaron las costas gallegas, a finales del mes de octubre, fue otro de los puntos de interés en la actualidad del mes de noviembre.

Después de varios enfrentamientos y abordajes, a causa de los cuales hubo que registrar varios heridos y daños en los arrastreros, ambas partes en conflicto aceptaron iniciar negociaciones con las autoridades pesqueras de la Xunta de Galicia.

Tras la fijación de los criterios mínimos por ambas partes, se acordó delimitar unas zonas de rastreo, que se corresponden con las fijadas para el control de las mareas rojas, y se estableció como horario de faena desde las 9 de la mañana a las 2 de la tarde.

Al mismo tiempo, se determinó un tiempo de trabajo de tres horas por cada una de las siete zonas establecidas, así como una cuota de captura de ocho sacos por tripulante, que deberán venderse en la lonja de Cambados, a un precio mínimo de 48 pesetas, dos pesetas por debajo del precio mínimo establecido por los productores mejilloneros para el molusco de menor tamaño. Otro de los acuerdos que se

alcanzó fue la necesidad de que el mejillón se trabaje en tierra y no entre polígonos y que el escombros se deposite también en tierra, de forma que no perjudique los maltratados fondos de la ría.

Sin embargo, las negociaciones se rompieron en el momento de determinar la potencia máxima de las embarcaciones de arrastre. De un lado, los representantes de los mejilloneros consideran de su propiedad el mejillón depositado por el temporal bajo sus bateas e indicaron que la actividad entre polígonos de barcos superiores a 50 caballos producirán nuevos desprendimientos de moluscos de las bateas. Por su parte, los arrastreiros defendieron la utilización de barcos de superior potencia, ya que de 50 caballos sólo hay unos 10 ó 15, porque la flota de Cambados supera ese tope.

Por último, entre los hechos más destacables de lo acontecido este mes, figura la celebración en Vigo del I Simposio Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías en la Gente de Mar, organizado por el Instituto Social de la Marina y el CIPAT (Consejo Internacional para los problemas del Alcohol y las Toxicomanías).

A lo largo de las tres jornadas del Simposio se desarrolló un intenso programa científico, con la presentación de diversas ponencias y comunicaciones a cargo de especialistas nacionales y extranjeros. En ellas se trataron los problemas de alcoholismo, toxicomanías y drogodependencias en la gente de mar, analizando la patología y sus consecuencias sociales e individuales, la asistencia médica y social correspondiente, así como otros aspectos derivados de estos problemas. ■



LA TRAGEDIA DEL «CASÓN»

EL año 1987 se despidió trágicamente con el accidente sufrido por el mercante panameño «Casón», que supuso un coste de 23 vidas y numerosos trastornos y pérdidas para los habitantes de las poblaciones gallegas de la costa de Finisterre.

El «Casón», que había llenado sus bodegas en los puertos de Rotterdam, Hamburgo y Amberes, se dirigía a Shangai cuando a 25 millas de las costas de Finisterre, sufrió una explosión, de la que todavía no se ha determinado el origen.

Antes de lanzarse al agua, la tripulación tuvo tiempo de enviar un SOS que fue captado hacia las 7.45 de la mañana por la Ayudantía de Marina de Corcubión, la cual alertó a los servicios de salvamento de la Cruz Roja y del SAR que salieron rápidamente hacia el lugar del siniestro, al que tuvieron dificultades para acceder debido a las malas condiciones climatológicas reinantes.

En el transcurso de la mañana y durante buena parte de la tarde, los tres helicópteros de la Cruz Roja y del SAR, ayudados por mercantes próximos a la zona, fueron recogiendo a los cadáveres y los supervivientes. En total, 23 marineros perdieron la vida y ocho fueron rescatados con vida, todos ellos de origen asiático.

Por efectos del temporal, y a pesar de los esfuerzos del remolcador «Remolcanosa 5» que se había trasladado desde Vigo, el «Casón» se fue deslizado desde su posición inicial hasta encallar en los arrecifes de la playa de «O Rostro», a escasa distancia de las poblaciones de Finisterre, Cee y Corcubión.

Al día siguiente del embarrancamiento, comenzó a



ser barajada la hipótesis de que el «Casón» transportaba materiales altamente tóxicos, ya que uno de los supervivientes del buque, Chin Sing Man, declaró que en la bodega iban cajas con el símbolo internacional del peligro, es decir la calavera y dos tibias cruzadas, y rotuladas con el lema «peligro número 6», que es el que marca el Código Internacional de Mercancías Peligrosas y que tiene un índice del 1 al 9.

El día 7, las dudas sobre el contenido tóxico del «Casón» se han convertido en una realidad que alarma a los vecinos de Finisterre. Finalmente, se sabe que el buque transportaba aproximadamente mil bidones de material inflamable, acetileno, anilinas, butanoles, plomo y sodio metálico, material éste muy inflamable al contacto con el agua, según los expertos.

El comandante de Marina de La Coruña, Antonio Díaz Pache, anunció en rueda de prensa, a la que asistieron un

representante de la consignataria del buque «Casón», un químico y miembros de la Embajada de la República Popular China, que los esfuerzos estaban centrados en evitar la contaminación de la zona.

El día 8, la incertidumbre de la población se acrecentó, dado que aún no se habían empezado a sacar bidones del barco siniestrado. El director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, se desplazó a la zona y requirió los servicios de varios expertos de la Comunidad Económica Europea, así como el de los remolcadores «Sercosa», «Punta Salinas» y «Alonso de Chaves».

Ya el día 9 comenzó la descarga de las bodegas del «Casón», pero la población continuó inquieta. La inquietud se convirtió en pánico cuando, hacia las 10 de la noche, comenzaron una serie de explosiones en el buque, que involucraron a las poblaciones cercanas en una nube de ga-

ses. Los habitantes de Finisterre, Cee y Corcubión huyeron despavoridos de sus casas, utilizando cualquier medio de transporte a su alcance. Santiago de Compostela es movilizó para acoger a los evacuados.

Dos días después, los vecinos comenzaron a regresar a sus hogares mientras que los 255 bidones más peligrosos ya habían sido descargados y eran transportados hacia el muelle de las instalaciones de la factoría Alúmina Aluminio, cuyos trabajadores se opusieron a que los residuos fueran embarcados allí.

Como consecuencia de la huelga que mantuvieron durante dos días los trabajadores de esta fábrica, el aluminio, al no tener la temperatura necesaria, se solidificó con lo que las pérdidas pueden ascender a casi 20.000 millones de pesetas.

Finalmente, los conflictivos bidones fueron embarcados hacia Holanda en el buque «Galerno», fletado por las autoridades de Marina Mercante, mientras que el rescate de los restantes continuó a buen ritmo dadas las buenas condiciones climatológicas.

Con mejor resultado terminó la odisea vivida por los dos pescadores cántabros Victoriano Viadero y José Luis Hazas, que permanecieron a la deriva en su barca durante siete días hasta que fueron rescatados por el mercante chipriota «Daniella» a 70 millas del puerto de Bilbao.

Ambos naufragos, que habían utilizado el agua del mar para calmar su sed y como única posibilidad de sustento, fueron trasladados a Santander donde solamente se les apreciaron alteraciones térmicas y desarreglos de urea por la ingestión de agua de mar. ■

INDICE DE «MAR»

EDITORIAL

NUMERO

Política Social: de película	249
Interlocutores sociales	250
Hacia el futuro	251
El seguro marítimo	252
Un esfuerzo común	253
Un ambicioso plan	254
INSERSO	255
La Guía Sanitaria a bordo	256
Presupuestos	257

OPINION

Constantino Méndez: Ponerse al día	251
Manuel Chaves: La protección social de la Gente del Mar	253

REPORTAJES

Política Comunitaria de Estructuras	249
Asamblea anual de ANAVE	249
Noruega: Salmones de laboratorio	249
Copa de Vela de las Autonomías	249
«Txingurri», «Angela Bravo» y «Digna», apresados	249
Elecciones Sindicales: los votos del mar	250
Cuotas y Zonas: se mantienen las capturas	250
Las ayudas del FEOGA	250
4.000 millones para el sector	250
Precios para 1987	250
Revalorización de pensiones	250
Seguridad en las Seychelles	250
Centro Oceanográfico Cousteau	250
Programa de Empleo: abrir las puertas al mar	250
Adaptación a la normativa comunitaria	251
Gasóleo pesquero: el precio de un acuerdo	251
Panel de Consumo: el pescado que comemos	251
Información puerto a puerto	251
Il Jornadas de Salvamento Marítimo	251
Salón Náutico Internacional de Barcelona	251
Teledetección: el mar sin secretos	251
Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo	251
Balance pesquero 1986: aumentaron las exportaciones	252

Capturas y recursos: un control polémico	252
Ayudas para la modernización: la CEE abrió la ventanilla	252
Naufragio del «Herald of Free Enterprise»	252
Santa Pola: pioneros del mar	252
Los EEUU cerraron sus caladeros	253
Cofradías de pescadores: elecciones a la vista	253
Conflicto de la SGB: la búsqueda de diálogo	253
Se llena un vacío en la CEE: Ayudas a la bajura	253
Cambio en la Dirección General del Instituto Social de la Marina	254
Ambicioso Plan de Acción de la Seguridad Social	254
Acuerdos con la CEE para pescar más	254
Marruecos-CEE, en la vía del entendimiento	254
Asturias: la primera OP regional	254
Cuando la guerra es sólo un juego	254
XV Conferencia Internacional de Salvamento de Náufragos	254
Acuerdo con Portugal: retorno al Guadiana	254
Balance del Plan General de Costas	254
III Jornadas de Transporte Marítimo	254
Jornadas de Pesca Hispano-Portuguesas	254
Navieros: un moderado optimismo	254
Santiago: economía y sociología de las comunidades pesqueras	254
Panel del MAPA: el pescado que consumimos	255
Balanza comercial pesquera: aumentar las compras	255
Simposio sobre toxicomanías y alcoholismo	255
INSERSO: una cuestión de justicia	255
BCA: dinero para el mar	255
Conferencia de la OIT: un ambicioso proyecto	255
74 Conferencia Marítima de la OIT	256
Convenio INEM-ISM	256
Acuerdo SAR-ISM	256
Ayudas de la CEE al sector pesquero	256
Conferencia sobre arbitraje marítimo	256
Cooperativas: un instrumento contra el paro	256
Ciudades costeras: San Sebastián	256
I Simposio sobre Toxicomanías y Alcoholismo en la Gente de Mar	257
Cuadernos de Sanidad Marítima	257
Gasóleo pesquero: mejora la bajura	257
Europort 87: Cita con la industria marítima	257
Programa de industria Pesquera	257
Importaciones de pescado	257
Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo	258

INDICE DE «MAR»

Elecciones en las cofradías	258
Ruta del Descubrimiento	258

ENTREVISTAS

Constantino Méndez: «El mar ya no es una asignatura pendiente para este Gobierno»	249
Fernando Martínez Salcedo: El Medio Ambiente y el Mar	249
Carlos Barral: «Se ha perdido la cultura marinera»	253
José Loira Rúa: «Hay que optimizar los recursos»	255
Guy Verneve: «La Comisión de la CEE debe consultar a Europeche» ...	256

DEBATE

Mesa redonda sobre Mecanismos de Cotización a la Seguridad Social en la Pesca de Bajura: Nadie está satisfecho	250
--	-----

INFORME

Previsiones de inversión en el sector	254
Canales de representación del sector pesquero en la CEE	256
Plan quinquenal de flota	258

DOSSIER

El Cine y el Mar (1)	249
El Cine y el Mar (y 2)	250
El Seguro Marítimo	252
Dossier «Noray»	253
Guía de Prestaciones Sanitarias	255
Guía Sanitaria a Bordo	256
Los presupuestos de la Seguridad Social	257
Sucedió en 1987	258

SECCIONES • PAISES

Países comunitarios: Bélgica	249
Países de Europa: Noruega	251
Países del Mundo: Canadá	252

Países de Europa: Polonia	253
Países del Mundo: Japón	254
Países de Europa: Bulgaria	255
Países del Mundo: Islandia	256
Países de Europa: Suecia	257
Países de Europa: Yugoslavia	258

SECCIONES • GENTES DEL MAR

Productividad y accidentes de trabajo	249
Tipología de la actividad pesquera (1)	250
Tipología de la actividad pesquera (y 2)	251
Industrialización y condiciones de trabajo	252
Indicadores sociales y calidad de vida laboral (1)	253
Indicadores sociales y calidad de vida laboral (2)	254
Indicadores sociales y calidad de vida laboral (3)	255
Indicadores sociales y calidad de vida laboral (4)	256
Indicadores sociales y calidad de vida laboral (5)	257

SECCIONES • ECOLOGIA

El Agua y las Leyes	250
Año Mundial del Medio Ambiente	251
Petróleo contra el mar	252
El precio de una agresión	253
El mar, una asignatura pendiente	254

SECCIONES • LIBROS DEL MAR

J. Conrad: Tifón	249
Robert de la Croix: Los escritores del mar	250
R. Kipling: Escritor sobre el mar	251
Víctor Hugo: Los trabajadores del mar	252
José María Baña Heim: Costa de la muerte	255

SECCIONES • SUCEDIO EN TREINTA DIAS (Todos los números)

SECCIONES • DE COSTA A COSTA (Todos los números)

RESUMEN DE NOTICIAS

Fecha	Noticia	Medio
ENERO		
4-1	El astillero público «Juliana Constructora Gijonesa» presenta expediente de regulación de empleo para 536 trabajadores.	P. Asturiana
5-1	La CEE dispone ayudas para el sector pesquero español de más de 3.000 millones.	B. de la CEE
8-1	El buque de bandera alemana «Solman Rider» pierde varios bidones con productos venenosos cerca de las costas gallegas.	P. Gallega
9-1	Los trabajadores fijos de la Empresa «Contenemar» bloquean el puerto de Barcelona en protesta por su situación laboral.	P. Catalana
12-1	El pesquero «Vamos Indo I» naufraga en el mar de Alborán.	P. Nacional
14-1	El pesquero galleiro «Angel Mari», con base en Cedeira, se hunde en las proximidades de las Islas Azores.	P. Gallega
16-1	Pedro Sancho, presidente de la División Naval del INI, cesa en su cargo y es sustituido por Miguel Aguiló.	P. Nacional
20-1	Los marineros José Luis Cortegoso Cortegoso y Celso Martínez Juncal perdieron la vida en aguas saharianas.	P. Nacional
25-1	UGT-Marina Mercante denuncia que la venta de mercantes al extranjero convierte a España en un «mercadillo».	P. Gallega
28-1	El pesquero cántabro «Gloria Tomás» sufre un incendio frente a la costa de Lekeitio. Sus tripulantes resultaron ilesos.	P. Cántabra
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
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
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
8-2	El «Pescapuerta IV» y el «Nuevo Alcocero» concluyen sus prospecciones en la Antártida.	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
19-2	El Gobierno vasco da a conocer las cifras de inversión en puertos pesqueros en 1986. El total de las mismas ascendió a 715 millones de pesetas.	P. Vasca
21-2	Protesta generalizada del sector mejillonero gallego por la pasividad de que, a su juicio, hace gala el Gobierno autónomo ante las dificultades por las que atraviesa la exportación de este molusco a países europeos.	P. Gallega
22-2	El Frente Polisario reafirma la existencia de aguas territoriales propias.	P. Nacional
22-2	La CEE establece para 1987 las cuotas de captura pesquera en el Atlántico Norte.	P. Nacional
23-2	Los armadores gallegos refuerzan la flota pesquera con una inversión de 26.000 millones.	P. Gallega
23-2	El Parlamento Europeo aprueba una amplia revisión de la política de pesca.	P. Nacional
23-2	Los tripulantes del pesquero «Quintanero», encallado en la Ría de Vigo, fueron rescatados sin novedad.	P. Nacional
25-2	Presentado a estudio de Consejo de Ministros el Plan Antártico Español.	P. Nacional
26-2	El marinero gallego José Bea Priego, de 40 años, tripulante del buque «Castillo de Monterrey», fallece en un accidente en aguas de Estados Unidos.	P. Gallega

Fecha	Noticia	Medio
26-2	Comienza en Canadá el juicio contra los capitanes del «J. Molina» y «Amelia Meirama», apresados el 22 de mayo de 1986.	P. Gallega
28-2	El pesquero bilbaíno «Nueva Luz del Cantábrico» es apesado por autoridades francesas cuando pescaba con mallas no reglamentarias.	P. Vasca
28-2	Toman posesión 28 nuevos inspectores pesqueros dependientes de la correspondiente Consellería de la Xunta de Galicia.	P. Gallega P. Gallega
28-2	Se crea el Consello de Pesca Gallego.	
MARZO		
1-3	Las autoridades gallegas de pesca anuncian la creación de un carnet de mariscador.	P. Gallega
2-3	Continúa retenido por las autoridades de Guinea-Bissau el pesquero «Digna», apresado hace cuatro meses.	P. Nacional
2-3	El pesquero vasco «Arretsingako» es apresado por las autoridades francesas por faenar en aguas no autorizadas.	P. Vasca
2-3	El protocolo de pesca entre la CEE y Senegal será aplicable a los barcos de pabellón español matriculados en Canarias.	P. Canaria
3-3	El Gobierno español suspende el acuerdo de pesca del río Guadiana firmado con Portugal.	P. Andaluza
3-3	Todos los tripulantes del portacontenedores «Puerto de Santa María» se salvaron tras la colisión sufrida contra el buque camerunés «Cham Duttie».	P. Nacional
4-3	Se abre el plazo para solicitar ayudas a la construcción de buques y proyectos de acuicultura.	BOE
4-3	A salvo la tripulación del pesquero «Playa Isla Cristina» que naufragó en aguas onubenses a causa de una vía de agua.	P. Andaluza P. Vasca
5-3	Se hacen a la mar los arrantzales vascos para iniciar la costera de la anchoa.	
5-3	Chocan el mercante español «Puerto de Santoña» y el carguero camerunés «Cam Cruise». Desaparecido un marinero camerunés.	P. Nacional
6-3	El Polisario amenaza con nuevos ataques si España no defiende sus intereses ante la CEE.	P. Nacional
6-3	Dura reacción de la Secretaría de Pesca lusa ante la suspensión del acuerdo del Guadiana por parte del Gobierno español.	P. Andaluza P. Nacional
6-3	Naufraga el ferry británico «Herald of Free Enterprise». 209 desaparecidos.	
7-3	Son apresados por patrulleras irlandesas los pesqueros españoles «White Sawd» y «Serrano Hevia» por faenar en aguas no autorizadas.	P. Gallega
7-3	El Parlamento aprueba dos créditos extraordinarios para compensar los daños producidos por el hundimiento del buque «Urquiola» frente a las costas gallegas, en mayo de 1970.	P. Gallega
9-3	Es presentado en Vigo el «Simposio Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías» que organiza el ISM.	ISM
10-3	Los funcionarios de puertos inician una huelga de una semana en protesta por el catálogo de puestos de trabajo elaborado por el Ministerio.	P. Nacional BOE
11-3	Publicado el nuevo censo de la flota bacaladera.	
11-3	El pesquero gallego «Saudade» es interceptado por una patrullera irlandesa. Es acusado de faenar en aguas prohibidas.	P. Gallega P. Nacional
11-3	Las tarifas de los pasajes marítimos suben un 2 por 100.	
12-3	Aprehendidos 1.000 kilos de hachís en el pesquero «Gazte Alaiak» por los servicios de vigilancia aduanera pontevedreses.	P. Nacional
13-2	Se aprueba el Reglamento que desarrolla el Real Decreto de mayo de 1986 por el que se reforma el trabajo de estiba y desestiba.	BOE
14-3	El pesquero vasco «Monte Allen» es detenido por una infracción que las autoridades francesas detectaron en el mes de enero pasado.	P. Vasca P. Gallega
16-3	Cuatro pescadores fallecen en dos naufragios en la Costa de la Muerte (Galicia).	
17-3	Entra en vigor el contrato para construir la primera plataforma en la factoría ferrolana de Astano.	P. Gallega

SUCEDIO EN 1 9 8 7

RESUMEN DE NOTICIAS

Fecha	Noticia	Medio
17-3	Manifestación de los trabajadores de Euskalduna y Naval contra el Decreto de prórroga de los Fondos de Promoción de Empleo.	P. Vasca
18-3	La CEE indemnizará a España por los atunes que sean entregados a las conserveras.	<i>Boletín-CEE</i>
19-3	El pesquero ondarrés «Monte Allen» es sancionado por las autoridades francesas con cinco millones de pesetas por resistirse al apresamiento de una patrullera francesa.	P. Vasca
20-3	Son juzgados en Bilbao los patrones de los pesqueros cántabros «Anlu» y «Nuevo Mater Dolorosa» tras su detención por faenar con artes ilegales en aguas bermeanas.	P. Vasca
23-3	Reguladas las solicitudes de ayuda para mejorar el equipamiento de los puertos.	<i>BOE</i>
24-3	Los armadores vigueses presentan recurso legal contra las restricciones impuestas por las autoridades norteamericanas para pescar pota en aguas de aquel país.	P. Gallega
25-3	Desaparece José Arcea Guzmán, engrasador del pesquero «Playa de Portocelos», en aguas del banco canario-sahariano.	ISM
27-3	Los titulados náutico-pesqueros se encerraron durante unas horas en la Dirección General de la Marina Mercante y pidieron la creación de una mesa negociadora.	P. Nacional
27-3	A salvo los tripulantes del pesquero onubense «Isabelita Simón», hundido en aguas del Golfo de Cádiz.	P. Andaluza
30-3	En aguas del banco canario-sahariano naufraga el pesquero andaluz «Calpe Quintans». Diez tripulantes perdieron la vida y sólo dos sobrevivieron.	P. Nacional
30-3	Irlanda multa con 22 millones de pesetas al armador del pesquero gallego «Garsa».	P. Gallega
31-3	Naufraga el pesquero marroquí «Alfonsaima» a siete millas de la costa de Palafruguell. No hubo víctimas.	P. Nacional
ABRIL		
1-4	Enfrentamientos entre policías y trabajadores en Astilleros de Cádiz.	P. Nacional
2-4	La Dirección General de Marina Mercante abre una investigación sobre el salvamento de los naufragos del «Calpe Quintans».	P. Nacional
3-4	Una treintena de pesqueros bloquean la desembocadura del río Guadalquivir para pedir una nueva normativa sobre inmaduros.	P. Andaluza
6-4	Cierre patronal en los Astilleros de Puerto Real después de varias semanas de conflictos.	P. Andaluza
8-4	Trabajadores del sector naval se manifestaron en Baracaldo en defensa del empleo en los astilleros.	P. Vasca
8-4	La Generalitat prohíbe la pesca en sus aguas a los barcos murcianos.	P. Murciana
9-4	Fianza de un millón y medio de pesetas para el patrón del pesquero gallego «Segundo Río Sil» apresado por una patrullera irlandesa cuando faenaba a 70 millas de la costa.	P. Gallega
10-4	ANAVAR inicia un proceso judicial contra Estados Unidos por incumplimiento de acuerdos pesqueros.	P. Nacional
10-4	La Magistratura número 5 de Bilbao falla a favor de los trabajadores del «Izarra».	P. Vasca
10-4	Las autoridades marroquíes imponen una multa de 1.600.000 pesetas al pesquero «Nuestra Señora de África» por faenar ilegalmente en sus aguas.	P. Nacional
10-4	Las Cofradías de Pescadores de Murcia recurren contra la prohibición de faenar en aguas catalanas.	P. Murciana
11-4	El Consejo de Ministros aprueba el Real Decreto que pone en marcha las ayudas para la modernización de la flota pesquera artesanal.	P. Nacional
11-4	La Junta de Andalucía llega a un acuerdo con los productores de ostras para retirar las contaminadas y fijar un precio justo.	P. Andaluza
11-4	El Consejo de Ministros aprueba un Real Decreto por el que se pone en marcha un programa para mejorar la flota artesanal.	P. Nacional
13-4	Son puestos en libertad los pesqueros españoles «Gran Karmego Ama» y «Playa de Cillero».	P. Vasca
14-4	Aparece en el <i>BOE</i> el procedimiento para la tramitación de ayudas a la paralización temporal o definitiva de buques de pesca.	<i>BOE</i>
14-4	Se desbloquea la negociación de la segunda fase de la reconversión del sector naval. UGT propone un nuevo sistema de jubilaciones anticipadas.	P. Nacional

Fecha	Noticia	Medio
15-4	Contundentes cargas de la policía impiden la manifestación de los trabajadores de Astilleros en Sevilla.	P. Andaluza
15-4	Un duro despliegue policial impide que los trabajadores de los Astilleros de Puerto Real se manifiesten.	P. Andaluza
16-4	Huelga de la compañía Transmediterránea que afectó a más de 10.000 viajeros.	P. Nacional
23-4	Comienza la huelga de los trabajadores de juntas de puertos y de los de la Sociedad de Gestión de Buques.	P. Nacional
27-4	Los armadores de los sardinales de Lanzarote amenazan con parar la flota si no se les abonan las ayudas oficiales prometidas.	P. Canaria
MAYO		
2-5	Continúan los enfrentamientos entre las Fuerzas del Orden Público y los trabajadores de Puerto Real.	P. Nacional
2-5	Cesa como secretario general de Pesca Miguel Oliver, que se presenta como candidato a las elecciones autonómicas baleares.	BOE
8-5	<i>José Loira Rúa es nombrado nuevo secretario general de Pesca Marítima.</i>	P. Nacional
9-5	<i>La población de Puerto Real secunda la huelga general convocada por los trabajadores de Astilleros.</i>	P. Nacional
12-5	Ocho artesanales de Lanzarote son retenidos por autoridades mauritanas y otros cuatro por las marroquíes por faenar sin licencia.	P. Canaria
15-5	Varios contusionados y heridos en los graves enfrentamientos registrados en Puerto Real entre la policía y los trabajadores de los Astilleros.	P. Nacional
15-5	Las tripulaciones de los barcos «Cimadevilla» y «Burgos», adscritos a la Sociedad de Gestión de Buques, bloquean la entrada del puerto de Algeciras como protesta por la liquidación de la citada Sociedad.	P. Nacional
17-5	La flota de arrastre de Avilés y Gijón, en huelga hasta que no se inicien negociaciones para el convenio colectivo.	P. Asturiana
18-5	Cierre patronal de los Astilleros de Puerto Real tras los graves enfrentamientos de días anteriores.	P. Andaluza
19-5	Se clausura en Vimeiro (Portugal) el primer encuentro hispano-portugués de pesca.	P. Nacional
19-5	La Comunidad Económica Europea firma un acuerdo de pesca con Mauritania.	
20-5	Tras un acuerdo entre la empresa y los trabajadores se reabren las factorías de los Astilleros de Puerto Real sin incidentes.	P. Nacional
20-5	Dos marineros desaparecen y otro resulta herido de gravedad en el naufragio del pesquero «Geluco» frente a las costas de Corcubedo.	P. Gallega
22-5	Comienzan en Santiago de Compostela las Jornadas sobre Economía y Sociología de las Comunidades Pesqueras.	P. Gallega
25-5	Marcelino González Méndez, tripulante del mercante «Trasona», fallece a causa de un accidente laboral, cuando el barco maniobraba en el Puerto de Almería.	ISM
JUNIO		
8-6	El patrón y un marinero del pesquero «Goizaldi», ambos de Marín, fallecieron al hundirse la embarcación en aguas del banco sahariano.	P. Canaria
9-6	Los estibadores portuarios inician una nueva huelga para pedir que se cumpla la reforma aprobada por la Administración.	P. Nacional
15-6	Comienza en La Habana el Congreso del Mar (Marcuba-87) en el que se debatirán temas de oceanografía, biología y geología marina.	P. Nacional
19-6	Dos barcos marisqueros de Huelva son retenidos por autoridades mauritanas por no llevar a bordo a tres marineros mauritanos, según establece la reglamentación comunitaria.	ISM
23-6	Un tripulante del pesquero francés «Dauphin», hundido a causa de una vía de agua, en las costas de Saint Gilles desapareció sin que fuera posible rescatarle.	P. Vasca
26-6	Una huelga administradora provoca la paralización del puerto de Barcelona.	P. Catalana

SUCEDIO EN 1 9 8 7

RESUMEN DE NOTICIAS

Fecha	Noticia	Medio
18-9	UGT-Marina Mercante se querrela contra el SLMM-CCOO, el SEOMM y el Colegio de	P. Nacional
21-9	Oficiales de Marina Mercante por «falsedad y manipulación tendenciosa en rela-	P. Nacional
21-9	ción con la venta de buques pertenecientes a la SGB».	
25-9	JULIO	
25-9	Dos marineros de Camariñas desaparecieron al naufragar su embarcación «Gamela»	P. Vasca
25-9	en aguas próximas a la Playa de Reira y otro pudo ser rescatado tras permanecer	P. Nacional
25-9	cuatro horas agarrado al casco de la pequeña barca.	P. Cantabria
26-9	Finaliza el acuerdo pesquero entre España y Estados Unidos. Los pesqueros españoles	P. Nacional
28-9	podrán faenar amparados en el marco del acuerdo de pesca comunitario que tiene	P. Cantabria
28-9	los mismos términos que el bilateral que acaba de finalizar.	P. Nacional
29-9	Astilleros de Nervión obtienen un contrato con la Unión Soviética para construir ocho	P. Nacional
29-9	barcos madereros. Se da la circunstancia de que este contrato estaba casi ganado	P. Nacional
29-9	por la División de Construcción Naval del INI. El valor del pedido se eleva a 19.000	
29-9	millones de pesetas.	
1-10	Astilleros Españoles de Puerto Real construirá un petrolero de 140.000 toneladas para	
1-10	Francia.	
1-10	El FROM logra ante la CEE la cláusula de salvaguardia para importar calamar de las	P. Nacional
1-10	Malvinas.	
1-10	En vísperas de negociar un nuevo acuerdo de pesca España-CEE, Marruecos solicita	P. Cantabria
2-10	formalmente su entrada en la CEE.	
2-10	El petrolero español «Rosario del Mar» es retenido en Nigeria por cargar mayor can-	P. Nacional
2-10	tidad de petróleo de la necesaria para su consumo.	
2-10	Clausura en el ISM de las Jornadas Españolas del MAC-NET.	P. Cantabria
6-10	El Consejo de Ministros autoriza la creación de 33 sociedades estatales de estiba y	P. Cantabria
6-10	desestiba con lo que concluye la reforma de los trabajos portuarios.	
6-10	Se prorroga por cinco meses el acuerdo de pesca entre España y Marruecos que de-	P. Nacional
6-10	berá ser negociado en el marco de la Comunidad Económica Europea.	
7-10	AGOSTO	
9-10	Las autoridades comunitarias anuncian que pagarán a Marruecos 1.700 millones de pe-	P. Nacional
9-10	setas por la prórroga del Acuerdo pesquero con España.	P. Gallega
9-10	La CEE aprueba un programa de inversiones en transformación y comercialización de	P. Nacional
10-10	pesca y acuicultura presentado por España que asciende a 46.000 millones de pe-	
10-10	setas en cinco años.	
10-10	<i>El Boletín Oficial del Estado</i> publica la normativa por la que la Organización de Traba-	Agencia EFE
13-10	jos Portuarios queda integrada en el Régimen General de la Seguridad Social.	
13-10	La Comisión de Subsecretarios da la aprobación al Anteproyecto de Ley de Costas.	P. Canaria
13-10	El pesquero «Ciudad de Lepe», con base en Isla Cristina (Huelva), es ametrallado por	P. Nacional
13-10	una patrullera portuguesa.	
13-10	Se celebra el Día Internacional del Mar en Santander.	P. Vasca
15-10	SEPTIEMBRE	
16-10	La Organización Marítima Mundial dicta una normativa para unificar la matrícula de la	P. Vasca
20-10	flota mundial.	P. Nacional
22-10	La gerencia del puerto de Barcelona anuncia una reducción de sus inversiones.	P. Gallega
22-10	Se suspende la subasta de los Astilleros de Ascón.	P. Gallega
23-10	La organización ecologista «Greenpeace» inicia una campaña contra los vertidos en el	P. Gallega
23-10	Mediterráneo.	
26-10	La Administración prorroga por quince días la licencia para efectuar vertidos tóxicos	P. Nacional
26-10	en el Golfo de Cádiz.	
28-10	La CEE anuncia la creación de un grupo de expertos para el control de la contamina-	P. Gallega
28-10	ción en el mar.	

Fecha	Noticia	Medio
27-6	Los artesanales canarios podrán volver a faenar en los caladeros de Mauritania. Se firma el contrato por el que AESA construirá seis buques frigoríficos. El submarino francés «Brest» es atrapado por las redes del pesquero vasco «Tornado» en aguas del Golfo de Vizcaya.	P. Nacional
1-7	Se anuncia que AESA perdió en el primer semestre del año 17.190 millones de pesetas. Los pescadores cántabros arrojan al mar 50.000 kilos de chicharro por no poder comercializarlos.	
1-7	Comienza en Ginebra la 74 Conferencia Marítima de la Organización Internacional de Trabajo.	P. Gallega
1-7	El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones suspende la incineración de residuos tóxicos en el Cantábrico.	
9-7	La empresa propietaria del transbordador «Herald of Free Enterprise», naufragado el pasado mes de marzo, decide desguazarlo. Los ministros de pesca de la CEE discuten en Bruselas la reorganización del mercado.	P. Nacional
14-7	OCTUBRE	
16-7	La tripulación del pesquero «Bahía de Altea», hundido frente a las costas de Agadir, regresa sana y salva.	P. Gallega
21-7	Comienza en Santander el 75 Congreso del Consejo Internacional para la Exploración del Mar.	P. Nacional
23-7	El ministro de Transportes, Abel Caballero, anuncia que los buques que realicen vertidos tóxicos llevarán una «caja negra».	P. Nacional
24-7	Rescatados con vida los marineros del pesquero «Glorioso Mohedano», de Santoña, hundido en aguas próximas a esta costa.	P. Nacional ISM
30-7	El pesquero cántabro «Ría de Ares» es apresado por las autoridades francesas por faenar sin licencia.	P. Nacional
31-7	La Secretaría General de Pesca comienza una campaña informativa sobre la renovación de la flota artesanal. Apresados por autoridades mauritanas los pesqueros onubenses «Senemar I» y «Senemar II», por faenar ilegalmente.	P. Nacional
2-8	Alberto Jardim (Madeira) es nombrado presidente de las Regiones Periféricas marítimas de la CEE.	P. Nacional
4-8	Comienzan a cerrarse bases en las rías gallegas a causa de la marea roja. Entra en vigor el Decreto del Ministerio de Relaciones con las Cortes sobre concesión de créditos para construcción de buques.	P. Nacional
5-8	Finaliza en Ginebra la 74 Conferencia Marítima de la Organización Internacional de Trabajo.	P. Nacional
6-8	El Gobierno de Canarias anuncia que recurrirá ante el Tribunal Constitucional la Ley de Costas.	BOE P. Nacional
20-8	El Gobierno belga retiene en Amberes el buque «Vulcanus» cargado de residuos químicos españoles.	P. Andaluza P. Cántabra
22-8	El carguero «Punta Lucero» encalla en la Ría de Bilbao sobre los restos de una embarcación hundida en 1983. Se constituye en Bilbao la primera sociedad estatal de estiba y desestiba, que contará con 600 empleados y 21 empresas.	
7-9	Firmado el convenio colectivo de puertos.	
8-9	El comisario de Pesca de la CEE, el portugués Antonio Cardoso, visita Vigo para conocer los problemas que afectan al sector.	P. Nacional P. Catalana P. Gallega
8-9	Comienza en la Isla de A Toxa el II Simposium sobre Mareas Rojas.	
11-9	Más de 270 embarcaciones resultaron dañadas a causa de los temporales en las costas gallegas.	P. Nacional
11-9	Organizaciones pesqueras gallegas piden la prohibición de las importaciones de pota congelada.	P. Nacional
18-9	Rescatados por el SAR los tripulantes del pesquero «La Generosa», que había embarrancado en la Costa de la Muerte.	P. Extranjera

SUCEDIO EN 1987

RESUMEN DE NOTICIAS

Fecha	Noticia	Medio
29-10	La Consellería de Pesca anuncia la creación de una «Guardia da costa pra la Comunidade Autónoma Gallega».	P. Gallega
30-10	El Senado aprueba dos créditos de 4.000 millones para los damnificados del «Urquiola», hundido en mayo de 1976.	P. Gallega
31-10	Entra en funcionamiento el Centro de Ordenación del Tráfico Marítimo de Tarifa.	P. Andaluza
NOVIEMBRE		
1-11	Cesado el presidente de Sestiba, Segundo Medina. Esta es la primera sociedad estatal de estiba que entrará en funcionamiento y corresponde al puerto de Las Palmas.	P. Canaria
2-11	Los pesqueros vascos «Santuranzar» y «Arbelaitz» fueron interceptados por patrulleras francesas cerca de las costas de Bretaña por faenar sin licencia.	P. Vasca P. Nacional
3-11	Comienzan en Madrid las Jornadas de Industrias de Productos del Mar.	P. Nacional
3-11	La Coruña, Pontevedra, Cádiz y Vizcaya son incluidas en el programa comunitario Re-naval al que se destinarán 45.000 millones de pesetas con el fin de paliar los efectos de la reconversión naval.	P. Gallega
3-11	Anastasio Travieso es nombrado nuevo presidente de la primera sociedad estatal de Estiba y desestiba ubicada en Las Palmas.	P. Canaria
4-11	Naufraga frente a las costas de Agadir el arrastrero onubense «Santamaría» a causa del mal tiempo. No hubo víctimas.	P. Andaluza
5-11	El pesquero español «José Antonio y Manuel» fue apresado en aguas irlandesas por irregularidades en el libro logístico de a bordo.	P. Gallega
6-11	Los armadores gallegos solicitan al ministro de Agricultura, Alimentación y Pesca, Carlos Romero, que no suba el precio del gasóleo.	P. Gallega
10-11	Los armadores españoles se oponen al incremento del 26 por 100 que las autoridades inglesas pretenden imponer a las licencias de pesca en las Islas Malvinas.	P. Nacional
10-11	Estalla la «guerra» entre arrastreros y a bateiros en la Ría de Arousa para impedir que aquellos rastreen el mejillón depositado en el fondo de la Ría.	P. Gallega P. Gallega
11-11	Varios heridos en el conflicto del mejillón en la Ría de Arosa.	P. Gallega
12-11	La OCDE da a conocer los últimos datos según los cuales se aprecia una ligera mejora en la demanda de buques.	P. Nacional
12-11	Los armadores de buques de pesca de altura piden a las autoridades competentes autorización para comprar el gasóleo fuera de España.	P. Nacional
12-11	Autoridades de la Xunta ordenan la paralización de la actividad pesquera y marisquera en O Grove para impedir incidentes en la «guerra del mejillón».	P. Gallega
13-11	Comienza en Londres la Asamblea de la Organización Marítima Internacional.	P. Nacional
14-11	La Comisión de Control y Seguimiento de la reconversión del sector naval prorroga hasta 1990 las jubilaciones anticipadas a los 55 años.	P. Nacional
15-11	El Gobierno vasco envía a Bruselas un borrador de ley para mariscadores aficionados.	P. Vasca
16-11	El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca concede una ayuda de medio millón de pesetas a cada una de las familias de las víctimas del pesquero «Calpe Quintans».	P. Andaluza
16-11	Las autoridades de Marina de Cádiz arrojan al mar 2.700 kilos de boquerones inmaduros.	P. Andaluza
17-11	Armadores de Nueva Zelanda hacen pedidos por valor de 6.000 millones de pesetas a Astilleros de Vigo.	P. Gallega
18-11	El ministro español de Pesca pide a la CEE que se intensifiquen los contactos con Marruecos para alcanzar un acuerdo pesquero.	P. Nacional
19-11	Las autoridades de Marina Mercante alertan a los pesqueros sobre seguridad en aguas próximas a Mauritania.	P. Nacional
19-11	Constituida la sociedad estatal de estiba del Puerto de Pasajes.	P. Vasca
20-11	El Gobierno aprueba un nuevo marco legal para la reconversión de los astilleros.	P. Nacional
24-11	Acuerdo entre Cofradías de Pescadores y CAMPSA para la unificación del precio del petróleo.	P. Nacional
25-11	Apresado por patrulleras marroquíes el congelador «Portus» con base en Ceuta, por faenar sin licencia.	P. Andaluza

SUCEDIO EN 1987

CONTENEMAR S.A.

VELAZQUEZ, 150. Madrid 28002. Tel. 262 57 00 . Télex 22225 y 23823

Transporte de mercancías
en contenedores desde
la Península a las Islas Canarias
Modalidad puerta a puerta



DELEGACIONES

BILBAO

Berastegui, 5 - 2.º D
Tlf. 423 28 93/4/5/6
Telex:

OVIEDO

Melquiádes Alvarez, 20 - 4.º A
Tlf. 22 02 28 - 22 02 50
Telx: 84365

VIGO

Concepción Arenal, 8
Tlf. 43 38 38 - 43 37 77
Telex: 83114

AGENCIAS

TERMISUR EUROCARGO, S.A.
Ctra. de Andalucía, Km. 11,300
Tlf.: (91) 796 26 62 - 796 26 66
Telex: 42161

MADRID

TERMISUR EUROCARGO, S.A.
Muelle del Centenario, s/n.
Tlf.: 45 04 87 - 45 09 50
SEVILLA

CANARIA MARITIMA DE
CONSIGNACIONES, S.A.

Presidente Alvear, 52
Tlf.: 27 41 00 / 04 / 08

Telex: 95228

LAS P. DE G. CANARIA

TINERFEÑA MARITIMA DE
CONSIGNACIONES, S.A.
Francisco La Roche, 1 y 2
Tlf.: 27 43 12 - 27 43 08

Telex: 92261

TENERIFE

CANARIA MARITIMA DE
CONSIGNACIONES, S.A.

Quiroga, 6
Tlf.: 81 13 80 - 81 69 15

ARRECIFE DE LANZAROTE

LA NAO IBERBOX, S.A.

Pl. de Galicia, 2 - 1.º D
Tlf.: 12 41 33

Telex: 63828

ALICANTE

MARCARGO, S.A.

Dr. J.J. Domínguez, 18
Tlf.: 367 69 58 - 367 45 50
Telex: 64700

VALENCIA

CIA. BARCELONESA DE
CONSIGNACIONES, S.A.

Muelle de Lepanto, s/n.
Tlf.: 332 28 58 - 332 25 16

Telex: 51583

BARCELONA

ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n
Tlf.: 72 66 70

Telex: 68683

PALMA DE MALLORCA

SAL JUNGNER MARINE

SAL-Imcor 2

Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado en un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato, fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticollisión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.

SAL JUNGNER MARINE

Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA,
Sweden, Telephone 08-98-06 80

Representante Nife España SA, Avda. Llano Castellano, 13.28034 Madrid Tel: 7293700





YUGOS



LA flota pesquera yugoslava del Adriático se clasifica actualmente en dos grupos. Por una parte se hallan 252 barcos con más de 10 toneladas de registro bruto y un total de 11.400 TRB y de 15 a 27 metros de longitud; esta flota logra, aproximadamente, el 85 por 100 de toda la producción pesquera. Otras 143 embarcaciones de dimensiones superiores



son de propiedad estatal; se trata de unidades equipadas con redes modernas, sondas ultrasonoras para la detección de bancos de pescado en el fondo (ecosonda) y motores Puretic-Power. Hay 109 barcos menores, propiedad de pescadores. Y, por último, se contabilizan alrededor de 9.000 lanchas a motor y 1.300 botes a remo, en ambos casos son de pescadores y aficiona-



LAVIA



dos. Los botes se utilizan temporalmente en la pesca a escala menor alrededor de las islas y de la costa; participan en la producción total con un 15 por 100, y su dimensión total es de unas 16.000 TRB.

En el curso de los tres últimos decenios, las empresas pesqueras estatales han cambiado sus formas de organización, pasando, además, de la pesca a diversas actividades



combinadas, con miras a mantener su rentabilidad. Actualmente, la base de la industria pesquera se respalda en 12 empresas estatales que se dedican a la pesca, el comercio y la transformación de pescado. Ha madurado la idea sobre la necesidad de un abastecimiento continuo y completo de la industria transformadora de pescado con materias primas frescas del mar, y por ello han ido desapareciendo paulatinamente las empresas dedicadas exclusivamente a la pesca, puesto que las condiciones de Yugoslavia no permiten mantener la pesca en el Adriático de manera única y rentable.

El número más alto de organizaciones pesqueras cooperativas se alcanzó en 1951, con 160 sociedades. Desde entonces se inició su liquidación paulatina, debido a los problemas que tuvieron desde su fundación y que se vertebran en torno a dos hechos: baja productividad e inversiones insuficientes en la pesquería, e inseguridad de colocación en el mercado de la captura.

Los pescadores individuales son, sobre todo, de carácter temporal y, en la mayoría de los casos, pescan para satisfacer sus propias necesidades. En el momento presente, son activos alrededor de 800 con carácter profesional, 8.000 son temporales y otros 50.000, aficionados a la pesca.

Entre los puertos pesqueros, muy numerosos, y los menores se distinguen aquellos en los que se encuentran las bases de barcos pesqueros para la transformación industrial y en los que se localizan las fábricas para esa transformación. Del noroeste hacia el sur se localizan: Izola, con 25 pesqueros de capacidad anual de captura de 7.000 toneladas; la fábrica de transformación del pescado produce anualmente 7.000 toneladas de derivados. Rovinj, con 28 embarcaciones y capacidad anual de captura de 7.400 toneladas; su fábrica de transformación de pescado produce 7.200 toneladas y es la sede del Instituto de Biología del Mar. En tercer lugar surge Rijeka, con 22 unidades y 3.300 toneladas de capacidad anual de captura.

Remontándonos al quinquenio comprendido entre 1982 y 1986, la producción pesquera anual llegó a un total de 48.600 toneladas, siendo 40.520 de pez pelágico azul; 5.850 de pescado del fondo (bentónico); 790 de cefalópodos, 460 de moluscos y 980 toneladas de crustáceos. La sardina participa con un 69 por 100 en la producción total yugoslava, importancia que siempre ha sido predominante. Todas las factorías de transformación de pescado se orientan casi exclusivamente a la preparación de la sardina, y lo mismo sucede con la flota

obtenida es limitada, tanto en el Adriático como en el Mediterráneo.

En el mar territorial y en los canales del interior se encuentran los caladeros para las redes de arrastre de fondo. Con artes menores se pescan numerosos tipos de pez blanco de calidad en los alrededores de todo el litoral y las islas. La diversidad de la captura y las condiciones naturales han determinado la dirección del desarrollo de diversas artes. Junto a las más antiguas conviven grandes redes modernas, algunas de las cuales han sido utilizadas por primera vez en el



Yugoslavia, pese a su larga costa, no es un Estado particularmente volcado en las industrias marítimas. Tanto la producción como el consumo de pescado alcanzan volúmenes bajos en comparación con otros países del Mediterráneo.

construida después de la Segunda Guerra Mundial.

A lo largo de todo el litoral este del Adriático se ubican los caladeros para el pez azul menor con redes de cerco de jareta y de arrastre pelágico. Las sardinias se obtienen desde los extremos externos de las islas hasta 40 millas en mar abierta. En esta zona se pescan, además, sardinetas y anchoas. Las tres especies se capturan también en los canales y bahías, pero son de menores dimensiones.

Los caladeros para el atún se hallan por todo el Adriático. Se pescan mediante redes de cerco de jareta del tamaño más grande y la producción

Mediterráneo por pescadores yugoslavos.

Yugoslavia desarrolla sus métodos de pesca marina teniendo en cuenta los elementos biológicos y ecológicos y la propia biomasa que se emplea. Relacionado con esto se han desarrollado tres métodos principales de pesca, orientados al pescado, moluscos y crustáceos. Por lo que respecta a la importancia de determinadas modalidades en la producción total, aparece muy destacada la pesca de pez azul pequeño con redes de cerco de jareta y de arrastre pelágico, que supone un 81 por 100; la captura de atún con redes de cerco de jareta, el 2 por 100; pesca con redes de arrastre pe-

lágico, 6 por 100, y con el resto de los métodos se consigue un 11 por 100. En los últimos dos decenios, tan sólo la pesca de pez azul menor mantiene una curva ascendente, mientras que el resto de los sistemas mantiene su nivel.

Por lo que se refiere a la industria de transformación de pescado, hay que señalar que las factorías se localizan en las cercanías de los principales caladeros de sardinias, para asegurar y recibir en estado fresco esta materia prima. Dentro de cada fábrica hay refrigeradores con una capacidad de almacenamiento de pescado congelado entre 1.000 y 2.000 toneladas, y todas ellas disponen de líneas de «tipo mediterráneo» para enlatar las sardinias con una máquina central. Se mantiene, sin embargo, un sistema artesanal para la transformación de atún y de pescado salado en productos enlatados, aunque ésta ha sido mecanizada parcialmente.

Con la reconstrucción de las industrias de transformación de pescado y la introducción de líneas automáticas se han incrementado las necesidades del sector en materia de pescado fresco a unas 60.000 toneladas de pescado por año. Debido al déficit de materias primas que afectó a la pesca nacional en 1954, comenzó la importación de productos para su transformación, y más tarde también para el notable consumo.

En función de la captura de sardinias que se obtenga en el Adriático se pueden evaluar las cantidades de producción de latas de pescado. Entre los años 1982 a 1986, la producción anual media del sector es la siguiente: latas de pescado, 38.680 toneladas; productos elaborados y salados, 1.830; harina de pescado, 2.320, y aceite de pescado, 520; todo ello totaliza 43.350 toneladas. Para estos resultados fueron utilizadas 34.000 toneladas de la pesca nacional, más otras 6.000 procedentes de la importación.

A la hora de hablar de las ventas de pescado hay que empezar por decir que el desarrollo social y económico acelerado que ha vivido Yu-



**UN EQUIPO
DE EXPERTOS
A SU SERVICIO**



**PARA QUE LOS REPUESTOS
DEJEN DE SER UN PROBLEMA**

**SUMINISTRAMOS PIEZAS DE
REPUESTO DE TODOS LOS
FABRICANTES, EN CUALQUIER
LUGAR DEL MUNDO, DE
FORMA RAPIDA, SEGURA
Y ECONOMICA**



Suministros Industriales y Navales PEREZ GALIANA, S.A.
Monserat, 7 - 08340 VILASSAR DE MAR (Barcelona)
Teléfono (93) 759 14 00 - Télex 57589 SIRLA E - FAX (93) 759 04 08

**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

YUGOSLAVIA

Yugoslavia después de la guerra influyó también en el incremento de sus necesidades en materia de pesca marina. Sin embargo, la estructura del sector pesquero es unilateral y no corresponde a las demandas del consumo de productos frescos.

Un caso claro es el del pescado azul pequeño, que no abastece el mercado a causa de su tamaño, suavidad, dificultades de manipulación y de envasado. Esto se agrava con el hecho de que su transformación adicional no es adecuada para su consumo en estado fresco ni para atender las necesidades de un mercado yugoslavo más amplio. Por otro lado, este carácter unilateral se manifiesta claramente en el dato de que la pesca yugoslava del Adriático se orienta primordialmente a satisfacer las necesidades de la industria pesquera de transformación. Esa industria tiene la palabra decisiva en la distribución de la captura, puesto que dispone de un aparato comercial de compra, y en la pesca principal utiliza su propia flota pesquera.

Mucha menos importancia tiene en este sector la captura de pescado blanco, de moluscos y crustáceos de la pesca bentónica y pelágica. Es tan pequeña que tan sólo cubre de forma parcial y escasa las necesidades del consumo de la población, de la alimentación social y del mercado turístico.

Volviendo a los datos estadísticos registrados, nos encontramos con las cifras referentes a la distribución de la captura de la pesca nacional producida entre los años 1982 y 1986, que han arrojado el siguiente movimiento de promedio: industria de transformación, 34.000 toneladas; consumo, 14.200, y exportación al extranjero solamente ha conseguido llegar a las 400 toneladas.

A lo largo del año 1964, comenzó la importación de pescado blanco, de moluscos y de crustáceos, para abastecer las demandas del consumo interno. Esta política fue la respuesta a la capacidad de absorción cada vez mayor del mercado, a causa del desarro-

llo de la sociedad industrializada y urbanizada, que reclama mejor calidad de vida, a lo que hay que añadir la cada vez más pujante industria turística, con la consiguiente afluencia de visitantes.

Durante 1986, el total de las disponibilidades fue de 28.570 toneladas, repartidas entre pescado blanco, moluscos y crustáceos congelados. Casi todo este volumen, 22.890 toneladas concretamente, fueron destinadas al consumo, mientras que el resto se dedicó a la transformación industrial. Pero, a pesar de estas importaciones, el mercado nacional sigue careciendo de suficientes productos.

Así lo constatan los datos referentes a 1982-1984, que demuestran que el consumo de pescado marino y de río y de productos de pescado per cápita era tan sólo de 3,4 kilos anuales. A pesar del tiempo transcurrido, la cifra no se ha incrementado.

En las grandes ciudades, los mercados están abastecidos en parte con productos de pescado. En una gran mayoría de núcleos menores de población, particularmente en el interior del país, no está a la venta el pescado marino.

Italia es el país con quien Yugoslavia suscribe pactos internacionales, fundamentalmente. El primero fue firmado en 1949, y lo básico de dicho convenio es que se les daba a los italianos la concesión para la pesca de arrastre de fondo en el mar territorial yugoslavo (a 12 millas de la costa) en varias zonas determinadas, con un número concreto de barcos y una fuerza específica de los motores, siendo indicado el número de caballos de fuerza del motor y para una indemnización financiera fijada.

Hasta finales de 1980, Yugoslavia e Italia habían suscrito seis tratados de este tipo, con el principio de la reducción paulatina del número de barcos. Pero, a partir de 1981, Yugoslavia no ha vuelto a firmar compromisos internacionales.



ESTRUCTURA DE LA FLOTA MARITIMA YUGOESLAVA

Tipo de buques	Número de buques	TRB (en miles)
NAVEGACION INTERNACIONAL		
I. De altura	185	2.393
a) De línea	74	666
1. Convencionales	32	251
2. Tramp	2	15
3. Containers	5	42
4. Containers Ro-Ro	2	11
5. Semicontainers	23	279
6. Ro-Ro	5	15
7. Log. carrier	5	54
b) Libre	100	1.417
1. Tramp	27	250
2. Bulkcarriers	55	1.021
3. Semicontainers	10	109
4. Frigoríficos	3	18
5. Heavylifter	4	5
6. Containers	1	100
c) De tanque	11	310
II. Del Mediterráneo	45	124
a) De línea	18	45
1. Convencionales	13	32
2. Ro-Ro	5	13
b) Libre	18	50
1. Tramp	18	50
c) De pasajeros	9	29
1. Buques	2	11
2. Ferryboats	7	18
NAVEGACION NACIONAL	64	28
I. De carga	19	9
1. Tanque	12	5
2. De carga	7	4
II. De pasajeros	45	19
1. Buques	13	4
2. Ferryboats	32	15

(Datos referidos al 31.XII.86)

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ



ACOMODACION NAVAL

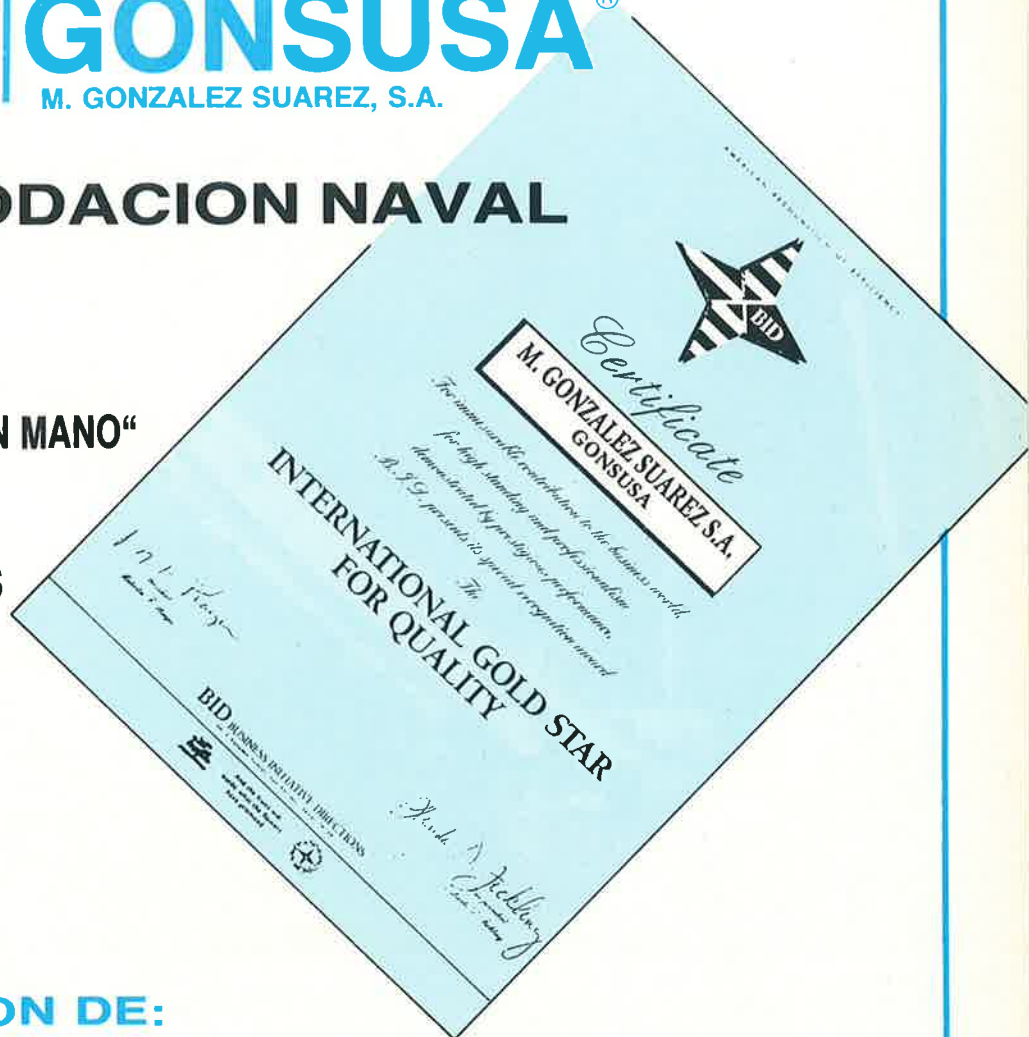
ESTUDIOS Y PROYECTOS

ACOMODACIONES "LLAVE EN MANO"

REPARACIONES

AISLAMIENTOS DE BODEGAS

AIRE ACONDICIONADO



FABRICACION DE:

- Mamparos homologados.
- Techos incombustibles.
- Perfilería.
- Pavimentos.
- Puertas homologadas.
- Mobiliario de madera.
- Mobiliario tapizado.
- Sanitarios.
- Decoración naval.

OFICINAS:

Marqués de Valladares, 34-3.º. Of. 2 y 3
Telfs.: 22 61 27 - 22 17 29 - Telex 83437 GONS - VIGO

FABRICA

Bembrive - Mosteiro, 284 - 286 - Telf.: 42 45 60 - VIGO



LA TRAGEDIA DEL «CASON»



En la noche del 5 de diciembre, un temporal sorprendía al carguero «Casón» a tan sólo 25 millas (unos 45 kilómetros) de las costas gallegas. Ocurría eso al oeste de Finisterre, en la ruta internacional que discurre paralela a la costa gallega. Hacia las 5 de la mañana, una explosión en una de las bodegas de proa, seguida de un incendio que no llegó a alcanzar al resto del buque, provocaba el pánico. Era el comienzo de la tragedia.



El desesperado SOS captado en la Ayudantía de Marina de Corcubión antes del amanecer daba razón a la sospecha: el desastre podía alcanzar dimensiones con contados precedentes en la historia de los percances marítimos frente a las costas gallegas.

El siniestro se saldó con un total de 23 muertos y 8 supervivientes. Todos ellos eran de origen asiático. Entre los fallecidos figu-

El siniestro se saldó con veintitrés muertos y ocho supervivientes

Todos los fallecidos en la tragedia del «Casón» eran de origen asiático. Entre los fallecidos figuraba una mujer enrolada como tripulante.

raba una mujer, enrolada como tripulante.

El SOS fue recibido en la Ayudantía de Marina de Corcubión a las 7.45 de la mañana. Diez minutos más tarde, alertada ya la Guardia Civil, el barco de la Cruz Roja de Finisterre se hizo a la mar. Partieron también desde otros puntos dos helicópteros del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) y otro de la Armada, y se empezaron a aproximar a la zona del



siniestro varios mercantes que navegaban por las proximidades. Las labores de rescate se verían pronto dificultadas, sin embargo, por la borrasca existente, con mar muy gruesa y viento de 90 kilómetros por hora.

El helicóptero del SAR avistó al mercante a las 10.30 de la mañana, a cinco millas de la costa, en una zona conocida por los pescadores como «O Muñeco», sin lamas aparentes y con una densa

humareda saliendo de una de las bodegas de proa. El resto del barco parecía intacto, con el castillo de popa sin daños y la mayoría de los botes salvavidas en sus emplazamientos.

Pronto el capitán del helicóptero pudo ver a dos tripulantes en cubierta haciendo señas. Una vez rescatados fueron ellos los que informaron que el resto de sus compañeros, hasta un total de 28, habían abandonado el buque en un

bote salvavidas o arrojándose al agua.

La tripulación del helicóptero divisó muy poco después el bote vacío y, muy cerca, un superviviente, que estaba, según el capitán Roldán «un poco tieso por el frío, pero vivo». Los tres marineros (Chiu Sing Man, de Hong-Kong, y Wen Hua y Leshe Tan, de la República Popular China) fueron trasladados a la Residencia Sanitaria «Juan Canalejo», de La Coruña, y dos de ellos dados de alta una hora después. El tercero, que presentaba quemaduras superficiales, fue mantenido bajo vigilancia médica.

Otros cuatro marineros, Liang Bo Qiu, Ming Jian Xue, Cei Jian Hong, y Qing Cei Zhang, cuyas edades oscilan entre los 20 y los 35 años, fueron rescatados por el mercante británico «Remuera Bay», que los desembarcó en La Coruña. Todos, a excepción de Qing Cei Zhang, que tenía una herida en la cabeza, presentaban buen aspecto y no sufrían lesiones. Un octavo superviviente fue recogido por el buque italiano «Arlesa».

Durante el resto del día, los servicios de rescate, ayudados por mercantes de pabellón italiano, británico y belga, se afanaron por recuperar los cadáveres del mar, a pesar de las pésimas condiciones meteorológicas. Antes de la anochecida, 22 cadáveres habían sido ya recogidos y, posteriormente, trasladados al depósito de La Coruña para su identificación.

Los siete supervivientes que no tuvieron necesidad de atención médica pernoctaron en la Casa del Mar de La Coruña, donde permanecieron hasta el día 17 de diciembre, cuando comenzaron a ser repatriados a sus lugares de origen.

Hacia el mediodía del mismo 5 de diciembre llegó desde Vigo el remolcador «Remolcanosa 5» que trató de apagar el fuego y lanzar estachas para desviar la trayectoria del mercante. No lo consiguió. Este fue a encallar en la costa, en una zona conocida como «Anzuelo», entre la Punta do Castelo y la Punta das Pardiñas, a tan sólo un kilómetro de Finisterre.

Fue a partir de este embarranque cuando empezaron a surgir los problemas que han hecho de este accidente «el más complejo de los sucedidos en las costas españolas», en palabras del director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo.

Según las declaraciones de los

marineros supervivientes, ninguno de los cuales había cumplido su primer año de mar, lo primero que conocieron del siniestro fue la orden del capitán de abandonar el buque. En opinión de los expertos, el fuego a bordo no hubiera causado un saldo tan elevado de víctimas mortales en la tripulación si hubiera mantenido la calma.

Estos datos hicieron pensar a las autoridades en dos posibilidades: o que la tripulación era inexperta, cosa habitual en los barcos con pabellón de conveniencia, o que el capitán —quien, según los supervivientes, era el único que conocía la naturaleza de la carga— tuvo miedo, porque sabía que ésta era peligrosa y podía estallar con el fuego. Al ser el capitán uno de los fallecidos, la incógnita no pudo ser despejada con la celeridad que el caso requería, dado que el «Casón», como se ha dicho, había encallado ya en la costa a escasa distancia de los pueblos de Finisterre, Cee y Corcubión.

Veinticuatro horas después del accidente, las autoridades sanitarias y de Marina no sabían aún a ciencia cierta si la carga que transportaba el «Casón» era peligrosa. Se sabía, eso sí, que el buque, con pabellón panameño, había sido construido en 1969, que tenía 9.191 toneladas de registro bruto, 136,84 metros de eslora, 21,06 de manga y 8,21 de calado; que había cargado en los puertos de Hamburgo, Rotterdam y Amberes; que se dirigía a Shangai, y que había sido fletado por las navieras Navigation, de Panamá y Wutton Shipping Company, de Hong-Kong.

La hipótesis de que el «Casón» llevara una carga tóxica, inflamable y peligrosa se sustentó en los primeros momentos en el testimonio del jefe de máquinas, Chiu Sing Man, quien declaró que en la bodega iban «unas cajas con la calavera y las tibias del símbolo de peligro y una inscripción con el número 6».

Las autoridades decidieron entonces precintar las ropas de los supervivientes y de los cadáveres y depositarlas en la residencia sanitaria de La Coruña para tratar de determinar, mediante análisis, la sustancia exacta que transportaba el barco; acercarse a éste era prácticamente imposible, y ya habían fracasado los intentos de los remolcadores «Remolcanosa 5» de Vigo y «Sercosa», de La Coruña, encaminados a alejarlo de las zonas pobladas y abordarlo



para proceder a su descarga. Por otra parte, aún no se había localizado al consignatario de la casa armadora.

La falta de informaciones suficientemente precisas empezó a generar un fuerte malestar entre los vecinos de Finisterre, cuyos temores no sólo se centraban en las consecuencias que la carga del buque pudiera tener para sus personas, sino también para la pesca: «Mañana, cuando llevemos los pescados a vender, no nos lo comprarán, por miedo a que estén contaminados», decían algunos vecinos.

Según pudieron averiguar los informadores de Prensa, la Capitanía General de El Ferrol y la Comandancia de Marina de La Coruña habían solicitado, a la vista del cariz que tomaban los acontecimientos, que la Dirección General de la Marina Mercante realizara una investigación sobre la carga del buque «Casón». Entretanto, y a título preventivo, se tomaron las precauciones de rigor en caso de embarrancamiento.

El Gobierno Civil de La Coruña, por su parte, añadió que no podían tomarse medidas preventivas especiales en tanto no se conociera el resultado de los análisis de las ropas de los tripulantes. Sin embargo, se recomendó a

Protección Civil que estuviese alerta, por si fuera necesaria su actuación.

Al cumplirse las sesenta horas del accidente, las autoridades civiles y de Marina seguían sin conocer el contenido exacto de la carga del «Casón» y sus posibles efectos, tanto sobre el medio marino como sobre la población. Se esperaba que se acabaran de traducir los nueve folios del manifiesto de carga que habían entregado los representantes de las Compañías Navigation y Wutton Shipping Company, Henry Guttatt and Sons, Co.

Cuando los datos estuvieron traducidos, éstos fueron puestos en conocimiento del comandante de Marina en una reunión en la que participaron un representante de la armadora, expertos químicos, el consignatario, el jefe de máquinas y el contramaestre del «Casón», el cónsul de Panamá y dos funcionarios de la embajada china.

A última hora de la tarde del día 7, el comandante de Marina de La Coruña, Antonio Díaz Pacheco y Montenegro, en una rueda de prensa informó que en el barco había una cantidad indeterminada de un tóxico afectado por un índice de peligrosidad Imco-6 (la escala internacional de peli-

grosidad fijada por el Código Internacional de Mercancías peligrosas, Imco-code, varía del 1 al 9); 1.000 bidones de un líquido con un punto de inflamación alto, otros tantos de inflamabilidad media y otros con índices Imco entre 3 y 5,33, y que en su mayoría podían activarse al entrar en contacto con el agua. El comandante de Marina aseguró que, no obstante, los expertos del «Remolcanosa 5» que habían podido ver la carga habían afirmado que estaban encerrados en contenedores seguros y que no había ningún motivo para la alarma.

Durante todo el día 8, las operaciones de rescate de la carga del barco «Casón», continuaron, pero hubo que suspenderlas a última hora de la tarde a causa del peligro existente. El director general de la Marina Mercante, quien se había desplazado el día anterior para supervisar los trabajos de salvamento, compareció en rueda de prensa. Informó que «se abrirá una investigación sobre las causas del suceso, la corrección del sistema de carga y los intentos de remolque realizados al principio». Asimismo adelantó que «se reestructurarán las zonas de tráfico marítimo frente a las costas gallegas y se diseñarán nuevos pastillos, sobre todo para petroleros y mercantes que transporten mer-

cancías peligrosas a menos de 25 millas de la costa».

Por su parte, el Gobierno Civil hizo pública una nota en la que aseguraba que el cargamento del buque «cumple las normas internacionales de seguridad, como lo atestiguan los documentos recibidos de las autoridades marítimas belgas, holandesas y alemanas».

El día 9 vuelven a reanudarse las operaciones de rescate de la carga del «Casón» que se prolongaron durante todo el día. También pudo trabajarse durante la noche, gracias a unos reflectores que fueron instalados por el Ejército. En esta operación participaron los remolcadores «Alonso de Chaves», uno de los más potentes que existen en España, el «Punta Salinas» y el «Remolcanosa 5». Asimismo estuvieron presentes varios técnicos de la Comunidad Económica Europea desplazados al efecto y técnicos holandeses de la compañía Smit Tak. El rescate de los bidones considerados como más peligrosos se realizó con grúas. Fueron trasladados a los remolcadores, para posteriormente ser depositados en dos garras de la Marina.

Las operaciones se desarrollaron a un ritmo muy lento debido, según explicó José Antonio Madieto, tanto a los factores de riesgo como a las dificultades produ-

cidas por el escaso calado de la zona.

A pesar de las continuas y reiteradas llamadas a la calma por parte del presidente de la Xunta de Galicia, Fernando González Laxe, el delegado del Gobierno, Domingo García Sabell, el director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, y el gobernador civil de La Coruña, Andrés Moreno Aguilar, varios centenares de vecinos de Finisterre comenzaron a abandonar la población en coches particulares, taxis y autobuses en la noche del día 9 ante la falta de información del contenido de la carga. Muchos de ellos se alojaron en casas de familiares de otras localidades y otros acudieron hasta La Coruña y Santiago de Compostela.

El día 10 la situación se complicó fuertemente. Entre las siete y las 8 de la tarde se registraron cuatro explosiones en la bodega del «Casón», sin que afectaran a las personas que se encontraban trabajando en el rescate de los bidones. A estas explosiones siguieron otras que causaron destellos luminosos, provocando pánico en la población. La alarma se fue acrecentando con explosiones en cadena, que se extendieron por la carga del barco y desencadenaron una nube de gases que el viento llevó primero hacia el norte y después hacia el suroeste, dispersándose a las dos horas.

Antes de la media noche, miles de vecinos de las localidades de Finisterre, Corcubión, Cee, Muxía y Camariñas huían de sus hogares y reclamaban medios para trasladarse a otras poblaciones.

Este desconcierto se acrecentó ante el silencio y la falta de coordinación de algunos responsables, quienes a las 12 de la noche aún no habían informado públicamente de la verdadera situación del buque. Tampoco se había puesto en marcha un ordenado plan de evacuación. Finalmente se supo que 300 autobuses se dirigían hacia la zona para trasladar a los vecinos. Fueron muchos, no obstante, los que, a la vista del retraso de tales vehículos, optaron por marcharse en sus propios medios de transporte.

La mayoría de los evacuados fueron acogidos en pueblos cercanos y en Santiago de Compostela, que se movilizó en masa para atender a los refugiados. Se habilitaron camas y se concentró personal asistencial en varios colegios, institutos y conventos.

Hasta el comienzo de las explo-

siones habían sido descargados del «Casón» unos 255 barriles, especialmente de sodio metálico, la mercancía más peligrosa, que estalla al entrar en contacto con el agua. Estos centenares de bidones fueron transportados en camiones al Centro de Instrucción de Reclutas de Parga (Lugo), instalación en desuso que fue ofrecida por el Ministerio de Defensa.

Sin embargo, su traslado fue interceptado por miles de vecinos de Guitiriz. La Policía intervino para abrir paso al convoy.

A la vista de que las explosiones del «Casón» habían finalizado, las tareas de rescate se reanudaron, aprovechando el buen tiempo. Con ello, los vecinos de los pueblos de Cee, Corcubión, Finisterre, Muxía y Camariñas comenzaron a regresar a sus casas. Esto sucedía el día 12. Fue entonces cuando finalmente se dio a conocer de modo oficial la carga del «Casón». Estas eran, en resumen, las mercancías más importantes:

— 110.500 kilogramos de creosoles, repartidos en aproximadamente 500 bidones, de los que se habían rescatado 200.

— 473 bidones de anilinas, de los que se habían rescatado 19.

— 33 kilogramos de aerosoles.

— 32.043 kilogramos de cemento líquido.

— 4.730 kilogramos de aleidos y cetonas.

— 1.200 kilogramos de etilenos.

— 20 bidones de acetatos.

— 212.000 kilogramos de alcoholes.

— 1.113 kilogramos de xiloles.

— 430 bidones de butóxilos.

— 36 bidones de alquitranes.

— 12.480 kilos de sodio metálico.

— 75 kilos de cumenos.

— 12 bolsas de ácido fosfórico.

— 50.000 kilogramos de trióxido de fósforo.

— 2.200 kilogramos de ácido sulfúrico y derivados.

— 46 barriles de formaldeidos.

Mientras la normalidad volvía a los pueblos cercanos al lugar del siniestro, los altercados comenzaron en las zonas por donde iban pasando los 255 bidones contenedores de los productos más peligrosos retirados del «Casón».



Los supervivientes alertaron

La hipótesis de que el «Casón» transportaba una carga peligrosa se basó sobre el testimonio del jefe de máquinas, Chiu Sing Mang.

sobre el peligroso contenido del buque «Cason»

Tras franquear los camiones que transportaban la zona de Guitiriz, en donde estuvieran más de 13 horas inmovilizados, con la carretera N-VI de Madrid a La Coruña cortada, fueron llevados hasta el puerto de la fábrica de Alúmina-Aluminio de San Ciprián, en la costa de Lugo, para ser trasladados a Holanda.

Vecinos y trabajadores de la factoría impidieron el embarque de los bidones de productos tóxicos durante casi dos días, flanqueando los accesos a la factoría con contenedores de metal líquido, bandejas de ánodos, coches y otros materiales. El comité de empresa de Alúmina-Aluminio interrumpió, como protesta, la producción de aluminio. Esto ha supuesto la paralización de la planta. Según la dirección de la empresa, el costo económico asciende a unos 20.000 millones de pesetas y el tiempo que tardará en restablecerse la normalidad será de unos seis meses. No obstante, los representantes de los trabajadores cuestionan estas cifras y su fundamento.

Finalmente, los 255 bidones fueron embarcados en el buque «Galerno», fletado por la Dirección General de la Marina Mercante, y enviados a Holanda.

Mientras, en Finisterre, han continuado los trabajos de descarga del «Casón», con un costo diario de ocho millones de pesetas. Se ha suspendido la pesca entre Finisterre y Cabo Villano hasta que se compruebe que no existe contaminación alguna del mar. En el momento de terminar estas líneas, el rescate de bidones aún no había finalizado y los pescadores cumplían casi un mes sin faenar.

En el Parlamento de Madrid, todos los grupos de la oposición pidieron el cese de los gobernadores civiles de La Coruña y Lugo, del delegado del Gobierno en Galicia y del director general de la Marina Mercante.

En su explicación ante el Congreso, el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero, reiteró que no había existido descoordinación, recordó que se había nombrado una comisión de emergencia y que se habían contratado los mejores expertos internacionales en salvamento y rescate y aseguró que de 12.500 toneladas de carga del buque, sólo 1.000 eran mercancía peligrosa y que si se dio a conocer el contenido a la opinión pública fue para desdramatizar la situación. ■

Tipología de la actividad pesquera:

UN ESTUDIO SOBRE LA FLOTA DE BAJURA GALLEGA

Desde estas páginas se ha señalado más de una vez la escasa atención que se presta a la investigación sobre las gentes que viven y trabajan en el mar. Por eso, es obligado referirse a un reciente estudio sobre las condiciones de trabajo en la pesca de bajura de la flota gallega (1).

El estudio de referencia toma en cuenta muy diversos datos: desde la estructura de la propiedad a la jerarquización de la organización a bordo.

O que nos interesa de este estudio no es ni su enfoque, ni el procedimiento analítico, ni las conclusiones de la investigación —sobre la que se hará una revisión crítica—, sino uno de sus aspectos periféricos: los datos que aporta sobre las condiciones de trabajo. Pero, sobre todo, nos interesa el instrumento que se ha utili-

zado para ordenar los datos —ya que no para interpretarlos—. J. R. Cortizas Rey, autor del estudio, utiliza los conceptos contenidos en la tipología de la actividad pesquera (2) como un archivo para recoger y ordenar la información.

La información, «contrastada en varios puertos», hace re-



ferencia a distintos componentes de la actividad pesquera, que van desde la estructura de la propiedad y el grado de la concentración empresarial de la flota, a la división del trabajo y la jerarquización de la organización a bordo; también se ofrecen datos de gran interés sobre las condiciones de trabajo, como la retribu-

ción salarial, la duración de la jornada de trabajo, el tiempo de estancia en la mar, las vacaciones y el ritmo de la vida social y familiar del pescador de la flota de bajura. «Los datos sobre los que hemos trabajado —dice J. R. Cortizas Rey— corresponden a la zona comprendida entre los puertos de Barquero y Pontedeume.»

Según estos datos, la estructura de la propiedad de la «flota de bajura» tiene un carácter familiar, con un bajo grado de concentración empresarial. Otro dato significativo: el armador suele trabajar a bordo como un tripulante más. El estudio sólo ha constatado tres casos de concentración de varias embarcaciones: uno de

Los datos sobre la flota de bajura gallega obtenidos en el estudio de Cortizas Rey vienen a incidir en las constantes detectadas en estudios anteriores.

GENTES DEL MAR

ellos en Cedeira, puerto en el que dos armadores amigos «son propietarios de cuatro embarcaciones y no forman parte de la tripulación»; en los otros dos casos —en el puerto de Cariño— cada armador es propietario de dos embarcaciones, «uno de ellos alterna la actividad a bordo con estancias en tierra; el otro forma parte de la tripulación». En todos los demás casos, «la propiedad corresponde a una o más personas físicas, no jurídicas, ligadas por razones de parentesco o de amistad».

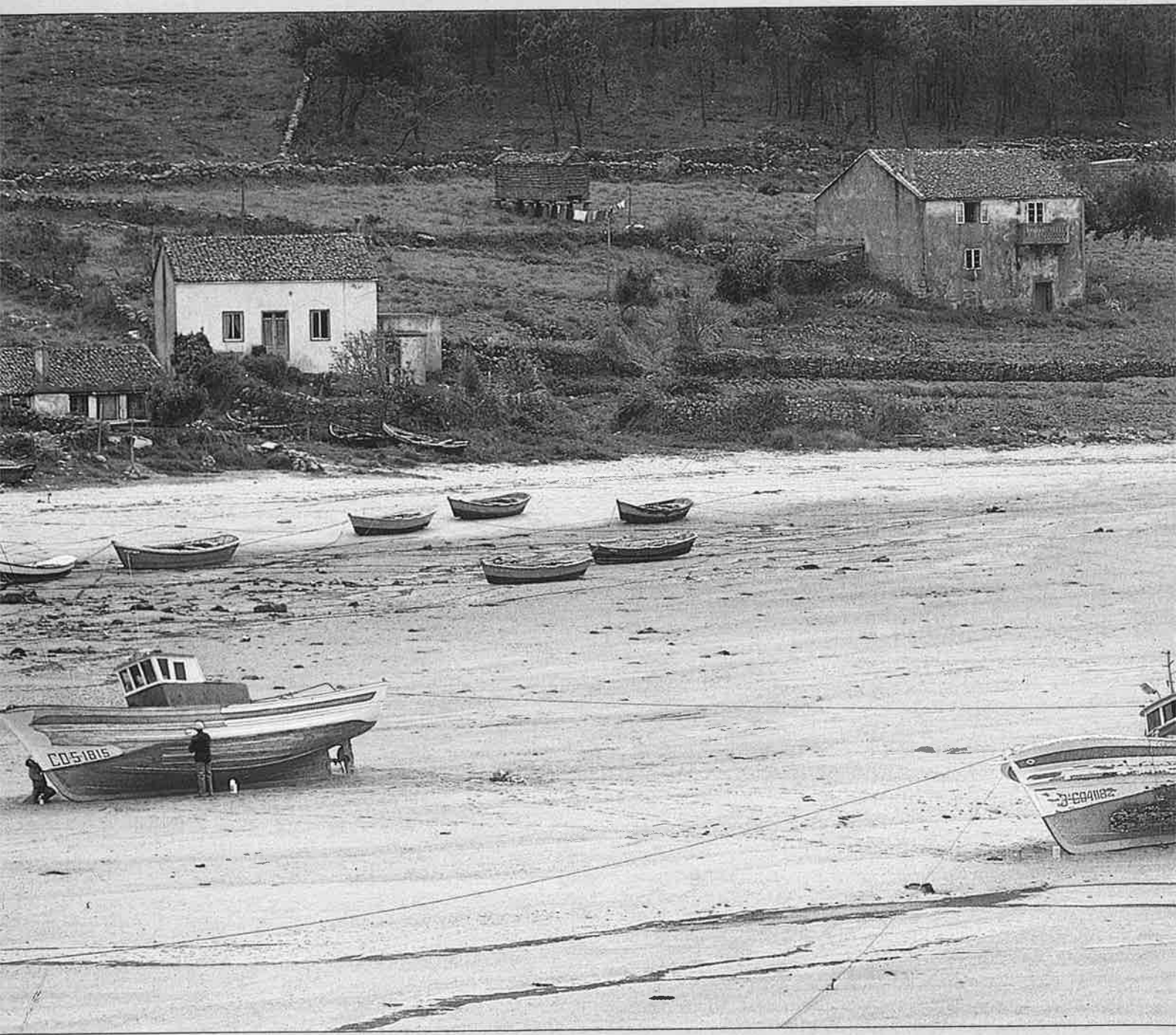
Otra característica observa-

da en la «flota de bajura» es «la inexistencia de una división clara del trabajo». Todos los tripulantes, «sin excepción, se dedican a las diferentes tareas de las faenas de pesca, preparación, largado y virado de aparejos, manipulación de la pesca, etcétera». La excepción es el patrón, aunque es una excepción relativa ya que «también atiende a las faenas con las artes». El motorista —a pesar de su especialización— no tiene una actividad diferenciada del resto de los tripulantes: su trabajo en la máquina «se limita» al mantenimiento y la repara-

ción «cuando son necesarias», pero también tiene que «acudir a las faenas de pesca». También el cocinero —carga que se da en las «embarcaciones cuyas estancias en la mar son superiores a una jornada»— tiene que compartir las tareas culinarias con las faenas de pesca: «atiende al fogón el tiempo imprescindible para preparar las comidas», pero luego se incorpora a las tareas de la actividad pesquera.

El escaso desarrollo de la división del trabajo está relacionado con «la casi nula jerarquización en el trabajo» ob-

servada en estos buques. Un indicador significativo del grado de jerarquización en el trabajo se aprecia en estratificación espacial, es decir, en la distribución de distintos espacios según el cargo a bordo. En la flota de bajura gallega no se observa la diferenciación espacial según la categoría profesional, ni siquiera en las embarcaciones más grandes que tienen comedor, ya que este es un espacio «común a todos». Tampoco la distribución de los alojamientos parece responder a criterios de jerarquización en el trabajo: con la ex-





cepción del patrón, la ubicación en los alojamientos situados a nivel de cubierta o bajo ella no obedece «a criterios jerárquicos».

Las tripulaciones se componen con pescadores de la localidad en la que el buque tiene su base: «para la contratación priman normalmente las razones familiares, de amistad o de vecindad, frente a cualquier otro criterio, a pesar de que es obligado el paso por las Oficinas de Empleo.»

El sistema de retribución por el trabajo es, en todos los casos, a la parte. La distribución de los porcentajes para armador y tripulantes se ajusta por medio de pactos entre las partes; estos pactos tienen un carácter distinto a los acuerdos de los convenios colectivos.

La duración media de la jornada de trabajo oscila según el tipo de pesca al que se

UN ESPACIO COMUN

Dentro de la flota de bajura, la jerarquización del trabajo es mínima: el barco se presenta como un espacio común, en el que todos han de realizar funciones poco diferenciadas y sin casi jerarquizar.

En la mayor parte de los casos, el patrón trabaja como un tripulante más, e incluso el maquinista y el cocinero alternan su labor con la pesca.

dedica la embarcación. No obstante, se trabajan más horas en las embarcaciones de mayor tonelaje que pasan más de un día en la mar. Así, en las modalidades de «volanta y rascos» la media de horas trabajadas a la semana no supera las cuarenta —contabilizando los días de inactividad—; en la modalidad de cerco, «actividad típicamente nocturna, aunque el ritmo de trabajo no es constante, muy raramente se superan las ocho horas de trabajo efectivo, dependiendo de los lances y de la cantidad de las capturas»; y en las embarcaciones de menor tonelaje, que faenan cerca de la costa y que salen y regresan en el día —«las betas, los niños, los trasmallos, cordel o liña, nasas, etcétera»—, «la duración de las mareas raramente supera las doce horas». Sin embargo, en la modalidad del palangre, en la que la duración de las ma-



NO HAY VACACION

Un rasgo propio de la organización laboral en la pesca de bajura dentro de la zona analizada es la ausencia de un período anual de vacaciones. Estas llegan tan sólo cuando el barco no sale a faenar, sea por el mal tiempo o por razones técnicas. Esos días, en realidad, pueden superar, sin embargo, el mes reglamentario.

reas es superior a dos días —tiempo que puede prolongarse según el lugar en que se faene—, «la jornada llega a alcanzar alrededor de las catorce horas de trabajo».

El ritmo de la vida social y familiar del pescador viene determinado por las condiciones de trabajo. Con la excepción del palangre, en el resto de las modalidades de pesca, la actividad laboral no impide una cierta actividad social y familiar puesto que hay un contacto diario. En la modalidad del palangre la intermitencia y duración de los contactos sociales y familiares depende de la situación del caladero: las ausencias oscilan entre dos y cinco días cuando faenan en caladeros gallegos, pero si trabajan en caladeros más lejanos «las ausencias son superiores a una semana, llegando hasta los quince o más días».

La flota de bajura no tiene vacaciones: «es una característica común a todas las actividades, a todos los puertos que abarca el estudio, la falta de disfrute de las vacaciones anuales reglamentarias.» El tiempo de ocio en tierra sólo llega cuando el barco no puede sa-

lir a faenar, aunque algunos informantes señalaron que el número de días que no se faena por mal tiempo supera al número de días de las vacaciones reglamentarias. Otra cosa es que se paguen o no las vacaciones no disfrutadas.

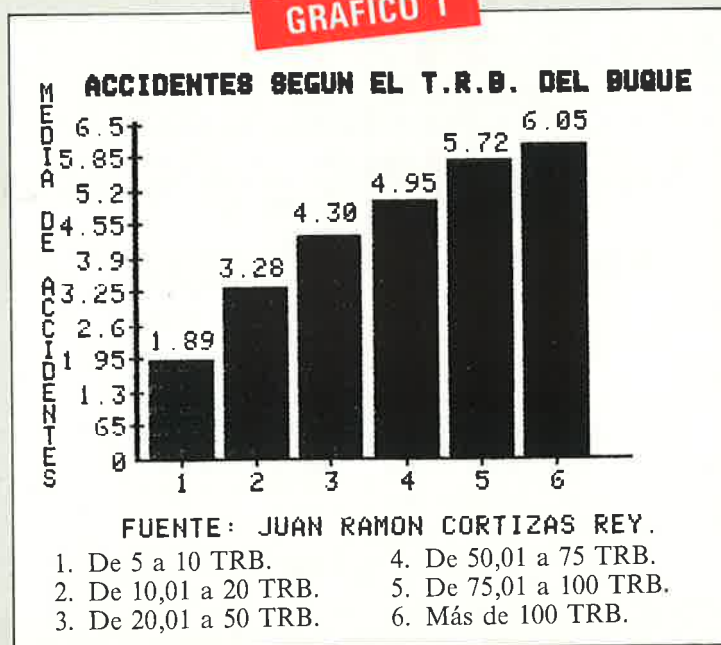
La información resumida sobre la flota de bajura gallega confirma la utilidad de la tipología de la actividad pes-

quera (pesca industrial-pesca pre-industrial) para ordenar los datos. Pero una tipología es, además, un instrumento teórico que permite interpretar los datos. Y los datos sobre accidentabilidad laboral que se presentan en el estudio comentado confirman la hipótesis de que cuanto mayor es el grado de industrialización de la flota, peores son las con-

diciones de trabajo, materializándose en un mayor número de accidentes. El gráfico 1 muestra cómo crece la media de accidentes a medida que aumenta el tamaño de la embarcación. ■

José Manuel MONTERO-LLERANDI
(Madrid, diciembre de 1987)

GRAFICO 1



NOTAS

(1) Este estudio centra su objetivo principal en el análisis de la accidentalidad laboral. Véase Juan Ramón Cortizas Rey: «Mejora de las condiciones de trabajo a bordo de las embarcaciones dedicadas a la pesca de bajura en la Comunidad Autónoma Gallega», Memoria presentada en la Escuela Social, Universidad de Santiago de Compostela, 1987 (no publicada).

(2) En la sección Gentes del Mar de esta revista se dedicaron dos artículos a la tipología de la actividad pesquera que distingue entre pesca industrial y pesca pre-industrial. El objeto de esta tipología —se decía— no era otro que incorporar un instrumento teórico que permita ordenar e interpretar los datos más significativos. Véase José Manuel Montero-Llerandi: «Tipología de la actividad pesquera» (I) y (II), *Revista Mar*, números 250 y 251.

**Motores Diesel
Marinos**

**MWM
DITER**



Propulsores y Auxiliares

GAMA D-800 D-202 D-229

De 5 cv. a 150 cv.

**¡PIDANOS
INFORMACION!**

DEUTZ DITER, S.A.

Departamento Comercial:

C/ Agustín de Foxá, 27 - 1º - (Edif. Centro Norte) - 28036 MADRID
Tel (91) 733 71 13 - Télex 23402 DITER-E - TELEFAX (91) 733 43-07

Fábrica en:

CN Badajoz-Granada, Km. 74,6 - ZAFRA (BADAJOZ)
Tel (924) 55 01 00 - Télex 28756 MWMD-E - TELEFAX (924) 55 06 91

**26 SALON
NAUTICO**
PALACIO N.º 12
ANEXO
STANDS 243-244

GALICIA:

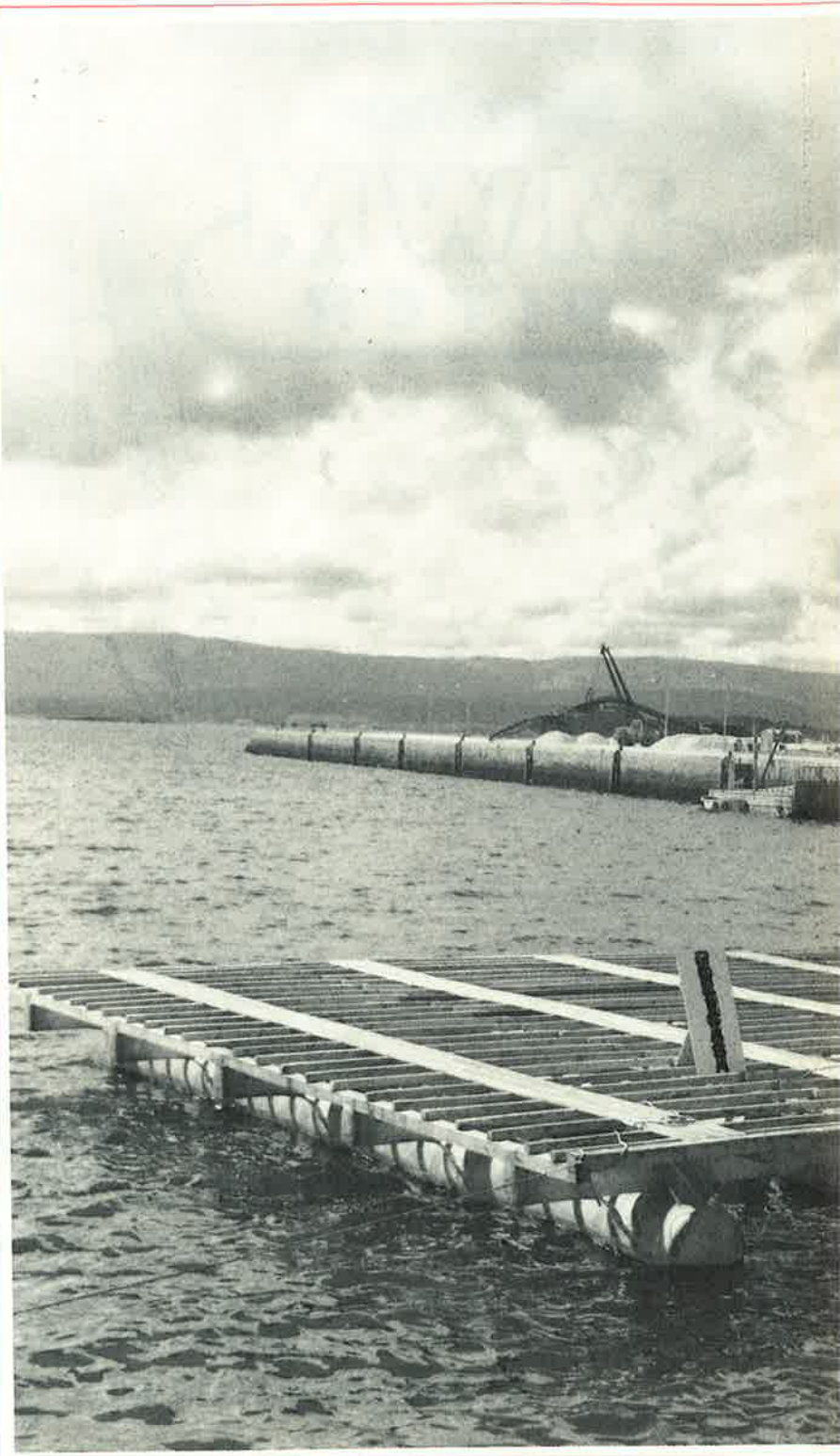
LA XUNTA PROHIBE EL ARRASTRE BAJO LAS BATEAS

La Consellería de Pesca decidió prohibir que los arrastreros faenen en la zona de concesión de las bateas, para poner así punto final al conflicto suscitado entre los «arrastreros» y los «bateiros» de la Ría de Arosa por la disputa del mejillón depositado en el fondo del mar a causa de los temporales acaecidos en noviembre.

El acuerdo fue dado a conocer a las dos partes afectadas por el propio conselleiro de Pesca, Xosé Rodríguez Peña, quien, además, anunció la adopción de medidas que posibiliten la reconversión de la flota de arrastre hacia actividades relacionadas con la acuicultura. Mientras esta resolución fue bien acogida por los mejilloneros, los representantes del sector de arrastre no ocultaron su evidente disgusto, y no garantizaron que la prohibición vaya a ser respetada por lo que en breve pueden volver a brotar los conflictos.

El Conselleiro de Pesca basó su decisión en los informes realizados por los expertos, quienes llegaron a la conclusión de que el mejillón depositado en el fondo de la ría no es propiedad de los bateiros y ponen en peligro la garantía sanitaria de este producto cuya comercialización se estaba viendo afectada negativamente en el mercado.

En este sentido, el titular de Pesca dio a conocer la resolución adoptada por su departamento, por la que la propia Administración gallega se encargará de la limpieza de los fondos de la Ría de Arosa. La Consellería estudia en la actualidad la forma en que se efectuará esta limpieza de los detritos y de los lodos depositados en el fondo de la superficie



marina que reducen el nivel de producción al impedir la oxigenación del medio marino. Las autoridades de la Xunta han descartado que este trabajo recaiga en los arrastreros por considerar que es sumamente especializado y se han planteado la creación de una empresa que se haga cargo de estas tareas.

Como medidas alternativas para garantizar el trabajo de los arrastreros, Rodríguez Peña ha propuesto una readaptación del sector por medio de instalaciones de granjas marinas, tanto en tierra como en mar, y de conceder licencias de arrastre en determinadas zonas que no sean las próximas a las bateas.

Galicia fue protagonista también en diciembre de otro acontecimiento relacionado con el sector marítimo. Durante una semana, la prime-



ra del mes, se celebró en Santiago de Compostela el II Congreso Nacional de Acuicultura, en el que participaron 500 especialistas de todo el mundo y en el que se presentaron 143 comunicaciones, se celebraron varias mesas redondas y se expusieron un centenar de paneles científicos sobre investigación relacionados con la acuicultura.

En el acto inaugural, el Conselleiro de Pesca, Xosé Rodríguez Peña, reafirmó la voluntad de la Xunta de potenciar la acuicultura, impulsando un programa de investigación, con creación de parques de experimentación, que se centrarán fundamentalmente en los moluscos bivalvos.

El objetivo de este Congreso lo explicó el presidente del Comité Organizador, Amancio Landín, quien destacó como fundamental «poner

sobre la mesa el estado actual, real, del desarrollo de la acuicultura en España y el de poner en contacto a los investigadores, a los empresarios, a los administradores, a los legisladores y al poder ejecutivo para, entre todos, planificar un desarrollo armonioso de este sector».

El Congreso fue clausurado por el presidente de la Xunta, Fernando González-Laxe, el secretario general de Pesca, José Loira Rúa, y la presidenta del FROM, Rosa Fernández León. La ocasión fue aprovechada por el secretario general de Pesca para presentar el Plan Plurianual de Acuicultura para 1987-1991.

José Loira Rúa dijo que es un plan muy ambicioso que «nos va a facultar para que los distintos proyectos que la iniciativa privada quiere tramitar en acuicultura tengan que seguir las directrices que el marco legal prevé». Para atender a este programa, José Loira dijo que había una serie de ayudas que alcanzarán hasta el 40 por 100 de los proyectos en algunos casos y en otros el 25 por 100. Estas se podrán ver incrementadas con una aportación del 10 por 100 de cada estado comunitario y en otro 5 por 100 si se trata de un proyecto iniciado por tripulaciones o armadores que deciden desguazar sus embarcaciones para dedicarse a la acuicultura.

Según el secretario general de Pesca, el desembolso que realizará el Estado español a través de su departamento será de 500 millones para 1988 y de 600 para los años restantes. ■

CANTABRIA:

ODISEA PARA DOS PESCADORES

A las cinco de la tarde del día 11 de diciembre, cuando se cumplían siete días de su desaparición, llegaban al muelle de Portugalete (Vizca-

ya) los pescadores cántabros Victoriano Viadero «Tanín», de 41 años, y José Luis Hazas, «Tecos», de 65, a bordo de una lancha de la Cruz Roja, tras haber sido rescatados por el mercante chipriota «Daniella», capitaneado por un español.

El «Daniella» divisó a los dos naufragos a unas 70 millas del puerto de Bilbao y a unas 40 de Noja, zona ésta a la que habían acudido, el día que desaparecieron, a echar las redes. Esta zona ya había sido rastreada anteriormente por aviones y helicópteros de salvamento sin resultados positivos.

Enrojecidos, cansados, nerviosos y todavía con frío ambos pescadores fueron trasladados en dos ambulancias al hospital santanderino de Valdecilla donde fueron reconocidos, ya que presentaban alteraciones hipotérmicas y otros desarreglos derivados del largo ayuno de siete días y la ingestión de agua salada con la que aplacaron su sed.

A pesar del cansancio que se apreciaba en los dos pescadores, Victoriano «Tanín», el mayor de ellos, que mantenía una mayor presencia de ánimo, dijo *«hemos pasado mucho miedo y rezado a todos los santos que conocíamos porque han sido unos días terribles. Por la noche encendíamos los mecheros para hacernos la ilusión de que estábamos fumando»*.

Por su parte, José Luis Hazas comentó: *«tengo la sensación de haber recorrido el mundo.»* Con ello se refería al continuo zig-zag que la barca hizo durante una semana larga. A pesar de esta odisea, su intenciones de volver a practicar la pesca. ■

CANARIAS:

CONVENIO ENTRE EL IEO Y LA UNIVERSIDAD

El Instituto Español de Oceanografía y la Universidad de la Lagu-

na firmaron un convenio de cooperación que permitirá un mayor y mejor aprovechamiento de los recursos humanos y materiales de las dos instituciones al mismo tiempo que propiciará una cooperación activa en el desarrollo de la investigación científica y técnica en temas de interés mutuo.

El acuerdo fue suscrito por el director del IEO, Rafael Robles, y el rector de la Universidad de La Laguna, José Carlos Alberto Bethencourt, quien afirmó que *«no resulta admisible que en una época de racionalización de recursos, dos instituciones como el Instituto Español de Oceanografía y la Universidad de La Laguna estén de espaldas. Los investigadores deben mirar al mar y este convenio abre las puertas a una amplia colaboración en la docencia y en*





Victoriiano Viadero, de 43 años, y José Luis Hazas, de 61, pescadores de Noja y Cantabria, localizados con vida por un buque chipriota.

la investigación en una cuestión como el mar que esta Universidad va a potenciar al máximo».

Por su parte, el director del IEO informó que el acuerdo descansará fundamentalmente en cinco apartados: realización conjunta de programas y proyectos de investigación; utilización conjunta de equipos y

medios instrumentales, coordinando si fuera necesario su adquisición; cooperación en programas de formación de personal investigador; intercambio de personal investigador entre ambas instituciones por períodos de tiempo definidos para la ejecución de programas y proyectos de investigación, y por último, asesoramiento en la planificación e intercambio de información en la organización y ejecución de la investigación de interés común.

El acuerdo tendrá una duración de cuatro años y podrá ser prorrogado a instancias de las partes. En el próximo mes se constituirá la comisión mixta que se convertirá en el órgano de potenciación, seguimiento y evaluación de las actuaciones derivadas de este convenio. ■

CARTAGENA:

LA FLOTA PESQUERA BLOQUEO LOS PUERTOS

Durante varios días las flotas de Cartagena y Cabo de Palos, un total de 62 embarcaciones y 200 hombres, se mantuvieron amarradas a causa del enfrentamiento existente entre la Cofradía de Pescadores y los compradores mayoristas. Finalmente, a primeros de mes se llegó a un acuerdo basado en un compromiso de comparecencia de la directiva de compradores mayoristas en la subasta de la tarde y, por parte de la Cofradía de Pescadores, de facilitar la utilización gratuita de sus cámaras frigoríficas para que aquéllos puedan conservar el pescado que adquieran por las tardes en la lonja.

El problema que afectaba a pescadores y compradores de Cartagena se remontaba al pasado mes de marzo, cuando los segundos decidieron no adquirir pescado por la tarde, ya que les resultaba muy gravoso y se incrementaba el precio al consumidor, el tener que abonar la utilización de los frigoríficos de la Cofradía de Pescadores.

Los pescadores de Cartagena y Cabo de Palos como todos los del litoral mediterráneo salen «al día» y realizan sus subastas por la tarde, ya que si los precios no interesan tienen la posibilidad de llevar el pescado a otros mercados durante la noche. ■

CONFLICTO PROFESORES MARINA CIVIL

Medio centenar de profesores de las Escuelas de Marina Civil de Cádiz, Gijón y Bilbao se encerraron en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid, durante los tres primeros días del mes de diciembre. Los profesores demandaban, entre otras reivindicaciones, la asignación de nivel como funcionarios del Ministerio de Transportes, y protestaban por el deterioro que sufren estas enseñanzas, en especial en la escuela de Cádiz.

En un principio, solamente se encerró la mitad de la plantilla de catedráticos y profesores de la Escuela Náutica de Cádiz, en total 28 personas, debido a que «si el problema de los estudios de náutica es grave en toda España, en Cádiz es especialmente agudo», según explicó el catedrático Miguel Martín. Según este catedrático «nos encontramos, debido a un error administrativo, sin patrimonio, puesto que el edificio que ocupamos está transferido a la Junta de Andalucía y es utilizado como centro de formación profesional náutico-pesquera, lo cual provoca enormes dificultades por coincidencia de clases, etcétera».

El segundo día de encierro se incorporaron al mismo profesores de Gijón y Bilbao para protestar por su irregular situación económica «nuestro salario se situó en el nivel 11 del grupo A, que es el más bajo con diferencia de todos los catedráticos», según informaron los encerrados.

Asimismo los profesores protestaban por «la indefinición del profesorado por parte de la Administración, inseguridad en el empleo de los no numerarios, carencia de asignación de nivel, falta de medios de enseñanza y escasez de personal».

Después de dos días de encierro, profesores y catedráticos decidieron abandonar las dependencias de la Dirección General de la Marina Mercante, tras llegar a un acuerdo con la Administración.

El portavoz de los profesores, Daniel García, afirmó que las soluciones se materializarían antes de finalizar el año y que así se lo había prometido el director general de Servicios del Ministerio de Transportes. En caso de no cumplirse las promesas, Daniel García afirmó que se volverían a reproducir las medidas de presión.

REVALORIZACION DE LAS PENSIONES

A punto ya de cerrar este número de MAR, el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, hizo pública la propuesta que su departamento llevará a Consejo de Ministros, por la que se eleva definitivamente la revalorización de determinadas pensiones, de forma que el incremento medio para el próximo año queda en torno al 5 por 100. Este anuncio lo hizo el ministro una vez finalizada la ronda de contactos que mantuvo en las últimas semanas con las centrales sindicales UGT y CCOO y la Unión Democrática de Pensionistas.

No desveló Manuel Chaves la bolsa adicional, al 4 por 100 de subida inicialmente presupuestado por el Gobierno, que tendrá que aportarse para permitir esta mayor revalorización, aunque sí afirmó que se-





El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Cháves, ha anunciado que la revalorización de las pensiones será tal que alcanzará un incremento medio del 5 por 100.



rá superior a los 13.000 millones que se aprobaron por una reciente enmienda socialista a los presupuestos presentada en el Senado, e inferior a los 22.000 millones.

Así pues, el incremento que experimentarán las pensiones mínimas sin cónyuge a cargo será del 6,5 por 100 y con cónyuge el 8 por 100; las asistenciales un 14 por 100 y las prestaciones de empleadas de hogar se equiparán a las del régimen general en la relación años de cotización-cuantía de la pensión.

Las prestaciones comprendidas entre las mínimas de 32.000 pesetas y el salario medio mínimo interprofesional —42.150 pesetas— subirán un 5 por 100, lo mismo que las del SOVI (Seguro Obligatorio de Viudedad e Invalidez); las superiores al salario mínimo e inferiores a 84.000 pesetas se incrementarán un 4 por 100; las superiores a esa cantidad e inferiores a la máxima de 187.950 pesetas subirán 2.500 pesetas lineales, las acogidas a la ley antigua, y un 4 por 100 las de la nueva ley.

Asimismo, el Gobierno va a estudiar la posibilidad de rebajar la edad para tener derecho a las pensiones asistenciales de los 68 a los 65 años, situación que de llevarse a cabo se efectuará en el plazo de dos años y ha aceptado también la propuesta de las centrales sindicales de crear el Consejo Estatal de la Tercera Edad.

La reacción de las fuerzas sindicales a esta propuesta ha sido diversa. Para Apolinar Rodríguez, de UGT, «se han conseguido arrancar importantes revalorizaciones, aunque la coyuntura económica permita mayores subidas. No obstante, se ha roto el hielo y la distancia que existía entre el Gobierno y nosotros en materia de pensiones. Esta revalorización se aproxima a nuestros planteamientos».

Comisiones Obreras, por el contrario, rechazó el plantea-

miento del ministro de Trabajo y anunció movilizaciones en breve. Este sindicato había propuesto una subida del 6 por 100 para las pensiones superiores al salario mínimo interprofesional y de 4.000 pesetas lineales para las que estuviesen por debajo.

Los más satisfechos fueron los representantes de la Unión Democrática de Pensionistas porque «hemos logrado lo que podíamos lograr». ■

VOLVIERON LOS DIEZ PESCADORES ABANDONADOS EN MAURITANIA

Diez pescadores españoles, que se encontraban en el puerto de Nouadhibou (Mauritania), abandonados por su armador y sin recursos económicos, fueron repatriados el pasado día 8 de diciembre por el Instituto Social de la Marina. Todos ellos habían sido contratados varias semanas atrás para formar parte de la dotación del pesquero «J. P. Reiff», de bandera mauritana, pero, a la vista del estado de deterioro en que se encontraba el buque, se negaron a tripularlo. Aunque el armador prometió que lo repararía en Las Palmas, el tiempo fue pasando y el buque continuó en Nouadhibou y los marineros, dada su precaria situación, solicitaron su repatriación al ISM.

Según declaraciones del primer maquinista, Peregrino Lustres, «fuimos engañados por el armador, porque el barco no estaba en condiciones de navegar y las condiciones de habitabilidad eran nulas. El barco estaba para el desguace».

Los diez tripulantes habían llegado el 14 de noviembre a Nouadhibou y, desde entonces, permanecieron «reclui-

dos» en el barco, que se encontraba fondeado. «Desde el primer momento —afirmaron los pescadores— nos dimos cuenta de las condiciones de la nave y, aunque el armador prometió repararlo, nunca lo hizo.»

Peregrino Lustres afirmó que, gracias a los tripulantes de otros barcos españoles, pudieron comer algo alguna vez y que el pesquero no tenía bote para poder llegar a tierra, lo que hacían gracias al de un pescador portugués. En vista de la situación, los pescadores españoles decidieron recurrir al Consulado español, que fue el que se puso en contacto con el Instituto Social de la Marina para proceder a su repatriación. ■

BASE PERMANENTE ESPAÑOLA EN LA ANTARTIDA

Los seis módulos que formarán la base española permanente en la Antártida, que llevará el nombre de «Juan Carlos I», partieron de Vigo el 9 de diciembre a bordo del buque polaco «Anton Garnzewski». La base será instalada en la isla de Livingston, y en ella estarán nueve personas, cuatro de ellas de mantenimiento, que permanecerán los tres meses del verano austral, de diciembre a marzo, y cinco científicos que lo harán en períodos de tres semanas.

Este proyecto se enmarca dentro del plan puesto en marcha por las autoridades españolas para poder adquirir la condición de miembro consultivo, y no sólo adherido, del Tratado Antártico, firmado en 1959, para el estudio, con-

servación y explotación de aquel continente.

Colaboran en este plan el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Instituto Español de Oceanografía, el de Meteorología, entre otros, todos ellos coordinados por la Dirección General de Cooperación Técnica Internacional, del Ministerio de Asuntos Exteriores. Su titular, Antonio Oyarzábal, explica que «esta expedición trata de llevar a cabo un importante trabajo científico que legitime el ingreso como país consultivo del Tratado Antártico antes de la próxima reunión de Wellington, en Nueva Zelanda, que se celebrará en mayo». ■

BREVES

FEDERACION DE AGENTES MARITIMOS

Agentes de Navegación Marítima y Operadores Portuarios de España y Portugal han constituido en Lisboa la primera Federación Ibérica del sector. Entre los objetivos de la Federación se incluye la defensa de los intereses profesionales de los asociados ante todos los organismos internacionales, particularmente en la Comunidad Económica Europea.

Por parte española, formará parte de la Federación la Asociación Española de Agentes de Navegación y Operadores Portuarios (ANESCO).

CONVENIO SOBRE MAREAS ROJAS

La Consellería de Sanidad de la Xunta de Galicia y la Universidad de Santiago han firmado un Convenio de Cooperación para el desarrollo de dos proyectos de investigación sobre las toxinas marinas presentes en las mareas rojas.

El titular de la Consellería,



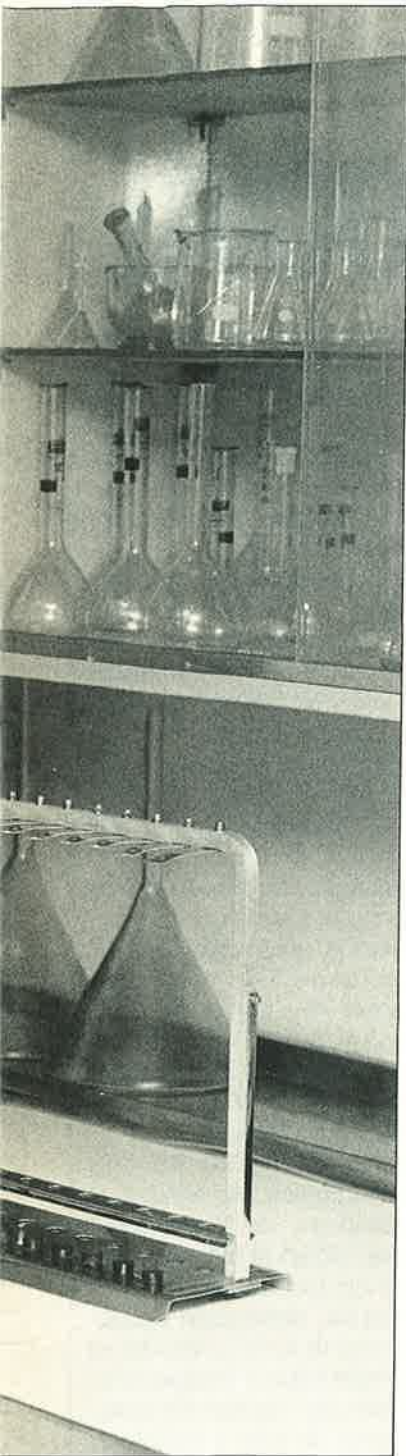
La Consellería de Sanidad de la Xunta de Galicia impulsará la investigación científica de las toxinas marinas aportadas por las llamadas «mareas rojas».

Pablo Padín, y el Rector de la Universidad, Carlos Pajares, fueron los encargados de rubricar el documento, uno de cuyos proyectos es el «Análisis del aislamiento, estructura y ensayo de toxinas marinas presentes en las mareas rojas en moluscos bivalvos de las Rías Gallegas».

El otro proyecto es para desarrollar una «Técnica de aná-

lisis de toxinas de dinoflagelados que mejore la manejabilidad del bioensayo sin sacrificio de animales». El primero de los proyectos será desarrollado por la Facultad de Ciencias Químicas, y en el segundo intervendrán los investigadores de las Facultades de Veterinaria y Farmacia.

La importancia del Convenio fue destacada por la Con-



sellería de Sanidad en función de la problemática que se produce todos los años en Galicia, como consecuencia de la presencia en las aguas de las Rías de dinoflagelados tóxicos, los cuales, al ser filtrados por los moluscos bivalvos, los contaminan de tal manera, que, en muchos casos, los hacen temporalmente no aptos para el consumo humano. ■

DICIEMBRE		
Fecha	Noticia	Medio
1-12	Comienza en Santiago de Compostela el II Congreso de Acuicultura.	P. Gallega
1-12	Publicado el Convenio Colectivo para el personal laboral de Juntas de Puertos Autónomos.	BOE
1-12	Dos pesqueros españoles de arrastre: el «Torre Blanca», con base en Melilla; y el «Cordobés», con base en Ceuta, son apresados por las autoridades marroquíes.	P. Nacional
2-12	Se encierran en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid los profesores de la Escuela Náutica de Cádiz, en demanda de nivel laboral.	P. Nacional
2-12	El Instituto Español de Oceanografía y la Universidad de La Laguna firman un convenio de investigación.	P. Canaria
3-12	La Xunta prohíbe el arrastre bajo las bateas y ofrece la reestructuración del sector.	P. Gallega
3-12	Las autoridades colombianas retienen al pesquero «Coronoa del Mar» en cuya tripulación había dos españoles.	P. Nacional
4-12	Comienzan las negociaciones CEE-Marruecos para buscar un acuerdo pesquero.	P. Nacional
4-12	Los profesores de Marina Civil llegan a un acuerdo con la Administración.	P. Nacional
4-12	Comienzan los preparativos de la II Ruta del Descubrimiento.	P. Nacional
5-12	El presidente del Banco de Crédito Industrial anuncia que las deudas contraídas por las navieras ascienden a 106.000 millones de pesetas. La Sociedad de Gestión de Buques desaparecerá el 31 de diciembre.	P. Nacional
5-12	Condenado a ocho años de prisión el patrón mayor de la Cofradía de la Puebla del Caramiñal que mató al mariscador Rodolfo Alonso Romero.	P. Gallega
6-12	Se incendia el mercante panameño «Casón» frente a las costas de Finisterre. Veintitrés marineros muertos y ocho supervivientes es el resultado del accidente.	P. Nacional
7-12	El Instituto Social de la Marina repatria a 10 pescadores españoles del pesquero «J. P. Reiff» que fueron abandonados por el armador en el puerto de Nouadhibou.	ISM
8-12	Las autoridades de Marina Mercante informan que el contenido del buque «Casón» está formado por bidones con productos calificados de «muy tóxicos».	P. Nacional
9-12	Fuertes exigencias marroquíes a la CEE para renovar el actual acuerdo pesquero.	P. Nacional
10-12	Sale de Vigo la estación «Juan Carlos I» que será base permanente española en la Antártida.	P. Gallega
10-12	Paralizada la creación de las sociedades mixtas que sustituirán a la Organización de Trabajos Portuarios.	P. Nacional
11-12	Los dos pescadores desaparecidos hace ocho días son rescatados vivos y trasladados a Santurce.	P. Cantabria
11-12	Millares de personas abandonan precipitadamente la zona de Finisterre ante el pánico generado por las explosiones del «Casón».	P. Nacional
12-12	Enviado a las Cortes el anteproyecto de Ley de Costas.	P. Nacional
14-12	Comienzan las reuniones de los ministros de Pesca de la CEE para fijar las cuotas de capturas para el próximo año.	P. Nacional
15-12	Varios grupos de la oposición presentan interpelaciones al Gobierno para que explique lo sucedido en el incendio del mercante «Casón».	P. Nacional
15-12	Fijados por los ministros de la CEE los precios garantizados de las especies pesqueras para 1988.	P. Nacional

PARA UNA POLITICA SOCIAL

Por expresa invitación del presidente de la Subcomisión de Pesca del Parlamento Europeo, Konstantino Stavrou, viajaron a Bruselas durante el pasado mes de noviembre el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela Megino, y el subdirector general de Acción Social Marítima, Rafael Lobeto Lobo. El objetivo de esta visita fue intervenir en una audición de la citada Subcomisión sobre los problemas sociales en el sector de la pesca marítima.

LA intervención de los representantes españoles ante la Subcomisión de Pesca del Parlamento Europeo revestía una especial importancia no sólo por ser la primera vez que se asistía a una alocución Parlamentaria, sino por los destacados intereses de España

Marítimo han carecido hasta el momento de su correspondiente Política Social, lo que representa para España un perjuicio aún más grave que para otros países de la Comunidad Económica Europea.

En su intervención ante los diputados y representan-

mún en materia de Transporte Marítimo y con la Política Azul de la Comunidad, especificando la corresponsabilidad absoluta con las propuestas comunitarias para determinar una Política Social Marítima que responda a los objetivos propuestos por la Comisión Europea.

Tras hacer un repaso de las cuestiones económicas, sociales y técnicas que integrarían una Política Social Marítima, el director general del Instituto Social de la Marina destacó algunos de los aspectos de la colaboración española en defensa de los intereses nacionales y comunitarios, tales como los nuevos convenios aprobados por la 74 Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo, los Programas COST 301 y MAC' Net y el Proyecto «Halios».

Finalizadas las palabras del representante español, el Presidente de la Subcomisión felicitó al director general del Instituto Social de la Marina, destacando dos aspectos de su intervención: en primer lugar, el humanitario, dado que «igualar las condiciones de vida y trabajo es imprescindible para que la competencia sea leal», y, en segundo lugar, la económica, especificando que «no es posible un espacio económico sin dotarnos de un espacio social análogo».

Finalmente, los representantes europeos presentes en el acto tuvieron la oportunidad de ver un vídeo sobre las actividades del buque «Esperanza del Mar».



Jesús Muela, director general del Instituto Social de la Marina.

en este área, con la activa participación de nuestro país en los Programas Comunitarios COST 301, MAC NET, Programa de Formación, etcétera, y por estar estudiando esta Subcomisión un proyecto de dictamen sobre las medidas destinadas a desarrollar los aspectos sociales de la Política Pesquera Común.

Es de destacar que tanto la Política Azul como la Política Común sobre Transporte

Europeos, Jesús Muela resumió la concepción de la Administración española sobre la Política Social Marítima, y describió detalladamente las competencias, organización y funcionamiento del Instituto Social de la Marina, indicando los más destacados Programas de Trabajo desarrollados por este organismo.

Jesús Muela resaltó el compromiso español con el desarrollo de la Política Co-

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

*Marca
registrada
por el
GRUPO HEMPEL

Pinturas Hempel, S.A.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 725 05 00 - TELEX 52.754 hempo - TELEFAX (93) 7266144



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.