



SANIDAD MARITIMA

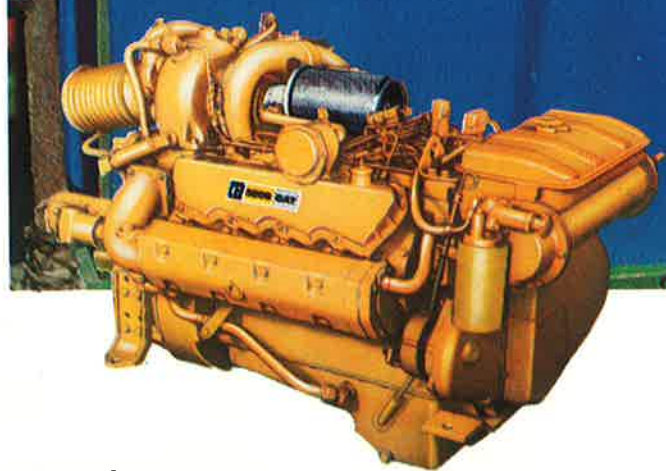
UNA RESPUESTA EN EL MAR

EL PLAN DE FLOTA A DEBATE



profesionales del mar opinan de lo que entienden
" con el 3208 CATERPILLAR
hemos reducido el consumo
en más de un 50% "

DIVINO SAN ANTONIO
LUARCA



Propulsores
CAT 3208 150 a 275 hp.

Más de 1.100 puntos de servicio en el mundo.

FINANZAUTO 

 **CATERPILLAR**

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

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.



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

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACTOR JEFE: JAVIER ORTIZ

REDACCION: MARGA BOTIN
CONCHA H. CARAZO
VIDAL MATE
SOL VALLEJO

SECRETARIA DE REDACCION: MARIA DOLORES SANCHEZ

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

A de Benito, Lluís Salom, Pablo Neustadt, Javier Candial y Luis Alonso (Fotografía) José M. Ortiz (Dibujo) J. M. Montero Llerandi (Gentes del Mar) Juan de Damborenea (Ecología) Rafael Chirbes (Cultura) Alfonso Alonso-Barcón (Gremio de Mareantes)

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

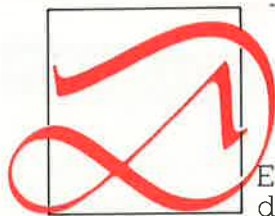
Imprime GRAFFOSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516/1973
N.I.P.O. 204-86-013-0

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: Río Neira, 23, 1º Tel. (91) 241 97 60 Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60 Málaga: Avda de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75 Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64 Santa Cruz de Tenerife: Avda de Anaga - Tel. (922) 27 11 50 Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00 Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04 Tarragona: Casa del Mar 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.

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

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



ESPUES de cuatro años de servicio en el banco sahariano, el buque hospital y de apoyo logístico «Esperanza del Mar» ha sido galardonado con la Medalla de Oro al Mérito a la Protección Civil. El lector habitual de HOJA DEL MAR sabe que esta revista ha sentido un especial pudor a la hora de informar sobre las realizaciones del Instituto Social de la Marina, y ello debido, entre otras razones, al profundo convencimiento de que si algo desprecia la gente del mar es, precisamente, la incontinencia oratoria que algunos eventuales transeúntes del sector han solido utilizar para ocultar su ineficacia tergiversar informaciones o disimular oscuros intereses.

SIN embargo, difícilmente puede sustraerse esta publicación, y el organismo que la sostiene, a la tentación de enorgullecerse por el premio concedido al «Esperanza del Mar». El afecto de las gentes del mar hacia el buque, y el reconocimiento público de la labor llevada a cabo, significa algo más que un aliento para los hombres y mujeres que han hecho posible la tranquilizadora presencia del barco en el banco sahariano. Significan el triunfo de un concepto tan sencillo como, a veces, incómodo de asumir: que en un país como el nuestro, la cuestión marítima precisa de respuestas singulares y espe-

cíficas. Y que esas respuestas hay que darlas precisamente allí donde son necesarias: en el mar. No hay que olvidar que hace sólo tres años, al «Esperanza del Mar» se le conocía irónicamente como el «Esperanza del Puerto», por su escasa afición al arte de navegar al servicio de los pescadores. Y no hay que olvidar tampoco que el «Esperanza del Mar» no es únicamente fruto de una gestión más o menos afortunada, sino que forma parte de un programa de trabajo mucho

editorial

UNA RESPUESTA EN EL MAR

más amplio y ambicioso, como es el de Sanidad Marítima.

EN su origen, el de Sanidad Marítima, al igual que los otros cinco programas específicos que ha puesto en marcha el ISM para el mar, pretendió ser, simplemente, un modelo de respuesta social hacia las históricas y siempre relegadas aspiraciones del colectivo marítimo. Un modelo de respuesta que, más tarde, quedaría íntimamente integrado en las perspectivas que los trabajos de la COMINMAR han abierto para el mar, y en los que la Administración ha comprometido su voluntad de transformar un sector injustamente preterido a lo largo de muchos años.

SOCIOLOGIA

Desde hace algunos números, HOJA DEL MAR ha comenzado a publicar artículos relativos a problemas sociales de las comunidades de pescadores. Fue primero un amplio informe sobre una encuesta realizada en Galicia y Huelva; luego el artículo titulado «Un enfoque para el estudio». Veo en el último número que el artículo correspondiente, llamado «La familia pescadora», tiene una especie de antetítulo, «Gentes del Mar», lo que me hace suponer que les mueve la intención de convertirlo en una sección fija de la revista. Considerando tanto la idea en sí misma como el contenido de los artículos, quiero felicitarles por esta iniciativa, muy oportuna, según mi criterio. En España hay muy pocos estudios rigurosos sobre la realidad de las comunidades pesqueras, y es bueno todo lo que apunte a cubrir esa imperdonable carencia.

Sin embargo, creo que HOJA DEL MAR ha mostrado una cierta falta de memoria a la hora de enfrentar los aspectos sociológicos de la marina mercante, y eso que, entre sus colaboradores habituales, cuentan con Alfonso Alonso Barcón, autor del libro *La Condición obrera de los marinos mercantes*. Publicación, editada en 1978 por la editorial Akal en su colección Manifiesto de Sociología, que, en su día, supuso una de las primeras y valientes reflexiones sobre la auténtica realidad de los marinos mercantes españoles. No vendría mal que, salvando las distancias, la revista fuera rescatando algu-

nos de estos textos de las épocas heroicas.

Antonio A. BUENDIA
(Valencia)

UN ERROR

Estimado señor:
He leído y guardo con el mayor interés los diferentes artículos sobre el salvamento en la mar que están apa-

reciendo en los últimos meses.

Es importante que la primera revista marítima española (quizá le falten más temas técnicos), se preocupe de este problema olvidado (desde luego, no por marinos y pescadores).

Hay, sin embargo, un error, en mi opinión, que fácilmente podrá ser contrastado por los lectores. En el

CARTA DEL MES

ADMINISTRACION MARITIMA

Sr. Director:

Ya estamos a un tiro de piedra de la convocatoria de nuevas elecciones generales. Y yo me pregunto, ¿qué ha sido de las tantas veces anunciada reforma de la Administración marítima? ¿Qué es lo que ha impedido su realización? ¿Dónde se estanca?

De los Estados pertenecientes a la CEE, el nuestro es aquel en el que la Administración marítima presenta una situación de mayor dispersión, de mayor descoordinación funcional. Apenas hay Ministerio que no tenga alguna competencia en la materia. Las atribuciones se entremezclan y solapan, de manera que casi puede decirse que el mar en España cuenta con más kilómetros de pasillos burocráticos que extensión tienen sus costas.

Soy consciente de que se trata de una tarea complicada y difícil. Que es precisamente la dispersión lo que dificulta la concentración de responsabilidades. Pero alimento también la sospecha de que no faltan quienes se resisten a permitir las necesarias (y urgentísimas) transformaciones.

Hay un irónico aforismo parlamentario que dice: «Cuando quieras que un asunto no se resuelva, forma una comisión para que discuta sobre él.» Hora va siendo de que se demuestre que, por lo menos en esta cuestión, ese aforismo no es aplicable.

Luis PEREZ EGEA
Bilbao

artículo «Salvamento español: de los deseos a la realidad», el capitán de navío-inspector de la Cruz Roja del Mar afirma: «**Todas las personas que intervienen en los salvamentos son profesionales.**»

Sin desear entrar en polémica, debo decir de modo tajante que eso no es cierto. Son unos muchachos de buena voluntad y entusiasmo, que realizan así su servicio militar, dirigidos por personas en su mayor parte ajenas al medio profesional marítimo. No cabe, pienso, discusión posible. Una simple visita a esos puestos de Primeros Auxilios costeros, con conocimiento del tema, nos dará la respuesta.

Sería interesante conocer la opinión del mundo de la mar al respecto. Quizá una encuesta, hecha por HOJA DEL MAR, en cualquier puerto y a bordo de los buques mercantes y pesqueros que allí se encuentren, daría luz y nos diría por qué los hombres de la mar no creemos sólo en el entusiasmo y voluntad.

Reciba un atento saludo,

Pedro OLIVEIRA GRACIA
Pasajes (Guipúzcoa)

RECTIFICACION

Los famosos —e inevitables— **duendes de la imprenta** nos jugaron una mala pasada en nuestro número anterior. El número correspondía, tal y como se anunciaba en la página 5, al mes de febrero, y no al de enero, como por error aparecía en portada. Queden aquí expresadas nuestras excusas.

EDITORIAL	3
CARTA DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	82

REPORTAJES

PENSIONES: El mar mantiene sus rentas	12
LAS CONSERVAS PIDEN AYUDA A LA CEE	16
NUESTRAS 200 ESPECIES	20
REGRESO A PORTUGAL	22
LLEGAN LAS «OPES»	25
EL «ESPERANZA DEL MAR», PREMIADO	28
BERMEO: Una fábrica en medio del mar	40
CADIZ: Cruce de culturas, baluarte de progreso	52
SALON NAUTICO DE BARCELONA: Del windsurfing al crucero	46
IFREMER: Vivir del mar es una ciencia	61
UNA INVESTIGACION: Procesos patológicos en un buque mercante .	68
EL BARCO DEL FUTURO	72

DEBATE

Mesa redonda: EL FUTURO DE LA FLOTA	6
---	---

SECCIONES

ECOLOGIA: La energía que viene del mar	56
GENTES DEL MAR: Mujer y trabajo	64
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	74
LIBROS DEL MAR: El marino de Gibraltar	78
GREMIO DE MAREANTES: La llegada de las máquinas	80

Marzo

EN PORTADA



Como recompensa simbólica a su labor sanitaria y de ayuda en el banco pesquero sahariano, los responsables de la Protección Civil española acaban de otorgar al buque-hospital del Instituto Social de la Marina, «Esperanza del Mar», la medalla al Mérito de la Protección Civil en su categoría de oro con distintivo azul. HOJA DEL MAR se hace amplio eco del acontecimiento.

(Foto portada: Antonio de Benito)

«URGE SAN

El coloquio, organizado por HOJA DEL MAR, reunió a un conjunto representativo de cuantos están directamente implicados en el futuro de la flota mercante española: responsables de la confección del proyecto de Plan de Flota, Administración socio-laboral, navieros, Sociedad de Gestión de Buques, organizaciones profesionales y sindicales. Como no podía ser menos, el debate resultó contrastado: los intereses son diferentes y difícilmente reductibles. Cada cual dejó, en todo caso, testimonio de sus criterios básicos. Y algo quedó claro: ahora hay ya, por lo menos, la arquitectura de un Plan. Algo sobre lo que debatir en concreto. Algo que mejorar. Algo sobre lo que empezar a ponerse manos a una obra urgente.

FUE Enrique de Caso el primero en intentar valorar el Plan de Flota y, tras señalar que es un instrumento positivo, que va a coadyuvar a la resolución de la crisis por la que pasa el sector, añadió que «la liberalización que se contempla en el Plan de Flota tiene una variable interesante, y es que el proceso no viene sugerido o impuesto por la Administración, en función de que sea un factor positivo para la política económica, sino que la desprotección resulta obligada por dos razones: una, el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, y otra, la fuerte penetración de capitales extranjeros en España».

Enrique de Caso reconoció que el proceso de liberalización va a sobrevenir en un momento inoportuno para el sector, porque «éste atraviesa por una situación muy difícil, causada no sólo por la crisis

general, sino también por los errores de la Administración y del propio sector en años anteriores. Por ello, sería necesario que se acompasaran en el tiempo y con bastante rapidez las medidas de la Administración y las que reclaman los representantes del sector, para terminar con la debilidad estructural del mismo, y que la flota pueda afrontar una situación de competitividad más fuerte de la que ha existido hasta ahora».

También valoró positivamente el Plan de Flota Fernando Casas, aunque dejara constancia de algunas objeciones. «Hemos visto que la aproximación, la analítica, el esfuerzo de profundizar en la situación de crisis del sector a escala nacional e internacional se han realizado seriamente, y la propuesta de objetivos que se deducen del diagnóstico, también. Asimismo, nos parece correcta la búsqueda de fundamentos de la competitividad, de la consolidación y de la am-

El coloquio se reunió en la Sala de Juntas de la Dirección General del Instituto Social de la Marina, en Madrid.



pliación de la actividad de la flota, sobre todo en los tráficos internacionales. El problema radica en que esas medidas que se proponen en el Plan de Flota no las vemos fácilmente realizables en la coyuntura actual. De manera que, cuando se nos habla de liberalización de los *inputs*, dada la crisis actual y las limitaciones impuestas por la CEE, creemos que es un objetivo muy difícil de realizar.»

Lo que más preocupa a Fernando Casas es el futuro establecimiento de una política marítima común en la Comunidad Económica Europea, dado que, según él, en el

Plan de Flota no se prevé una estrategia de construcción para renovación de la flota, de cara a que en los años 90 sea más competitiva y resulte suficiente.

Más inquieto por el contenido social del Plan de Flota se mostró Luis María Franco. «Nuestro enfoque es completamente diferente. Desde un punto de vista económico, no podemos hacer la misma valoración, porque no disponemos de iguales datos. Lo que nosotros vemos bien del Plan es que está hecho en función de unos fletes ya existentes, y no de cara a nuevas construcciones. También valoramos las ayudas

«REAR LA FLOTA»



INDICE ALFABETICO DE PARTICIPANTES

Jesús Alvarez, Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante (SEOMM).
Jon Azkue, Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM).
Fernando Casas, secretario general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).
Enrique de Caso, presidente de la Sociedad de Gestión de Buques (SGB).
Luis María Franco, secretario general de la Federación de Transportes de UGT.
José Antonio Madiedo, secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME).
Constantino Méndez, director general del Instituto Social de la Marina (ISM).
Fernando Salvador, director general de la Marina Mercante.

a los desguaces. Pero es cierto que los puestos de trabajo se van a ver reducidos en una cuantía bastante importante. Y en el Plan no vemos que se recoja ningún apoyo al desempleo que se va a producir, si exceptuamos algo que se consiguió en última instancia, como fue la ayuda a la reconversión profesional de los marinos, con la aportación del 2 por 100 de los créditos. Sin embargo, no estamos de acuerdo en la forma en que van a ser gestionados. Preferiríamos que, en lugar de hacerlo las navieras, fuera responsabilidad de la Administración y los sindicatos.»

Jon Azkue fue muy duro y crítico desde su primera intervención. Aseguró que este no era un plan para salvar la flota, sino para destruirla. «Es un plan realizado de cara a la galería, preelectoral. Pensamos que no debe utilizarse la antinomia 'liberalización versus proteccionismo', porque la única salida para que España tenga una flota es la potenciación de la empresa pública y la refinanciación de las empresas que tengan planes de viabilidad, con ayuda al empleo. Y eso no está previsto en el Plan de Flota.»

Tras criticar la actuación de la Sociedad de Gestión de

“LA CRISIS LIMITA LAS POSIBILIDADES DEL PLAN DE FLOTA”

“NO VA A SER FACIL APLICAR LAS MEDIDAS PREVISTAS”

Buques, achacándole falta de transparencia en lo relacionado con el futuro de los más de 300 barcos que gestiona, (cifra bastante inferior, según Enrique de Caso), y después de recordar que el Plan de Flota se ha elaborado sin la participación de los otros Ministerios, de los sindicatos y de la COMINMAR (Comisión Interministerial para la Reforma de la Administración Marítima), Jon Azkue enumeró las que, a su juicio, son medidas imprescindibles para salvar la flota: «Hay que primar la inversión en nuevas tecnologías, así como las nuevas construcciones; renegociar la deuda de los armadores con el Banco de Crédito Industrial y conseguir nuevos créditos para construcciones y planes de viabilidad; adoptar una defensa clara de la flota nacional en los tráficos intercomunitarios; ser beligerantes contra los pabellones de conveniencia y defender a las tripulaciones españolas, para evitar la contratación discriminatoria de extranjeros, que es el deseo de los armadores.»

Jesús Alvarez, del SEOMM, fue el primero en pronunciar la palabra «reconversión», que generaría una amplia polémica posterior. Tras calificar de positiva la existencia del Plan de Flota, precisó que éste «sólo sirve para impedir la reconversión 'salvaje' del sector. Por lo demás, es un plan de desguace pactado entre los navieros y la Administración, sin contar con los trabajadores. Yo creo que esto se ha hecho así porque en este sector la capacidad de movilización social es muy limitada. Cuando se hizo la reconversión de los astilleros, se tuvo más en cuenta el futuro de los trabajadores, para acallar sus protestas. Lo que el Plan de Flota nos ofrece, desde el punto de vista social, es nulo. No tenemos ninguna garantía sobre el futuro de los parados, y es vergonzoso que se achaque la falta de competitividad a las tripulaciones.»

Para el representante del COMME, José Antonio Ma-

diedo, la crisis ha dejado al Plan de Flota muy pocas cosas que resolver. «Aquí se ha hecho una reconversión brutal, salvaje, y el Plan de Flota llega justamente cuando ya se ha producido el saldo de una parte importante de la flota. Se ha perdido la oportunidad de haber tomado a tiempo una serie de medidas. Hemos llegado tarde. Aun así — dijo acto seguido —, valoro el Plan como positivo.» También resaltó Madiedo la falta de concreción de las medidas sociales, y calificó como de «solución a ultranza, no razonable, ni razonada» la reducción de tripulaciones basada en la afirmación de que son un hándicap para la competitividad: «Nuestros marinos son los peor pagados de Europa y, en algunos casos, cobran por debajo de lo que es norma bajo pabellones de conveniencia.» Reclamó para la Marina Mercante un trato similar al que se ha dado a la reconversión de los

astilleros, y calificó de error no tener en cuenta en el Plan los cuadros mínimos, cuando los actuales están desfasados y perjudican a los navieros, que están así en desventaja para competir. «Más cuando nos encontramos con unos navieros que, dado el volumen de deudas, son meros gestores de un patrimonio público, puesto que son muy pocos los que pueden sentirse titulares de ese capital que representan: es el Estado el mayor dueño del patrimonio. Por lo tanto, se debería tener un poco más de delicadeza con los que sí son contribuyentes, y en particular con los tripulantes, que están ayudando a mantener la flota desde la doble vertiente de trabajadores y de contribuyentes.»

Los argumentos de Madiedo encontraron pronta respuesta del representante de ANAVE, Fernando Casas, quien pidió que se abandonase la discusión sobre si los honorarios de las tripulaciones

son correctos o no, porque minimizaría un hecho verdaderamente importante: éste resultó ser «la propuesta de Bruselas de que las compañías europeas, operen con el buque que operen, tendrán derecho a participar en todos los tráficos que genere la Comunidad, y tendrán derecho a ser defendidas en el acceso a cualquier tráfico originado en cualquier país del mundo, sin poner barreras para la prestación de ese servicio. Es decir que, con que un europeo tenga un barco, sea de donde sea, tiene derecho a introducirlo en cualquier tráfico del mundo y a obtener el apoyo de la CEE. Por lo tanto, lo verdaderamente importante es preguntarse si tiene la flota española alguna oportunidad de continuar operando con este reto por delante.»

También consideró Casas absurdo pensar que los navieros no son dueños de sus buques porque tengan presta-

José Antonio Madiedo.



Fernando Casas.



“LA SGB
NECESITA
TRIPULANTES
Y NO LOS
ENCUENTRA”

“NUESTRO
PROBLEMA
NO ES DE
EXCESO DE
BARCOS”

mos concedidos. «Por esa regla de tres —argumentó—, los ciudadanos que pagan sus viviendas con créditos hipotecarios tampoco serían los dueños de las mismas.»

Enrique de Caso se sumó a la polémica para desmentir que hubiese paro en el sector. «Yo tengo problemas de contratación de tripulantes, y cuando se los he pedido a los sindicatos no ha habido manera de conseguirlos. Necesito 150 tripulantes, especialmente jefes de máquinas, y no los encuentro. Esto, naturalmente, lo puedo demostrar con datos.» Negó tajantemente que el Plan de Flota estuviese hecho de cara a la galería y que fuese una reconversión. «El gobierno ha establecido siete planes de reconversión y entre ellos no está el Plan de Flota.»

En lo referente a las acusaciones vertidas por Azkue, el presidente de la SGB dijo que él no se dedicaba a vender barcos, sino todo lo contra-

rio: él tiene el convencimiento de estar empeñado en salvar empresas. «Yo trabajo catorce horas diarias, de las que dos dedico a vender barcos y el resto a refinciar empresas viables. Y si no lo estuviera haciendo, según aquí se me reprocha, hace ya mucho que esos 250 barcos que tengo se habrían parado. Mi política es que las empresas que son malas y tienen exceso de capacidad se vean privadas de créditos, y que las que son buenas, aunque deban dinero —no confundamos armadores deudores con malos armadores— reciban ayuda.» Anunció Caso, a continuación, que no se van a construir nuevos barcos, porque eso no es rentable, y aclaró que, en su criterio, la rentabilidad depende de los fletes y de otras variables que nada tienen que ver con la construcción ni con transacciones internacionales.

Tras escuchar todas las intervenciones y en calidad de

único representante del Ministerio responsable del Plan de Flota, el director general de la Marina Mercante, Fernando Salvador, hizo un cierto número de puntualizaciones. Empezó por negar que el Plan de Flota fuera una reconversión encubierta. «No hay reconversión, porque no se necesita. La flota no es obsoleta, ni está sobredimensionada, ni le falta competitividad, aunque en algunos casos pueda parecer que sí. Lo que sucede es que no se ha logrado coordinar a los distintos estamentos de la Administración que son usuarios de la flota mercante. Tal es el caso del INI (Instituto Nacional de Industria), que podría ofrecer contratos interesantes para la atención de sus necesidades.»

«Tampoco creo que haya exceso de barcos —continué—, sino que no se ha llegado a un nivel de utilización óptimo. Si así fuera, nos harían falta barcos, concreta-

mente en los tráficos protegidos: graneleros, petroleros, etcétera. Por tanto, no se necesita una reconversión, sino una serie de mecanismos que proporcionen a la Administración el convencimiento de que hay que usar prioritariamente nuestros barcos. Por otra parte, hay que arbitrar medidas que pongan a nuestras empresas navieras en la línea de competencia que se está creando en la CEE.»

Fernando Salvador rectificó, a continuación, a Fernando Casas, de ANAVE, en el sentido de que las propuestas de la CEE por él desveladas no van a entrar en vigor de inmediato, sino que son posibilidades en estudio. «Nosotros estamos defendiendo que se establezca una política de desarrollo común de la Marina Mercante, para que cada pabellón no tenga unas condiciones de partida diferentes, sino que sea la habilidad de cada naviero y cada tripulación las que hagan a una empresa más competitiva, frenando a los pabellones de conveniencia.»

Frente a las carencias del Plan de Flota manifestadas por los participantes del coloquio, Fernando Salvador arguyó que el Plan no proporciona recetas concretas, sino que establece unas líneas de trabajo, a partir de las cuales se desarrollarán las correspondientes medidas. Así, el incremento de la seguridad de los marinos, el cuadro de tripulaciones, la reducción del costo de combustibles, los desguaces, la modernización de la flota, etcétera. «Yo creo que se ha hecho por primera vez un análisis de la situación de la Marina Mercante desde la Marina Mercante, sin verse condicionado por los astilleros. Es posible que llegue tarde, y que no sea perfecto, pero en líneas generales es, a mi juicio, acertado. No está desprovisto, como se ha dicho, de medidas sociales. Está previsto ese capítulo: todos saben de mi preocupación por lo social. Muchas veces se me ha pedido que reduzca las tripulaciones a las condiciones alemanas, y siempre he contestado que eso se hará cuando nuestros barcos ofrezcan también las mismas

Enrique de Caso.



Fernando Salvador.



condiciones en seguridad, tecnología, etcétera.» Finalmente, Salvador negó que las tripulaciones españolas fuesen «caras», y adelantó que, si el presupuesto establecido en el Plan de Flota no funciona en 1986, será incrementado para el año próximo.

Volviendo al polémico término de «reconversión», José Antonio Madiedo se defendió, argumentando que él no había dicho que el Plan de Flota fuera una reconversión, sino que ésta se había producido antes, añadiendo que la prueba de ello es que en 1979 la flota era mayor que en 1986. «Desde entonces se ha producido una reducción sin control, porque muchos armadores se han deshecho de sus barcos y sus tripulaciones cuando no les han resultado rentables, y han cargado al Estado con sus costes, lo que ha producido un paro del 30 al 40 por 100.»

En torno al paro en el sector se produjo un breve debate. Fernando Casas negó que la pérdida de dos millones de toneladas, hubiese repercutido en el incremento del paro «Las cifras de empleo se han mantenido sensiblemente constantes —arguyó— y además, han mejorado las condiciones de trabajo». El director general del ISM, Constantino Méndez, recordó que el actual nivel de paro se ha alcanzado tras un largo proceso, por lo que no puede achacarse a factores recientes. Le apoyó el ugetista Luis María Franco, afirmando que, de los 1.300 hombres que están en barcos gestionados por la SGB, sólo perdieron su puesto 200, que encontraron empleo en otros subsectores.

A todos ellos contestó Jon Azkue, quien afirmó que «reconversión o no, lo cierto es que los trabajadores de este sector están sufriendo las consecuencias de las regulaciones de empleo destinadas a hacer viables las empresas», y responsabilizó de ello a la Sociedad de Gestión de Buques por su política de venta. Como era de esperar, esto



Jon Azkue.



Jesús Álvarez.

motivó una nueva intervención de Enrique de Caso, quien dijo que sólo se han vendido los barcos que habían fracasado en todos los tráficos. A la respuesta se sumó Fernando Salvador, quien advirtió que la Administración está refinanciando solamente empresas viables y que nadie actúa para evitar el hundimiento de las navieras deficientes. «El Plan de Flota —dijo— no establece una selección de empresas y barcos, sino unas determinadas medidas, para que cada cual se acja a la que más le convenga.»

Jesús Álvarez intentó introducir otro elemento de polémica, preguntando si habían existido negociaciones entre empresas públicas, privadas y Administración para la elaboración del Plan de Flota. Fernando Salvador y Fernando Casas coincidieron en señalar que el Plan había sido elaborado exclusivamente por la Administración, aunque, con

posterioridad, la Administración había consultado con determinados sectores.

Antes de pasar al capítulo de conclusiones, tomó la palabra Constantino Méndez, en nombre del ISM, y señaló que, desde la perspectiva de neutralidad de esta Institución, es preciso, con carácter previo al análisis del Plan de Flota, efectuar un juicio de valor sobre las causas que han hecho necesario un Plan de Flota en la situación actual, sesgado y acuciado por los graves problemas existentes. Ese juicio de valor consideraría, como causas difícilmente evitables, tanto la crisis económica mundial como la falta de adecuación de la flota a las necesidades comerciales actuales. «Pero de ninguna manera es disculpable —añadió—, y eso debe decirse, la irresponsabilidad en la mala planificación de las necesidades del tráfico, ni la pésima gestión financiera en un

buen número de empresas del sector.» Con referencia a las soluciones, afirmó que «desde la perspectiva de la Administración laboral, el Plan de Flota es positivo, porque es un programa de medidas abierto, y por tanto perfectible, lo que permite el inicio de un tratamiento de los problemas que afrontamos. Creemos que, a partir de ahora, las medidas de política sectorial van a ser más ágiles porque tendrán un mejor marco donde incardinarse. Con ello, la política laboral y social contará con más posibilidades de realización, de cara a la consecución de los objetivos que se han marcado. Creemos también que el Plan de Flota no olvida señalar como objetivo la mejora de las condiciones de trabajo. Y, aunque no sea explícito en lo tocante a las vías por las que se va a lograr un mejor mercado de trabajo, habrá que desarrollar medidas para satisfacer la demanda de transformación ocu-

“LA FLOTA
NO TIENE
NINGUN
FUTURO CON
ESTE PLAN”

“EL PLAN
NO HA TENIDO
EN CUENTA
A LOS
TRABAJADORES”

yecto de Plan de Flota



Luis María Franco.



Constantino Méndez.

pacional, lo que permitirá incidir con más exactitud en la adecuación de las tripulaciones».

Convino a continuación el director general del ISM en que hubiera sido bueno insertar el Plan de Flota dentro de los trabajos de la COMINMAR, posibilidad que estuvo realmente planteada. Pero lo cierto es que «**primó una razón valiosa: la urgencia. No se podía demorar. Aunque los objetivos de la COMINMAR podían haber proporcionado un marco más global, fue preferible dejar el Plan de Flota al margen.**» También rechazó que el Plan fuera una reconversión: «**Yo creo que es un plan de saneamiento.**» Finalmente, el máximo responsable del ISM reconoció que el desempleo en el sector del transporte marítimo ha sido masivo, pero no se ha producido en los últimos tiempos, sino por acumulación desde los años 70. Puntualizó a Fer-

nando Casas que la política de la Comunidad está enfocada a la defensa de las banderas comunitarias, y que exige un enorme control de la presencia de tripulaciones procedentes de países ajenos a la Comunidad, lo cual va a ser planteado en la próxima Conferencia Mundial Marítima, que se celebrará en mayo de 1987.

Tras dos horas largas de debate se hizo necesario resumir las conclusiones sobre lo que el Plan de Flota va a representar para el futuro de la Marina Mercante española. Si bien todos estuvieron de acuerdo en valorar el análisis que plantea el Plan, hubo algunas discrepancias importantes. Así, para Fernando Salvador, el futuro de la Flota se presenta optimista, porque el Plan está hecho para mejorar su futuro y porque si la Comunidad Económica Europea se decide por potenciar una flota europea que «li-

mite la agresividad sin ley de las banderas de conveniencia, España va a ser una nación competitiva. De hecho, ya lo es sectorialmente, porque hay muchas compañías de nivel medio que están integradas en los *pools* europeos de cabotajes. Considero imprescindible para el buen futuro de la flota —concluyó— que los empresarios se unan y se defiendan».

Jesús Alvarez no estuvo de acuerdo con Salvador en su optimismo. Dijo que «**si hablamos del futuro de la flota a corto plazo, lo vemos fatal, porque el Plan de Flota lo único que hace es poner parches y reflejar una situación, pero no dar soluciones.**»

José Antonio Madiedo realizó una reflexión sobre las condiciones de mejora del trabajo de las tripulaciones, destacando como indispensables cuatro elementos que hay que conjugar: seguridad, operatividad, rentabilidad y dignidad. «El Plan —dijo— su-

pone un avance en cuanto al diagnóstico, pero yo creo que hay que avanzar aún más y exigir que un barco cumpla ya, en diseño, todas las normas, para conseguir tener no sólo una flota nueva, sino también moderna. No debemos olvidar que, en muchas ocasiones, los pebellones de conveniencia que tanto denostamos cumplen las normas de seguridad mucho mejor que los barcos españoles. Y ya que el Plan de Flota hace concesiones a los deseos de los navieros, es de esperar que éstos den ahora la respuesta adecuada.»

El representante de UGT, Luis María Franco, hizo hincapié en que el Plan debería ser sometido a una comisión de seguimiento porque, si no se cumple, «**no habremos avanzado nada.**» Señaló también la necesidad de que la actualización de la flota tenga en cuenta las nuevas tecnologías, pero aplicadas no sólo a los barcos de nueva construcción, sino también a los ya existentes. Pidió que la Administración intervenga para propiciar la concentración de las empresas navieras, para que «**existan grandes armadores y no pequeños tenderos.**»

Fernando Casas volvió a insistir en la falta de concreción de las medidas contenidas en el Plan de Flota, y pidió el establecimiento de una jerarquía de prioridades y de una política económica-marítima que «**haga posible lo que ahora es imposible: renovar la flota y dejar de perder tonelaje.**»

Jon Azkue fue el más tajante: «**La flota no tiene ningún futuro con este Plan, porque no se disponen las medidas adecuadas. Yo insisto en que la solución pasa por la potenciación de la empresa pública y la refinanciación de las empresas con viabilidad. Pero esto hay que hacerlo en un plazo de cinco años, porque, con la liberalización que se propugna, se está cavando la tumba de la Marina Mercante. A este paso, la nacionalización va a ser la única vía para mantenerla.**»

“NECESITAMOS
GRANDES
ARMADORES Y
NO PEQUEÑOS
TENDEROS”

“NO DISCULPAMOS
NI LA MALA
GESTION NI LAS
IRRESPON-
SABILIDADES”

C. H. C.



Subida de las pensiones

EL MAR MANTIENE SUS

La práctica totalidad de las pensiones del Régimen Especial del Mar mantendrá este año su poder adquisitivo, de acuerdo con los incrementos aprobados por el Gobierno y vigentes desde el pasado 1 de enero.

Las subidas han sido iguales o superiores al Índice de Precios al Consumo, previsto para 1986 en el 8 por 100. Igualmente, la Administración ha recortado las diferencias existentes entre las pensiones mínimas y el Salario Mínimo Interprofesional. Con estas disposiciones, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha dado un paso sustancial en la mejora de las rentas más bajas que se mantienen en un importante colectivo del mar, para acercarlas a los ingresos medios del conjunto del Régimen General de la Seguridad Social.

A L 31 de diciembre, sobre una cifra aproximada de 5,3 millones de perceptores de pensiones de la Administración a través de los distintos regímenes, un total de 94.650 correspondían al Régimen Especial del Mar. El número de prestaciones de este género ha crecido en los últimos años aproximadamente en la misma proporción que en el resto de los sectores. De unas pensiones que en 1980 ascendían a 80.200 personas, en el último quinquenio el aumento fue de 12.000 nuevas prestaciones. Según datos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el Régimen del Mar hay 1,40 personas cotizando por cada pensionista, relación que se espera se sitúe en 1986 en 1,36 personas. Esta situación es ligeramente más baja que la del Régimen General, donde la correspondencia es de 2,61 trabajadores en activo por cada pensionista. Sin embargo, es la más favorable de todos los Regímenes Especiales, si tenemos en cuenta que

en el agrario hay un pensionista por cada cotizante y que en el sector ferroviario o en el del carbón hay más pensionistas que trabajadores activos.

Esta situación hace que el Régimen Especial del Mar tenga una situación lógicamente deficitaria, con unos gastos que en 1985 se elevaron a unos 70.000 millones de pesetas, mientras los ingresos ascendieron, aproximadamente, a 29.000 millones de pesetas, cifra superior a la prevista para los recursos. De esa cantidad, casi el 50 por 100 corresponde a gastos de pensiones.

Ya vigente la Ley del 31 de julio de 1985 sobre medidas urgentes para la racionalización de la estructura y de la acción protectora de la Seguridad Social, la Administración aprobó una revalorización de pensiones que, sin chocar con los criterios de racionalización del gasto inspiradores de esa normativa, diera respuesta a los problemas planteados en determinados colectivos, como son los vinculados con el mar. Este



Las pensiones de viudedad y orfandad han experimentado una subida del 11 por 100 en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Las de jubilación e invalidez, el 8 y el 8,30 por término medio.

RENTAS

proceso se realizará de forma paulatina, si bien, desde el primer momento, se ha dado prioridad al mantenimiento y mejora de las rentas más bajas, en relación con los Índices de Precios al Consumo.

Según el acuerdo del Gobierno, las pensiones mínimas de una persona con cónyuge a su cargo han subido el 11,00 por 100. Las pensiones mínimas de personas sin cónyuge lo hicieron en un 8,45 por 100. El resto de las pensiones, hasta las 37.170 pesetas, crecieron en un 8,30 por 100. En el conjunto de la Seguridad Social, las pensiones comprendidas en estos tramos suponen el 80,70 por 100 del total. Este conjunto ha experimentado, por tanto, una subida por encima del Índice de Precios al Consumo, que se fijó para este año en el 8 por 100. Las comprendidas entre las 37.171 pesetas y las 80.000 pesetas han crecido en un 8 por 100. Ello supone que todo este colectivo de pensionistas (4.840.000 personas) mantendrán este año su poder adquisitivo. Las pensiones entre 80.001 y 187.950 pesetas

aumentarán en 4.000 pesetas. El resto se mantendrán a su nivel anterior.

En el Régimen Especial del Mar, según datos del último mes de octubre, el número total de pensiones era de 94.741, lo que suponía unos pagos mensuales de 3.086 mi-

llones de pesetas. La pensión media se elevaba a 32.573 pesetas, lo que implica que la casi totalidad del sector, salvando casos extremos, ha tenido una subida media superior al 8 por 100. Al examinar cada uno de los tipos de pensión, se observan, sin embargo, situaciones muy diferenciadas, aunque todas ellas estén en las partes bajas de las tablas.

Tomando como fecha de referencia octubre de 1985, el número de pensiones por jubilación en el mar era de 38.485, por un importe mensual de 1.662 millones de pesetas. La pensión media en este colectivo ascendía a 42.148 pesetas, siendo la más alta de todo este Régimen.

En pensiones por invalidez, los beneficiarios, también en octubre de 1985, eran 19.389 personas, que percibían un total de 727 millones mensuales, con una media de 37.531 pesetas.

Frente a estas pensiones, por encima de la media en todo el sector, las pensiones por viudedad, que afectan a 32.392 personas, suponían un gasto mensual de 657,6 millones de pesetas, con una pensión media de sólo 20.302 pesetas, también de acuerdo con los datos de octubre de 1985.

Durante el mismo período,

las pensiones de orfandad eran 3.943, con un importe global al mes de 66 millones de pesetas, a una media de 16.859 pesetas. Finalmente, las ayudas familiares ascendían a 532, con un gasto mensual para la Seguridad Social de 12,2 millones de pesetas, con una media de 22.948 pesetas.

De acuerdo con estas circunstancias, las pensiones de viudedad y orfandad experimentaron una subida del 11 por 100 en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. En cambio, las pensiones de jubilación e invalidez han subido en una media entre el 8 y el 8,30 por 100.

Estas directrices que se aplican con carácter general, de acuerdo con la nueva normativa, sufren modificaciones ante los criterios fijados para 1986 sobre concurrencia de pensiones. En este caso, cuando una misma persona reciba dos o más prestaciones, los porcentajes de subida se aplicarán sobre el conjunto de los ingresos que reciba. Los beneficiarios han estado obligados a realizar sus declaraciones sobre este punto hasta el pasado 28 de febrero. A partir de este año, ya no será necesaria la declaración de los pensionistas. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

CLASES DE PRESTACION	1-1-85		1-1-86	
	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo
Jubilación con 65 o más años	29.000	27.490	32.560	29.800
Jubilación menor de 65 años	25.395	24.035	28.500	26.000
Gran Invalidez	43.500	41.235	48.660	44.700
Invalidez Absoluta	29.000	27.490	32.560	29.800
Invalidez Total con 65 o más años	29.000	27.490	32.560	29.800
Invalidez Parcial de A. T. con 65 o más años	25.395	24.035	28.500	26.000
Viudedad con 65 o más años		20.910		22.700
Viudedad menor de 65 años		18.045		19.600
Orfandad (por beneficiario)		8.140		8.800
Orfandad absoluta		26.185		28.400
Favor familiares (por beneficio)		8.140		8.800
Favor familiares 1 beneficiario 65 años		20.910		22.700
Favor familiares 1 beneficiario 65 años		18.045		19.600
Subsidio Invalidez Provisional	21.590	20.440	24.000	22.100
Cuantías del SOVI:				
Vejez		20.400		22.035
Invalidez		20.400		22.035
Viudedad con 65 o más años		17.430		18.825
Viudedad menor de 65 años		14.885		16.080

LAS PENSIONES MINIMAS

CUADRO I

INCREMENTO DE LAS PENSIONES MINIMAS (*) Y DEL IPC (Base 1982 = 100)

AÑOS	MINIMO CON CONYUGE			MINIMO SIN CONYUGE			I. P. C.	
	Importe	% Δ Anual	Ind. s/1982	Importe	% Δ Anual	Ind. s/1982	% Δ Anual	Ind. s/1982
1982	20.315	11	100	20.315	11	100	14	100
1983	23.565	16	116	23.565	16	116	12,2	112,2
1984	26.160	11	128,7	25.450	8	125,3	9	122,3
1985	29.000	11	142,7	27.490	8	135,3	8,1	132,2
1986	32.560	11	158,4	29.800	8,4	146,6	8 (**)	142,8

(*) Jubilación 65 años. Invalidez total 65 años. Invalidez Aboluta.

(**) Estimado.

CUADRO 2

PENSIONES MINIMAS (*) Y SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL (Período 1982-1986)

AÑOS	A Mínimo con cónyuge	B S. M. I.	% A/B	C Mínimo sin cónyuge	D S. M. I.	% C/D
1982	20.315	28.440	71,43	20.315	28.440	71,43
1983	23.565	32.160	73,27	23.565	32.160	73,27
1984	26.160	34.740	75,30	25.450	34.740	73,26
1985	29.000	37.170	78,02	27.490	37.170	73,96
1986	32.560	40.140	81,11	29.800	40.140	74,24

(*) Jubilación 65 años. Invalidez total 65 años. Invalidez absoluta.

La evolución de las pensiones mínimas en los últimos cinco años (Cuadro 1) ha estado por encima del Índice de los Precios al Consumo (IPC) especialmente en los tres últimos. Esta mejora de las rentas más bajas sigue siendo, sin embargo, insuficiente para lograr el acercamiento de las mismas al Salario Mínimo Interprofesional (Cuadro II).

dispondrá ya del correspondiente Banco de Datos para conocer todas estas situaciones. Cuando se haya detectado falsedad o actuaciones de mala fe, el beneficiario deberá regularizar su situación, devolviendo lo indebidamente cobrado. Con este sistema de seguimiento y control, se superarán las dificultades existentes en la actualidad para conocer el número exacto de personas que eran titulares de varias pensiones pú-

blicas. Estas actuaciones pueden suponer un ahorro para las arcas del Estado en torno a unos 7.300 millones de pesetas anuales.

Las pensiones mínimas por jubilación con cónyuge, que se han situado en 32.560 pesetas, crecieron en un 11 por 100 en 1982. En 1983, el aumento fue del 16 por 100 para situarse durante los tres últimos años en una subida del 11 por 100. Tomando como

referencia 1982, han crecido en un 58,4 por 100, pasando de las 20.315 pesetas en 1982 hasta la cifra vigente para 1986. En el caso de las pensiones mínimas sin cónyuge, el incremento desde 1982 ha sido a su vez del 46,6 por 100, al elevarse desde 20.315 pesetas hasta las 29.800 pesetas que se pagarán en 1986. La subida en 1982 fue del 11 por 100, del 16 por 100 en 1983, del 8 por 100 en 1984 y 1985,

para situarse este año en el 8,4 por 100.

En el mismo período, el Incremento de los Precios al Consumo, considerando la cifra del 8 por 100 prevista por el Gobierno para 1986, ha sido del 42,8 por 100, lo que supondría el mantenimiento del poder adquisitivo de estas rentas más bajas de la sociedad. El IPC tuvo un crecimiento del 14 por 100 en 1984, en 1983 bajó al 12,2 por 100, para iniciar una caída sensible, colocándose en el 9 por 100 en 1984, el 8,1 por 100 en 1985 y ese 8 por 100 fijado como previsión para este año que, a la vista del comportamiento de la economía en estos primeros meses, parece de difícil cumplimiento.

Si se compara la evolución de las pensiones mínimas en estos últimos cinco años con el Salario Mínimo Interprofesional, resulta que se ha producido también un acercamiento, aunque todavía no se haya alcanzado el mismo nivel. Frente a las 40.140 pesetas del Salario Mínimo en 1986, la pensión mínima es de



Si se compara la evolución de las pensiones mínimas durante los últimos cinco años con el Salario Mínimo Interprofesional. Se observa un cierto acercamiento, aunque aún limitado.

EFFECTO COMBINADO DE LA REVALORIZACION DE PENSIONES Y LA NUEVA ORDENACION DE PRESTACIONES POR HIJOS A CARGO

Importe mensual de la pensión mínima y la profección familiar por hijos a cargo

Pensionistas de Invalidez Absoluta, Invalidez Total mayor de 65 años, Jubilación mayor de 65 años.	1985	1986	% Incremento
1. Con cónyuge a cargo.			
• Con 1 hijo menor o incapacitado	29.625	33.860	14,30
• Con 2 hijos menores o incapacitados	29.875	35.160	17,63
• Con 3 hijos menores o incapacitados	30.125	36.460	21,03
2. Sin cónyuge a cargo.			
• Con 1 hijo menor o incapacitado	27.740	31.100	12,11
• Con 2 hijos menores o incapacitados	27.990	32.440	15,76
• Con 3 hijos menores o incapacitados	28.240	33.700	19,33

Pensionistas de jubilación menores de 65 años.	1985	1986	% Incremento
1. Con cónyuge a cargo.			
• Con 1 hijo menor o incapacitado	26.020	29.800	14,53
• Con 2 hijos menores o incapacitados	26.270	31.100	18,39
• Con 3 hijos menores o incapacitados	26.520	32.400	22,17
2. Sin cónyuge a cargo.			
• Con 1 hijo menor o incapacitado	24.285	27.300	12,42
• Con 2 hijos menores o incapacitados	24.535	28.600	16,57
• Con 3 hijos menores o incapacitados	24.785	29.900	20,64

32.560 pesetas, existiendo una relación del 81,11 por 100. En 1982, la relación entre ambas era del 71,43 por 100, con 28.440 pesetas de Salario Mínimo y 20.315 pesetas para la pensión mínima por jubilación con cónyuge. En el caso de las pensiones mínimas sin cónyuge, los avances han sido inferiores, al pasar de una relación del 71,43 por 100 en 1982 a solamente el 74,24 por 100 en 1986. En ambos casos, el camino a recorrer es todavía largo.

Finalmente, cabe señalar que, a efectos de las retenciones por el Impuesto sobre las Personas Físicas, no existen hasta las 650.000 pesetas. A esta cantidad se retiene el 1 por 100. Para más de 700.000 pesetas, el 2 por 100. A más de 750.000 pesetas, el 3 por 100. A 800.000 pesetas, el 4 por 100. El 5 por 100 a 900.000 pesetas. El 8 por 100 cuando superen 1.100.000 pesetas y el 11 por 100 para más de 1.300.000 pesetas. ■

Vidal MATE

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

LAS CONSERVERAS PIDEN



DESDE el pasado 1 de enero, la industria española agroalimentaria y pesquera tiene la posibilidad de obtener las subvenciones previstas por diferentes organismos de la CEE para la modernización de aquellos sectores económicos con mayores problemas o situados en zonas de menor desarrollo. Para la transformación de los productos derivados de la agricultura y la pesca, así como para su posterior comercialización, la normativa comunitaria está determinada por el reglamento 355/1977, cuyas reglas son ya de total aplicación en España. El seguimiento de esta disposición, así como la conce-

La industria conservera ha respondido al reto comunitario. Aunque lo acordado en el Tratado de Adhesión para este sector no haya sido lo solicitado por los empresarios y defendido también por la Administración española en Bruselas, los conserveros no han renunciado a la modernización. Ocho empresas, tres de Andalucía y cinco gallegas, han presentado proyectos por una inversión total de 3.270 millones de pesetas. Estos proyectos han sido remitidos a Bruselas con el fin de acceder a las ayudas de que dispone la Comunidad Económica Europea para estos fines.

AYUDA A LA CEE



sión de las ayudas correspondientes, lo realiza el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA), en su sección de Orientación, organismo que en último término decide sobre cada proyecto.

Este reglamento pretende la racionalización de las estructuras comerciales y de transformación de las industrias relacionadas con la agricultura y la pesca, ajustándose a los criterios determinados por la CEE.

Para lograr las ayudas comunitarias en las inversiones de las industrias, cada uno de los Estados miembros debe elaborar un programa específico que tenga como objeto «el

desarrollo o la racionalización del tratamiento, transformación o comercialización de uno o varios productos agrícolas o pesqueros... y especialmente de productos destinados a nuevas salidas o a nuevas tecnologías». Según estas exigencias, en dichos programas se deben considerar las condiciones de cada sector, zonas de actuación, situación de desarrollo, plazos para realizar las inversiones, etcétera. España, según lo negociado a la hora de la adhesión, tiene el plazo de un año para la presentación de este programa en materia de pesca. Sin embargo, para no perder durante ese año los beneficios que concede la CEE, existía la posibilidad de

presentar proyectos individuales que reunieran las condiciones exigidas para obtener las correspondientes subvenciones.

Las decisiones del FEOGA sobre los proyectos de inversiones agroindustriales y pesqueras se toman dos veces por año. Una, antes del verano, presumiblemente en el mes de junio, y otra en diciembre. Los proyectos presentados antes del 30 de enero son examinados en el primer semestre. Por este motivo, la Administración española animó a la industria para que presentara estos proyectos. Y ha tenido una respuesta que, en principio, ha desbordado todas las previsiones, aunque resta por

ver cuál será la decisión de Bruselas. En este punto, la Administración comunitaria es muy estricta y solamente se conceden ayudas para aquellas inversiones que supongan procesos claros de modernización y cambio, siguiendo los criterios y directrices de la CEE.

Según los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se han remitido a Bruselas un total de 188 proyectos, que supondrían una inversión total de 40.095 millones de pesetas. De ese número, ocho corresponden a industrias relacionadas con las conservas de pescado, con una inversión de 3.269 millones de

pesetas. La inversión media resulta de 409 millones de pesetas, cifra que es la más alta de todos los sectores.

Los proyectos presentados por las industrias conserveras a la CEE tienen por objeto aprovechar al máximo las posibilidades de subvención existentes en el período que medie hasta la presentación del programa de ayudas.

Los ocho proyectos corresponden en su totalidad a las Comunidades Autónomas de Galicia y Andalucía. Todas las industrias tienen experiencia en este sector y se trata de ampliación de instalaciones o de nuevas actividades. Cabe señalar que entre estas industrias no se encuentran las grandes firmas del sector, aspecto éste

que los medios oficiales no consideran significativo, dado que las ventanillas del FEOGA seguirán abiertas para la presentación futura de otros proyectos. La precipitación en esta primera remesa de proyectos enviados a Bruselas ha dado lugar a que muchos de éstos se hayan elaborado un tanto rudimentariamente. Hay otros que son viejos planes desempolvados para la ocasión y que no tienen muchas garantías de ser aprobados en Bruselas.

Los tres proyectos presentados por la Comunidad Autónoma de Andalucía cuentan con un presupuesto total de inversiones de 983 millones de pesetas. De esa cantidad, úni-

LAS CONSERVERAS PIDEN AYUDA A LA CEE

camente son susceptibles de subvención 896 millones de pesetas. Las empresas son las siguientes:

● ANDRES Y JOSE PICON ZAMBRANA, con emplazamiento en Jaén: una inversión de 133.342.000 pesetas, de las cuales podrían ser objeto de subvención 131.831.000. El objetivo de esta empresa se centra en el precocinado de pescado.

● MERCASEVILLA, empresa mixta, con emplazamiento en Sevilla: una inversión de 551.324.000 pesetas, de las que 550 millones tienen posibilidad de acceder a los porcentajes de subvención que se estipulen. La actividad será la comercialización al por mayor de productos de pesca.

● SANTAMAR, S. L., con emplazamiento en Barbate, Cádiz: tiene una inversión prevista de 298.338.000 pesetas, de las que 215.628.000 pueden cubrirse mediante la correspondiente subvención. La actividad principal será la elaboración de productos de la pesca y la acuicultura, sobre todo crustáceos y cefalópodos.

El conjunto de los proyectos presentados por la Comunidad Autónoma de Andalucía prevé inversiones por 18.000 millones de pesetas. La participación del sector pesquero es baja.

Todo lo contrario sucede en Galicia. Sobre el total de proyectos, con una inversión de 6.000 millones de pesetas, los referidos a conservas de pescado suponen 2.286 millones de pesetas, con posibilidad de subvenciones de casi 2.000 millones.

Las empresas gallegas que han solicitado ayudas al FEOGA son las siguientes:

● AUXILIAR CONSERVERA, S. A., de Redondela, Pontevedra, con una inversión total de 1.460 millones de pesetas, de los que 1.424 millones pueden proceder de subvenciones comunitarias. La actividad será la elaboración y conservación de productos de pesca, principalmente cefalópodos, merluzas (en filetes y trozos), caballa, bacaladilla y sardina.

● CONSERVAS DEL NORTE, S. A., de Acuña, Pontevedra, con una inversión total de 315.512.000 pesetas, de las que 171.840.000 pesetas pueden ser objeto de la sub-

vención correspondiente. La actividad es de conservas de pescado.

● ISIDRO DE LA CALFRESCO, S. A., con emplazamiento en el muelle de la Palloza, en La Coruña. Supone su proyecto una inversión total de 141.163.000 pesetas, de las que 103.817.000 pueden provenir de las aludidas subvenciones. La nueva actividad es la instalación de cámaras para la conservación de pescado, para una mejor comercialización. Las especies más representativas serán la maruca, la bacaladilla y la sardina.

● MARFRIOMARIN, S. A., de Marín, Pontevedra. Tiene una inversión total prevista de 318.748.000 pesetas, de las que 287.933.000 pesetas pueden venir cubiertas por la subvención correspondiente. Esta empresa proyecta la construcción de cámaras de conservación de congelados de gran capacidad, con estructuras de paletización móviles, controlando la estiba de forma automática, por ordenador. Los pescados así tratados serían merluza, sardina, caballa, túnidos, cefalópodos y crustáceos.

● PESCADOS Y MARISCOS LOJO, S. A., de Santa Eugenia de Ribeira, en La Co-

ruña. La inversión total es sólo de 50.852.000 pesetas. Podría ser cubierta en su totalidad por la subvención. Se trata de una ampliación de la nave industrial para la descarga y troceado de túnidos con maquinaria para su cocción y envasado.

De este conjunto de proyectos, las inversiones con posibilidades de recibir subvención se elevan a 2.926 millones de pesetas, sobre unas inversiones totales de 3.270 millones.

De acuerdo con el momento actual de las negociaciones sobre estructuras entre España y la Comunidad Económica Europea, el FEOGA puede conceder una subvención que cubra hasta el 25 por 100 de la inversión prevista, siempre que la Administración española aporte como mínimo una ayuda del 8 por 100. Llegar a este porcentaje no parece objetivo difícil, teniendo en cuenta los apoyos que se conceden directamente desde el Ministerio de Agricultura y Pesca y los que existen en las Comunidades Autónomas. Para lograr una ayuda de la CEE, el Estado miembro debe colaborar como mínimo con un 5 por 100. No obstante, si la ayuda interna no alcanza el 8 por 100, el FEOGA tampoco cubre el 25 por 100.

Para determinadas zonas menos favorecidas de la Comunidad —caso de buena parte de Grecia y de ciertas regiones de Italia y Francia—, las subvenciones de la CEE pueden llegar hasta el 50 por 100, con un segundo escalón del 35 por 100. En principio, para las industrias españolas se aplicará el tercer escalón del FEOGA (el 25 por 100), a la espera de los resultados de las negociaciones que mantienen España y la CEE con vistas a fijar el mapa de zonas desfavorecidas de nuestro país. La Administración española ha propuesto que las subvenciones del FEOGA sean al menos del 35 por 100 para todas las zonas del territorio menos para dos ciudades, Madrid y Barcelona. Esta ayuda sería un punto medio entre el actual 25 por 100 y el 50 por 100 de ayuda que reciben las industrias griegas, con la excepción de las situadas en la zona de Atenas. ■

SON OCHO LOS PROYECTOS QUE ESTAN EN BRUSELAS



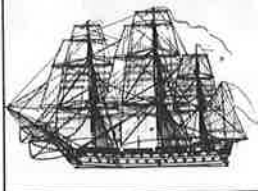
Las inversiones con posibilidad de ser subvencionadas por la CEE se elevan a 2.926 millones, sobre unas inversiones totales de 3.270 millones de pesetas.

Cinco de los proyectos proceden de Galicia y los otros tres de las industrias conserveras andaluzas.

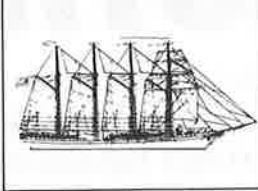
DESDE UN VELERO HASTA UN ACORAZADO

Elija su plano

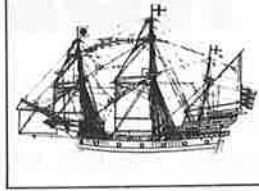
veleros veleros veleros veleros veleros veleros veleros



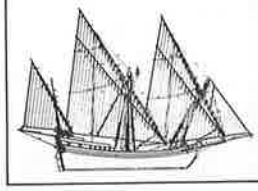
SAN JUAN NEPOMUCENO
Navío, 1792
Cod. 3322, 6 hojas, modelo de 88 cm, ***, Pts 5.000
Incluida nueva hoja con más detalles



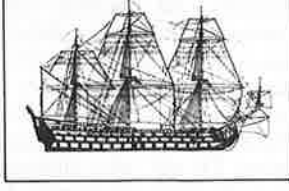
JUAN SEBASTIÁN ELCAÑO
Bergantín Goleta, 1927
Cod. 3315, 4 hojas, modelo de 55 cm, ***, Pts 1.300



GALEÓN ISABELINO INGLÉS
1580
Cod. 5502, 4 hojas, folleto il., modelo de 75 cm, ***, Pts 1.800



PINGUE
Embarcación Mediterránea de Cabotaje - 1800
Cod. 5515, 2 hojas, modelo de 40 cm, **, Pts 2.200

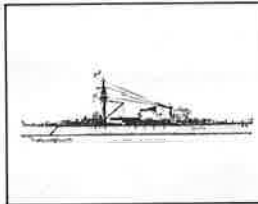


REAL FELIPE
Navío, 1690
Cod. 3321, 6 hojas, modelo de 66 cm, ***, Pts 4.000

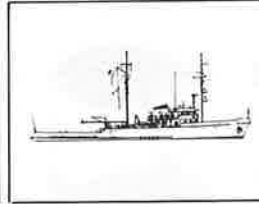
buques de guerra modernos buques de guerra m



K.M. BISMARCK
Acorazado 1940
Cod. 3332, 4 hojas, modelo de 132 cm, ****, Pts 6.000



BALEARES
Crucero Pesado, 1932
Cod. 3303, 4 hojas, modelo de 96 cm, ***, Pts 4.000



REMOLCADOR DE ALTURA RA 5
(actualmente en servicio)
Cod. 3313, 4 hojas, modelo de 57 y 110 cm, **, Pts 3.000

EL LIBRO PRÁCTICO DEL POLIÉSTER Y LA FIBRA DE VIDRIO

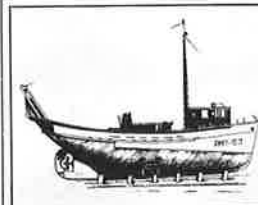
Como hacer y reparar cascos de barca, carrocerías, piezas, depósitos, tubos, piscinas, claraboyas, modelismo. Materiales, resinas, cargas, moldes, utensilios. 112 dibujos, 167 páginas

Código 1545. Pts 1.900

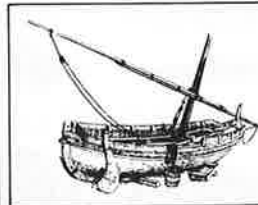
EL LIBRO PRÁCTICO DEL POLIÉSTER Y LA FIBRA DE VIDRIO



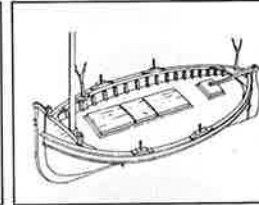
barcas de pesca tradicionales barcas de pesca tradicionales barcas de pesca



ESTRELLA DE FIGUERAS
Embarcación de Arrastre a motor, 1953
Cod. 5509, 1 hoja, Modelo de 33 cm, folleto il. *, Pts 1.000



BARCA PALANGRERA CATALANA
hacia 1900
Cod. 5512, 2 hojas, modelo de 42 cm, folleto il. *, Pts 1.000



LAÚD MALLORQUÍN
1930/1940
Cod. 5505, 1 hoja, modelo de 40 cm, folleto il. *, Pts 1.000

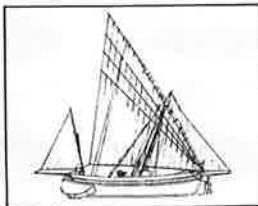


DORNA GALLEGA
Cod. 5501, 1 hoja, modelo de 20 cm, folleto il. *, Pts 1.000

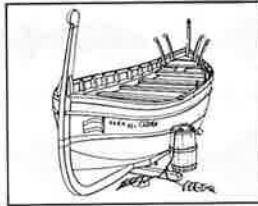


BARCA DE BOU CATALANA
Embarcación de Pesca y Arrastre Blancanieves, 1947
Cod. 5516, 1 hoja, modelo de 34 cm, folleto il. *, Pts 2.000. Muchos detalles.

barcas de pesca tradicionales barcas de pe



LAÚD DE BOU 1890
Cod. 5510, 1 hoja, modelo de 40 cm. *, Pts 1.200



JÁBEGA DE MÁLAGA
Cod. 5504, 1 hoja, modelo de 44 cm, *. Pts 700

PLANOS DE REGALO para los que adquieran planos por valor de 6.000 Pts. Podrán elegir cualquier otro plano de este anuncio cuyo precio no sea superior a las 1.000 Pts.

Grado de dificultad

* Fácil ** Menos fácil *** Difícil **** Muy difícil

PRECIOS VIGENTES DURANTE DOS MESES A PARTIR DE LA PUBLICACIÓN DE ESTE ANUNCIO 350 PTS., MÍNIMO DE GASTOS DE ENVÍO

BOLETIN DE PEDIDO

Les ruego me envíen contrareembolso de su precio + gastos de envío el (los) plano(s) cuyo número de código indico a continuación. (Ejemplo: si desea recibir el Crucero Pesado Baleares indique el Nº 3303)

Nº de los planos _____

Nombre _____

Apellidos _____

Edad _____ Profesión _____

Calle _____ Nº _____

Bloque _____ Piso _____ Pta. _____ Esc. _____ Tel. _____

Población _____ Código Postal _____

Provincia _____

Firma _____

Si es menor necesita la firma del padre

Enviar dentro de un sobre a

BORRÁS EDICIONES
C/ de la Diputación 296 Entlo 1°
08009 Barcelona

Tel. (93) 301 4396

DOSCIENTAS cincuenta especies acuícolas con interés económico habitan en el conjunto de nuestras aguas continentales y en la plataforma marítima hasta las 12 millas, según un exhaustivo inventario realizado por el FROM durante los últimos meses. De esa cifra, cincuenta corresponden a las aguas dulces y el resto a las marinas. Con este trabajo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dado un paso más en el conocimiento y normalización del estudio de todas las especies, mientras el FROM sigue en su empeño de orientar el consumo hacia los productos pesqueros más adecuados en cada momento.

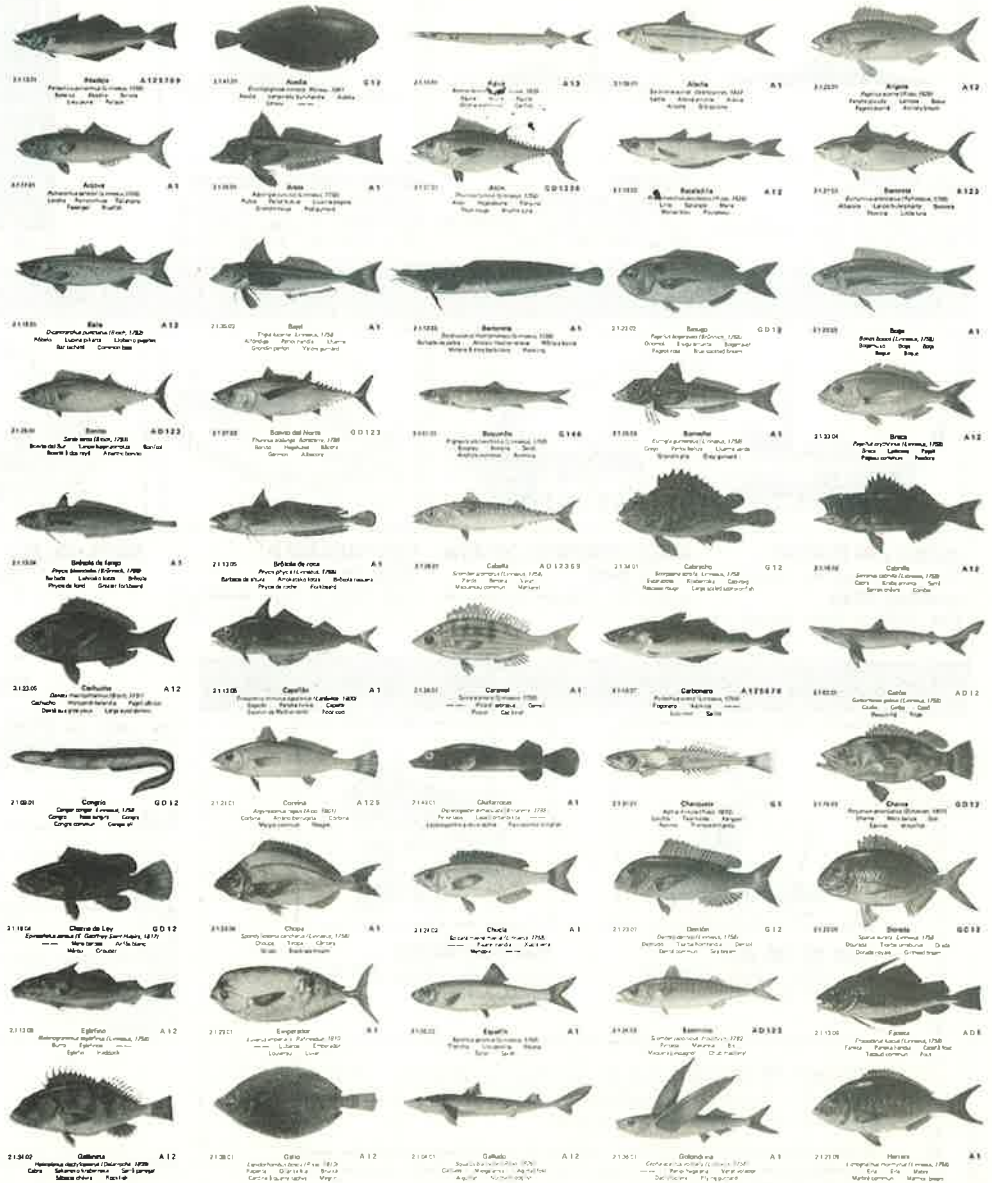
La realización en España de un catálogo completo, en el que estuvieran incluidas todas las especies acuícolas de interés comercial, es un viejo intento acometido con anterioridad por diversos investigadores. Según manifiesta el presidente del FROM, Javier Varona, los objetivos de este trabajo, que ha sido realizado en colaboración con diversas entidades del sector pesquero, no se han limitado a la elaboración de un inventario de especies acuícolas, sino que han pretendido, además, abrir el camino hacia una nomenclatura oficial definitiva. Una de las principales dificultades que se presentaba en este aspecto radicaba en la inexistencia de unas denominaciones unificadas para cada uno de los peces, moluscos, crustáceos o cefalópodos, que reciben nombres distintos en cada zona del Estado. En estas circunstancias, el inventario realizado por el FROM pretende ser una propuesta de normalización de las denominaciones de todas las especies. Para cada una, se ha establecido un código para señalar su utilidad, si tiene interés gastronómico,

Estos son dos de los cinco pósters que el FROM ha editado, y en los que se presentan las doscientas especies que habitan nuestras aguas litorales e interiores. Este es el muestrario de los vertebrados.

NUESTRAS 2

Un minucioso trabajo, emprendido hace meses por el FROM, ha permitido clasificar doscientas especies acuícolas de interés, presentes en las costas y aguas interiores españolas. Tras numerosas

Especies de interés económico del litoral español - Vertebrados I



CUADRO DE DISPOSICION DE NOMBRES Y CODIGOS

Edipe FROM	Bandera Oficial	Edipe Varona
Nombre Científico	Nombre Comercial	Nombre Científico
Grupo	Yema	Grupo
Francés	Inglés	

CODIGO CIFRADO DE UTILIZACION



















































A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer	Comer

FROM MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
 Fondo de Investigación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca, Cultivos Marinos y de Aguas Continentales

100 ESPECIES

consultas, la clasificación ha conseguido elaborar una propuesta de normalización de las denominaciones, tanto en castellano como en catalán, gallego y euskara.

Especies de interés económico del litoral español - Vertebrados II

 112310 Hacha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Sardina, Machuca, Pasa, Machuca, Machuca	 112311 Hacha A122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112312 Jala A1 Cora jala (Linnaeus, 1758) Jala, Cora, Cora, Cora, Cora, Cora	 112313 Jara A1 235 Trucha (Linnaeus, 1758) Larja, Larja, Larja, Larja, Larja, Larja	 112314 Lampuga A1 Coryphæus hippocampus (Linnaeus, 1758) Pasa, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112315 Largado O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112316 Lerna A122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112317 Lerna ODC1 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112318 Machuca A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112319 Machuca A1 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112320 Macha AD12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112321 Macha A12318 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112322 Macha AD122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112323 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112324 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112325 Macha ODC12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112326 Macha AD12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112327 Macha AD1 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112328 Macha AD1 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112329 Macha AD12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112330 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112331 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112332 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112333 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112334 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112335 Macha AD122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112336 Macha A1 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112337 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112338 Macha ODC122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112339 Macha AD12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112340 Macha AD122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112341 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112342 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112343 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112344 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112345 Macha ODC12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112346 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112347 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112348 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112349 Macha O12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112350 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112351 Macha A123507 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112352 Macha AD12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112353 Macha AD12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112354 Macha ODC12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca
 112355 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112356 Macha AD122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112357 Macha A12 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112358 Macha O1 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca	 112359 Macha ODC122 Sardina común (Linnaeus, 1758) Pargo, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca, Machuca

deportivo u ornamental; si se consume en fresco, en conserva, etcétera. Figuran los nombres de cada especie en su denominación científica, en castellano, y también en catalán, gallego y euskara, si tienen un nombre específico en estas lenguas. Este inventario ha de tener utilidad tanto en la actividad comercial interior como en la relación con otros países, principalmente con los de la Comunidad Económica Europea, sobre todo si estas denominaciones son reconocidas oficialmente por la Comisión Interministerial de Ordenación Alimentaria (CIOA). El catálogo del FROM no se ha presentado como algo definitivo, aunque representa un notable avance sobre todos los trabajos que se habían hecho con anterioridad. El estudio está abierto a sugerencias y probables modificaciones, para culminar con una obra definitiva que acabe con el actual desorden de denominaciones.

El inventario de las especies acuícolas tiene solamente en cuenta aquellas con cierto interés económico, ya sea gastronómico o relacionado con otras actividades, comerciales o deportivas. En las aguas continentales se han catalogado hasta 50 especies. En las aguas marítimas, desde las cero a las 12 millas, se han inventariado otras 200 especies. En conjunto, dentro de esos límites (que incluyen por supuesto también a las islas), España cuenta con 100 especies de peces, 50 de crustáceos y 50 de moluscos. En un futuro inmediato, está proyectada la publicación de nuevos catálogos sobre las especies que se encuentran más allá de las 12 millas, así como de productos que entran en España a través de empresas mixtas, congelados o de importación. Bajo estas modalidades, se esperan presentar otras 100 especies, culminando así el trabajo de clasificación. ■

Junto a estos dos pósters, otros tres: dos de ellos dedicados al inventario de los invertebrados marítimos y el último, que refleja las especies más interesantes de nuestras aguas interiores.

CUADRO DE DISPOSICION DE NOMBRES Y CODIGOS

Código FROM: Nombre Oficial, Código Utilización, Nombre Científico (Autoridad y Año), Gallego, Vasco, Catalán, Francés, Inglés.

CODIGO CIFRADO DE UTILIZACION

A: Acuicultura	B: Gastronomía	C: Pesca	D: Crustáceos
E: Pesca	F: Pesca	G: Pesca	H: Pesca
I: Pesca	J: Pesca	K: Pesca	L: Pesca
M: Pesca	N: Pesca	O: Pesca	P: Pesca

FROM MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
 Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca, Cultivos Marinos y de Aguas Continentales

L

A flota española volvió a las aguas portuguesas. Tres años después de que finalizase el último acuerdo y, ante el fracaso de las negociaciones, nuestros barcos reanudaron las pesquerías en el país vecino. Lo que no fue posible en múltiples mesas de trabajo bilaterales, ha sido realidad ante los compromisos y las exigencias derivadas del ingreso de ambos países en la Comunidad Económica Europea. Portugal y España faenarán en las aguas de la zona IX de acuerdo con las exigencias que están previstas en normativa comunitaria.

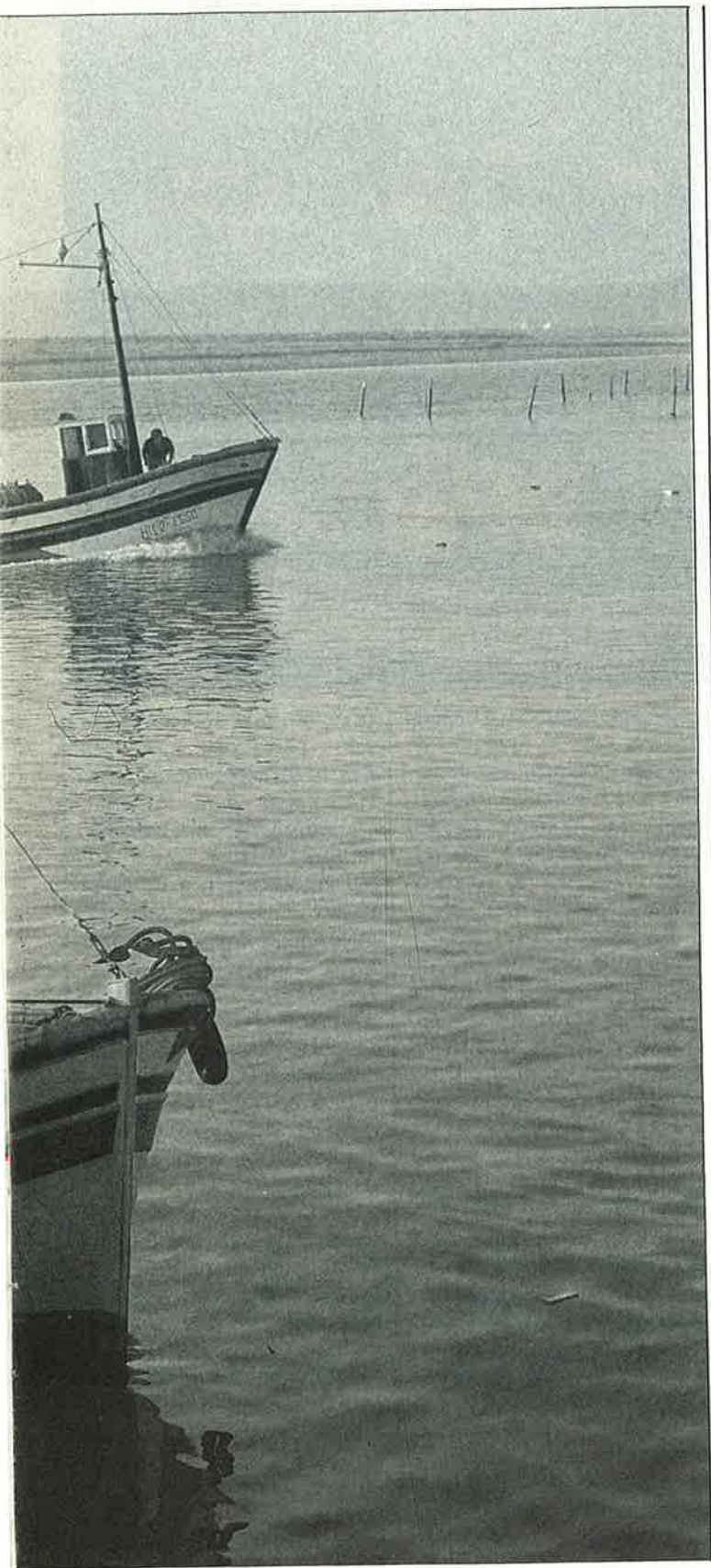


Pilar García Doñoro, subdirectora general de Relaciones Pesqueras Internacionales de la Zona Norte, ha sido una de las principales artífices del acuerdo recientemente firmado.

Las relaciones pesqueras hispano-portuguesas han estado determinadas durante las últimas décadas por los diferentes acuerdos que estaban suscritos entre ambos países y que, prácticamente, afectaban tanto a las aguas costeras como a las desembocaduras de los ríos Miño y Guadiana, y hasta la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Para las aguas entre



Fin a tres años de bloqueo **RETORNO A PO**



PORTUGAL

las 12 y las 200 millas estaba en vigor un acuerdo suscrito en 1979 y que tenía vigencia hasta septiembre de 1986. Las condiciones para el desarrollo de la pesca se negociaban cada año. El último acuerdo finalizó en diciembre de 1982. A partir de esta fecha, aunque los contactos entre los gobiernos de ambos países fueron intensos, fue imposible llegar a un entendimiento. Las discrepancias se basaban en razones económicas y en el deseo portugués de obtener una mejora en las condiciones de pesca de sus barcos en España. Todo lo contrario sucedía en el acuerdo para la pesca entre las 6 y las 12 millas. La Administración portuguesa entendía que el compromiso de 1969, por un período de veinte años, había sido suscrito por una Administración no democrática, y no se mostraba dispuesta a permitir la entrada de un solo barco español en sus aguas. Ello dio lugar a diferentes enfrentamientos.

Finalmente, también existían los acuerdos del Miño y del Guadiana, donde se faenaba siguiendo los usos y costumbres tradicionales. En 1982, cuando expiró el último acuerdo con el país vecino, en las aguas portuguesas faenaban un total de unas 380 embarcaciones españolas entre las 6 y las 200 millas. De esta cifra, 312 lo hacían en la Zona Económica Exclusiva y otras 67 entre las 6 y las 12 millas. En España faenaban 128 embarcaciones portuguesas, 33 en la ZEE y el resto entre las 6 y las 12 millas.

La integración de ambos países en la Comunidad Económica Europea el pasado 1 de enero supuso la reanudación inmediata de las negociaciones entre los dos gobiernos, llegándose rápidamente a un acuerdo que en medios pesqueros españoles fue calificado de insuficiente. La Administración señaló que era equili-

brado para los intereses hispano-portugueses, ya que suponía la entrada de 111 barcos españoles en la ZEE de Portugal y 10 entre las 6 y las 12 millas, mientras el país vecino podría faenar en nuestras aguas con 40 unidades.

Han pasado tres años desde la práctica ruptura de las relaciones pesqueras con Portugal y ello ha tenido una influencia decisiva en la situación de nuestra flota limítrofe. La imposibilidad de faenar en estos caladeros tradicionales dio lugar a una fuerte reconversión de las flotas afectadas. En consecuencia, aunque el acuerdo no sea el mismo, en lo que se refiere al número de embarcaciones, que hace tres años, tampoco la flota afectada es la misma que en 1983.

Siguiendo las directrices comunitarias, España presentó a Portugal el Plan de Pesca y la lista periódica en las fechas previstas. Ello supuso que parte de nuestra flota de arrastre iniciara su actividad en aguas de la ZEE portuguesa a finales del pasado mes de enero, mientras que la de palangre comenzó en febrero.

El acuerdo suscrito con Portugal prevé la actividad de 21 embarcaciones de arrastre, de las cuales 17 corresponden al Norte y 4 al Sur. La lista periódica es de 9 barcos en el Norte y 2 en el Sur. Sin embargo, según señala Pilar García Doñoro, subdirectora de Relaciones Pesqueras Internacionales de la Zona Norte, se han desarrollado negociaciones para la determinación de un barco tipo, lo que ha supuesto que la lista periódica en el Norte no sea de 9 sino de 12 barcos, mientras en el Sur pasa de 2 a 3.

El Plan para la pesca de arrastre es teóricamente semanal, si bien se proroga automáticamente salvo que se modifiquen las condiciones con acuerdo de ambas partes.



Las negociaciones para el acuerdo fronterizo del Miño tuvieron lugar a finales de enero. El compromiso tiene vigencia para diez años.

SE ABRE UNA NUEVA ETAPA

En palangre, también en la ZEE, el número de barcos autorizados es de 90, de los cuales 75 corresponden al Norte y 15 al Sur. Toda la flota actuará con palangre de superficie. Las embarcaciones del Sur fueron las primeras en hacerse al mar. El Plan es trimestral.

Para la Zona Económica Exclusiva española, Portugal presentó su Plan de Pesca, pero sin la lista periódica, con lo que hasta finales de enero no habían comenzado la actividad pesquera en nuestras aguas. Al pare-

cer, existían problemas en la flota lusa para ponerse de acuerdo.

Para varias poblaciones costeras limítrofes, tanto españolas como portuguesas, los acuerdos pesqueros fronterizos han revestido siempre una gran importancia. En ambos casos, Miño y Guadiana, las respectivas administraciones han afrontado estas conversaciones con unos criterios abiertos, respetando dentro de lo posible los límites tradicionales y buscando un equilibrio entre los dos países.

Las negociaciones para el acuerdo fronterizo del Miño tuvieron lugar a finales de enero en la localidad portuguesa de Camiña, y el compromiso tiene vigencia para diez años, aunque es posible su revisión a petición de una de las partes. La Administración portuguesa pretendía que se permitiera la pesca hasta una distancia de 6 millas por cada uno de los lados. Al final, el acuerdo prevé solamente 4,5 millas. Ambas delegaciones estimaron importante el definir, al igual que se hiciera en el arrastre, un barco tipo para tratar de equilibrar la potencia por cada parte. España puede faenar con 21 embar-

caciones mientras Portugal lo hará con 26 unidades de inferior potencia, de acuerdo con los sistemas tradicionales. Las gamelas pueden hacerlo sin número determinado y se llegó al compromiso de prohibir los cobos.

Es importante señalar también el acuerdo logrado para la actividad de los 10 barcos de cerco que se ajusta al compromiso suscrito el pasado mes de mayo. Estas embarcaciones faenan entre las 6 y las 12 millas.

Las negociaciones para el acuerdo fronterizo del Guadiana han ido un poco más retrasadas, estando previstas para finales de febrero y primeras fechas de marzo. Al igual que sucedió en el Norte, la flota española ha sufrido un proceso de reconversión, lo cual ha supuesto la reducción de flota y el cambio de actividad. Todo lo contrario que Portugal, donde existen excesivas embarcaciones para las que la oferta española era insuficiente. Por parte de España, uno de los problemas que se planteaban con este acuerdo era el longueirón para la navaja, con especial incidencia en Isla Cristina. La delegación española, según señala Pilar García Doñoro,

pretende una solución para estos pescadores, pero sin que sean excesivas las contrapartidas para Portugal. La Administración lusa tiene dificultades a su vez con las embarcaciones de trasmallo, alcatraz, etcétera, solicitando a España permiso para unas 30 unidades. Igualmente, desde unos planteamientos de total reciprocidad, España y Portugal discutieron la actividad para barcos de cerco en un número no superior a las diez unidades por cada una de las partes.

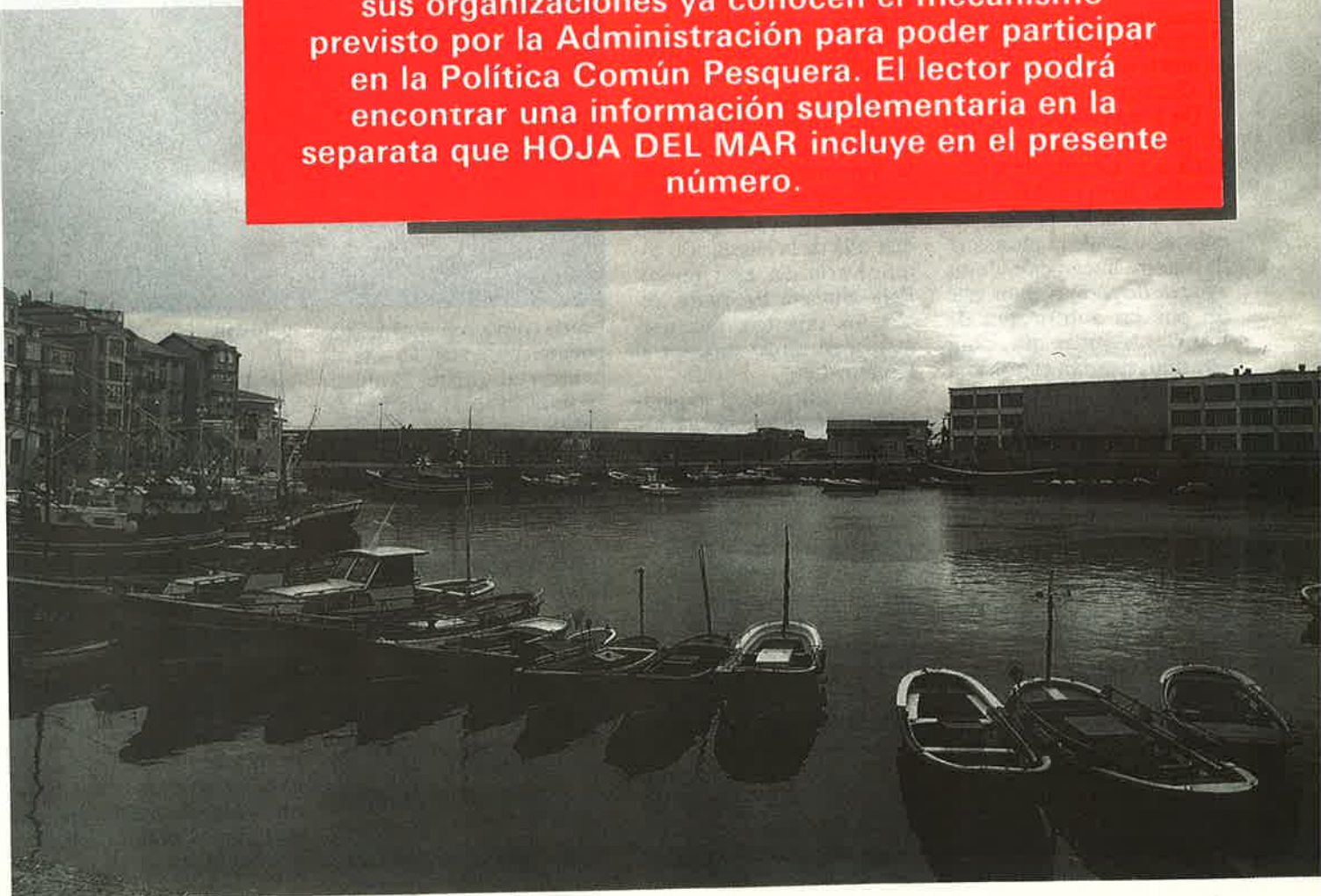
Junto a estos acuerdos y planes de pesca, queda pendiente la pesquería del bonito, que debía estar definida antes del 1 de marzo y que se hará con cierto retraso. Finalmente, al hilo de estas conversaciones entre ambas administraciones, se trata de establecer algunas bases para la actividad pesquera en islas como Azores y Madeira, aunque en estas zonas también juegan un papel clave las propias empresas españolas.

La pesca en la ZEE portuguesa estima la posibilidad de capturar 850 toneladas de merluza, 4.000 toneladas de sardina y 2.200 toneladas de jurel. ■

LLEGARON LAS «OPES»

El Real Decreto prevé el establecimiento de un Registro General de Organizaciones de Productores pesqueros, en el que se incluirán cuantas organizaciones hayan sido reconocidas oficialmente. A partir de ello, las OPES podrán acceder a las ayudas previstas.

Al fin terminó la larga espera y se abrió la ventanilla para las Organizaciones de Productores de la Pesca. Por un Real Decreto publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 19 de febrero, se aprobó el procedimiento para reconocer en España a las Organizaciones de Productores y sus Asociaciones. A partir de ese momento, los pescadores españoles y sus organizaciones ya conocen el mecanismo previsto por la Administración para poder participar en la Política Común Pesquera. El lector podrá encontrar una información suplementaria en la separata que HOJA DEL MAR incluye en el presente número.



COMO instrumento básico para la ordenación de la producción y los mercados, en el conjunto de los países de la Comunidad Económica Europea funcionaban el 1 de julio de 1985 un

total de casi 100 Organizaciones de Productores. Francia es el país donde han alcanzado un mayor desarrollo, mientras que su fuerza es escasa en Grecia y en Italia. Según datos oficiales, existen en la CEE 93 Organizaciones de Productores, así como dos asociaciones de estas organizaciones.

En Bélgica hay una sola estructura, que engloba a todos

los tipos de pesca y tiene su base en Ostende. Fue reconocida en 1971.

En Dinamarca hay tres Organizaciones, dedicadas principalmente a la pesca local. Una de ellas se formó en 1974 y el resto en 1985.

Alemania cuenta con 19 Organizaciones de Productores para todos los tipos de pesca, la mayor parte de ellas constituidas en 1972.

Francia con 27 Organizaciones de Productores ocupando, hasta la fecha, la primera pla-

OPES EN EUROPA

LAS Organizaciones de Productores son uno de los ejes más importantes de la política pesquera comunitaria, estando orientadas tanto a salvaguardar los recursos como a buscar un equilibrio entre las rentas de los pescadores y los intereses del consumidor. La Comunidad Económica Europea dispone de recursos para ayudar a la constitución y funcionamiento de estas estructuras, sin las cuales difícilmente podría funcionar lo que hoy conocemos como la «Europa Azul».

De acuerdo con el Tratado para la Adhesión de España a la Comunidad Económica Europea, los pescadores españoles podían beneficiarse desde el momento de nuestra integración de las ayudas dispuestas para este fin por las autoridades de Bruselas. Ayudas que, para este año, estarían en torno a los 600 millones de pesetas.

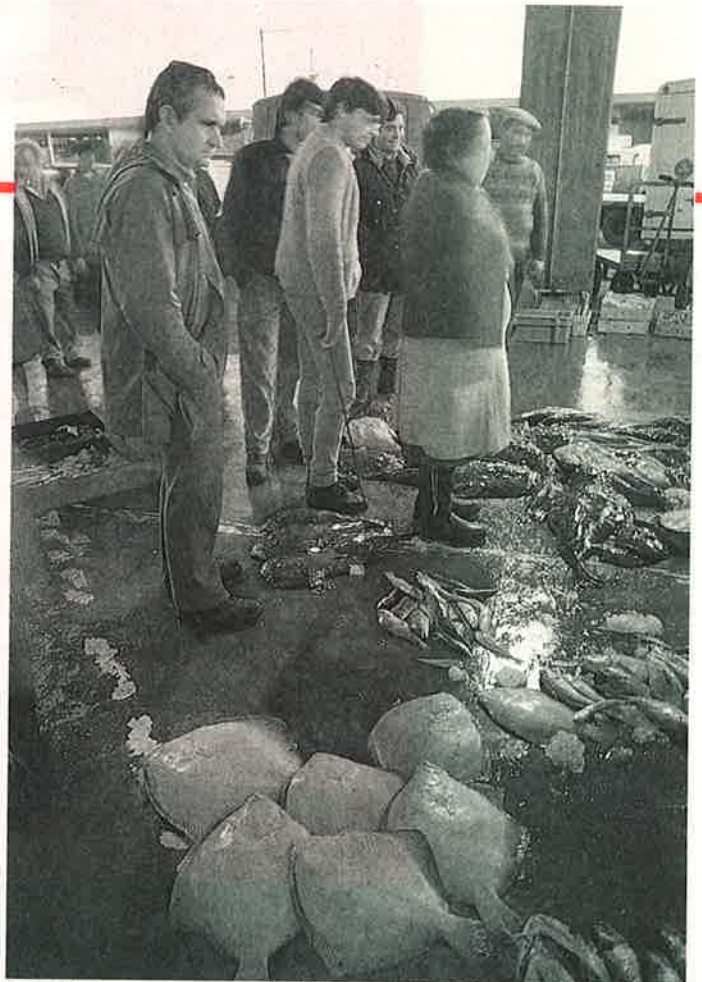
La elaboración de una normativa sobre OPES es un viejo proyecto sobre el que ha trabajado en el último año el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Aunque su aprobación estaba anunciada, en principio, para antes del verano de 1985, su redacción se fue aplazando hasta las primeras semanas de este año, con el consiguiente malestar y desconcierto en medios pesqueros, que consideraban este retraso como difícilmente explicable.

Según fuentes de la Administración pesquera, han

sido numerosos los borradores del proyecto sometidos a estudio en el último año. Partiendo de la normativa comunitaria, el Ministerio de Agricultura hubiera querido aplicar una legislación mucho más completa, que regulase diferentes aspectos referidos a organización interna, política de participación, etcétera. Así, en algunos borradores se apuntaba la presencia de organizaciones sindicales en las OPES.

Algunos de estos puntos, incluidos en los diferentes proyectos, no llegaron a ver la luz. Según técnicos relacionados con esta cuestión, la Administración pretendía introducir en esa normativa algunos aspectos que iban más allá de la legislación comunitaria en este punto. Para ello era necesaria, según los expertos, una normativa de rango superior al Decreto-Ley.

Estas dificultades se planteaban prácticamente a finales de 1985, cuando en algunos medios pesqueros ya se consideraba ineludible una normativa para iniciar los trámites encaminados a constituirse en OPES. El Ministerio de Agricultura, sin tiempo ya para iniciar los trabajos encaminados a lograr la aprobación de una Ley, parece haber optado por la aprobación de un Real Decreto que, simplemente, viene a abrir la ventanilla para el reconocimiento de las OPES. En medios cercanos a la propia Administración, esta disposición ha sido cali-



ficada como una «normativa puente» para atender una situación inmediata. El objetivo sería elaborar una Ley de OPES mucho más completa, que abarque cuestiones que desborden los límites del ámbito productivo.

Ante la inexistencia el 1 de enero de una normativa española en esta materia, y entendiéndose que era plenamente vigente la legislación comunitaria, se inició en varios puntos de la costa el proceso para constituir alguna Organización de Productores comenzando por el reconocimiento de la misma en el IMAC.

A partir de este momento, el proceso es simple. Las so-

licitudes para el registro de una Organización de Productores deberán presentarse ante el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o las Comunidades Autónomas que tengan atribuidas competencias en esta materia. En un plazo de tres meses, las Comunidades Autónomas deberán remitir los expedientes a la Administración del Estado. En una segunda fase, corresponde al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación decidir sobre la concesión del reconocimiento de la Organización, de acuerdo con la normativa comunitaria que, en este punto, da a los Estados miembros un plazo de cuatro meses. En caso de recha-

za en cuanto al número de estructuras reconocidas.

Irlanda cuenta solamente con dos Organizaciones de Productores.

Italia tiene 16 Organizaciones de Productores, casi todas dedicadas a la pesca local y costera.

En Holanda funcionan dos Organizaciones de Productores, cooperativas ambas, que abarcan todo tipo de pesquerías.

En el Reino Unido existen 16 Organizaciones de Productores, dominando también las costeras, al igual que en Irlanda, donde funcionan solamente dos.

Finalmente, en Grecia hay cinco Organizaciones de Productores.

Como asociaciones de OPES han sido reconocidas otras dos estructuras. Una en Alemania y otra en Francia.

zo, el Estado está obligado a comunicar esta decisión en un plazo de dos meses a la Comisión de la Comunidad Económica Europea. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, tiene también potestad para retirar el reconocimiento cuando una Organización no cumpla con los fines previstos.

El Real Decreto prevé el establecimiento de un Registro General de Organizaciones de Productores Pesqueros, en el que se incluirán aquellas que hayan obtenido el reconocimiento de acuerdo con las condiciones establecidas. A partir del reconocimiento, las OPES ya pueden acceder a las ayudas previstas por la legislación comunitaria para su constitución y funcionamiento.

El Real Decreto debe ser complementado todavía con varias órdenes ministeriales. En primer lugar, para fijar el organismo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación responsable de estas organizaciones, que según fuentes del propio Ministerio, podría ser el FROM, dada su vinculación con toda la política de mercados. Igualmente es necesaria una nueva normativa para establecer la estructura de la inspección que asegure el cumplimiento de las condiciones mínimas que deben reunir las OPES.

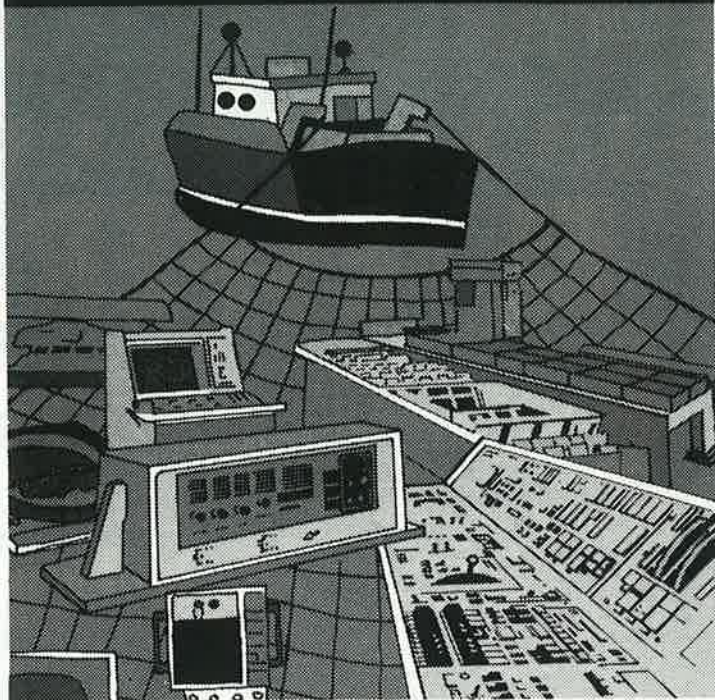
Este Real Decreto por el que se abre el proceso para el registro de las Organizaciones de Productores, supone en realidad la plasmación

de las disposiciones comunitarias, reglamentos que deben ser complementados por cada Estado con arreglo a sus propios ordenamientos jurídicos. En relación a la estructura y organización de las OPES en España, durante los últimos meses se polemizó sobre la transformación de las Cofradías, —Corporaciones de Derecho Público—, en OPES.

Polémicas a un lado, en medios de las Cofradías se afirma que, aunque se consideran en su perfecto derecho a constituirse como tales en OPES, sus responsables prefieren optar por un desdoblamiento. Por un lado, como Cofradía, seguirán realizando las actuales funciones en la costa. Por otra parte, con las mismas personas pero con figura jurídica diferente, se constituirán las OPES de las que, en principio y en lo que a las Cofradías se refiere, habría nada más una por provincia. La Administración tiene interés en que no se produzca un proceso de dispersión. Los mínimos de capturas que figuran en el Real Decreto son muy bajos y en función solamente de esas cantidades podrían constituirse OPES por centenas. La Administración se ha limitado a señalar las mismas cantidades que se piden en otros países de la CEE. Sin embargo, se espera una respuesta adecuada capaz de organizar y concentrar la oferta, como única vía para ordenar mercados y producciones. ■

V. M.

Ponga rumbo a la Feria del Mar



SINAVAL '86 Pesca

Feria Internacional de la Industria Pesquera

Un Certamen hecho por profesionales para profesionales. En unas fechas muy estudiadas, coincidiendo con el inicio del periodo anual de reparaciones y renovaciones de la flota. Con la presencia masiva de visitantes asegurada. Una Feria como debe ser.


Sinaval Pesca está patrocinada por:

- Indunares
- Construnaves
- Puerto Autónomo de Bilbao
- Cofradía de Pescadores de Vizcaya
- Asociación Española de Armadores de Buques de Pesca.

Bilbao
19/23 Noviembre, 1986

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apartado 468 - Teléfono 441 54 00 - Telex: 32617 FIMB-E / 48080 - BILBAO

 **IBERIA** LINEAS AEREAS DE ESPAÑA TRANSPORTISTA OFICIAL



EL «ESPERANZA DEL M

EL pasado 4 de febrero, a primera hora de la tarde, en el muelle del Arsenal de Las Palmas de Gran

Canaria, el buque-hospital y de apoyo «Esperanza del Mar», del Instituto Social de la Marina, recibió la medalla de oro al mérito de Protección Civil. La medalla le fue impuesta al capitán del buque sanitario, Juan Pérez, en representación de toda la tripulación, por Luis García de Blas, secretario general para la Seguridad Social.

El acto, celebrado en el helipuerto del propio buque, contó con la presencia de numerosas autoridades de las administraciones central, autónoma y local. Cabe mencionar la presencia de Eligio Hernández Gutiérrez, delegado del Gobierno para Canarias; de Jerónimo Saavedra, presidente del Gobierno autónomo; de Constantino Méndez, di-

Medalla de oro al Mérito de la Protección Civil

rector general del Instituto Social de la Marina; de Juan Tomás Sánchez-Ocaña, comandante general de la Zona Marítima; de José María Martínez, jefe de la Zona Aérea; de Alberto Guanche, consejero de Trabajo y Seguridad Social del gobierno autónomo canario; de Juan Rodríguez Doreste, alcalde de Las Palmas, entre otros representantes de instituciones, organizaciones sociales, etcétera.

La tripulación del «Esperanza del Mar» ha recibido esta condecoración, según reza la resolución correspondiente, «por su participación en numerosas operaciones de rescate, salvamento y asistencia sanitaria de personas en grave trance, de-

notando un alto espíritu de solidaridad humana y poniendo de manifiesto un alto grado de colaboración con los fines de la protección civil». Sobre esta acción versan las páginas que siguen.





AR», PREMIADO



LA SANIDAD MARITIMA

EL Instituto Social de la Marina (I. S. M.), con ya casi setenta años desde su creación, es el organismo gubernamental que tiene asignada la tarea de garantizar a la gente de mar la consecución de sus objetivos de progreso social, compensando institucionalmente las carencias que, directa o indirectamente, provengan de lo singular del medio en que ésta se desenvuelve. Y aunque es obvio que estas circunstancias afectan de modo desigual a los diversos intervinientes en el complejo mundo de la mar, está claro que inciden con especial gravedad sobre los que, día a día, soportan sus efectos en el centro de trabajo, esto es, los profesionales: marinos y pescadores.

Un factor que influye decisivamente en la política que el Estado mantiene con respecto al sector marítimo es el de las condiciones en que se realiza el trabajo a bordo. Está demostrada la notable incidencia que tales condiciones tienen sobre la salud, siendo en gran medida responsables de los elevados grados de morbilidad y de siniestralidad. Tampoco es menor la incidencia de estas condiciones de trabajo en los hábitos de comportamiento social de los profesionales de la mar, repercutiendo negativamente en la integración familiar y social de los mismos.

Ello ha hecho necesario el planteamiento por parte del Instituto Social de la Marina de actuaciones referidas a muy diversos ámbitos. De este modo, junto con la actividad de aseguramiento social llevada a cabo por la institución como una entidad más de la Seguridad Social (gestionando el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar), el Organismo ejerce competencias y da respuestas homogéneas en áreas tan diversas como la

El buque-hospital «Esperanza del Mar» es una pieza del engranaje total con que el Instituto Social de la Marina aborda una de sus misiones esenciales: la defensa de la salud de las gentes de mar. El siguiente artículo explica la concepción general en la que el ISM basa su trabajo y el modo en que lo desarrolla, tratando de prevenir los problemas y, cuando surgen, buscando su remedio.

formación profesional, la salud, el control de empleo, la actividad cultural, la acción formativa, etcétera, interaccionando los distintos aspectos de esta actividad.

El Instituto Social de la Marina entiende que la salud ocupacional de los profesionales de la mar es hoy una tarea prioritaria entre sus programas de acción. Por todas estas importantes razones ha definido y puesto en práctica el

Programa de Sanidad Marítima.

El Real Decreto 1414/1981 es la norma que describe las competencias y funciones que tiene asignadas el Instituto Social de la Marina que, al depender del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a través de la Secretaría General para la Seguridad Social, proyecta en sus actuaciones la necesaria coordinación administrativa y, lo que es tan impor-

tante, una decisión de Gobierno sobre cómo afrontar alguno de los problemas del sector marítimo y pesquero.

Al ejercicio de las competencias recogidas en aquella norma —concretamente las que se refieren a la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, contando para ello con los medios oportunos y precisos— el Instituto Social de la Marina ha respondido con el diseño de un Programa *ad hoc* cuyo objetivo es articular un modelo sanitario de cobertura preventiva y asistencial, a cuyo fin se han dispuesto instalaciones, medios humanos especializados y fondos económicos suficientes.

La filosofía sobre la que se asienta tal programación es la de una idea totalizadora del concepto «salud» en el trabajador del mar, que se entiende no sólo como la ausencia de enfermedad, sino también, como indica la Organización Mundial de la Salud, como un estado de bienestar mental y social. Por ello mismo, pese a que el carácter de la asistencia





Dos momentos del acto de concesión de la condecoración al buque «Esperanza del Mar» y de la conferencia de prensa concedida por el director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez. El barco sanitario y de apoyo del ISM se veía simbólicamente recompensado por sus esfuerzos.

sanitaria y otras acciones objeto de este Programa resultan eminentemente laborales, tratando de prevenir daños en la salud originados por las condiciones de trabajo y de adaptar al trabajador a su medio profesional con actuaciones sobre éste también, no se puede evitar el mantener una fluida comunicación entre esta protección sanitaria concreta y la general, y entre ambas con el resto de las actuaciones sociales emprendidas por el Organismo.

El Programa de Sanidad Marítima se inicia, pues, bajo la consideración global de que la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la naturaleza del medio marino, la carencia de instalaciones adecuadas a bordo para una normal y feliz convivencia, la inadecuación de las medidas de prevención y seguridad y las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, requieren la adopción de un conjunto de medidas preventivas y correctoras que contemplen acciones en dirección no sólo a los aspectos sanitarios, sino también a la resolución de otros conflictos sociales, como la inadaptación, la temeridad profesional y la escasa incardinación de los hombres del mar en los procesos integradores de su pro-

pia comunidad, que influyen decisivamente en la salud de los profesionales del mar. Así pues, articular un modelo práctico de sanidad marítima que, de forma integral y planificada, oferte y acerque los medios asistenciales y sanitarios demandados por el sector en el desarrollo de su actividad, tanto a bordo como en los puertos nacionales y extranjeros, se convierte en el

La salud de los trabajadores es uno de los objetivos prioritarios pretendidos por el ISM.

objetivo global y prioritario a conseguir con la plasmación práctica de este Programa.

El contenido del Programa de Sanidad Marítima se asienta, así, sobre dos pilares básicos de actuación bien diferenciados a la par que interrelacionados: el nivel primario o preventivo y el nivel asistencial.

Garantizar la eficacia de un programa de salud, pasa necesariamente por la introducción de un completo bloque de acciones y mecanismos preventivos que aseguren, de un lado, las mejores condiciones psico-físicas del colectivo a quien se dirigen, posibilitando

al mismo tiempo la detección de procesos patológicos específicos; de otro, una adecuada concienciación sobre la importancia de su salud, que conlleve un mínimo de conocimientos de formación sanitaria; y, por último, un importante aporte de datos, ordenados y clasificados por medios modernos, sobre los antecedentes clínicos de la población estudiada, de tal modo que el

banco de datos así obtenido sea el punto de partida que proporcione los elementos necesarios para el conocimiento del estado de salud del trabajador, la evolución de la evolución de aquel, el soporte previo a la eventualidad de un posterior proceso patológico y la información precisa para un estudio científico de campo que permita profundizar en las causas de las enfermedades de mayor incidencia en el grupo de población tratado.

Tres son las acciones básicas del Programa de Sanidad Marítima en su nivel preventivo, concretadas en los reconocimientos médicos previos al embarque, la educación sanitaria y el control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

Siguiendo las directrices de los Convenios de la Organización Internacional del Traba-

jo (OIT) en este punto, los reconocimientos médicos previos al embarque, bajo los principios de diversidad en función del puesto de trabajo, especificidad de la función profesional, periodicidad, continuidad y gratuidad, garantizan que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda agravarse con el servicio en la mar, que lo incapacite para dicho servicio o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. La solvencia en su práctica permite el diagnóstico precoz en los procesos patológicos, la obtención de información médica genérica que posibilite la realización de estudios epidemiológicos, la específica para el acertado tratamiento de los procesos individualizados y, por fin, el conocimiento de las situaciones de inadaptación hombre-trabajo.

Estos reconocimientos se practican en los Centros de Sanidad Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene instalados en los puertos nacionales con mayor censo de población marinera y de especial incidencia de flota. Los Centros, atendidos por profesionales especialmente formados en los contenidos del Programa, están dotados de terminales informáticas conectadas con el Banco de Datos ubicado en los Servicios Cen-



su ulterior tratamiento y explotación informática. En el año 1985 se realizaron un total de 40.429 reconocimientos.

La educación sanitaria se desarrolla en dos niveles. Un primer nivel dirigido a las comunidades de la gente del mar, actuando sobre el núcleo familiar y social, para que por

aquéllos se asuma el protagonismo sobre su salud, implicándoles e interesándoles en dicha tarea. Y un segundo nivel que potencia la formación y especialización de los profesionales que ejercen las distintas parcelas de actividad sanitaria en los buques, puesto que ellos serán, en definitiva,

los responsables del cuidado y atención de los enfermos y accidentados a bordo, adiestrándoles en la radio-consulta, toma de datos y síntomas clínicos, transmisión de los mismos y dispensación de los cuidados sanitarios de apoyo a los tripulantes atendidos.

En el último año se han impartido 35 cursos de educación sanitaria, en uno u otro nivel, a través de los Centros de Sanidad Marítima, las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Organismo y las instalaciones docentes de las Casas del Mar repartidas por el litoral nacional.

Factor decisivo en la difusión de la información sanitaria ha sido la colaboración permanente del Organismo en diversos medios radiofónicos cuya programación está especialmente dirigida al personal embarcado.

Las repercusiones de las condiciones de vida a bordo en la salud del trabajador son obvias y pueden actuar como un factor morbígeno determinante en cierto tipo de patología o predisponer al riesgo del accidente laboral. Es por ello por lo que el control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, ejercido en coordinación con otras instituciones competentes y, entendido en un sentido amplio, la supervisión de condiciones de seguridad en el centro de trabajo, condiciones de vida a bordo, existencia de medios y dotaciones preventiva y profiláctica, se constituye como una función preventiva laboral del accidente y de la enfermedad que, como tal, interrelaciona los factores que intervienen en los procesos patológicos: el humano, el material y el ambiental.

En una primera fase, se ha enfatizado en que los buques estén adecuadamente dotados con los botiquines reglamentarios y a disposición de sus tripulantes la *Guía Sanitaria a Bordo* editada por el I. S. M., documento base para la correcta utilización de los reconocimientos y medios sanitarios.

La naturaleza del trabajo marítimo-pesquero, la dispersión de la flota y el alejamiento del territorio nacional de

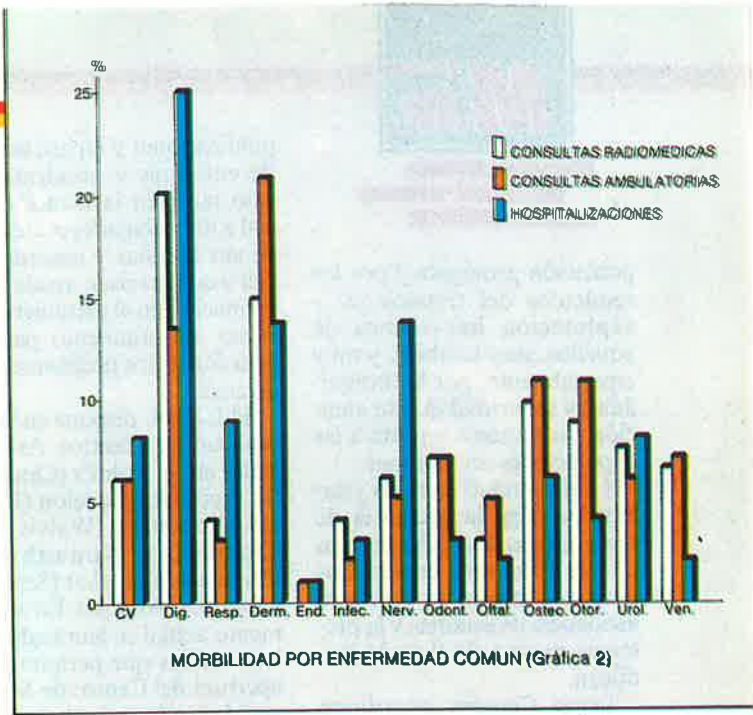
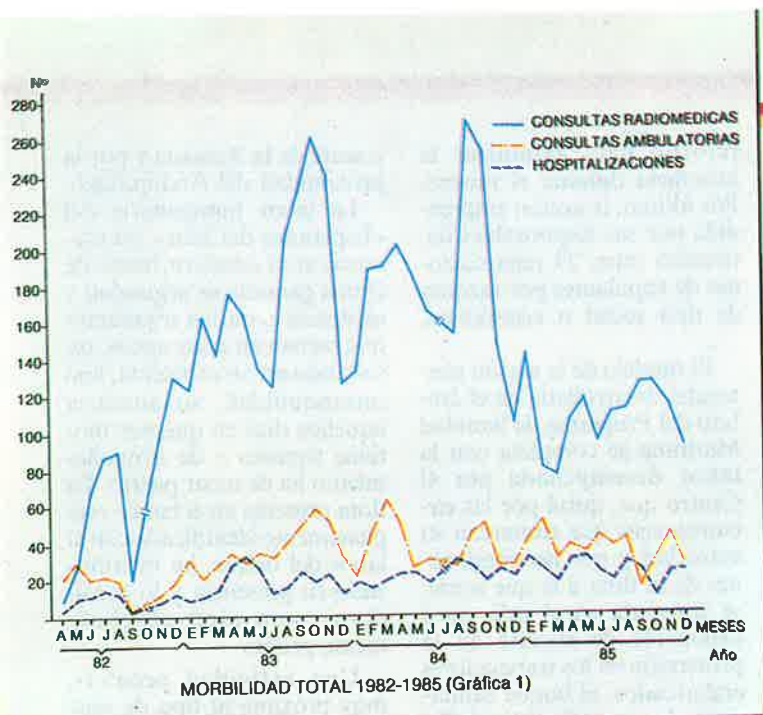
trales, a través de las cuales se introduce la información de las historias unificadas de reconocimientos médicos para

MEDIOS PERSONALES PROPIOS DEL PROGRAMA DE SANIDAD MARITIMA (*)					
CATEGORIAS	CENTRO COORDINADOR	CENTROS COSTEROS	BUQUE SANITARIO	CENTROS DEL EXTRANJERO	TOTAL
Médicos	5	21	2	7	35
A. T. S.	2		1	7	10
Mozo Sanitario			1		1
Asistentes Sociales				6	6
Otro personal de apoyo: Subalternos, Cocina, etc.				20	20
Capitán			1		1
Oficial de Puente			4		4
Oficial de Máquinas			4		4
Oficial de Radio			1		1
Contraestre			1		1
Electricista			1		1
Calderero			1		1
Engrasador			4		4
Cocinero			2		2
Buceador			5		5
Camarero			2		2
Marmitón			1		1
Marinero			4		4
Totales	7	21	35	40	103

(*) Medios directamente dedicados al Programa de Sanidad Marítima. Dada su interrelación con otros programas del I. S. M., el número de efectivos es susceptible de variación en función de las necesidades de apoyo.

RED INFORMATICA Y DE COMUNICACIONES DEL PROGRAMA DE SANIDAD MARITIMA				
MEDIOS	CENTRO RADIOMEDICO CENTRO COORDINADOR	CENTROS COSTEROS DE SANIDAD MARITIMA	CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO	BUQUE SANITARIO «ESPERANZA DEL MAR»
Radiotelefonía (*) Radiofonía.	Con cualquier costera nacional o de otro país por OC, OM o vía satélite. ● Equipo de recepción EFG.		Con cualquier costera nacional o de otro país por OC, OM o vía satélite.	● Transmisión / Recepción por fonía. ● Equipos VHF y VHF aviación. ● Equipo UHF aviación. ● Equipo transmisión ECG.
Radiotelegrafía.	● Télex punto a punto. OC a través de Aranjuez Radio. OC a través de C. de C. Diana. Vía satélite.			● Transmisión / Recepción por grafía. ● Radiotélex electrónico.
Télex y Teléfonos.	Nacional e internacional.	Nacional e internacional.	Nacional e internacional.	● Nacional e internacional. ● Vía satélite.
Equipamiento informático.	● U. C. Bull DPS 7/35. ● MICRAL 90/50 (2 terminales).	MICRAL 90/50 (17 terminales).		● MICRAL 90/50 (1 terminal).

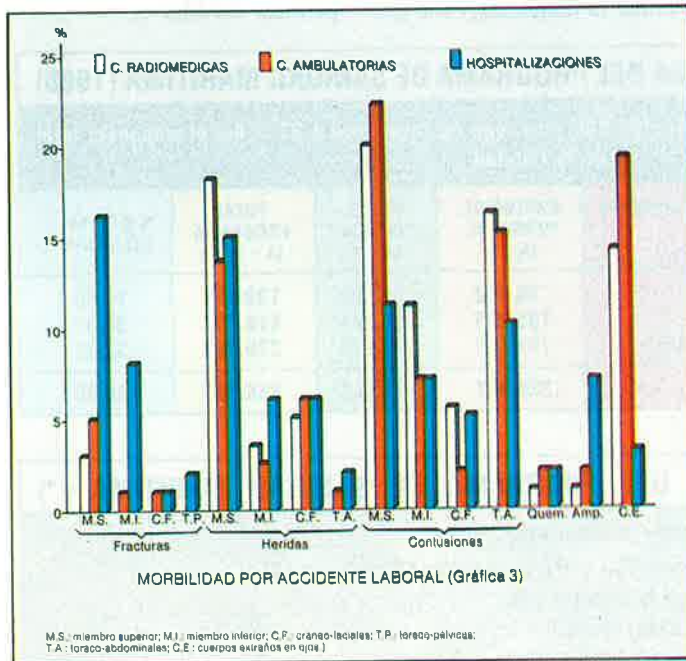
(*) Estas comunicaciones se efectúan con carácter de inmediatez, preferencia y gratuidad.



los centros de trabajo donde la actividad se realiza, obligan a acercar los medios sanitarios y asistenciales a dichos centros a través de instalaciones adecuadas. Las instalaciones especializadas que el I. S. M. pone a disposición de los trabajadores del mar para la prestación de esta modalidad asistencial son básicamente tres. El Centro Radio-Médico, sito en los Servicios Centrales del Organismo en Madrid. Los Centros Asistenciales radicados en los puertos extranjeros con mayor incidencia de la flota nacional. Y el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar», que realiza su actividad en aguas del caladero canario-sahariano.

Obviamente, la eficiencia con que se hayan trabajado los niveles preventivos descritos en el apartado precedente tiene su inmediata concreción en este punto. Las situaciones de demanda asistencial o de emergencia mientras el buque permanece en alta mar pueden ser atendidas con mayor o menor eficacia en función de los medios de que se puede disponer a bordo, del grado de formación de los profesionales en este campo y de las condiciones psicofísicas en que el trabajador haya efectuado su enrolamiento.

Las características especiales del trabajo en la mar, a muchas jornadas de la costa y en condiciones sanitarias deficientes, justificaron en su día la implantación de un servicio asistencial a través de radio consulta que permitiese el



contacto directo del marino con un facultativo desde cualquier parte del mundo. Con la idea de superar el vacío asistencial existente entró en funcionamiento el Centro Radio Médico el día 1 de mayo de 1979. Desde entonces su labor y especialización se han visto incrementadas notablemente, no ya sólo a causa de una demanda asistencial creciente, sino también como consecuencia de la necesidad de ampliar sus prestaciones y de constituirse como Centro Coordinador del Programa de Sanidad Marítima.

El Centro Radio Médico desarrolla su función en turnos ininterrumpidos de guardia. Dispone de un Banco de Datos en el que se han reco-

gido y microfilmado 280.000 historias de reconocimientos médicos previos al embarque, recibidas a través de los Centros Provinciales y Locales, de tal modo que, ante cualquier consulta efectuada desde un barco español, se dispone de inmediato de los antecedentes sanitarios del trabajador a asistir.

A lo largo de estos años y hasta el 31 de diciembre de 1985, el Centro Radio Médico ha efectuado un total de 19.083 consultas a través de radiotelefonía, radiotelegrafía y vía satélite. En la actualidad está dotado de dos terminales del Banco de Datos informatizado. Asimismo dispone de un registro que posibilita la recepción de electrocardio-

gramas a través de onda corta. Correlativamente se ha instalado una terminal de emisión en el buque sanitario «Esperanza del Mar». Esta labor significa un primer paso de cara a desarrollar técnicas de comunicación que permitan el uso desde otras embarcaciones de elementos de apoyo diagnóstico, muchas veces imprescindibles para llegar a determinar claramente la importancia del padecimiento atendido. Esta experiencia se ha llevado a cabo en colaboración con la Fundación para el Desarrollo de la Función Social de las Comunicaciones (FUNDESCO).

De modo creciente en los últimos tiempos hemos asistido a diversas situaciones de abandono de tripulaciones en puertos extranjeros con problemas de toda índole. El Centro Radio Médico actúa en estos casos y en aquellos otros derivados de la urgencia de un proceso patológico como Coordinador del Centro de Repatriaciones, en donde se evalúan las disponibilidades y se establecen los contactos precisos a fin de repatriar al tripulante necesitado en las mejores condiciones y a la mayor brevedad posible.

En la actualidad el Centro Radio Médico se ha convertido en un elemento indispensable para la eficacia del Programa de Sanidad Marítima, no sólo por su actividad como núcleo aglutinador y coordinador de las acciones de los restantes medios, por su Banco de Datos Sanitarios de la

población protegida y por los resultados del tratamiento y explotación informática de aquéllos, sino también, y muy especialmente, por la tranquilidad y seguridad que su atención permanente reporta a las tripulaciones en alta mar.

La diversidad de rutas y caladeros exige la presencia de mecanismos de acción propios de este Programa en aquellos puertos y países en donde la incidencia de estadías y la presencia masiva de flota lo justifican.

Estos Centros coordinan los objetivos de este Programa

pitalizaciones y repatriaciones de enfermos y accidentados, sino también la atención social a los trabajadores alejados de sus familias y entorno social y que precisan ayuda o información en el extranjero, así como asesoramiento para la solución de los problemas más diversos.

El I. S. M. dispone en la actualidad de Centros Asistenciales en St. John's (Canadá), St. Pierre et Miquelon (Francia-Ultramar), Walvis Bay (Namibia), Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal) y Luanda (Angola). En el momento actual se han realizado los estudios que permitirán la apertura del Centro de Maputo (Mozambique), al objeto de atender la demanda, cada día

retorno para garantizar la asistencia durante el mismo. Por último, la acción emprendida por sus responsables determinó otras 29 repatriaciones de tripulantes por razones de tipo social o económico.

El modelo de la acción asistencial desarrollada en el ámbito del Programa de Sanidad Marítima se completa con la labor desempeñada por el Centro que, quizá por las circunstancias que enmarcan su actividad y por las condiciones de la flota a la que asiste, se convierte en el más claro exponente de eficacia en la protección de los trabajadores embarcados: el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar».

rescate de la Armada y por la proximidad del Archipiélago.

La labor humanitaria del «Esperanza del Mar», su presencia en el caladero, hacen de él una garantía de seguridad y asistencia para los tripulantes que faenan en estas aguas, resultando así un problema, una intranquilidad, su ausencia aquellos días en que por motivos técnicos y de avituallamiento ha de tocar puerto. La flota presente en el banco está plenamente identificada con la labor del buque, ha interiorizado su presencia y lo considera como algo absolutamente propio.

Una actividad peculiar, muy próxima al tipo de asistencia del «Esperanza del Mar», fue la que, con carácter experimental, se llevó a cabo durante la pasada costera del bonito en el Cantábrico (junio a septiembre de 1985), en colaboración con el Comité Interprofesional del Atún, corporación francesa de carácter privado, que supuso la presencia en el buque «Pêcheur Breton» de un facultativo del Programa de Sanidad Marítima, para atender sanitariamente a las tripulaciones españolas que así lo demandasen.

Los niveles de la asistencia que el Instituto Social de la Marina pone a disposición de la gente del mar en este campo no se agotan con la acción de los medios descritos hasta ahora, sino que se ven complementados e interrelacionados con la actividad de los restantes centros neurálgicos que el I. S. M. gestiona en el litoral, hasta 150, constituidos principalmente por las Casas del Mar, dotadas de clínicas, y desde las que se ejercen las necesarias actuaciones de apoyo en los ámbitos administrativo, de asesoramiento laboral, sanitario, docente, social y cultural.

También conviene resaltar aquí que, en la búsqueda de actuaciones tendentes a equiparar las posibilidades de asistencia, el Instituto Social de la Marina viene a compensar económicamente a aquellos armadores que soporten por su cuenta gastos como consecuencia de la asistencia sanitaria prestada a sus tripulantes enfermos o accidentados en el extranjero. ■

DOTACION PRESUPUESTARIA DEL PROGRAMA DE SANIDAD MARITIMA (1986)					
Grupo de programas dotado con 836.961.000 ptas. que representa el 1,21 % del presupuesto total de la Entidad.					
PROGRAMA	CONCEPTO	GASTOS DE PERSONAL (A) (*)	OTROS GASTOS (B) (*)	TOTAL PROGRAMA (A + B) (*)	% S/TOTAL DEL GRUPO
MEDICINA PREVENTIVA MARITIMA		76.542	62.892	139.434	16,66
MEDICINA ASISTENCIAL MARITIMA		162.283	256.484	418.767	50,03
APOYO TECNICO DEL BUQUE SANITARIO		101.167	177.593	278.760	33,31
TOTALES		339.992	496.992	836.961	100,00

INSTALACIONES PROPIAS DEL PROGRAMA DE SANIDAD MARITIMA (*)	
—	Centro Radio-Médico/Centro Coordinador (1).
—	Centro coordinador de Evacuación y Repatriación Marítimas (2).
—	Centros Costeros de Sanidad Marítima (3).
—	Centros Asistenciales en el extranjero (4).
—	Buque Sanitario «Esperanza del Mar» (5).
(1)	Madrid.
(2)	Madrid (próxima apertura).
(3)	San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Burela (Lugo), La Coruña, Villagarcía de Arosa, Vigo, Huelva, Cádiz, Málaga, Alicante, Valencia, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas y Tenerife.
(4)	Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namibia), St. Pierre et Miquelon (Francia-Ultramar), St. John's (Canadá), Maputo (Mozambique) —próxima apertura—.
(*)	Medios directamente dedicados al Programa de Sanidad Marítima, a los que habría que añadir eventualmente la red de Casas del Mar y otros Centros del I. S. M.

y realizan los niveles de actuación sanitaria, de asistencia social, de apoyo y de asesoramiento. La problemática de estos Centros varía en función de la movilidad de la flota española, de las condiciones socio-económicas de los países en que se desarrolla su labor y de la infraestructura sanitaria de estos últimos.

Este nivel implica no sólo la correcta articulación de una estructura sanitaria de apoyo, cuyas principales acciones son las de consultas médicas, hos-

más numerosa, de la flota atunera española en el Indico.

A lo largo del año 1985 un total de 5.063 consultas médicas, 3.892 por enfermedad y 1.171 por accidente, fueron atendidas en los Centros Asistenciales del Instituto Social de la Marina ubicados en el extranjero, que, asimismo, prepararon las repatriaciones de 189 trabajadores españoles en las que, en algunos casos, fue preciso que personal especializado de los Centros acompañase al paciente en el

La prestación de servicio en el caladero canario-sahariano, donde faena una flota estimada de 1.000-1.200 buques y en el que el desplazamiento más largo puede ser realizado en menos de 48 horas, permite al «Esperanza del Mar» una operatividad óptima en las múltiples asistencias prestadas día a día, operatividad que se ve incrementada por la colaboración de los propios buques que trabajan en la zona, por la acción coordinada de los medios navales y aéreos de

El «Esperanza del Mar»

CUATRO AÑOS DE ENTREGA Y EFICACIA

EL «Esperanza del Mar», como buque sanitario y de apoyo logístico, es el resultado de un minucioso estudio realizado por el I. S. M. que persiguió como objetivo reunir, en un solo elemento, los medios de todo tipo imprescindibles para la asistencia del contingente de flota que faena en las aguas del caladero canario sahariano, imposibilitada hasta entonces de recibir en la mar la adecuada y perentoria asistencia que demanda un número tan elevado de tripulantes.

La dotación del «Esperanza del Mar» está compuesta por 29 hombres. Las características propias de la función profesional que se realiza a bordo requieren una alta cualificación y especialización del personal que sirve en el buque, al objeto de resolver con agilidad y eficacia las diversas y especiales situaciones que permanentemente se presentan, exigiendo, por tanto, la selección de profesionales no sólo altamente preparados para la técnica de la navegación, sino también dotados de una preparación complementaria

El buque-hospital «Esperanza del mar» es el resultado de una síntesis: una concienzuda labor de estudio y planificación técnica, basada en un personal altamente competente, y un esfuerzo humano excepcional, asentado en la entrega, el espíritu de sacrificio y la voluntad de ayudar a las gentes del mar. Esa síntesis de calidad técnica y humana es la que ha permitido al «Esperanza del Mar» llevar adelante la empresa de servicio que acaba de ser premiada con la Medalla al Mérito de la Protección Civil.

para el ejercicio de las tareas de apoyo e imbuidos del espíritu solidario que la prestación de un servicio público comporta.

La calidad humana de la tripulación del «Esperanza del Mar», su plena dedicación al cumplimiento de los objetivos que tiene encomendados, su capacidad de sacrificio y la eficacia de su acción en situaciones de necesidad que han tenido un amplia repercusión en los medios de difusión y en la conceptualización de su labor en el conjunto de la sociedad, han sido objeto de reconocimiento con la concesión, a tí-

tulo colectivo, de la Medalla al Mérito de la Protección Civil, en su categoría de oro con distintivo azul.

TRIPULACION:

- 1 Capitán
- 3 Oficiales de Puente
- 1 Jefe de Máquinas
- 2 Oficiales de Máquinas
- 1 Oficial Radiotelegrafista
- 1 Electricista Naval
- 1 Contra maestre
- 1 Calderero
- 3 Engrasadores
- 2 Cocineros
- 2 Marineros Buceadores
- 4 Marineros

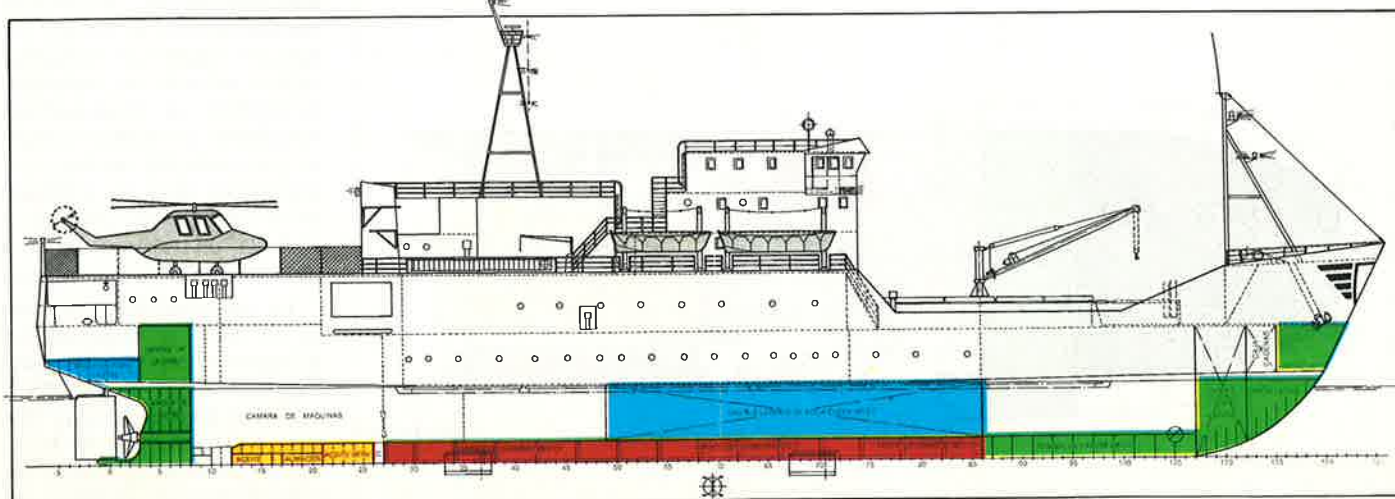
- 2 Camareros
- 1 Marmitón

Equipo Sanitario:

- 2 Oficiales Médicos
- 1 Ayudante Técnico Sanitario
- 1 Mozo Sanitario

Tras una prospección en el mercado de buques en construcción, en el año 1980, se iniciaron, en astilleros mallorquines, las obras de acondicionamiento del que sería el «Esperanza del Mar», a fin de dotarle de las instalaciones y medios técnicos precisos para el ejercicio de la misión de asistencia sanitaria y logística que habría de cumplir. Tras las pruebas previas, definitivamente en abril de 1982 el ya «Esperanza del Mar» inició su actividad en el caladero canario sahariano, teniendo como base preferente el puerto de Las Palmas.

El «Esperanza del Mar» es gestionado directamente por el Instituto Social de la Marina, merced al concierto existente con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.



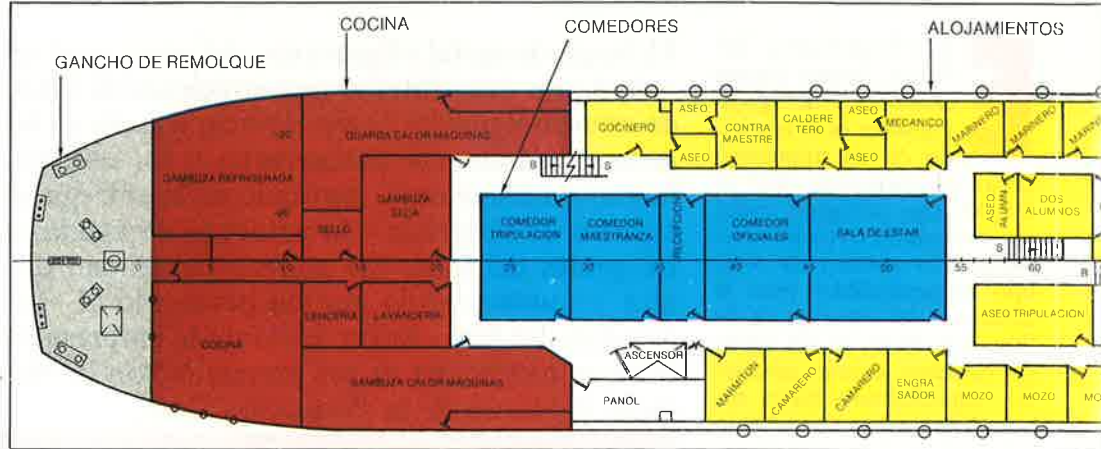
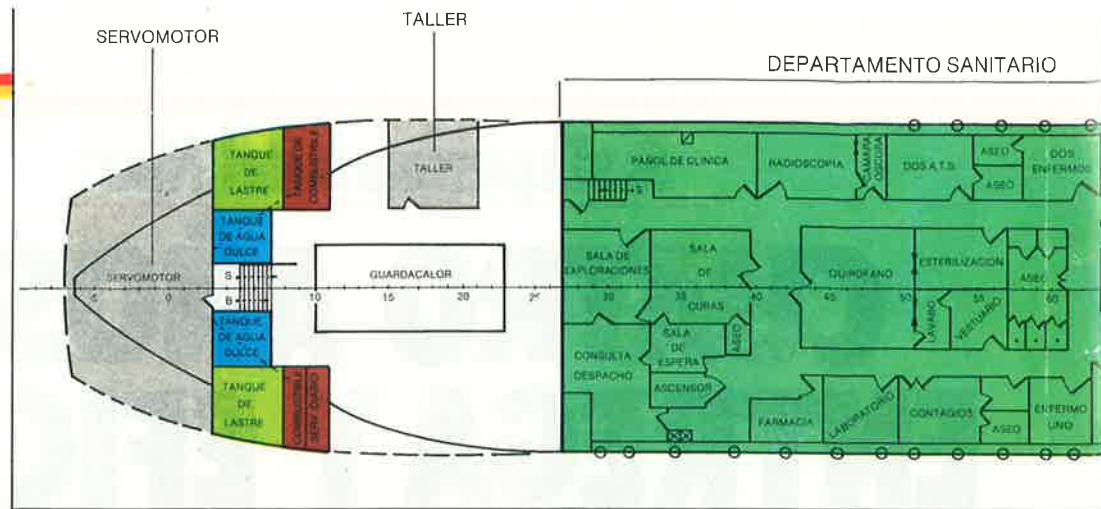
Características Generales:

- Matrícula: Palma de Mallorca —Folio 1977— Lista 3.ª
- Base: Las Palmas de Gran Canaria
- Distintivo: Ehoa
- Eslora total: 81,48 m.
- Eslora entre perpendiculars: 73,00 m.
- Manga: 14,00 m.
- Puntal: 4,60 m.
- Calado máximo: 4,55 m.
- Tonelaje bruto: 2.112,06 Toneladas
- Tonelaje neto: 1.277,74 Toneladas.
- Desplazamiento máxima carga: 3.276,00 Tns.
- Peso muerto: 1.592,00 Tns.
- Velocidad máxima: 12 nudos
- Autonomía: 6.000 millas
- N.º de hélices: Una

Características Especiales:

- Hangar con instalaciones de combustible y arranque.
- Heliplataforma a popa para helicópteros medios.
- Hospital a bordo.

El buque está dotado con los más modernos equipos de navegación, comunicación y apoyo, tales como situación vía satélite, sonda de localización de bancos de pesca, recepción de meteo por facsímil, sistemas de transmisión/recepción por satélite, equipo de télex, transeptores de baja y



alta frecuencia, equipos de investigación científica de salinidad y temperatura de las aguas, etcétera.

Asimismo, el «Esperanza del Mar» está equipado con un aparato emisor de electrocardiogramas por onda corta y un microordenador conectado con el Banco de Datos del Programa de Sanidad Marítima, que permite la inmediata obtención de los antecedentes sanitarios de los pacientes asistidos.

Dispone también de servicios complementarios de apoyo a la flota atendida, tales

como taller de reparaciones, equipos de buceo y de faena de remolque, potabilizadoras de agua dulce y tanques supletorios de combustible para suministro a los pesqueros en casos de necesidad.

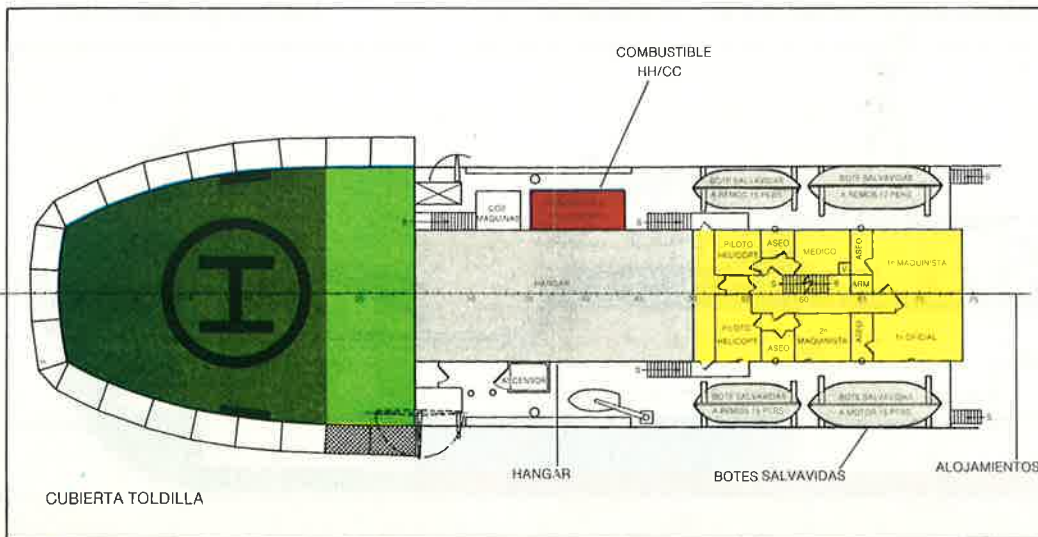
La zona sanitaria o «zona blanca», a semejanza de un pequeño hospital en tierra, se encuentra dotada de un quirófano, salas de exploración, esterilización y curas, Unidad de Cuidados Intensivos, rayos X y cámara oscura, laboratorio, farmacia y unidad de conservación de cadáveres, etcétera. Cuenta con una capacidad

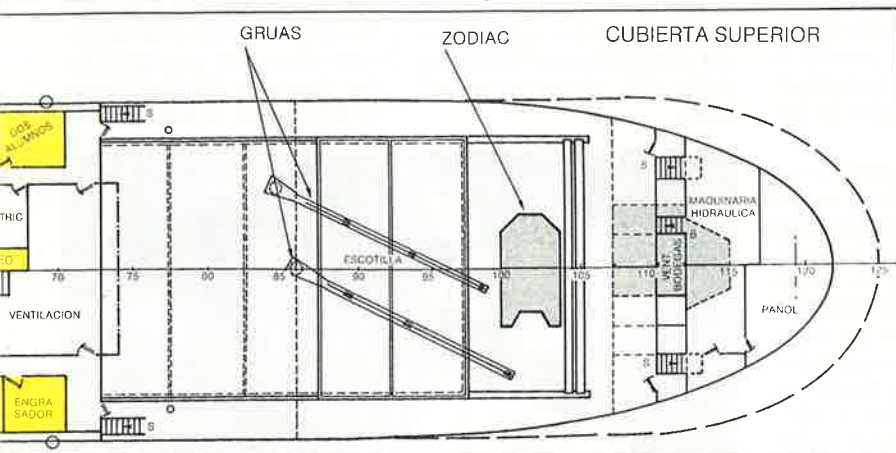
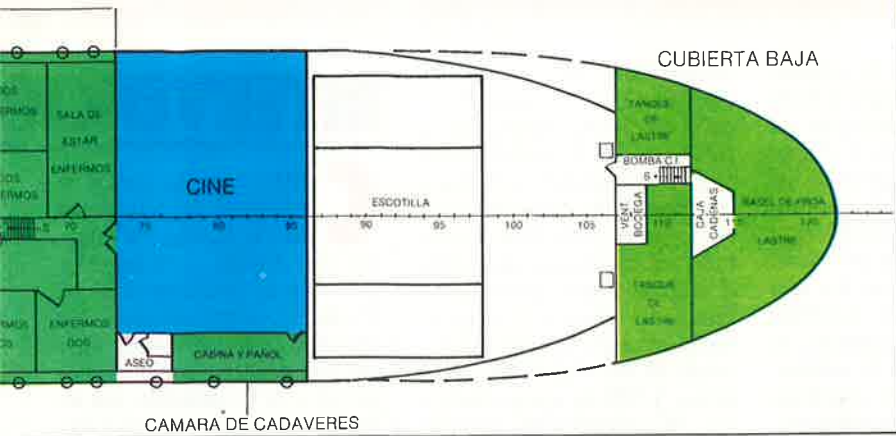
hospitalaria de doce camas, que puede alcanzar hasta un total de treinta para los supuestos límite de catástrofes.

Por último, se cuenta como elemento complementario con la inestimable y permanente colaboración de los helicópteros del S. A. R., imprescindibles en los supuestos de evacuaciones y rescates urgentes. Para ello, el «Esperanza del Mar» va dotado de una heliplataforma.

La utilización de los equipos y medios descritos permite ofertar y acercar las acciones asistenciales a los tripulantes de los pesqueros que faenan en el caladero. La asistencia sanitaria así prestada y los apoyos logísticos realizados evitan, además, un importante número de evacuaciones, remolques y retornos a puerto para atención médica o reparaciones técnicas, paliando así la consiguiente pérdida de jornadas de trabajo y los ulteriores perjuicios económicos.

La actividad del «Esperanza del Mar» se desarrolla en las aguas comprendidas entre los paralelos 21-00 y 25-00 N y entre la línea de la costa africana y el meridiano 18-00 W, sin perjuicio de que, ante determinadas situaciones, se su-





Cubierta baja del buque-hospital «Esperanza del Mar». En ella se encuentra una parte sustancial de las instalaciones sanitarias del barco: quirófano, servicio de radioscopia...

En la cubierta superior del «Esperanza del Mar» se concentran los servicios destinados a la tripulación. A pie de página, esquema de la cubierta de toldilla.

peren esos límites. Permanece en el caladero, por término medio, 25 días al mes, dedicando la estancia en puerto a los trabajos de conservación, mantenimiento y avituallamiento.

El puerto habitual de recalada es el de Las Palmas. No obstante, en diversas ocasiones, ha efectuado estancias en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Desde el mes de abril de 1982, en el que el buque inició su labor en el banco canario sahariano, hasta el 31 de diciembre de 1985, ha navegado más de 138.000 millas, en 1.020 días de mar.

El «Esperanza del Mar» ejerce su actividad, preferentemente, en dos grandes bloques de acciones: la asistencia sanitaria en sus distintas modalidades de prestación, y las actuaciones de apoyo y logísticas, diversificadas en función del servicio precisado.

Las especiales características que reúne la asistencia sanitaria a través de un buque hospital como el «Esperanza del Mar» deben basarse en unas prestaciones que permitan abordar actuaciones de urgencia médico-quirúrgicas, mantenimiento a corto y me-

dio plazo y evacuación urgente si fuese preciso. Su actuación se basa en el concepto de una unidad móvil de asistencia de choque en diagnóstico y terapéutica, al tiempo que permite establecer pautas de desarrollo de medicina preventiva marítima, en un medio tan especial como el mar y, en concreto, en el banco canario sahariano.

La coordinación de las actividades del buque sanitario con el resto de los Centros del Programa de Sanidad Marítima se establece a través del Centro Coordinador-Centro Radio Médico de Madrid donde está el Banco de Datos informatizado, que permite conocer los antecedentes del tripulante atendido desde su reconocimiento médico previo al embarque, pasando por sus procesos patológicos anteriores a la consulta de la que es objeto, repatriaciones, evacuaciones, etcétera. Al mismo tiempo, el buque dispone de una terminal del Banco de Datos, a través de la que se incorpora a aquél las Historias Unificadas de accidente y enfermedad realizadas a bordo.

La flota pesquera española que faena en el banco canario

sahariano, cifrada en 1.000-1.200 barcos y 12.000-15.000 hombres, puede contactar con el buque «Esperanza del Mar» a través de radiofonía, radiotelegrafía o vía satélite. Establecida la comunicación, en un primer momento se consulta al paciente a través de estos medios y el equipo facultativo evalúa la necesidad de pasar a una consulta ambulatoria o, en su caso, a su hospitalización. Si fuese precisa ésta, el enfermo permanecerá a bordo hasta su recuperación y reingreso a su barco o será evacuado en razón de su estado a través de un pesquero que se dirija a tierra, en el propio «Esperanza del Mar» o bien a través de un helicóptero del S. A. R.

Desde el inicio de la actividad sanitaria del «Esperanza del Mar» y hasta el 31 de diciembre de 1985 se han realizado un total de 8.053 asistencias sanitarias. Esta cifra se desglosa en 5.555 consultas radiomédicas, de las cuales el 72 por 100 lo han sido por enfermedad común y el 28 por 100 restante por accidente de trabajo. Se han efectuado 1.760 consultas ambulatorias, el 63 por 100 por enfermedad y el 37 por 100 por accidente y se

ha hospitalizado a 738 tripulantes, el 56 por 100 por enfermedad y el 44 por 100 restante por accidente. Finalmente, se han realizado un total de 187 intervenciones quirúrgicas.

Los procesos atendidos a bordo han determinado un total de 468 evacuaciones, distribuidas de la siguiente forma en razón del medio utilizado: el 38 por 100 en pesqueros, el 8,5 por 100 a través de helicóptero y el 53,5 por 100 en el «Esperanza del Mar».

Desde el año 1982 hasta noviembre de 1984 se produjo un aumento continuo de las consultas radiomédicas, apreciándose desde entonces un descenso progresivo por dos razones fundamentales. De un lado, la puesta en marcha del Programa de Sanidad Marítima y, en concreto, de los nuevos Centros de Reconocimientos Médicos que garantizan que el hombre del mar embarque en mejores condiciones de salud. De otro, la propia experiencia adquirida por los patrones después de tres años y medio de contactos sucesivos con el «Esperanza del Mar» hace que no requieran su asistencia ante procesos banales.

Las consultas ambulatorias y hospitalizaciones, aun manteniéndose en un umbral más o menos constante, han sufrido un ligero aumento debido a una mejora en el aprovechamiento de las prestaciones del buque en razón de la experiencia adquirida.

Sin entrar en un estudio profundo de la patología, su distribución y sus causas, sí es necesario apuntar que las condiciones de vida y trabajo a bordo representan el principal factor morbígeno encontrado. Ello es más claro si tenemos en cuenta que la patología digestiva presenta la incidencia más elevada. A nadie se le oculta la íntima relación de la misma con factores tales como la irregularidad en el ritmo de trabajo y de las comidas, la ingesta alcohólica y tabáquica, los factores psicómácticos, el alejamiento de la familia y entorno social, etcétera.

El 16 por 100 de la patología encontrada por enfermedad común es debida a procesos dermatológicos. Aquí, del

mismo modo que en los procesos digestivos, las condiciones en las que se realiza el trabajo son un factor de vital importancia. El trabajo en un medio constantemente húmedo que favorece la maceración e infección de la piel, las condiciones higiénicas a bordo, la escasez de agua dulce, etcétera, crean el estado idóneo para que este tipo de afecciones tomen cuerpo.

Se podría continuar en el análisis pormenorizado de los procesos patológicos y su íntima relación con el medio, lo cual se haría mucho más nítido al referirse a la elevada incidencia en los accidentes de trabajo. Sin embargo, en este punto, es preciso significar que la evidencia de los datos extraídos nos lleva a una conclusión única y clara: sólo un auténtico esfuerzo dirigido a la medicina preventiva, educación sanitaria y mejora en las condiciones de vida a bordo, pueden tener un efecto directo en la reducción de la patología del hombre del mar. El «Esperanza del Mar» es y seguirá siendo una necesidad en el mundo sanitario marítimo, pero es urgente reforzar la actividad preventiva a fin de elevar el nivel de salud del trabajador, articulando el funcionamiento de los distintos niveles de actuación sanitaria sobre la población laboral marítimo-pesquera de un modo escalonado desde el nivel educativo al profesional, de un modo integrado desde el medio familiar al laboral y de un modo unitario desde el hombre a su medio de trabajo. Sólo así se conseguirá elevar el nivel de salud.

El «Esperanza del Mar» fue concebido en un primer momento como buque sanitario. Sin embargo, la experiencia acumulada día a día y la propia demanda de la flota obligaron a incrementar paulatinamente las prestaciones complementarias de apoyo logístico, de tal manera que este tipo de asistencias ha traído aparejada una cada vez más alta especialización de la tripulación.

La mecánica de la asistencia de apoyo logístico, al igual que la sanitaria, pasa por un contacto previo con el «Esperanza del Mar» a través de los diferentes sistemas de comunicación. Una vez establecida ésta y en orden a la prioridad de las demandas, en las que tienen preferencia aquellas que son de tipo sanitario, se conforma un plan de asistencias en razón de su urgencia. De este modo se atienden averías mecánicas, eléctricas y electrónicas, se suministra combustible, agua potable o víveres, se realizan trabajos de reparación por medio de buzos, etcétera.

El riesgo que conlleva el trabajo en la mar, en un medio móvil y aislado, requiere una atención específica a las medidas de seguridad, de modo que, ante cualquier imprevisto, se puedan tomar las medidas oportunas de forma ágil y eficaz. Por eso, a bordo del «Esperanza del Mar» se efectúan con periodicidad ejercicios de abandono de buque, ejercicios contra incendios, etcétera, en los que participa no sólo la tripulación sino también los trabajadores eventualmente a bordo del buque y en condiciones de aptitud para su realización.

En este sentido el «Esperanza del Mar» debe ser, y así lo demuestra, un ejemplo de seguridad. Mensualmente se realizan estos ejercicios, que contabilizan 84 hasta la fecha.

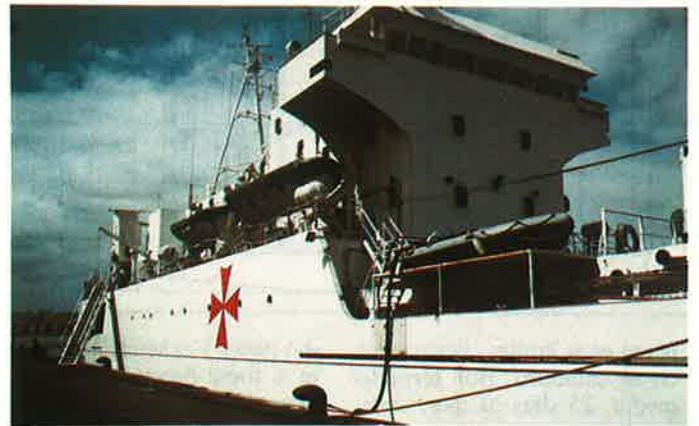
Por otra parte, la conflictividad del banco canario sahariano, el gran número de buques que en él faenan y las propias condiciones en las que se desarrolla el trabajo, han obligado en múltiples ocasiones a efectuar labores que han sido objeto de encomio en los medios de comunicación y otras que, calladamente, se han realizado en condiciones muy difíciles.

En este sentido, conviene traer al recuerdo la asistencia prestada a embarcaciones ametralladas, el rescate de tripulantes naufragados, los remolques, las reparaciones de vías de agua, donde la labor del «Esperanza del Mar» ha tenido una importancia vital y ha supuesto un importante número de salvamento de vidas que hablan de la entrega

demostrada por su tripulación. Si a ello sumamos la eficacia en el tratamiento sanitario de choque de las 8.053 asistencias realizadas, estaremos en disposición de afirmar que el «Esperanza del Mar» ha venido desarrollando una actividad tan necesaria como eficaz. Han sido, pues, a lo largo de estos tres años y medio, un total de 11.930 actividades sanitarias, 1.328 de apoyo logístico, 122 actividades complementarias y más de 138.000 millas navegadas, que refieren por sí solas esa necesidad y eficacia del «Esperanza del Mar».

INTERVENCIÓN

COMO ya se ha puesto de manifiesto, las actuaciones del «Esperanza del Mar» han sido múltiples y diferentes en estos años de labor continuada en el caladero canario-sahariano. No obstante, conviene resaltar aquí una serie de hechos que, por la importancia de su contenido, han tenido amplia repercusión en los medios de comunicación y permiten dar una panorámica de la muy variada e importante tarea que el buque «Esperanza del Mar» cumple en beneficio de la gente de mar.



En recuadro aparte incluimos una relación de las actuaciones llevadas a cabo por el «Esperanza del Mar». Se trata de los acontecimientos más conocidos, pero seríamos injustos si no indicásemos que son solamente la punta trágica del iceberg. Ocultos bajo ellos están más de mil días y mil noches de permanente presencia y de actuaciones constantes sólo rescatadas del anonimato en el momento de la operación finalizada y de la mutua felicitación. ■

El homenaje al «Esperanza del Mar» dio ocasión para presentar públicamente el folleto que sirve de base al presente reportaje, así como otras publicaciones del ISM.

IES MAS DESTACADAS DEL «ESPERANZA DEL MAR»

— 15 diciembre 1982: Remolque al «Buenaventura».
 — 28 febrero 1983: Rescate de diez naufragos del B/P «Pachina».
 — 26 marzo 1983: Remolque al «Cotorredondo I».
 — 19 julio 1983: Evacuación de dieciséis naufragos del «Tirma».
 — 27 septiembre 1983: Rescate de veintidós naufragos del «Massó 35».

— 14 octubre 1983: Asistencia al pesquero ametrallado «Driss».
 — 19 diciembre 1983: Asistencia al buque incendiado «Xeitoso».
 — 19 marzo 1984: Remolque al «Marreca I».
 — 4 abril 1984: Naufragos del «Mahanova I». Tareas de rastreo.
 — 18 abril 1984: Rastreo de hombre al agua del «Cotorredondo II».

— 27 abril 1984: Evacuación de once naufragos del «Playa de Baquío».
 — 26 mayo 1984: Remolque al «Brisca».
 — 15 junio 1984: Evacuación de diez naufragos del «Orma Porto».
 — 14 agosto 1984: Rastreo por hundimiento del «Islammar III».
 — 22 agosto 1984: Rastreo en la

zona del último avistamiento del «Montrove».

— 15 octubre 1984: Reparación de vía de agua del «Chiquita», evitando el naufragio del mismo.

— 28 noviembre 1984: Evacuación de once naufragos del «San Gabriel».

— 8 diciembre 1984: Rastreo de hombre al agua del «Alvarez Entrena IV».

— 13 enero 1985: Rastreo por hundimiento de una fálua, ante señal de SOS desde Dakla.

— 17 marzo 1985: Asistencia a herido en el ametrallamiento del «Carmen de las Nieves».

— 9 abril 1985: Rastreo de hombre al agua del «Río Sella».

— 22 abril 1985: Ante enfermedad de los mandos del «Pevegasa», se traslada Oficial desde el «Esperanza del Mar» a dicho buque, a fin de dirigir operaciones de regreso a puerto.

— 25 mayo 1985: Remolque al «Grema».

— 6 junio 1985: Rastreo de hombre al agua del «Atlas Yasmine».

— 13 junio 1985: Ante el ametrallamiento del «Peixe do Mar», se recogen 13 tripulantes. Uno de ellos es evacuado a través de helicóptero del SAR, debido a su grave estado.

— 15 junio 1985: Evacuación de 16 tripulantes, ante el hundimiento del «Antonio Rodríguez».

— 27 junio 1985: Rastreo de hombre al agua del «Alvedro».

— 21 septiembre 1985: Asistencia sanitaria a dos heridos, tras ametrallamiento del «Tagomago». Evacuados a través de helicóptero dos heridos y un cadáver.

— 14 octubre 1985: Pesquero ruso aborda al «Alcocó»: 3 muertos, 4 desaparecidos y 5 supervivientes. El «Esperanza del Mar», fondeado en la Bahía de Nouadhibou, en coordinación con el Centro Asistencial del ISM en esa ciudad, asiste a los supervivientes y colabora en las gestiones ante las autoridades mauritanas a fin de repatriarlos con prontitud. El día 19 de octubre, el «Esperanza del Mar» llega a Las Palmas con los cadáveres a bordo. Los supervivientes son repatriados vía aérea por el ISM al día siguiente.

— 29 octubre 1985: Recogida y evacuación de 14 naufragos del B/P «Pedreña».

— 23 noviembre 1985: Se recoge cadáver del B/P «Ulzama». ■

TABLA DE NAVEGACIONES

	1982	1983	1984	1985	TOTAL
Millas navegadas	23.118	30.760	37.463	46.947	138.288
Tiempo total invertido	3.904 h. 35 m.	6.682 h. 50 m.	6.224 h. 58 m.	6.915 h. 52 m.	23.728 h. 15 m.
Velocidad media	8,78 nudos	8,64 nudos	8,97 nudos	9,52 nudos	8,97 nudos
Días de mar	173	280	262	305	1.020

ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL «ESPERANZA DEL MAR»

(ABRIL 1982/DICIEMBRE 1985)

	1982	1983	1984	1985	TOTAL
1. APOYO LOGISTICO					
Trabajos efectuados por buzos	30	81	122	136	369
Asistencias mecánicas	8	13	33	39	93
Asistencias eléctricas	3	12	18	29	62
Asistencias electrónicas	3	65	81	67	216
Remolques efectuados	2	2	2	1	7
Suministro de agua	3	27	47	31	108
Suministro de combustible	1	0	1	3	5
Evacuaciones por helicóptero	0	4	11	13	28
Evacuaciones a través de pesqueros	3	94	71	94	262
Evacuaciones por «Esperanza del Mar»	2	35	70	71	178
	55	333	456	484	1.328
2. APOYO SANITARIO					
Consultas radio-médicas	68	2.153	2.016	1.318	5.555
Consultas ambulatorias	15	386	400	428	1.229
Desplazamientos médico a pesqueros	7	386	83	55	531
Hospitalizaciones	14	218	233	273	738
Intervenciones quirúrgicas	2	41	62	82	187
Enfermos reintegrados a sus buques	9	148	207	171	535
Historias clínicas nuevas	59	1.164	1.057	872	3.152
Defunciones	0	0	2	1	3
	174	4.496	4.060	3.200	11.930
3. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS					
Ejercicios contra incendios	7	8	10	12	37
Ejercicios abandono de buque	5	7	8	14	34
Ejercicios hombre al agua	1	3	2	7	13
Otras actividades	0	1	0	5	6
Colaboración buques de la Armada	6	4	8	14	32
	19	23	28	52	122



La plataforma de gas natural "Gaviota"

A ocho kilómetros de la costa, frente a Bermeo (Vizcaya), se levanta en el Cantábrico un extraño hórreo marino, un palafito metálico en mar abierta: es «Gaviota», una plataforma para la extracción de gas natural. Obra de un consorcio de compañías

extranjeras y de Hispanoil, «Gaviota» está a punto de culminar sus trabajos de construcción y perforación. En junio comenzará a manar el gas de la tierra submarina. Hemos visitado la plataforma, visto sus instalaciones, conocido cómo se vive en ella.

UNA FABRICA EN MED



Como una estrambótica fábrica en medio del mar, la «Gaviota» se prepara cuidadosamente para el Día D: cuando su agujón subacuático pinche en la bolsa de gas natural que se agazapa a 3 kilómetros por debajo de la superficie.

SE llama «Gaviota». Todo se llama aquí «Gaviota». El

proyecto. La plataforma. Hasta la bolsa subterránea de gas natural, situada, al parecer, a casi tres kilómetros bajo nuestros pies. No es la única bolsa de gas de la zona. Otra hay más allá, frente a Lemóniz. Un nombre que aquí se resisten a pronunciar, supersticiosos. Esa otra bolsa está ya también bautizada. Le dicen «Albatros», como la célebre nave, como la conocida canción. La palabra «albatros» procede de una alteración inglesa del castellano «alcatraz». Es fácil imaginar por qué han preferido el término de origen anglosajón. Imaginad que un día ese proyecto da nacimiento a una isla, así sea artificial, frente a la costa. ¿A quién le gustaría sentirse en Alcatraz?

La «Gaviota» es también eso: una extraña isla metálica, elevada sobre el mar, a ocho kilómetros de la costa bermeana. Como un gigantesco mecano. Como un extraño hórreo marino.

Hace varias semanas que llueve sin parar sobre este trozo del Cantábrico, pero la mañana de hoy ha amanecido soleada y el helicóptero podrá hacer sin ninguna dificultad el recorrido entre el aeropuerto bilbaíno de Sondica y la plataforma.

En el aeródromo, al pie del helicóptero, las medidas de seguridad son estrictas. El detector de metales recorre el cuerpo de cada uno de los que vamos a emprender el vuelo. Nada de encendedores de gas. Las cerillas pasan el control, en cambio. Un magnetoscopio lleva a la pantalla del monitor un documental sin fin, en el que una voz, de inconfundible acento portorriqueño, da cuenta de las minuciosas instrucciones que deberá seguir cada pasajero. Cierto es que los pasajeros no prestan la menor atención al filme, como no sea para ironizar con los exóticos anglicismos que salpican el discurso del locutor.

HOJA DEL MAR



—En Gran Bretaña obligan a escuchar en silencio —comenta alguien que se ve que conoce mundo—.

Aquí hacen lo que pueden. Pasan la película una buena docena de veces, con la esperanza de que, a fuerza de machacar, algo quede.

Salvavidas. Cinturón de seguridad. Uno que debe quedarse en tierra, porque la plataforma está a tope y, en caso de emergencia, no habría sitio para él en los botes salvavidas. Y el helicóptero que alza el vuelo y sigue el valle, hasta alcanzar el mar. A esta altura, la vista es espléndida. San Juan de Gaztelugatxe, con su ermita y sus bellas cuevas, ofrece reflejos de sorpresa al sol de la mañana, ausente durante tanto tiempo. La isla de Izaro (¿quién no la conoce, al menos de las películas?), el cabo Matxitxako, con la planta del gas en construcción, Bermeo y, poco a poco, esa pulga que va creciendo: la plataforma.

El helicóptero toma tierra (es un decir) sobre el pequeño helipuerto, situado en dirección noroeste, si nos fiamos de la brújula, o a popa, si lo miramos como una embarcación.

Nos recibe el jefe de seguridad de la plataforma, Antonio Onaindía. Alto, nervioso, estricto, nos da una nueva lista de instrucciones de seguridad. Son trece, en concreto, y hacen una curiosa mezcla de

admoniciones morales y normas abiertamente pragmáticas: «No se vea envuelto en peleas», «No gaste bromas de mal gusto», «Nunca corra a no ser en caso de emergencia», «Está prohibido fumar en las instalaciones de la plataforma 'Gaviota', excepto en el módulo de acomodación y en la oficina de perforación alto nivel módulo 5»... Antonio Onaindía, capitán de barco, es uno de los hombres de más edad a bordo de la «Gaviota». Pronto tendrá un nuevo destino, en tierra, pero de momento sigue entregándose a su labor con espíritu metódico. De pie sobre este extraño ingenio metálico, palafito en mar abierta, el capitán Onaindía ofrece un gesto de desolada melancolía:

—Nosotros somos gente de mar. Yo he dedicado toda mi vida a la mar.

Y la «Gaviota» no tiene quilla, ni hélice, ni timón. Ni siquiera huele a salitre.

La seguridad es casi una obsesión. Cada pared recuerda las prohibiciones, las exigencias. Cada artilugio tiene su capítulo de alarmas. Y eso que, de momento, aquí no hay más gas que el de los fogones de la cocina y el que alimenta la antorcha: una especie de grúa en cuyo término se mantiene una llama permanente, destinada a quemar todos los escapes que puedan producirse.

—El aviso de alarma es un



Adolfo González de Andicena, responsable de los Departamentos de Relaciones Sociales y Servicios Generales.

pitido agudo e intermitente —nos previenen—.

A lo que, por supuesto, no hacemos mucho caso. O, mejor dicho, no se lo hacemos hasta que lo oímos silbar desde los altavoces, minutos después.

Damos por supuesto que es un simple ejercicio, una prueba para mantener engrasado el mecanismo. Pero no. La alarma es real. Los trabajadores se dirigen, rápidos pero sin correr, a sus respectivos botes salvavidas. A nosotros nos toca el bote 2, cara al norte. Según llegamos, recibimos nuestro salvavidas

correspondiente. El ambiente es, sin embargo, relajado. Un trabajador nos lo explica:

—Los mecanismos que disparan la alarma son tan sensibles que se ponen en marcha cada dos por tres.

En inglés y castellano, los altavoces ordenan mantenerse en situación de alerta y junto a los botes salvavidas «hasta nuevo aviso». Son unos diez minutos los que pasan hasta que llega ese nuevo aviso:

—Atención, atención. Se ha tratado de una falsa alarma. Pueden regresar a sus ocupaciones.

La plataforma parece sufrir un proceso de congestión demográfica. Es el resultado de la aglomeración del personal de perforación, construcción y producción. Cuando el trabajo de construcción y perforación esté concluido, quedarán a bordo tan sólo los cuarenta trabajadores de producción, que serán los encargados del funcionamiento normal del ingenio. Llegará entonces la calma. De momento, es la actividad febril, que en las labores de perforación cobra perfiles espectaculares.

Hasta ahora, la tarea de *drilling* ha conducido a una hondura de 400 metros por debajo del fondo del mar, que está, por su parte, a 105 metros de la superficie. La bolsa de gas se sitúa, según las previsiones, a unos 2.500 metros de profundidad. Se trata de



Cocina, comedor, dispensario... Las instalaciones interiores, si no lujosas, son cómodas y correctas. No se escatiman gastos para lograr unas condiciones de confort adecuadas.

llegar a ella perforando primero en vertical, luego torciendo la marcha. El primer contacto con el gas se producirá, si las previsiones son exactas, en junio. Pocos meses después, la extracción de gas tomará su marcha normalizada.

Hay, pues, en la «Gaviota», dos tipos de trabajadores: los que están de paso, laborando para poner el tinglado a punto, y los que seguirán luego, manteniendo la producción de gas natural. La autoridad a bordo la ostentan dos OIM (Off-shore Installation Manager), que se alternan: hoy es el turno de Fred Jewitt, un inglés risueño y educado, que transpira eficiencia.

—*He's here the first under God*—nos lo presentan—.

El rechaza ser aquí el **primero después de Dios**: amable, se conforma con la segunda plaza, sin explicar quién ocupa la primera.

La estructura de mando, salvando al jefe de Base, responsable de Hispanoil en tierra, tiene a su frente al OIM, del que dependen el asistente, el jefe de Seguridad, el supervisor de Producción y el supervisor de Mantenimiento. A partir de ahí, la pirámide se abre hacia abajo: operadores, panelistas, instrumentistas, mecánicos, electricistas, etcétera.

Adolfo González de Andicana, responsable de los De-



Fred Jewitt, Off-Shore Instalation Manager (OIM), es la máxima autoridad a bordo de la «Gaviota».

partamentos de Relaciones Sociales y Servicios Generales, es nuestro anfitrión. El nos cuenta en qué momento se encuentran los trabajos en la planta de Matxitxako, donde ya se conduce gas en sentido contrario para probar los circuitos. Nos habla de las instalaciones de Areetak, de donde proceden no pocos de los materiales utilizados en los trabajos de afianzamiento de la obra de perforación.

Es esta una empresa colectiva, en la que participan dos firmas norteamericanas, una francesa y, por parte local, Hispanoil, al 50 por 100 en las tareas de construcción, al 70 en las de explotación. Es también —nadie lo niega—

una empresa cara, en las que las cifras de inversión alcanzan niveles astronómicos.

La política de personal está en conformidad con esos niveles. Se trata de obtener la máxima productividad, y los medios se escatiman poco.

La jornada a bordo es dura. Doce horas de trabajo en dos turnos. Doce horas que, con los tiempos de comida y breves descansos, se quedan en once. Y prohibido fumar en los lugares de trabajo. Y prohibido, radicalmente prohibido, beber alcohol en cualquier punto de la plataforma. Y disciplina estricta, prácticamente militar.

A cambio de ello, el 14/14. Eso quiere decir que 14 son

los días que cada trabajador puede permanecer como tope en la plataforma. Y que son 14 las jornadas que como poco pasará luego en tierra, descansando, en recuperación. En total, un máximo de 145 días de trabajo anuales. O, si se prefiere, siete meses y medio de descanso al año, a cambio de los cuatro meses y medio de trabajo.

Los salarios están en consonancia con este tipo de trabajo, «a la americana». Apenas puede encontrarse nadie en la plataforma que tenga ingresos reales inferiores a las 200.000 pesetas mensuales. Las cifras se disparan cuando se trata de puestos de alguna responsabilidad: 300.000 pesetas no es una mensualidad rara, ni mucho menos.

Si dejamos a un lado a los trabajadores de perforación y construcción, sujetos a las normas establecidas por sus empresas, que laboran para la plataforma según acuerdos temporales, hay aquí tres tipos de contratos. El tipo superior es el de los contratos indefinidos. Son un 25 por 100 del total y están considerados como parte de las plantillas tanto de la plataforma como de la base de Matxitxako. El siguiente tipo de contrato está formado por aquellos que tienen como plazo de finalización el de la explotación de la propia bolsa de gas. En teoría, la bolsa tiene una capacidad de explotación



estimada en unos 10/12 años. No obstante, el plazo puede prolongarse por diversos motivos: porque la extensión de la bolsa resulte mayor de la prevista, porque el ritmo de explotación se aminore en función de consideraciones de política energética global, porque se inicie la explotación de la bolsa «Albatros»... De este modo, los 10/12 años pueden considerarse como un plazo mínimo de duración del contrato, que puede extenderse por varios años más. En estas condiciones se encuentra el 70 por 100 de la plantilla. En fin, el 5 por 100 restante está constituido por personal contratado por seis meses, en régimen de formación. Se trata de personas de las que no se tiene la completa seguridad de que vayan a responder con precisión a las tareas para las que han sido contratadas. Esos seis meses sirven como prueba, superada la cual pasarán a entrar en la categoría anterior.

La empresa ha seleccionado atentamente a los trabajadores en conformidad con un perfil previo. Ha buscado personas cuya edad oscilara entre los 30 y los 40 años, que residieran en el área de Bermeo, que tuvieran un pasado profesional ligado a la mar, que contaran con experiencia, que conocieran idiomas... Aunque ello no figure en el retrato-robot, se diría que



Rápidamente, pero sin correr, los trabajadores responden a la señal de alarma dirigiéndose a los botes salvavidas.

también se ponía como condición que la persona aspirante al puesto de trabajo fuera hombre: según se nos dijo, sólo hay una mujer contratada para la plataforma. Nosotros no la vimos.

—Es un asunto delicado

—dice Adolfo González de Andicana—. **En las plataformas del Mar del Norte sí hay mujeres, y en proporción considerable. En otros países, en cambio, no.**

De 6 de la mañana a 6 de la tarde, de 6 de la tarde a 6

de la mañana, los turnos se encadenan. De las 12 horas de tiempo libre, ocho se dedican a dormir. Es poco más lo que queda. Y tampoco son demasiadas las posibilidades abiertas al ocio. Hay dos salas de televisión a disposición de los trabajadores: una lo es también de vídeo, y la otra comparte su espacio con la sala de lectura y de juegos. La gente se queja de la baja calidad de las películas de vídeo. La empresa dice estar dispuesta a conseguir «lo mejor que haya en el mercado», según un principio elemental: «Con los presupuestos que se manejan aquí, no nos vamos a crear problemas por unos cuantos miles de pesetas.»

Las habitaciones destinadas a los trabajadores responden a un criterio básico: la utilización máxima del espacio. Fuera de ello, son limpias y confortables. Todas ellas cuentan con baño completo y calefacción. Actualmente se alojan hasta cuatro personas por camarote. Cuando se quede únicamente el personal de producción, cada camarote alojará a dos personas solamente. El comedor es limpio y espacioso. La comida, abundante, correcta y gratuita. A lo largo del día, en la cafetería, los trabajadores pueden abastecerse de fiambres y repostería libremente, lo mismo que de café, zumos y refrescos.

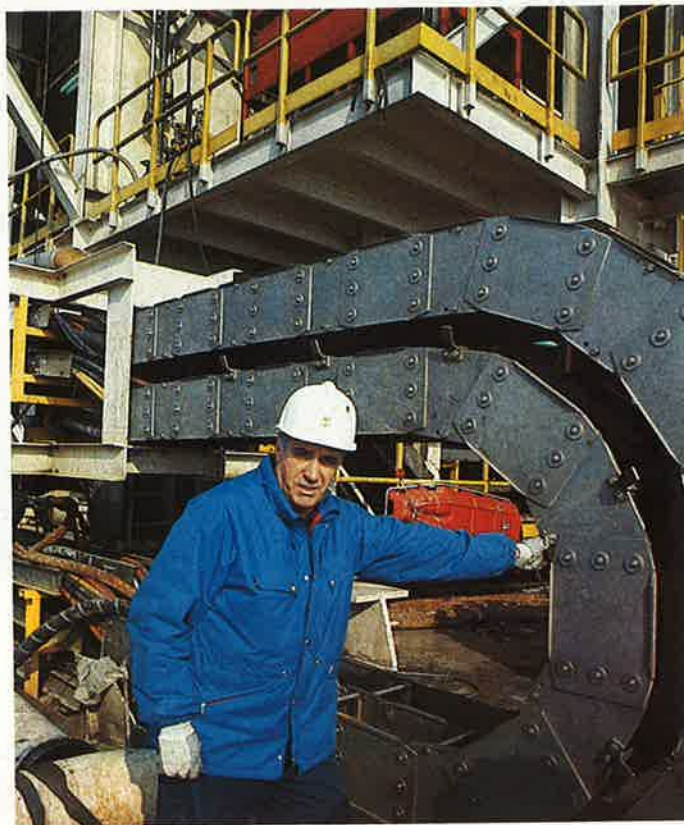


Cuatro aspectos de la omnipresente seguridad: operación de evacuación, antorcha quemadora de escapes, helicóptero y el «Aznar José Luis» en labor de vigilancia. La seguridad como valor supremo.

La pesca podría ser una actividad interesante, pero está rigurosamente prohibida. El calor producido por las labores de *drilling* y la luz permanente de la plataforma atraen a los peces, pero la empresa no quiere tener conflictos con los pescadores. Los hubo cuando se realizaron los trabajos de prospección, para los que se utilizaron cargas explosivas que, al decir de los pescadores, ahuyentaban la pesca. Los merluceros también tienen su capítulo de quejas. Se trata de evitar los roces.

La «Gaviota» está permanentemente flanqueada por varios barcos. Hay dos remolcadores (el «Remolcanosa 100» y el «Off Bilbao») que realizan labores de abastecimiento. Además, el «Aznar José Luis» y el «Ibaizábal IV» se turnan en una labor de permanente vigilancia, apostados en *stand by* para cualquier labor de asistencia que fuera precisa.

Un problema importante es el de las comunicaciones. La plataforma está comunicada con tierra por un servicio de helicópteros —tres en total— que hacen el recorrido entre el aeropuerto de Sondica y la «Gaviota» varias veces por día. Un helicóptero está permanentemente dispuesto en Sondica para volar a la plataforma en caso de emergencia. No obstante, las condi-



Antonio Onaindía, jefe de Seguridad, muestra el sistema de deslizamiento de los cables de la plataforma móvil de perforación.

ciones meteorológicas del Cantábrico hacen que, con cierta frecuencia, los helicópteros no estén en condiciones de volar. En ese caso, el «Aznar José Luis» y el «Ibaizábal IV» tienen que ponerse en marcha. Son barcos con potentes motores, capaces de

afrentar condiciones adversas con éxito.

El trabajo en la «Gaviota» se realiza en un medio difícil, en el que los accidentes distan de ser imposibles. Si el accidente es leve, el dispensario está en condiciones de hacerse cargo de la cura. Se trata

de un dispensario de urgencia bien dotado en materia de medios. A su frente hay un ATS. ¿Por qué no un médico? «No, desde luego, por problemas económicos. Lo que queremos es que en la plataforma haya una persona que se encargue simplemente de los primeros auxilios, en tanto llega el helicóptero. De haber una emergencia, avisamos inmediatamente a tierra. Allí contamos con un médico contratado para estar a nuestra disposición las 24 horas del día. En cuanto es avisado de la naturaleza del problema, busca el hospital adecuado. Y así que el helicóptero llega a Sondica, hay una ambulancia esperando, para llevar al enfermo o al herido al hospital. De este modo, en poco más de media hora se puede haber logrado la hospitalización.»

El día D llegará en junio, cuando se arrive hasta el gas escondido en la tierra, bajo el mar. Entonces, lo que hoy no es más que una extraña casa metálica en obras en medio del agua se convertirá en una máquina extractora de gas. Las medidas de seguridad dejarán de ser un hábito fatigoso, para transformarse en un medio elemental de supervivencia. Por las tuberías inmensas que se hunden en el Cantábrico empezará a aflorar la codiciada energía. ■

Texto y fotos: J. O.



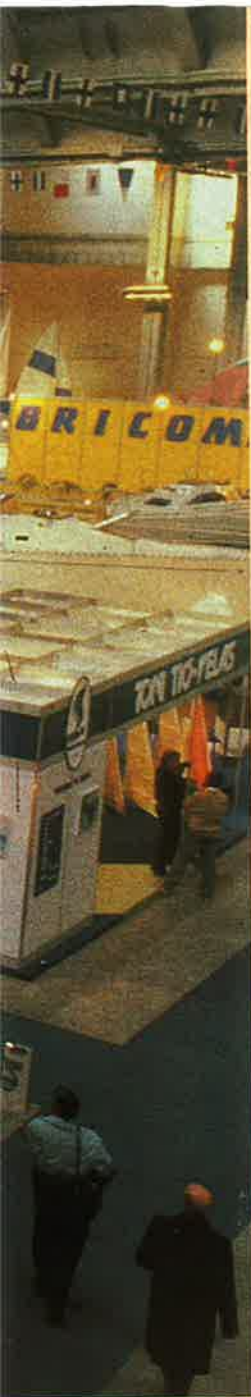
XXIV SALON NAUTICO EN BARCELONA

DEL

WINDSURF

AL

CRUCERO



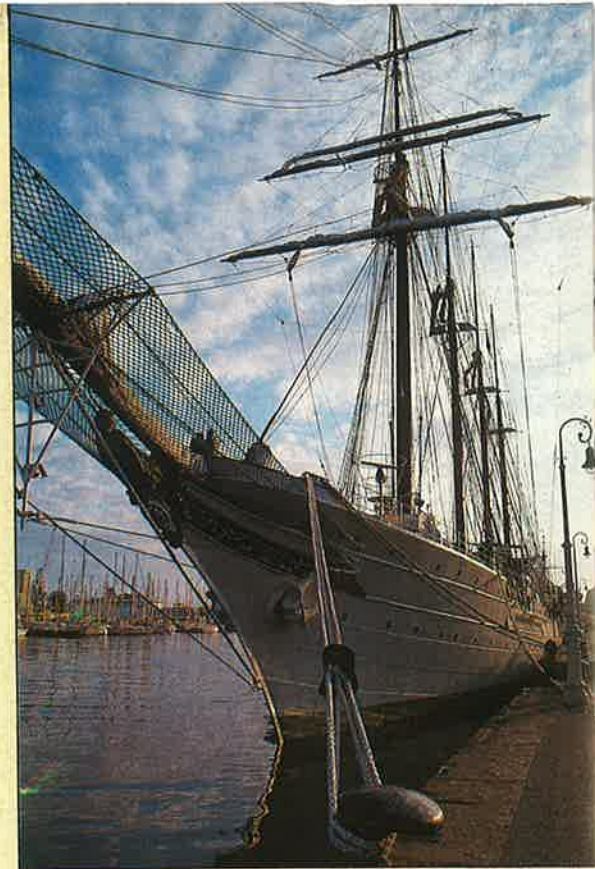
TODOS los aficionados a la náutica, los que buscan en el mar descanso, o los que consideran a este medio como el idóneo para la práctica de su deporte favorito, han tenido la oportunidad de adquirir o admirar las últimas novedades del sector en el XXIV Salón Náutico, celebrado en Barcelona entre los días 1 y 9 de febrero pasado. El certamen fue inaugurado por el Rey, las primeras autoridades de la Generalitat y el ministro de Industria, Joan Majó. Durante los cuatro primeros días de la Feria, el buque-escuela «Juan Sebastián Elcano» estuvo fondeado en el puerto de Barcelona, para realzar con su presencia la importancia de la exposición.

Desde las populares tablas de windsurf en sus distintas versiones, hasta los yates más complejos, pasando por las embarcaciones destinadas a las más diversas actividades (competición, paseo, pesca, crucero), estaban expuestas en los 30.000 metros cuadrados ocupados por la muestra. Un total de 350 expositores, procedentes de 20 países, han participado en la edición de este año del Salón Náutico, asentado en las instalaciones de los Palacios de la Metalurgia, Congresos y Ferial del recinto de Montjuïc. También estuvieron presentes diversos organismos oficiales, como el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la Di-

rección General de la Marina mercante y varias Federaciones Deportivas.

La concentración de los diferentes sectores de cara al logro de una oferta comercial más concreta, pero no lesiva para los intereses históricos de los expositores, la promoción a escala nacional e internacional del Salón y la conversión de Barcelona en capital del mar durante nueve días, han sido los objetivos primordiales de esta edición. Objetivos todos ellos cumplidos, según el presidente del Salón, Jorge Salvat: «Hemos mantenido las cotas de la edición anterior.» Y es que, a pesar de la brillantez de la exposición, la crisis que sufre el sector subyacía en el ambiente. Por ello, esta edición del Salón Náutico se había fijado unas metas alejadas de cualquier triunfalismo. En esta misma lógica, los fabricantes españoles han preferido mejorar y completar sus productos, más que acometer nuevos proyectos. Esta es la razón por la que, salvo algunas excepciones, las novedades más destacadas han sido las presentadas por las empresas dedicadas a la fabricación de accesorios.

Una de las novedades más notables la constituyó el «Overkraft», un aerodeslizador anfíbio ultraligero capaz de desarrollar, tanto en tierra como en agua, velocidades superiores a los 60 kilómetros por hora. Se fabrica en versión monoplaça y biplaça y su precio es de 700.000 pesetas.



En el Salón, las más importantes novedades de la industria del sector quedaron expuestas ante profesionales e interesados. Paralelamente, la presencia del «Juan Sebastián Elcano» y diversas actividades náuticas realzaban el acontecimiento.



Del 1 al 9 del pasado febrero, Barcelona fue sede de la XXIV edición del Salón Náutico. Las principales novedades del mercado marítimo en sus más diversas variantes estuvieron expuestas en las instalaciones de los Palacios de la Metalurgia y de Congresos, y en el recinto ferial de Montjuïc. Paralelamente, se celebraron Jornadas de estudio, demostraciones, regatas... Fueron nueve días en que la ciudad condal tuvo por centro al mar.



Los avances técnicos en los diversos tipos de embarcaciones, desde las populares tablas de windsurf a los más complejos yates, ocuparon los 30.000 metros cuadrados de la muestra náutica barcelonesa. La Feria precisó de tres sedes expositoras diferentes.

silbatos, brújulas, espejo, glucosa y una manta térmica. El conjunto, que ha empezado a comercializarse a raíz de su presentación en la Feria, cuesta 5.000 pesetas y está pensado para navegantes poco expertos que, vencidos por las corrientes y exhaustos, queden a merced de las olas.

Entre los numerosos modelos de embarcaciones que podían contemplarse en el salón, hay que destacar el velero North-Wind-47, elegido barco del año 1985. Se trata de un modelo de bellas líneas y preciso acabado, capaz de ofrecer el disfrute y comodidad que pueda desear el más exigente crucerista. Puede definirse como un nuevo clásico dentro de los veleros de este porte. Es un barco de vela que navega sin presentar problemas de maniobra, capaz de alcanzar una notable velocidad. Su construcción se basa en la fibra de vidrio. Lo que más llama



La aplicación de la energía solar en el sector náutico estuvo reflejada en el certamen con placas solares para la producción de agua caliente y energía eléctrica para el abastecimiento de embarcaciones. Otra de las novedades a destacar fue el compartimento de

urgencia para tablas de windsurf —helpack—. Se trata de un contenedor estanco, de reducido tamaño, que, adosado a la parte anterior de la tabla, permite al navegante disponer de un equipo mínimo de socorro y supervivencia, compuesto por bengalas, cuerdas,

ma la atención es su alto palo, que se eleva 17 metros sobre la cubierta.

Los míticos 10 nudos para todos los barcos de crucero de eslora cercanos a los 14 metros, ahora son realidad con el «Barracuda 45». Es un velero ultra-ligero, con una eslora de 13,70 metros, que alcanza hasta 15 nudos. Tiene un motor de 40 HP (caballos fiscales) y sólo pesa 5.700 kilos.

En medio de interminables filas de veleros, motoras, yates y otras embarcaciones, merecía la pena detenerse a contemplar el modesto Pocket-Boat (barco de bolsi-

llo). Se trata de una embarcación plegable, portátil e insubmersible. Se monta en pocos minutos. Su casco no requiere pintura, es de fácil mantenimiento y puede transportarse en un simple portaesquíes. La forma de su casco y su reducido peso le permiten alcanzar una buena velocidad, con un motor fuera-borda de dos caballos. El Pocket-Boat puede invernar, sin ocupar apenas espacio, en un garaje, en un sótano o en cualquier otro lugar de almacén. Admite un peso de 300 kilos. Resulta insubmersible debido a que el plástico con el que está construido es más ligero que el agua. Su precio con remos es de 50.000 pesetas y con vela de 75.000.

El Salón Náutico quiso potenciar también el apartado de pesca industrial y artesanal. A tal efecto, uno de los pabellones estuvo dedicado íntegramente a este sector. Durante los días que duró el certamen, se hicieron demostraciones de nuevos equipos sobre barcos-escuela pesqueros (15-17 metros de eslora)





instalados en el recinto ferial. Con esta actividad, los armadores, pescadores y cofrades pudieron admirar *in situ* las últimas novedades de técnica pesquera, tales como una nueva maquinilla hidráulica para pesqueros de cerco y un halador de redes para palangreros.

Como ya es tradicional, durante el desarrollo del Salón se efectuaron diversas actividades paralelas. Así el ya clásico «bautismo del mar» para escolares, que se llevó a cabo con la colaboración de la Armada y en el que participaron 8.000 jóvenes, de 8 a 13 años. Asimismo, el Centro de Recuperación de Investigaciones Submarinas (CRIS) montó en el recinto ferial un imponente acuarium, en el interior del cual un equipo de submarinistas pertenecientes a la entidad efectuó diversas demostraciones biológicas, arqueológicas y de ingeniería. La Filmoteca de Cataluña, por su parte, organizó un ciclo de proyecciones de películas especialmente dedicadas a temas marinos. También se celebraron una convención de clubes náuticos, la tradicional

regata «Salón Náutico» (que fue ganada por el «Sirius IV») y cursillos de diversas modalidades náuticas.

Especial interés tuvieron las Jornadas dedicadas a la repercusión de IVA en el sector náutico y las relativas a la Pesca. De las primeras, la conclusión más clara que se sacó es que el IVA incide ahora de forma favorable en el precio de las embarcaciones de entre cinco y nueve metros de eslora, que han visto reducida su carga impositiva en un 8 por 100. Sin embargo, para el resto de las embarcaciones, el nuevo impuesto supone un incremento de la carga del 12 al 13 por 100, según su eslora. Hasta ahora, las embarcaciones deportivas y de recreo de hasta cinco metros estaban exentas del impuesto de lujo, y las de mayor tamaño estaban gravadas con un 33 por 100. Con la entrada en vigor del impuesto comunitario todas las embarcaciones de hasta nueve metros pagarán en concepto de IVA un 12 por 100, y las mayores, un 33 por 100.

La progresiva disminución de aranceles que comporta la entrada en la CEE tampoco contribuirá a favorecer la industria náutico-deportiva es-

pañola, ya que facilitará la entrada de productos extranjeros. Sin embargo, los fabricantes españoles afirman que la competencia extranjera no sería tan preocupante si el gobierno adoptara medidas de protección semejantes a las que adoptan Francia y otros países europeos o, en su defecto, que consiguiera que los productos españoles recibieran en aquellos mercados el mismo trato que disfrutaban en

España los productos importados. Esta diferencia de trato se concreta en el hecho de que, mientras en España la práctica diaria permite que cualquier embarcación pueda ser legalizada sin otro trámite que el de satisfacer las cargas fiscales y aduaneras, en Francia, por ejemplo, se obliga al importador a efectuar una revisión técnica a cada unidad importada para verificar si cumple o no las normas de homologación vigentes en el país.

Pero a pesar de estos inconvenientes, la industria náutico-deportiva de nuestro país goza de gran prestigio en los mercados exteriores. En la actualidad, el número de embarcaciones exportadas es siete veces superior al de las importadas. Francia es el principal cliente de los astilleros deportivos españoles, seguida de Estados Unidos e Italia.

Las jornadas dedicadas al sector pesquero, fueron presididas por el secretario general de Pesca, Miguel Oliver, que estaba acompañado por el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, y los presidente y director general del Banco de Crédito Industrial (BCI), Jesús Molina y Jerónimo Sánchez Blanco, respectivamente. También participaron el consejero del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat, Josep Miró i Ardevol y el director general de Pesca de este Departamento. Por parte del Instituto Social de la Marina estuvieron presentes su secretario general, José Antonio Sánchez Riera,

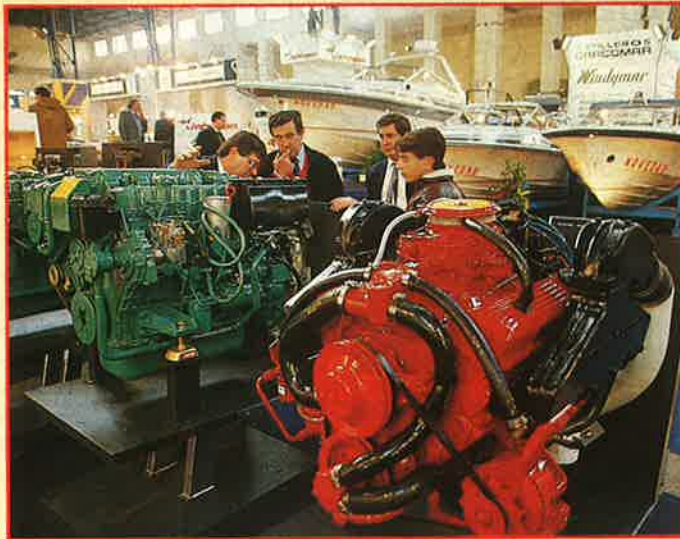


En el Salón Náutico de Barcelona estuvieron presentes 350 expositores, procedentes de una veintena de países. Aunque aún no haya sido precisada, la cifra de ventas rondará los 5.000 millones de pesetas.



SE VIVEN MOMENTOS DE CRISIS

Y por ello los industriales del sector han puesto el acento en la mejora y perfección de los productos anteriormente existentes, más que en la presentación de nuevos proyectos.



y la Directora Provincial en Barcelona, Ester Cernuda.

En el transcurso de las reuniones, el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, expuso lo que será la política de su departamento para el año en curso. Estará basada en tres objetivos primordiales: la ordenación y recuperación del caladero nacional; el mantenimiento de nuestra flota en los caladeros extranjeros, y la potenciación de la acuicultura. Como plato fuerte del futuro de la política pesquera, Rafael Jaén anunció que el próximo año se elaborará una Ley de Pesca.

Se refirió también el director general de Ordenación Pesquera a la necesidad de adecuar nuestra legislación a la comunitaria y a la intención de publicar en el plazo más breve posible el decreto sobre la pesca de arrastre en el Mediterráneo y algunos retoques al de pesca de cerco, para modificar las dimensiones de las artes empleadas. Adelantó que, en breve, se

constituirá la Jacumar, es decir, la Junta Nacional de Asesoría de Cultivos Marinos, prevista en la Ley de Cultivos Marinos. Uno de los papeles que desempeñará esta Junta será la coordinación entre la Administración Central y las Comunidades Autónomas, que tendrán importantes funciones de coordinación para distribuir las ayudas que lleguen de la Comunidad Económica Europea. También está prevista para este año la adaptación y organización común del mercado, que se basará en el establecimiento de un sistema de precios de garantía como el ya existente, pero que se hará extensivo a 20 especies, y en el sometimiento de las mismas a una norma única.

Finalmente, y a preguntas de los participantes, Miguel Oliver anunció que se está preparando una reforma administrativa del sector pesquero que podría desembocar en una Secretaría de Estado, y descartó la posibilidad de la creación de un organismo

único para coordinar las competencias marítimas, ya que *«un Ministerio del Mar es muy complicado, porque hay determinadas facetas que no se pueden integrar en un único organismo, y además tenemos la experiencia de otros países, como Francia, donde este tipo de institución ha fracasado»*.

Es pronto para aventurar cifras sobre los resultados económicos del XXIV Salón Náutico, pero, según las primeras impresiones, estarán en torno a las del pasado año, es decir, unas ventas por valor de 5.000 millones de pesetas, siguiendo así la tónica de descenso iniciada en el año 1980. Este es considerado como el mejor, ya que se facturaron 6.000 millones. En 1985, la cifra de ventas fue de 4.800 millones de pesetas. El sector náutico español no ha conseguido todavía un desarrollo semejante al de otros países europeos. Las 85.000 embarcaciones deportivas y de recreo censadas en diciembre de 1984 suponían un dos por mil, cantidad muy inferior a

la de Noruega (162), los Países Bálticos y los de la Europa Occidental en general.

El resto de índices valorativos característicos (construcción de embarcaciones, amarres, licencias federativas y clubes, exportación-importación), están consecuentemente relacionados con los parámetros anteriores.

El sector comprende 1.250 empresas, de las cuales son industrias 686. Están catalogadas 85 de ellas como astilleros constructores de embarcaciones deportivas. Estas empresas proporcionan trabajo fijo a unas 8.000 personas, indirecto a unas 25.000 y eventual y estacional a unas 3.000. Aproximadamente 2.600 establecimientos comerciales dedican toda o una parte de su actividad a la náutica de placer y deportiva. En 1983, último año del que existen datos disponibles, la facturación total del sector ascendió a 5.600 millones de pesetas.

Si nos detenemos en la actividad exterior, observamos que la balanza de pagos sectorial es tradicionalmente favorable en el orden de siete a uno: 1.328 millones de pesetas en 1984 —correspondientes a casi 1.200 unidades exportadas— contra 181 millones y 72 embarcaciones importadas. En promedio, España viene importando entre un 20 y un 25 por 100 de su facturación total.

Las embarcaciones de motor constituyen el grueso de las exportaciones, con un 73 por 100 de lo exportado en 1985, seguidas por las embarcaciones a vela. El principal cliente es Francia, que en 1984 adquirió 657 embarcaciones españolas.

Como ya se ha dicho anteriormente, en 1985 había en España 85.000 embarcaciones, de las que el 74 por 100 tenían esloras inferiores a los cinco metros; las de tipo mediano —entre los cinco y los siete metros de eslora— eran el 18 por 100, mientras que las de mayor envergadura constituían el grupo minoritario, con un 8 por 100. ■

**Texto: Concha H. CARAZO
Fotos: Lluís SALOM**

SERVICIO DE MEDICINA MARITIMA

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



a) Centro Radio-Médico

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

b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO

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



c) Centros en el Extranjero

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

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



Nouadhibou. MAURITANIA

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

Dakar. SENEGAL

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



Luanda. ANGOLA

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

Walvis Bay. SUDAFRICA

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

Maputo. MOZAMBIQUE
(En fase de creación)

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

**Centros de Reconocimiento y
Medicina Preventiva Marítima
en Direcciones Provinciales**

LA CORUÑA: Casa del Mar.	Teléf. (981) 28 70 00 28 78 93
LAS PALMAS: Casa del Mar.	Teléf. (928) 26 80 12 26 80 16
LUGO: Casa del Mar.	Teléf. (982) 22 34 54 22 34 50
MADRID: Policlínica.	Teléf. (91) 442 64 34 442 68 23
MALAGA: Casa del Mar.	Teléf. (952) 22 72 76 22 72 75
MELILLA:	Teléf. (952) 68 16 64
SANTANDER: Casa del Mar.	Teléf. (942) 21 20 97 21 46 00
SEVILLA:	Teléf. (954) 27 80 03 27 80 04
TARRAGONA: Casa del Mar.	Teléf. (977) 21 03 87
TENERIFE: Casa del Mar.	Teléf. (922) 27 11 50 27 11 54
VALENCIA: Casa del Mar.	Teléf. (96) 323 10 86 323 51 97
VIGO: Casa del Mar.	Teléf. (986) 29 27 00 29 02 58
VILLAGARCIA: Casa del Mar.	Teléf. (986) 50 06 71 50 17 81



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

CADIZ



CRUCE DE BALUARTE



C

ADIZ blanca, limpia, tierra de Hércules. ¿La fundó él, como jura la leyenda? Si no fue

el hijo de Júpiter y Alcmena, alguien sabio y fuerte hubo de ser, en todo caso: sabio, por descubrir las promesas que el paraje ofrecía; fuerte, para defenderlo después de la inevitable codicia de los demás.

El retroceso en la Historia encuentra su primera huella unos 1.500 años antes de nuestra era. Cádiz (Gades) constituía por entonces una importante colonia púnica, de floreciente comercio. Como puerto, era ineludible punto de ataque en los recorridos que enlazaban Atlántico y Mediterráneo. Era también una puerta natural para la vida económica de toda la Bética. Cuando el Imperio Romano conquistó medio mundo, no se olvidó de la importancia estratégica de Cádiz, y el propio Julio César creyó necesario visitarla. Para entonces, ya Amílcar Barca la había tenido por base, y los marineros gaditanos contaban historias de sus viajes hasta el Báltico y el Mar del Norte, o hasta Senegal, en el otro sentido.

Decayó Cádiz por razones oscuras en la época visigótica, y mantuvo una vida indecisa en el curso de la dominación árabe. Tampoco durante la baja Edad Media logró recuperar su anterior pulso. Fue a partir del siglo XVI cuando, como punto de partida para los viajes a las Américas y centro distribuidor de su comercio, emprendió un nuevo recorrido histórico de esplendor, rivalizando ventajosamente con Sevilla. Ello la convirtió en punto de mira de la pirate-

CULTURAS, E DE PROGRESO

ría, que la acechó de continuo. La cumbre de este negro capítulo de la historia gaditana la alcanzó el conde de Essex en 1596, saqueando e incendiando la ciudad.

De este tiempo data la constitución de Cádiz como centro de una burguesía ligada a las virtudes del librecambismo y, por vía de consecuencia, al ideario político liberal. Ello, unido a razones geoestratégicas, justifica la presencia vanguardista de Cádiz en todas las empresas progresistas de la época: Cortes Constituyentes de 1812; estallido revolucionario de 1920; resistencia, en 1923, contra la reacción armada de los Cien Mil Hijos de San Luis; revolución de 1868, en la que amalgamó cantonalismo e impulso libertario de raíz campesina... Todo ello hace



QUE va a negociar en la India?

GERVASIO HERNANDEZ.

—Voy a mantener una serie de conversaciones con los directivos de la «Shipping Corporation of India», para negociar la posibilidad de traer la línea de contenedores de esta empresa al puerto de Algeciras o al de Cádiz. Este tráfico, en caso de llegar a un acuerdo, significaría un aumento de veinte mil contenedores al año y el beneficio económico sería de incalculables proporciones.

H. del M.—¿La obtención de este tráfico puede constituir una dura batalla entre los puertos de Algeciras y Cádiz, teniendo en cuenta la competencia que mantienen?

G. H.—No hay competencia, sólo colaboración. Bueno, competencia leal sí, pero esa es legítima. Prueba de ello es que el presidente de la Junta del Puerto de Algeciras ha ido antes que yo a Bombai. Los dos decidimos de común acuerdo hacerlo así, precisamente para dar la impresión al gobierno hindú de que, entre nosotros, no existía competencia desleal. La verdad es que el trato es de absoluta lealtad y claridad, único modo que tienen las instituciones públicas de colaborar, en conexión con el gobierno central.

H. del M.—Y en temas de pesca, ¿tampoco hay tensiones entre los dos puertos?

G. H.—Bueno, problemas existen en todas partes. En realidad lo que ocurre es que hay poca pesca. Si hubiera más, las tensiones desaparecerían. Los únicos problemas que surgen se refieren a la explotación. La Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz quiere ser un estamento que ponga a disposición de todos los barcos españoles la posibilidad de entrar y canalizar su pesca, en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos españoles. Nosotros pretendemos, al menos esa es la idea general de la Junta, que por el puerto de la Bahía de Cádiz entre el máximo de pesca posible en condiciones de justicia distributiva para todos los armadores de España que quieran traer su pesca a este puerto.



A lo largo del presente siglo, Cádiz ha ido circunscribiéndose cada vez más, desde el punto de vista económico, a las labores de construcción naval, a sus funciones de base militar marítima y, sobre todo, a la vitalidad de su puerto.

que Cádiz haya sido, en la Historia de España, un bastión permanente de la lucha por el progreso.

A lo largo del siglo XX, el papel económico de Cádiz ha vuelto a vivir momentos de recesión, quedando cada vez más circunscrito a las labores de construcción naval —éstas también problemáticas—, a sus funciones de base militar marítima y, sobre todo, a la vitalidad de su puerto. Un puerto que hoy afronta metas prometedoras, que pueden entrañar un nuevo resurgir económico de la vieja Gadir. ■



Con el presidente del puerto

«VAMOS A ESTAR EN LA PRIMERA LINEA MUNDIAL»

Gervasio Hernández Palomeque, presidente de la Junta de Obras del Puerto de la Bahía de Cádiz, tiene por delante dos objetivos que considera «de vital importancia»: la construcción del muelle del Bajo de la Cabezuela y la obtención del estatuto de autonomía de su puerto. Ambos objetivos pueden encontrar vía libre en breve plazo. En el momento de mantener esta entrevista, preparaba la realización de una importante visita a la Unión India.



GERVASIO HERNANDEZ PALOMEQUE

Nació en Toledo hace 48 años. Casado. Tiene cuatro hijos. Licenciado en Psicología. Inspector de EGB. En 1978 fue nombrado presidente de la Diputación Provincial de Cádiz, cargo que desempeñó hasta 1982. Desde 1983 preside la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz.

H. del M.—¿Cuáles son los problemas fundamentales que tiene que afrontar la Junta en 1986?

G. H.—Nuestra gran esperanza es que salga adelante el proyecto del muelle del Bajo de la Cabezuela, que ya está aprobado por la Junta y propuesto a la Dirección General de Puertos y Costas. Sólo queda pendiente, por tanto, la decisión del Consejo de Ministros. Este proyecto constituye el futuro del puerto de la Bahía, porque está situado en una zona, entre Puerto Real y Cádiz, que tiene salida por ferrocarril y por carretera. Las obras ya han sido adjudicadas y el programa de ejecución prevé un plazo de dieciocho meses. Por lo que se refiere a la inversión, se calcula que la cifra inicial podría ser de 1.800 millones de pesetas, aun-

que no se descarta un aumento de dicha cantidad.

Pero el muelle del Bajo de la Cabezuela quedará incompleto si no se lleva a cabo el dragado de la canal en la bahía, que convertirá al puerto de la Bahía de Cádiz en uno de los puertos de primera línea internacional. Si conseguimos una canal de entrada a menos trece, es decir, a trece metros de profundidad como mínimo en la marea más baja del año, podrán entrar casi todos los barcos existentes en el tráfico mundial.

H. del M.—¿Qué perspectivas hay para los otros puertos que pertenecen a la Junta?

G. H.—La Junta tiene muchas perspectivas en todos los puertos: construcciones, obras, servicios portuarios, etcétera. Una de las más importantes es

el dragado del puerto pesquero de Rota, dragado que ya hemos realizado, pero que tiene que completarse con un espigón que proteja, por poniente, la entrada de arenas. Otro problema que tenemos que afrontar es el acondicionamiento del muelle de Puerto Real. La Junta ha aprobado un presupuesto de sesenta millones de pesetas para el dragado de la canal de entrada hasta Puerto Real, con la única ilusión de que Puerto Real sea realmente un puerto.

Pero, volviendo a Cádiz, hay que destacar otro proyecto fundamental: el espigón que bordea la terminal de contenedores del muelle de la ciudad, el muelle Reina Sofía, prometido en su día por el gobierno de UCD y que ahora nosotros estamos en condiciones de llevar adelante.

H. del M.—¿Cuál es el balance de la unificación de los puertos de la Bahía?

G. H.—Principalmente, que no se dan palos de ciego. Cada uno de los distintos enclaves geoestratégicos o geoeconómicos de la bahía ya no va por su cuenta, sino que sigue una línea coherente. El hecho de que podamos hacer el Bajo de la Cabezuela es una demostración de todo ello. En conclusión, se están sectorializando de manera racional todos los aprovechamientos y los enclaves de la bahía. Creo que este dato es lo suficientemente significativo como para justificar la unificación.

H. del M.—¿En qué trámite se encuentra la posible concesión del estatuto de autonomía para el puerto de la Bahía de Cádiz?

G. H.—Eso no lo sé. Nosotros lo hemos pedido, pero es el Consejo de Ministros quien tiene que decidir. Hace ya varios meses que la Junta aprobó, por unanimidad, la petición, pero de momento sólo podemos permanecer a la espera. A nadie se le escapan los beneficios que el estatuto conlleva, en cuanto a la realización de las inversiones, al no tener que pasar por toda una serie de canales burocráticos que retrasan la ejecución de una obra. Se trata, en definitiva, de ganar en agilidad, sin perder conexión con el gobierno central, que es como yo concibo la autonomía.

H. del M.—¿Qué cantidad se ha destinado al puerto de la Bahía de Cádiz en el plan de inversiones del MOPU para los próximos cinco años?

G. H.—8.000 millones de pesetas. ¿Que si es suficiente? Nunca es suficiente una cantidad si se tienen en cuenta las posibilidades. En términos relativos, el puerto de la Bahía está bien tratado, puesto que sólo tiene por delante a puertos más importantes, como el de Barcelona o el de Bilbao. Pero, dentro de su misma categoría, al de Cádiz se le ha destinado una cantidad bastante más elevada que a otros. El de Algeciras, por ejemplo, tiene una inversión de 5.000 millones de pesetas. En el conjunto de puertos de las mismas capacidades, tenemos que reconocer que somos los mejor tratados. ■

Marga BOTIN

¿Sería usted capaz de imaginar su embarcación moviéndose a voluntad sin más combustible que el agua del mar? ¿O unas boyas frente al puerto que, gracias al vaivén de las olas, le suministraran toda la energía eléctrica que necesita? Hace algún tiempo, estas preguntas podrían parecer parte de un cuento, o de una novela de Julio Verne: una historia nacida de la imaginación de algún sabio loco. Sin embargo, desde hace más años de los que la inmensa mayoría de la gente cree, los centros de investigación más importantes, la mayor parte de los Gobiernos de la tierra y, de un modo especial, las Naciones Unidas, han vuelto sus ojos al mar. Esta vez para intentar aprovechar al máximo su enorme potencial energético. En el futuro, la energía que consumimos puede llegar del mar.

LA ENERGIA QUE VIENE DEL MAR



LEJOS están los días en que los océanos atraían sólo a los navegantes, a los aventureros y a los científicos. Desde que salieron a la luz los primeros estudios sobre la riqueza de sus aguas y de su fondo, los economistas y políticos han manifestado, de pronto, una rara vocación marinera. La razón está clara: a los seres vivos marinos, que sirven de soporte básico en la alimentación de millones de personas, hay que sumar los yacimientos minerales, las reservas de petróleo y gas y la posibilidad de utilizar la energía que el mar genera. Es lógico, por tanto, que los responsables directos del funcionamiento de los Estados vuelvan la vista hacia ese «banco» que da todo sin pedir a cambio ni el más mínimo interés.

Si bien la alimentación y los recursos minerales tienen una importancia que habla por sí sola, es la posibilidad de utilizar el mar directamente como fuente energética el aspecto que está tomando una importancia creciente. La obtención de una energía limpia, gratuita y renovable es un plato que, en épocas de carestía de ma-

terias primas y de dependencia en el abastecimiento energético, seduce a cualquier Gobierno.

Para centrarnos en la cuestión, debemos recordar que los mares y océanos cubren el 72 por 100 de la superficie de nuestro planeta. Y estos mares, bien debido a la atracción entre tierra y luna, al movimiento de las olas o al calentamiento de su superficie por la luz solar, nos van a poner al alcance de la mano la posibilidad de extraerles energía.

Pero vayamos por partes, y

empecemos por las mareas. Los datos más antiguos de la utilización de la energía de las mareas hay que buscarlos en el reino de Egipto, pero no es hasta mediados del siglo XII cuando su uso empieza a generalizarse en Europa. Esta utilización se hacía en forma de molinos que aprovechaban las subidas y bajadas de las aguas para el bombeo de agua, principalmente. En este sentido, cabe destacar que en 1580 se instalaron bajo las arcadas del puente del Londres medieval cuatro ruedas hi-

dráulicas que bombeaban agua. Según una reciente publicación de Earthscan (un Instituto dedicado a la investigación sobre cuestiones de ecología y desarrollo) estas ruedas estuvieron en funcionamiento hasta el año 1824. Tomando como fecha de referencia europea la Segunda Guerra Mundial, hasta 1940 existían en Inglaterra 23 molinos mareales, de los que alguno de ellos estuvo en funcionamiento hasta la década de los sesenta. En Francia, cerca del lugar donde hoy se halla la célebre central de La Rance, de la que hablaremos más adelante, existían 14 de estos molinos. En nuestro país, a pesar de no haber un censo sobre molinos de mar, son todavía numerosos los que se encuentran a lo largo de las poblaciones de la cornisa cantábrica, aunque, desgraciadamente, pocos en funcionamiento.

Pero, aparte de los molinos, hay otra forma, ya explotada comercialmente y de un mayor interés, de obtener energía. Gracias a la atracción entre la tierra y la luna que antes comentamos, existen determinados lugares del planeta donde la diferencia de altu-



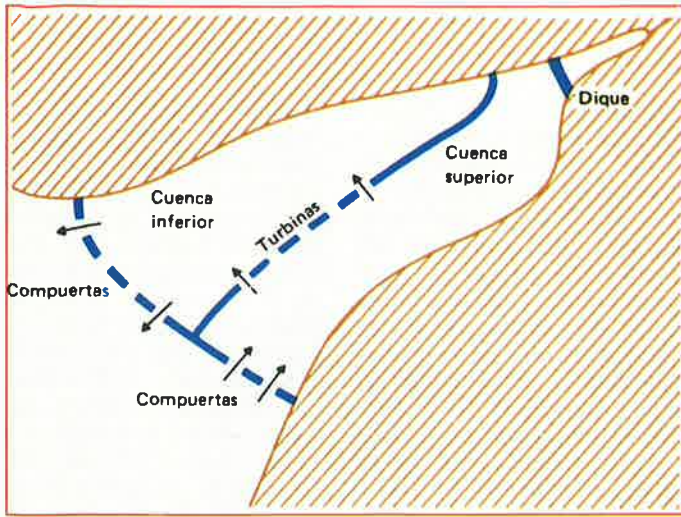


FIGURA 1

ras entre la subida y la bajada de la marea llega a ser superior a los 10 metros. En estos lugares no hay más que construir un estanque con compuertas, que se llene mientras sube la marea. Cuando la marea llega a su máximo y empieza a bajar, se abren las compuertas permitiendo que el agua, en su caída, mueva unas turbinas especiales y pueda, por tanto, producir electricidad. Este sistema, un tanto rudimentario, tiene el inconveniente de trabajar tan sólo durante unas horas al día, dado que el resto del tiempo se encuentra inactivo. Por esta razón, los investigadores centraron sus esfuerzos en encontrar la manera de que estos estanques pudieran funcionar de manera continua. Así se llegó a la situación actual, que se basa en un sencillo principio: se represa una bahía, estuario o similar y se concentra toda la corriente de la marea en unos puntos determinados en los que están colocadas las turbinas. De esta manera, tanto al entrar como al salir el agua, ésta acciona las turbinas, que entran en funcionamiento y producen energía. El lector se dará cuenta de que este sistema también resulta inoperante en los momentos de pleamar y bajamar. Sin embargo, también se ha encontrado solución a este problema: la división de la bahía en dos mitades. Así, mientras una se llena, la otra se vacía y viceversa, permitiendo la operatividad de manera continua (en la figura 1 se puede apreciar esquemáticamente este funcionamiento).

La central mareomotriz (así se denominan este tipo de cen-

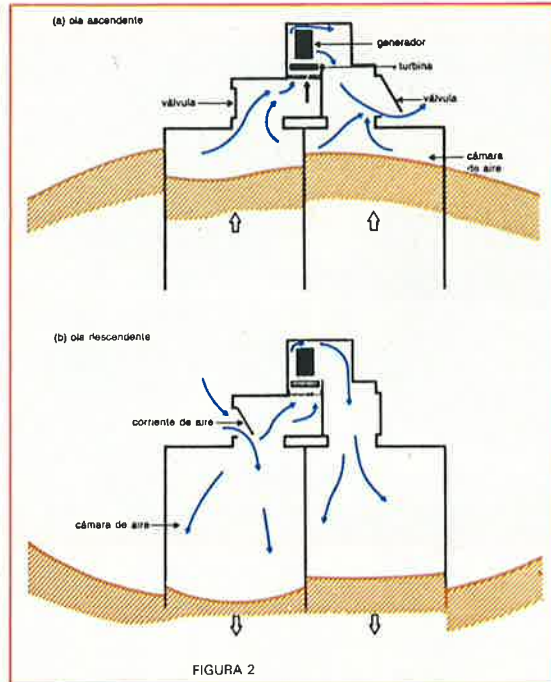


FIGURA 2

trales) más importante del mundo funciona precisamente donde antes funcionaban multitud de molinos: en las proximidades de Saint Malo, en el estuario del río La Rance, en la breña francesa. Esta central, con un régimen de funcionamiento similar al de la figura, comenzó su funcionamiento en 1966, con un total de 24 turbinas que generaban 240 Mw. En este lugar, la diferencia de alturas es de casi 9 metros, y la superficie embalsada alcanza los 22 Km.² Desde su inauguración, tanto la potencia como el rendimiento de la central han ido aumentando paulatinamente. Otros proyectos de centrales mareomotrices se encuentran cerca de Murmansk, en la URSS (su primera fase ha estado funcionando durante cuatro años con una potencia

POSIBILIDADES ENERGETICAS

Los gráficos muestran: 1) El esquema de una central mareomotriz; 2) El modo de funcionamiento de una boya generadora de electricidad a partir del movimiento de las olas; 3) El potencial energético de las aguas costeras españolas, y 4) La distribución geográfica del potencial del oleaje en España.

de 400 Mw.), en el estuario de Severn, en el Reino Unido, y de Fundy, en Canadá. El problema que presenta este tipo de instalaciones es la gran cantidad de dinero que necesitan para su puesta en marcha. En cualquier caso, debe entenderse que este tipo de energía tiene su principal campo de actuación en comunidades pequeñas, en las que es posible una producción autónoma y descentralizada para su abastecimiento. Por esta razón no debe extrañar que la mayoría de estas instalaciones se proyecten en forma de pequeñas unidades y repartidas por Latinoamérica (en las costas de Chile y las regiones meridionales de Argentina), en el sur de Asia (Mar Árabe y bahía de Bengala, entre otros), en China, en varios países africanos y en otros, generalmente

de los llamados «países en vías de desarrollo».

Otro modo de obtener energía del mar es a través de las olas. Resulta inevitable, al pasear por cualquier rompeolas y observar la fuerza, el ímpetu y el empuje de las olas, pensar en las formas de aprovechar esa inmensa energía. Se calcula que la energía liberada por las olas a lo largo de medio millón de kilómetros de costas del mundo es equivalente a, aproximadamente, 50 trillones de Kw/h. anuales. Esta cifra viene a representar, nada más y nada menos, 400 veces la demanda eléctrica del Reino Unido.

Como es lógico suponer a la vista de la diferente fuerza de las olas en la cornisa cantábrica y en el Mediterráneo, este potencial no se encuentra repartido de manera uniforme. Quiere esto decir que el sistema estaría restringido a áreas muy concretas del litoral. Teniendo en cuenta esto, el profesor Stephen Salter, de la Universidad de Edimburgo, calculó que la densidad media de energía de las olas alcanza 90 Mw. por kilómetro de frente de onda en las regiones de Islandia, Golfo de Vizcaya y norte del Mar del Japón. De acuerdo con estos cálculos, y según recogió el francés François Séguier, con sólo aprovechar 5 milímetros del frente de ola podríamos obtener la energía equivalente al consumo anual europeo. Desgraciadamente, los conocimientos tecnológicos actuales no son todavía suficientes para recoger y transformar esta fuerza marina en energía. A grandes rasgos, podemos describir estos sistemas de acuerdo con una idea básica: recoger el movimiento de la ola mediante un aparato adecuado, que bien podría adoptar la forma de una boya, y transmitirlo a una turbina, para transformar el movimiento en electricidad.

Los dos proyectos más avanzados en este campo son los desarrollados por la Universidad de Edimburgo, ya comentado, y los japoneses. El primero de ellos consiste en una serie de cuerpos cónicos, en forma de patos, que se mueven alternativamente hacia adelante y hacia atrás al ser azotados por las olas. Este movimiento de rotación ac-

ciona unas bombas en su interior que envían un líquido a gran velocidad contra una pequeña turbina que, al moverse, produce electricidad. Este sistema debería instalarse frente a las costas para mayor facilidad en el transporte de la energía producida.

Si bien este programa está en período de investigación, el proyecto japonés se encuentra en funcionamiento. No hay que olvidar que este país tiene 27.000 Km. de costas, y necesidad de suministrar energía a lugares donde no es fácil llegar por otros medios. El sistema se basa en el hecho de que el movimiento (tanto ascendente como descendente) de las olas es capaz de comprimir aire en una cámara de compresión de válvulas, para pos-

funciona sólo en un intervalo de 15-22° C, mientras que los motores ordinarios llegan a trabajar con 500° C. El principio termodinámico en el que se basa es sencillo: dado que en los mares tropicales el sol calienta la superficie del agua durante largos períodos, ésta llega a alcanzar temperaturas de 25° C. Por otro lado, se sabe que las aguas más profundas, con una menor densidad, tienen una temperatura cercana a los 4° C. Tenemos pues una diferencia de temperatura y, por tanto, la posibilidad de producir un trabajo.

El nombre de la CETO está íntimamente ligado con el del francés Georges Claude. Este, guiado por las ideas del físico Jacques D'Arsonval, del que era amigo personal, realizó

Pero la puerta estaba abierta. En 1974, la Fundación Científica Nacional de los EEUU encargó un análisis económico sobre el sistema. El estudio no pudo resultar más esperanzador: la energía así obtenida era capaz de competir con otras, como la nuclear. Sin embargo, y paradójicamente, es la industria nuclear, apoyada en este caso por oscuros intereses, la que parece haber ganado el primer asalto. En cualquier caso, el jueves 2 de agosto de 1979, EEUU pudo consumir la primera electricidad proveniente del mar.

¿Qué ocurre en nuestro país con todo esto? El interés por la utilización del potencial energético marino en España es muy reciente. Tras la crisis del petróleo de 1973, los pla-

mordial de este proyecto es desarrollar un prototipo que permita estudiar las posibilidades energéticas de las olas que azotan nuestras costas. Este proyecto, sin embargo, no ha logrado plasmarse con vistas al futuro. Por último, el actual Plan Energético Nacional tampoco aporta mucha luz sobre el futuro papel de esta energía nueva y renovable.

A pesar de todo, conviene destacar que, según se desprende de los informes anteriormente citados, el potencial energético que ofrece nuestro litoral es elevado. En la figura 3 podemos ver la distribución en conjunto de este potencial. Más detallado aparece en la figura 4, que presenta una producción de cerca de 37.657

POTENCIAL ENERGETICO EN LAS COSTAS ESPAÑOLAS

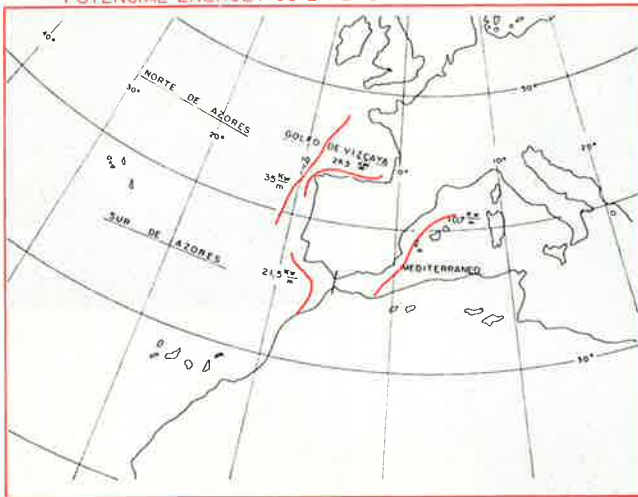


FIGURA 3

DISTRIBUCION GEOGRAFICA DEL POTENCIAL DEL OLEAJE EN MW

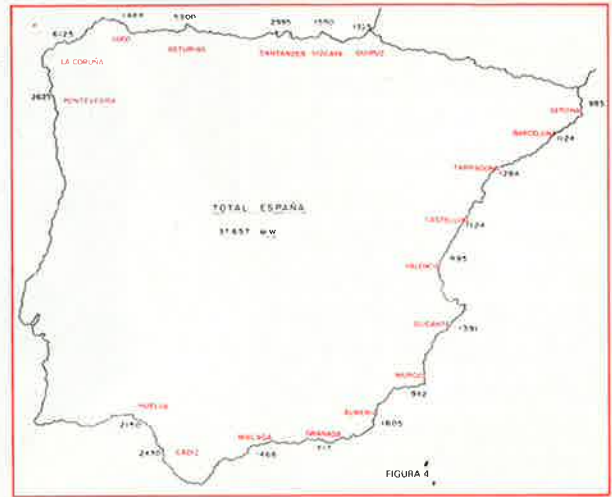


FIGURA 4

teriormente pasar a través de una turbina conectada a un generador. En la figura 2 podemos ver el esquema del prototipo japonés. Este prototipo ha sido instalado en el buque Kaimei, de 80 m. de longitud y 500 TRB. El proyecto ascendió a 50 millones de dólares y la energía producida es de 2 Mw.

A la vista de los resultados obtenidos hasta la fecha, podemos considerar esta forma de obtención de energía como un reto para las tecnologías futuras, que habrán de rentabilizar y simplificar el proceso.

Vamos a referirnos, en último lugar, a la llamada CETO, siglas que corresponden a las palabras Conversión de la Energía Térmica de los Océanos. El principio básico de funcionamiento puede asimilarse al de un motor térmico, normal y corriente. La única e importante diferencia es que

una experiencia en la bahía de Matanzas, en Cuba, montando una pequeña central de 22 Kw. El proyecto, que no resultó económicamente competitivo, fue abandonado por todos, menos por el propio Claude. Este, obsesionado por la idea, invirtió toda su fortuna en comprar un viejo mercante, el Tunisie, de 33.000 TRB, al que hizo instalar un complicado sistema de tubos con la finalidad de producir hielo en alta mar. El resultado no fue satisfactorio y Claude, arruinado y derrotado, volvió a Francia. Aunque después volvió a realizar otros intentos, sus proyectos se derrumbaron por falta de apoyo económico. Sin embargo, su nombre quedó grabado como uno de los pioneros y padre de la conversión energética de los océanos. Su fallo fue utilizar motores de ciclo abierto, en lugar de cerrado.

nificadores energéticos se vieron obligados a volver su vista hacia la diversificación en las formas de obtención de energía. Desgraciadamente, también aquí la mayor parte del esfuerzo, tanto en lo que se refiere a investigación como en lo tocante a dinero, se centró fundamentalmente en el desarrollo de la energía nuclear.

Nos encontramos así con los intentos de la Comisaría de Energía y Recursos Minerales del Ministerio de Industria y Energía, que se plasman en la realización de varios documentos entre los años 1978 y 1979 con el fin de evaluar el potencial del oleaje y mareal en nuestro Estado. Posteriormente, y con la ayuda del Centro de Estudios de la Energía, hoy Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético, aparece el proyecto Geomar. El objetivo pri-

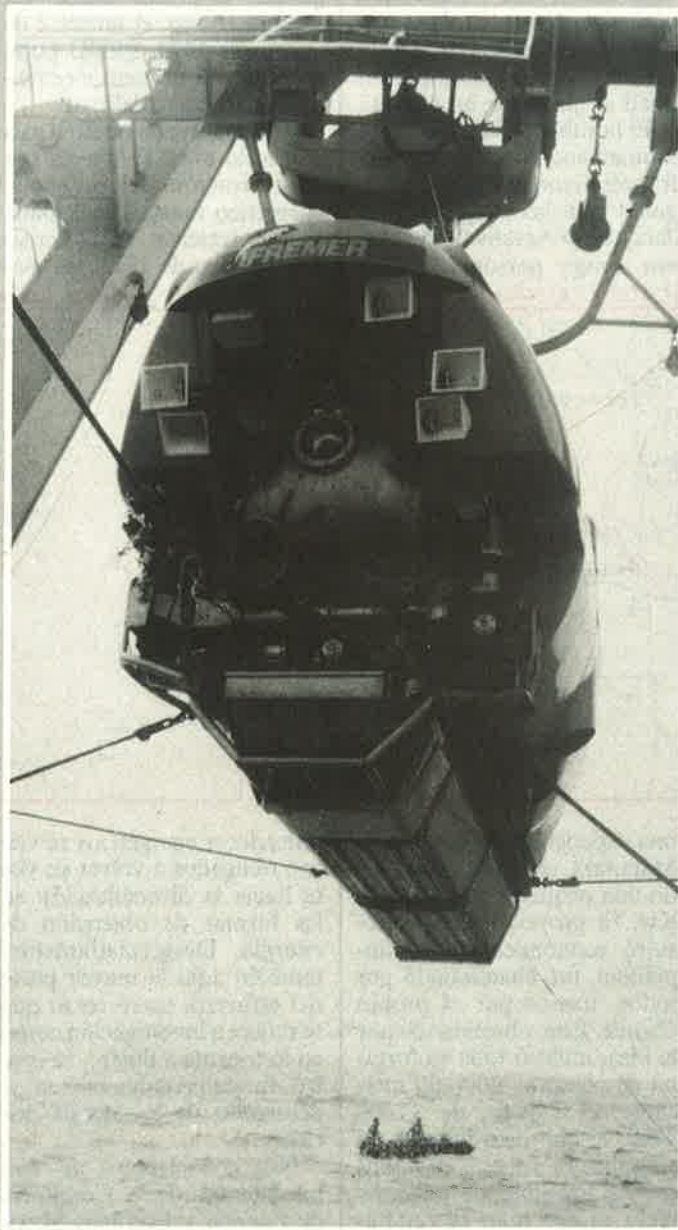
Mw. Esta cifra es superior al consumo nacional de energía. Y si esto ocurre con las olas, otro tanto ocurre con las mareas. Galicia, Euskadi, Cantabria, Asturias y algunos puntos de Andalucía, como Cádiz y Huelva, son lugares privilegiados para la instalación de pequeñas centrales mareales.

Queda, pues, lanzado el reto. Sólo falta empezar a trabajar. Dedicarle el esfuerzo y el dinero necesarios para su desarrollo. Estas energías pueden y deben ser concebidas para su utilización en pequeñas poblaciones, permitiendo su autoabastecimiento. Producir una energía descentralizada es reducir las pérdidas de energía ocasionadas por el transporte. El mar, como siempre, nos está esperando. Aprovechémoslo sin herirle. ■

Juan de DAMBORENEA

El Instituto Francés para la Explotación Marítima (IFREMER)

La producción es una práctica económica, pero puede ser considerada también como una ciencia: la que permite racionalizar los diversos procesos productivos, mejorar sus técnicas, trabajar conforme a un plan de futuro. La explotación de los recursos económicos del mar, en sus diferentes vertientes, cobra hoy en día cada vez una mayor importancia, a medida que se acrecienta el conocimiento de las posibilidades que el mar ofrece a la Humanidad. Posibilidades enormes, ciertamente, pero no ilimitadas: es necesario entonces estudiar concienzudamente el cómo, el cuándo, el cuánto. Francia ha puesto en marcha un organismo especializado en estas tareas. Es el IFREMER. Se trata de una interesante experiencia.



VIVIR DEL MAR ES UN

E

L IFREMER (*Institut Français pour l'Exploitation de la Mer*, Instituto Francés para la Explotación Marítima) es una entidad pública de carácter industrial y comercial, sujeta a la doble tutela del Ministerio para la Investigación y la Tecnología y de la Secretaría de Estado para el Mar, dependiente del Ministerio de Transportes, Vivienda y Urbanismo.

La creación del IFREMER fue fruto de la fusión de dos organismos que existían con anterioridad: el Instituto Científico-Técnico de Pesca Marítima, de 1942, y el Centro Nacional para la Explotación de los Océanos, nacido en 1974. Fue decidida por el gobierno francés el 30 de mayo de 1984, con la pretensión de racionalizar y potenciar la eficacia de la investigación y el desarrollo tecnológico en el campo marítimo, gracias a la fusión de los medios materiales y humanos de los dos organismos anteriormente existentes. La puesta en marcha efectiva del IFREMER, no obstante, hay que situarla en los albores de 1985: fue el 3 de enero del año pasado, en efecto, cuando se reunió por vez primera su Consejo de Administración, integrado por representantes del Estado, del personal del propio Instituto y de expertos del sector marítimo.

La Administración francesa asigna al IFREMER un doble objetivo. De un lado, pretende reforzar por su intermedio de capacidad de investigación y de propuestas, basada en el estudio de los recursos y del hábitat marino y considerando tanto la producción, como el tratamiento, como la distribución. En segundo lugar, aspira a abrir

vías al progreso técnico de los medios de producción y de valorización de los productos

marítimos. La finalidad última de todo ello es, obviamente, el fomento del desarrollo económico de las actividades pesqueras y asociadas, impulsando la investigación en el propio sector privado y po-

niendo a su disposición los avances logrados por el propio Instituto.

Sistematizando sus funciones, éstas pueden ser agrupadas en cuatro capítulos esenciales:

1. El IFREMER promueve y gestiona diversos proyectos científicos que asocian investigación e industria. En ese sentido, puede ser considerado como una **agencia de programas**.

2. El IFREMER desarrolla **programas propios** en aquellos terrenos en los que tiene competencias exclusivas.

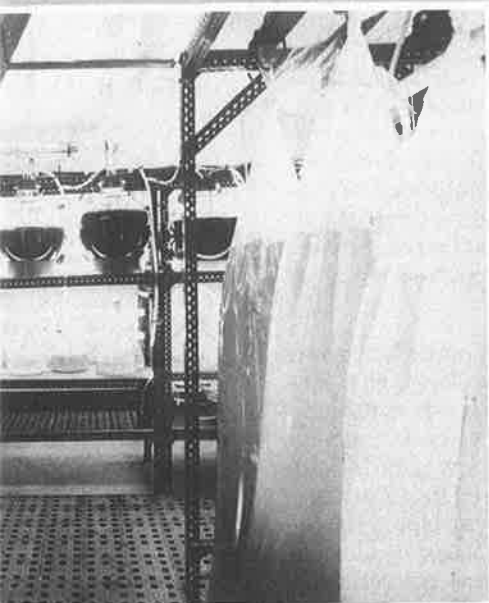
3. El IFREMER pone a punto medios de trabajo, tanto de tierra como de mar, y los ofrece a otros países. Es así, también, una **agencia de medios**.

4. El IFREMER fomenta actividades de cooperación internacional, es decir, que trabaja para favorecer la **actividad exportadora** de la industria francesa.

El Instituto Francés para la Explotación Marítima cuenta con 1.143 empleados propios. A esta cifra cabe añadir 420 personas más, que laboran para dos organismos filiales: la GENAVIR (Agrupación de Interés Económico para la Gestión de Navíos Oceánicos; 350 empleados) y *France-Aquaculture* (otras 70 personas).

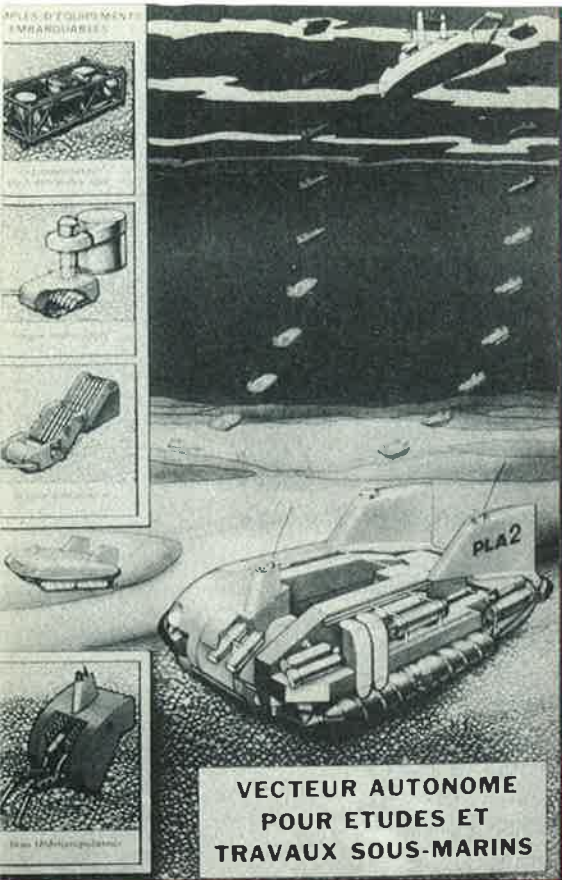
El colectivo en su conjunto está agrupado según criterios de funcionalidad y distribución geográfica, de cara a cubrir el conjunto del territorio francés metropolitano y las costas de aquello que, en la terminología de la Administración francesa, es conocido como «Departamentos y Territorios de Ultramar».

La sede central del IFREMER está en París. En ella se encuentran los organismos administrativos centrales y el aparato de coordinación. En la sede parisiense, en la que trabajan 122 personas, se encuentra la presidencia del Consejo de Administración, las oficinas del presidente director-general, Yves Sillard, la dirección general adjunta y



Las fotografías de la izquierda muestran el submarino «Nautile», capaz de explorar el 97 por 100 de los fondos submarinos; unos recipientes para el cultivo de algas en la planta Deva-Sud y, finalmente, varios ejemplares de langostinos de variedad japonesa obtenidos en una planta acuícola. (Fotos IFREMER).

A CIENCIA



**VECTEUR AUTONOME
POUR ETUDES ET
TRAVAUX SOUS-MARINS**

DE CARA A UN EMPLEO RACIONAL DE LAS RIQUEZAS DEL MAR

La tecnología moderna puede volverse al mar en dos sentidos: para facilitar su expolio, contribuyendo a la desertización de la vida marina, o para ayudar a una explotación racional, realizada con visión de futuro. Se trata de dos vías antagónicas.

tres direcciones operativas: la de Recursos Vivos, la de Ingeniería-Tecnología y la de Medio Ambiente e Investigaciones Oceánicas. La sede parisiense da albergue igualmente a algunos otros organismos: la Inspección General, la oficina de la Alta Consejería Científica, etcétera.

El litoral metropolitano está dividido en cuatro zonas, en cada una de las cuales se sitúa un centro operativo. El de Boulogne-sur-Mer centraliza las actividades de las cuatro oficinas del canal de la Mancha, y tiene a su disposición 47 empleados. El centro de Brest encabeza las seis oficinas bretonas y es, al menos en términos cuantitativos, el principal. Cuenta con 517 trabajadores. El centro de Nantes se responsabiliza de las seis oficinas de la cornisa atlántica restante, desde la propia Nantes hasta Hendaya. Su plantilla consta de 254 personas. El centro de Tulón agrupa a cinco oficinas situadas en la costa mediterránea, incluyendo la de Bastiá, en Córcega, y lo integran 111 personas. En ultramar, la oficina principal tiene su sede en Tahití, donde se encuentra el Centro Oceanológico del Pacífico. Cuenta con oficinas en Le Robert (Martinica, Antillas), en Cayena (Guayana), en Saint Pierre y Miquelón y en Nueva Caledonia.

El Consejo de Administración del IFREMER disfruta de la asistencia de tres comités, representativos de la investigación, de la industria y de los sectores pesquero y de cultivos marinos; de un comité científico; de un comité técnico e industrial y, en fin, de un comité de recursos económicos marítimos vivos. En lo esencial, estos comités están integrados por expertos ajenos a la plantilla del IFREMER. Su misión consiste en aconsejar, cada uno en su terreno, sobre la coherencia del conjunto de los programas y sobre la definición de las prioridades. La finalidad de la existencia de estos comités es la de facilitar el engrace del Instituto con los responsables de la industria, de la investigación, de la Admi-

nistración, de la pesca y de los cultivos marinos.

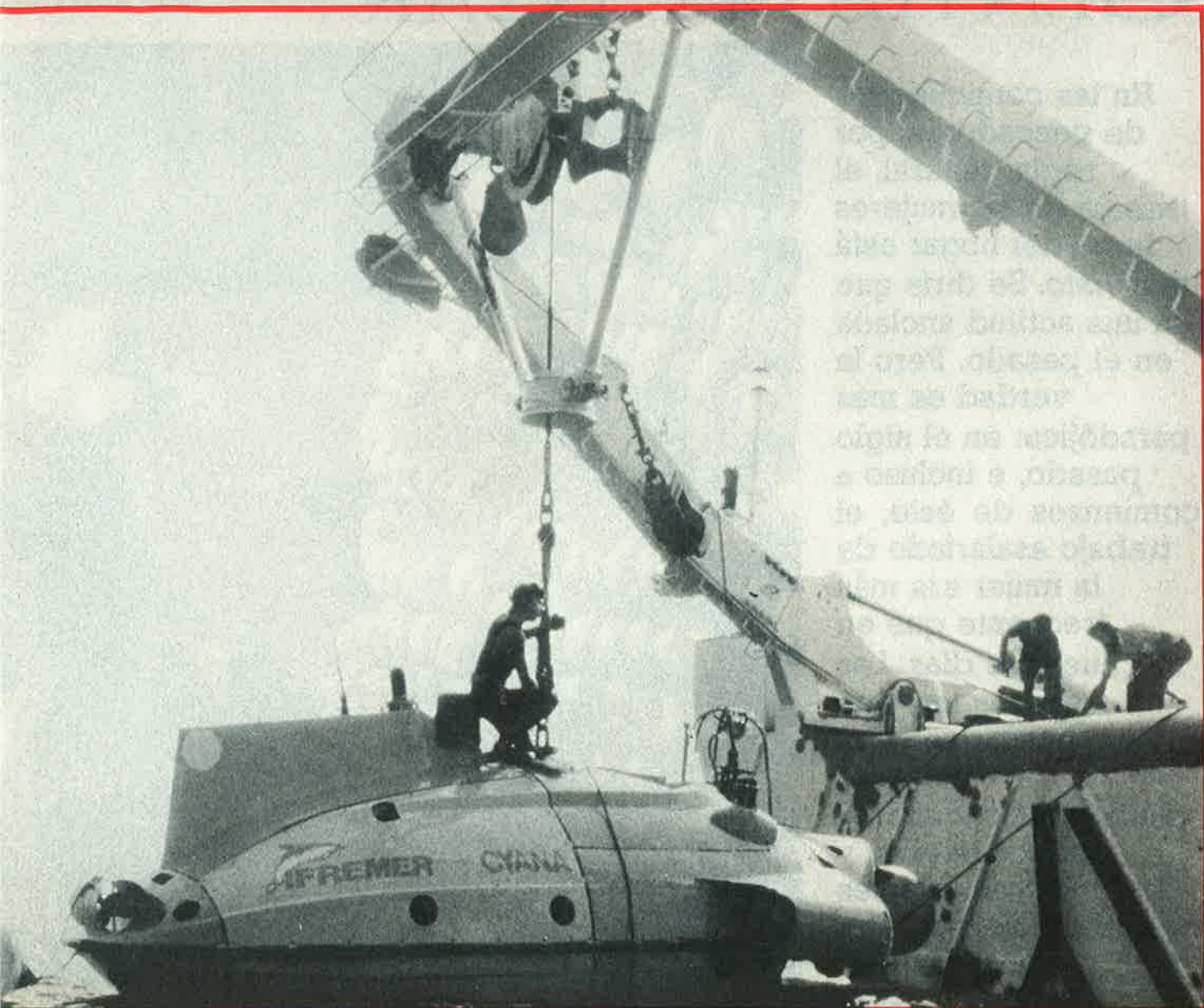
En el terreno de los recursos vivos, los programas de investigación apuntan a la gestión racional de los *stocks* de pesca, al desarrollo de los cultivos marinos, a la valorización de los productos del mar, al desarrollo de las técnicas y herramientas (construcción naval, puesta a punto de artes de pesca, etcétera) y al control y seguimiento de los recursos (calidad sanitaria del medio, control de la producción, conservación y tratamiento de los productos marinos capturados o cultivados; recogida y seguimiento de las estadísticas; afinamiento de una red litoral de vigilancia).

En el campo de la ingeniería y la tecnología, el IFREMER actúa en los terrenos siguientes: intervención submarina, tecnología para la utilización de la energía marítima, técnicas de recogida de nódulos polimetálicos, realización de obras en el mar, tecnología naval y desarrollo industrial. Dentro de este capítulo se inscribe el desarrollo de un submarino industrial SAGA (Submarino Asistencial de Gran Autonomía); los logros alcanzados en las primeras campañas de exploración a lo largo de las costas japonesas efectuadas por el submarino «Nautile», construido por el IFREMER; la realización de un sonar lateral de gran profundidad: el SAR (Sonar Acústico Remolcado)...

Los equipos de la Dirección de Medio Ambiente e Investigaciones Oceánicas actúan en el campo de la oceanografía física, las geociencias marinas y las fuentes económicas minerales, de la ecología y la biología de las comunidades profundas, del conocimiento y la protección del medio marino. En este orden de cosas, el IFREMER participa en diversos programas internacionales de protección del medio ambiente marino.

La flota de investigación del IFREMER se compone de 13 navíos y 5 ingenios submarinos.

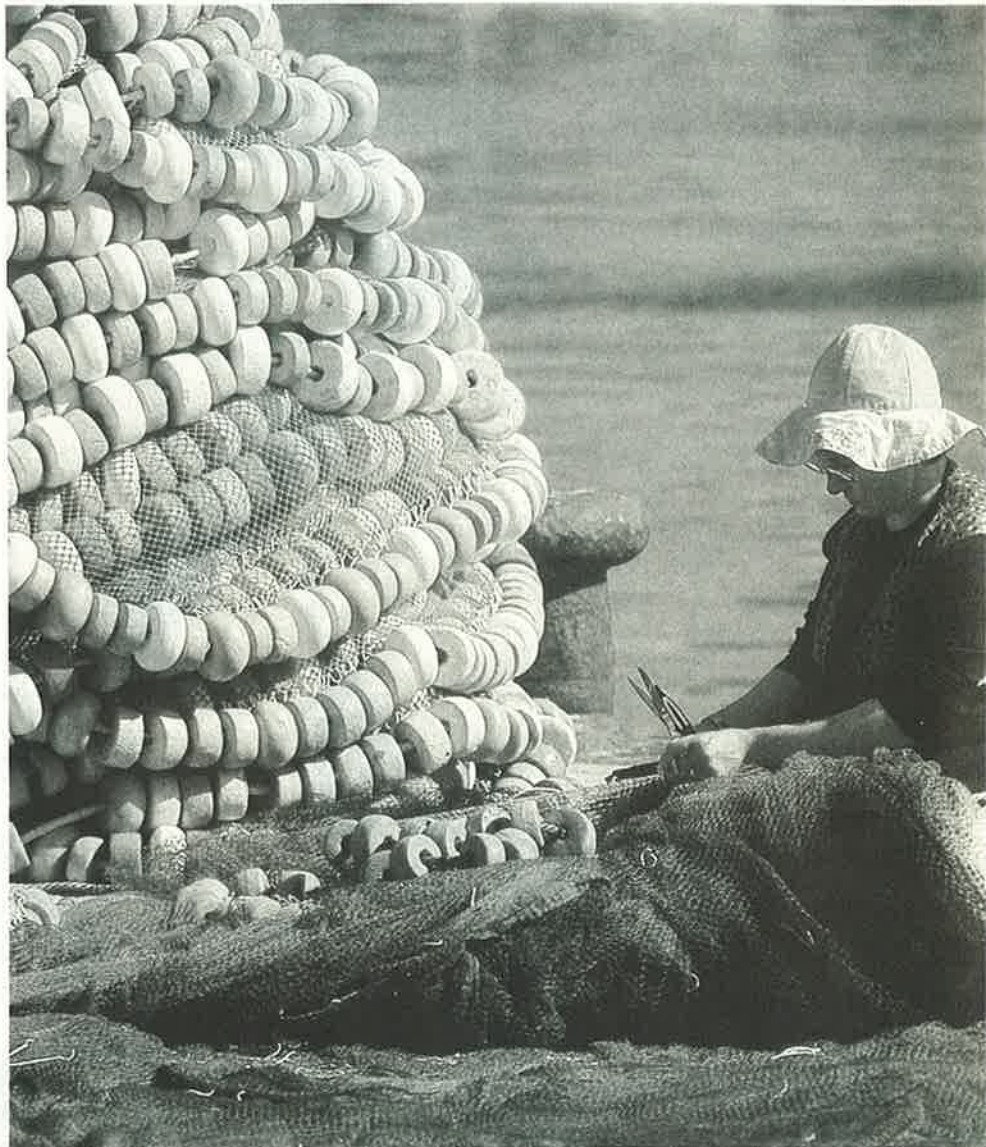
Arriba, el ingenio sumergible habitado «Cyana», capaz de alcanzar profundidades de hasta 3.000 metros, en el momento de su botadura. Abajo, M. Yves Sillard, presidente-director general del Instituto Francés para la Explotación Marítima. (Fotos IFREMER).



El IFREMER cuenta con diversas publicaciones científico-técnicas y de divulgación. Desde 1985 publica la revista bimensual *Equinoxe*, dedicada a la difusión de sus trabajos entre los profesionales de la pesca y la acuicultura. Edita también *La Revue des Travaux* y la revista europea oceanológica *Oceanologica Acta*, destinada a la comunidad científica. Participa en encuentros y exposiciones internacionales y coproduce películas cinematográficas informativas. ■

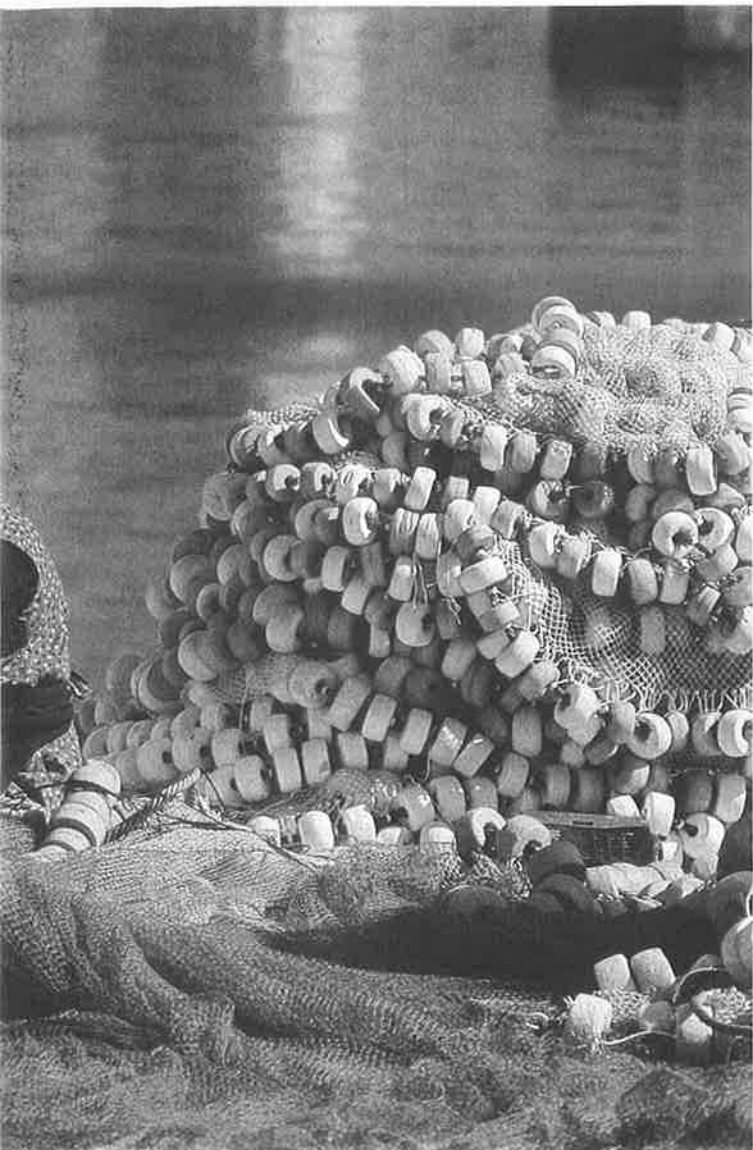
NOTA. Agradecemos a M. Jean-Claude Piquion, redactor-jefe de la revista *Equinoxe*, su colaboración para la realización de este informe sobre el Instituto Francés para la Explotación Marítima.

En las comunidades de pescadores, por regla general, el trabajo de las mujeres fuera del hogar está *mal visto*. Se diría que es una actitud anclada en el pasado. Pero la verdad es más paradójica: en el siglo pasado, e incluso a comienzos de éste, el trabajo asalariado de la mujer era más frecuente que en nuestros días. Las razones hay que buscarlas en el contexto socio-económico, del que los hábitos y normas sociales acaban siempre por ser deudores.



LA MUJER Y EL TRABAJO EN LAS COMUNIDADES PESQUERAS (1)

UNA aproximación a la situación de la mujer en las comunidades pesqueras siempre será polémica. La desigualdad social entre el hombre y la mujer, además de ser un problema social, hace que las cuestiones relevantes que afectan a ambos sexos se contemplen desde perspectivas distintas. Y el trabajo de la mujer fuera del hogar, sobre todo si es casada, es una cuestión controvertida. Para unos, la mujer que permanece en el hogar realizando las ocupaciones «propias del ama de casa» se convierte en un ser alienado. Otros creen que los empleos que ofrecen a la mujer la in-



pautas de organización de la familia pescadora, así como del papel que se atribuye a la mujer. Pero también es difícil generalizar en este caso, pues el trabajo en la pesca tampoco es homogéneo. En la pesca artesanal, los pescadores salen a la mar y regresan a sus casas cada día, mientras que en los barcos de gran altura pasan separados de sus familias varios meses.

Actualmente, las pautas culturales de la comunidad pesquera muestran un claro rechazo hacia el trabajo de la mujer casada fuera del hogar. Según una encuesta realizada en diciembre de 1984, el número de mujeres de pescadores que trabajan fuera del hogar es muy bajo: sólo un 8 por 100 de las entrevistadas manifestaron tener un empleo,

aunque un 18 por 100 señaló que realizaba algún tipo de actividad lucrativa en su casa. El resto, un 74 por 100, no trabaja en otras cosas que no sean «sus labores». Estos datos pueden ser matizados, argumentando que en las comunidades pesqueras, las ofertas de empleo a la población femenina son escasas, e incluso que la escasez de equipamientos sociales, como guarderías, y el alto grado de analfabetismo que se da en este colectivo (un 20 por 100), son factores objetivos que restringen las posibilidades de empleo. Tampoco debe desestimarse en modo alguno el efecto de la crisis económica que sufre el país desde hace varios años, y que incide con mayor intensidad en el trabajo femenino. Pero lo que nos interesa resal-



dustria y el sector de servicios brindan pocas oportunidades de «realización». Lenta, pero progresivamente, la mujer se ha ido incorporando al mundo del trabajo, provocando no pocos conflictos en el seno de la familia, al plantear la necesidad de que el hombre colabore en las actividades domésticas. Las mujeres que tienen un trabajo fuera del hogar se ven forzadas a una situación de «pluriempleo», al tener que hacerse cargo, además, del trabajo que exige el cuidado de la casa y de los hijos. Mientras tanto, los hombres, entre confusos y recelosos, temen perder una posición que ven natural porque «siempre ha sido así».

Hay una cierta inclinación a considerar a la mujer como

un grupo homogéneo, englobando a todas ellas, como si no hubiera diferencias en cuestiones tan relevantes como la clase social a la que pertenecen, la educación que han recibido y las características de la nacionalidad, la región o la localidad donde viven (rural o urbana). Este planteamiento entraña serios peligros que pueden conducir a conclusiones poco esclarecedoras. La situación actual de la mujer en las comunidades pesqueras es un ejemplo de los peligros que entrañan las generalizaciones. El trabajo del pescador es diametralmente opuesto a la mayoría de los empleos de la gente de tierra. La separación casi permanente del hogar es un factor muy significativo para analizar las

GENTES DEL MAR

tar ahora es la actitud negativa hacia el trabajo fuera del hogar que se da entre las mujeres. A la pregunta de si una mujer debe trabajar en el caso de que el marido gane lo suficiente, un 65 por 100 respondió que no, y un 11 por 100 que según los casos; sólo un 24 por 100 de las entrevistadas se mostró partidaria de trabajar (1).

El rechazo al trabajo de la mujer casada fuera del hogar no ha sido una constante entre los pescadores. Durante el siglo pasado y buena parte de éste, las mujeres contribuían al sustento de la familia pescadora con su trabajo dentro y fue-

las fábricas de salazón. A finales del siglo pasado y comienzos de éste funcionaban quince fábricas de salazón, que empleaban entre nueve y catorce mujeres cada una, según el volumen de sardinas capturado. Pero en 1915 las fábricas tuvieron que cerrar por la caída en las capturas, «debido a la utilización masiva de bombas en los años anteriores». En la actualidad sólo hay una fábrica de conservas. También han desaparecido las *rederas*, como consecuencia de «la irrupción del nilón, puesto que, con este nuevo material, los aparejos sufren muchas menos roturas». Asimismo, la ac-

próxima decidió enlatar el atún. Pero el golpe de gracia que acaba con las vendedoras lo da el desarrollo del sistema de comunicaciones entre los pueblos: «Al establecerse comunicaciones por carretera entre Valle Gran Rey y los núcleos de población del norte-este de la isla, aparece en nuestra comunidad la figura del 'furgoneta'. Estos señores se dedicaban a comprar pescado en Valle Gran Rey y revenderlo en Arure, Vallehermoso, S. Sebastián, Hermigua. Al principio sólo compran pescado blanco, luego también chicharros y caballas —con lo que las mujeres pierden definitiva-



ra de la casa. Según el estudio realizado por Calo Lourido en la Villa del Porto do Son, las mujeres tenían tres opciones: transportar el pescado a los pueblos cercanos y venderlo, atar redes, o trabajar en las industrias de salazón. A las mujeres que compraban el pescado en el muelle y posteriormente lo revendían en otros pueblos las llamaban *pecas*: «Era éste un oficio esclavo, pues muchas de estas *pecas* salían todas las madrugadas a llevar, sobre sus cabezas, el pescado a aldeas situadas a diez y quince kilómetros en el interior, y eso caminando descalzas por veredas del monte». Las *rederas* cobraban un salario por reparar las redes averiadas. El tercer tipo de oficio al que podían acceder las mujeres era el de obreras en

tividad de las *pecas* es muy pequeña debido a la aparición de «los intermediarios con furgonetas y camiones» (2).

En las pequeñas comunidades pesqueras de las Islas Canarias, la mujer cumplía una función esencial en la economía doméstica: «Antes de estar construida la carretera, las mujeres salían a vender el pescado a los pueblos vecinos. A veces se llegaba muy tarde de pescar, sobre las cuatro, y como el camino era largo y caía la noche, se salaba el pescado para venderlo al día siguiente. Antes las mujeres trabajaban muy duro» (3). En la comunidad pesquera de Valle Gran Rey (La Gomera), el papel de la mujer en la comercialización del pescado se redujo cuando una factoría de pescado instalada en una localidad

mente su papel en la comercialización del pescado—, y, finalmente, túnicos» (4).

En el País Vasco la mujer ha trabajado como redera o como vendedora de pescado, pero estas actividades parece que han desaparecido (5). No obstante, todavía pueden encontrarse algunas mujeres desarrollando labores relacionadas directamente con los barcos de pesca: las *neskatillas*, mujeres que se encargan de la provisión del barco (*viveres*, etcétera) y de recoger las cajas donde se transporta el pescado capturado a las fábricas. EL patrón del buque se comunica con ellas desde alta mar, indicándoles a qué hora van a llegar a puerto, cuánto pescado traen, si deben preparar el arte de repuesto, etcétera. El salario de las *neskatillas* es,

como en el caso de los pescadores, «a la parte». Reciben «media parte»; una «cuarta» proviene del armador, la otra de lo que corresponde a los marineros.

Excepcionando el caso de las *neskatillas* y de las mujeres que mantienen algún tipo de actividad relacionada con la comercialización del pescado, que parece ir disminuyendo poco a poco, la tendencia general observada en las comunidades pesqueras es la de relegar a la mujer a las funciones que tradicionalmente se le han asignado: procreación, cuidado y educación de los hijos, administración de los ingresos aportados casi exclusivamente por el marido, así como todos los trabajos propios de lo que se ha dado en llamar «ama de casa».



El rechazo al trabajo de la mujer casada fuera del

El sector pesquero ha sufrido una profunda transformación en lo que va de siglo, y especialmente en los últimos veinticinco años, período en el que se aceleró el proceso de industrialización y las estructuras sociales y económicas se modificaron sustancialmente. La introducción de buques de mayor tamaño y autonomía, con un alto grado de mecanización, marcó la frontera entre una actividad artesanal y un sistema de producción industrial. La inversión que se ha producido en la participación de la mujer en la actividad laboral debe explicarse a partir de las transformaciones de la estructura económica del sector. Asimismo, debe consi-

derarse que, paralelamente a estos cambios, se han ido modificando las actitudes, que tratan de adecuarse al nuevo papel asignado a la mujer, como consecuencia de su marginación de la actividad laboral que trajeron las nuevas estructuras económicas. ■

José-Manuel
MONTERO LLERANDI

Notas

(1) Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, *La situación social de los pescadores españoles* (Madrid, Fundación Uni-

hogar es una actitud reciente

versidad-Empresa, 1984) (Investigación no publicada).

(2) Francisco Calo Lourido, *La cultura de un pueblo mariner: Porto do Son* (Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 1978), páginas 84 a 88.

(3) José Pascual Fernández y Andrés J. Pé-

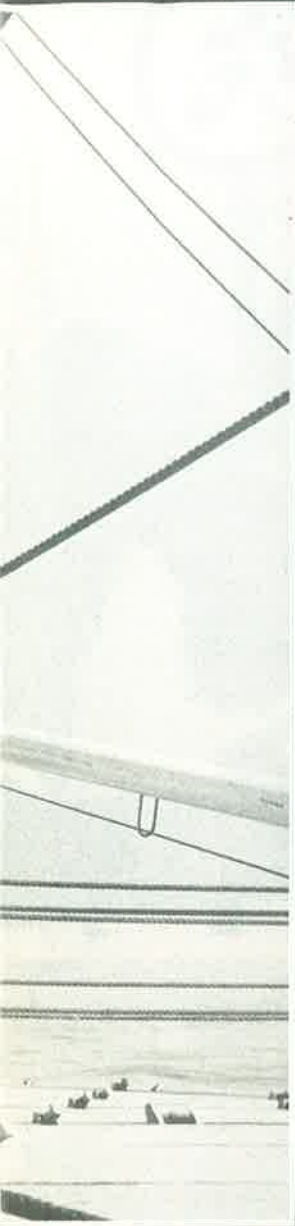
rez Sosa, «San Miguel de Tajao» en *La pesca en Canarias. Aproximación antropológico-social* (Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1982), página 38.

(4) Ciro Mesa Moreno, «Antropología social de las comunidades pesqueras. Valle Gran Rey», en *La pesca en Canarias. Aproximación antropológico-social* (Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1982), página 96.

(5) Felipe Barandiarán Irizar, *La comunidad de pescadores de Pasajes de San Juan. Ayer y hoy* (Oiartzun, 1982), páginas 180 y 304.



PROCESOS PATOLOGICOS EN UN BUQUE MERCANTE



Estamos ante los resultados de una investigación de las que la sociología llama *de campo*, esto es, realizada directamente en el medio y con las personas concernidas. El autor, doctor Jorge Herrador Aguirre, médico de medicina marítima del ISM en Gijón, ha elaborado el siguiente informe en colaboración con los doctores V. Boissonat, J. L. Certain y F. Jung, de Francia, a partir de los diagnósticos realizados a bordo por un médico que permaneció embarcado con la tripulación estudiada durante todo el proceso de la investigación. La extensión del período abarcado, la inmediatez del trabajo y el rigor de la exposición confieren un particular valor a este documento.



EMPECEMOS por reseñar las características del estudio realizado. Digamos, entonces, que todos los diagnósticos han sido obtenidos por un médico que estaba a bordo del buque estudiado. El material sanitario del que disponía era casi equiparable al de un barco-hospital.

La patología que se menciona a continuación es toda la que se presentó en el buque durante un período de quince meses, transcurridos

entre los años 1980 y 1985, a razón de dos meses y medio por año.

El barco estudiado es un mercante frigorífico de 88 metros de eslora y 1.800 TRB. Efectúa entradas a puerto cada tres semanas. La zona de navegación en la que se efectuó el estudio es la del Atlántico Norte.

La tripulación estaba compuesta por quince ciudadanos franceses, sujetos a un convenio de cuatro meses de trabajo y dos de vacaciones. Clasificados por su edad, los tri-

pulantes ofrecían el siguiente cuadro: uno de más de 50 años (6,6 por 100); ocho de edades comprendidas entre los 30 y los 50 años (53,3 por 100), y 6 de entre 20 y 30 años (40 por 100 del total).

Los procesos patológicos diagnosticados fueron los que se reseñan en el cuadro I. Consideremos ahora los resultados.

Desde el punto de vista de la incidencia patológica, encontramos que el total de casos clínicos atendidos durante los 15 meses que duró la in-

vestigación fue de 118. El total de patologías por tripulante, siempre en relación al período de 15 meses abarcado, alcanzó una media de 7,86. La media anual de patologías por tripulante fue de 6,29.

Si atendemos a la accidentalidad, nos encontraremos con que los procesos patológicos debidos a causa accidental fueron 55. El porcentaje de accidentes sobre el conjunto de procesos patológicos fue, en consecuencia, del 46,6 por 100.

Al examinar las entidades

nosológicas por grupos nos encontramos con el panorama que se observa en el cuadro II.

A la vista de lo cual, podemos llegar a varias conclusiones de interés. La primera es que se observa una mayor incidencia patológica anual en el mercante estudiado (6,29) que en la población española en general (5,3).

Llamamos la atención sobre el hecho de que el 46,6 por 100 de las consultas estén originadas por un accidente. Estas cifras, que coinciden con las aportadas por la experiencia del buque «Esperanza del Mar» (un 40 por 100 de accidentes sobre un total de 1.257 consultas efectuadas) pone de manifiesto la gran siniestrabilidad del sector marítimo.

Puede resultar sorprendente la discordancia que aparece si comparamos ese 46,6 por 100 recién comentado con el 18 por 100 de accidentes atendidos por el Centro Radio-Médico del ISM durante 1985, sobre un total de 2.885 consultas. El dato toma



PREOCUPAN LOS ALTOS INDICES DE ALCOHOLISMO

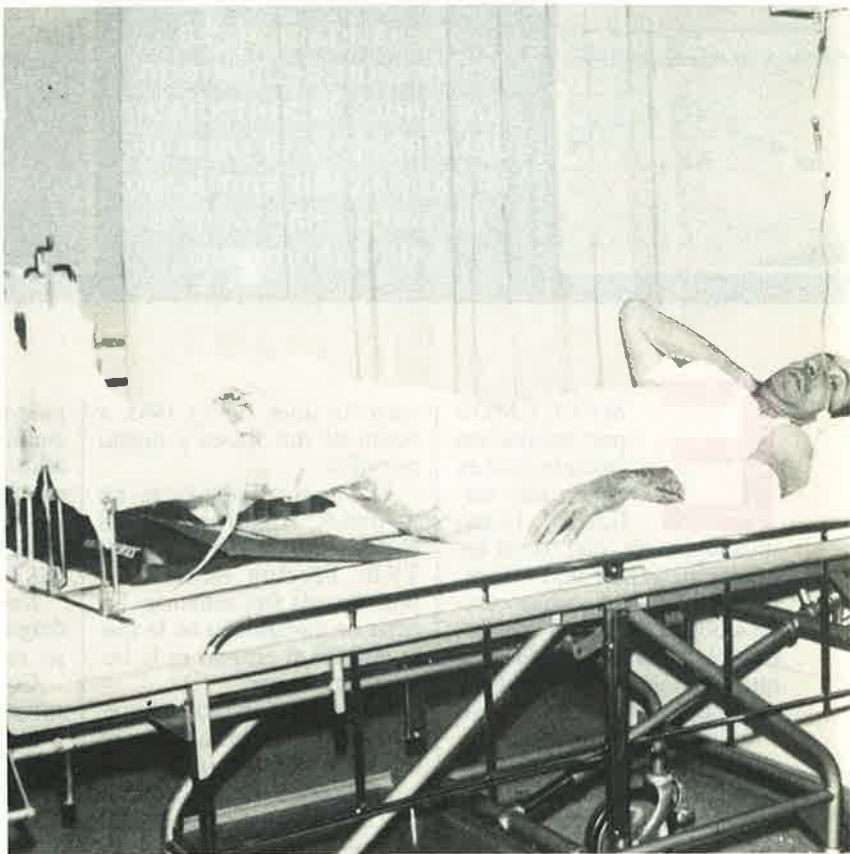
otras dimensiones si consideramos que, siendo muchos de los accidentes de escasa gravedad, no se requiere la intervención del Centro Radio-Médico, en tanto que sí se acude al médico cuando éste se encuentra próximo al accidentado.

Refirámonos ahora a los accidentes tratados. Entre ellos, se hace preciso destacar:

1. Una fractura temporoparietal sobre cuatro fracturas habidas. La fractura mencionada determinó la muerte instantánea del trabajador.

2. Nueve casos de lesiones y cuerpos extraños en los ojos. De entre éstos, ocho sucedieron durante la realización de labores de restauración de pintura y eliminación

Y ello por dos razones: por su incidencia elevada (4,2 por 100 del total de los casos) y por su gravedad, de difícil tratamiento en un medio aislado y con problemas importantes de convivencia.





CUADRO 1

	N.º de casos
AFECCIONES DERMATOLÓGICAS	17
HERIDAS	16
DISTENSIONES-CONTUSIONES	15
AMIGDALITIS - FARINGITIS	11
LESIONES Y CUERPOS EXTRAÑOS OCULARES	9
DISPEPSIAS	8
LUMBALGIAS - ARTRALGIAS	6
OTITIS	5
ALCOHOLISMO-P. PSIQUIÁTRICOS	5
QUEMADURAS	4
CONJUNTIVITIS	4
BRONQUITIS - NEUMONIA	4
PROCESOS DENTALES	4
FRACTURAS	4
LUXACIONES	1
GRIPE	1
H. T. A.	1
HEMORROIDES	1
FLEBITIS	1
ARTRITIS GOTOSA	1

leo habituales en un mercante, incluso cuando tienen poca experiencia. Cuando el mal tiempo entraña la aparición de movimientos bruscos del buque, la tripulación toma precauciones y alertas suplementarias. Son también numerosas las labores que se oponen para «más adelante» cuando el mal tiempo aumenta la peligrosidad del medio.

4. Dejando los accidentes de lado, los dos grandes grupos de entidades nosológicas

resultan ser las infecciones respiratorias agudas y los procesos dermatológicos.

Entre las primeras, que constituyen un 17,7 por 100 del total, se incluyen las amigdalitis, faringitis, otitis, bronquitis, neumonías y gripes. No se ha detectado ningún factor que pueda considerarse predisponente, ya que el barco contaba con ventiladores deshumidificadores en todas las dependencias. Téngase en cuenta igualmente que

CUADRO 2

	N.º de casos	% del total
ACCIDENTES	55	46,6
INFECCIONES RESPIRATORIAS AGUDAS Y/O COMPLICACIONES ASOCIADAS	21	17,1
PROCESOS DERMATOLÓGICOS	17	14,4
ALCOHOLISMO / P. PSIQUIÁTRICOS	5	4,2
CONJUNTIVITIS	4	3,3
ENFERMEDAD DE TRANSMISIÓN SEXUAL	0	0,0
OTROS	16	13,5

de óxido. Todos los casos fueron de carácter leve y habrían podido evitarse de utilizar los trabajadores gafas protectoras. No obstante, tanto éste como otros materiales de protección laboral deberían mejorar mucho su diseño, si se desea que los trabajadores se decidan a servirse de ellos.

3. Una gran cantidad de heridas y contusiones habidas vinieron facilitadas por las reducidas dimensiones del espacio de trabajo, por su enfractuosidad y por lo muy resbaladizo del suelo de cubierta y máquinas.

No obstante, es posible que la inestabilidad del medio, muy citada como causa de accidentes en la mar, no lo sea tanto, en comparación con las otras causas mencionadas anteriormente, por lo menos en lo que se refiere a la Marina Mercante. Es realmente extraordinaria la adaptación del trabajador del mar a los movimientos de bambo-

el estudio se realizó en sucesivos períodos veraniegos, con lo que los cambios de temperatura entre la intemperie y el interior del buque tampoco resultaban problemáticos.

La importante incidencia de los procesos dermatológicos (14,4 por 100 del total) puede entenderse cuando se entra en su detalle. Una tercera parte de ellos fueron debidos a abscesos cutáneos y panadizos. Como se sabe, éstos se producen al coexistir pequeños traumatismos y pinchazos —lógicos e inevitables, tratándose de una población trabajadora— con una falta de higiene y limpieza de las zonas afectadas. Más de un tercio del resto de los procesos dermatológicos tratados habían sido producidos por dermatitis de contacto, de las que fueron víctimas preferentes los trabajadores de máquinas, que manipulan con frecuencia gasoil, aceites y fuertes detergentes desengrasantes.

5. Preocupa la proporción de procesos siquiátricos y de patologías relacionadas con el alcoholismo. Y ello por dos motivos. En primer lugar, por su no pequeña incidencia: 4,2 por 100 del total de casos. En segundo término, por su gravedad, de difícil tratamiento en un medio que se caracteriza por su aislamiento y las graves dificultades de convivencia que comporta.

5. Si sumamos las conjuntivitis diagnosticadas con las lesiones y los cuerpos extraños oculares, nos encontramos con una incidencia de conjunto que alcanza el 11 por 100 del total. Esto quiere decir que la población trabajadora del mar es víctima relativamente frecuente de enfermedades y accidentes oftalmológicos.

7. Destaca en este estudio la falta absoluta de incidencia de las enfermedades de transmisión sexual. La explicación puede encontrarse en las características particulares del barco estudiado: éste recalaba por lo general en un puerto próximo al lugar de residencia de los trabajadores, por lo que éstos, al tocar tierra, se alojaban en sus propios domicilios. ■

Jornadas
sobre tecnología
y construcción naval

HACIA EL BUQUE DEL FUTURO

La reindustrialización del sector naval español pasará por la innovación tecnológica y la diversificación a otros campos industriales implicados, tengan o no en origen relación con el naval. Por tal vía apuntan los proyectos de la Administración para superar la crisis que afecta a este importante sector de nuestra economía. Las posibles acciones para conseguirlo fueron debatidas en Madrid, en el transcurso de una «Jornada sobre nuevas tecnologías en la construcción naval».

La «Jornada sobre Nuevas Tecnologías en la Construcción Naval» subrayó la importancia de la renovación tecnológica en la lucha por la superación de la crisis que sufre actualmente este sector, de importancia considerable dentro de nuestra economía.

T

ANTO el Director General de Innovación Tecnológica del Ministerio de Industria, Florencio Ornia, como el Presidente de la División Naval del INI, Pedro Sancho, coincidieron en la necesidad que tiene la construcción naval española de adaptarse a todos los cambios tecnológicos. Ornia subrayó que «el sector naval, a pesar de ser tradicional, tiene una gran capacidad tecnológica infrautilizada que nos ha sorprendido a todos». Ornia señaló la oportunidad del momento español para no perder el tren de las innovaciones, ya que el ingreso de España en la CEE constituye un factor catalizador para aumentar la competitividad de la industria y posibilitar la participación española en los programas de Investigación y Desarrollo (I + D) comunitarios.

Aunque, evidentemente, existen aún ciertas limitaciones estructurales que pueden condicionar el despegue tecnológico español —pequeña proporción de grandes empresas en el conjunto, pertenencia de estas empresas a sectores tradicionales, existencia de unas PYME escasamente tecnificadas, inexistencia de empresas multinacionales españolas— se detectan una serie de aspectos favorables, que el director general de Innovación Tecnológica resumió así: «En primer lugar, la aparición de actividades asociadas a las nuevas tecnologías que suponen una ruptura de la distribución sectorial y empresarial tradicional. En segundo lugar, la posición de un colectivo cada vez mayor de empresas alrededor de un nuevo entorno tecnológico que se caracteriza por la clara identificación tecnología-valor añadido, y la pérdida de importancia relativa de los apoyos fiscales sobre los servicios de in-

formación y asesoramiento tecnológico.»

«Se trata, en definitiva —señaló Florencio Ornia—, de liberar recursos tecnológicos para su empleo en otras actividades, o en las mismas pero con mayor contenido innovador. Creo que existe capacidad tecnológica excedente que es preciso reorientar, lo que exige mejorar la asimilación y lograr un salto cualitativo en materia de nuevos desarrollos.»

El director de la División Naval del INI, Pedro Sancho, profundizó en estos mismos conceptos, aunque advirtió que «hablar de nuevas tecnologías, cuando hay un problema de supervivencia del sector, podría parecer frívolo. Y, sin embargo, creo que es, con mucho, el debate más serio que la construcción naval tiene por delante y en el que le va el ser o no ser a medio plazo». En este sentido, el presidente de la División Naval del INI explicó que «después de haber ajustado la oferta a la demanda y de realizar los cambios es-



estructurales por medio de la reconversión, es preciso saber hasta dónde vamos, y eso se tiene en cuenta en el cambio cualitativo de todas las coordenadas de la innovación». Y Sancho aclaró que la innovación está enfocada en tres campos: la organización, los productos y el producto naval en sí. Campos que han estado muy abandonados porque la actividad naval española no ha obedecido a un plan concreto y no ha existido correlación entre innovación y productividad.

Según se desprendió de estas Jornadas, la División Naval del INI puede convertirse en uno de los principales demandantes de las nuevas tecnologías, además de movilizar sectores independientes en principio del naval. En concreto, la División ha destinado este año un presupuesto de 800 millones de pesetas para I + D, y en el bienio 1984-85 destinó 2.100 millones. La cifra de inversión en este capítulo, si nuestro país fuera capaz de aprovechar todas las oportu-

nidades, sería del orden de 10.000 a 15.000 millones de pesetas anuales.

Las intenciones de la División Naval del INI son las de aplicar una renovación a fondo de todo el sistema productivo. Para ello, y entre otras medidas, recientemente se ha llegado a un acuerdo con la firma japonesa Mitsubishi para la cooperación tecnológica y, especialmente, para el aprendizaje de métodos de trabajo. Por este acuerdo, alrededor de 500 trabajadores españoles acudirán a las instalaciones Mitsubishi, en Japón, durante tres años. Además la empresa nipona ayudará a la selección de inversiones y de «cad-cam» (diseño y producción de buques por ordenador), además de a la adecuación de los talleres.

Otro acuerdo similar se ha hecho con la empresa sueca Gotaverken-Arendal, de cara a la introducción de Astano en el mercado off-shore de plataformas petrolíferas, porque esta empresa es

la que más alto nivel de tecnología tiene en esta especialidad y porque cuenta con una experiencia similar a la de Astano.

También quedó claro en las Jornadas que, a pesar de los problemas que puede plantear a los trabajadores la introducción de tecnología, no irá unida a la destrucción de empleo. «La aplicación de tecnología avanzada —dijo Pedro Sancho— requiere suplementar las actuales estructuras industriales con otras, y sólo a medio plazo pueden llegar a producirse excedentes en ciertos segmentos que serían susceptibles de recolocación», dijo.

En estas jornadas tuvo especial relieve la participación de España en el proyecto «Eureka», que será el punto de encuentro para las empresas y centros de investigación españoles en su nueva andadura abierta a la competitividad europea. En este sentido, hay que destacar la favorable acogida al proyecto de Buque Pesquero del año 2000, en el que España tiene

una participación del 60 por 100 y en el que se espera que, junto con la Administración, estén presentes también empresas del sector y armadores de buques de pesca. Partiendo de la capacidad contrastada de diseño e ingeniería naval, el proyecto prevé la integración de las empresas ya citadas con las dedicadas a otras actividades, como motores, electrónica, comunicaciones, sistemas expertos, sistemas iniciales, robótica, propulsores, sistemas de tratamiento y conservación, instrumentación y control, ya que sólo el 30 por 100 del buque pertenece al campo de la ingeniería naval.

Fue precisamente la ponencia «Los buques del año 2000. España en vanguardia tecnológica» una de las que más expectación levantó en estas Jornadas de Construcción Naval. Aunque el término «Buque del Futuro» no está totalmente definido, sí quedó claro que lo que debe ofrecerse a un armador debe ser una embarcación adecuada al tipo de tráfico que tenga previsto realizar. Las dos condiciones para que un buque tenga éxito radican en el precio y en que los gastos de explotación sean reducidos. Para ello, es imprescindible la simplificación del proceso productivo, por medio de la aplicación de nuevas técnicas: generación automática de proyectos, utilización de la informática, etc. También se pueden reducir los gastos por bajo consumo de combustible (con un cuidadoso estudio de las formas del buque, elección de motores de carrera larga, aprovechamiento del calor residual de los gases de escape). En función de estos datos, la División Naval del INI ha proyectado el «NOVA 90», con el que espera conseguir el «Buque del Futuro». ■



C. H. C.

SUCEDIO EN 30 DIAS

DEBATE SOBRE NEGOCIACION COLECTIVA

Empresarios, representantes sindicales y trabajadores se reunieron durante los días 29 y 30 de enero en Madrid, para analizar los distintos procesos de negociación colectiva en el sector marítimo. En estos debates, cuya organización corrió a cargo del Instituto Marítimo Español (IME), los asistentes a las jornadas analizaron la realidad del sector marítimo español y de las empresas que lo configuran, desde la perspectiva de la negociación colectiva. Los temas a debatir eran muchos: análisis e información de la experiencia negociadora del sector en el año 1985; diagnóstico de las variables económicas y sociales nacionales a tener en cuenta en la negociación colectiva de 1986; identificación de los aspectos esenciales del sector, objeto directo de negociación en los próximos convenios y actitudes de los interlocutores, centrales sindicales y empresarios, ante un nuevo convenio. Sin embargo, en opinión de Julio Santos, asesor jurídico del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), aunque los debates que surgieron en las jornadas fueron interesantes, no se llegó a una conclusión que pudiera llevarse de forma unitaria a la negociación colectiva de este año. **«Se comprobó una vez más —añadió Julio Santos— la anarquía existente en todas las empresas del sector marítimo. Me temo que las conclusiones de las jornadas no van a repercutir para nada en la negociación de este año.»**

En los mismos términos se expresó Luis María Franco, secretario general de la Federación de Transportes de UGT. **«Fueron unas charlas instructivas, pero nada más. Hubo una exposición de posturas por ambas partes, sin que ninguna de ellas lograra convencer a la otra.»**

Para Jesús Ribes Rubira, secretario general de Naviera de Castilla, que habló del marco legal de la contratación colectiva, **«en las jornadas se reflejaron los problemas existentes entre empresarios y trabajadores, pero también la voluntad de ambas partes para intentar resolverlos,**

sin olvidar la crisis que atraviesa el sector».

El tema que suscitó mayor interés entre los participantes fue la necesidad de firmar un convenio general para la Marina Mercante, que pusiera fin a algunos puntos de la Ordenanza del sector que ya han quedado totalmente desfasados. Pedro Pablo Casares, asesor jurídico de ANAVE, expuso una panorámica sobre el convenio general del sector que el año pasado firmaron únicamente la patronal y UGT. El representante de ANAVE destacó las ventajas de un convenio general **«porque establece una homologación de la normativa aplicable a los trabajadores del mar y a las relaciones laborales de carácter general de la Marina mercante».**

Luis María Franco, de UGT, se mostró partidario de un convenio general de directa aplicación para todas las empresas. Durante su charla habló sobre las horas extras y solicitó que su valor superara en un 25 por 100 a la hora ordinaria. En la actualidad, la hora ordinaria supone aproximadamente unas 800 pesetas y la extra, unas 300.

HUELGA EN LOS PUERTOS

La actividad de carga y descarga, de los puertos españoles, podría quedar totalmente paralizada durante los días 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20, 21 y 22 de marzo y 2, 3, 4, 5 y 6 de abril, de llevarse a cabo la huelga convocada por la Coordinadora de la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP) y las centrales sindicales CCOO, UGT y CNT. Esta decisión fue ratificada en una asamblea celebrada en Madrid el pasado día 22 de febrero, a la que asistieron 320 delegados, en representación de un colectivo de 10.655 trabajadores.

Bajo el lema «no admitiremos una reforma portuaria impuesta desde el poder que errase los derechos e intereses de los trabajadores», los asistentes a la asamblea debatieron una alternativa **«contra las pretensiones del gobierno de**

privatizar los puertos». El punto base de dicha alternativa consiste en exigir a la Administración que se sienta a negociar **«ante la necesidad de ordenar el sector mediante la creación de un organismo público que controle toda la actividad portuaria».**

La Coordinadora y las centrales sindicales convocantes de la asamblea señalaron que cualquier reorganización del sector debía garantizar como mínimo los siguientes criterios: la existencia de una empresa estatal de los estibadores que asegure los puestos de trabajo; la exclusividad en las faenas portuarias de los profesionales, sin intrusismo laboral, y la elaboración de un convenio marco para todo el sector. **«No podemos esperar —dijeron— a que el gobierno refuerce su intención privatizadora, alargando el estado de deterioro en nuestros colectivos. Hemos de conseguir, ahora, una negociación definitiva Administración-empresas, que aclare nuestro futuro en los puertos.»**

Tras las acusaciones vertidas sobre el Gobierno, los representantes de los estibadores portuarios aprobaron un documento que contiene una serie de propuestas sobre la reorganización del sector, consideradas como punto de partida de cualquier negociación. En el documento se especifica que las empresas portuarias y la OTP deben reconocer expresamente que los estibadores, dada su condición de trabajadores fijos de plantilla de los puertos del Estado español, con dedicación y disponibilidad permanente a las necesidades del servicio público, tienen derecho a disfrutar de todos y cada uno de los derechos que el vigente Estatuto de los Trabajadores reconoce a favor del personal fijo de cualquier plantilla. Se solicita también que se reconozcan explícitamente los derechos y obligaciones contenidos en los convenios colectivos que rigen las relaciones laborales del sector y los derivados del conjunto de relaciones jurídicas existentes en la cooperativada responsabilidad empresarial. Otro de los puntos se refiere a que la OTP, en su calidad empresarial y de órgano de máximo nivel de representación, reabra urgentemente la mesa negociadora aceptando la relación jurídica laboral que la vincula en la actualidad con todos los estibadores portuarios, asumiendo las obligaciones y compromisos que de ella se derivan.



La actividad de carga y descarga en los puertos españoles podrá verse paralizada durante quince días, entre el 6 de marzo y el 6 de abril, si los trabajadores atienden la convocatoria de la OTP.

MAS CONTROL SOBRE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA

Cien países de los cinco continentes han llegado a un acuerdo en Ginebra para reglamentar de manera más estricta las condiciones de matriculación de los barcos, si bien manteniendo la existencia de las banderas de conveniencia, aunque con mayores controles.

El acuerdo ha sido elaborado en un congreso organizado por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y entrará en vigor dentro de cinco años, plazo mínimo para que el 40 por 100 de sus firmantes lo ratifiquen. La nueva normativa fue solicitada hace más de diez años por los países en vías de desarrollo, que disponen de una flota marítima incapaz de competir, en muchas ocasiones, con las banderas de conveniencia. También

se pidió por la ausencia de legislación internacional, que permite a los armadores de los países industrializados matricular sus barcos tanto bajo su pabellón nacional como bajo los países de conveniencia.

Cuando el nuevo acuerdo tome vigencia tendrá que haber un verdadero vínculo entre el barco, el propietario y el Estado al que pertenece y la bandera que se ize en el mástil. Así, cada Estado, incluidos los de conveniencia, tendrá que disponer de un registro marítimo en el que estén matriculados forzosamente todos los barcos que enarbolan su pabellón. Por otra parte, el barco deberá contar con una parte significativa de su tripulación reclutada en el país en que está registrado. Esta condición puede sustituirse por una participación en la propiedad del barco, igualmente significativa, por ciudadanos del Estado en cuestión. Por último, en dicho Estado deberá residir un representante debidamente acreditado de la compañía propietaria.

Con este acuerdo se pretende poner fin a la existencia de compañías «fantasmas», que poseen más o menos la mitad de la flota que porta banderas de conveniencia, o sea, el 15 por 100 de la mundial.

EL ISM PROMUEVE DOS INVESTIGACIONES

Bajo el título «Investigación sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques mercantes y pesqueros», un equipo de sociólogos, psicólogos y marinos mercantes realizará un minucioso informe, basado en encuestas e informes de recogida directa, que servirá para la elaboración de un plan de acción que permita incidir sobre esas condiciones de vida y trabajo a bordo de las embarcaciones.

Este trabajo, en el que el Instituto Social de la Marina invertirá diez millones de pesetas, estará dirigido por los psicólogos y marinos mercantes Jesús Carbajosa Méndez y José Giménez Castillo, y por el Jefe del Servicio de Medicina Marítima del citado organismo, Fernando Alvarez. En él participarán también un capitán de la Marina Mercante, un patrón de pesca de altura, un mecánico na-

SUCEDIO EN 30 DIAS

val mayor y un patrón mayor de cobotaje. Completarán el grupo dos sociólogos, Mario Casado y Sebastián Sarasa, especialistas en Inspección Técnica de Seguridad e Higiene en el Trabajo y en Investigaciones de Campo, respectivamente, y dos expertos en Informática y Relaciones Humanas en el ámbito marítimo.

Todos ellos estarán apoyados por un equipo de encuestadores, conocedores del entorno marítimo pesquero, distribuidos por las distintas zonas costeras del territorio español. La presencia de estos encuestadores viene determinada por el hecho de que el instrumento esencial de prospección estará basado, además de en la observación directa, en la recogida de información general de cada buque a través de entrevistas con los responsables de cada departamento y miembros de la tripulación.

Los trabajos de este proyecto dieron comienzo el pasado 6 de febrero, en Barcelona, con la celebración de una primera reunión a la que asistió una representación del Instituto Social de la Marina, integrada por la Directora Provincial y



por dos miembros del servicio de Empleo y de Medicina Marítima.

El segundo proyecto que abordará el Instituto Social de la Marina es una investigación sobre la Ordenación Jurídica de las Relaciones Laborales en el Mar. Su objetivo es detectar si la actual normativa es la adecuada, teniendo en cuenta el reciente ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, así como plantear los cauces de evolución en aque-

llos puntos en que la legislación se haya quedado desfasada.

Para llevar adelante este estudio, el ISM ha contratado un prestigioso equipo de abogados que será coordinado por Manuel Carlos Palomeque, catedrático de Derecho del Trabajo y Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Salamanca. El costo total será de dos millones de pesetas. Los acuerdos correspondientes fueron firmados en los últimos días de enero por el Director General del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, y los representantes de las partes interesadas. Los plazos de ejecución para ambos trabajos son de ocho meses para el primero y de seis para el segundo.

BREVES

● MENOS BARCOS AMARRADOS EN 1985

El número de barcos amarrados y tonelaje inactivo, tanto de carga seca como buques tanques, descendió el pasado año, según el registro publicado por el consorcio Lloyds de Londres. El número total de buques amarrados fue de 1.212, con 54,28 toneladas de peso muerto, frente a los 1.368, con peso muerto de 65,65 millones de toneladas, que había en diciembre de 1984.

● COOPERACION HISPANO-NORUEGA

La firma noruega Maritime Werst participará con el 25 por 100 del capital social de una importante instalación de cría de pescado, que se construirá en el noroeste de España, por un coste total de alrededor de 25 millones de dólares. La factoría será una instalación flotante, con capacidad de producción de 3.000 toneladas/año de trucha arco-iris y comenzará su actividad en 1987. Su objetivo será cubrir las necesidades del mercado español e incluso el francés. En esta iniciativa también participaría el INI, con otro 25 por 100. El resto del capital será privado, en proporción del 20 por 100 de capital noruego y el 30 por 100 restante español.

● PRIMER REMOLCADOR DE LA DGMM

Ha sido botado, en Santander, el primer remolcador propiedad de la Dirección General de la Marina Mercante, que será el cabeza de serie de cinco que este organismo dedicará a las operacio-

SAMARIN + SERVICIO + EXPERIENCIA

ELECTRONICA NAVAL



Radioteléfono VHF 25w **KELVIN HUGHES** Husun-60 canales 54+6 privados. Cumple nuevas normas de doble escucha y canal 70 (sólo recepción).



Pilotos automáticos **CETREK** gobierno mecánico o hidráulico. Gran variedad de accesorios, controles remotos, interface Loran, etc.

También disponemos de radioteléfonos **SAILOR**, radares en color, sondas en color o gráficas, loran-C, facsímil **KODEN**, y r. satélite **WALKER**.

SAMARIN
ELECTRONICA NAVAL

Aribau, 162-166, Entl.º M - 08036-BARCELONA
(93) 237 08 81 - 237 07 71 - Telex 53199

nes de salvamento y lucha contra la contaminación.

El remolcador, que ha sido construido por la empresa Astilleros de Santander, tiene un valor de 1.325 millones de pesetas y toda su tecnología es de origen español. Cuenta con 57 metros de eslora, 13,3 de manga y 6,40 de puntal, 5 metros de calado y un peso muerto de 1.000 toneladas. De todas las innovaciones con que cuenta el remolcador son de destacar las «maquinillas» de remolque, que proporcionarán un tiro de 100 toneladas, y sus bombas contra incendios, que son capaces de arrojar 2.400 metros cúbicos de agua/hora.

● NUEVA CASA DEL MAR EN FINISTERRE

El Director General del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, inauguró la casa del Mar de Finisterre (La Coruña) que ha sido construida por dicho organismo.

La nueva Casa del Mar consta de tres plantas, con un total de 939,66 metros cuadrados. Su coste ha sido de unos cuarenta y nueve millones de pesetas. En la planta baja se encuentran las oficinas de la Dirección Local del ISM y el aula de Formación Profesional. En la primera, la zona de bienestar, con hogar del pensionista, bar y sala de juegos. En la segunda está la clínica local, que cuenta con instalaciones para internamiento transitorio.

A través de la Casa del Mar de Finisterre, el ISM atiende a un colectivo que agrupa, además de a los beneficiarios de esta localidad, a los de Sardiñeiro, Ezaro y Dumbria, con 286 embarcaciones y 2.442 trabajadores, más sus familiares. También presta asistencia sanitaria a cerca de un millar de trabajadores del Régimen General de la Seguridad Social.

● SE INVESTIGARA EL FRAUDE MARITIMO

Un grupo intergubernamental encargó en Ginebra a la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo) la redacción de propuestas para mejorar la información sobre el fraude marítimo a nivel mundial. También se examinará la posibilidad de reemplazar conocimientos de embarque por certificados de tráfico y el establecimiento de niveles mínimos para los agentes de embarque.

Según recoge en su último número la revista del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), se cree que los 103 fraudes investigados en 1984 suponían 187 millones de libras y que alrededor de 1.500 millones de dólares de pérdidas podrían ser atribuidos al fraude marítimo.

FEBRERO		
Fecha	Medio	Noticia
25-I	La Cofradía de Pescadores de Gijón ofrece sus embarcaciones para combatir la marea negra producida por el naufragio del «Castillo de Salas».	P. Asturiana
26-I	Los pesqueros artesanales canarios «Paquita» y «Juana Rosa» son apresados por Marruecos.	P. Canaria
26-I	El pesquero santanderino «Nadalmar II» es apresado por las autoridades francesas. Se trata del primer barco capturado en aguas europeas desde el ingreso de España en la CEE.	P. Cantabria
27-I	Continúa el temporal en las costas cántabras y gallegas. Las flotas pesqueras permanecen amarradas. El yate norteamericano «Onde Rezaiz» naufraga en el Golfo de Vizcaya y el mercante «Yvonne» tiene que ser ayudado por los servicios de salvamento al encontrarse a la deriva.	P. Vasca
30-I	Se hunde en las costas de Málaga el mercante «Alpro». Desaparecen seis tripulantes.	P. Nacional
30-I	El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero, presenta el Plan de Flota.	P. Nacional
30-I	Se hunde el mercante alemán «Auberg» en la costa asturiana. Sin víctimas.	P. Asturiana
31-I	Liberados los pesqueros «Paquita» y «Juana Rosa» tras pagar un millón y medio de pesetas de multa.	P. Canaria
1-II	El marinero español Andrés Uribarren, de 27 años, muere al caer al agua en el puerto de Amberes, cuando se disponía a subir a su barco, el «MS Arial I» de bandera liberiana.	P. Belga
4-II	La Tripulación del buque Sanitario «Esperanza del Mar» recibe la Medalla de Oro al Mérito a la Protección Civil.	P. Nacional
5-II	El Boletín Oficial del Estado da a conocer las ayudas a los sardinales y artesanales canarios para la remodelación de estas embarcaciones.	P. Nacional
7-II	Los pesqueros andaluces «Playa de Ifach», «Paquita y Andrés» y «Madre de la Paz» son detenidos por una patrullera marroquí.	P. Andaluza
7-II	El Gobierno aprueba el Real Decreto que regula la constitución de las Organizaciones de Productores de Pesca (OPES).	P. Nacional
10-II	El pesquero guipuzcoano «Manuko Ama» es apresado por las autoridades francesas por faenar ilegalmente.	P. Vasca
11-II	El Puerto de Isla Cristina es bloqueado por 150 embarcaciones para protestar por las sanciones impuestas a pesqueros que fueron sorprendidos con artes ilegales.	P. Andaluza
12-II	Los pescadores gijoneses cobraron las ayudas concedidas por la Consejería de Agricultura y Pesca del Principado para paliar los daños ocasionados por la contaminación producida por el «Castillo de Salas».	P. Asturiana
12-II	La Comisión Europea anuncia las normas por las que se regirán las exportaciones españolas de conservas de atún y sardinas.	P. Nacional
12-II	El Parlamento de Cataluña aprobó la primera Ley de Pesca del Estado Español.	P. Catalana
12-II	Los restos del mercante «Alpro», hundido frente a las costas de Málaga, son localizados.	P. Andaluza
12-II	Gran Bretaña y Francia firman un acuerdo para construir un túnel ferroviario submarino bajo el Canal de la Mancha.	P. Nacional
14-II	Optimismo tras la primera reunión hispano-portuguesa para negociar un acuerdo de pesca fronterizo en la zona sur.	P. Nacional
14-II	Portugal anuncia la venta de los pesqueros españoles «Pomares» y «Marqués de Tilda», apresados en el verano de 1984.	P. Nacional
14-II	Los pesqueros gaditanos «Ifach de Calpe» y «Guardiola Perles» son apresados por patrulleras marroquíes.	P. Andaluza
16-II	Nuevo temporal azota las costas gallegas. La flota permanece amarrada y en algunos buques se registran heridos.	P. Gallega
17-II	La flota bacaladera gallega vuelve a faenar en aguas de Estados Unidos.	P. Nacional
19-II	El Boletín Oficial del Estado publica la normativa sobre las Organizaciones de Productores de Pesca (OPES).	P. Nacional
21-II	El carguero vasco «Escandinavia» se hunde a la entrada de la Ría de Vigo. No hubo víctimas.	P. Nacional
21-II	El pesquero canario «Modesto y Mariuca» embarranca en punta Stafford (Marruecos). La tripulación, a salvo, fue evacuada por el «Esperanza del Mar».	P. Canaria
21-II	Comienza en Nigeria la revisión de la causa judicial del capitán del petrolero «Izarra», José Luis Pecina.	P. Nacional
23-II	El Director General del Instituto Social de la Marina (ISM), Constantino Méndez, inaugura la nueva casa del mar de Finisterre.	P. Gallega
24-II	La proa del «Castillo de Salas», en cuyas bodegas había más de 30.000 toneladas de carbón, fue hundida, sin necesidad de explosivos, a unas 30 millas al norte de Cabo Peñas.	P. Nacional

LIBROS
DEL MAR

EL MARINO DE GIBRALTAR

Hay nociones, sentimientos o deseos —uno no sabe muy bien cómo llamarlos— que atraviesan la barrera del tiempo y de los libros como si fueran misteriosamente

hereditarios o contagiosos, y algunos de ellos se refieren al mar como espacio del mal, el sexo y el alcohol. Así es, aunque uno no sabría demasiado bien explicar por qué.



Por Rafael CHIRBES



EL mar —y repitámoslo: vaya usted a saber por qué— empalma los cerebros de los terrestres y los llena de crímenes, con sus correspondientes huidas; de botellas de whisky, ron o jerez, con su resaca posterior, y de sexos apresurados que evacúan a bordo o, más frecuentemente, nada más poner el pie en tierra, en cualquiera de los barrios de mala nota que languidecen o arden a orilla de los puertos en Barcelona, Amsterdam, Macao o Hamburgo.

En la metafísica literaria, mientras que la montaña purifica, el mar corrompe. La pureza se alcanza en las nevadas cumbres, o en los ascéticos desiertos de la Tebaida, y se pierde en la playa de Ostia, a un paso de donde bebieron y copularon hasta el amanecer los burgueses de Fellini en *La Dolce Vita*, y de donde apareció el cadáver de Pasolini con la cabeza aplastada. Circe, la que convierte a los hombres en cerdos, es un animal marino.

Según los libros, en las altiplanicies florecen los monasterios, con su perfume de pálidas violetas, mientras que en Estambul, Alejandría o la vieja Habana han crecido los burdeles hasta ocupar la extensión de miles de páginas escritas a lo largo de todos los tiempos.

En Kavafis, en Lawrence, en Forster, las aguas del mar, y el borde donde tierra y mar se besan, huelen a flujos humanos, licores y humos densos y narcotizantes.

Algo tendrá el agua cuando la maldicen, aunque uno —y va la tercera— nunca ha acabado de saber si esa fantasía de salobre y humores nació en la cabeza de los que se quedaban en el dique seco, mirando las chimeneas

que se hundían en el horizonte, o si fueron los propios viajeros quienes siguieron alimentando tantos sueños obscenos.

Margarita Duras —una de las mejores narradoras francesas contemporáneas—, cuando escribió *El Marino de Gibraltar*, quiso apuntarse a esa corriente malévol y marítima. En efecto, en los años en que escribió la novela, ella misma ingería cantidades sorprendentes de alcohol y el libro nació como fruto de una doble pesadilla. Escrita desde el delirio alcohólico, narra la aventura de un hombre que abandona a su amante en mitad de unas aburridas vacaciones en Italia, para embarcarse en un yate que pertenece a cierta misteriosa mujer. El yate recorre todos los puertos del mundo en busca de un marino que tal vez ni siquiera amó a la mujer, pero que le ha dado una excusa para seguir viviendo. Y vivir no es sino esa búsqueda sin esperanza; es más, con el temor, incluso, de que un día el marino pudiese llegar a aparecer. La historia de una mentira como otra. En el yate del deseo imposible, la búsqueda es la paranoia de una gran borrachera.

También el marinero de «*Tatuaje*» servía como excusa —en la canción de Quin-

tero/León/Quiroga y Piquer— a otra probable alcohólica dispuesta a recorrer todos los mostradores del puerto en la supuesta búsqueda de un marino marcado y con los cabellos del color... de la cerveza.

Puertos canallas, mujeres abandonadas, humos ponzoñosos y copas de aguardiente. Lugares por los que cruzan gentes que son sólo de paso, y que, por ello, no reparan en beber y amar hasta la muerte. Ese mal ambiguo de los puertos sería, en tal caso, el descontrol de la propia libertad, ligera de equipajes sociales y compromisos.

El hecho es que el mito permanece, por más que se disfrace o tecnifique y es —se apuntaba al principio— misteriosamente hereditario. Tal vez, en nuestros tiempos, se manifieste sobre todo en un fenómeno, aún poco estudiado. Mientras, durante siglos, el poder ha buscado afincar sobre las rocas más sólidas y escarpadas, los grandes de este mundo buscan, en el oscuro fin de siglo que nos ha tocado vivir, un refugio insólito en lujosos yates que no son sino enormes monasterios flotantes. El mar —esa sábana azul y movediza— sigue ejerciendo, por otros caminos, su atractivo morboso.

Los multimillonarios del mundo, guiados por esa voz telúrica y literaria, han decidido perder compulsivamente sus vidas encerrados en lujosas cárceles entre el cielo y el agua, y ese es su sueño: un sueño a la deriva y perseguido por todos los temporales. La pasadilla de los pobres durante siglos fue tener que salir a la mar para ganarse el pan, tal vez porque habían leído pocos libros. ■

En la metafísica literaria, la montaña purifica. El mar corrompe. En las cumbres nevadas sólo hay lugar para los pensamientos exaltantes. En los muelles, la oscuridad del escritor es propicia a las pasiones humanas.



Alfonso
Alonso-Barcón

AL MAR,
COMO A TODO,
LE ALCANZA LO
INSOSLAYABLE

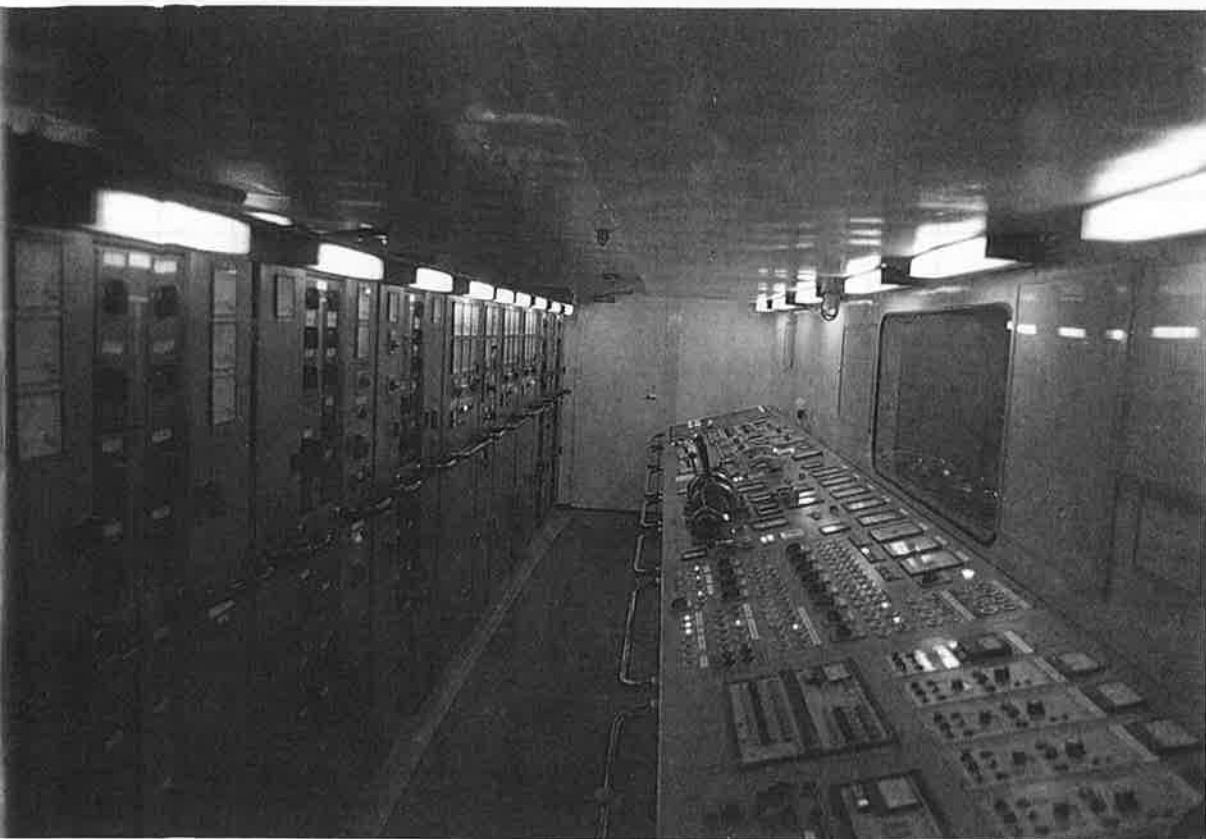
La llegada de las máquinas

DE una nube voladora, un astro oriental y una camisa corta hablaban los nombres de tres joyas del mar, protagonistas de los tiempos en que construir barcos y gobernarlos de orilla a orilla eran artes que habían alcanzado la perfección de lo milenario. Alan Villiers, superviviente de la época de los últimos grandes veleros, ha descrito la nostalgia que se encierra en todo eso evocando un maravilloso mundo constituido por «vientos y océanos; ríos y puertos; árboles para la construcción naval y lino para la confección de velas; y cáñamo, abacá y fibra de coco para la confección de cabos». Ese era el mundo de los marineros. Vivían instalados en él y eran capaces de abrirse camino por sí solos en la lejanía más intimidante, allá donde en el mar no se oía otro sonido que el rugido del viento o su silencio de bestia dormida. Se navegaba a vela o remo desde hacía cinco mil años, y casi como de pronto todo cambió. Las máquinas de vapor hicieron su aparición en la edad de mayor gloria de los veleros, y los hombres que manejaban aquellas máquinas fueron recibidos como intrusos en el mar.

En un principio no parecen haberle agradado a Conrad, ilustre notario de aquel mundo, los efectos más visibles de la revolución industrial en la composición de las flotas y las tripulaciones. Acabó encomiándolos, pero en su obra de ficción reservó siempre un trato más bien distante para las máquinas y los maquinistas, es de suponer que por su relación inevitable con el natural disgusto que los marinos de la segunda mitad del pasado siglo debieron sentir ante la invasión de los mares por ruidosos barcos de hierro y maquinaria, aparatosos monstruos que, gracias a un corazón artificial que palpitaba con vapor, se burlaban de los vientos y de las corrientes, aunque a costa de ponerlo todo perdido de herrumbre y carbonilla. Inicialmente, aquellos engendros debieron ser vistos y oídos mar adentro como intromisiones del desordenado mundo de tierra, que acababan de golpe con un pulso milenario y convertían en inútil un saber magistral, ya casi instalado en las lindes de

la magia. Pero su irrupción es anterior a Joseph Conrad. Fulton construyó el **Clermont** en 1807, y el escritor nació cincuenta años más tarde. Se hizo no obstante en veleros y fue puntual testigo de cómo las máquinas de vapor iban extendiendo paulatinamente sus dominios, pasando de los muelles a las embarcaciones auxiliares y de éstas a convertirse en elementos esenciales para las flotas de guerra y comercio, modificando de forma radical el arte de navegar, acortando las rutas marítimas y dando lugar a la presencia entre las tripulaciones de expertos en cosas diferentes, a cuyos insólitos cometidos prometedores de progreso no pudo el mar permanecer ajeno, ya que al mar, como a todo, le alcanza lo insoslayable.

Gentes que nunca habían distinguido el viento del aire, que no sabían una palabra del lenguaje del cielo ni conocían la manera de dominar el mal talante de una tempestad, se acomodaban de pronto a bordo con importantes misiones que cumplir, ninguna de las cuales tenía nada que ver con interpretar el paso de las aves o asistir al ceremonial de los delfines junto al casco. La acogida que se les dispensó no fue entusiasta. Con ellos allí, el poder de los capitanes perdió ubicuidad y resultó recortado frente a la casa armadora. Pero también a bordo acabaron por ganarse un buen pedazo de respeto los recién llegados. Porque si es verdad que ellos y su artefacto habían de ser muchas veces los únicos causantes de sonados naufragios, con mucha mayor frecuencia, y ya hasta hoy, serían sobre todo los únicos capaces de rescatar al barco y a los hombres de la mortal avidez del mar, y de llevarlos, siempre y velozmente, por derroteros donde la vela habría fracasado. Pero el resentimiento tiene demasiadas raíces subjetivas. Antipatía sobre antipatía, sutiles o groseros, los **viejos** serían durante generaciones los primeros en el culto al primitivo menosprecio. Los entresijos del motor y las razones para su buen o mal funcionamiento siguen siendo misterios casi impenetrables para los capitanes de hoy, y es bien sabido que a ningún capitán le gustan los misterios en el buque de su mando. Pero cualquiera de



Desde la pugna entre el «Rattler» y el «Alecto», quedaron demostradas las sorprendentes potencialidades de la hélice. Después de aquello, poco tardarían los nuevos técnicos en hacerse imprescindibles. Y lo han seguido siendo hasta hoy.

ellos puede, llegado el caso, arreglárselas sin pilotos, mientras que ninguno podrá prescindir jamás de los amos de la máquina. La cabeza sigue siendo el puente, pero abajo está el corazón. Y todavía hay cabezas que no quieren enterarse.

El primer buque de vapor a ruedas construido en España fue el **Real Fernando**, botado en Sevilla en 1817 y destinado por sus armadores, la Compañía de Navegación del Guadalquivir, a cubrir el servicio regular entre Sevilla y Sanlúcar. Siglo y medio después, en un buque de habilitación partida en centro y popa que frecuentaba aquellas mismas aguas, todavía tuve oportunidad de discutir con uno de los pilotos sobre el hecho de que nosotros viviésemos en el centro, en estrecha compañía con el viento y las olas, mientras que los de máquinas se acomodaban a popa, sobre el estrépito, y llevaban, a bordo y en tierra, una vida de ocio segregada por completo de las nuestras. La máquina era un mundo aparte; así estaban las cosas y así debían seguir, según me dijo aquel hombre. Era un profesional diez años adelantado a los de su misma generación, pero tenía resabios de viejo hidalgo del mar, y cuando me dio las razones que le pedí me satisfizo comprobar que su firme convicción no descansaba en absoluto sobre una base sólida.

Aquel talante de nauta engréido hubiera encajado perfectamente en el siglo XIX. Hasta 1843 no se atravesó el Atlántico con máquina de vapor a hélice,

pero el buque que marcó el arranque, el *Great Britain*, disponía de 1.400 m² de velamen aparejado en seis palos. En 1852, la Compañía de Vapores Tintoré inauguró un servicio entre Barcelona y Alicante con el **Francolí**, primer vapor español de cabotaje, y ese mismo año fue botado en Boston el **Sovereign of the Seas**, cliper de 2.400 toneladas que había de conseguir con sus 10.000 m² de trapo velocidades cercanas a los veinte nudos. La vela se resistía a desaparecer, pero la pugna entre el **Rattler** y el **Alecto**, que sirvió para demostrar las sorprendentes potencialidades de la hélice frente a las ruedas de paletas, acabó por sentenciar a los grandes veleros. Después de aquello poco tardarían los nuevos técnicos en hacerse imprescindibles. Hasta hoy.

Desde luego, es mucho más espectacular ver a un grupo de alumnos trepar hasta la cofa del palo de señales de una escuela naval que observar a otros varios de ellos arremolinados ante un motor de combustión interna. A la edad en que se aprenden esas cosas, es probable que los que suben a lo alto de un mástil bajen siempre de él con cierta superioridad instalada en su cabeza y proyectada conscientemente, desde el momento mismo de la primera experiencia, sobre el mundo que late bajo cubierta y los hombres que trabajan en él. La tozudez de los hechos advierte luego que gatear hasta un mastelerillo es siempre un quehacer delicado, con y sin red, pero tam-

bién ilustra sobradamente acerca de lo arriesgado que resulta desenvolverse en una trampa aislada del exterior, desde la que ni siquiera es posible atisbar el humor del mar o imaginar la proximidad de la costa.

Yo no hubiera servido para trabajar en una cámara de máquinas. Todavía hoy me atraen mucho más los rudimentos del cielo, al que conozco mejor, y jamás cambiaría las que fueron mis misiones a bordo por otras distintas. En ese sentido confieso que tengo cariñosamente idealizados al **Cutty Sark** y a su tiempo, y encuentro placer en recordar esa conocida anécdota que habla de la ocasión en que el soberbio velero alcanzó al vapor-correo de la **P. & O.**, la famosa **Peninsular and Oriental Steam Navigation Company**, rebasándolo en pleno viaje y arribando antes que él a Sidney. El viejo galgo del mar procedía de Londres, y llegaba a su destino tras componérselas durante noventa días tan sólo con el viento, el sol, la luna y las estrellas.

Pero eso fue en 1888. Marcar actualmente a Rasalhague, incluso con fondo musical de Pink Floyd, puede resultar bastante menos placentero si, al tiempo, repara uno en la terrible frecuencia con que el mar arrebatara para siempre a los amigos que cubren su guardia en lo profundo de los barcos, ciegos y sordos, empapados de sudor y sin poder hacerse oír, porque los abruptos latidos de una inmensa viscera de hierro lo impiden.

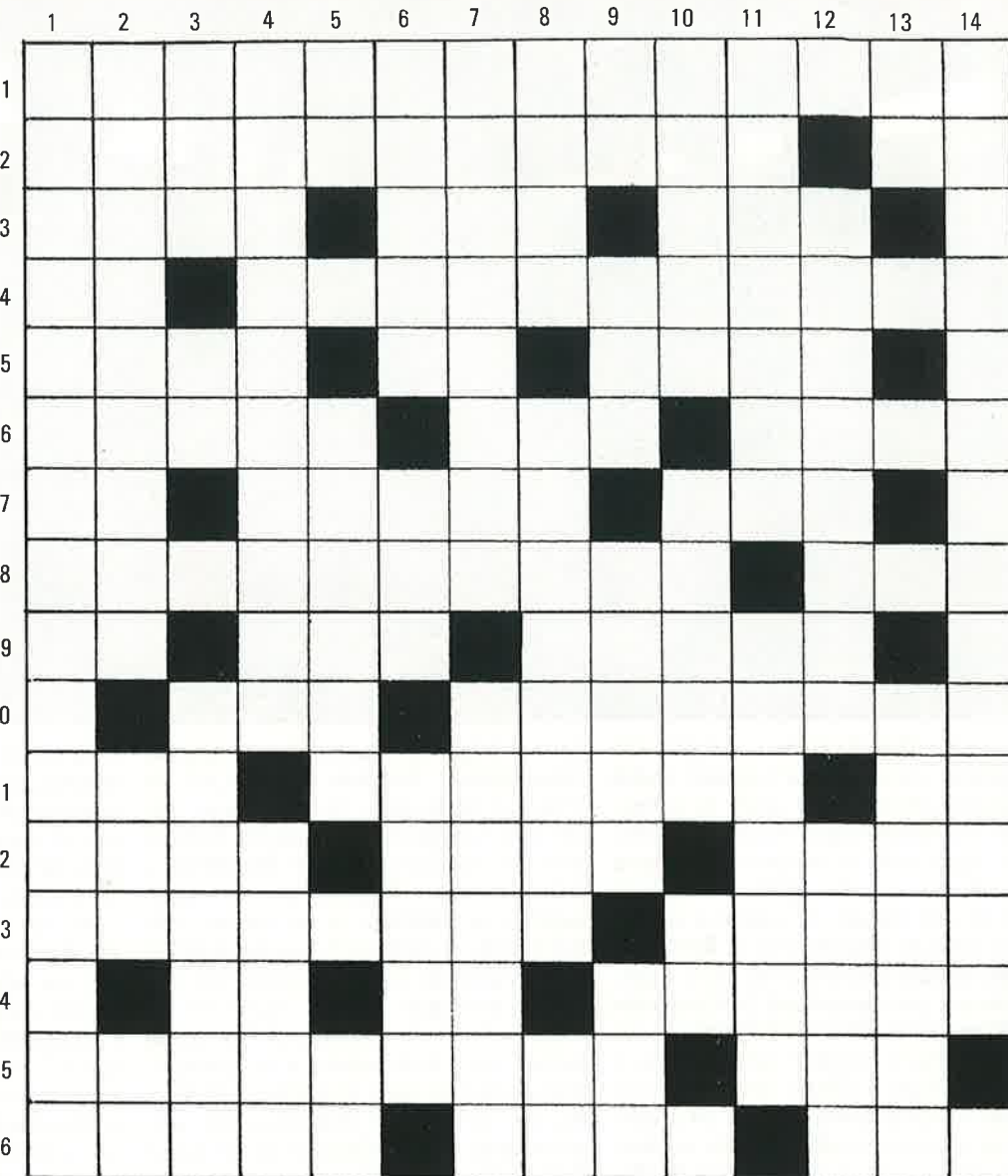
CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 vertical: La aparición de esta carga impositiva ha traído no pocas complicaciones (cinco palabras). 2. Relativo a los mareas de mar. Siglas comerciales. 3. Acarrea hasta nosotros. Se dirige al cielo. De este lado. Vocal. 4. Terminación verbal. Al revés, vistieron el techo con adornos cuadrados o poligonales. 5. Calles. Dos consonantes que, en diversos idiomas (el euskera entre ellos), forman un solo sonido. Pequeña embarcación. Consonante. 6. Calaba. Círculo. Salida de cualquier astro por el horizonte. 7. Siglas de una organización internacional que existió desde el comienzo de los años 20 hasta los inicios de la Segunda Guerra Mundial. Hembra mamífera carnífera. De este modo. Consonante. 8. Ciertas lidias. Embocadura de río o canal. 9. Es inglés. Moda. Las gentes de habla catalana llaman así a las Baleares. Consonante. 10. Consonante. Asidero. Pez escómbrido, parecido al jurel, muy común en nuestra gastronomía. 11. Así. Cortaba (normalmente, la madera) con un instrumento idóneo. Prefijo. 12. Famoso general español. Negaciones. Al revés, Estado del Asia Menor. 13. Emplees redes de arrastre. Levantad la tierra. 14. Vocal. La misma vocal y la anterior. Contracción. Puede emplearse este adjetivo aplicado, por ejemplo, a un canto. 15. Predijésela por medios supersticiosos. Metal precioso. 16. Llanos. Figuradamente, sensatez. Frío.

VERTICALES

1. La COMINMAR lo es. 2. Según se explicaba en el anterior número de HOJA DEL MAR, su actitud es fundamental para los sardinales



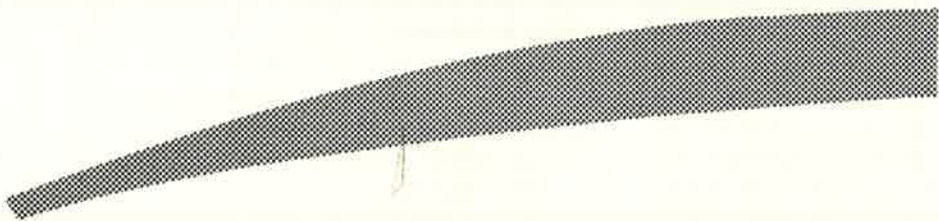
de Lanzarote. Cierta tipo de vela pequeña, complementaria de las grandes. Medio giro. 3. Cuerpo delgado y rígido que acaba en punta aguda. Preposición inglesa. Consonante. Vientos constantes que soplan en las zonas tropicales siempre del mismo rumbo. 4. Instrumentos de uso manual y frecuente. Cerro aislado sobre un llano. 5. Río. Nada. En germanía, llaves. Consonante. El mejor. 6. Deporte. Onda. Héroe mitológico romano inventado por el poeta Virgilio. 7. Así se llamaba antes al astillero y al arsenal. Marinero que en los botes maneja el remo de más

a proa. 8. Siglas polémicas. Enviases un mensaje por radio. Pronombre. 9. Asentimiento. Siglas de un mercante acondicionado para el transporte de mineral y cargamentos líquidos. Al revés, tiende sobre polines las grandes piezas de madera para conservarlas almacenadas. Nivel. 10. Crepúsculo. Al revés y figurado, lonja. Símbolo del cobalto. Vocal. 11. Proyectos. Originado, surgido de algo. 12. Consonante. Pasmarse de frío. Mujer nulamente generosa. 13. Existe. Consonante. Otra consonante más. Vocal. Que sufren estigmas de decadencia o enfer-

medad. 14. Ver 1 horizontal. ■

NOTA: Realizado el sorteo correspondiente a los tres meses anteriores entre los acertantes del crucigrama de HOJA DEL MAR, resultó ganador del premio —un radio-cassette estereofónico— don José Cazorla Navarro, de Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Las cartas recibidas con posterioridad a la celebración del sorteo, incluso aquellas que dan solución a los crucigramas de los números 237, 238 y 239, participarán en el sorteo que se efectuará el próximo mes de mayo. Dirigid las soluciones al crucigrama a HOJA DEL MAR (Crucigrama), Génova, 24. 28004 MADRID.

**INFORMACION
SOBRE
EL REAL DECRETO
POR EL QUE
SE REGULA
EL PROCEDIMIENTO
PARA
EL RECONOCIMIENTO
POR EL ESTADO
DE LAS ORGANIZACIONES
DE PRODUCTORES
DE LA PESCA
Y SUS ASOCIACIONES**



PRESENTACION

EN el *Boletín Oficial del Estado* del día de hoy, aparece publicado el Real Decreto 337/86, de 10 de febrero, por el que se regula el procedimiento para el reconocimiento por el Estado de las Organizaciones de Productores Pesqueros y sus Asociaciones.

Tal y como se apunta en el preámbulo de la propia norma, la reglamentación de la CEE para la organización común de los mercados del sector configura las Organizaciones de Productores pesqueros como «un instrumento imprescindible para el funcionamiento de dicha organización común».

El nuevo sistema de organización pretende que sean los productores mismos quienes protagonicen el desarrollo racional de la actividad pesquera, la estabilidad de los precios en los mercados, un suministro adaptado a la capacidad adquisitiva de los consumidores y unas rentas capaces de garantizar un nivel de vida digno a cuantos intervienen en el proceso productivo.

Se abren así tiempos de renovación, que permitirán profesionalizar más el actual sistema de organización de la pesca de bajura. España asume el acervo legislativo de la CEE, y con él habrán de contar también nuestros productores pesqueros. A partir de ahora, la defensa de los intereses de los productores intensificará los procesos de participación y discusión del colectivo pesquero. El intercambio de información y experiencias redundará en beneficio de todos.

En su número de noviembre pasado, HOJA DEL MAR anticipó un informe sobre el funcionamiento de las Organizaciones de Productores en la CEE y sobre la incidencia que su implantación podría tener en nuestro país. El FROM y el ISM aprovechamos hoy este nuevo esfuerzo informativo de HOJA DEL MAR para hacer llegar con urgencia la nueva norma a sus directos destinatarios, con independencia de la ampliación que la revista realice del hecho en su número ordinario del mes de marzo.

La regulación en España de las Organizaciones de Productores va a representar la mayor transformación que las estructuras asociativas del sector pesquero hayan experimentado en mucho tiempo. Supone, en particular, un apasionante reto para nuestras Cofradías y Cooperativas de Pescadores, las cuales cuentan con voluntad y capacidad más que suficientes como para afrontar ese reto con éxito.

Durante el período anterior al ingreso de España en la CEE, esta cuestión fue centro de estudio y reflexión para los representantes de las diversas organizaciones del sector. Hoy las ideas se han convertido ya en realidades: de nada serviría volver la mirada al pasado. Es el presente el que importa, y para encararlo hay previstos apoyos financieros suficientes, en la conciencia de que las Organizaciones de Productores habrán de ser el eje en torno al cual gire nuestra política pesquera futura.

Sabemos que el sector pesquero tiene dentro de sí la fuerza y la vitalidad necesarias para transformarse en verdadero protagonista de este cambio. La CEE va a acoger —estamos seguros— a unas nuevas Organizaciones de Productores basadas en una larga, intensa y fructífera experiencia asociativa y en un ímpar conocimiento de la realidad marítima.

En tanto que responsables de dos de los organismos más directamente interesados en cuanto antecede, quisiéramos haceros llegar con este folleto nuestro compromiso de estrecha y leal colaboración, de la que estas páginas son tan sólo un primer testimonio.

Recibid nuestro más cordial saludo.

Javier VARONA
Presidente del FROM

Constantino MENDEZ
Director general del ISM

INTRODUCCION

COMO país miembro de la Comunidad Europea, España precisa de forma rápida adaptarse a la estructura de actuación comunitaria.

Dentro de la Política Pesquera Comunitaria aparece como pieza fundamental la figura de las Organizaciones de Productores de la Pesca OPPS, verdaderos protagonistas de la Organización Común de Mercados de los Productos de la Pesca que, constituidos por vez primera en 1970, alcanzan su pleno desarrollo en 1983 con el nacimiento de la llamada Europa Azul.

El **funcionamiento** de estas OPPS se basa en un doble compromiso de sus miembros:

- dar salida a la totalidad del producto o productos para los cuales se han adherido,
- aplicar en materia de producción y comercialización las reglas adoptadas a fin de mejorar la calidad y defender los precios de su producción.

Se instrumentan una serie de **mecanismos** que permiten la defensa integral del mercado de todos sus productos, que son, fundamentalmente:

- la imposición a sus miembros de toques de capturas,
- la defensa de la calidad del producto,
- la retirada del mercado de aquellos productos que alcancen los precios mínimos de primera venta.

Así pues, los **objetivos** de una OPPS podrán ser de dos clases:

- de **carácter general** que consistirán en promover:
 - la ejecución de planes de pesca,
 - la concentración de la oferta,
 - la regulación de los precios,
- de **carácter particular**
 - aquellos otros que las OPPS juzguen oportuno definir para el cumplimiento de sus fines.

El presente Real Decreto por el que se establecen normas para el reconocimiento por el Estado de las Organizaciones de Productores de la Pesca, adapta, fundamentalmente, la legislación española a la normativa comunitaria existente en materia de OPPS. Junto a cada uno de los artículos de que consta el Real Decreto se han incorporado textualmente los artículos de los Reglamentos Comunitarios a los que se hace alusión en el desarrollo de su contenido.

Del espíritu del mismo se desprende como tarea más urgente LA CONSTITUCION DE LAS OPPS ESPAÑOLAS. Aunque esta constitución ha de responder a la libre iniciativa de los productores, la Administración Pesquera (central y autonómica) tiene la responsabilidad de asesorar, ayudar y colaborar en esta tarea con el objetivo de mejorar nuestro sector pesquero para hacerlo más eficaz y unido. No se trata de masificar la creación de estas nuevas entidades, sino de constituir aquellas realmente necesarias al objeto de lograr una mayor racionalización en la concentración de la oferta y regulación del mercado.

Este primer objetivo de constitución de las OPPS desencadena un mecanismo de ayudas entre las que se encuentran las inherentes a la constitución. Estas ayudas se aplican, con carácter general, durante los 3 primeros años, ampliándose este plazo a 5 años, en el caso de aquellas OPPS que reúnan las condiciones exigidas en la reglamentación comunitaria, siempre que se constituyan en el plazo determinado por el Reglamento base 3796/81. Esta normativa vuelve a poner de manifiesto la necesidad de entrar en el funcionamiento del mercado comunitario con la mayor urgencia, para lo cual es imprescindible constituir y organizar las organizaciones de productores de la pesca en el territorio nacional.

REAL DECRETO

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Reglamento CEE 3796/81, del Consejo, de 29 de diciembre, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca, regula en su Título II las Organizaciones de Productores Pesqueros, configurándolas como un instrumento imprescindible para el funcionamiento de dicha organización común.

El régimen jurídico complementario de estas organizaciones de productores se contiene en cuanto a su reconocimiento en los Reglamentos 105/76 del Consejo, de 19 de enero, relativo al reconocimiento de esas organizaciones y en el Reglamento 2062/80 de la Comisión, de 31 de julio por el que se establecen las condiciones y el procedimiento de concesión y retirada del reconocimiento de las organizaciones de productores del sector de los productos pesqueros y de las asociaciones, modificado por el Reglamento 1993/84 de la Comisión, de 12 de julio.

Las organizaciones de productores pesqueros pueden recibir apoyo económico para su Constitución y funcionamiento de acuerdo con lo regulado en el Reglamento CEE 3140/82, del Consejo, de 22 de noviembre, relativo a la concesión y financiación de las ayudas otorgadas por los Estados miembros a dichas organizaciones, y en el Reglamento CEE 671/84, de la Comisión, de 15 de marzo, relativo a las solicitudes de financiación de las ayudas, además del Reglamento CEE 1452/83, de la Comisión, de 6 de junio, por el que se determinan los gastos de gestión de las organizaciones productoras en el sector de los productos de pesca.

De especial relevancia son también el Reglamento 1772/82 del Consejo, de 29 de junio, por el que se establecen las normas generales relativas a la ampliación de determinadas normas adoptadas por las organizaciones de productores en el sector de la pesca y el Reglamento CEE 3190/82, de la Comisión, de 29 de noviembre, por el que se establecen las modalidades de aplicación a las no adherentes de ciertas normas adoptadas con las referidas organizaciones.

Dichos Reglamentos precisan complementación normativa, lo cual se realizará por la Administración del Estado, mediante sucesivas disposiciones, en forma congruente con los títulos habilitantes previstos en el bloque de constitucionalidad, en concreto los que se derivan de las reglas 3.^a, 10.^a, 13.^a y 19.^a del artículo 149.1 de la Constitución, al afectar dicha normativa al núcleo de la ordenación económica, esto es, al régimen ordenador de productos y precios pesqueros y al régimen mismo de la pesca marítima, además del comercio exterior y las relaciones internacionales.

Con arreglo al ordenamiento jurídico español las formas de asociación que pueden acogerse al reconocimiento como Organizaciones de Productores Pesqueros, son las sociedades civiles o mercantiles y cooperativas constituidas por los empresarios y productores individuales o sociales y por las agrupaciones de unos y otros.

Siendo prioritario establecer el procedimiento de reconocimiento de las Organizaciones de Productores Pesqueros es por lo que, a propuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de 10 de febrero de 1986, aprobó el siguiente Real Decreto:

ARTICULO 1.º PODRAN SOLICITAR EL RECONOCIMIENTO COMO ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES EN EL SECTOR DE LA PESCA, A EFECTOS DE LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 1.º DEL REGLAMENTO CEE NUM. 105/76 DEL CONSEJO, CUALQUIER ORGANIZACION O AGRUPACION DE TALES ORGANIZACIONES CONSTITUIDAS A INICIATIVA DE LOS PRODUCTORES AL AMPARO DE LA LEGISLACION NACIONAL VIGENTE, QUE CUMPLAN LAS CONDICIONES EXIGIDAS EN EL ARTICULO 2.º DEL CITADO REGLAMENTO Y TENGAN COMO FINALIDAD GARANTIZAR EL EJERCICIO RACIONAL DE LA PESCA Y LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE VENTA DE SU PRODUCCION, DE ACUERDO CON LO PREVISTO EN LA NORMATIVA COMUNITARIA VIGENTE Y EN LAS NORMAS COMPLEMENTARIAS DE ESTE REAL DECRETO.

TEXTO CEE

Artículo 1.º del Reglamento CEE núm. 105/76 del Consejo

1. El Estado miembro en cuyo territorio la organización de productores tenga su sede social con arreglo a la legislación nacional, será competente para conceder y retirar el reconocimiento de las organizaciones de productores contempladas en el apartado 1 del artículo 5.º del Reglamento CEE núm. 100/76.

2. Los Estados miembros reconocerán a las organizaciones de productores que así lo hayan solicitado si cumplen las condiciones enumeradas en el artículo 2.º y si sus actividades se refieren a uno o varios de los productos de las partidas 03.01 a 03.03 del Arancel Aduanero Común (BOE de 11 de diciembre de 1985), con exclusión de los productos que no hayan sido ahumados a bordo de los buques pesqueros.

Artículo 5.º del Reglamento 100/76 sustituido por el artículo 5.º del Reglamento 3796/81, que se transcribe a continuación.

ARTICULO 5

1. Con arreglo al presente Reglamento, se entiende por «Organización de productores» cualquier organización o asociación de tales organizaciones, reconocida, constituida a iniciativa de los productores, con el fin de adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio racional de la pesca y la mejora de las condiciones de venta de su producción.

NOTA: El Reglamento 100/76 ha sido derogado, estando actualmente en vigor el Reglamento base 3796/81.

Estas medidas tenderán especialmente a promover la puesta en práctica de los planes de capturas, la concentración de la oferta y la regularización de los precios, deberán implicar para los miembros la obligación de:

- dar salida, por intermedio de la organización, al conjunto de su producción del o de los productos para el cual o los cuales se hayan asociado; la organización podrá decidir que la obligación precitada no se aplique siempre que el despacho se efectúe siguiendo las reglas comunes establecidas previamente,
- aplicar en materia de producción y comercialización, las reglas adoptadas por la organización de productores, con el fin especialmente de mejorar la calidad de los productos y adaptar el volumen de la oferta a las exigencias del mercado.

2. Las organizaciones de productores no deben tener una posición dominante en el mercado común, a menos que sea necesario para la consecución de los objetivos previstos en el artículo 39 del Tratado.

3. El Consejo por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión establecerá las condiciones y reglas generales de aplicación del presente artículo.

Artículo 2. del Reglamento 105/76

1. Las organizaciones de productores, dentro de los límites del sector del o de los productos para los cuales piden el reconocimiento, deberán satisfacer las condiciones previstas en el apartado 1 del artículo 5.º del Reglamento CEE 100/76, (ya transcrito en el párrafo anterior) así como las siguientes condiciones:

- a) Justificar una actividad económica suficiente.
- b) Excluir entre los productores o agrupaciones de la Comunidad en el seno de una circunscripción económica, cualquier discriminación que se refiera especialmente a su nacionalidad o al lugar de su establecimiento.
- c) Tener la capacidad jurídica necesaria según las condiciones previstas por la legislación nacional.
- d) Incluir en sus estatutos:
 - aa) la obligación de llevar una contabilidad aparte para las actividades que son objeto del reconocimiento,

- bb) disposiciones destinadas a garantizar que los miembros de la organización que quieran renunciar a su calidad de miembro pueden hacerlo tras participar en la organización durante al menos tres años, una vez reconocida ésta, y con la condición de comunicarlo a la organización un año, como mínimo, antes de la baja.

Las disposiciones incluidas en bb) se aplicarán, sin perjuicio de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales que tengan como objetivo proteger, en determinados casos, a la organización, o a los acreedores de ésta, de las consecuencias financieras que pudieran derivarse de la baja de un miembro o impedir la baja de un miembro durante el año presupuestario.

ARTICULO 2.º LOS VOLUMENES MINIMOS DE PRODUCCION ANUAL, MEDIDOS EN PESO DESEMBARCADO, EXIGIBLES PARA EL RECONOCIMIENTO COMO ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES DE LA PESCA SERAN LOS PREVISTOS PARA LOS DIFERENTES TIPOS DE PESCA EN EL ANEXO DEL PRESENTE REAL DECRETO.

ARTICULO 3.º LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES DE LA PESCA ELABORARAN SUS PLANES DE CAPTURAS DE ACUERDO CON LAS DIRECTRICES QUE, PARA CADA CAMPAÑA DE PESCA, ESTABLEZCA EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION, O LAS COMUNIDADES AUTONOMAS CUANDO AQUELLAS SE REALICEN EN AGUAS INTERIORES O AFECTEN A LA ACUICULTURA O AL MARISQUEO.

ARTICULO 4.º DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 8.º DEL REGLAMENTO 2062 DE LA COMISION, DE 31 DE JULIO DE 1980, EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION, EJERCERA UN CONTROL PERMANENTE DE LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES, AL OBJETO DE QUE SE CUMPLAN LAS FINALIDADES PARA LAS QUE LAS MISMAS HAN SIDO CREADAS.

TEXTO CEE

Artículo 8.º del Reglamento 2062/80 de la Comisión, de 31 de julio

Los Estados miembros ejercerán un control permanente sobre el funcionamiento de las organizaciones de productores y de las asociaciones reconocidas, en particular con relación a la aplicación del artículo 4.º del Reglamento CEE núm. 105.º/76 y del artículo 5 del presente Reglamento.

Artículo 4.º del Reglamento 105/76 del Consejo

Se retirará el reconocimiento a una organización de productores cuando las condiciones enumeradas en el artículo 2.º dejan de ser satisfechas, o cuando dicho reconocimiento se base en indicaciones erróneas; tal reconocimiento se retirará con efecto retroactivo cuando la organización lo hubiese obtenido o se beneficiase del mismo fraudulentamente.

El artículo 5.º del Reglamento 2062/80, de la Comisión, ha sido modificado por el Reglamento 1993/84 de la Comisión

1. Las normas comunes de producción y comercialización mencionadas en el segundo guión del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 5.º del Reglamento CEE 3796/81 deberán ser fijadas por escrito.

Dichas normas comprenderán al menos:

a) Con relación a la producción:

aa) la elaboración, antes del final del primer mes de la campaña de pesca, de un plan de captura que comprenda medidas destinadas a ajustar, durante dicha campaña, los medios de producción y las capturas a la demanda; dicho plan de captura deberá elaborarse en base a previsiones que versen sobre las posibilidades de producción por especies, en el cumplimiento de las cantidades eventualmente otorgadas al Estado y en base a un análisis de las necesidades del mercado;

bb) la autorización para los Estados miembros de eximir de la aplicación de las disposiciones contempladas en aa) a las organizaciones de productores para los tipos de pesca contemplados en el punto 5 del anexo.

b) Con relación a la comercialización:

- aa) la normalización de la producción: peso, selección, presentación; envases para la venta, embalaje, etiquetado, etcétera;
- bb) la calidad de los productos, las modalidades de control de calidad, la clasificación en categorías de calidad y, cuando se trate de pesca cuya duración de salida sea de dos días y más, para los productos frescos, utilización de hielo u otros medios apropiados para conservar la frescura de dichos productos;
- cc) las disposiciones que regulan las ventas a través de la organización de productores, particularmente en lo referente a la concentración de la oferta, la preparación para la venta, la oferta común, en la fase de primera comercialización y el precio de retirada que deba aplicarse.

2. En la medida en que una organización libere a sus miembros de la obligación de dar salida a través de ella al conjunto de la producción del o de los productos que ha o han determinado su adhesión, las normas comunes citadas en el primer guión del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 5.º del Reglamento CEE núm. 3796/81, deberán obligar al menos a los miembros considerados a respetar los precios de retirada aplicados por dicha organización de productores, sin perjuicio de las disposiciones previstas en el apartado 3 del artículo 3.º del Reglamento CEE núm. 2202/82 del Consejo.

3. Para una asociación, dichas normas comprenderán al menos una coordinación de las normas comunes de producción y comercialización de sus miembros citados en el apartado 1.

Artículo 3.º del Reglamento CEE núm. 2202/82 del Consejo

ARTICULO 3

Sólo se consideran cantidades objeto de una compensación financiera aquellas retiradas del mercado:

- a) Que sean pescadas por un miembro de una organización de productores.
- b) Que hayan sido puestas en venta:
 - a través de la organización de productores, o,
 - por un miembro, según las normas comunes establecidas por la organización de productores, mencionadas en el primer guión del apartado 1 del artículo 5.º del Reglamento base, tras una modificación conforme a las normas de comercialización mencionadas en el artículo 1.º del Reglamento base y que sean conformes a dicho reglamento en el momento de la retirada.
- c) Que hayan sido objeto, antes de la retirada, de una puesta a la venta, accesible a todos los operadores interesados, según los usos y costumbres regionales y locales, durante la cual haya quedado comprobado que no encuentran comprador al precio fijado con arreglo a la letra a) del apartado 1 del artículo 13 del Reglamento base.
- d) Que no se hayan beneficiado de la prima de aplazamiento mencionada en el artículo 14 del Reglamento de base (3796/81).

ARTICULO 5.º EL CARACTER REPRESENTATIVO DE UNA ORGANIZACION DE PRODUCTORES DE LA PESCA PREVISTO EN LA NORMATIVA COMUNITARIA, SERA RECONOCIDO POR EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION, CUANDO AQUELLA CUMPLA DICHA NORMATIVA Y LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DE ESTE REAL DECRETO.

ARTICULO 6.º Uno.—LAS SOLICITUDES PARA EL RECONOCIMIENTO COMO ORGANIZACION DE PRODUCTORES DE LA PESCA SE PRESENTARAN ANTE EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION, O, EN SU CASO, ANTE LAS COMUNIDADES AUTONOMAS QUE TENGAN ATRIBUIDA COMPETENCIA EN MATERIA DE ORDENACION DEL SECTOR PESQUERO. DICHA SOLICITUD DEBERA ACOMPAÑARSE DE LOS DOCUMENTOS E INFORMACIONES ESTABLECIDAS EN EL ARTICULO 6.º DEL REGLAMENTO CEE 2062/80, DE LA COMISION.

Dos.—LAS COMUNIDADES AUTONOMAS A QUE SE REFIERE EL PARRAFO ANTERIOR, REMITIRAN LOS EXPEDIENTES A LA ADMINISTRACION DEL ESTADO PARA SU RESOLUCION EN UN PLAZO DE TRES MESES DESDE SU PRESENTACION, ACOMPAÑÁNDOSE PROPUESTA MOTIVADA DE RESOLUCION.

TEXTO CEE

Artículo 6.º del Reglamento 2062/80, de la Comisión

Con la solicitud de reconocimiento se presentarán los documentos e informaciones siguientes:

- a) El acta constitucional.
- b) Los estatutos.
- c) La indicación de las personas facultadas para actuar en nombre y por cuenta de la organización o de la asociación.
- d) La indicación de las actividades que justifiquen la solicitud de reconocimiento.
- e) La prueba de que las disposiciones mencionadas en los artículos 2.º y 3.º se cumplen.

Artículo 2.º del Reglamento 2062/80 sustituido por el Artículo 1.º del Reglamento 1993/84.

La condición prevista en la letra a) del apartado 1 del artículo 2.º del Reglamento CEE núm. 105/76 será considerada cumplida por parte de una organización de productores cuando, habida cuenta del tipo de pesca ejercida principalmente por sus adherentes y habida cuenta de los productos o grupos de productos para lo que solicita el reconocimiento, esta organización justifique el volumen mínimo de producción indicado en el anexo.

2. No obstante, en la medida en que las condiciones regionales lo exijan, los Estados miembros están autorizados a fijar:

- volúmenes mínimos más elevados para las organizaciones cuyos miembros se dediquen a alguno de los tipos de pesca citados en los puntos 1, 2 ó 5 del cuadro del anexo. Dichos volúmenes no podrán sobrepasar 10.000 toneladas por año para cada tipo de pesca citado;
- volúmenes mínimos menos elevados para las organizaciones cuyos miembros practiquen la pesca costera local, la pesca de gran altura citada en el punto 4 del anexo, bajo la denominación «otros productos congelados» o la pesca citada en el punto 5 para las «ostras o los mejillones», en las zonas o puertos de Grecia, Córcega y Mezzogiorno donde ninguna otra organización, cuya actividad verse sobre los mismos productos o productos similares, haya sido reconocida en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. Dichas cantidades mínimas no podrán ser inferiores, por año, a 800 toneladas en peso desembarcado en el caso de la pesca costera local, a 10.000 toneladas en el caso de la pesca de gran altura para los «otros productos congelados» o a 350 toneladas para las «ostras y los mejillones».

Artículo 3.º del Reglamento 2062/80

La condición prevista en la letra a) del apartado 1 del artículo 2.º del Reglamento CEE 105/76 se considerará cumplida por parte de una asociación cuando ésta justifique un volumen mínimo de producción correspondiente a la suma de los volúmenes mínimos de producción de sus adherentes. Para el cálculo de dichas cantidades, sólo podrán considerarse los volúmenes mínimos de producción que se hayan tomado en cuenta para el reconocimiento de sus adherentes y cuya composición, naturaleza de su producción y modalidades de comercialización sean suficientemente homogéneas.

ARTICULO 7.º EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION DECIDIRA SOBRE LA CONCESION O DENEGACION, EN SU CASO, DEL RECONOCIMIENTO CON SUJECCION A LOS PLAZOS Y PROCEDIMIENTOS PREVISTOS EN EL ARTICULO 7.º DEL REGLAMENTO CEE NUM. 2062/80 DE LA COMISION.

TEXTO CEE

Artículo 7.º del Reglamento 2062/80 de la Comisión

1. Los Estados miembros decidirán sobre la concesión del reconocimiento en un plazo de cuatro meses tras la presentación de la solicitud.
2. Cuando un Estado miembro rechace el reconocimiento, informará de ello a la Comisión en un plazo de dos meses tras la comunicación de la decisión al solicitante, indicando los motivos del rechazo.

ARTICULO 8.º COMO CONSECUENCIA DEL CONTROL PERMANENTE PREVISTO EN EL ARTICULO 8.º DEL REGLAMENTO 2062/80, EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION PODRA RETIRAR EL RECONOCIMIENTO A UNA ORGANIZACION DE PRODUCTORES DE LA PESCA EN LOS CASOS PREVISTOS EN EL ARTICULO 4.º DEL REGLAMENTO CEE N.º 105/76 DEL CONSEJO O EN EL ARTICULO 9.º DEL REGLAMENTO CEE 2062/80, Y CONFORME AL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN ESTE ULTIMO.

TEXTO CEE

Artículo 8.º del Reglamento 2061/80 (ya transcrito en la pág. 4).
Artículo 4.º del Rto. 105/76.

Artículo 9.º del Reglamento 2062/80 de la Comisión

1. Sin perjuicio de los motivos definidos en el artículo 4 del Reglamento CEE núm. 105/76, se retirará el reconocimiento de una organización de productores o de una asociación cuando dicha organización o asociación falte a sus obligaciones en lo referente al cumplimiento de las normas comunes de producción y comercialización.

2. No se retirará el reconocimiento de una organización de productores o de una asociación cuando por razones de fuerza mayor o cuando las condiciones naturales del ejercicio de la pesca no le hayan permitido alcanzar el volumen mínimo de producción anual mencionado en el anexo.

3. Los motivos de la retirada del reconocimiento serán comunicados previamente por escrito, para información, a la organización de productores o a la asociación interesada.

4. Si la retirada se debiera a la obtención fraudulenta o a la utilización fraudulenta del reconocimiento por parte de la organización de productores o a la asociación, se recuperarían las ayudas concedidas a título del artículo 6 del Reglamento CEE núm. 3796/81.

5. Los motivos de la retirada del reconocimiento serán comunicados a la Comisión en un plazo de dos meses.

ARTICULO 9.º EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION DISPONDRA DE UN REGISTRO GENERAL DE ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES PESQUEROS DONDE SE INCLUIRAN AQUELLAS ORGANIZACIONES Y SUS ASOCIACIONES CUYO RECONOCIMIENTO HUBIESE OBTENIDO RESOLUCION FAVORABLE DE ACUERDO CON LO REGULADO EN ESTE REAL DECRETO.

ARTICULO 10. LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES PODRAN PERCIBIR, PARA SU CONSTITUCION Y FUNCIONAMIENTO, LAS AYUDAS DEL ESTADO PREVISTAS EN EL ARTICULO 6.º DEL REGLAMENTO CEE 3796/81, DEL CONSEJO, ASI COMO HACERSE ACREEDORAS DE CUALQUIER TIPO DE AYUDA QUE LA NORMATIVA COMUNITARIA ESTABLEZCA PARA ELLAS.

TEXTO CEE

Artículo 6.º del Reglamento 3796/81 del Consejo

1. Los Estados miembros podrán otorgar a las organizaciones de productores que se constituyan después de la entrada en vigor del presente Reglamento, ayudas destinadas a alentar su constitución y facilitar su funcionamiento:

2. a) Estas ayudas se concederán durante los tres años siguientes a la fecha del reconocimiento. La cuantía de estas ayudas no podrá exceder, para el primero, segundo y tercer año, respectivamente, del 3, 2 y 1 por 100 del valor de la producción comercializada cubierta por la acción de la organización de productores. Sin embargo, dichas ayudas no deberán exceder en el transcurso del primer año, del 50 por 100, en el transcurso del segundo año del 40 por 100 y en el transcurso del tercer año del 20 por 100 de los gastos de gestión de la organización de productores.

El desembolso de la cuantía de estas ayudas se efectuará durante el período de los cinco años siguientes a la fecha de reconocimiento.

b) No obstante lo dispuesto en el apartado 2 a) estas ayudas podrán concederse durante los cinco años siguientes a la fecha del reconocimiento a las organizaciones de productores que se constituyan durante el período de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento con la condición de que la constitución de estas organizaciones conduzca a una mejora de las estructuras de producción y comercialización con respecto a la situación existente.

La cuantía de estas ayudas para el primero, segundo, tercero, cuarto y quinto año será, respectivamente, igual al 5, 4, 3, 2 y 1 por 100 como máximo del valor de la producción comercializada cubierta por la acción de la organización de productores.

Sin embargo, estas ayudas no deberán exceder en el transcurso del primer año del 80 por 100; en el transcurso del segundo, del 70 por 100; en el transcurso del tercero, del 60 por 100; en el transcurso del cuarto, del 40 por 100, y en el transcurso del quinto, del 20 por 100 de los gastos de gestión de la organización de productores.

El desembolso de la cuantía de dichas ayudas se efectuará durante el período de los siete años siguientes a la fecha del reconocimiento.

3. El valor de los productos comercializados se establecerá globalmente, para cada año, sobre la base de:

- la producción media comercializada por los productores asociados en el transcurso de los tres años civiles que preceden a su asociación,
- los precios medios de producción obtenidos por estos productores en el transcurso del mismo período.

4. Durante los cinco años siguientes a la constitución de los fondos de intervención previstos en el artículo 9.º, los Estados miembros podrán conceder a las organizaciones de productores, directamente o por medio de establecimientos crediticios, ayudas en forma de préstamos con características especiales destinadas a cubrir una parte de los gastos previsibles relativos a las intervenciones en el mercado previstas en el artículo 9.º

5. Las ayudas previstas en el apartado 2, se pondrán en conocimiento de la Comisión por medio de un informe que los Estados miembros le harán llegar al final de cada ejercicio presupuestario.

Las ayudas previstas en el apartado 4, se comunicarán a la Comisión en cuanto se concedan.

6. El Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, establecerá las condiciones y normas generales de aplicación del presente artículo.

Artículo 9.º del Reglamento 3796/81

Para los productos determinados en el artículo 1.º, las organizaciones de productores pueden fijar un precio de retirada por debajo del cual no venderán los productos aportados por sus adheridos.

En tal caso para las cantidades retiradas del mercado:

— En lo que afecta a los productos enumerados en el Anexo I, letras A y D, que respondan a las normas decretadas conforme al artículo 2.º, las organizaciones de productores concederán una indemnización a los productores asociados.

— En lo que afecta a los demás productos determinados en el artículo 1.º y que no están enumerados en el Anexo I bajo A y D, las organizaciones de productores pueden conceder una indemnización a los productores asociados.

Puede fijarse un nivel máximo de precio de retirada para cada producto determinado en el artículo 1.º, según las disposiciones del párrafo 5.

2. El destino de los productos así retirados debe fijarse por la organización de productores, de manera que no entorpezca el curso normal de la producción en cuestión.

3. Para la financiación de estas medidas de retirada, las organizaciones de productores constituirán unos fondos de intervención que se alimentarán con cotizaciones establecidas sobre las cantidades puestas a la venta, o recurrirán a un sistema de compensación.

4. Las organizaciones de productores notificarán a las autoridades nacionales, que lo comunicarán a la Comisión, los elementos siguientes:

- La lista de productos a los que trata de aplicar el sistema previsto.
- El período durante el cual serán de aplicación los precios de retirada.
- Los niveles de precios de retirada previstos y practicados.

5. Las modalidades de aplicación del presente artículo se decretarán según el procedimiento previsto en el artículo 33.

Artículo 1.º del Reglamento 3796/81

1. Queda establecida, para el sector de los productos de la pesca, una organización común de mercados que comprenderá un régimen de precios y de intercambios así como reglas comunes en materia de competencia.

2. Esta organización regulará los siguientes productos:

ANEXO I	
Partida del Arancel Aduanero Común	Designación de las mercancías
a) 03.01	Pescado fresco (vivo o muerto), refrigerado o congelado.
b) 03.02	Pescados desecados salados o en salmuera; pescados ahumados, incluso cocidos antes o durante el ahumado.
c) 03.03	Crustáceos y moluscos, comprendidos los que tienen concha (incluso separados de su caparazón o concha), frescos (vivos o muertos), refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos sin pelar, simplemente cocidos en agua.
d) 05.15	Productos de origen animal, no designados ni comprendidos en otro lugar; animales muertos de los capítulos 1 ó 3, impropios para el consumo humano: A. Pescados, crustáceos y moluscos.
e) 16.04	Preparados y conservas de pescado, incluido el caviar y sus sucedáneos.
f) 16.05	Crustáceos y moluscos (incluidos los que tienen concha), preparados o en conserva.
g) 23.01	Harinas y polvos de carnes y de despojos, de pescados, de crustáceos o de moluscos, impropios para la alimentación humana; chicharrones: B. Harinas y polvos de pescados, crustáceos o moluscos.

Artículo 33 del Reglamento 3796/81

1. En caso de hacerse referencia al procedimiento definido en el presente artículo, el Presidente convocará al Comité, ya sea por propia iniciativa, ya sea a instancia del representante de un Estado miembro.

2. El representante de la Comisión presentará un proyecto de las medidas que hayan de tomarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dichas medidas en un plazo que el Presidente podrá fijar en función de las urgencias de los asuntos presentados a estudios.

3. La Comisión adoptará medidas que serán aplicables inmediatamente. Sin embargo, si no están de acuerdo con el dictamen emitido por el Comité, serán inmediatamente comunicadas por la Comisión al Consejo. En este caso, la Comisión podrá aplazar, en un mes como máximo desde que haya tenido lugar dicha comunicación, la aplicación de las medidas adoptadas.

El Consejo, por mayoría cualificada, podrá adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes.

DISPOSICION FINAL PRIMERA. EL PRESENTE REAL DECRETO ENTRARA EN VIGOR AL DIA SIGUIENTE DE SU PUBLICACION EN EL BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

Dado en Madrid, a 10 de febrero de 1986.



INFORMACION SOBRE EL REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULA EL
PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO POR EL ESTADO DE LAS
ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES DE LA PESCA Y SUS ASOCIACIONES

ANEXO

Volumen mínimo de producción

Tipo de pesca	Volumen mínimo de la producción anual — (en peso desembarcado)
1. Pesca costera local (duración media de la marea: menos de dos días).	Sardinias, boquerones: 1.000 toneladas, otros productos frescos: 1.000 toneladas.
2. Pesca de bajura (duración media de la marea: de dos a nueve días).	Productos frescos: 2.500 toneladas.
3. Pesca de altura (duración media de la marea: de diez a veintitrés días).	Atunes frescos: 1.500 toneladas, otros productos: 15.000 toneladas, pescados salados: 10.000 toneladas.
4. Pesca de gran altura (duración media de la marea: veinticuatro días y más).	Sardinias congeladas: 5.000 toneladas, atunes congelados: 5.000 toneladas, otros productos congelados: 15.000 toneladas, pescados salados: 10.000 toneladas.
5. Otras pescas.	Quisquillas del tipo Crangón spp: 800 toneladas, ostras: 500 toneladas, mejillones: 500 toneladas, otros crustáceos y moluscos: 200 toneladas, pescados de agua dulce: 250 toneladas, pescados de agua salobre o de lago artificial o naturalmente separado del mar (lagunas): 150 toneladas.



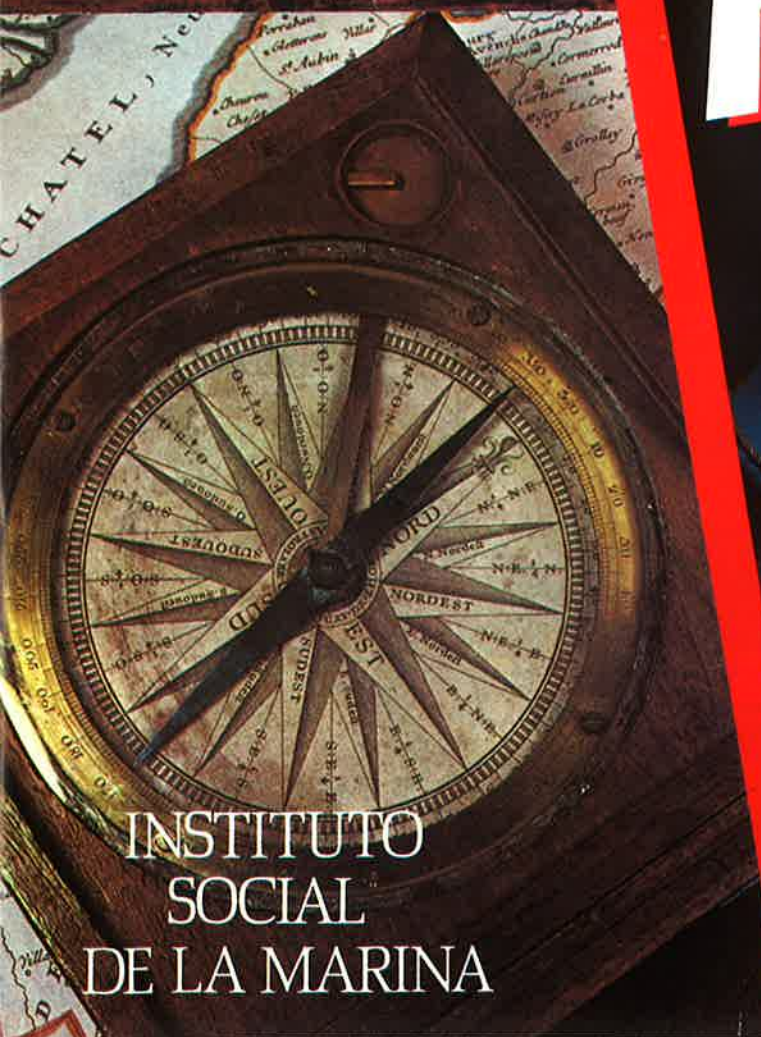
HOJA DEL

MAR

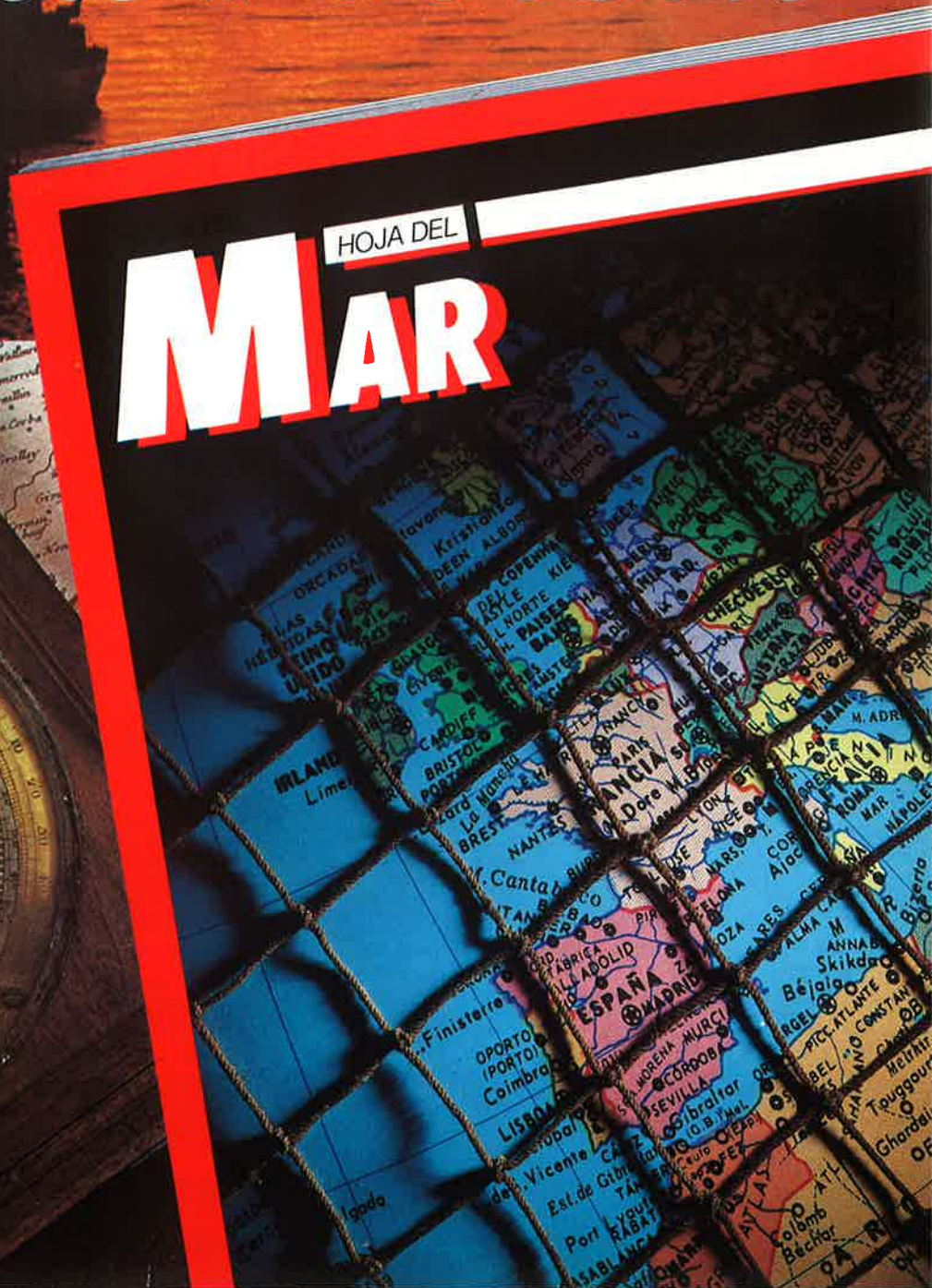
*Toda la mar
en una revista*

HOJA DEL

MAR



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**
del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

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