

MAR

N.º 381 - MARZO 2000

Seguridad Social

**EL FONDO DE RESERVA
PASÓ DE 60.000 A
100.000 MILLONES**

Elecciones generales

**EL PARTIDO
POPULAR GANÓ
POR MAYORÍA
ABSOLUTA**

Acuerdo con
Marruecos

**AGRICULTURA
BUSCA CALADEROS
ALTERNATIVOS**

Informe del Consejo
Económico y Social

**LOS CONVENIOS
PESQUEROS CON
TERCEROS PAÍSES**



EXPO RÀPITA 2000

28 D'ABRIL A 1 DE MAIG
Sant Carles de la Ràpita

XII FIRA ESTATAL
NÀUTICO-PESQUERA



 Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita

 Diputació de Tarragona

 Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima - FROM

 Consell Comarcal

 Caixa Tarragona

T tiempo de calma en el sector marítimo pesquero durante las últimas semanas donde solamente siguen retumbando los ecos del siniestro del buque mercante "Zafir" en aguas italianas con 10 marineros gallegos muertos y atrapados en el fondo del mar, mientras desde la Administración central se cerraban los programas para el desarrollo de la política pesquera para los próximos seis años. La actualidad de los últimos tiempos ha estado centrada en las elecciones generales celebradas el pasado 12 de marzo, donde el Partido Popular prácticamente barrió logrando una cómoda mayoría en el Parlamento. Las encuestas y la opinión generalizada, daban el triunfo a José M.^a Aznar, pero sin lograr una mayoría absoluta. Los resultados, sin embargo, han sido concluyentes al conseguir 183 escaños frente a los 125 de los socialistas y solamente 8 de Izquierda Unida, lo que permitirá al Partido Popular gobernar sin tener que hacer coaliciones forzadas con las fuerzas nacionalistas. La participación ciudadana en las urnas ha sido del 70% frente al 77,3% de 1996.

Las elecciones generales han supuesto un claro ascenso de los populares en todo el territorio, siendo los más destacables los avances en Cataluña, País Vasco o Andalucía. Por el contrario, estos resultados han acabado por hacer saltar por los aires la crisis que venían arrastrando los socialistas desde 1996 y que desembocará necesariamente en una profunda renovación del partido tras la dimisión de su secretario general Joaquín Almunia.

13 DÍAS

ELECCIONES

Tras el parón que generalmente supone la celebración de unas elecciones generales, que suelen ser tiempos de balances y propuestas más que de realizaciones, vuelve la actividad al sector marítimo pesquero, aunque nunca estuvo completamente paralizada.

Desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, bloqueada por Marruecos la negociación del nuevo acuerdo pesquero, se han desarrollado en los últimos meses diferentes contactos con terceros países para buscar caladeros alternativos a una parte de la flota afectada por el paro, así como para la programación de campañas experimentales en aguas internacionales. Los convenios con terceros países han sido uno de los ejes históricos de la política pesquera española y en este momento siguen siendo algo totalmente indispensable para mantener a barcos y a tripulaciones embarcadas con los consiguientes efectos beneficiosos en tierra. Éstas son las conclusiones de un documentado

estudio realizado por el Consejo Económico y Social español que fueron expuestas al comisario comunitario de Pesca, Franz Fischler.

En el marco de la política pesquera, cabe señalar la transferencia desde la Secretaría General de Pesca a las Comunidades Autónomas de los fondos correspondientes a la Administración central para aplicar este año la política de estructuras en el sector que deberá estar en vigor hasta el año 2006. Los resultados logrados en los seis años precedentes han sido positivos para la flota y los mercados de la pesca y se espera se mantenga la misma línea. Finalmente, cabe destacar la buena perspectiva que se presenta a medio plazo para los grandes astilleros al lograr en las últimas semanas importantes contratos en los mercados internacionales para la construcción de buques. ■

Vidal Maté



EL ISM EDITA LAS GUÍAS DE LOS PUERTOS DE CÁDIZ Y VIGO

El Instituto Social de la Marina acaba de editar dos nuevos números de la colección de Guías de Puertos para la Gente de Mar, correspondientes a los de Cádiz y Vigo. Con ellas este organismo pretende dar a conocer a los trabajadores del mar, especialmente a los marineros transeúntes que acuden a las Hospederías de las Casas del mar, los servicios que el ISM pone a su disposición en esa localidad concreta. Al mismo tiempo, las Guías son un instrumento sencillo y ameno, que les permitirá situarse en la ciudad, conocer sus lugares de interés, sus museos, monumentos, instalaciones deportivas, de esparcimiento y recreo, etc., para hacer más grata la estancia en puerto de los marineros transeúntes mediante una información básica de interés general.

Con la publicación de estas Guías, el Instituto Social de la Marina cumple con el Convenio número 163 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) sobre Bienestar de la Gente de Mar, tanto en el mar como en puerto, cuyo objetivo es facilitar y financiar los medios y servicios adecuados a este colectivo con el fin de contribuir a su bienestar. Para dar cumplimiento a este compromiso, el ISM cuenta con las Casas del Mar y las Hospederías, en las que se facilita a los trabajadores del mar en tránsito, cualquiera que sea su nacionalidad, un buen servicio asistencial y residencial.

Las Guías contienen un plano del



puerto, otro de la ciudad y otro de la región. En ellas se encuentran también datos básicos sobre la gastronomía de la localidad, las líneas de autobuses de interés turístico y otras informaciones de interés para la gente del mar como las direcciones de los principales Organismos Oficiales, de los Consulados, así como datos de la Casa del Mar y de la Hospedería del Instituto Social de la Marina en la localidad de que se trate.

Hasta el momento se han editado las Guías de los puertos de Tarragona, Valencia, Cartagena, Huelva, Bilbao, A

Coruña, Barcelona, Las Palmas y Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) y está previsto continuar con estas publicaciones hasta finalizar el proyecto.

Las Guías se encuentran en las Casas del Mar a disposición de todos los trabajadores del sector y en ellas se incluye también la ubicación y el teléfono de las Direcciones Provinciales del ISM así como las hospederías instaladas a lo largo de la costa española donde todos los trabajadores del mar pueden alojarse cuando se encuentren en tránsito en cada una de las localidades costeras. ■



6
ELECCIONES GENERALES
El Partido Popular obtuvo mayoría absoluta en las elecciones generales celebradas el pasado 12 de marzo.

16
ACUERDO CON MARRUECOS
Paralizadas las negociaciones, el Ministerio de Agricultura busca caladeros y campañas experimentales para una parte de la flota.



14 **SEGURIDAD SOCIAL**
La existencia de un superávit en la Seguridad Social hizo posible aumentar el Fondo de Reserva de 60.000 a 100.000 millones de pesetas.

Editor: Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales).

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. **Fotos:** Jesús Navarro

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53 **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22 **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06
Barcelona: Puigxuriguier, s/n - Tel. 93 441 05 15 **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22 **Cádiz:** Casa del Mar, Tel. 956 25 17 04 **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50
Castellón: Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08 **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24 **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03
Gulpúzcoa: Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40 **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65 **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00
Las Palmas: Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58 **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54 **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60 **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75
Melilla: Casa del Mar, Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00 **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50 **Santander:** Casa del Mar, Avda. Soliteza, s/n - Tel. 942 21 46 00 **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04
Tarragona: Casa del Mar, Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87 **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00 **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50
Villagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax 91 319 91 34

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. María Victoria Ugarte

Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 18516/1963. NIPD: 205-00-001-2

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



Con 10.230.345 votos y 183 escaños

EL PARTIDO POPULAR GANÓ LAS ELECCIONES POR MAYORÍA ABSOLUTA

El Partido Popular ganó con una contundente mayoría absoluta las elecciones generales del pasado 12 de marzo. El partido que dirige José María Aznar consiguió el grupo parlamentario más amplio de su historia y, con 183 diputados (tenía 156), se consolida como la primera fuerza política del país. El pacto de la izquierda entre el PSOE e IU fue el gran perdedor. El PSOE consiguió 125 escaños (tenía 141) e IU 8 diputados frente a los 21 con que contó en la anterior legislatura. La victoria en el Senado fue también para el PP de forma inequívoca. De los 208 senadores elegibles consiguió 127, casi dos tercios de la Cámara, incrementando en 15 los que ya tenía.

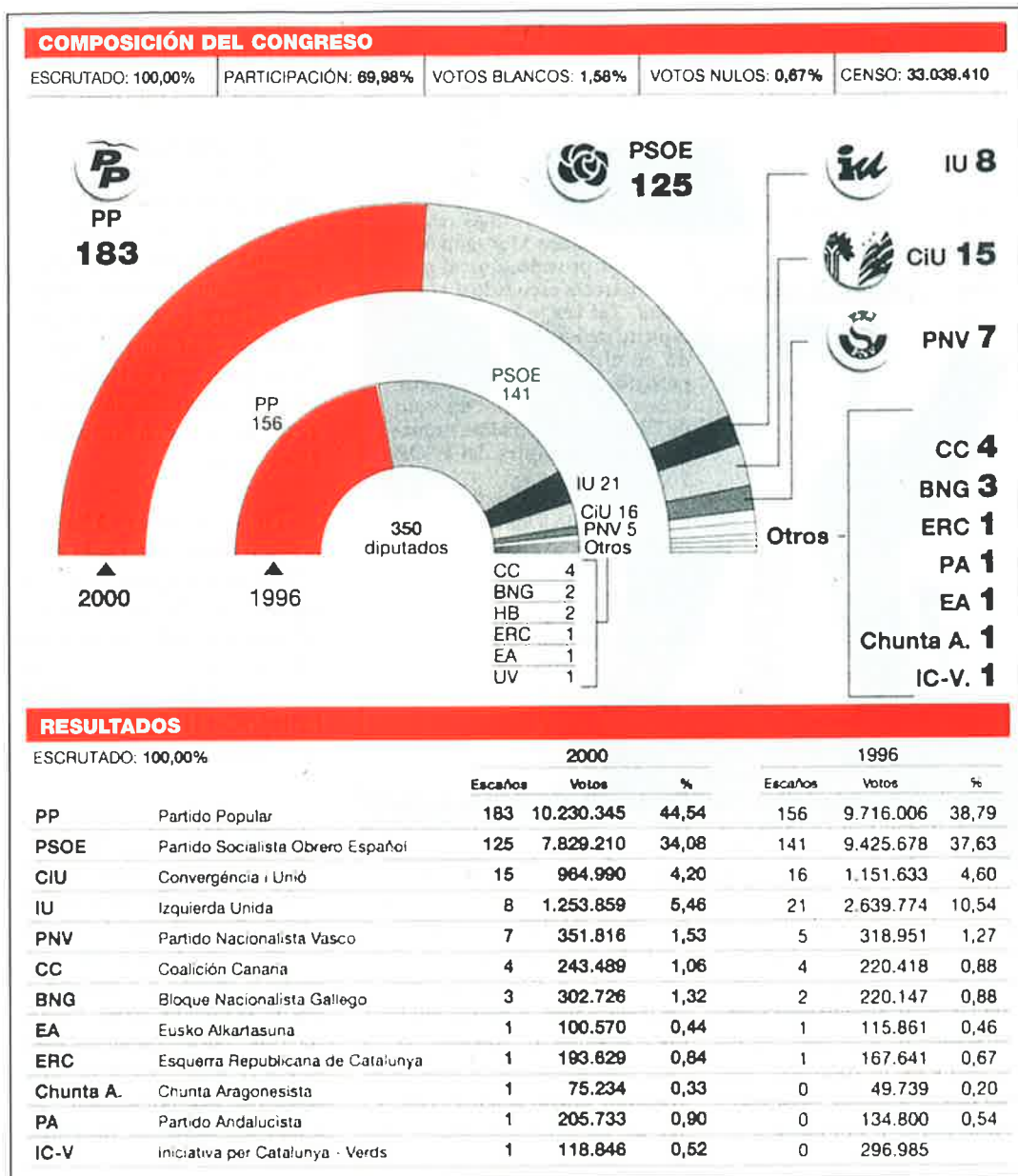
Con 10.230.345 votos, medio millón más que en 1996 (el 44,54% de los votos emitidos) y 183 escaños, el Partido Popular consiguió superar al PSOE en diez puntos, muy lejos de los 5 que pronosticaban las encuestas. A los socialistas no les funcionó el pacto con Izquierda Unida y

se han quedado con 7.829.210 votos (34,08%) y 125 escaños, 16 menos que en la anterior legislatura, dando así un vuelco el panorama electoral español, al perder la izquierda casi 3 millones de votos de los 12 que había acumulado en 1996, si se cuentan los de IU. Esta formación ha sufrido un

► **El Partido Popular, con 183 escaños y medio millón de votos más, se alzó con la mayoría absoluta y consiguió la mayor victoria de su historia.**

importante descalabro al pasar de 21 a 8 escaños, con sólo 1.253.859 votos frente a los 2.639.774 que obtuvo en los anteriores comicios. La tercera fuerza parlamentaria ha sido Convergencia i Unió, con 15 diputados (pierde uno) y 964.990 votos. El Partido Nacionalista Vasco ha logrado dos diputados más, pasando de 5 a 7, merced a los 351.816 votos obtenidos.

Las otras fuerzas políticas que conformarán la nueva Cámara Legislativa, que cuenta con 350 diputados, son Coalición Canaria (CC), que mantiene sus cuatro escaños, con 243.489 votos (1,06%); el Bloque Nacionalista Gallego (BNG), que con Esquerra Republicana de Cataluña (ERC), Partido Andalucista (PA), Ini-



ciativa per Catalunya-Verdes (IC V) y Chunta Aragonesista han obtenido un diputado cada una. La novedad de este arco parlamentario es la presencia, por primera vez en la Cámara, de la Chunta Aragonesista que lidera el cantautor aragonés José Antonio Labordeta. También se incorpora en esta legislatura el Partido Andalucista.

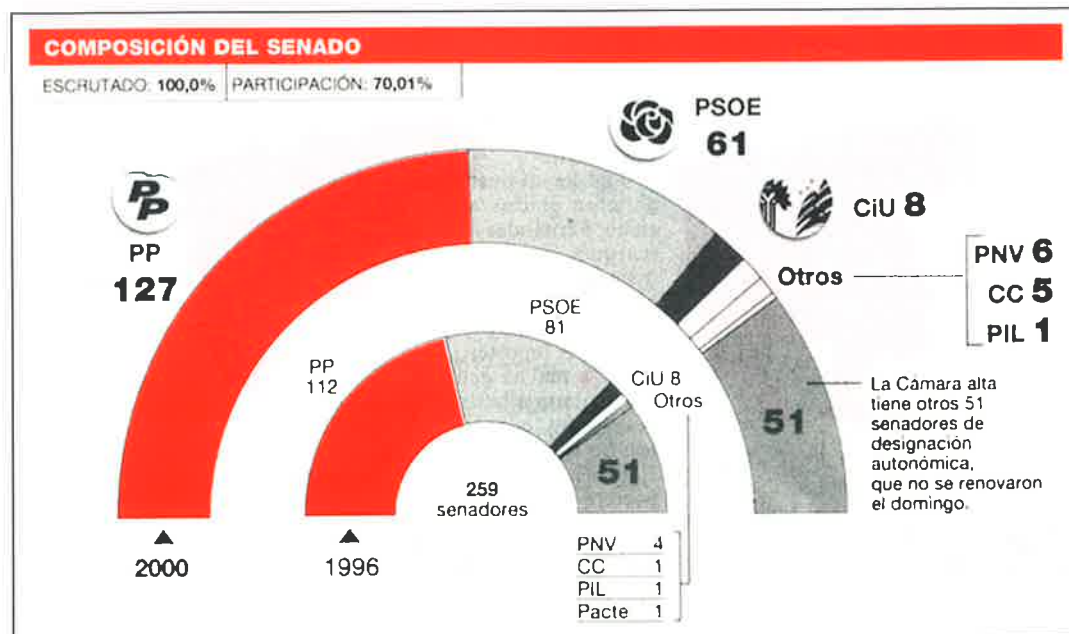
Aumentó la abstención

El censo, en estas elecciones, contó con 33.039.410 electores. El índice de participación fue del 69,98%, 7,3 puntos inferior a la de hace cuatro años, lo cual supone que casi diez millones de españoles optaron por no acudir a las urnas. Estos índices han sido similares a los de las elecciones de 1986 y 1989. Las Comunidades Autónomas más participativas en el proceso electoral fueron Extremadura, en donde a las seis de la tarde había votado el 63,14 por ciento del censo, Castilla-La Mancha, el 60,99%, y Murcia, el 60,79%.

Por el contrario, los electores de Ceuta, Melilla y Canarias fueron los que menos interés mostraron por ir a votar y a las seis de la tarde no había votado ni el 40% del censo. A pesar de los temores, debido a la postura abstencionista de Euskal Herriarrok, en el País Vasco hubo una participación similar a la del resto de España, un 64,48%, lo que claramente ha beneficiado al PNV, que subió votos y dos escaños.

A esta participación hay que sumar los votos de los residentes en el extranjero, que ascienden a 930.058 y que, en caso de participar como lo hicieron en 1996, en que la participación fue del 34,7%, aportarían 323.000 votos más, lo que subiría la participación en un punto más.

Así pues, el Partido Popular ha vencido en 42 provincias, 8



más que en 1996, sobrepasando al Partido Socialista en Cáceres, Badajoz, Almería, Cádiz, Córdoba, Málaga, Ciudad Real y Santa Cruz de Tenerife.

Gobernar para todos los españoles

Nada más conocerse los resultados, y con la reelección ya asegurada sin tener que apoyarse en otras fuerzas políticas como ocurriera en 1996, José María Aznar se dirigió desde la sede de su partido a los españoles haciendo una clara oferta de “colaboración y diálogo” a todas las fuerzas políticas y sociales “para buscar los más amplios puntos de encuentro desde el respeto y la consideración a todos sobre los asuntos capitales del país, porque todas las ayudas son necesarias”.

A pesar de la lógica alegría que mostró el Presidente del Gobierno por su rotundo triunfo electoral, tuvo unas palabras de recuerdo hacia las víctimas del terrorismo y “hacia todos aquellos que no pueden estar hoy con nosotros porque dejaron su vida por la libertad y la democracia de España”.

Finalmente, agradeció los votos recibidos diciendo: “los españoles han sido muy generosos con nosotros y nosotros sabremos agradecerlo con trabajo, esfuerzo y colaboración”.

Dimitió Almunia

El júbilo y la euforia que reinaban en la sede del PP y sus aledaños, en la noche del 12M, contrastaban con la seriedad de los responsables del Partido Socialista. Su Secretario General y candidato a la presidencia del Gobierno en estas elecciones, Joaquín Almunia, realizó una comparecencia pública para felicitar al PP por su victoria y hacer una valoración de los resultados del PSOE. A su juicio los socialistas no han sido capaces de convencer a los españoles



ni conectar con sus esperanzas, no han sabido explicar sus propuestas y su alianza con IU y no han conseguido movilizar al electorado. Ante ello, Almunia anunció su dimisión, que hizo efectiva al día siguiente a la Ejecutiva de su Partido.

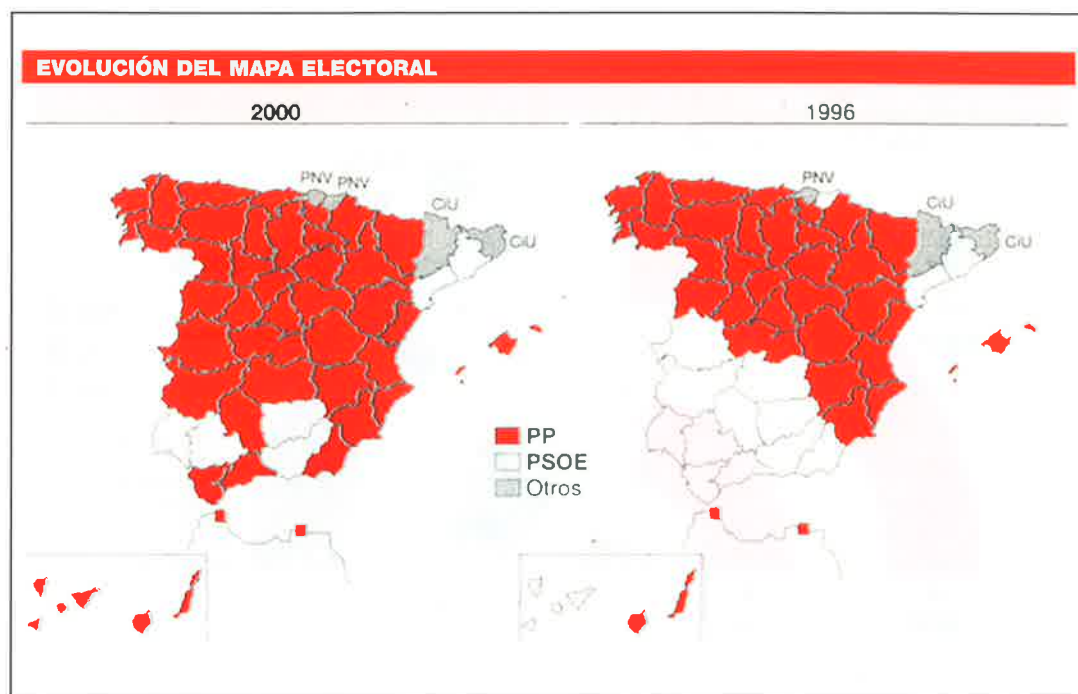
Para el líder socialista el PSOE debe afrontar el siglo XXI con un “nuevo proyecto, nuevas ideas y gente nueva”; por ello en la reunión de la Ejecutiva del día 13 de marzo decidió celebrar un Congreso el 21 de julio próximo y du-

rante ese periodo será una gestora la que dirigirá esta fuerza política.

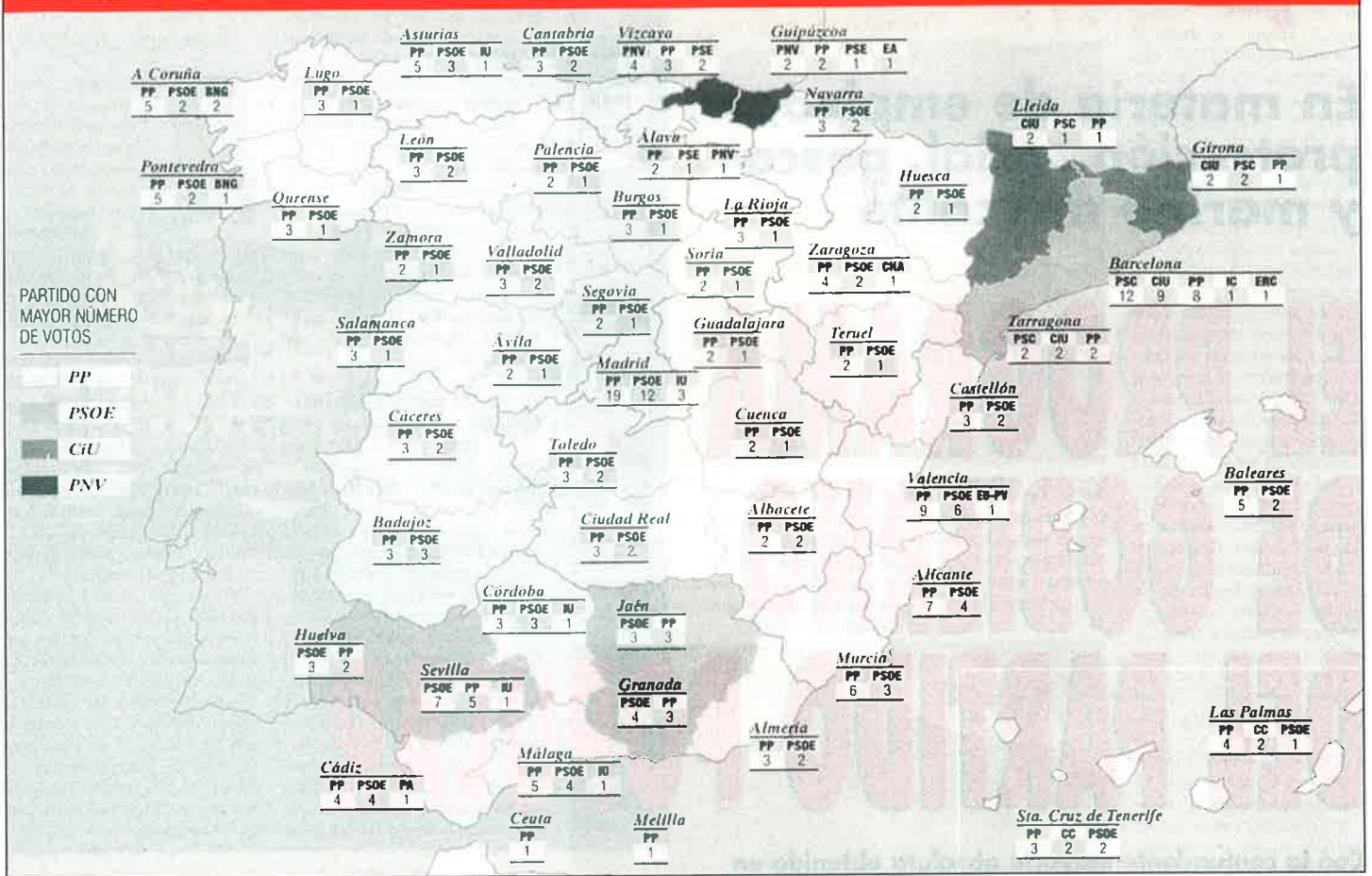
En dicha reunión se hizo un profundo análisis del pacto con IU. La resistencia de esta fuerza política a retirarse de 34 circunscripciones electorales y de presentar listas conjuntas con el PSOE al Congreso para rentabilizar el voto de izquierda ha facilitado al Partido Popular la obtención de 16 nuevos escaños con respecto a 1996.

En la Cámara Alta este acuerdo tampoco ha sido beneficioso para ninguna de las dos formaciones: IU no ha obtenido ni un solo senador, al igual que sucediera en las anteriores elecciones, mientras que el PSOE ha logrado 61 frente a los 127 del Partido Popular.

Así pues, los socialistas han obtenido en estas elecciones 1.696.468 votos menos que en 1996, a pesar del aumento del censo electoral. Quedan a más de diez puntos del PP (34% frente a 44,5%) y a una distancia de 58 escaños frente a los 15 de 1996. Si se suman los escaños del PSOE y los de IU, entre ambas fuerzas políticas llegan a 133, ocho menos de los obteni-



ASIGNACIÓN DE DIPUTADOS POR PROVINCIAS



dos en solitario por los socialistas hace cuatro años.

Mayoría también en el Senado

El Partido Popular completó su amplia mayoría en el Congreso con otra arrolladora en el Senado. De los 208 senadores elegidos el 12 de marzo (el resto son designados por los Parlamentos autónomos), los populares se llevaron 127, casi dos tercios, incrementando en 15 los que ya tenían. Por su parte, el PSOE perdió 20 y se quedó con 61.

La distribución en el Senado del resto de las fuerzas políticas queda de la siguiente forma: Convergencia i Unió mantiene los ocho escaños; Coalición Canaria pasa a tener 5 senadores (obtuvo 1 en 1996); el PNV consigue dos más que hace cuatro años y se queda con 6 y el Partido Inde-

▶ **Almunia, tras el fracaso del PSOE, dimitió para dar paso a la renovación del partido.**

▶ **José María Aznar ha renovado su oferta de diálogo con todas las fuerzas políticas y sociales.**

pendentista de Lanzarote se queda con otro escaño.

Estos senadores elegidos el 12M se sumarán a los 51 designados tras las elecciones autonómicas. En este grupo de senadores que no se renueva, el PP tiene 23 frente a 21 del PSOE, tres son de CIU, 2 del PNV, 1 de ERC y otro de Esquerra Unida de Baleares.

Al haberse celebrado elecciones autonómicas en Andalucía, el Parlamento de esta Comunidad tiene que designar ahora los 8 que le corresponden, por lo que hasta su constitución se mantendrán los que fueron designados en 1996. En la actualidad, 4 corresponden al PSOE 2 al PP y 1 a IU.

El PSOE ganó en Andalucía

El Partido Socialista ganó por sexta vez consecuti-

va, y después de 18 años al frente del Gobierno, las elecciones al Parlamento andaluz, que se celebraron también el pasado 12 de marzo. Aunque su triunfo fue claro, no consiguió aumentar los escaños de la anterior legislatura y se ha estancado en los 52, mientras que el Partido Popular, liderado por Teófila Martínez, ha incrementado en seis sus escaños, por lo que pasa a tener 46.

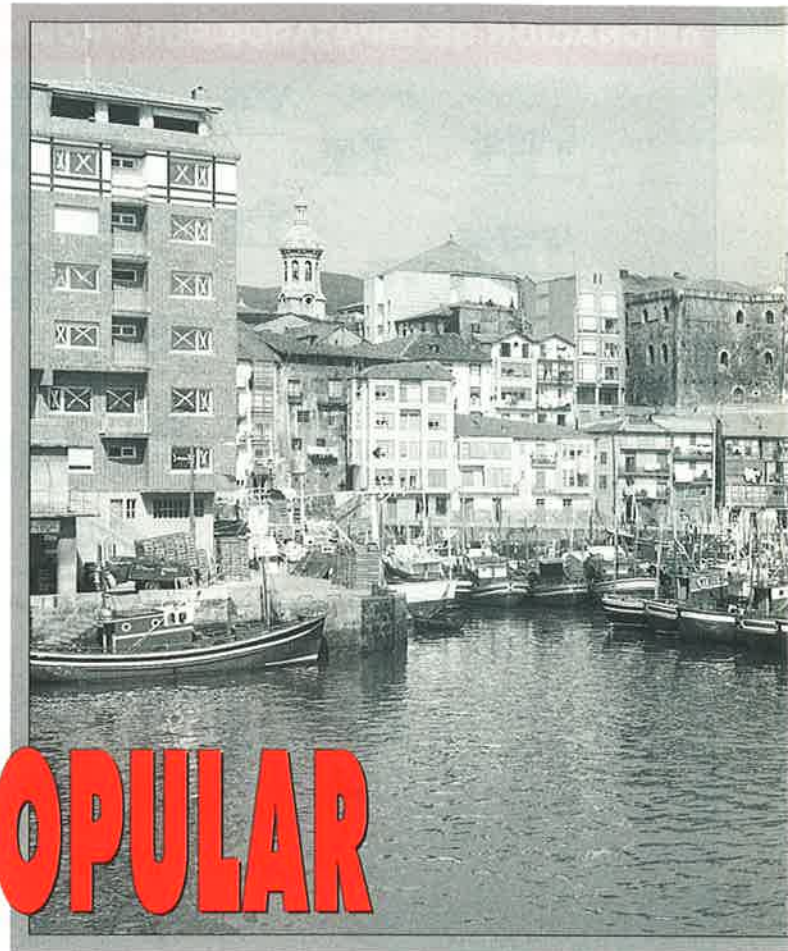
Siguiendo la tendencia general, Izquierda Unida ha bajado en votos y en escaños y pasa de tener 13 diputados a 6 y el Partido Andalucista sube de 4 a 5 escaños. Ante la falta de mayoría absoluta, el líder socialista Manuel Chaves tendrá que iniciar consultas para formar alianzas de gobierno, si bien parece inclinado a repetir las con el Partido Andalucista. ■

C.H.C.



**En materia de empleo,
protección social, pesca
y marina mercante**

EL PROGRAMA DE GOBIERNO DEL PARTIDO POPULAR



Con la contundente mayoría absoluta obtenida en las elecciones del pasado 12 de marzo, el Gobierno del Partido Popular con José María Aznar al frente podrá llevar a cabo su programa electoral y las reformas que en él se contienen "porque son las que necesita España". Según ha afirmado Aznar, "nuestro primer empeño político es la consecución del pleno empleo". Otro objetivo fundamental para esta legislatura será la renovación del Pacto de Toledo para afianzar el futuro de las pensiones mediante un acuerdo político amplio y reafirmar la competencia plena del Estado en materia de pensiones. También tiene importantes propuestas en materia de pesca, marina mercante y sistema portuario. Para llevar a cabo todas ellas, José María Aznar quiere contar con el consenso de las fuerzas políticas y sociales tal y como puso de manifiesto en su primera comparecencia pública tras ganar las elecciones.

Por el pleno empleo

El eslogan de la campaña del Partido Popular "Vamos a más" se ha plasmado especialmente en sus propuestas sobre el empleo. Si en las elecciones de 1996 el objetivo era crear más empleo, en estos comicios la oferta electoral propuesta ha sido conseguir el "pleno empleo" y

como objetivo inmediato reducir "nuestro nivel de desempleo hasta la media de los países de la Unión Europea". Según el presidente de este partido y presidente electo del Gobierno, José María Aznar, "este objetivo está a nuestro alcance". Para conseguirlo el PP incluía en sus propuestas electorales "continuar con el mantenimiento de la estabili-

dad macroeconómica" que tan buenos resultados le ha dado en la anterior legislatura, al poder trasladar el crecimiento económico al crecimiento del empleo (se han creado 1.800.000 puestos de trabajo), y el mantenimiento del diálogo social.

Empleo de calidad

Según el programa de gobierno del PP para esta legislatura, las nuevas fórmulas de organización del trabajo tienen una destacada influencia en el empleo. Por ello se debe favorecer la extensión del trabajo a tiempo parcial, que facilita la flexibilidad organizativa de las empresas y permite a los trabajadores compaginar el trabajo con otras actividades. Asimismo deberán favorecerse fórmulas para que se incremente el teletrabajo, muy poco implantado en España, y propugnar el diálogo entre empresas y organizacio-

nes de trabajadores para establecer la duración del tiempo de trabajo.

Los máximos responsables del PP han sido conscientes de que existen tres problemas en el mercado de trabajo español, que son la gran desigualdad entre sexos, las diferencias regionales de empleo y paro y el alto porcentaje de temporalidad del empleo. Para solucionarlos, en su programa de gobierno proponen:

- Seguir fomentando la contratación indefinida y primar el acceso de las mujeres a sectores donde tienen aún poca presencia, con nuevos incentivos a la contratación.

- Promover fórmulas de empresariado o de economía social, entre ellas microcréditos para emprendedoras.

- Fomentar la mayor presencia de las mujeres en la for-



mación profesional, en la formación continua y en la adaptación a nuevas tecnologías.

- Promover un Programa Nacional de Guarderías y Escuelas Infantiles.

- Por razón de maternidad se establecerá la exoneración de cotizaciones durante un periodo de dos años con independencia del momento de incorporación al mercado de trabajo.

- Los recursos del Fondo Social Europeo y los previstos en los Presupuestos Generales del Estado se utilizarán prioritariamente en las zonas con mayor desempleo.

- Mejorar la labor de intermediación y el apoyo en los desplazamientos temporales.

- Favorecer el mercado inmobiliario de alquiler de viviendas para facilitar la movilidad de los trabajadores.

El PP se propone seguir manteniendo el diálogo social para mejorar la cantidad y la calidad del empleo.

- Fomento de la contratación indefinida.

Políticas activas

Siguiendo las pautas marcadas por la Unión Europea, el Gobierno del Partido Popular se propone destinar más recursos a las políticas activas de empleo, cuyos principales objetivos se centran en:

- Ofrecer a todos los jóvenes, antes de que lleven seis meses en paro, una nueva oportunidad de formación, reciclaje, prácticas laborales o de empleo o cualquier otra medida que pueda favorecer su inserción profesional.

- Seguimiento individual para la reinserción laboral de los desempleados adultos antes de que hayan pasado 12 meses en el paro.

- Orientación hacia el empleo de toda la educación,

desde las enseñanzas básicas hasta la formación profesional, media o superior, desarrollando en los alumnos capacidades de adaptación a un mercado de trabajo cambiante.

- Estructuración de un Plan General de Prácticas en las Empresas.

- Impulso de fórmulas contractuales de carácter formativo, que se irán convirtiendo en un modo habitual de iniciar la vida laboral y en muchos casos conducirán a relaciones laborales estables.

- Incentivación de la contratación de trabajadores que percibiendo la prestación por desempleo fueran contratados de forma estable.

Mejora de las condiciones de trabajo

Especial atención ha dedicado el Partido Popular en su



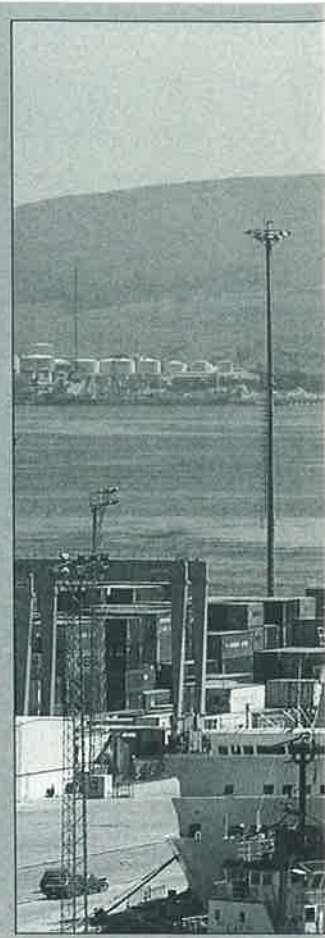
programa para gobernar los próximos cuatro años a la mejora de las condiciones de salud y seguridad en el trabajo y para ello se proponen estimular la formación, con el objetivo de mejorar la prevención y el cumplimiento de la actual legislación sobre riesgos laborales. Estas acciones formativas se llevarán a cabo entre los trabajadores, en sus centros de trabajo, con campañas de sensibilización, estímulos del comportamiento preventivo y premios a la iniciativa y desarrollo de actuaciones preventivas en la empresa.

Asimismo, el Gobierno del Partido Popular ayudará a pequeñas empresas en la adquisición de elementos de protección colectiva, en prevención de riesgos laborales propios de su actividad laboral, y reducirá las cargas sociales a las empresas que tengan índices de siniestralidad de las medias sectoriales.

Mejora del sistema de pensiones

El Partido Popular ha adquirido un compromiso con el electorado para reforzar la seguridad de las pensiones, mejorar las más bajas y seguir desarrollando los principios y objetivos del Pacto de Toledo. Siempre en el marco de este Pacto, los compromisos adquiridos son:

- El incremento progresivo de las pensiones mínimas de jubilación de carácter contributivo para pensionistas de menos de 65 años con cónyuge a cargo.
- La mejora de las pensiones de viudedad, especial-



En materia de protección social el objetivo es garantizar el poder adquisitivo de los pensionistas con el aumento de las prestaciones sociales y las pensiones más bajas.

mente en las situaciones de carencia de otras rentas.

- El establecimiento de un nuevo marco de compatibilidad de la pensión de viudedad, permitiendo el mantenimiento de ésta cuando se contraigan nuevas nupcias en los supuestos de personas mayores con menores niveles de renta.
- El aumento gradual de la pensión mínima de orfandad.
- La subida escalonada de las pensiones del extinguido SOVI no concurrentes con otras pensiones.
- La mejora progresiva de las pensiones de clases pasivas causadas con base a la normativa en vigor anterior a enero de 1985.

- La creación de la Agencia Nacional de la Seguridad

Social para mejorar la gestión del sistema de pensiones y la lucha contra el fraude.

Jubilaciones y prejubilaciones

También en sintonía con los contenidos del Pacto de Toledo, el PP va a proponer a los agentes sociales y económicos fórmulas flexibles graduales y voluntarias de prolongación de la vida laboral y favorecer aún más los contratos de relevo, que aprovechan la experiencia profesional de los mayores y facilitan la inserción laboral de los jóvenes en el mercado de trabajo así como la exoneración de las cuotas a la Seguridad Social por trabajador que prolongue su vida laboral más allá de los 65 años, siempre que acredite 35 años cotizados al sistema de Seguridad Social.

Finalmente, y también en el marco de la renovación del



Pacto de Toledo, el nuevo Gobierno va a proponer adoptar políticas sociales en apoyo de los grupos de trabajadores prejubilados, como consecuencia de los procesos de reconversión industrial. En este sentido el PP contempla medidas como mantener vigente la capacidad de reinserción laboral mediante programas específicos de formación, desarrollo de programas de voluntariado social y trabajos de servicio comunitario.

Mejorar la pesca artesanal

La política pesquera del nuevo Gobierno se va a orientar a garantizar la pervivencia de la pesca artesanal, por su importancia social para las zonas costeras y para la conservación de los recursos pesqueros con medidas como la estimulación de la diversificación de las actividades pesqueras, la adaptación de la

normativa técnica, incrementar la política de acuerdos con terceros países en la búsqueda de nuevos caladeros, la mejora de las estructuras y mercados pesqueros, la potenciación de la investigación oceanográfica y pesquera, con más actividades por parte del Instituto Español de Oceanografía.

Asimismo, el PP piensa conceder más atención a la implantación en la Unión Europea de la normalización de los productos de la pesca, proceso ya iniciado en España, con el fin de que los consumidores dispongan de mayor información sobre la naturaleza, calidad y origen del pescado.

Puertos y Marina Mercante

La política de impulso del sistema portuario que propone llevar adelante el nuevo Gobierno comprende actuacio-

Buscar nuevos caladeros, potenciar la investigación y mejorar las estructuras y mercados pesqueros son algunos de los objetivos a conseguir en política de pesca.

nes tales como la mejora de la accesibilidad terrestre al sistema portuario de interés general, con especial atención a la integración de los principales puertos españoles a las redes transeuropeas de transportes, realización de planes generales de modernización de los servicios e instalaciones de los puertos; tratamiento específico y garantía de servicios en los puertos de los archipiélagos de Baleares y Canarias y de los de Ceuta y Melilla, favoreciendo los tráficlos de mercancías y de pasajeros en buques rápidos. La inversión económica a realizar para la mejora de las infraestructuras portuarias está previsto que alcance los 80.000 millones de pesetas al año.

También quiere el Gobierno del Partido Popular potenciar la competitividad de la flota española mediante la consolidación del Registro Especial de Canarias y de los servicios regulares de cabotaje; el apoyo a la renovación de la flota, la facilitación del transporte combinado tierra-mar y la promoción del tráfico marítimo de corto recorrido.

Asimismo el PP se ha comprometido a avanzar en seguridad marítima y en la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. A tal efecto se va a tramitar una Ley de protección de todas las aguas marinas españolas que establezca criterios de conservación de los ecosistemas marinos y regule todas las posibles fuentes de contaminación del medio marino.

Finalmente, existe el objetivo de potenciar las Capitanías Marítimas como organismos de autoridad del mar y adaptar las titulaciones profesionales marítimas a las normativas europeas e internacionales sobre la materia. ■

Concha Hernández Carazo



EL FONDO DE RESERVA DE LA SEGURIDAD SOCIAL



El Gobierno ha aprobado, a propuesta del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, una serie de medidas encaminadas a mejorar la protección social de determinados colectivos como son los parados mayores de 45 años o las familias que tienen a cargo hijos con minusvalías o menores de 18 años con el fin de recuperar la pérdida del poder adquisitivo de sus prestaciones, congeladas desde 1991. Otra de las medidas aprobadas, la primera que propone el nuevo Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, ha sido el aumento del Fondo de Reserva de la Seguridad Social, que ha pasado a estar dotado con 100.000 millones de pesetas, 40.000 millones más de los inicialmente previstos.

Este Fondo de Reserva, conforme estipula el Pacto de Toledo, firmado por todas las fuerzas parlamentarias en 1995, está destinado a atenuar los efectos de los ciclos económicos bajos y garantizar el equilibrio financiero del sistema público de pensiones.

El Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, ha explicado que el incremento en 40.000 millones de pesetas del Fondo de Reserva, que fue incluido por primera vez en los presupuestos Generales del Estado del presente año 2000 y dotado inicialmente con 60.000 millones de pesetas, ha obedecido a la buena marcha de las finanzas de la Seguridad Social, que ha experimentado un crecimiento de 2,3 millones de afiliados, un 19% más, en los cuatro años de legislatura del Partido Popular.

Según Juan Carlos Aparicio una parte de la cifra adicional de los 40.000 millones se financia con cargo al excedente de cuotas sociales previsto para este año y el resto proviene del superávit provisional de la Seguridad Social en 1999. Este fondo de reserva para garantizar el pago de las pensiones futuras estará gestionado, según el Ministro de Trabajo, por la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, que decidirá con qué características se invierte ese dinero en activos financieros públicos que quedarán depositados en el Banco de España.

El titular de Trabajo ha puesto de relieve el aumento del número de afiliados ocupados al sistema de Seguridad Social, que se ha incrementado en 2.393.238 millones de personas en los últimos cuatro años y que ha pasado de los 12.342.339 cotizantes en marzo de 1996 a 14.735.577 a finales de febrero

AUMENTA A 100.000 MILLONES DE PESETAS

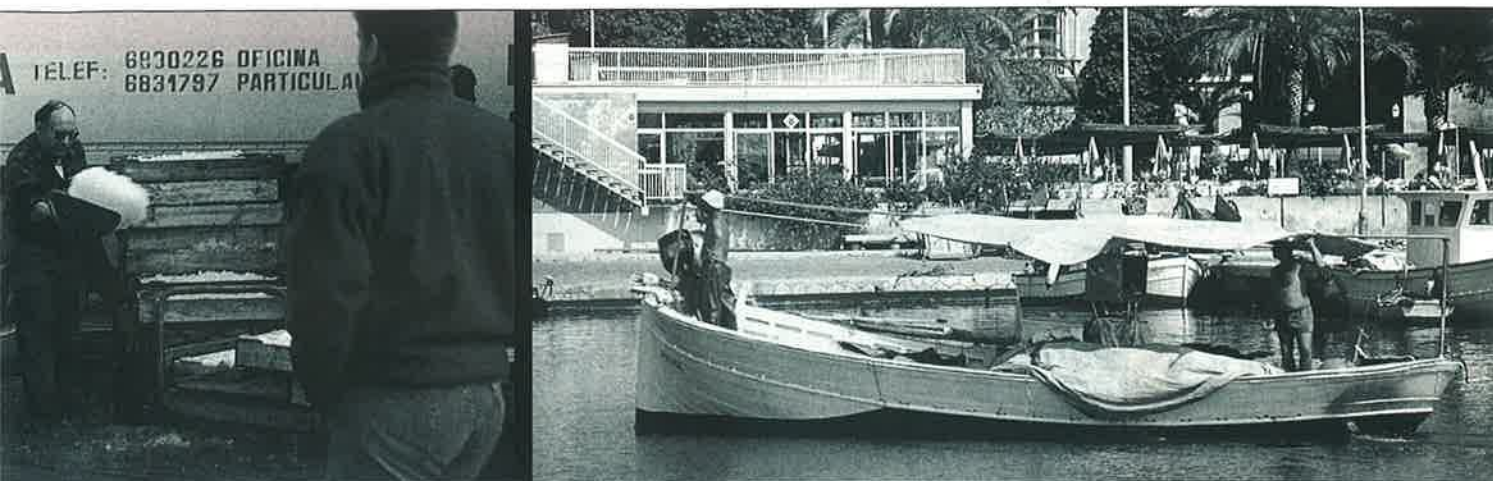
pasado. En este sentido ha destacado los datos "extraordinariamente positivos" con que ha comenzado el año, ya que solamente en el mes de febrero se han incorporado al sistema 174.641 trabajadores. Este incremento de afiliaciones se debe, según Aparicio, a que durante estos últimos cuatro años las políticas económicas que ha llevado a cabo el Ejecutivo "se han traducido en el traslado del crecimiento económico al incremento de empleo y de la protección social".

Cumplir la ley

Con la creación del Fondo de Reserva, en los presupues-

tos del año 2000, el Gobierno ha dado cumplimiento a la recomendación número dos del pacto de Toledo sobre las pensiones y a los compromisos adquiridos en el Acuerdo alcanzado entre el Gobierno y los sindicatos más representativos, en octubre de 1996, que luego fueron recogidos en la Ley de Consolidación y Racionalización del sistema de Seguridad Social, de 1997.

La citada Ley, que ha pasado a formar parte del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, establece que "con cargo a los excedentes de cotizaciones sociales que puedan resultar de



la liquidación de los Presupuestos de la Seguridad Social, de cada ejercicio económico, se dotará el Fondo de Reserva, con la finalidad de atender a las necesidades futuras del Sistema”.

Salario para los parados mayores de 45 años

Alrededor de 91.000 parados de larga duración, mayores de 45 años, en situación de necesidad, percibirán una renta mensual del 75% del Salario Mínimo Interprofesional (53.010 pesetas) durante un periodo de hasta diez meses, según las nuevas medidas aprobadas por el Gobierno para mejorar la inserción laboral de los trabajadores desempleados de larga duración. Esta renta mensual estará exenta de cotizar a la Seguridad Social.

Este programa de inserción laboral responde a los compromisos asumidos en el plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España, aprobado por la Unión Europea, y establece las bases de un programa de actuación que combina medidas de empleo activas con pasivas, procurando tanto la inserción laboral como la ayuda en situación de desempleo de un colectivo cuyas posibilidades de inserción en el mercado laboral son menores debido a su edad.

El crédito para llevar adelante este programa es de 50.000 millones y será gestio-

El objetivo de la constitución del Fondo de Reserva es garantizar el futuro de las pensiones.

Más de 90.000 parados recibirán una renta mensual de 53.000 pesetas.

16.000 millones de pesetas para actualizar las prestaciones por hijo menor de 18 años.

nado por el INEM (Instituto Nacional de Empleo) y las Comunidades Autónomas que tengan asumidas competencias de gestión de las políticas activas de empleo.

Para participar en el programa el trabajador debe manifestar expresamente su dis-

ponibilidad para la reinserción laboral, suscribiendo un compromiso de actividad con la Administración y son los Servicios Públicos de Empleo competentes para el desarrollo de este programa de inserción.

Tutor de empleo

El programa se inicia con la asignación de un tutor de empleo que prestará atención individualizada al demandante y continúa con el seguimiento de un itinerario de inserción en alguno de los siguiente planes: Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional; Programa de Talleres de Empleo; Planes de Empleo para la contratación de desempleados en la realización de obras o servicios de interés general o social y otros planes, como las acciones de apoyo a la búsqueda de empleo y las de asesoramiento para el autoempleo.

Los requisitos para ser beneficiario del Programa son tener 45 o más años, ser parado de larga duración en situación de necesidad y no tener reconocido un derecho o protección por desempleo y que, previamente, se hayan extinguido las prestaciones o subsidios establecidos en la Ley General de la Seguridad Social.

Actualización de prestaciones

Otra de las medidas aprobadas por el Gobierno ha sido la

actualización de las prestaciones por hijo menor de 18 años. Merced a esta norma, más de 800.000 familias beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social por hijo a cargo menor de 18 años han recibido el pasado mes de febrero una paga extra para recuperar la pérdida del poder adquisitivo de sus prestaciones, congeladas desde 1991. Al abono de esta paga se han destinado 16.036 millones de pesetas.

Las familias recibieron un pago único de 11.460 pesetas por hijo a cargo menor de 18 años y una cuantía superior, 22.860 pesetas, si el hijo está afectado por alguna minusvalía igual o superior al 33 por ciento. El abono de esta paga se enmarcó dentro del Real Decreto Ley de Mejora de la Protección Familiar aprobado en Consejo de Ministros el pasado 14 de enero, según el cual se aumentó la cuantía de las prestaciones por hijo a cargo menor de 18 años de acuerdo con la evolución de los precios desde 1991, año desde el que permanecían congeladas.

La actualización de las prestaciones por hijo a cargo llevada a cabo para establecer su poder adquisitivo elevó un 34,5% su cuantía este año, pasando de 36.000 a 48.240 pesetas al año desde enero de 2000 en el caso de hijos menores de 18, y de 72.000 a 96.780 pesetas al año por hijo minusválido. ■

C. H. C.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha desarrollado en los últimos meses una serie de contactos encaminados a la búsqueda de algunos caladeros alternativos para parte de la flota que actualmente se halla en parada forzosa ante la no renovación del acuerdo con Marruecos.

Estos posibles nuevos caladeros, fundamentalmente para campañas experimentales, solamente se podrían utilizar para una parte de la flota afectada, los barcos de mayor tamaño.



AGRICULTURA BUSCA CAMPAÑAS EXPERIMENTALES PARA LA FLOTA

Según los datos manejados por la Administración, hay en marcha varios proyectos de campañas experimentales especialmente pensadas para los barcos palangreros que, hasta el momento, parece que han sido quienes han mostrado mayor interés por encontrar otras aguas donde trabajar durante la parada. En esta línea, habría la posibilidad de dos campañas experimentales en el Atlántico para especies de fondo así como frente a las costas de Senegal para el seguimiento de algunas especies como la palometa. Igualmente se contempla la posibilidad de abrir algunos caladeros en el Mediterráneo como serían los casos de Li-

bia, Túnez y Argelia, aunque en medios del sector no hay mucho interés para acudir a las aguas de este último país.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se reunió con el conjunto del sector en lo que se ha denominado la Mesa de Pesca, donde se analizó la situación de las negociaciones para el acuerdo con Marruecos y la situación de la flota. Hay sa-

tisfacción en medios pesqueros por la ayuda articulada en esta ocasión de 151.500 pesetas para los marineros afectados por la parada, aunque el objetivo de todo el sector es volver a faenar y no dejar los barcos amarrados indefinidamente. En principio, en relación con la renovación del acuerdo con Marruecos, las perspectivas no son optimistas como para lograr un compromiso a muy corto pla-

zo. Las autoridades de Rabat, en los últimos meses, se han seguido ratificando en sus posiciones anteriores en el sentido de que rechazan un compromiso como el anterior donde se cambien peces o derecho a pescar por compensaciones económicas. Rabat insiste en su deseo de que el acuerdo sea un compromiso por el que la actual flota comunitaria-española opere con bandera de Marruecos y que prácticamente se desarrolle una estructura pesquera en tierra.

La Unión Europea se había mostrado optimista sobre la posibilidad de avanzar en las últimas semanas en las negociaciones. Pero no ha sido así. La entrevista el pa-

Rabat anunció su decisión de no iniciar negociaciones hasta el mes de abril.



sado mes de enero entre el comisario de Pesca Franz Fischler con el ministro de Asuntos Exteriores de Marruecos, Taieb Fasi-Firi, fue un fracaso. Marruecos no puso nada nuevo sobre la mesa y solamente señaló que las negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo únicamente se podrían comenzar cuando los partidos políticos en ese país lograsen un acuerdo sobre el desarrollo de un plan para el sector de la pesca. En el mejor de los casos, parece que ese plan no estará listo hasta finales de abril, con lo que la negociación se retrasará al menos hasta aquellas fechas.

No hay en consecuencia una fecha para fijar inicialmente el calendario para las negociaciones pesqueras entre Bruselas y Rabat, pero, sobre todo, existen muchas dudas en el sentido de que la justificación de la aprobación de ese plan no pase de ser una estrategia más para aplazar las conversaciones y seguir teniendo la pesca en Bruselas como un instrumen-



to para defender otros intereses de Marruecos en sus relaciones con la Unión Europea. En este marco se podría situar la decisión comunitaria del pasado mes de diciembre por la que se exigían licencias a Marruecos para la exportación de tomates, mientras solamente unas semanas más tarde el mismo comisario renunciaba a la aplicación de licencias sustituyendo las mismas por unos mecanismos de control cuya fiabilidad está por demostrar y que pusieron en pie de guerra a todo el sector agrario. La impresión en medios del sector es que Marruecos está uniendo las próximas negociaciones sobre la pesca con las suyas en Bruselas en materia de exportaciones agrícolas como hiciera hace cuatro años y que ello complica más las posibilidades de un acuerdo rápido en pesca.

En principio hay fondos para un período de seis meses desde que se inició el paro de la flota el 1 de diciembre, aunque existe el compromiso del Gobierno en el sentido de que habrá ayudas mientras dure la parada.

Marruecos mantiene su línea solicitando una salida al acuerdo por vía de la constitución de empresas conjuntas en ese país, al igual que se ha hecho en otros Estados donde operan los barcos españoles al amparo de un acuerdo. Sin embargo, en el caso de Marruecos el sector es muy reactivo a este tipo de compromisos, que sin embargo sí han funcionado con otros terceros países. Para el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, las empresas conjuntas en Marruecos no cuentan con el amparo de una base legal suficiente frente a las injerencias estatales, por lo que este modelo sería un fracaso. ■

Vidal Maté

Por cada peseta gastada por Bruselas se generan siete más, sin contar los efectos económicos indirectos

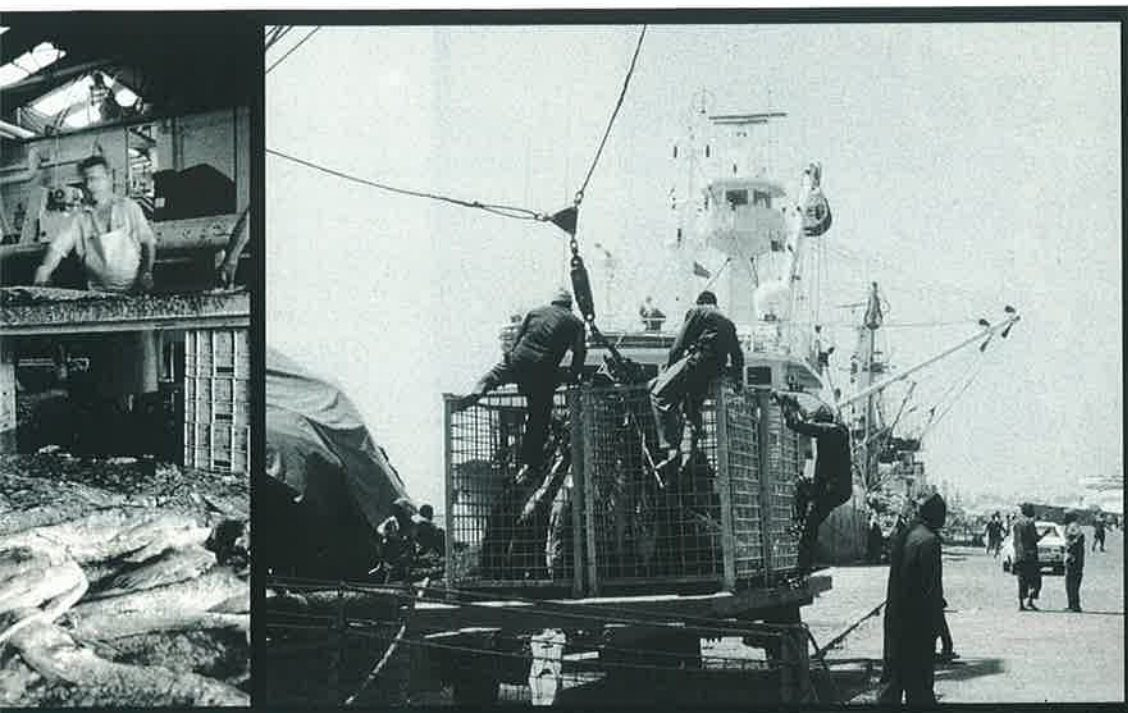


EL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DEFIENDE LA POLÍTICA DE ACUERDOS PESQUEROS

Por cada peseta invertida se obtienen unos beneficios siete veces superiores. Hay más de 20.000 empleos directos en las embarcaciones afectadas y un empleo inducido en tierra superior a las 100.000 personas. La Unión Europea reduce su déficit comercial de productos pesqueros y se mantiene un tejido socio-económico en amplias zonas costeras que de otra forma deberían buscar otra actividad.

El presidente del CES, Federico Durán, mantuvo una entrevista con el comisario de Pesca comunitario Franz Fischler instando a la firma del compromiso con Rabat.

Éstos son, entre otros, los principales argumentos utilizados por el Consejo Económico y Social para defender la firma de los acuerdos pesqueros con terceros países y concretamente con Marruecos, que fueron expuestos recientemente por el presidente de esta institución, Federico Durán, al comisario comunitario de Pesca Franz Fischler. España, con 14.000 de los 20.000 empleos directos que suponen los actuales acuerdos pesqueros, es el país comunitario más afectado por los mismos, razón por la que se insta, tanto a la Administración comunitaria como a la española, a que se mantenga esta política para el sector. Según las estimaciones del Consejo Económico y Social en base a los datos de la Comisión, los acuerdos suponen la posibilidad de capturas por un volumen de dos millones de toneladas con un valor superior a los 2.000 millones de euros. Tanto desde la perspectiva puramente comercial, como por su importancia en el empleo, la política de los acuerdos con terceros países se considera



irrenunciable para la Unión Europea.

Tipos de acuerdos

España, por las especiales circunstancias del sector y del mercado (flota numerosa, caladeros propios con escasos recursos y fuerte demanda) ha sido uno de los países comunitarios pioneros a la hora de buscar nuevos caladeros en todo el mundo, lo que en este momento se traduce en el hecho de que dos terceras partes de las descargas vengan de aguas exteriores. La entrada en la Unión Europea en 1986 supuso la integración progresiva en la Política Pesquera Común. Bruselas asumió la política de acuerdos pesqueros manteniendo los existentes y negociando otros nuevos en la línea con los anteriores y respondiendo a las cada día mayores exigencias de los Estados propietarios de cada uno de los caladeros. Bruselas tiene actualmente acuerdos con una treintena de países, si bien se hallan operativos algunos menos. En el conjunto de los compromisos en materia de pesca suscritos

por la Unión Europea, destacan los 15 relacionados con los países de África, Caribe y Pacífico, que se concretan en dos grandes categorías. Unos considerados como atuneros, que se refieren a esa especie así como a otras altamente migratorias, y otros calificados como mixtos donde se capturan crustáceos, cefalópodos y especies demersales. En la flota congeladora atunera dominan los barcos españoles y franceses, en tanto que en palangre el peso es mayoritariamente español. Entre los acuerdos más importantes para la flota española, más que por el volumen y valor de las capturas, por el número de barcos ligados a ese caladero y el impacto indirecto en tierra, destaca el de Marruecos, con cerca de 400 embarcaciones, una gran parte de las cuales no tienen alternativas para acudir a otros caladeros más lejanos.

A grandes rasgos, los acuerdos de pesca entre la Unión Europea y terceros países, según los datos manejados por el Consejo Económico y Social, están basados en principios de cooperación, en los de gestión y para la conservación racional de los recursos biológicos, donde cada una de las partes trata de lo-

RELACIÓN DE LOS ACUERDOS DE PESCA UNIÓN EUROPEA/TERCEROS PAÍSES

PAÍSES SEPTENTRIONALES	PAÍSES AFRICANOS Y DEL OCEANO ÍNDICO	AMÉRICA LATINA
Islas Feroe, Groenlandia, Noruega, Estonia, Letonia, Lituania, Islandia, Rusia ⁽¹⁾ , Polonia ⁽¹⁾ , Canadá ⁽⁵⁾ .	Angola ⁽²⁾ , Cabo Verde ⁽²⁾ , Comores ⁽³⁾ , Guinea Ecuatorial ⁽³⁾ , Gabón ⁽³⁾ , Gambia ⁽²⁾ , Guinea-Bissau ⁽²⁾ , Guinea-Conakry ⁽²⁾ , Costa de Marfil ⁽²⁾ , Madagascar ⁽³⁾ , Marruecos, Mauritania ⁽²⁾ , Isla Mauricio ⁽³⁾ , Santo Tomé y Príncipe ⁽³⁾ , Senegal ⁽²⁾ , Seychelles ⁽³⁾ , Dominica ⁽⁵⁾ , Sierra Leona ⁽⁵⁾ .	Argentina ⁽⁴⁾ .

⁽¹⁾ En virtud de los acuerdos vigentes con Finlandia y Suecia.

⁽²⁾ Acuerdo mixto. Autoriza la captura de crustáceos, cefalópodos y especies demersales.

⁽³⁾ Acuerdo exclusivamente atunero. Limitado a la captura de atunes y especies afines altamente migratorias.

⁽⁴⁾ Denunciado por Argentina a finales de 1998 y vencido el 24 de mayo de 1999.

⁽⁵⁾ Actualmente no están operativos por falta de ratificación por parte del tercer país.

Fuente: Comisión Europea.



gar las mayores ventajas. El conjunto de los acuerdos se podría aglutinar en dos bloques. Unos calificados como de primera generación que se justificarían como la tradición histórica de los convenios de pesca y por la existencia de poblaciones comunes de peces en los caladeros comunitarios y el país tercero. Este tipo de acuerdos se basan fundamentalmente en el pago de unas compensaciones económicas para acceder a las aguas de pesca. El segundo grupo de acuerdos serían los calificados como de segunda generación, donde los países dueños de las aguas, además de unas compensaciones económicas, tratan de conseguir que los barcos comunitarios se trasladen de forma permanente a ese país constituyendo empresas mixtas, asociaciones temporales, condiciones específicas en materia de aranceles, exigencias de descargas y ubicación de la empresa en tierra, transformación, o empleo de mano de obra local. Este tipo de acuerdos suponen un paso más de los terceros países para dejar el mayor valor añadi-

do en este Estado más allá de la simple compensación económica por pescar.

Presencia internacional

La Unión Europea tiene un consumo de productos de la pesca de 10,7 millones de toneladas. De esta cifra, la producción comunitaria es de 8,1 millones de toneladas, a los que se suman 4,1 millones de toneladas de importación menos 1,5 millones de toneladas exportadas. En porcentajes, del total de productos de la pesca consumidos en la Unión Europea, el 46% procede de aguas propias, el 25% es capturado en aguas de terceros o internacionales y el 29% procede de la importación. La Unión Europea, como consecuencia de los acuerdos bilaterales y multilaterales, tiene colocada parte de sus flotas en todo el mundo, siendo España el Estado miembro con presencia en el mayor número de caladeros así como de barcos. Hay zonas como el Atlántico CO y la Antártida donde solamente operan barcos españoles. Para la Unión Europea, la zona pesquera más importante es el Atlántico NE, donde se realizan el 74,56% de todas las capturas, cifra que sumada al 12,6% que supone el Mediterráneo significa ya prácticamente el 90%. En esas zonas, las cap-

Actualmente los acuerdos suscritos suponen empleo directo para 20.000 marineros, de los que 14.000 son españoles.

EL EMPLEO DIRECTO EN EL SECTOR PESQUERO Y SU DEPENDENCIA DE LOS ACUERDOS DE PESCA

	N.º tripulantes		
	Total sector	Afectados por acuerdos	%
UE	280.000	20.000	7,1
España	71.619	14.078	19,7
Resto UE	208.619 (*)	5.992 (*)	2,8

(*) Estimación.

Fuente: Comisión de la UE y Secretaría General de Pesca (1997).

COSTES Y BENEFICIOS DE LOS ACUERDOS DE PESCA (RESUMEN)

Coste	Beneficios (*)		
	Empleo directo	Capturas	
283,2 millones euros	20.000 trabajadores	2 millones Tm	2.000 millones euros

(*) Estimaciones.



turas de la flota española representan casi el 49%.

Para el sector de la pesca comunitario y muy especialmente para países como España, los acuerdos con terceros países para facilitar el acceso de las flotas se consideran algo irrenunciable. Según los datos manejados por el Consejo Económico y Social en base a los estudios de la Comisión y de la Administración pesquera española, el empleo total en el sector de la pesca en toda la Unión Europea es de 280.000 personas, de las que unas 71.000 corresponden a España. El número de tripulantes afectados por los acuerdos de pesca con terceros países es de 20.000, de los que 14.078 corresponderían solamente a la flota española.

Según fuentes del Parlamento Europeo, el presupuesto destinado a los acuerdos de pesca es de 280 millones de euros, lo cual significa cerca de los 50.000 millones de pesetas. De esa cifra, 126 millones

PRESUPUESTOS DE LOS ACUERDOS DE PESCA 1998-1999 (Millones de euros)

Acuerdo con	1998	1999 (*)
Marruecos	125,900	125,900
Mauritania	53,560	52,160
Groenlandia	38,317	38,700
Argentina	14,780	10,000
Angola	13,350	—
Senegal	12,000	12,000
Cabo Verde	0,724	0,511
Comores	0,450	0,315
Costa de Marfil	1,600	1,038
Estonia	0,465	0,600
Gabón	0,878	0,574
Gambia	—	0,500
Groenlandia (Sociedades mixtas)	0,000	1,000
República de Guinea	2,800	3,700
Guinea-Bissau	9,125	8,975
Guinea Ecuatorial	0,200	0,250
Letonia	0,430	0,500
Letonia (Sociedades mixtas)	0,000	1,000
Lituania	0,564	0,800
Lituania (Sociedades mixtas)	0,000	1,000
Madagascar	0,925	0,925
Mauricio	0,406	0,258
Santo Tomé	0,663	—
Seychelles	3,200	—
Becas, estudios y otros capítulos	1,847	2,000
TOTAL	282,433	280,930

(*) Previsiones. Fuente: Parlamento Europeo.

anuales corresponden solamente a Marruecos, más de 21.000 millones de pesetas, siguiendo en importancia el acuerdo con Mauritania, que asciende a 52 millones de euros, y los 38,7 millones de euros que supone el acuerdo con Groenlandia. El coste de los restantes acuerdos es muy inferior, destacando los 12 millones de euros con Senegal y los 10 millones de euros que supone anualmente el acuerdo con Argentina. Frente a esos pagos a terceros países, además del empleo directo de los 20.000 tripulantes y el empleo inducido superior a las 100.000 personas en un entramado socioeconómico ligado a las zonas de costa, las capturas en esas aguas ascienden a dos millones de toneladas por un valor de 2.000 millones de euros.

De los pagos que se hacen a terceros países, el grueso corresponde a la cooperación financiera con 219 millones de euros, mientras son inferiores las partidas para programas científicos, 15 millones de euros, y otros cuatro millones para programas de formación.

En cuanto a las posibilidades de pesca, para la flota española son importantes las que se abrieron con Argentina así como las que se refieren a los países de África. Igualmente, son elevadas las que hay gracias a los acuerdos con los países del Atlántico Norte y en el Mar Báltico.

Futuro con interrogantes

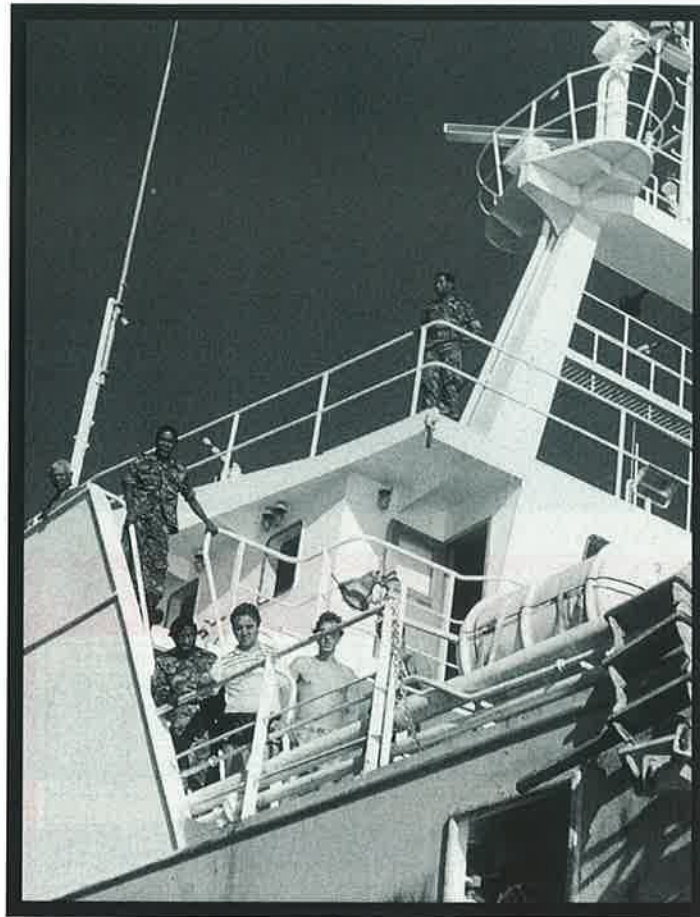
A pesar de la importancia de los convenios de pesca para la flota comunitaria, en los últimos tiempos han surgido voces, si no de rechazo, sí poniendo en duda su interés económico por el coste que suponen para las arcas comunitarias, aunque su volumen no deja de ser insignificante. En el seno de la Unión Europea hay una corriente partidaria de

COSTE DE LOS ACUERDOS DE PESCA DE LA UE POR CAPÍTULO (Millones de euros 1997)

Acuerdos	C. financiera	Prog. científicos	P. formación	Otras	C. adicional	TOTAL
Países ACP y Marruecos	174,802	6,403	3,575	26,026	0	210,805
Atuneros	4,363	1,735	0,510	0,051	0	6,659
Groenlandia y Bálticos	40,041	0	0	0	1,147	41,188
Argentina	—	7,000	0	17,399	0	24,399
Prot. anteriores	—	—	—	—	—	0,208
TOTAL	219,205	15,139	4,085	43,475	1,147	283,259

firmar esos compromisos en materia de pesca pero enmarcando los mismos en el conjunto de una política de cooperación más amplia, lo que supone supeditar la pesca a todo lo demás. La otra corriente en contra es más negativa, limitándose simplemente a señalar la no conveniencia de estos acuerdos argumentando que son excesivamente caros, aunque solamente suponen el 0,30% de todo el presupuesto comunitario y el 30% de todos los gastos en la política de Pesca común. Desde las mismas posiciones se han lanzado también las primeras andanadas al señalar que el coste de los acuerdos debería tener una mayor aportación de los armadores.

Frente a estas posturas en contra, la primera respuesta a las mismas la dio en su día el propio Parlamento Europeo al calificar a los acuerdos de pesca como un elemento fundamental para mantener la acti-



vidad de la flota comunitaria, para el abastecimiento más correcto de los mercados y para mantener un empleo importante. De acuerdo con ese mismo planteamiento, si no existieran esos acuerdos comunitarios, esos recursos en terceros países serían pescados ilegalmente por otras flotas y cedidos en virtud de otros acuerdos a otros Estados con legislación menos dura que la comunitaria o permanecerían inexplorados.

Por parte de la Comisión comunitaria, aunque se reconoce la importancia de los acuerdos para los intereses de la flota, se pone de manifiesto la existencia cada día de mayores dificultades para la firma de los mismos ante el aumento de las peticiones financieras y al propio desarrollo de las flotas en cada uno de esos países.

Desde el Consejo Económico y Social español se reite-

POSIBILIDADES DE PESCA DE ATÚN PARA LA UE Y ESPAÑA EN LOS ACUERDOS DE LOS PAÍSES ACP EN NÚMERO DE BUQUES

PAÍS	N.º Buques		PAÍS	N.º Buques	
	UE	España		UE	España
Angola	21	10	Costa de Marfil	60	30
Gambia	30	5	Gabón	75	50
Guinea-Bissau	89	56	Guinea Ecuatorial	68	35
Rep. de Guinea	74	42	Madagascar	75	42
Mauritania	79	29	Mauricio	43	22
Senegal	98	48	Santo Tomé	69	39
Cabo Verde	73	38	Seychelles	57	32
Comores	60	35			
Total				546	296

POSIBILIDADES DE PESCA PARA LA UE EN LOS ACUERDOS CON LOS PAÍSES ATLÁNTICO NORTE Y MAR BÁLTICO, 1998 (*)

ACUERDOS	POSIBILIDADES DE PESCA	
	TM	Unidades salmón
Estonia	23.750	6.750
Islas Feroe	44.250	0
Groenlandia	249.934	0
Islandia	3.000	0
Letonia	10.261	10.000
Lituania	20.450	3.750
Noruega (1)	258.665	0
Polonia	4.550	0
Rusia	2.600	0
Total	617.460 (**)	20.500

(*) El acuerdo con Canadá está suspendido.

(**) Esta cifra representa el 7,6% de la producción pesquera comunitaria de pescado fresco (8.101.590 según datos de "Eurostat: Estadísticas de pesca, 1997").

(1) De las 258.665 Tm de pescado se han asignado a España 2.868 Tm.

Fuente: Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

POSIBILIDADES DE PESCA EN TRB EN LOS ACUERDOS CON LOS PAÍSES ACP

PAÍS	UE
Angola	10.300
Gambia	3.160
Guinea-Bissau	12.600
Rep. de Guinea	5.000
Mauritania	34.042
Senegal	10.000
Cabo Verde	630
TOTAL	75.102 (*)

(*) Esta cifra representa el 3,6% de la flota comunitaria (2.100.007 TRB).

PAÍS	ESPAÑA
Angola	8.550
Gambia	1.000
Guinea-Bissau	4.400
Rep. de Guinea	2.050
Mauritania	27.856
Senegal	8.499
Cabo Verde	0
TOTAL	52.355 (*)

(*) Esta cifra supone el 8% de la flota española (656.002 TRB).

EVOLUCIÓN DE LAS POSIBILIDADES DE PESCA Y NÚMERO MÁXIMO DE BUQUES AUTORIZADOS EN LOS ACUERDOS UE-MARRUECOS POR ESPECIALIDADES

	1/5/1992		30/11/1999	
	TRB	Buques	TRB	Buques
Arrastre camarero	17.500	213	8.200	113
Cerco norte	2.100	36	1.300	26
Palangre	10.400	172	9.270	140
Cerco sur	4.500	11	4.800	11
Artisanal	3.540	62	1.550	46
Cefalópodos	33.200	151	19.920	86
Arrastre merluza negra	5.950	25	3.000	11
Arrastre demersal	3.500	15	-	-
Arrastre pelágico	1.300	3	1.300	12
Espojas (TRB y n.º de buques)	300	-	5	5
Atuneros		28		27
TOTAL	82.290	716	49.340	477

Fuente: Elaborado por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores a partir de los reglamentos comunitarios.

POSIBILIDADES PESQUERAS DEL ACUERDO UE-ARGENTINA (1) (MAYO DE 1994 A MAYO DE 1999) (Toneladas)

	TM
Especies no excedentarias	
Merluza hubbsi	120.000 (2)
Especies excedentarias	
Merluza de cola	50.000
Calamar Illex	30.000
Bacalao criollo/granadero	50.000
Total	130.000
TOTAL	250.000

(1) Actualmente no está en vigor.

(2) Al final del Acuerdo quedó en 60.000 Tm.

Fuente: Comisión Europea, Documento de trabajo para el seminario sobre acuerdos de pesca del Parlamento Europeo, Quimper, 13 y 14 de mayo de 1996.



ra la necesidad de una política eficaz de acuerdos pesqueros por parte de la Unión Europea y marca en su estudio una serie de reglas de juego que se deberían emplear de cara a las negociaciones de los mismos. Entre otras cuestiones, a la hora de firmar un acuerdo se deberían considerar, entre otros, los siguientes puntos:

- **Garantías jurídicas.** Es preciso que los países cumplan lo que figura escrito y que no suceda lo que ha pasa-

do por ejemplo en el caso de Marruecos o Argentina, donde esos Estados han dado una interpretación libre a algunos compromisos. Es preciso introducir elementos jurídicos para evitar modificaciones arbitrarias.

- **Mantenimiento del empleo comunitario.** Para el CES al firmar un nuevo compromiso se debe defender el mantenimiento del empleo para los trabajadores comunitarios frente a la progresiva sus-

titución por trabajadores de cada tercer país donde se realiza la pesca.

- **Búsqueda de nuevos países.** Se recomienda buscar nuevos países y caladeros, aunque sean más lejanos, frente a los que se han suscrito en los años precedentes.

- **Globalizar relaciones.** A la hora de firmar un acuerdo pesquero con un tercer país es preciso resaltar también las innumerables ventajas que sue-

len recibir por parte de la Unión Europea en otras parcelas de cooperación así como contrapartidas en materia de investigación.

- **Control y seguimiento.** Es indispensable que a la firma de un acuerdo se pongan también sobre la mesa los mecanismos de seguimiento y control en base a la constitución de comisiones mixtas o estudios para conocer datos científicos en cada caladero.

Para el Consejo Económico y Social, según reitera en su informe, los acuerdos pesqueros son algo irrenunciable para la flota tanto por razones de aprovisionamiento de pescado como de mantenimiento de la actividad de las embarcaciones y del empleo, con un coste infinitamente inferior a los beneficios que arrastra en las zonas costeras, donde en muchos casos no hay otras alternativas económicas. El Consejo se inclina por la firma de convenios de primera generación en cuanto permiten mantener el empleo y la actividad de la flota comunitaria e insta a Bruselas para actualizar la partida presupuestaria correspondiente que haga posible la firma de nuevos compromisos o la renovación de los existentes. ■

Vidal Maté

POLÍTICA DE ESTRUCTURAS PESQUERAS

AGRICULTURA TRANSFIRIÓ

FONDOS A LAS

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

La Secretaría General de Pesca Marítima ha transferido en las últimas semanas los fondos correspondientes a la Administración Central para la aplicación de la política de estructuras de acuerdo con las exigencias fijadas por la Unión Europea. A los recursos aportados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se deben sumar los que aporte la iniciativa privada así como las Comunidades Autónomas. Bruselas corre con la cofinanciación más importante de estas medidas. Objetivo de la Administración central con la entrega rápida de esos fondos es que las acciones a desarrollar se puedan programar desde este primer año sin tener luego que ganar el tiempo perdido en los años siguientes, como sucedió en el plan de los años pasados.

La Administración comunitaria dio luz verde el pasado mes de diciembre al Reglamento por el que se fijaban las condiciones del nuevo Plan de Estructuras Pesqueras que estará en vigor entre los años 2000 y 2006. Este plan contempla para España unas inversiones totales en ese periodo de unos 500.000 millones de pesetas, de los que 300.000 millones de pesetas serían aportados por la Unión Europea. España luchó hasta el final para lograr una normativa adecuada a la problemática del sector reivindicando un tratamiento justo con los países que en los años precedentes habían cumplido con las exigencias marcadas por Bruselas en lo referido a reducción de la flota. El Reglamento recoge en parte muy importante las peticiones españolas.

Tras la aprobación de ese Plan, el Ministerio de Agri-

cultura ha trabajado durante los últimos meses en la redacción de los programas correspondientes para cada una de las parcelas para las que se contemplan las ayudas. Esos planes están prácticamente ultimados en lo que afecta a la Administración española, si bien se deben remitir a Bruselas para su aprobación, lo cual supone todavía varios meses más sin su aprobación. Sin embargo, no hay dudas de que la Unión Europea va a dar luz verde a los mismos, razón por la cual la Secretaría General de Pesca ya ha puesto sobre la mesa de las Comunidades Autónomas la parte correspondiente a la cofinanciación de cada una de las medidas, recursos a los que se suman los aportados por los gobiernos regionales y, sobre todo, los que vengan de Bruselas.

Según los acuerdos adoptados entre el Ministerio de Agricultura y las Comunidades Autónomas en el marco

■ Esos recursos corresponden al desarrollo del plan durante este primer año, aunque el documento español está pendiente de aprobación por Bruselas.

■ Hasta el año 2006 se esperan recibir de la Unión Europea unos 300.000 millones de pesetas para una inversión total de unos 500.000 millones de pesetas.

de la conferencia sectorial, para los planes nacionales de cultivos marinos se han asignado desde la Administración central un total de 113 millones de pesetas. De esta cifra, la partida más importante con 26,2 millones de pesetas corresponde a Andalucía, seguida de los 18,1 millones para Cataluña, más de 14,5 millo-



nes de pesetas para Canarias y Galicia y 10,6 millones de pesetas para Asturias. Murcia, autonomía uniprovincial, tiene 9,5 millones de pesetas y un buen desarrollo de los cultivos marinos, así como Cantabria, con una asignación de ocho millones de pesetas, y medio millón de pesetas para Ceuta.

Para el fomento de la acuicultura, las peticiones de las Comunidades Autónomas ascendían a 608 millones de pesetas. La no existencia de fondos suficientes para ese fin dejó las transferencias por este concepto en 219 millones de pesetas, de los que 109 millones, la mitad, se han destinado a Galicia. Andalucía se queda



PROPUESTA DE TRANSFERENCIA DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Distribución del crédito para Planes Nacionales de Cultivos Marinos (pesetas)

PROPUESTA DE REPARTO
21.09.718A772

Cantabria	8.000.000
Asturias	10.655.000
Galicia	14.300.000
Andalucía	26.255.000
Murcia	9.515.000
C. Valenciana	2.250.000
Cataluña	18.149.542
Baleares	8.994.000
Canarias	14.686.458
Ceuta	495.000
TOTAL	113.300.000

ACUICULTURA

FOMENTO DE LA ACUICULTURA

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	PROPUESTA INICIAL DE REPARTO 21.09.718A.771
Andalucía	25,66
Asturias	12,85
Canarias	5,60
Castilla-La Mancha	0,16
Castilla y León	2,81
C. Valenciana	8,04
Extremadura	16,01
Galicia	109,78
Murcia	7,71
Cantabria	4,85
Aragón	3,25
Cataluña	21,03
Islas Baleares	0,36
La Rioja	0,89
Madrid	
TOTAL	219,00

en un segundo lugar con 25 millones de pesetas, 21 millones de pesetas para Cataluña, 16 millones de pesetas para Extremadura y casi 13 millones de pesetas para Asturias.

Finalmente, para la mejora de las estructuras pesqueras, donde se incluye la modernización y renovación de la flota, jubilaciones y mejora de las estructuras comerciales, la asignación del Ministerio de Agricultura es globalmente de 2.580 millones de pesetas.

La partida más importante corresponde a la modernización y renovación de las flotas con un total de 1.580 millones de pesetas, de los que casi una tercera parte será para la flota gallega con 440 millones de pesetas, 255 millones para Cantabria y 165 tanto para la Comunidad Valenciana como para Andalucía.

En jubilaciones anticipadas se han transferido 83 millones de pesetas y el grueso corresponde solamente a tres Comunidades Autónomas. Andalucía, con 35,7 millones, Galicia, con 20,6 millones, y Cataluña, con 14 millones de pesetas. Sigue siendo una medida escasa en cuanto a su aplicación.

Finalmente, para mejorar las estructuras comerciales la Administración central asignó 917 millones de pesetas, de los que 347 corresponden a Galicia, 158 a Cataluña y 110 a Andalucía.

Por Comunidades Autónomas, de los 2.580 millones de pesetas transferidos para mejora de estructuras, destacan los 808 millones que recibe Galicia, 330 millones de Cantabria, 302 millones para Andalucía, 235 a Canarias, 212 a la Comunidad Valenciana y 443 millones a Cataluña, que sería una de las más beneficiadas en relación con el volumen de su flota. ■

ESTRUCTURAS PESQUERAS

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Reestructuración, renovación y modernización de la flota pesquera	Primas individuales. Medidas socioeconómicas y prejubilaciones	Mejora de las estructuras comerciales pesqueras	TOTAL millones ptas.
Andalucía	165,14	35,71	101,14	301,99
Asturias	44,24	0,70	67,03	111,97
Canarias	147,31	5,00	83,65	235,96
Castilla-La Mancha	-	-	-	-
Castilla y León	-	-	2,21	2,21
C. Valenciana	165,33	4,76	42,79	212,88
Extremadura	-	-	-	-
Galicia	439,95	20,63	347,72	808,30
Murcia	19,68	1,25	26,79	47,72
Cantabria	255,00	-	75,00	330,00
Aragón	-	-	1,43	1,43
Cataluña	270,92	14,29	158,29	443,50
Islas Baleares	73,19	0,86	1,78	75,83
La Rioja	-	-	1,48	1,48
Madrid	-	-	7,66	7,66
Total	1.580,76	83,20	916,97	2.580,93

Vidal Maté



Un proyecto de la FAO muestra que las enseñanzas del Plan Castellón tienen plena vigencia

EL FUTURO DEL LITORAL MEDITERRÁNEO PASA POR LA PESCA SOSTENIBLE

Las enseñanzas de una estrategia de ordenación pesquera sostenible llevada a cabo por biólogos del entonces Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Castellón realizado entre 1961-66 han sido el objeto de estudio en un proyecto para la Coordinación de la Pesca en el Mediterráneo financiado por la FAO. El estudio muestra la paradójica realidad que se desprende de la experiencia; así, mientras los indicadores del Plan muestran unos resultados exitosos, éstos son socavados por la realidad al no haber tenido continuidad o imitadores, lo que ha limitado su trascendencia.

Conceptos como “gestión de pesquerías”, “rendimiento máximo sostenible” o términos como “sobree explotación” han pasado a formar parte del bagaje cultural del sector pesquero extendido a lo largo del litoral español; pero no son tan novedosos, como pareciera suponer a simple vista, en nuestra historia reciente, ya que en ellos se basó el que fue llamado Plan Castellón de los años sesenta.

Ahora sale a la luz un trabajo financiado por la Organi-

zación de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y dirigido por Rafael Lostado, profesor de la Facultad de Económicas de la Universidad de Valencia, que ha recopilado y analizado la información existente sobre el Plan Experimental de Pesca de Arrastre de Castellón (PEPAC).

El presente trabajo, que surge para dar forma al sentir unánime de los asistentes al II Foro Científico de la Pesca Española en el Mediterráneo, ha sido concebido de forma glo-

bal e integradora de las distintas parcelas del plan y pretende rescatar aquella experiencia de su olvido y mostrar, de forma didáctica, las enseñanzas que puedan ser útiles para el sector pesquero actual.

La sobrepesca, debida principalmente al aumento del esfuerzo pesquero, al incumplimiento, por parte de los barcos,

de la veda costera desde el 1 de mayo hasta el 30 de septiembre y a la utilización de las mallas del copo de 18 mm de nudo a nudo o inferiores, llevó a la pesquería, que realizaba un esfuerzo pesquero de 440 unidades productivas, a obtener un rendimiento de 146 toneladas de productos del mar. Es decir, el esfuerzo era aproximadamente tres veces superior al





óptimo, y el rendimiento obtenido, un tercio del máximo. En palabras de pescadores y armadores recogidas en la época se afirmaba que la "industria de la pesca de arrastre se consideraba prácticamente improductiva, ya que se llegó a un punto en que, en algunas ocasiones, el importe del combustible, víveres y demás gastos del Monte Mayor eran superiores al rendimiento en bruto que se obtenía de la pesca capturada".

Área de estudio

Ante esta situación y tomando como referencia la media del periodo 1959-61, los biólogos Manuel G. Larrañeta y Pedro Suau, del entonces Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas del Grao de Castellón,

consensuaron con los pescadores una propuesta de acción a través del Sindicato Nacional de Pesca y solicitaron a la Dirección General de Pesca Marítima la implantación de un Plan experimental de pesca de arrastre.

El PEPAC se realizó en el Mediterráneo Noroccidental en el área enclavada a lo largo de la provincia de Castellón de la Plana y el sur del delta del Ebro, en la provincia de Tarragona, a lo largo de unos 138 kilómetros. La plataforma continental en esta zona, que cuenta con una extensión de 2.870 millas cuadradas, es la más amplia de todo el litoral mediterráneo español, lo que representa cerca de la mitad de la plataforma continental de la costa mediterránea española y sus fondos, formados principalmente por arenas y gravas, presentan una morfología baja y suave y son aptos para la pesca de arrastre, trasmallo y cerco.

El Plan se centró en la ampliación de la malla utilizada y se disminuyó el tiempo de pesca con la reducción del número de horas semanales. El problema, según indicó Pedro Suau, no era las vedas, "sino las mallas, la solución definitiva en un problema de pesca de arrastre. Si al final de una veda se trabaja con mallas excesivamente estrechas, en poco tiempo desaparecen los beneficios producidos por aquella"; aunque las vedas, según el informe, puestas en el momento oportuno ayudan notablemen-

"El esfuerzo pesquero anterior al Plan era aproximadamente tres veces superior al óptimo, y el rendimiento obtenido, un tercio del máximo".



"El Plan cuajó debido a la voluntad personal de los agentes que se implicaron. Sin su decidida participación el proyecto no se hubiera realizado".

te la recuperación de la pesquería.

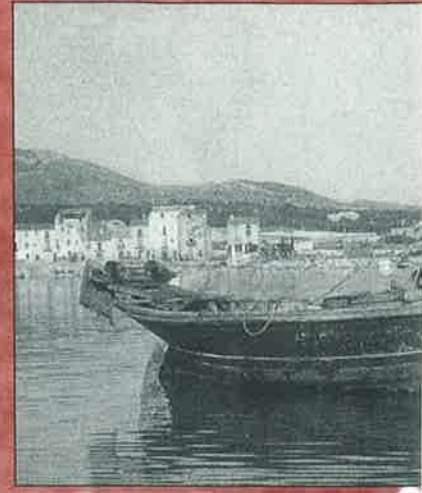
Diseño del plan

Los biólogos explicaron en numerosas juntas a los pescadores que si se aumentaba convenientemente las dimensiones de las mallas, los peces pequeños no comerciables se salvarían, de manera que el beneficio futuro compensaría las pérdidas de aquel momento. En lo concerniente a los horarios de pesca se instauró un sistema de doble horario consistente en 12 horas en salidas diarias o 51 horas semanales en salidas de días alternos con objeto de obtener una distribución óptima del esfuerzo en el área de pesca del Plan.

Por su parte, los pescadores eran inicialmente partidarios de la utilización de las mallas estrechas y argumentaban su posición en que los peces al salir del copo estaban ya muertos, y, por tanto, aunque se dejara escapar difícilmente volverían a ser capturados.

La presentación, por parte de los biólogos, de los resultados de distintas investigaciones, que fueron desde la proyección de películas submarinas donde se mostraba las redes de arrastre en funcionamiento hasta los resultados obtenidos en distintas experiencias científicas que aseguraban que cerca del 90% de los peces se escapaban mientras trabajaba el arte, lograron crear un clima de confianza en el que la





comunicación entre las partes fue una de las claves del éxito del Plan. La sobreexplotación y su directa relación con la caída de las capturas también contribuyó a erradicar la desconfianza de los pescadores.

Se constituyó una Junta Consultiva presidida por el Comandante Militar de Marina de Castellón e integrada por el Segundo Comandante, los ayudantes de Marina de los puertos afectados, autoridades sindicales, patronos mayores de las cofradías y biólogos. La Junta se reunía mensualmente repasando las incidencias acontecidas en relación al Plan por parte de cada una de las partes implicadas en la experiencia y se analizaba el estado de la pesquería desde las distintas perspectivas: relación de especies capturadas, volumen desembarcado en cada puerto de las especies objetivo, recaudaciones medias por barco, informe de los resultados de las misiones de vigilancia, etc.

Vigilancia complementaria

Se entendió, por parte de la Junta, la necesidad de una vigilancia eficaz, tanto en tierra como en el mar. Sin la certeza del cumplimiento de las normas, los resultados que se hubieran obtenido habrían perdido una buena parte de su credibilidad.

Además, siendo que los recursos del mar son propiedad común, no podía esperarse que

la buena voluntad de los pescadores garantizase el cumplimiento de las normas, como lo constatan las palabras del entonces armador José Solá, quien afirmó al respecto: "Considero absolutamente necesaria la vigilancia, ya que por desgracia no somos todos los pescadores iguales o tenemos la misma forma de pensar, pues siempre hay alguno que cree que comiendo de la fruta prohibida logrará mejores beneficios, sin pensar que realizando dicha infracción se perjudica él mismo, puesto que destroza las crías de las especies, que a la larga redundarán en su propio beneficio".

Desde la Junta Consultiva se trató de inculcar en el personal de vigilancia que su labor no era la de policía de pescadores, sino al contrario, se debía de ver como preservador de la pesquería y, por tanto, del futuro de la pesca y de los pescadores.

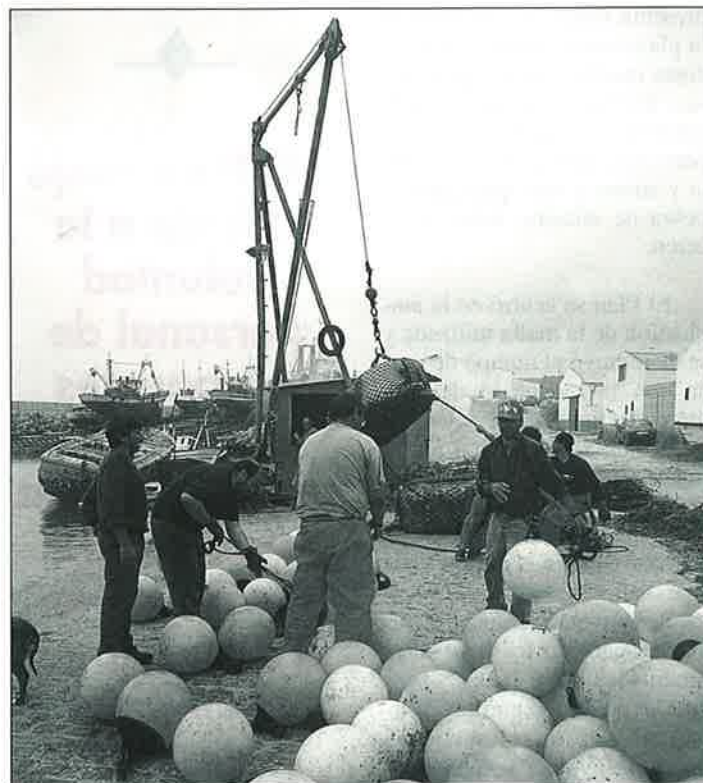
La falta de medios con los que contaba la Comandancia Militar fue paliada gracias al empeño de los oficiales y suboficiales celadores de los puertos de provincias. Quedó establecido que, sin previo aviso, cualquier pesquero pasaba a desempeñar las funciones de vigilancia y de control bajo el

mando de la Armada, cuyos suboficiales no dudan en esconderse por la noche en la bodega de los pesqueros para sorprender a la tripulación en plena mar y ordenar al patrón que desde ese instante la embarcación quedaba encomendada a labores de vigilancia. De esta forma, la Marina pudo utilizar para la vigilancia complementaria, que resultó ser la más eficaz, el barco de pesca que tuviera por conveniente en cada momento, sin más coste que el valor medio que el barco había obtenido la semana anterior y la gratificación que cobraba el celador que había estado de servicio de vigilancia.

El informe elaborado por el equipo investigador del Instituto Mediterráneo para el Desarrollo Sostenible (IMEDES), dirigido por Rafael Lostado, resalta que la labor de todas las partes participantes era realizada con independencia de las tareas ordinarias de cada institución y con el personal de las mismas, sin que a la Administración le supusiera un gasto añadido la tarea de supervisión y coordinación del Plan.

Este factor muestra que el Plan cuajó debido a la voluntad personal de los agentes que se implicaron y que sin su decidida participación no se hubiera podido llevar a buen puerto un proyecto de estas características.

Las complicaciones más frecuentes fueron las denuncias contra barcos que penetraban en la zona protegida del





Plan, ya fueran barcos integrados en el Plan o barcos de las zonas limítrofes que transgredían las vedas y normas impuestas en el experimento.

Valoración de la experiencia

Los resultados del Plan fueron interpretados mediante la evaluación del volumen de los desembarcos, para lo que fue debido valorar los factores ecológicos que condicionan notablemente el crecimiento natural de los recursos; también fue valorada la calidad de las capturas, que tiene gran importancia, al considerarse el rendimiento económico, y, finalmente, las vedas.

Las conclusiones, a pesar de las dificultades que entraña la comparación de los resultados obtenidos en una experiencia de este tipo, fueron calificadas de sobresalientes, ya que se logró recuperar la pesquería en los caladeros acotados.

Durante el periodo de tiempo en que se desarrolló la experiencia se comprobó el incremento generalizado de los desembarcos. La relación del volumen mensual de desembarcos realizados por el conjunto de la flota a lo largo del Plan muestra tanto el incremento global mensual como la estacionalidad y, algo que a juicio de los investigadores es significativo, el hecho de que en los últimos años del Plan se reduce el fenómeno de la estacionalidad y aumenta la estabi-

lidad-sostenibilidad biológica de la pesquería.

Los estudios realizados en la época por alguno de sus protagonistas confirman el incremento general de los rendimientos obtenidos por la puesta en marcha del Plan. El incremento en el volumen de capturas repercutió directamente en la economía de la zona según se desprende del cuadro elaborado por Luis Millán Roca en el puerto de San Carlos de la Rápita (cuadro 2) en el que se refleja el incremento del importe total de la facturación en lonja durante la etapa abarcada por la experiencia. Por tanto, el PEPAC no sólo

permitió una mejora del poder adquisitivo del sector pesquero de la zona, sino que además proporcionó un conocimiento científico de las especies que pueblan el área.

Fin del Plan

El Plan de arrastre de Castellón finalizó el 31 de agosto de 1966 de acuerdo a como se había establecido al inicio del proyecto. Hubo muchas voces que clamaron por el mantenimiento de la experiencia, entre ellas la del Delegado Provincial del Sindicato de la Pesca de Castellón, Arturo Cebrián, quien pidió calma ante la prisa por ter-

minar el experimento cuando, según sus palabras, "no hemos llegado en experiencias, artes y mallas a unos resultados óptimos, ya que cada día son más modernas la fibras que constantemente la técnica está lanzando al mercado para la confección de las artes y tenemos que experimentar sus medidas, sus distensiones o reducciones. No podemos apremiar a los biólogos, a los estudiosos, ya que para experimentar, para estudiar, se necesita serenidad y tiempo, y si lo que estamos haciendo es regenerar revolucionariamente una pesquería, debo recordar que el enemigo peor de una revolución constructiva es, precisamente, el exceso de velocidad". Cebrián dijo, al pequeño grupo que clamaba por el fin del Plan, que ellos habían sido los más beneficiados, "porque la realidad es que hemos salvado una riqueza que se nos iba de las manos".

Pero los armadores no dudaron en acogerse al término del Plan a la Ley de Renovación y Protección de la Flota publicada en el Boletín Oficial del Estado a finales de 1961. Éstos, que habían quedado temporalmente excluidos de la Ley al ser la contención de la potencia fiscal de las embarcaciones uno de los requisitos impuestos para llevar a cabo el PEPAC, optaron por la reforma y el aumento de potencia de tal forma que, a partir de 1966, la modalidad de arrastre en la zona donde se llevó a cabo la experiencia aumentó en tres años en un 17% el número de barcos e incrementó la potencia en un 83%.

Cuadro 1

PRIMER ENSAYO DEL NUEVO RÉGIMEN DE DOBLE HORARIO DURANTE EL PLAN

Variables	Semana condiciones anteriores	Semana de la experiencia	% variación
Total de horas en el mar	297,00	255,00	-14%
Total litros gasoil consumidos	4.490,00	4.310,00	-4%
Total kilogramos capturados	4.413,00	8.106,00	+80%
Total pesetas recaudadas	86.656,50	133.231,81	+54%
Captura (Kg.)/hora en el mar	14,9	31,8	+113%
Ganancias (ptas.)/hora en mar	291,77	522,48	+79%
Captura(Kg.)/l. gasoil consumido	0,98	1,88	+92%
Ganancias (ptas.)/litro gasoil.	19,30	30,91	+60%

Fuente: LARRANETA, M.G. (1964, 147) (mediados de enero de 1963).

Cuadro 2

IMPORTE TOTAL DE LA FACTURACIÓN EN LONJA

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Embarcaciones de arrastre	100	107,47	136,05	162,04	151,21	153,45
Resto de flota local	100	103,39	127,01	143,72	127,30	138,50
Total facturación en lonja	100	113,97	150,52	191,32	189,46	177,35

Puerto de San Carlos de la Rápita.
Evolución en porcentajes, 1961=100, a valor constante.
Fuente: MILLÁN ROCA, L. (1968, 231).



Fotografías de la época cedidas por la Federación Provincial de Pescadores de Castellón.

Por tanto, si la esencia del experimento pesquero en Castellón fue el control del esfuerzo pesquero, la mencionada ley solucionó el problema que aquejaba a los astilleros en aquel momento, pero generó una sobrecapitalización del sector que a medio plazo redundó, según el estudio, en la caída de los rendimientos globales del sector.

Conclusiones

Cabe destacar que la gestión pesquera del PEPAC, sin abandonar el principio de "unidad de mando", se basó en el debate y consenso entre las partes implicadas. Las medidas adoptadas para regenerar la pesquería fueron la ampliación de la luz de malla hasta los 40 mm en diagonal, control del esfuerzo pesquero a través del número de barcos, de su poder de pesca y del tiempo que faenaban. También se protegió a los juveniles mediante un sistema de vedas biológicas.

Según los autores del estudio, si en algo fue innovadora esta experiencia fue en el protagonismo otorgado a la vigilancia y su seguimiento por parte de la Junta Consultiva, así como también que la autorregulación a través de las organizaciones profesionales pesqueras es la mejor forma para gestionar y controlar la dinámica de una pesquería.

De lo anterior se desprende que el proceso formativo obte-

Sobrepesca: problemas, soluciones y resultados

Problemas

- Las mallas de copo excesivamente pequeñas determinan una disminución de las tallas medias de los peces integrantes de una población, lo que repercute en el peso y en la calidad de los desembarcos.
- El tiempo de pesca que empleaba la flota durante el período estudiado era excesivo al ser contrastado con los rendimientos aportados, que no llegaban a cubrir el gasto de gasoil y el desgaste de los aparejos de pesca.
- El esfuerzo de pesca anual óptimo obtenido por el modelo aplicado por los científicos era tres veces inferior al que se había llegado a emplear entre el período de 1959-61. Era preciso reducir el potencial en caballos de la flota.
- La biomasa del salmonete y la de faneca se estimó que se redujo hasta menos del 3% de peso original.

Soluciones

- Aumento de las mallas de copo de los 14 mm iniciales a los 20 mm previstos por los científicos. El paso hacia estas dimensiones pudo hacerse en dos etapas: de uno a dos años con mallas de 18 mm y posteriormente con mallas de 20 mm.
- Reducción del tiempo de pesca que emplea la flota en un periodo dado. La reducción de salidas reduce el gasto de gasoil y el desgaste de los aparejos de pesca, manteniendo la cantidad de capturas.
- Se prohibió la pesca de arrastre en fondos menores de 50 m desde el 1 de agosto al 15 de noviembre y veda total para la pesca de arrastre durante los meses de abril, mayo y junio.
- Sistemas de vigilancia en el que se enmarcan medios, personas, sanciones y estadísticas para controlar eficientemente la aplicación de las normas autoimpuestas para la gestión y conservación de la pesquería en el nivel de rendimiento máximo sostenible.

Resultados

- La media de los desembarcos totales durante el desarrollo del Plan se incrementó en un 21% en el peso respecto al primer año.
- El rendimiento económico total medio durante los cinco años de aplicación de la experiencia fue superior al de años precedentes del Plan en un 47,2%.
- El incremento del rendimiento económico medio por salida y embarcación aumentó en relación al año precedente al Plan en un 66,8%.
- Se mejoró durante el Plan en: cantidad y calidad de los desembarcos, elevación de salarios a la parte, beneficios industriales que estimularon la inversión y en la oferta de mercado. ■

nido por los participantes y, especialmente, el desarrollo de su nivel de concienciación en la necesidad de planificar la gestión son las principales enseñanzas de un proyecto de este tipo. En segundo plano, pero también reseñable a la hora de emprender nuevos planes de ordenación pesquera en el marco de la Planificación Integral de Zonas Litorales, se encuentran los aspectos de comercialización y gestión pesquera.

Finalmente, pero no menos importante, hay que mencionar la dinamización social, que fue la base para la resolución de los conflictos. El rigor de los actores en la ejecución de los acuerdos, siempre trasladados al papel, revisados y discutidos mensualmente por la Junta Consultiva, fue esencial a la hora de generar la confianza necesaria para este tipo de experiencias.

En la última parte del estudio se recogen las vivencias del PEPAC a través de entrevistas abiertas a los protagonistas. Aparecen, entre otros, el punto de vista de los científicos-biólogos Dr. Manuel Gómez Larrañeta y Dr. Pedro Suau Abraham y las palabras del contable y fedatario del plan D. Luis Millán Roca y las del *alma mater* del Plan D. José Masip Cosin. Estos actores de la experiencia, según el equipo del IMEDES, crearon una escuela en el Mediterráneo y sentaron las bases para proyectos posteriores. ■

J.M.S.

Jesús M. Salamanca



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Prevención de accidentes a bordo

Tu seguridad a bordo no es un juego



NIPD Nº. 205 99-007-4

**PLAN DE LA XUNTA DE GALICIA PARA
MODERNIZAR EL SISTEMA DE SUBASTAS**

LA INFORMÁTICA LLEGA A LAS LONJAS

La puesta en marcha, por parte de la Consellería de Pesca de la Xunta, del proceso de automatización del sistema de subastas y, posteriormente, la previsión de arribos y la compra por vía remota se enmarca en un plan integral de innovación que pretende, inicialmente, facilitar la comercialización de las capturas de bajura al unificarlas y agruparlas y, finalmente, informatizar totalmente el sector pesquero gallego creando una bolsa en la que se comprarán y venderán productos pesqueros.



La Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia ha presentado en la Federación Provincial de Cofradías de Pontevedra un sistema automatizado de subastas que, inicialmente, ha sido implantado en las lonjas de Portonovo y Redondela y que, posteriormente, será puesto en funcionamiento en las sesenta y cinco lonjas y vendurías incluidas en esta red que forma parte del Plan Integral de Innovación y se incluye en el Servicio de Información Pesquera. Este sistema, cuyo objetivo final es la informatización total, permitirá la compra-venta del pescado a distancia a los asentadores que estén conectados al sistema así como la previsión de arribos a puerto.

El programa Red se implantó en 1994 con el propósito de obtener información sobre un acto público de compra-venta de pescado. Inicialmente, los datos eran proporcionados por las entidades de forma voluntaria; pero con la aprobación de la directiva europea se obliga a vendedores y compradores a proporcionar esta información que ya ha sido recogida durante los últimos seis años, y ahora se pone a disposición de los compradores de pescado.



Plan de innovación

La implantación de este sistema automatizado de subastas forma parte del plan integral de innovación, que integra el Servicio de Información Pesquera (SIP) y el plan de contabilidad de cofradías. La empresa Cesatel es la encargada de recoger, formalizar y procesar la información sobre las capturas y su posterior comercialización. Esta información es transferida al Servicio de Planificación y Sistemas Informáticos de la Consellería de Pesca.

El sistema, que está compuesto por un ordenador, un servidor, el ordenador que pesa la mercancía y el sistema de subasta, indica en pantalla —una vez identificado, pesado y subastado el producto— el vendedor, especie, tamaño, peso, frescura y los precios de partida y retirada del pescado y producto que

“LA IMPLANTACIÓN DE ESTE SISTEMA INFORMATIZADO DOTA A LA PESCA DE BAJURA DE UNA HERRAMIENTA QUE POSIBILITA LA UNIFICACIÓN DE SUS PRODUCTOS Y DE SU OFERTA; Y DE ESTA FORMA REDUCE LA DESVENTAJA QUE TIENE EN UN MERCADO CADA DÍA MÁS CENTRALIZADO”.

se esté subastando. También aparece en pantalla el precio pagado por la venta del último lote subastado. El precio del producto, mostrado en pesetas y euros, va bajando hasta que un comprador activa su mando a distancia. En este momento y de forma au-

tomática queda registrada la compra y se factura inmediatamente a su comprador, ya que éstos están identificados electrónicamente.

Inicialmente, el comprador tendrá acceso a los datos comerciales disponibles en la

red y facilitados por la lonja sólo si ha sido avalado por la entidad en la que es comprador. Posteriormente, en otras fases, los compradores tendrán acceso a la información comercial de todas las lonjas englobadas en el sistema.

Este sistema de recogida de información diaria realizado a través de la informatización de las sesenta y cinco lonjas y vendedurías incluidas en la red es la primera fase que se ha llevado a cabo. En la actualidad, la evolución lógica es la puesta en funcionamiento de una segunda fase del proyecto que, según el jefe del Servicio de Planificación y Sistemas de Información de la Xunta, Francisco Fernández Cortés, es “abrir la información de la red al sector comercial”. Esta apertura supone los fundamentos necesarios para establecer una bolsa del pescado en Galicia.

Protección de la información

Para la apertura de esta información al sector comercial se tiene que salvar el escollo que supone la protección del secreto estadístico bajo el que se ampara esta información al ser obligatoria su aportación por parte de compradores y vendedores. En este momento se está trabajando en aras de hacer pública una parte de esta información que no esté afectada por el secreto estadístico y poder defender comercialmente a las sociedades que aportan los datos a este servicio.

Portonovo y Redondela son las primeras lonjas en las que se han realizado los cambios necesarios en los equipos y sistemas informáticos para poder integrar en su red clientes y posibilitarles que realicen transacciones comerciales a través del sistema informático.

Estas dos localidades son las pioneras en una forma de compra-venta de los productos marinos que no permitirá a los compradores tocar, oler o ver la mercancía que van a adquirir, lo que supone un cambio importante en el que jugará un papel primordial la identificación del producto. La normalización del etiquetado está recogida en el Real Decreto publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación el 18 de marzo del pasado año, que tiene prevista su aplicación, después de algún retraso, durante este primer trimestre del año. De su buen funcionamiento depende en alguna medida este proyecto que se basa en la fluidez y la transparencia de la información entre vendedores y compradores.

El comprador, para poder acceder al sistema informatizado y poder realizar sus ofertas de compra de productos marinos en estas lonjas sin estar presente físicamente en el lugar, tiene que estar avalado por una de las entidades asociadas. De esta forma, el comprador o los compradores de mercancía en estas lonjas dispondrán de acceso a la información comercial disponible para que puedan realizar sus transacciones de forma segura.

Herramienta para la pesca de bajura

Desde la Administración se ha pretendido, con la implantación de esta red informática, dotar a la pesca de bajura de una herramienta que posibilite la unificación de sus productos y sus ofertas para reducir la desventaja que tiene de salida con respecto a la pesca industrial en un mercado cada día más centralizado. Este sistema automatizado de subastas y la elaboración de los datos previos al acto comercial permitirán a las pequeñas entidades pesqueras unificarse

“EL SISTEMA DE SUBASTAS POSIBILITARÁ A COMPRADORES Y VENDEDORES CONOCER LA CANTIDAD, ESPECIE Y TAMAÑO DE LOS PRODUCTOS MARINOS A SUBASTAR, ASÍ COMO EL PRECIO DE PARTIDA Y EL DE VENTA”.



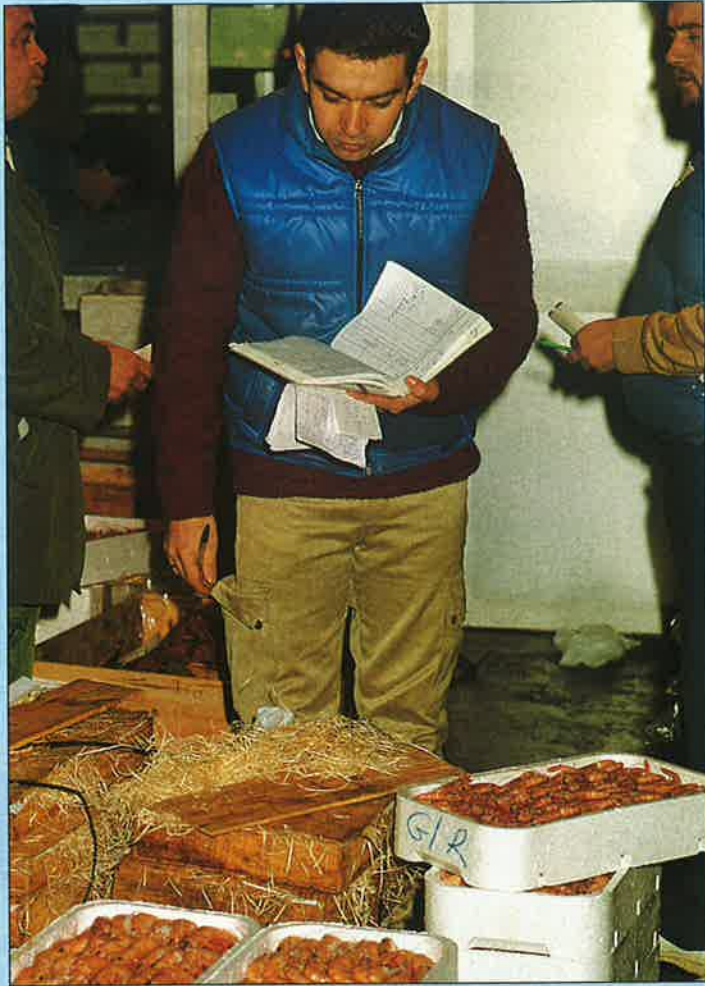
FUTUROS DEL PESCADO CONGELADO

La situación de la comercialización del pescado congelado es distinta a la comercialización del pescado fresco capturado por la flota de bajura. La flota industrial está perfectamente organizada y tiene la capacidad de implementar un mercado de futuros con pescado congelado, ya que conoce los diversos aspectos del mercado como el esfuerzo pesquero, las zonas consumidoras, la distribución de la oferta, los canales de comercialización, los precios de las pesquerías, demanda, etc.

En agosto de 1998 la Xunta pidió la elaboración de un proyecto para la creación de un mercado de futuros de pescado congelado, según indicó el director general de Estructuras Pesqueras y Mercados, Andrés Hermida. Desde las instancias autonómicas se entendió dicho mercado como la culminación del plan de informatización de las lonjas gallegas que, además, permitiría establecer un equilibrio entre producción y consumo. Pero el proyecto de la Consejería de Pesca no tuvo eco.

Los operadores del puerto de Vigo, el mayor puerto de Europa por volumen de descarga y mercancía que llega por transporte terrestre, no están obligados a ofrecer datos al no subastarse el pescado a su llegada a puerto y un alto

porcentaje de los desembarcos es realizado por un número reducido de empresas que facilitan un precio estable de 250 ptas. por kilo. Esta opacidad, debida en parte a que no se ha impuesto por parte de la UE la declaración de los datos reales y por la compleja diversificación del proceso productivo de las empresas, imposibilita la fluidez de información necesaria para avanzar del mercado al contado actual a un mercado de futuros en el que la cantidad, calidad, fecha y lugar de entrega están estandarizados y el único factor variable es el precio, aunque los riesgos que correrán las transacciones futuras están mejor gestionados. Las condiciones básicas de un mercado de futuros son: centralización del mercado en un lugar específico, gran cantidad de capturas y una demanda real que fuerce a los intermediarios a asegurarse unas transacciones futuras a un precio concertado. Para Xavier Martínez Cobas, profesor de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de Vigo, “las conserveras y algunas transformadoras que no pesquen mucho serían los posibles clientes de un mercado de futuros”, que ayudaría a establecer un equilibrio entre producción y consumo.



“LA INFORMATIZACIÓN PERMITE A CADA UNA DE LAS LONJAS INTEGRAR EN LA RED A SUS CLIENTES, PARA QUE ÉSTOS PUEDAN OBTENER INFORMACIÓN COMERCIAL PARA REALIZAR TRANSACCIONES INFORMATIZADAS CON LA ENTIDAD ASOCIADA”.

o concentrarse para poder ofertar sus capturas a intermediarios importantes que determinan el mercado.

De esta forma, las lonjas de Redondela y Portonovo se han convertido en las aulas de formación que auspician el cambio en un sector tradicionalmente inmovilista. Hasta ahora la subasta de pescado ha contado con unos factores constantes como el lugar donde se realiza, el tiempo o momento del día en el que se realiza la subasta y la presen-

cia física en la lonja de los compradores del producto tras la llegada a puerto de los barcos. Ahora, según Fernández Cortés, el subsector extractivo de bajura tiene que “preparar una oferta anterior a la subasta en la que podrá realizarse la compra sin que el comprador esté presente en la lonja”; para que esta operación sea posible el vendedor tiene que presentar unos lotes de pescado que el comprador no podrá ver, oler o tocar para conocer su frescura, tamaño u otras características de la mercancía que va a comprar. La venta será posible en la medida en que se dé una homogeneización de las pesquerías ya en marcha mediante la información recogida en la etiqueta.

FUNCIONAMIENTO

Para participar en un mercado de futuros hay que realizar un depósito o margen, que garantiza las operaciones. Los clientes toman posiciones en el mercado a través de los miembros. Antes de la negociación de un orden, las partes deben haberse otorgado recíprocamente un contrato de comisión que regulará las relaciones que se deriven de sus actuaciones en el mercado de futuros. Los compradores efectuarán sus depósitos, dependiendo de la clase de contrato, tras la toma de posiciones. Una vez presentada una orden de compra y venta que coincidan en subyacente y vencimiento, la Cámara de Compensación se interpone entre las partes, es decir, compra al vendedor y vende al comprador.

Al final de la sesión se realiza el cálculo y determinación de las pérdidas o ganancias producidas en las cuentas de cada cliente. El cliente, ya sea vendedor o comprador, puede abandonar su posición en el mercado antes de la fecha establecida por el contrato. Para eso dará una orden contraria (de compra o venta) por el mismo número de contratos con características idénticas a las

dadas el día de su apertura, a fin de cerrar sus posiciones.

CARACTERÍSTICAS

El mercado de futuros debe reunir unas características que favorezcan su funcionamiento. Entre éstas figuran:

- La comercialización se realiza por un número de compradores y vendedores considerado amplio para este tipo de operaciones mercantiles.
- El producto tiene que ser almacenable y localizarse en un punto concreto.
- Se da la posibilidad de mecanismos de cobertura para la negociación de la mercadería o producto del mar contratado.
- La volatilidad del precio del producto es alta debido a factores de diversa índole como sociales (tendencias gastronómicas), económicos (demanda y oferta del producto), políticos (convenios entre países o instituciones), etc.
- La calidad, frescura, talla, cantidad y otras características tienen que ser fácilmente cuantificables y deben permitir su división en clases y categorías.

J.M.S.

Jesús M. Salamanca

A photograph showing two fishermen on a boat. They are both wearing dark clothing with white stripes on the sleeves. They are focused on handling a large, dark fish, possibly a shark, which is lying on the deck. The background shows the sea and a clear sky. The lighting is bright, suggesting daytime.

**En las tareas de
marcado y recaptura
que realizan los
científicos**

**“LA COLABORACIÓN
DE LOS PESCADORES
ES FUNDAMENTAL
Y MODELICA”**



Una de las herramientas que emplean los científicos para conocer aspectos de la biología de las especies marinas es la del marcado y recaptura. La mecánica es sencilla. Se trata de marcar peces que, una vez recuperados tiempo más tarde, van a aportar una información que permitirá conocer sus desplazamientos-migraciones y su crecimiento. En todo este proceso juegan un papel fundamental los pescadores, ya que gracias a su colaboración se dispone de una información abundante y de calidad. España, que se sumó a las técnicas de marcado en los años 70, realiza el seguimiento de la información obtenida desde distintos centros del Instituto Español de Oceanografía (IEO), especialmente sobre túnidos tropicales, y posteriormente la remite a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), donde se centraliza, con el fin de elaborar una base de datos que esté a disposición de los científicos de todos los países miembros de este organismo. De la labor que viene desarrollando el IEO nos habla Jaime Mejuto, del Centro Oceanográfico de A Coruña, Jefe Coordinador de Programas de Túnidos y Afines.

Diciembre de 1998. Un pescador gallego, tripulante de un palangero de superficie con base en Vigo, capturó un pez espada cerca de Cabo Verde de 135 centímetros de largo y unos 30 kilogramos de peso. Hasta aquí, nada fuera de lo normal. Sin embargo, este pez ya había sido capturado con anterioridad. Concretamente, por un pescador de Estados Unidos, en junio de 1995, cerca de Puerto Rico.

Por aquel entonces sólo medía 66 centímetros. El pez fue marcado y liberado. Ahora, gracias a la colaboración de ambos pescadores, y dentro de las actividades coordinadas de investigación que vienen desarrollando varios organismos de investigación a nivel internacional, tanto en el Atlántico Oeste (EE.UU. y Canadá) como en el Atlántico Este (el Instituto Español de Oceanografía), se puede saber que durante ese período de tiempo el pez creció unos 69 centímetros y realizó una amplia migración desde el Caribe al otro lado del Atlántico.

Los datos contenidos en la primera marca, junto a los correspondientes a su recaptura, fueron enviados por el pescador gallego al centro de A Coruña del IEO, desde donde se contactó con la ICCAT y con los organismos de investigación de Estados Unidos, para poder reconstruir la información existente sobre este pez espada, dentro de los progra-

“El marcado nos da una idea de sus movimientos, de sus posibles migraciones, y eso nos proporciona también una idea de la estructura del stock en cuanto a nivel de mezcla y distribución de la especie desde el punto de vista geográfico” (Jaime Mejuto).

Además de proporcionar datos sobre migración y crecimiento, el mercado aporta una información fundamental para apoyar otro tipo de investigaciones, como las de evaluación de los stocks.

mas de investigación en marcha a ambos lados del Atlántico. Dicha información será analizada junto con la obtenida mediante otros cientos de recapturas de pez espada comunicados en los últimos 25 años.

Entre todas las marcas recuperadas cada año, la ICCAT realiza un sorteo con el fin de fomentar la colaboración de los pescadores en las tareas de recuperación y devolución de marcas. Y este pescador gallego fue uno de los tres agraciados, el pasado año, con 500 dólares USA. Sin embargo, esto no es más que una anécdota que sirve para resaltar la trascendencia que tienen estas informaciones. *Lo importante es destacar que incluso una marca es muy importante a la hora de saber lo que pasa en un stock. Si en vez de una marca tienes doscientas o trescientas, lo que puedes construir es muy importante. Y eso es lo que queremos dar a entender, que aunque sea mínima, la información que aporta este tipo de metodología es muy importante, y también que el apoyo de los pescadores es básico,* señala Jaime Mejuto.

Migración y crecimiento

Las técnicas de marcado y recaptura se vienen utilizando desde hace medio siglo y constituyen una importante herramienta para conocer aspectos de la biología de las es-

pecies marinas, como los desplazamientos-migraciones y su crecimiento. El pionero en estas actividades es Estados Unidos, que inició, en la década de los años 50, el marcado de pez espada y de tiburones. En España esta práctica es algo más reciente, ya que se remonta a hace poco más de veinte años con el marcado, fundamentalmente, de atún rojo y atún blanco en el Cantábrico para, posteriormente, extenderlo a otras especies.

El mercado nos da una idea de sus movimientos, de sus posibles migraciones, y eso nos proporciona también una idea de la estructura del stock en cuanto al nivel de mezcla y distribución de la especie desde el punto de vista geográfico, comenta a MAR Jaime Mejuto.

Así, gracias a estos trabajos, se ha modificado la visión que se tenía sobre la distribución del pez espada en el Atlántico. *Mientras que al principio,* prosigue el investigador del IEO, *se creía que en el Atlántico Norte había dos stocks separados, los datos de marcado más recientes ayudan a una hipótesis de stock único, al menos con un amplio nivel de mezclas. Se han modificado considerablemente las conclusiones a medida que se ha empezado el marcaje de pez espada en el Atlántico Este, en relación con lo que había antes con el marcado en el Atlántico Oeste, realizado por Estados Unidos y por Canadá.*



El otro gran elemento que aporta el mercado es la información sobre el crecimiento, ya que comparando la talla que tenía cuando fue marcado y la talla alcanzada cuando se le recaptura se puede calcular la tasa de crecimiento (incremento de talla por tiempo). En el ejemplo de recaptura citado al comienzo, sirvió para saber que entre junio de 1995 y diciembre de 1998 ese pez espada había crecido 69 centímetros, lo que indicaría que creció 0,56 milímetros por día, aproximadamente. Pero este dato resulta de gran utilidad *no sólo para conocer el crecimiento propiamente dicho, sino también para validar otros estudios de crecimiento que se hayan hecho*





mediante partes duras, como otolitos, espinas...

Hay otros elementos, ya de forma secundaria, que aporta el marcaje, porque tienen unas implicaciones técnicamente más complejas, como son las estimaciones de las tasas de mortalidad. Es un elemento bastante difícil de obtener con los niveles de marcaje que se están realizando, explica el investigador del IEO, y se suele utilizar de forma indicativa, de apoyo.

Los programas de marcaje no sirven, estrictamente, para evaluar un *stock*, aunque aportan una información fundamental para realizar dicha evaluación. Y es que para ello hay que saber dónde se ubica el *stock*, y en lo que ayudan estos programas es en saber el área de distribución del mismo y las posibles tasas de mezcla entre los diferentes *stocks*. Por lo tanto, *aunque directamente no te dé la respuesta, el diagnóstico de cómo está el stock, en lo que sí ayuda es a afinar los análisis para no cometer errores de bulto como puede ser asignarle una distribución geográfica más amplia de la que realmente tiene o asignar tasas de mezcla del cero por ciento cuando son altas. Es una herramienta adicional más.* Jaime Mejuto utiliza el símil de la ayuda que presta una radiografía en el diagnós-

tico al médico: es un elemento del diagnóstico, pero no es el diagnóstico en sí.

Si el programa de marcaje fuese muy amplio y bueno, precisa el investigador del IEO, *se podría dar un diagnóstico de la mortalidad por pesca, pero eso raras veces es posible con los programas que hay ahora mismo en vigor, en especial en las especies de grandes migradores.*

Programas de marcaje

Hace unos veinte años, como se señaló anteriormente, que se iniciaron en nuestro país las campañas de marcaje con los métodos tradicionales, especialmente dirigidas al atún rojo y atún blanco, en el Cantábrico. En este momento se están llevando a cabo varios programas de marcaje. Con técnicas de marcaje de tipo tradicional, básicamente, se están identificando tónidos tropicales y patudos, especialmente en la zona de Canarias (de singular importancia para estudiar la migración del patudo). Desde el Centro Oceanográfico de A Coruña se realiza el marcaje de pez espada y de tiburones, y desde el de Santander se realiza el de atún rojo.

En el Cantábrico se ha realizado tradicionalmente el marcaje de atún blanco y atún rojo, pero hace años que no se hacen campañas, *porque se ha considerado que, como los datos eran bastante repetitivos, esos recursos podían utilizarse en otro tipo de actividades.* Sin embargo, podrían reiniciarse en un futuro, especialmente si se logra disponer de algún tipo de financiación.

Hay un proyecto reciente, el único en nuestro país en estos momentos, en el que se utilizan marcas electrónicas. *Nuestros compañeros de Fuen-girola iniciaron el año pasado el uso de la marca que llamamos "pop-up"* (ver epígrafe



La ICCAT es la encargada de centralizar los datos remitidos, que, en el caso de nuestro país, proceden de la información obtenida desde los centros del IEO en A Coruña, Santander, Canarias y Fuengirola.

“Nuevas marcas electrónicas para el atún rojo. Marcaron en varias almadrabas. Se realiza sobre un pequeño número de unidades –menos de diez al año– porque cada marca cuesta cerca de trescientas mil pesetas. Es la única especie sobre la que se está haciendo este marcaje electrónico y el proyecto está financiado parcialmente por la Unión Europea, señala Mejuto.

La información recogida se coordina por especies y se transmite al centro que se encarga de ella. De esta manera, si en A Coruña recogen una marca de un túnido tropical, la información será enviada al centro de Canarias. Posteriormente, cada centro remite sus datos a la ICCAT, que es donde se centraliza toda la información y se halla a disposición de todos los científicos de los países miembros de este organismo.

En ocasiones, como es el caso del pez espada, el marcaje se realiza por dos vías. Por un lado, mediante campañas específicas que realizan los científicos en barcos comerciales alquilados, y donde personal investigador se encarga de hacer el marcaje; y, por otro lado, mediante la colaboración de los pescadores que, de forma voluntaria y gratuita, marcan y liberan al pez espada desde hace unos ocho años. Con los tiburones ocurre lo mismo, ya que están siendo marcados mediante campañas específicas o con la colabora-

ción de la flota de palangreros de superficie.

Colaboración desinteresada

La experiencia se puso en práctica hace unos ocho años de manera experimental, como se señalaba. Se solicitó la colaboración de los pescadores para que, cuando capturaban un pez pequeño y estuviera en buenas condiciones, lo marcaran con el material que les suministraban los investigadores y lo liberaran, para posteriormente transmitirles esa información. Cada vez que realizan un marcado, anotan en unas hojas específicas todos los datos sobre las características de ese pez y del lugar donde fue capturado y puesto nuevamente en libertad, remitiendo esa información a los investigadores del IEO.

De igual manera se establecía una forma de actuar en el caso de capturar un ejemplar que ya estuviera marcado. Todas las marcas científicas tienen un número identificador y una dirección abreviada para su envío. Las marcas aparecen, por lo general, clavadas en el cuerpo del pez, aunque en algunas ocasiones pueden encontrarse dentro de su cavidad abdominal, como es el caso de las “marcas archivo” (ver epígrafe). En todo caso, siempre están identificados con marcas científicas numeradas bien visibles en el exterior. Los científicos recomien-



dan que no se arranquen las marcas del cuerpo del pez hasta llegar a puerto, donde se podrá medir, pesar e identificar mejor el ejemplar. El pescador procede a anotar los datos grabados en las marcas, acompañándolos con el mayor número de datos posibles, tales como especie, sexo, talla y peso del pez, fecha de la captura, posición geográfica (latitud-longitud), temperatura del mar en el área de la captura, arte de

pesca empleado, nombre del barco y de la persona que realizó la captura...

Los científicos aconsejan que se contacte con el laboratorio oceanográfico más cercano con antelación a su entrada en puerto para que, cuando llegue a su destino, se pueda desplazar personal especializado para tomar datos sobre el pez. Hoy en día, esa tarea la viene realizando una



buena parte de la flota de palangreros de superficie de forma rutinaria, proporcionando una información muy valiosa.

Y es que, como resalta el investigador del IEO, la colaboración de los pescadores es fundamental, puesto que *si no dispones de una buena información, si no tienes calidad y cantidad de información, de poco vale el esfuerzo que puedas hacer en gastarte cincuenta millones en marcar peces... Su colaboración es fundamental y, en nuestra flota, la flota de palangreros de superficie y atuneros es modélica, mejorando cada día.*

Una mejoría no sólo ligada a su colaboración, sino a la calidad de la información que suministran, algo que resulta fun-

damental. *Mientras que antes enviaban una marca sin ningún dato, ahora lo hacen con todo tipo de detalles. Cada día es más precisa la información y la remiten más pronto, porque conocen para qué vale todo eso. Hay un nivel de concienciación extraordinario en la flota, recalca Jaime Mejuto.*

El objetivo último es que la ICCAT disponga de una base centralizada de datos, como se señaló anteriormente. *El problema que se plantea ahora, comenta el investigador del IEO, es que hay algunos países que no actualizan adecuadamente sus registros en la ICCAT, por lo que la base de datos necesita un refuerzo adicional de actualización.* ■

Raúl Gutiérrez

Nuevas marcas electrónicas

La técnica de marcado más usual es la que se conoce como "tipo tradicional", y que consiste en una identificación clavada en el cuerpo del pez que contiene una serie de datos que permiten reconstruir la vida del pez desde que fue marcado hasta su recaptura. Es la marca más habitual y la que se utiliza en el marcado de las especies controladas por los científicos del Instituto Español de Oceanografía, con la excepción de la campaña para el atún rojo, que se realiza desde el Centro Oceanográfico de Fuengirola, en la que se utiliza la marca conocida como "pop-up".

El tipo "pop-up", junto con la "marca archivo", forma parte de las que se denominan como marcas electrónicas, y se han podido desarrollar en los últimos años gracias a los avances realizados en micro-electrónica. Su utilización se está incrementando en especies de túnidos afines, aunque su coste es todavía muy elevado, ya que en la actualidad ronda las trescientas mil pesetas.

Las "marcas archivo" consisten en unos dispositivos electrónicos que se introducen dentro de la cavidad abdominal del pez mediante una incisión-intervención que realizan los científicos. Esta técnica sólo puede ser empleada en especies de gran resistencia a este tipo de manipulación, como sucede con algunos túnidos. Estas marcas son capaces de registrar de forma continuada y durante años aspectos de la vida del pez y de las variables oceanográficas de su entorno (temperatura corporal y del agua, profundidad, situación diaria mediante un sensor de luz...).

Cuando el pez es recapturado, además de la información de las marcas tradicionales, es posible extraer de este microordenador toda la información recopilada

y reconstruir, paso a paso, la vida del pez durante ese periodo de tiempo comprendido entre su marcado y su recaptura.

El otro tipo de marcas electrónicas, las denominadas "pop-up", se diferencia de las anteriores -tradicionales y de archivo- en que no es necesario que el pez tenga que ser recapturado para que suministre a los científicos la información requerida. Esta marca se clava o adhiere al cuerpo del pez, de manera similar a las marcas tradicionales, aunque es más voluminosa. Pasado un tiempo, que dependerá de cómo haya sido programada, la marca se desprende automáticamente del cuerpo del pez.

Una vez producido este proceso, la marca asciende por flotación a la superficie del mar, desde donde emite, vía satélite a una estación terrestre, toda la información que ha ido almacenando. Dicha información consta de datos oceanográficos y fisiológicos de la vida del pez durante el periodo de su marcado hasta que se liberó la marca y ascendió a la superficie, pudiéndose reconstruir con detalle una parte de la vida de ese individuo o del medio ambiente en el que ha vivido.

La gran ventaja de este tipo de marcas es que no es necesario recapturar al ejemplar para obtener información. La desventaja es su alto coste. Hoy en día sigue resultando fundamental la técnica de marcado "tipo tradicional", de la que se obtiene información a medio-largo plazo, y cuyo éxito depende de la información que suministren las flotas en cuanto a la cantidad de capturas recibidas y su representatividad espacio-temporal, así como por la calidad y precisión de la información recibida por los que realizaron la recaptura. ■

R.G.

PUERTO SECO:

La primavera del 2000 ha tenido la virtud de acercar Madrid a la mar, al menos en lo que atañe al tráfico de mercancías.

Ésta es una llamativa novedad, pero no la única. El sistema portuario español está sufriendo un cambio radical que afecta a su organización interna y a su apariencia externa. La introducción de nuevos métodos de gestión y la ampliación de la oferta de servicios convencionales para adaptarse a la internacionalización del mercado y a la competencia interportuaria ha empujado estos cambios, cuya ejecución se desarrolla aceleradamente. La puesta en servicio del Puerto Seco de Madrid, en el que participan el Ente Público Puertos del Estado y los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, es sólo un ejemplo de este dinamismo portuario. Pero la metamorfosis alcanza a todos los niveles y a cualquier punto geográfico: en Ceileiro acaba de ponerse en marcha una macrolonja por iniciativa privada; en Málaga acaba de colocarse la primera piedra de lo que será el muelle de contenedores; en Gijón se han adjudicado las obras de ampliación del muelle de minerales; en Marín se ha autorizado la construcción de una planta de procesamiento y elaboración de pescado fresco y en Tarragona se han comprometido inversiones por valor de 8.200 millones de pesetas.

MADRID SE HACE A LA MAR

Todo en el ámbito portuario está sometido a actualización para acomodarse a las nuevas fórmulas de comunicación, de transporte y de gestión. Así, no es extraño que los puertos participen en ferias y congresos donde se dan a conocer sus posibilidades como centros de negocio y focos de turismo.

El pasado mes de febrero, los puertos de Almería y Motril, Algeciras, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Gijón, Santander, Sevilla y Tarragona participa-

ban, bajo la coordinación de Puertos del Estado, en Exporta 2000, la primera feria internacional de servicios al exportador, organizada por el Instituto Español de Comercio Exterior. El objetivo inmediato de esta presencia era dar a conocer a los potenciales clientes los servicios que prestan los puertos a la mercancía y al buque, así como las posibilidades logísticas y de negocio que ofrece el transporte marítimo.

La finalidad última es afianzar la posición española como centro logístico del sur de Euro-

pa. Hay que tener en cuenta que más del 85% de las mercancías importadas y cerca del 70% de las exportadas lo son por vía marítima. En 1999 los puertos de interés general movieron 320 millones de toneladas de mercancías y tuvieron unos ingresos de explotación por encima de los 100.000 millones de pesetas. Para el periodo comprendido entre los años 2000-2003 la inversión en el conjunto del sistema portuario superará los 300.000 millones de pesetas. La actividad del sistema portuario español aporta anualmente del orden del 20%





del producto interior bruto del sector de transportes y supone el 1,1% del PIB nacional.

Puertos del Estado participa también en iniciativas de protección de los recursos y, en este sentido, acogió el pasado mes de diciembre la reunión anual de EuroGOOS, la asociación europea encargada de la organización del futuro sistema europeo de observación permanente de los océanos.

GOOS es una organización semejante a la de servicio internacional de observación y de previsión meteorológica, cuya actividad se encuadra en torno a los principales aspectos que afectan directamente a los intereses de los usuarios: clima, recursos marinos vivos, costa, salud de los océanos y servicios operativos. EuroGOOS supone un enfoque nuevo en el quehacer oceanográfico y pretende que toda la información recogida y elaborada (base de datos, modelos, descripciones, etc.) tenga incidencia en la actividad y desarrollo de los servicios e industrias relacionados con el sector marino. Esta información oceanográfica dará lugar, por otra parte, a la creación de

nuevos tipos de empresas de servicios, dedicados a proveer datos y elaborar productos de valor añadido.

España está llamada a tener una participación directa y muy activa en la asociación, a través de Puertos del Estado y del Instituto Español de Oceanografía, ya que dispone de uno de los más completos sistemas de observación permanente del mar.

Puerto Seco de Madrid

Puerto Seco de Madrid es una terminal de tráfico inter-

modal que conecta la capital del Estado con los cuatro principales puertos españoles –Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia–. Su ubicación en el término municipal de Coslada, en una de las zonas industriales más activas del centro del país, el llamado corredor del Henares, próxima al aeropuerto de Barajas y con buenas comunicaciones por carretera y ferrocarril, lo convierte en el principal centro logístico del centro peninsular. Está integrado en la Red Europea de Transporte Combinado, que desarrolla la política comunitaria de potenciación del transporte combinado.

PUERTO SECO DE MADRID

La actividad del sistema portuario español aporta anualmente del orden del 20% del producto interior bruto del sector de transportes y supone el 1,1% del PIB nacional.

Esta particularidad de comunicar una ciudad interior con cuatro instalaciones portuarias convierte a Puerto Seco de Madrid en un proyecto único en España y en Europa, frente a los precedentes establecidos, que enlazan una instalación portuaria con un punto interior. Se trata de un proyecto del tipo land-bridge, que enlaza dos o más puertos lejanos mediante una conexión terrestre más favorable que la alternativa que ofrece el enlace marítimo. Con ello se mejora la competitividad del conjunto del sistema portuario y de cada puerto, y se aumenta la participación del nodo ferroviario en la captación de los tráficos generados por los puertos.

El proyecto inició su camino en 1995 promovido por la Sociedad Puerto Seco de Madrid, S.A., empresa participada por el Entre Público Puertos del Estado, con el 5% del capital, las autoridades portuarias de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, cada una de ellas con un 11,5%, el Instituto Madrileño de Desarrollo, con un 15%, y la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (Sepes), con el 34% restante. Esta participación está abierta a la incorporación de otros puertos españoles o portugueses que pudieran estar interesados en participar en el proyecto, que se realizaría a costa de la participación de Sepes.

De la explotación de los servicios se hará cargo Puerto Rail, S.A., empresa constituida por la Urbaser, Transfesa, Spain Rail y Renfe, mediante concesión adjudicada por un periodo de 10 años prorrogable por otros 10. El suelo fue cedido a la sociedad promotora por el Ayuntamiento de Coslada por un periodo de 50 años.

El inicio de actividades del Puerto Seco de Madrid redundará en un aumento del *hinterland* y de la competitividad de los puertos implicados, al mejorar su conexión con la Red Transeuropea Intermodal; en la

El inicio de actividades del Puerto Seco de Madrid mejorará la competitividad de los puertos implicados y reducirá el impacto medioambiental del transporte.

creación de nuevos servicios regulares; en una rebaja en las tarifas del transporte y en una mejora de la calidad, además de que reducirá el impacto medioambiental del transporte.

La conexión entre la capital del Estado y los cuatro puertos se realizará inicialmente mediante dos vías electrificadas de recepción/expedición y cuatro de estacionamiento, en lo que constituye la clave de bóveda de una parte esencial del sistema portuario español. Estará dedicado específicamente al tráfico de contenedores con espacio previsto para trenes con capacidad para 20 plataformas de tres TEUs (contenedores de 20 pies y unas 14 toneladas de peso) y una longitud de hasta 450 metros.

Las instalaciones de Puerto Seco de Madrid ofrecerán servicios de aduana, comunicaciones telemáticas, seguridad y actividades logísticas. Desarrollarán funciones de recepción y expedición de trenes, carga y descarga de contenedores, almacenamiento transitorio y de transbordo, manipulación y acarreo de contenedores, las operaciones documentarias ligadas a las actividades de transporte y aduanas, así como facilidades para las operaciones de grupaje, almacenamiento y distribución de mercancías.

El primer año de funcionamiento se generarán 300 empleos directos y otros tantos inducidos, y se moverá un volumen de mercancías de 70.000

TEUs, con un negocio en torno a los 5.000 millones de pesetas. En los diez años de concesión se espera haber alcanzado los 180.000 TEUs.

En su puesta en marcha se han invertido 1.700 millones de pesetas en obra civil, de los 2.000 que están previstos. Las siguientes inversiones en equipamiento serán realizadas por la empresa concesionaria de la explotación Puerto Raíl, S.A., hasta alcanzar un volumen de inversión de unos 2.400 millones en la primera fase. El desarrollo completo de la terminal supondrá una inversión adicional de 2.600 millones de pesetas, que se realizará a medida que vaya creciendo el tráfico.



MACROLONJA EN CELEIRO

Los cambios en el escenario portuario responden a iniciativas muy diversas. En buena medida son auspiciados y financiados a iniciativa de las Autoridades Portuarias y con fondos públicos. De hecho, durante el pasado año las 27 Autoridades Portuarias que gestionan los 45 puertos de interés general realizaron inversiones por valor de unos 70.000 millones de pesetas.

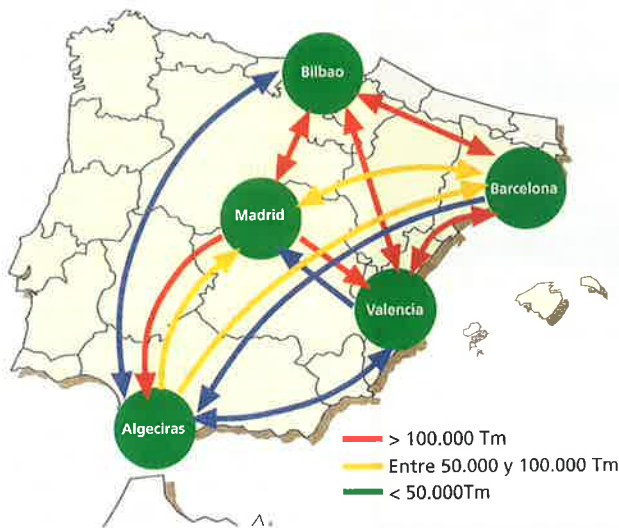
Pero también la iniciativa privada está contribuyendo a modificar las estructuras portuarias. Un caso llamativo es el de Celeiro, donde se ha constituido un holding empresarial partiendo de la constatación de que los tiempos nuevos requieren métodos también nuevos de afrontar la realidad pesquera. El origen de este conglomerado de empresas de servicios está en la iniciativa de los armadores del puerto de asumir la gestión privada de las ventas producidas en la lonja de Celeiro. Sucedió esto en 1993. Al amparo de la Ley de Cofradías de Galicia, que permitía a éstas desligar sus actuaciones de orientación de las de la organización de la producción, 65 armadores

constituyeron Puerto de Celeiro, S.A. con la pretensión de modernizar el sector para mejorar su competitividad. Así nacieron empresas específicas para el equipamiento electrónico, de instalaciones frigoríficas, de efectos navales o de avituallamiento libre de impuestos y combustibles.

Con la Cofradía de Pescadores "Santiago Apóstol", germen del conglomerado empresarial, el grupo Puerto de Celeiro participa en una agrupación de intereses económicos para la prestación de servicios logísticos, que persigue la mejora de las infraestructuras del puerto lucense. Entre sus proyectos figura la construcción de 60 nuevos departamentos para armadores en las proximidades de la nueva lonja.

La lonja ha sido el "buque insignia" de Puerto de Celeiro desde el momento de su constitución. Una lonja climatizada y dotada de equipamientos avanzados con vistas a aumentar la calidad y el precio de las capturas que allí se

Principales flujos ferroviarios entre áreas metropolitanas españolas



El equipamiento incluye una grúa pórtico sobre carriles, una grúa móvil y un locomotor, además de sistemas de información y comunicación que permitan localizar en todo momento cada contenedor.

Mejora de infraestructuras

Puerto Seco de Madrid es una iniciativa de gran envergadura junto a la que coexisten otras menos espectaculares pe-



comercializarán, diseñada con el objetivo de convertirse en el centro de distribución de pescado de la cornisa cantábrica.

Se extiende sobre una superficie de más de 30.000 metros cuadrados, 12.799 metros cuadrados de planta, y con una capacidad máxima de descarga, subasta y manipulación de 75 toneladas diarias, seis salas de exposición de pescado, 29 almacenes para exportadores y zona de manipulación y expedición, un salón de actos con capacidad para 135 personas sentadas y cabinas de traducción simultánea, además de una fábrica de hielo con una capacidad diaria de producción de 150 toneladas.

Con una inversión en torno a los 1.900 millones de pesetas, de esta macrolonja destaca, por lo novedoso y avanzado, su sistema de climatización, la informatización de las subastas y de la gestión, la utilización del ozono en la desinfección o la futura planta de cogeneración de energía eléctrica, térmica y de refrigeración, acordes con las normativas medioambientales.

Paralelamente a la construcción de esta lonja se ha ampliado el muelle de atraque de 150 a 262 metros lineales con un calado de nueve metros en la zona norte y seis en la sur, lo que permitirá el atraque de ocho o nueve pesqueros.

Las nuevas instalaciones fueron inauguradas a finales de 1999 y su puesta en marcha ha supuesto un revulsivo en el entorno. También un cambio en los métodos tradicionales de subasta de pescado, ahora totalmente informatizados, una venta virtual con el pescado higiénicamente protegido en la zona de exposición.

Mientras los puertos de alrededor sienten la competencia inmediata, Celeiro ha culminado una apuesta decidida por mejorar su estructura portuaria. Actualmente manipula por encima de 10.000 toneladas de pescado al año, principalmente fresco, por valor de más de 6.000 millones de pesetas. En los próximos cinco años confía en duplicar las descargas.

M. V.

Tráfico de contenedores con otras regiones europeas y del Mediterráneo



ro igualmente decisivas para las zonas donde se desarrollan. Es el caso de la ampliación del muelle de minerales del puerto de Gijón (El Musel), adjudicada en 4.060 millones de pesetas, con un plazo de ejecución de tres años. Con estas obras el puerto ganará 187 metros de línea de atraque de gran calado y una superficie de 33.000 metros cuadrados. Estas obras se unirán a las del tercer pórtico de descarga y, en conjunto, permitirán el atraque y estiba simultáneo de dos grandes graneleiros, que ahora no es posible. La ampliación del muelle de minerales de El Musel mejorará sus posibilidades de crecimiento en un segmento de tráficos, el de graneles sólidos, donde ocupa la primera posición, con un movimiento de 16 millones de toneladas en 1999.

En Málaga se ha adjudicado la primera fase del muelle de contenedores, cuyas obras finalizarán en el 2004. Con esta iniciativa, que se prolongará en una segunda fase prevista para el 2006, se pretende paliar la pérdida de tráficos de petróleo.

La Autoridad Portuaria ha autorizado la construcción de una planta de procesamiento y elaboración de pescado fresco en la zona de servicio del puerto de Marín y ha aprobado dos proyectos de obras para mejo-

rar los servicios eléctricos en el puerto pesquero y en el muelle comercial, y la red de saneamiento en la zona de expansión.

En el puerto de Tarragona se han comprometido inversiones por valor de 8.200 millones de pesetas durante los ejercicios de 1999 y 2000. 4.250 millones serán invertidos por empresas privadas en proyectos de mejora de infraestructuras.

Los cambios no siempre implican inversiones y se producen en distintas direcciones. El 18 de febrero pasado, el Consejo de Ministros daba luz verde a la reclasificación de



COMPOSICIONES DE TRENES (Plataformas por sentido diarias)

	BILBAO	BARCELONA	VALENCIA	ALGECIRAS
1999	13	10	11	8
2001	13	11	11	11
2007	14	13	12	12
2011	14	14	13	13

TRÁFICO DE CONTENEDORES

	BILBAO	BARCELONA	VALENCIA	ALGECIRAS	TOTAL	TEUS/DÍA
1999	23.000	17.000	19.000	14.000	73.000	232
2001	23.000	20.000	20.000	19.000	82.000	261
2007	24.000	23.000	21.000	21.000	89.000	286
2011	26.000	26.000	23.000	24.000	99.000	314

los puertos de interés general de Torre Vieja (Alicante) y Vinaroz (Castellón), cuya titularidad pasa a favor de la Comunidad Valenciana. La modificación de las circunstancias que determinaron en su momento la clasificación como puertos de interés general y la creciente importancia que ha cobrado la actividad turística desarrollada en su entorno han aconsejado la reclasificación.

Vinaroz, que era gestionado por la Autoridad Portuaria de Castellón, mantiene una actividad portuaria vinculada exclusivamente a los sectores deportivos y pesqueros, en estrecha relación con la actividad turística de entorno. Otro tanto sucede con Torre Vieja, gestionado por la Autoridad Portuaria de Alicante, con una actividad comercial de tráfico de sal, pero con intereses turísticos cada vez mayores. ■

Mery Varona

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 98 - 516 77 99), aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

NUEVO MARCO DE LAS PROFESIONES MARÍTIMAS



Las condiciones generales de idoneidad profesional, titulación y formación para ejercer funciones a bordo de buques mercantes españoles han sido aprobadas por el Consejo de Ministros (30-XII-99), en Real Decreto del Ministerio de Fomento.

El nuevo instrumento jurídico actualiza y desarrolla en España las disposiciones de la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea, con el objetivo de mejorar la calidad y seguridad del servicio marítimo. Reduce el tiempo de embarco exigido para la obtención de títulos superiores y facilita el acceso a buques extranjeros, con refrendos internacionales para los titulados de FP o marineros.

El Real Decreto 2062/1999 de 30 de diciembre, que aparece publicado en el BOE de 21 de enero del 2000, completa la normativa existente en nuestro país, integrada —hasta el presente— por el R.D. 2061/1981 sobre “Títulos Profesionales de la Marina Mercante”, el R.D.

2483/1966 de “Certificados de Competencia de Marineros Mercantes y de Pesca” y el R.D. 930/1998 sobre “Condiciones Generales de Idoneidad y Titulación de Determinadas Profesiones de la Marina Mercante y de Pesca”.

Pero, en un propósito de actualizar y homogeneizar todo lo

referido a la formación y la titulación, la nueva norma trae consigo las enmiendas de la Organización Marítima Internacional al convenio STCW (de "Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar") y la normativa vigente en la Unión Europea, Directiva 98/35 CE.

Para las autoridades del Ministerio de Fomento, "este Real Decreto legisla los nuevos criterios de implantación de sistemas de calidad para la formación y titulación marítima, así como la verificación de normas de competencia internacional, acordes con las nuevas tecnologías de enseñanza, en orden a mejorar la seguridad de la vida en el mar y la salvaguarda de la contaminación". En la actualidad —añaden las mismas fuentes— "España está formando titulados de alto nivel, que compiten con profesionales de otros países de gran tradición marítima, y esto se realiza mediante el sistema educativo de las Universidades de Marina Civil, de los centros de Formación Profesional, así como las instituciones de seguridad y especialidad marítima autorizadas por el Ministerio de Fomento".

La norma aprobada moderniza y homologa, con el sistema internacional, unas condiciones mínimas de idoneidad, más fluidas y actualizadas, para la obtención de la tarjeta profesional marítima, con el acortamiento de los plazos o períodos de embarco. Así, los titulados superiores accederán al servicio activo con más brevedad de horas de mar —como ocurría en otros sistemas internacionales— y computándoseles los plazos cumplidos durante su formación. También se facilita y agiliza el embarco de titulados de FP y marineros españoles de barcos extranjeros, al establecerse la emisión generalizada de los refrendos internacionales, y, asimismo, se abre paso a la reconversión de antiguos profesionales —patrones portuarios, marineros de puente o máquinas, etc.— a las nuevas titulaciones.

De la tarjeta profesional y titulación

Para ejercer profesionalmente a bordo de los mercantes españoles "como capitán, pa-

trón, oficial, o de marinero que forma parte de las guardias de navegación o máquinas, se ha de estar en posesión de la Tarjeta Profesional de Marina Mercante en vigor, con la base de la titulación o el refrendo internacional consiguiente".

Acorta los períodos de embarco para la obtención de titulaciones superiores y facilita el acceso a buques extranjeros de FP y marineros españoles.



La referida tarjeta asegura el cumplimiento de la normativa STCW sobre edad, aptitud física, prácticas y embarco, idoneidad profesional, etc., y la competencia profesional resultará contrastada con unos mínimos de prácticas actualizadas y los requisitos del Código de Formación.

El Real Decreto contempla las "Normas Generales sobre Reconocimiento de Títulos Profesionales expedidos por otros Estados", siempre que se trate de países firmantes del Convenio STCW, y que el título sea refrendado por el mismo país expedidor, si bien en cuanto a las habilidades para capitán o primer oficial de puente habrá de acreditarse el conocimiento de la legislación, idioma, etc., del país en que se aspira a ejercer.

Los alumnos de prácticas de puente o máquinas, al realizar los períodos de embarco exigidos para su futura titulación, realizarán funciones o puestos de trabajo que les permitan aplicar su segmento de conocimientos teóricos

y obtener la experiencia precisa para el ejercicio profesional específico de su titulación. Y les serán computados, plenamente, los períodos de embarco que realicen dentro de su etapa académica.

Tal exigencia de prácticas y adaptación al puesto de trabajo considera especialmente importantes las instrucciones de seguridad, salvamento e itinerarios de evacuación, la comunicación y el idioma común, aspecto que se recalca en "el capitán, los oficiales y marineros de buques con mercancías tóxicas o peligrosas", que deben ser capaces de "entenderse en el idioma común o tener medios de hacerlo con las autoridades de los Estados costeros inmediatos, para el caso de emergencia", etc.

Control por el Estado rector del puerto

El nuevo Real Decreto reafirma la validez del control e inspec-

ción de buques por el Estado del puerto y lo particulariza para el caso de las tripulaciones y su competencia profesional. Las autoridades inspectoras no sólo pueden exigir la tarjeta profesional o la prueba documental de un refrendo, sino también "la verificación de que se cumplen, por los profesionales debidos, las prescripciones operativas de las guardias en los lugares de trabajo establecidos, y que la tripulación del buque reacciona de forma correcta a la emergencia, como corresponde a su nivel de titulación".

Tales estrictos controles de la idoneidad profesional de los tripulantes serán obligados, por el Estado inspector, en todos los casos de abordaje, varada, maniobras peligrosas, etc., así como al existir fundada sospecha de descargas ilícitas, cuando el funcionamiento operacional signifique peligro o se den los casos de aban-



deramiento del buque en país no firmante del Convenio STCW o algún título de tripulante con aspecto de haber sido obtenido fraudulentamente.

Conexo con esta precaución inspectora, el Real Decreto inscribe, finalmente, un denso capítulo de "Infracciones y sanciones", leves, graves y muy graves, que se escalan en multas de entre diez y cincuenta millones de pesetas, refiriéndose las mayores al caso de "contratar o permitir ejercer funciones de capitán, patrón u oficial sin la citada titulación". Se contemplan y se previenen, igualmente, los casos de deficiencias en seguridad, ausencias o fallos en las guardias, que darán lugar a la aplicación de medidas cautelares y de inmovilización del buque, por la autoridad correspondiente. ■

S. de F.

Modificados los límites de arqueo y prorrogados los títulos de Patrón Mayor y de Cabotaje

▶ De acuerdo con la regla 1/15 del Convenio STCW, se modifican los límites de arqueo de las atribuciones de los títulos profesionales expedidos al amparo de normativas anteriores en los siguientes términos:

- a) "200 toneladas de registro bruto (TRB)" se sustituyen por "arqueo bruto de 500 GT".
- b) "700 toneladas de registro bruto (TRb)" se sustituyen por "arqueo bruto de 1.600 GT".
- c) "1.600 toneladas de registro bruto (TRB)" se sustituyen por "arqueo bruto de 3.000 GT".

▶ Los títulos profesionales de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje se extinguirán a la entrada en vigor de este Real Decreto.

No obstante lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá continuar expidiendo estos títulos hasta el 1 de febrero de 2002, con los requisitos de obtención y las atribuciones profesionales que se determinan a continuación.

1. Patrón Mayor de Cabotaje

A) Requisitos:

- a) Estar en posesión del título profesional de Patrón de Cabotaje.
- b) Haber ejercido de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a 36 meses, con posterioridad a la fecha de obtención del título de Patrón de Cabotaje. Este período podrá reducirse a no menos de

veinticuatro meses si se ha ejercido de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos doce meses.

- c) Haber aprobado el examen correspondiente de formación profesional, en las especialidades de cabotaje, y satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

- a) En buques mercantes que no sean de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueo bruto no superior a 1.600 GT.
- b) En buques de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueo bruto no superior a 500 GT y que transporten un máximo de 250 pasajeros, siempre que naveguen en todo momento a menos de 3 millas de la costa.
- c) Ejercer de oficial de puente en los buques citados en los anteriores párrafos a) y b).

2. Patrón de Cabotaje

A) Requisitos:

- a) Haber cumplido dieciocho años de edad.
- b) Haber cumplido un período de embarco no inferior a doce meses como marinero o alumno de puente en prácticas, como parte de un programa de formación conforme a los

requisitos de la sección A-II/2 del Código de Formación, hecho que habrá de constar en el oportuno libro de registro de la formación.

- c) Haber aprobado el examen correspondiente de formación profesional, en la especialidad de cabotaje, y satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

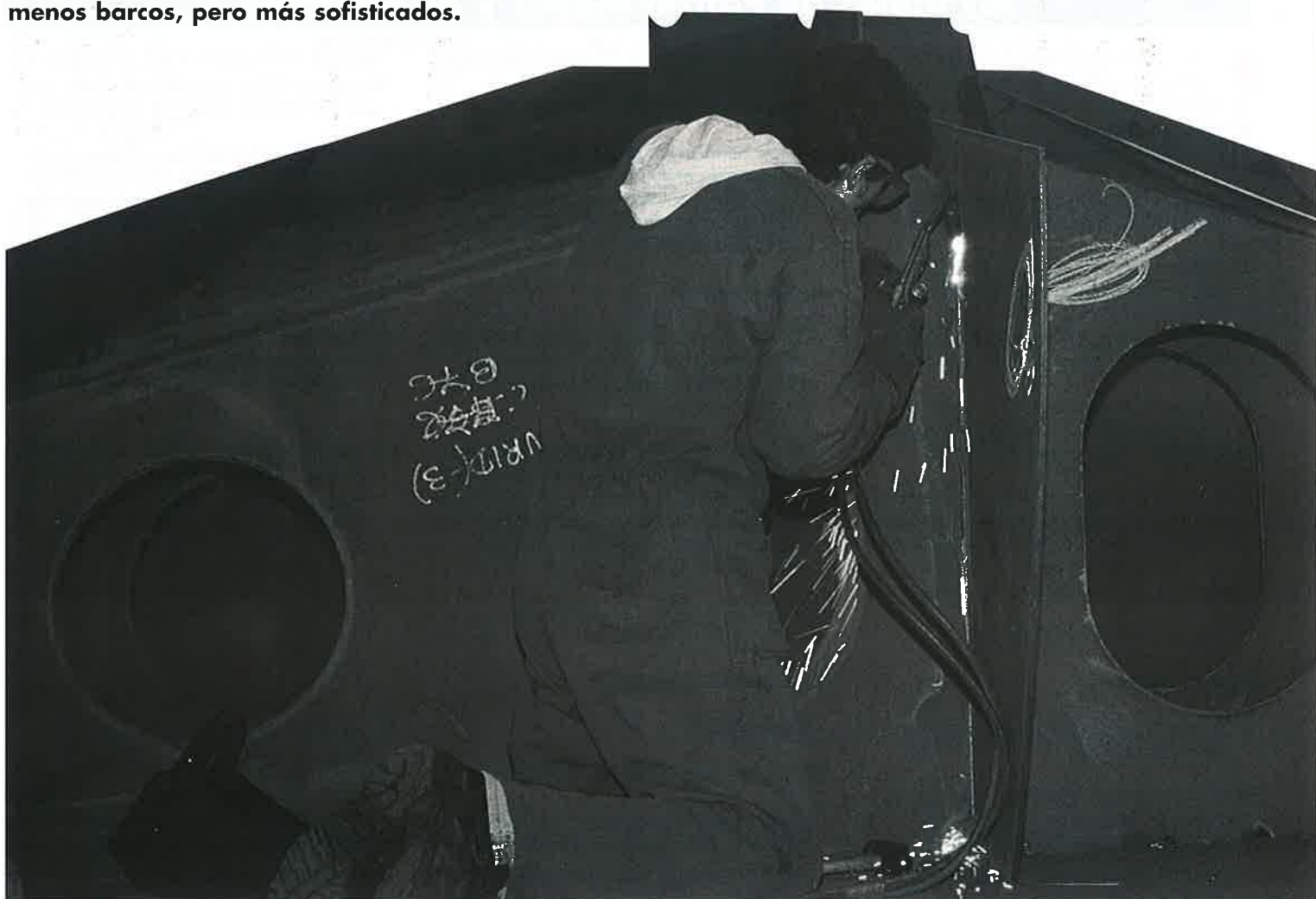
- a) Ejercer de oficial de puente en buques que realicen navegaciones próximas a la costa y cuyo mando corresponda a Patrón Mayor de Cabotaje.
- b) En buques mercantes que no sean de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueo bruto no superior a 500 GT, siempre y cuando haya cumplido veinte años de edad y haya desempeñado de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a doce meses. De no cumplirse estos requisitos, deberá constar en la tarjeta profesional de marina mercante la limitación para ejercer como capitán.
- c) En buques de pasaje, ejercer de capitán de buques de arqueo bruto no superior a 200 GT y que transporten un máximo de 150 pasajeros, siempre que navegue en todo momento a menos de 3 millas de la costa, siempre y cuando haya cumplido veinte años de edad y haya desempeñado de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a doce meses.

EN MARCHA EL CONSORCIO NAVAL DE GALICIA

El Cluster Naval de Galicia, primera y única asociación de estas características existente en España, ya toma velocidad de crucero al cumplir el primer año de actividad para reimpulsar el sector de los astilleros y la industria auxiliar.

La construcción naval representa el 8 por ciento del empleo industrial de Galicia y más de 100 empresas apuntan a modernizarse y dejar atrás una prolongada crisis. La Asociación del Cluster Naval de Galicia ha reanimado un escenario competitivo que enfila el próximo quinquenio 2005 con una cartera de pedidos cercana a los 420.000 millones de pesetas. Se contratan menos barcos, pero más sofisticados.

Cumple un primer año de actividad y reanima el sector con una cartera de 420.000 millones de pesetas para el quinquenio 2005



“En este comienzo de milenio, estamos en una nueva etapa de la construcción naval mundial, cuyos síntomas más a la vista en forma de fusiones y absorciones para ganar tamaño, modernización de instalaciones, integración tecnológica y calidad—señala Ramón Fernández Tapias, gerente del Cluster Naval— y tenemos que ser competitivos, por fuerza y tradición del sector en Galicia.”

Más de cien empresarios lo han entendido así, y, desde abril último a acá, “el sector y la Consellería



Aspira a la modernización de los astilleros y de la industria auxiliar por la integración de la tecnología y sistemas comunes de calidad.

de Industria de la Xunta de Galicia han hecho un claro diseño de objetivos que apunta a la formación continua de los trabajadores, la integración de los empresarios y el funcionamiento de Comités Especializados en organización, ventas, marketing, recursos humanos, investigación y desarrollo, reparaciones, aprovisionamiento, economía y finanzas, etc., para dar la batalla de la competitividad en unos mercados en los que el pez grande se come al chico y el que tiene más tecnología al que se queda atrás...”.

Siendo bien claro el diagnóstico de que es preciso “potenciar la cadena de valor del sector gallego de astilleros, es decir, el conjunto mejor apro-

vechado de instalaciones y tecnología, el Cluster Naval nace con una vocación integradora de los astilleros y la industria auxiliar”. Para Fernández Tapias, es comprensible la ganancia neta de calidad en la obra si “conseguimos una utilización conjunta de los recursos de diseño que hasta ahora venían utilizándose por separado, con la consiguiente pérdida de efectividad, recursos y plazos de entrega”.

Las previsiones de mercado para el sector, a las que se asoma el Cluster Naval de Galicia, apuntan para el quinquenio 2005 a una demanda mundial de 1.540 pesqueros, 2.100 buques de carga general, 540 quimiqueros y gaseros, 560 porta-contenedores y unos 3.800 buques no dedicados a carga, que se reparten entre remolcadores, pasaje, plataformas de suministro, etc.; tal vez menos barcos, pero más sofisticados y exigentes en calidad y equipamiento avanzado.

Vigo, Ferrol y esfuerzo conjunto

El rodaje de la Asociación del Cluster Naval de Galicia (ACLUNAGA) ha tenido lugar en un clima “esperanzado e integrador”, según su presidente, José Francisco González Viñas, porque las empresas “van a funcionar con un sistema de calidad como primer vínculo de conexión continua”, y a este estímulo “asistimos todos, astilleros, navieros, oficinas técnicas, talleres y subcontratas, suministros y empresas de bienes de equipo, etc., que dan empleo a más de 10.000 trabajadores y facturaciones por valor de 150.000 millones anuales”.

Si bien Vigo y Ferrol se reparten el peso específico del Cluster Naval, han funcionado una buena química y el diálogo

ASTILLEROS

go norte-sur gallego y se han sabido orillar las siempre inevitables diferencias entre uno y otro núcleo: Ferrol tiene más empresas integradas, pero Vigo factura más... Lo importante será el "cluster", la unión y el esfuerzo conjunto.

En esta innovadora dinámica ha sido sintomático que la primera realización del Cluster Naval de Galicia haya sido la organización de un Curso de Prevención de Riesgos Laborales, al que asistieron 24 técnicos de 9 empresas agrupadas, y posteriores integraciones de expertos se hallan referidas a la implantación de los Sistemas de Calidad ISO 9.000, producción, instalación, post-venta y satisfacción del cliente.

Nueva imagen del sector, al mercado

Como primer fruto de esta integración productiva, el



Cluster Naval de Galicia hace suya la problemática de los mercados y el viejo pleito heredado de la competencia ilícita de los constructores sur-coreanos, por lo que será beligerante —con los demás astilleros europeos— hacia "una protección del sector, en el que no existen aranceles ni cuotas, u otros métodos defensivos que Bruselas dedica a los demás sectores industriales."

Los empresarios gallegos del naval quieren ofertar una nueva imagen —"positiva"— que rompa con el arquetipo decadente del sector, porque, "en realidad, en Galicia tal vez se construyan menos barcos, pero se hacen de mayor valor, volumen y calidad, lo que no deja de ser una consecuencia de las características de la demanda de un mercado globalizado, como éste al que asistimos ahora..."

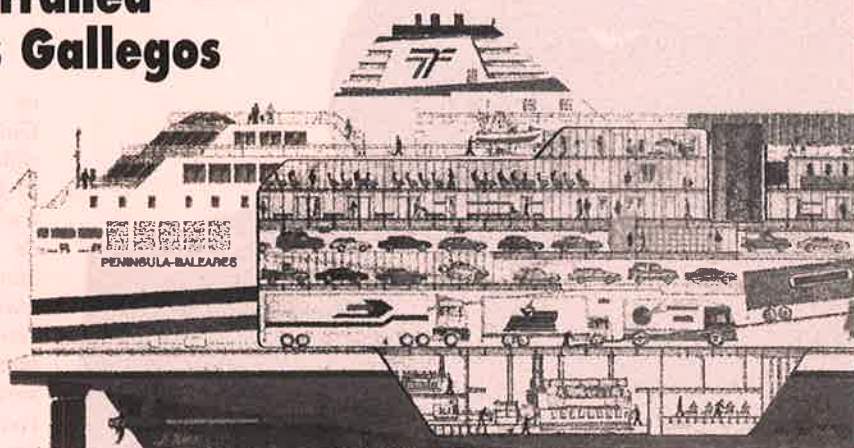
A grandes rasgos, Barreras acaba de botar el mayor "fast-

Espaldarazo de Trasmediterránea a la unión de los astilleros Gallegos

El astillero vigués Barreras es el gran animador de los primeros pasos del Cluster Naval de Galicia, y ya ha puesto la quilla al sofisticado "fast-ferry" que le construye a Trasmediterránea.

Será la mayor unidad (172 metros de eslora) que salga por la bocana de la Ría de Vigo en su historia constructiva, pero también una muestra tecnológica avanzada de los propósitos del "cluster" de especializarse en alta velocidad.

Para el presidente de Barreras, José Francisco González Viñas —que también lo es del "cluster"—, "nuestro astillero tiene mucho que aportar a la nueva experiencia unitaria del naval gallego". De momento, Trasmediterránea le confía sus mejores argumentos para competir en las líneas Península-Baleares.



-  PISCINA CUBIERTA-SAUNA SOLARIUM-JACUZZI-BAR
-  SALON CINE-TV
-  SALON-DISCO
-  SALON-CAFE-PUB
-  ZONA OCIO ACRISTALADA

-  COMEDORA LA CARTA
-  AUTOSERVICIO
-  BAR-CERVECERIA
-  CLUB DEL CONDUCTOR
-  GUARDERIA



Casi medio billón en cartera, para empezar

Una primera encuesta de coyuntura entre los empresarios gallegos del naval, a la que ha tenido acceso la Revista Mar, revela "un clima industrial en franca mejoría", si no fuese lo bastante expresivo el volumen de contratos en cartera para los próximos cinco años del "cluster".

La relación de pedidos integra al astillero Conafi -portugués de adscripción, pero con capital vigués- y denota el peso de Bazán y Barreras en la unión de intereses constructores.

Contratos de los principales astilleros gallegos (2000-2005)

Astillero	Localidad	Número de barcos	Millones de pesetas
• E.N. Bazán	Ferrol	5	293.000
• Hijos de J. Barreras	Vigo	6	40.000
• Astano	Fene	1 (plataforma)	24.000
• C.N. Paulino Freire	Vigo	4	16.000
• Vulcano	Vigo	2	12.500
• Grupo Rodman			
- Rodman Polyships	Meira-Moaña	207	4.505
- Metalships & Docks	Vigo	4	2.750
- Conafi	Vila Real (Portugal)	13	3.100
• M. Cíes	Vigo	6	2.620
• Factoría Naval Marín	Marín	3	1.000
• Astafersa	Ferrol	6	1.200

ferry" salido por la bocana de la Ría de Vigo, avanza cuatro grandes atuneros y un "car-carrier"; Rodman construye dieciséis patrulleras para Camerún, Conafi fabrica doce lanchas rápidas para Portugal; Astilleros Valiña apresta veinte pesqueros para Senegal;

Vulcano ejecuta quimiqueros y arrastreros por 20.000 millones de pesetas; Paulino Freire desarrolla un super-arrastrero pelágico para Holanda; Naval de Marín realiza tres super-pesqueros para Gran Sol... Y Bazán cerró un super-contrato con la Marina de Noruega,

sus dos primeras super-frigatas, y reordena el arsenal.

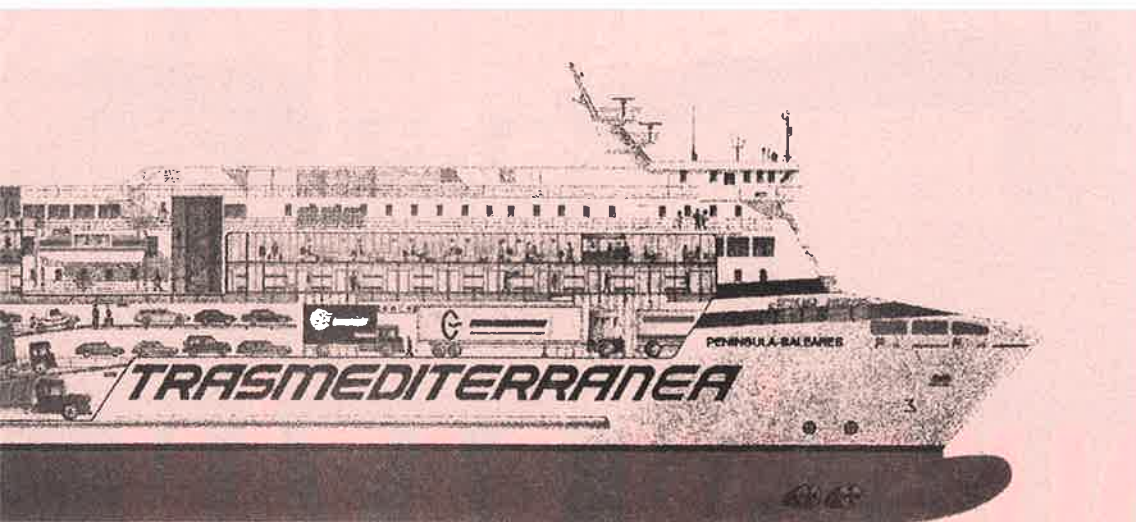
El Cluster Naval de Galicia, en fin, cumple el año, y ha venido con su pan bajo el brazo. ■

S. de Francisco





El Gobierno Vasco declara "prioritario" el sector marítimo

Aunque el Cluster Naval de Galicia es primera y única experiencia asociativa en España, sus características y oportunidad podrían relacionarse con movimientos paralelos del "Foro Marítimo Vasco" -también de reciente creación- y con el Plan de Política Interinstitucional del Gobierno de Ajuria Enea.

Su Departamento de Industria ha declarado recientemente como "prioritario" para el periodo 2000-2003 el sector marítimo. La Ría del Nervión asiste a un discreto movimiento empresarial, por el que Astilleros Murueta (accionista importante de Elcano) presenta oferta para hacerse con Astilleros Reunidos del Nervión, en cierre desde 1996, a los que compraría licencia e instalaciones.



ARÓTES CLUB (64 Plazas)
ARÓTES DISCAPACITADOS (24 Plazas)
ASIO
DAS
LAS-ZONA PASEO PERROS

 CONSIGNA
 ASEOS DISCAPACITADOS
 ENFERMERIA
 PARKING TURISMOS/CAMIONES

DATOS TECNICOS

INCORPORACION AÑO 2001
ESLORA TOTAL 172.00 M.
VELOCIDAD 23 NUDOS
CAPACIDAD 1000 PASAJEROS
HASTA 330 VEHICULOS
1809 M. LINEALES

La SEPI oferta el modelo integrador de la construcción civil y militar para salvar el sector, después de reconocer como inviable la alternativa continuista.



**LA SOLUCIÓN BAZÁN,
PRESENTADA A LOS SINDICATOS**



Con una amenaza de quiebra para el cierre financiero del presente año 2000, al estimarse unas pérdidas de 35.200 millones de pesetas, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha ofertado a los sindicatos unas Bases para el desarrollo de un Plan Futuro de la Construcción Naval y Pública.

El documento se asienta en la consideración de que "la continuidad es inviable" y postula "la integración de todas las plantillas y activos de Astilleros Españoles en la constructora militar Bazán", así como una batería de medidas para rentabilizar el nuevo agregado de astilleros civiles y militares, según el modelo existente en la Unión Europea y Estados Unidos.

El documento de "Bases para el Desarrollo de un Plan de Futuro para la Construcción Naval Pública" al que ha tenido acceso la Revista Mar hace un diagnóstico expeditivo de la situación financiera de Astilleros Españoles y compulsa el entorno mundial del sector. Tal radiografía de la crisis apenas añade novedades al hartado conocido escenario que afrontan los astilleros de la Unión Europea, con la presión de los precios a que les ha sometido el "dumping" asiático.

China y, en mayor medida, Corea del Sur, se han instalado en una "posición dominante en los segmentos intensivos en acero (70 por ciento) y ganan cuota de mercado, incluso, en la construcción de buques referida a mayor valor añadido, que eran el punto fuerte de los europeos".

El documento añade los términos textuales de "sobrecapacidad y rentabilidad negativa a nivel mundial" para caracterizar las expectativas del sector de astilleros, que verá reflejado —en los próximos cinco años— el impacto de "un exceso de oferta sobre la demanda, de un 25 por ciento". Tal proyección se asienta en el hecho contrastado de que "en los nueve primeros meses de 1999 la demanda de nuevas construcciones cayó en un 16,1 por ciento, respecto al mismo periodo de 1998, pero aun la caída fue del 31 por ciento, si se la compara con la actividad de 1997...".

Gráficamente expresado, la cuota del mercado constructor de buques se resume en el hecho de que Corea capta el 33 por ciento, Japón el 26, Europa Occidental el 22, China el 10 y el resto del mundo el 9, sobre datos actualizados a la presentación de este documento. Incluso en el segmento de la reparación de buques se registraría una caída anual del 12 por ciento, como tendencia media observada desde 1995.



Continuidad inviable, sin nuevas ayudas

Los astilleros públicos se habrían tragado más de 800.000 millones de pesetas en ayudas durante los doce últimos años, hasta que Bruselas reiteró al Gobierno de España el final de aquel esquema de apoyos públicos y de Estado, por lo que la SEPI reflexiona —en el documento servido a los sindicatos— que “la continuidad es inviable, aun cuando se diesen mejoras operativas y de coyuntura, puesto que los astilleros seguirían en pérdidas y no podrían rescatarse de la quiebra, ni dedicar la recapitalización más que a reponer las pérdidas anuales”.

La alternativa de continuidad ha sido desestimada por las autoridades de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), luego de comprobar que el esfuerzo añadido

—congelación salarial, reducciones de subcontratación externa, replanteamientos técnicos y mejoras de productividad— no asegura la viabilidad del grupo público de astilleros, ni hay horizonte de otras ayudas, como

las ya consumidas en el viejo Plan Estratégico.

El documento pasa a contemplar la “otra alternativa”, la integración total en Bazán y referencia sus posibilidades de

éxito al hecho de que la construcción naval pública española “iría al modelo conjunto, de industrias civiles y militares agrupadas”, tal como ocurre en la Unión Europea y en los Estados Unidos, en los casos de Italia (“Fincantieri”), Francia (“DCN y Chantiers”), Alemania (“HDW y B+V”) o Inglaterra (“Vosper y Vsel”) o los estadounidenses “Ingalls Avondales”.

Cuadro 1

Especialización prevista para los centros		
CENTRO	Especialización	Plantilla
Astilleros de Sestao	Construcción de gaseros y dragas	1.205
Astilleros de Puerto Real	Construcción de gaseros y dragas	1.345
Astano	Sector off-shore y construcción de bloques para otras factorías	1.145
Astilleros de Cádiz	Reparaciones y transformaciones de buques	410
Astilleros de Sevilla	Construcción de pequeños buques y bloques para otras	365
Fábrica de Manises	Construcción de motores	337
Astilleros de Juliana	Construcción de buques químicos	427

Reordenación de activos y plantillas

El documento de base plantea a los sindicatos que la alternativa integradora en Bazán se propone “reordenar los activos y plantillas” y hacer un esfuerzo nuevo para “capturar sinergias y potenciales del negocio civil y militar”, plena garantía de los puestos de trabajo y la utilización conjunta, sin perjuicio de allegar nuevos socios industriales y tecnológicos, o des-



cartar o vender algunas instalaciones, y hacer traspasos entre la ingeniería civil y militar.

Los expertos de la SEPI han elaborado un esquema o escenario de actuaciones que el documento refiere a los siguientes rubros:

- **DISEÑO:** Transferencia de las mejores prácticas de cada organización aprovechando las habilidades de Bazán en las áreas de concepto e ingeniería de producto y las de Astilleros Españoles en ingeniería de producción.
- **COMPRAS:** Equiparación de condiciones de compra en proveedores comunes, estandarización de componentes y subsistemas, descuentos por superior volumen de pedido, rediseños, etc.
- **PRODUCCIÓN:** Posibilidad de reanudar la construcción

de fast-ferries, especialización en productos por astillero, mejora de horas improductivas por trabajador, aportes de carga entre astilleros.

- **COMERCIALIZACIÓN:** Minimizar el impacto de la subactividad y mejorar la presión sobre el cliente al ampliar la calidad de producto y las gamas tecnológicas.
- **INGENIERÍA:** Fortalecer las capacidades de ingeniería en sus tres ramas fundamentales, ofertas, desarrollo y construcción, mediante especialistas-clave en cada unidad y creación de un Programa de Tecnología Naval e incentivos a la renovación de flota, nuevos productos y mejora de la cualificación de la industria auxiliar. Implementación de nuevos impulsos a la Investigación y Desarrollo. ■

S. de F.

Astilleros Españoles y la factura del adiós

El documento contempla, por inviable, la desaparición de Astilleros Españoles (AESA), todo un pedazo de historia y la factura final anexa, que algo se aliviará con el super-contrato de los buques gaseros para REPSOL-YPF anunciado por el ministro de Industria, Josep Piqué.

Astilleros Españoles eludió la quiebra técnica, apenas hace dos meses, transfiriendo a la SEPI sus activos de Gijón, Cádiz y Manises, en el mismo escenario de subactividad y crisis que ahora trata de remontar el nuevo esquema propuesto hacia Bazán.

Cuadro 2

Resultados por factorías en 1999

PTAS. Millones	Resultado neto después de impuestos	Fondos propios	Plantilla operativa
AESA¹	-11.299	2.200	3.049
P. Real ²	-8.593	-5.913	1.343
Sestao	-2.686	124	1.205
Sevilla	-1.362	-357	365
Servicios centrales	-	-	136
SEPI	-9.456	-	2.320
Cádiz	-2.898	1.558	410
Juliana	-4.245	-3.374	427
Manises	-1.733	-1.398	337
Astano	-580	963	1.146
Total astilleros públicos	-20.755	-	2.320

(1) AESA es 100% filial de SEPI. La situación de fondos propios de los astilleros públicos y los previsibles resultados del 2000 sitúan en quiebra al conjunto del grupo.

Un plan a consensuar, con sello de urgencia

El documento de trabajo que ha quedado en manos de los representantes sindicales de UGT y CCOO debe ser "consensuado" y deja en segundo plano las "privatizaciones", apuntando que "se integrarían en Bazán, preferentemente, los astilleros más complementarios", Cádiz y Ferrol (Astano), por todos los indicios.

Los sindicatos consideran "complicada" la integración y "electoralista" el momento de su anuncio, pero reconocen que la "urgencia de buscar salidas pasa por encima de todo".

El presidente del Consejo Consultivo de Privatizaciones (CCP), Luis Gámir, lamentó que "Bazán tenga que colocarse otra vez en mala situación financiera, a apenas un año de su plan industrial".

MARINA MERCANTE



LOS COMBUSTIBLES AMENAZAN LA TARIFA MARÍTIMA

El sector naviero considera inevitable repercutir costes que se le han doblado en los últimos 15 meses.



La espectacular subida de los precios del crudo petrolífero brent amenaza la estabilidad de las tarifas marítimas en breve plazo, según ha sabido la Revista MAR en fuentes consultoras del sector. En los últimos quince meses, los costes del combustible se les han disparado a los navieros que operan en líneas regulares en cifras que oscilan –según el tipo de barcos– entre el 25 y el 50 por ciento más de su gasto.

Algunas compañías del sector, Trasmediterránea y Trasatlántica, han hecho anuncios de repercusión del sobre coste en sus tarifas, que –no obstante ser “libres”– habrán de dar respuesta al mismo fenómeno ya acusado en el transporte terrestre y aéreo.

Ajuste inevitable en gastos de operación

La actual altura de los precios del crudo brent, entre los 25 y los 30 dólares/barril, hace añorar a los navieros los 10,5 dólares que pagaban apenas hace quince meses y les amenaza la estabilidad de sus tarifas, en un futuro próximo, o mismamente la cuenta de resultados que arrastran desde 1999.

El combustible es considerado como “*un componente muy importante de los costes operativos de las empresas navieras*”, según fuentes de ANAVE, y “*varía considerablemente según el tipo de barco usuario*”. Para el caso de los buques de alta velocidad, este impacto de los combustibles es el mayor, y, en el caso de los petroleros y graneleros, ya dobla los porcentajes de coste en solo un año.

Las conferencias de fletes y organizaciones del sector europeo empiezan a acusar la misma sensibilidad habida entre los transportistas terrestres y se consideran incapaces de absorber estos fuertes incrementos del combustible. El coste del combustible “*le ha supuesto a Trasmediterránea, en 1999, un incremento de 800 millones de pesetas*”, según su director general, Miguel Ángel Fernández Villamandos, que ha confesado que

la naviera pública estudia “*repercudir una subida de tarifas, entre el 3 y el 4 por ciento, próximamente*”, sin otra alternativa posible.

La naviera Trasatlántica ya lo hizo, desde el 1 de enero último, al recargar 4.250 pesetas TEU por contenedor de 20 pies, acogiéndose a la fórmula de “Bunker Adjustment Factor (BAF), que se considera “*más transparente y permite reajustar mejor, en el futuro, la evolución de los precios del crudo*”. El ajuste inevitable de los costes de operación sería practicado así, por los navieros, bien en forma de este último recargo, o por una expeditiva subida de tarifas.

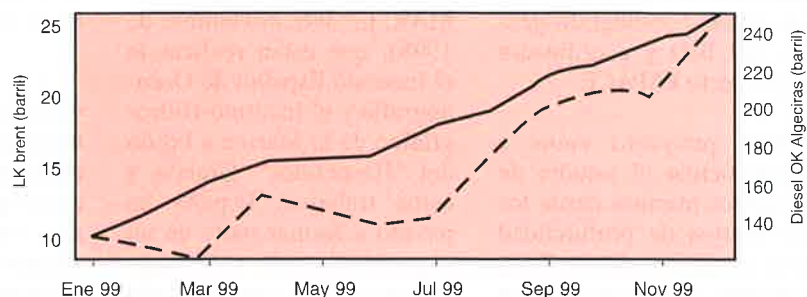
Una u otra fórmula, en todo caso, siendo realista e inevitable, no es buena noticia para un sector que estaba salvando sus problemas tarifarios y de competitividad merced a la tregua del precio del crudo, y ello sin contar con el coste inflacionista que supondrá todo el sector.

Como prueba mas próxima, al sector marítimo, de esta cascada de sobrecostes, la Federación de Auto-transporte de Tarragona (FEAT) ha incrementado en un 10 por ciento las tarifas del transporte interportuario, es decir, los movimientos de las mercancías en el área, y, sustantivamente las del polo químico tarraconense que son embarcadas allí.

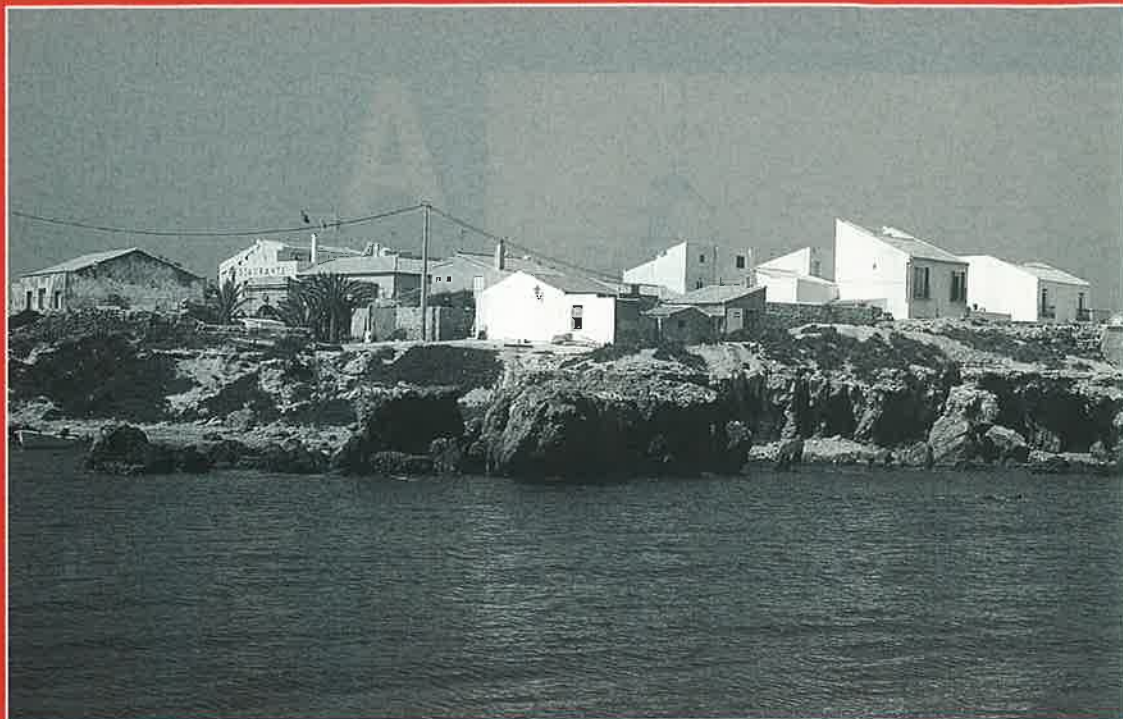
Las autoridades españolas del sector confían en una estabilización de los precios del crudo entre los 20 y 22 dólares/barril, que no pondría en peligro el objetivo de inflación del 2 por ciento, para el año presente, pero el Bren sigue coqueteando entre los 25 y los 30 dólares, entre tanto. ■

S. de F.

Evolución precio crudo y combustible



**El proyecto
SPACE
cubrirá
desde la
línea de
costa a
los 100
metros de
profundidad**



SE INICIA EL CARTOGRAFIA

Garrucha y Motril delimitan la zona de costa elegida por los científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) para iniciar el proyecto SPACE, que financia en su mayor parte la SGPM. Esos 298 kilómetros de costa que separan a las localidades de Almería y Granada, respectivamente, y entre las que queda comprendida la reserva marina del Cabo de Gata, serán de los que se disponga de mayor y mejor información de toda la costa española, una vez que sean convenientemente interpretados los datos obtenidos, algo que se espera para mediados del presente año, aproximadamente, según José Luis Sanz, oceanógrafo-geólogo del IEO y coordinador del proyecto SPACE.

Este proyecto viene a complementar el estudio de los fondos marinos desde los cien metros de profundidad hasta el límite de la Zona Económica Exclusiva, que se

A finales del pasado año se inició la primera campaña del proyecto SPACE (Estudio de la Plataforma Continental Española), cuyo objetivo consiste en levantar un mapa topográfico de los fondos marinos situados entre la línea de costa y los cien metros de profundidad. Este proyecto, desarrollado por la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), y cuya información será integrada y analizada para la gestión de la zona marina en el Sistema de Información Geográfico (SIG marino), que están desarrollando igualmente ambos organismos, permitirá recopilar una información de gran valor -entre otros, para el sector pesquero-, para gestionar el caladero, establecer y seguir la evolución de las reservas marinas, realizar obras en los fondos... Un proyecto, en fin, que unido al que ya se viene realizando de la Zona Económica Exclusiva Española (ZEEE), situará a España a la cabeza en el conocimiento y gestión del medio marino de nuestro margen continental.

inició hace cinco años (ver MAR, n.º 366, noviembre de 1998), que están realizando el Instituto Español de Oceanografía y el Instituto Hidrográfico de la Marina a bordo del "Hespérides". Gracias a estos trabajos, España ha pasado a formar parte de un pequeño grupo de países que ha iniciado el cartografiado

sistemático de sus fondos marinos.

Los prolegómenos del proyecto SPACE datan de 1998, habiéndose realizado a principios de 1999 una campaña oceanográfica en la plataforma continental de la localidad alicantina de Villajoyosa. Allí se dieron los últimos retoques

a fin de poner a punto los equipos, calibrarlos y valorar los problemas que iban surgiendo. Cuando se cubra esa primera zona antes mencionada entre Garrucha y Motril, cuyo coste se estima en unos 70 millones de pesetas, se pretende proseguir las actuaciones hasta el estrecho de Gibraltar. Posteriormente se diseñarán las actuaciones a seguir hasta completar todo el litoral español.

Para la realización de los trabajos previstos en el proyecto SPACE son necesarias unas diez personas, entre las que procesan la información y las cuatro que, dirigidas por un oceanógrafo jefe de campaña, toman datos de continuo a bordo de un barco, de unos quince metros, sin ninguna característica especial excepto el que disponga de una buena estabilidad y una cabina lo suficientemente amplia como para que quepan los ordenadores y demás material necesario para la investigación. Lo más destacable es, precisamente, el equi-



ADO DEL LITORAL ESPAÑOL

po empleado, pues se utiliza una sonda multihaz para aguas someras, de reciente desarrollo, asociada a un sistema de posicionamiento y compensación de balance. El coste total de los equipos y de los programas de procesamiento se aproxima a los 200 millones de pesetas. *La utilización de estas técnicas geofísicas de alta resolución nos permite navegar a gran velocidad, entre 8 y 10 nudos, y recoger información al cien por cien de un pasillo de unos 200 a 300 metros de ancho desde la costa hasta los 100 metros de profundidad*, señala José Luis Sanz. *La resolución alcanzada, prosigue el geólogo del IEO, permite identificar las huellas de arrastre de los pesqueros, cartografiar praderas de Posidonia, estudiar la evolución de la zona, etc.*

Sector pesquero

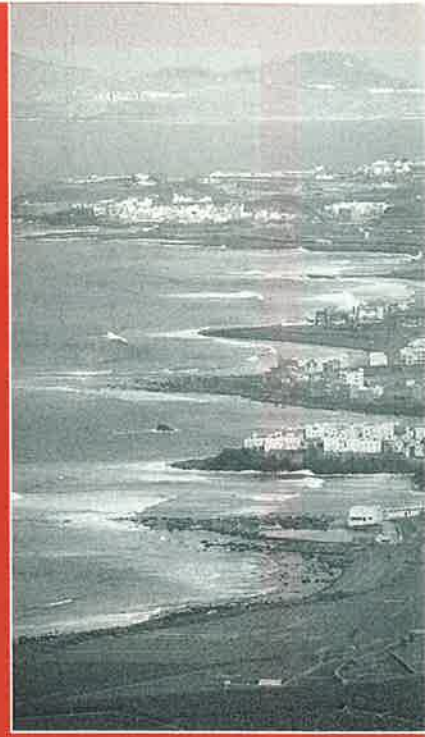
La recopilación de los datos, ese barrido inicial al que

se refiere el geólogo del IEO, se realiza a un buen ritmo, aunque dependiendo de las condiciones climatológicas, claro está, y de las características de la costa. *Cuando la plataforma es muy estrecha, puedes explorarla muy rápido, teóricamente, pues en esta rapidez influye lo rectilíneo de la costa y del borde de la plataforma, así como que el buque no necesite cambiar frecuentemente de perfil, con lo que se pierde mucho tiempo.* Establecer un plazo de tiempo para finalizar una zona resulta aventurado, no sólo por lo que se acaba de decir, sino porque luego viene la ardua tarea de descifrar toda la información obtenida. *Se produce una gran cantidad de información que se recopila en relativamente poco tiempo, pero lleva bastante el procesarla.* Por término medio, un día de navegación conlleva unos tres días de trabajo de laboratorio.

La información que se está recopilando con este carto-

**El proyecto
SPACE viene a
complementar el
estudio de los
fondos marinos
desde los cien
metros de
profundidad
hasta el límite
de la Zona
Económica
Exclusiva,
iniciado hace
cinco años por el
IEO y el Instituto
Hidrográfico de
la Marina.**

grafiado sistemático del lecho marino será de gran valor para conocer la mecánica sedimentaria, de gran importancia en la evolución de la costa y otras zonas de interés para la explotación de recursos, decidir el tendido de cables y tuberías, la construcción de emisarios, asentamientos de instalaciones como espigones, escolleras, o cualquier clase de edificación, con el fin de que se altere lo menos posible el ecosistema. Además, permitirá una mejor regulación de la explotación y conservación de los recursos vivos, pesca artesanal, deportiva; cartografiado de campos de algas y fanerógamas (excelentes indicadores de la calidad del medio); la realización de cartografía pesquera; posibilitará la elección y delimitación más adecuada para la instalación de reservas marinas y arrecifes artificiales. Cuando se disponga de los datos obtenidos de la reserva del Cabo de Gata, que se estudiará en este primer recorrido, se la conocerá mejor y se sabrá exactamente



cuánto y qué es lo que se está protegiendo.

En fin, un sinnúmero de utilizaciones de gran importancia, especialmente para el sector pesquero. *Aparte de la información de la Administración para saber lo que está ocurriendo y poder tomar medidas inmediatas y pasar la información a las cofradías, la idea es combinar en el SIG los datos del ESPACE con otros parámetros (especies, artes, legislación...) y poder facilitar al sector una cartografía con información de lo que se puede considerar más adecuado para su trabajo, características del fondo, límites administrativos, de reservas, de arrecifes, de zonas a conservar para mantener la productividad, como son las áreas con praderas de fanerógamas, zonas con obstáculos, zonas para pesca o zonas protegidas que se consideran de importancia para la cría de alevines... Trataremos de dar respuesta, comenta José Luis Sanz, a preguntas que plantea el sector como por qué en esta zona se pescaba antes mucho con un determinado tipo de arte y ahora, a pesar de tomar medidas conservacionistas, no se pesca apenas. Y es que un temporal fuerte, o pequeños cambios*

"Se utilizan técnicas geofísicas de alta resolución que nos permiten navegar a gran velocidad, entre 8 y 10 nudos, y recoger información al cien por cien de un pasillo de unos 200 a 300 metros de anchura desde la costa hasta los cien metros de profundidad"
(José Luis Sanz).

en la dinámica por acción del hombre pueden modificar todo un caladero. En este aspecto el programa ayudará bastante a comprender lo que pueda estar pasando.

En la actualidad, y a pesar de haberse iniciado ya los trabajos de investigación, todavía se están analizando problemas de interpretación para

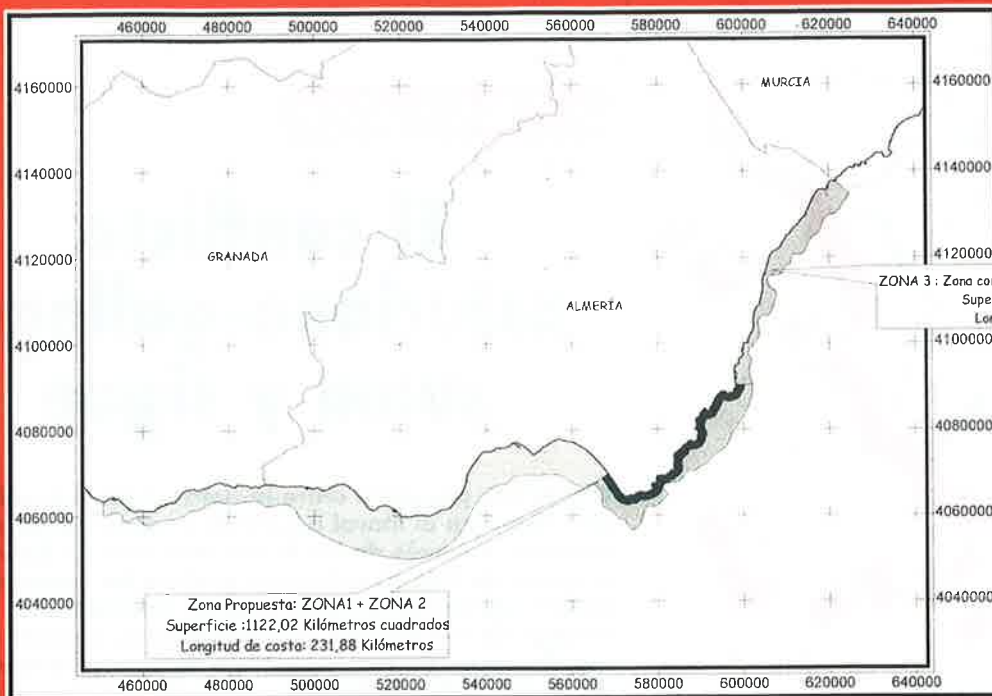
que la identificación, denominación y significado de las características del fondo marino identificadas puedan ser comprendidas y utilizadas por diferentes colectivos (pescadores, ingenieros, turistas, urbanistas...) que constantemente se están planteando nuevas incógnitas, especialmente por parte del sector pesquero. De hecho, el propio nacimiento del programa ESPACE surge para dar respuesta a una serie de necesidades de información.

Habría que remontarse a 1997, que es cuando se firma el convenio entre la Secretaría General de Pesca Marítima y el Instituto Español de Oceanografía, para el desarrollo de un Sistema de Información Geográfico de la plataforma continental (Proyecto SIG marino). El SIG tenía inicialmente como objetivo recopilar, organizar, analizar e incorporar la información existente sobre reservas marinas, áreas de arrecifes artificiales, batimetría, zonas de *Posidonia*, naturaleza de los fondos. Toda esa información debe ser homogeneizada y estandarizada de forma que pueda cruzarse y compararse con otros parámetros para sacar una visión de lo que está sucediendo.

Escasez de datos

A la hora de recopilar esa información en el SIG, actividad que continúa, *nos encontramos que había muchas lagunas; zonas que estaban muy estudiadas, pero desde diferentes puntos de vista –biológicos, geológicos, o para ver la evolución de una especie–, y cuyos resultados no encajaban, no había estándares en el tratamiento de la información, cada estudio iba orientado hacia un objetivo, etc., mientras que en otros sitios no había nada de nada. Ante esta situación, cuando ya se estaba en el segundo año de trabajos del proyecto SIG, surgió la idea de lanzar un proyecto de estudio sistemático de la plataforma continental que paliara estas dificultades de información, señala José Luis Sanz.*

Ahora mismo, al ser un proyecto asociado al SIG marino, que es desde donde se gestionarán los resultados, la información se encuentra en fase de incorporación a éste, por lo que, en estos momentos, se sigue tratando de evaluar los resultados y sus repercusiones y de centrar las necesidades, *ya que las primeras campañas que haces son las de prueba, ves lo que falla, lo que falta o lo que dan*




SIG Marino
S.G.P.M. - I.E.O.

los resultados. Podemos tener una idea de lo que le interesa al sector pesquero, pero, a medida que van surgiendo nuevas informaciones o la posibilidad de acceder a ellas, quizás nos vayan pidiendo más. Estamos, insisto, en periodo de pruebas.

A tenor de los resultados que se vayan obteniendo, se podrá ir modificando la forma de trabajo, como señala José Luis Sanz, quedando abierta la posibilidad de plantearse una serie de estudios complementarios a través de inmersiones, toma de muestras..., que no están previstas en esta campaña inicial, pues los equipos utilizados pueden identificar algunos tipos de fondos, pero no su naturaleza exacta. Para ello habría que complementar los datos obtenidos con los provenientes de una toma de muestras, para enseñarle al sistema, en función de las señales que recibe y de los cambios de reflectividad y frecuencia, que hasta tal punto va a ser arena, que determinado intervalo de frecuencia va a ser grava o fango. Todavía no se ha decidido si este muestreo se efectuará en la misma campaña (como una segunda parte) o se utilizará otra embarcación simultáneamente.

Nos encontramos, pues, ante unos estudios —tanto el ZEEE como el propio ESPACE— de una enorme importancia, ya que cubren áreas de un importantísimo valor económico y donde es muy importante la gestión de los recursos. Tras el desarrollo del ESPACE, por ejemplo, se podrá saber si los límites marcados para las actuales reservas marinas son los idóneos o deberán ser modificados, o si los arrecifes artificiales están en el mejor lugar para cumplir su misión. Conocer mejor la zona costera —cómo está y cómo protegerla— no es sólo un problema español. En una reciente reunión mantenida en Francia, Coast Gis'99, en la que participaron investigadores que están trabajando sobre sistemas de investigación geográfica aplicados a la gestión costera y a la plataforma continental, se planteó la necesidad de estos estudios, así como su relación con la evolución de la línea de costa que está poco definida. Está muy clara en las cartas náuticas, en los mapas, pero se mueve todos los días, y no por la marea, sino porque se erosiona, porque retrocede, porque avanza... Y eso tiene muchas implicaciones en cuanto que ello produce importantes cambios en pla-

Tras cubrir la zona entre Garrucha y Motril, José Luis Sanz señala que se seguirá hasta el Estrecho de Gibraltar. Posteriormente se diseñarán las actuaciones siguientes hasta cubrir todo el litoral español.

yas, zonas de pesca, etc., y obliga a construir arrecifes artificiales que corrijan los efectos de enterramientos en zonas buenas de trabajo, o se definen arrecifes.

Cuando se disponga de estos datos y estén incorporados al SIG para su gestión, se podrán establecer comparaciones y realizar análisis so-

bre la evolución en el tiempo de las zonas marinas, así como las repercusiones de actividades o accidentes, como el de un petrolero, comenta el investigador del IEO, o si el cambio de situación de un caladero se debe a que se ha instalado un espigón de forma inadecuada que está alterando la dinámica de la zona, provocando el que se hayan cubierto zonas de fanerógamas. Esas variaciones, si tienes toda la información incorporada al Sistema, puedes analizarlas en poco tiempo, en cuestión de semanas. Se envía un barco a que reconozca esa zona y se podrá establecer la comparación entre un periodo y otro, con lo que se podrá saber lo que ha ocurrido y tomar las oportunas medidas.

No cabe duda, pues, de la importancia de los trabajos que ahora se están acometiendo. José Luis Sanz lo resume perfectamente cuando comenta que hace más de un siglo que se levantó el primer mapa topográfico de la zona emergida del país; ya era hora de que tengamos mapas detallados de las zonas marinas más próximas a la costa. ■

Raúl Gutiérrez



ASTURIAS-GALICIA

El conflicto asturiano-gallego suma y sigue

El conflicto pesquero entre la flota arrastrera gallega que faena en el litoral asturiano y comercializa sus capturas a través de las lonjas ubicadas en Galicia y el sector de bajura asturiano unido a los comerciantes asturianos se ha convertido en un conflicto que resurge de sus cenizas constantemente, a pesar de las manifestaciones, los acuerdos o las intervenciones que desde los distintos ámbitos del sector pesquero lo han dado por terminado en varias ocasiones.

El conflicto, que ya tiene varios meses de existencia, ha tenido como protagonistas a las cofradías de pescadores asturianas, que junto a los armadores y mayoristas del Principado decidieron a finales de enero exigir a la administración autonómica un mayor control de la pesca capturada por una treintena de buques gallegos que faenan en el litoral asturiano.

Las embarcaciones gallegas, que representan el 40% de la flota gallega de arrastre de litoral y que extrae cerca de 140 toneladas de pescado al día, se han mantenido fieles con sus compradores habituales debido a los buenos precios que obtiene por el pescado en Galicia. Y, a pesar del coste del transporte, a los armadores gallegos les resulta más rentable vender su mercancía en los puertos de Ceieiro y Ribeira, localidades de donde proceden buena parte de los arrastreros gallegos involucrados en el conflicto.

Las cofradías y los mayoristas asturianos han mantenido sus protestas y la directora general de Pesca, Pilar Jiménez, ha mediado en el conflicto ante el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) para resolver la abundante presencia de buques de otras comunidades autónomas en el litoral asturiano.

El portavoz de las cofradías asturianas, Fernando Méndez

Braña, pidió que sean declaradas ilegales las artes de pesca relativas al arrastre que se conocen con el nombre de "bolos", ya que este arte "acaba con todo lo que hay en el fondo marino por donde pasa". También se reclamó la limitación del número de barcos que faenan en el caladero y que no se permita utilizar mallas de 40 mm. Finalmente las cofradías decretaron la veda el fin de semana y exigieron medidas de control para todos.

Un grupo de patrones mayores asturianos se reunieron en Madrid con el secretario general de Pesca, Samuel Juárez, la víspera de la celebración de la VI Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores. Juárez afirmó que desde la Administración Central se está dispuesto a "prohibir el arrastre de 'bolos' en el Cantábrico si el informe que se ha encargado al Instituto Español de Oceanografía dice que son perjudiciales". Asimismo manifestó que no es un enfrentamiento entre Comunidades Autónomas, "sino ante la incompatibilidad de artes de pesca, el arrastre con las tradicionales, y también ante la libertad de pesca".

Desde las cofradías asturianas se niega que el conflicto con los gallegos sea una pugna territorial y ponen de manifiesto que la pesca de bajura se asienta en la estructura familiar y se carac-

teriza por vivir de cara al mar y no a su costa.

El último capítulo, hasta el momento, de esta serie ha sido la reunión mantenida en Santiago por los consejeros de Pesca de Asturias y Galicia, Santiago Méndez y Amancio Landín, respectivamente, con el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez. El secretario general, que intermedió para conciliar los intereses de ambas comunidades en el conflicto, anunció que se aplicarán restricciones para proteger los recursos y subrayó que se trata de un asunto entre artes y no entre Comunidades Autónomas. Los consejeros de Pesca de las regiones en conflicto afirmaron estar seguros de que los pescadores de ambas autonomías entenderían las restricciones acordadas.

La reunión, por desgracia finalizó sin acuerdo definitivo y el conflicto comercial entre las lonjas asturianas y las gallegas para realizar las ventas de los arrastreros se mantendrá, ya que las grandes lonjas necesitan barcos con gran capacidad extractiva para sacar beneficio a sus infraestructuras. Los intereses de las lonjas asturianas son distintos a los de los pescadores de bajura de esa Comunidad, aunque ahora estén del mismo lado en este capítulo que enfrenta, por un lado, artes de pesca y, por otro, intereses comerciales. ■

De COSTA a COSTA

Coordina:
Jesús M.
Salamanca

La flota del cerco asturiana partidaria de ampliar los paros biológicos

La flota cerquera del Principado manifestó su respaldo a la aplicación del paro biológico impuesto por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para recuperar el stock de sardina. Los patrones y armadores afirmaron, también, conformarse con las compensaciones económicas ofrecidas por la administración autonómica, aunque son inferiores a las que están percibiendo otras flotas amarradas, y han añadido la posibilidad de realizar paros biológicos más extensos.



Los patrones y armadores de la flota del cerco acordaron, en una reunión celebrada en la Casa del Mar de Gijón, apoyar el paro biológico en aguas del Cantábrico decretado por la Administración, durante el mes de marzo, a fin de favorecer la recuperación de la población de sardinas y apuntan, por su parte, la posibilidad de realizar vedas durante el invierno para recuperar el caladero.

El Gobierno regional ofreció al sector la posibilidad de aplicar la veda de la sardina y, por tanto, los barcos podrían capturar otras especies y no cobrar compensaciones, o realizar el paro y cobrar las ayudas. Los once barcos que componen la flota asturiana del cerco (siete en Avilés, tres en Lastres y uno en Luarca) decidieron permanecer amarrados durante el primer paro de estas características que se realiza en la Comunidad Autónoma.

Los armadores de los barcos cerqueros estimaron que la compensación económica para el con-

junto de la flota cerquera por el amarre, que alcanza los 30 millones de pesetas, no compensa las pérdidas, pero ante la situación del caladero es necesario amarrar y cualquier ayuda o compensación económica es bienvenida.

Las ayudas que la Dirección

General de Pesca del Principado gestionará son de 91.140 pesetas para los marineros enrolados en las embarcaciones afectadas por el paro, 127.751 cobrarán los técnicos de estos barcos y los armadores percibirán cantidades en función del tonelaje de los buques.

Un total de 130 familias de pescadores serán compensadas con estas ayudas que, según la directora de Pesca del Principado, Pilar Jiménez, se ha apuntado la posibilidad de realizarlas en otras épocas del año.

Recuperación del Cantábrico

Esta actitud partidaria de realizar una explotación pesquera sostenible y recuperar las pesquerías del Cantábrico fue la que imperó durante la reunión que el sector del bajura tuvo en Cedeira el pasado 5 de marzo y a la que asistieron los representantes asturianos junto con los de Euskadi, Cantabria y Galicia para asumir la parte de responsabilidad que corresponde al sector de bajura en la crisis que padecen las pesquerías.

Según el presidente de la Federación Provincial de Cofradías

de Pescadores, Fernando Menéndez Braña, quienes utilizan artes tradicionales deben ser conscientes de que estarán sometidos también a las limitaciones y que la protección del mar es una tarea de todos, aunque el esfuerzo merece la pena.

Menéndez Braña, en su intervención en Cedeira, subrayó el daño que el denominado tren de "bolos", que permite a la flota arrastrera penetrar con sus redes en fondos rocosos, ha hecho a los pescadores de bajura que, tradicionalmente, habían utilizado esas zonas para pescar con las artes fijas. Y pidió que se limite y someta a una estricta vigilancia la explotación por parte de los arrastreros del caladero nacional más cercano al Principado.

En la reunión de Cedeira los representantes de la flota del litoral, que agrupa a 30.000 personas y a 9.500 barcos en las cuatro Comunidades, fueron unánimes en abogar por una pesca responsable que se plasmó en la denominada Carta de Cedeira, en la que se revisa la pesca de fondo y se reclama el cese inmediato de la captura de juveniles que se atribuye especialmente a los arrastreros. ■

BREVES

■ Estudiantes holandeses en el Centro de Seguridad Marítima Jovellanos

El buque escuela holandés "Koningin Juliana" amarró en el Puerto del Musel para realizar un curso de seguridad y prevención de incendios que fue impartido en el Centro de Seguridad Marítima Jovellanos en Veranes. Los 21 jóvenes holandeses, que componen la tripulación del barco junto a 17 marineros profesionales, están realizando prácticas náutico-pesqueras como parte del currículum de cuatro años de

estudio para la obtención del título.

El barco holandés, con cerca de 50 metros de eslora y un peso de 675 toneladas, es una auténtica aula en la que los estudiantes aprenden desde cómo manipular el pescado recién capturado a los más avanzados sistemas de navegación y comunicación.

El curso de seguridad impartido en El Musel y los simulacros a los que los estudiantes han tenido que hacer frente se suman a las prácticas de ingeniería, sistemas de

navegación y captura y manipulación del pescado. Para este fin, el buque está dotado en sus bodegas de todo tipo de ingenios técnicos como sistemas informáticos y electrónicos muy sofisticados y de utillaje para la manipulación del pescado, como una cinta transportadora o una pequeña fábrica de hielo.

■ Los pescadores canarios tendrán un seguro que cubrirá daños físicos

El nuevo titular de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del



El buque *Cornide Saavedra* ha finalizado una campaña de investigación que completa la topografía submarina de las Baleares. Este proyecto se enmarca dentro del Plan Nacional de Zona Económica Exclusiva y en este marco se continuarán realizando estudios detallados de la topografía submarina del litoral. El IEO pretende editar el próximo año las cartas marinas de la Comunidad Canaria.

El Instituto Español de Oceanografía edita los primeros mapas marinos del mar balear

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) finalizó a finales de febrero una campaña de investigación en aguas del norte de Mallorca y Menorca, con el objetivo de conocer de forma detallada la topografía submarina y los valores geofísicos de la zona. Estos trabajos, complementados con los resultados de campañas anteriores, han permitido la edición de las 15 primeras cartas bariométricas y geofísicas de la zona.

En esta ocasión la investigación se ha realizado a bordo del buque *Cornide de Saavedra* debido al alto nivel de compromisos que tiene el buque *Hespérides* dentro del Plan Nacional de Zona Económica canaria.

Esta campaña, que se enmarca dentro del programa de estudio del Plan Nacional de Zona Económica Exclusiva, que se inició con el estudio de una franja desde Baleares a Valencia entre 1995 y 1997, y que se lleva a cabo en colaboración con el Instituto Hidrográfico de la Marina, ha permitido la obtención de detallados registros de los fondos marinos.

Según el oceanógrafo y geólogo del IEO, José Luis Sanz, lo más reseñable ha sido "la singular morfología del fondo balear, que cuen-

ta con cuatro montes submarinos cuyas cimas se encuentran actualmente a menos de 100 metros de la superficie y que presentan un típico modelado marino por oleaje, como consecuencia de su emergencia durante la última glaciación cuaternaria, en la que el nivel del mar bajó hasta 130 metros aproximadamente".

Huellas de la lluvia

Esta campaña de investigación ha mostrado, también, el impresionante proceso erosivo al que fue sometido el margen insular entre los 1.000 y 1.600 metros de profundidad, cortado en su totalidad por innumerables cañones submarinos, creados por la erosión de las aguas superficiales de lluvia cuando hace 5 o 6 millones de años el Estrecho de Gibraltar se cerró debido al choque entre las placas tectónicas europea y africana. Debido a esto, el Mediterráneo quedó completamente desecado y se depositaron en cuencas profundas toda la sal, los yesos y los carbonatos que contenían sus aguas.

Las directrices estructurales de las Cadenas Béticas peninsulares se observan tanto en la alineación por parejas de las islas como en la dirección del talud insular, que

comparte con ellas su creación por el movimiento erogénico alpino.

En su siguiente campaña el IEO pretende finalizar las cartas marinas del archipiélago canario, que también se encuadran dentro del Plan de estudio de la Zona Económica Exclusiva. El Instituto Hidrogeográfico de la Marina (IHM) es el encargado de realizar la campaña canaria, que se viene realizando desde hace dos años y se espera que sean publicadas las cartas marinas en el transcurso de un año. ■



BREVES

●●● Gobierno de Canarias, Guillermo Guigou, presentó un seguro que cubrirá los riesgos derivados de su actividad profesional y que incluye primas en los casos de accidente, invalidez o muerte.

La Consejería destinará cerca de 20 millones de pesetas al pago de la prima y se está negociando con la compañía aseguradora con la intención de ampliar la cobertura de protección. La ampliación depende, según Guigou, de las condiciones de la aseguradora y de la disposición presupuestaria de su departamento.

La póliza proporcionará a los marineros canarios una cobertura que es sólo comparable con la que tienen los pescadores de la Comunidad Autónoma de Galicia y será aplicada a todos los pescadores profesionales que se enmarquen en el ámbito de las cofradías; por tanto, la medida afectará a los cerca de dos mil marineros canarios que están adscritos a los distintos pósitos.

■ **Las Cofradías de las Comunidades Autónomas de Murcia y Valencia acuerdan**

cuotas para la sardina

Las Cofradías de pescadores de Murcia, Valencia, Alicante y Castellón, con la mediación de director general de Pesca de la Comunidad de Murcia, José Esteve, y de José Ferrando, su homólogo en la Generalidad de Valencia, acordaron el pasado mes de febrero imponer cupos a los cerqueros murcianos que faenen en los caladeros valencianos en un intento por defender los recursos pesqueros.

El acuerdo permite la entrada a los puertos castellonenses y

valencianos a veinte barcos foráneos a los que se les permite la captura diaria de 5.500 kilogramos de sardina.

La decisión, que afecta a la pesca del cerco en el litoral de la Comunidad Valenciana, donde faenan los barcos murcianos y de otras autonomías, muestra la concienciación que la defensa de los recursos y la práctica de una pesca sostenible están teniendo entre las propias Cofradías.

Por otro lado, el acuerdo, que establece un máximo de 500



A Coruña contará con una nueva lonja de 18.000 metros cuadrados

El puerto de A Coruña construirá una nueva lonja en el muelle de Linares de Rivas, en la explanada de rederos, que estará en funcionamiento a principios del próximo año. El presupuesto es de 2.900 millones de pesetas, y el proyecto, que ha sufrido un retraso de cinco años debido al desacuerdo entre armadores y la Autoridad Portuaria para su ubicación, permitirá la descarga simultánea de nueve buques y supondrá una notable mejora en las instalaciones pesqueras en el tercer puerto español en cuanto a descarga de pesca.

La Autoridad Portuaria de A Coruña sacó a concurso público la construcción de la nueva lonja, que ha sido demandada de forma reiterada por el sector pesquero del Muro durante los últimos cinco años. La lonja contará con una superficie cercana a los 18.000 metros cuadrados divi-

didos en dos plantas. Las empresas constructoras dispondrán hasta el próximo 10 de abril para presentar sus ofertas a un presupuesto máximo de licitación de 2.900 millones de pesetas.

El edificio estará dotado, según consta en el proyecto, de una zona de preparación del pescado, que contará con una superficie de 3.000 metros cuadrados, dos salas de expedición de las especies de unos 500 metros cuadrados cada una y más de 70 almacenes para los exportadores que tienen una superficie de ochenta metros cuadrados. La lonja también dispondrá de una sala de exposición de unos 5.000 mil metros cuadrados, una sala de ventas, una oficina bancaria y un centro informático. Asimismo, también está proyectada la habilitación de un aparcamiento con capacidad para cerca de 250 vehículos.

Ubicación de la lonja

Las instalaciones mantienen las características del proyecto, que fue realizado en 1995; por tanto, el edificio será construido en el muelle de Linares de Rivas y ocupará la explanada de rederos. Esta ubicación, ini-

cialmente, generó tensiones que fueron calmándose después de varias reuniones que dieron como fruto el acuerdo entre armadores y la Autoridad Portuaria. El acuerdo entre las partes fue seguido de la aprobación del proyecto en el mencionado muelle el pasado mes de octubre.

Los trabajos de construcción de la nueva lonja, según los técnicos del puerto, se iniciarán este verano y, si las obras no sufren ningún retraso, el edificio será operativo en enero del próximo año. A partir de esa fecha la lonja estará preparada para recibir la descarga de nueve buques de forma simultánea. Esta característica se debe a las recomendaciones que fueron presentadas a la Autoridad Portuaria por parte de los armadores y los explotadores, ya que en el proyecto del año 95 la superficie habilitada para la descarga de los barcos sólo permitía el alijo de seis barcos al mismo tiempo.

La nueva lonja supondrá una mejora en las instalaciones pesqueras en un puerto que se sitúa, en la actualidad, en la tercera posición entre los españoles en cuanto a volumen de pesca descargada, por detrás del puerto de Vigo y el de las Palmas de Gran Canaria. ■



cajas de sardinas y sólo permitirá una descarga diaria por embarcación, paliará las protestas de los pescadores de los puertos de Vinarós, Castellón, Burriana, Gandía o Valencia ante la descarga de estos barcos en los puertos mencionados, lo que abarataba el precio del pescado en la lonja y dañaba sus intereses económicos.

Las Cofradías acordaron también que el horario para los veinte barcos cerqueros será el establecido en cada puerto para los barcos de pesca de la Comunidad Valenciana y se

efectuará un listado semanal para seleccionar a las embarcaciones que tendrán acceso a los puertos, dando prioridad a los que hayan realizado paradas biológicas.

Según José Esteve, el acuerdo es esperanzador, ya que muestra que el pescador murciano "empieza a ver el mar como un finca a la que hay que cuidar".

■ Simposio internacional de terminales graneleras en Gijón

La European Bulk Handling

Installation (EBHI), empresa que rige la terminal de graneles sólidos del puerto de El Musel, será la organizadora de un encuentro de representantes de terminales graneleras de todo el mundo que tendrá lugar el próximo mes de septiembre en Gijón.

El Grupo Internacional de Terminales, entidad constituida hace un año y con sede en Londres, agrupa a instalaciones de todo el mundo especializadas en el movimiento de graneles sólidos y funciona, hasta el momento, con un comisión ejecutiva de la que EBHI forma parte.

En el simposio será debatido un polémico código internacional sobre carga y descarga de los graneleros que carga de responsabilidad a las terminales de descarga. Éstas, para evitar la responsabilidad, pretenden desterrar los barcos subestándar y apoyan a los armadores que mantienen a sus flotas en condiciones debidas. Aparte de este tema, también se estudiarán en las reuniones asuntos de seguridad marítima, los sistemas automatizados y su repercusión o la interconexión de las terminales graneleras a través de Internet. ■

Campana informativa del ISM "BOTIQUINES: SALUD A BORDO"

El Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha una nueva campana informativa sobre "El botiquin a bordo", cuyo objetivo es informar a empresarios y trabajadores del mar sobre la obligatoriedad de llevar dicho botiquin en todas las embarcaciones y del buen uso que deben hacer de este instrumento, imprescindible para garantizar una mejor asistencia sanitaria en el mar. La campana se enmarca dentro de las actividades de formacion y prevencion que el ISM lleva a cabo con el fin de mejorar las condiciones de vida y salud a bordo de las gentes del mar.

La campana, cuyo slogan es "Botiquines: Salud a bordo" se realizara, como ya es tradicional en todas las que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina, por medio de un dptico informativo y carteles que seran distribuidos en todos los centros locales y provinciales que este organismo, dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, tiene en todo el litoral espanol,

en las empresas navieras, en las cofradias de pescadores, en los locales sindicales y en las embarcaciones.

Obligatoriedad

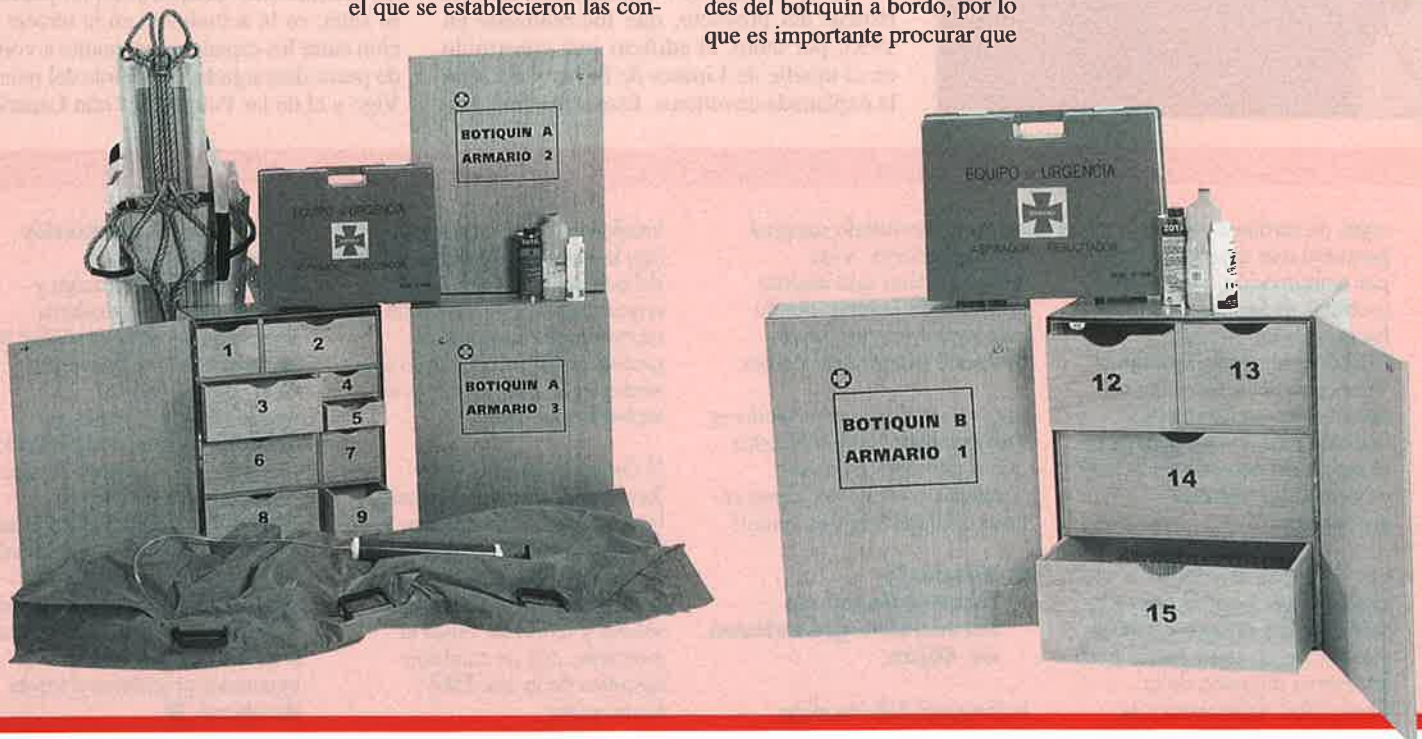
La campana responde tambien a recordar la obligatoriedad de llevar estos botiquines a bordo a partir del pasado mes de marzo, incluyendo todas las adaptaciones que se regulaban por el Real Decreto 258/99, en el que se establecieron las con-

diciones minimas sobre la proteccion de la salud y la asistencia medica de los trabajadores del mar. Este Real Decreto incorporaba a la normativa espanola la Directiva Europea 92/29 CEE, que fija los nuevos contenidos para los botiquines a bordo, en sus diversos tipos, mas completos y renovados que los que hasta ahora se venian utilizando.

En dicha norma se daba un plazo de un ano desde la publicacion del Real Decreto, febrero de 1999, para que los empresarios hicieran las adaptaciones necesarias en materia de botiquines.

Eficacia y asesoramiento

Segun se explica en el folleto informativo, que el ISM esta distribuyendo, la eficacia de la asistencia sanitaria a bordo depende de las posibilidades del botiquin a bordo, por lo que es importante procurar que



lín
do

se encuentre bien situado, ordenado y adecuadamente dotado para el tipo de navegación que realice el barco.

Se recomienda también que, antes de hacer uso de los medicamentos del botiquín, se realice una consulta al Centro Radio-Médico, del Instituto Social de la Marina, que presta asistencia de forma gratuita y permanente durante las 24 horas del día y durante todos los días del año.

Asimismo, se recuerda que

los botiquines deben ser revisados una vez al año por el personal sanitario designado por el ISM y que la responsabilidad de suministro y renovación del botiquín es del armador y la responsabilidad de mantenimiento y gestión del mismo es del responsable sanitario a bordo.

La normativa señala las dotaciones mínimas y la documentación de los diferentes tipos de botiquín que, obligatoriamente, deben llevar todos. Las empresas navieras o arma-

doras podrán aumentar la cantidad de cada producto, siempre que no se trate de tóxicos o estupefacientes.

Tipos de botiquín

La norma a la que hemos hecho referencia obliga a todos los buques a llevar permanentemente un botiquín cuyo contenido, tanto en lo referente a medicamentos como a material médico, ha de responder, en función de las características del trayecto que se realice, las actividades que se lleven a cabo en él o a los tipos de cargamento, a unos estándares cualitativos y cuantitativos. Existen tres tipos de botiquines, el A, B y C. El más completo es el A, que es el que deberán llevar aquellas embarcaciones que operen sin limitación de zona geográfica, mientras que el modelo más sencillo es el C, con el que deberán ir provistos los buques que naveguen solamente en aguas interiores o a menos de 12 millas de la costa.

Además de los botiquines, todos los buques deberán llevar en cada una de sus balsas de salvamento, así como en los botes salvavidas, el material de primeros auxilios que establece la norma y que deberán estar situados en compartimentos estancos. ■

Concha H. Carazo

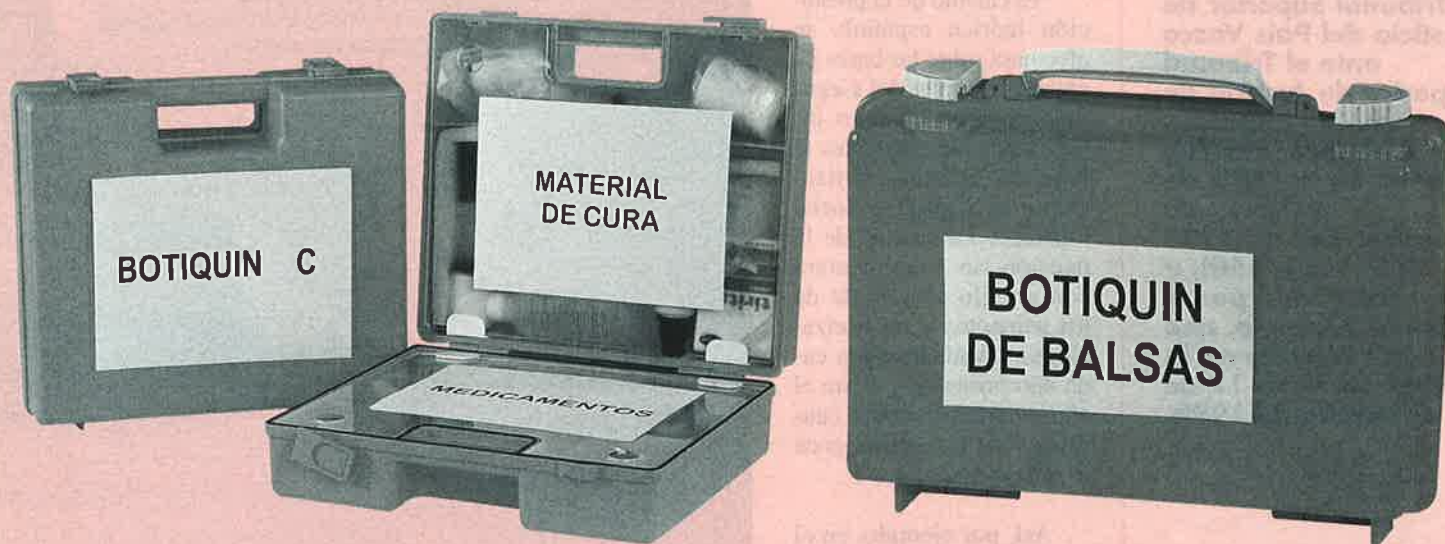
Ámbito de aplicación de la normativa

El Real Decreto 258/1999, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre la salud y la asistencia médica a los trabajadores del mar, ha sido publicado por el Boletín Oficial del Estado número 47 de 24 de febrero de 1999. En él se contiene con todo detalle la dotación que han de llevar los botiquines, los listados de sustancia peligrosas, los antidotos y los formatos de los libros de Registro de Administración de Fármacos a Bordo, de los libros de Revisión del Botiquín y los modelos de armarios y contenedores para el botiquín y los antidotos.

Este Real Decreto es de aplicación a toda embarcación debidamente registrada y abanderada en España,

de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que realicen navegación marítima o pesquera. Están excluidos de su cumplimiento la navegación fluvial, los buques de guerra, las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que dispongan de una tripulación profesional y los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

Las medidas que se establecen en esta disposición se aplicarán a los tripulantes enrolados, así como a las personas en periodo de formación, aprendices y trabajadores en prácticas que se encuentren, asimismo, enrolados, no siendo de aplicación a los prácticos y al personal de tierra que realiza trabajos a bordo de un buque en puerto. ■



Esta materia es objeto de una abundante litigiosidad, que afecta particularmente al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en el que es frecuente que se presten servicios en los citados países y que está motivada por las diferencias de criterios que existen en la interpretación de las normas que las regulan, hasta el punto que la misma ha sido objeto del planteamiento de una cuestión prejudicial por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ante el Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas, que fue resuelta en la STJCE de fecha 12 de septiembre de 1996 (R.J. 1996/150), y otra planteada por el Tribunal Supremo, que fue resuelta en la STJCE de fecha 17 de diciembre de 1998.

CUANTÍA DE LAS PENSIONES CON COTIZACIONES EN ESPAÑA Y EN OTROS PAÍSES DE LA UE

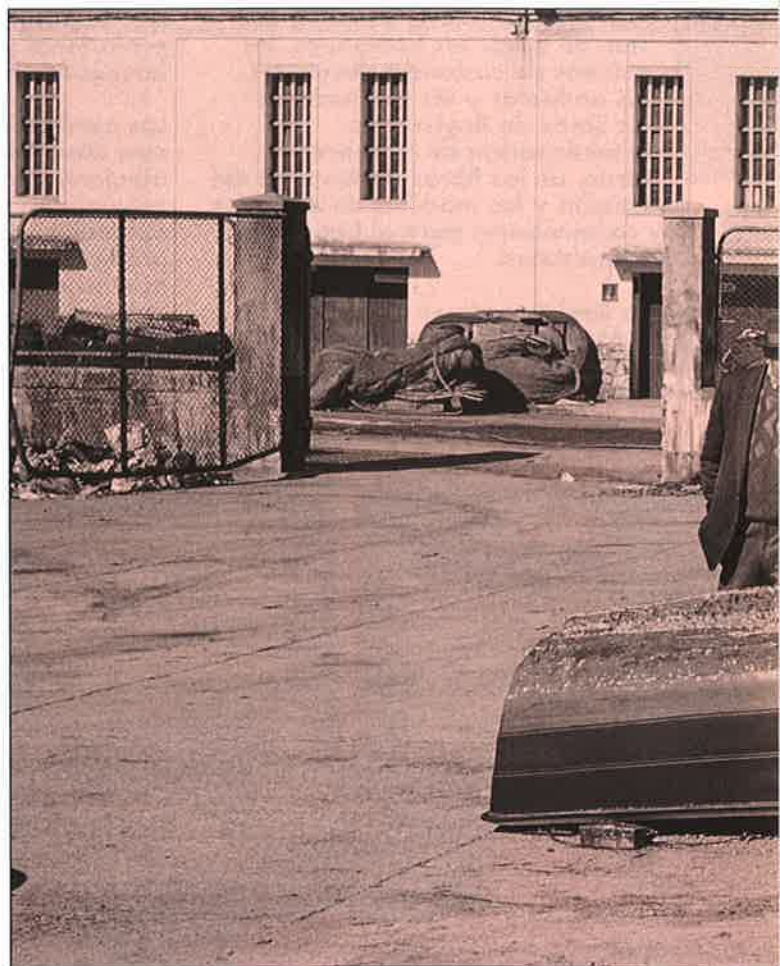
Desde que España entró a formar parte de la Unión Europea, esta regulación se encuentra contenida en los denominados Reglamentos Comunitarios, que desde entonces sustituyen a los convenios bilaterales en materia de Seguridad Social, y en concreto la forma de calcular la base reguladora de las citadas pensiones, que es lo primero que hay que conocer para determinar su cuantía, se encuentra en el artículo 47.1, g) del Reglamento de la (CEE) 1408/71, del Consejo, en la redacción dada por el reglamento (CEE) número 1248/92, del Consejo de 30 de abril, Anexo VI D.4, que dice textualmente:

“El cálculo de la prestación teórica española se efectuará sobre las bases de cotización reales del asegurado, durante los años inmediatamente anteriores al pago de la última cotización a la Seguridad Social española. La cuantía de la pensión se incrementará con arreglo al importe de los aumentos y revalorizaciones calculados para cada año posterior y hasta el año anterior al hecho causante, para las pensiones de la misma naturaleza”.

Así, por ejemplo, en el

caso de un trabajador que los primeros veinte años de su vida laboral haya trabajado en España y el resto en Alemania y solicita en nuestro país una pensión de jubilación, la citada base se calcularía computándose las cotizaciones de los años anteriores al pago de la última cotización a la Seguridad So-

cial española, y con la aplicación también de las normas sobre cálculo de base reguladora de la LGSS, R.D.L. 1/94, de 20 de junio, Texto Refundido, art. 162, con la modificación introducida por la Ley 24/97, de 15 de julio. En el caso de la incapacidad permanente, sería el artículo 140 de la LGSS.



Esta cantidad se revalorizaría cada año posterior y hasta el año anterior al hecho causante en los mismos términos que, de acuerdo con la legislación nacional española, lo hubiere sido una pensión causada en el momento en que se abonó la última cotización en España.

Esta regulación, que a primera vista parece clara, sin embargo no lo es tanto, y ello porque apartándose de la doctrina que atribuye imperatividad absoluta a la norma comunitaria, la STJECE de fecha 7-2-1991, no admite la sustitución de los convenios o tratados precedentes a la integración entre actuales Estados miembros cuando éstos implican para los trabajadores ventajas superiores a las que se derivan de la normativa co-

munitaria. El criterio de esta sentencia ha sido recogido por otras del Tribunal Supremo, como la de fecha 15-10-1993 (R.J. 1993/9216), en la que en un caso de un trabajador que había trabajado, primero en España y después en Alemania, solicita pensión de jubilación a la Seguridad Social española, en la que declara que la solución correcta es la de aplicar el convenio hispano-alemán de Seguridad Social, al ser más favorable que el Reglamento Comunitario citado, y computa en la base reguladora de la pensión de jubilación, las bases medias de cotización vigentes en nuestro país, en los últimos años en que el interesado prestó servicios en Alemania. De conformidad también con los artículos citados de la LGSS.

Este criterio se ha mantenido por el Tribunal Supremo después de la modificación del Reglamento de la (CEE) 1408/71, del Consejo, por el Reglamento (CEE) número 1248/92, del Consejo de 30 de abril, Anexo VI C.4, entre otras en la STS 15-3-99 (R.J. 1999/3751), que declara: "prevalecen, conforme la doctrina judicial comunitaria, las disposiciones más favorables al trabajador-beneficiario, como son, en el caso litigioso, los artículos 25 y 11 del Convenio Hispano-Alemán". También se pueden citar la STS de fecha 21-6-99 (R.J. 1999/5226) y la de fecha 11-5-1999 (R.J. 1999/5782).

En conclusión, prevalecen las normas más favorables para el trabajador, a la hora de

determinar las cotizaciones a tener en cuenta en la base reguladora, y pueden ser los convenios bilaterales en materia de Seguridad Social o el Reglamento (CEE) 1408/71, del Consejo, en la redacción dada por el Reglamento (CEE) número 1248/92, del Consejo de 30 de abril, Anexo VI D.4, lo que habrá de determinarse en cada caso concreto, si bien el convenio hispano-alemán parece ser el más favorable, en el caso, claro está, de que se haya trabajado en España y Alemania, a juzgar por el número de peticiones de su aplicación.

En la pensión de jubilación habría que aplicar además sobre la cantidad así obtenida un porcentaje reductor, que viene dado en función de los años de cotización y de la edad con la que se accede a la misma, de conformidad con lo establecido en los artículos 163 y la disposición transitoria tercera, regla 2.^a del apartado 1, de la LGSS, R.D.L. 1/94, de 20 de junio, en la redacción dada por la Ley 24/97, de 15 de julio, y normas que la desarrollan.

Por último, a la cantidad así obtenida hay que aplicar lo que se denomina cláusula "prorrata temporis", que es un porcentaje en función de los periodos de cotización cumplidos bajo la legislación española, tanto en la jubilación como en la incapacidad permanente, de conformidad con los artículos 38.1 y 46.2 del Reglamento 1408/71. ■

Rosario Escalante Zabala
*Letrada de la
Administración de la
Seguridad Social*



Sanidad a bordo

A pesar de los grandes esfuerzos en realizar campañas anti-tabaco, millones de personas mantienen el hábito de fumar. Son muchos los adolescentes que se inician en este hábito y cada vez va en aumento el porcentaje de mujeres fumadoras. La mayoría de los fumadores son adictos al tabaco y se quejan de que no pueden abandonarlo, a pesar de haberlo intentado.

DEJAR DE FUMAR

El enorme impacto de las enfermedades y de la mortalidad prematura debidas al hábito de fumar tabaco, especialmente cigarrillos, se encuentra vigente. A esto hay que añadir unos costes socioeconómicos elevadísimos, derivados del aumento del absentismo laboral, de las incapacidades permanentes, de la reducción de la esperanza de vida, del coste de los tratamientos médicos, etc., que superan ampliamente los teóricos beneficios que podían obtenerse del cultivo y comercialización del tabaco.

Así pues, no resulta gratuita la información de los expertos de la OMS, de que estamos ante la principal causa de muerte evitable en los países desarrollados.

En este contexto, las medidas legislativas de todo tipo (en defensa y protección de los no fumadores, de incrementos de precios, restricciones del consumo en determinados lugares, prohibición de la publicidad, etc.), acompañadas de acciones informativas y educativas dirigidas a la población, especialmente a través de los profesionales de la salud y la enseñanza, se han revelado como el camino correcto y necesario para crear un estado de opinión que, junto con medidas individuales de ayuda al fumador, permitan atajar este importante problema de salud.

Por eso, el dar consejo y ayudar a los fumadores a que dejen de fumar es una de las actividades más importantes y al mismo tiempo sencillas que el profesional de la salud puede y debe llevar a cabo en su quehacer diario para elevar el nivel de salud de la población.

¿Cómo dejar de fumar?

La adicción al tabaco con-

siste en un hábito formado por un componente social y otro de adicción física, que se combinan, constituyendo un desafío formidable para dejar de fumar. Diferentes estudios han comprobado que la adicción al tabaco es más grave que la adicción al alcohol y al menos tan fuerte como la adicción a los narcóticos.

La adicción se correlaciona con el momento del día en que se enciende el primer cigarrillo y el número de cigarrillos que se fuman al día. Las personas que fuman en los primeros minutos después de despertarse, incluso antes de salir de la cama, y cuyo primer cigarrillo del día es el más importante, son los más adictos. También aquellos que fuman más de un paquete de cigarrillos al día padecen una alta adicción.

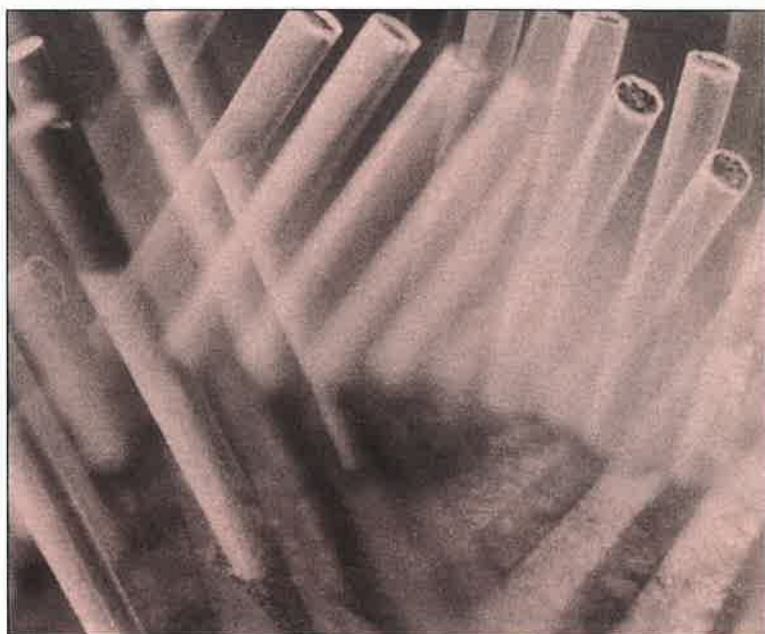
Dejar de fumar no es un hecho puntual o aislado; dejar de fumar es un proceso con etapas sucesivas que el fumador va superando con su voluntad y su motivación.

La mayoría de las personas

que se plantean dejar el hábito, lo hacen por razones de salud, bien propia o la de aquellos que conviven con ellas y que por causa de este hábito nocivo pueden sufrir un aumento en la frecuencia de las infecciones respiratorias, un agravamiento del asma...

Los fumadores no tienen en cuenta que dependiendo de la edad de comienzo del hábito pueden perder entre 7 y 13 años de vida, por las enfermedades relacionadas con el consumo de tabaco como son la arteriosclerosis, que puede llegar a causar infartos de miocardio y accidentes cerebrovasculares; el cáncer, que se da más frecuentemente en pulmón, páncreas, vejiga, útero, laringe y esófago, y las enfermedades pulmonares como la bronquitis crónica y el enfisema.

Algunos fumadores aducen razones económicas para dejar de fumar, ya que dependiendo de su consumo pueden llegar a ahorrar una buena cantidad, no sólo en la compra de cigarrillos sino también al eliminar aque-



Los daños producidos por quemaduras en la ropa, alfombras, tapicerías...

Tratamiento

El primer paso para el médico es recomendar seriamente el cese del hábito y ofrecer alguna guía con consejos para dejar de fumar. Si los fumadores son capaces de conseguirlo gracias a estos consejos y a la modificación de conducta, se podrán evitar los costes y efectos adversos de los medicamentos que ayudan a dejar el hábito.

Cuando no se consigue, se comienza el tratamiento con la **selección de una fecha concreta** para dejar de fumar, que es un punto clave y que se debe coordinar con el uso de fármacos para ayudar a la retirada del tabaco. La fecha seleccionada puede ser aleatoria o en un día señalado (por ejemplo vacaciones, un aniversario...). No se recomienda una fecha con connotaciones negativas (por ejemplo la declaración de Hacienda) para hacerlo.

Se debe seguir una **modificación de la conducta** que consiste en cambiar el patrón del hábito de fumar en relación con las actividades coti-

dianas. Estas acciones incluyen las conversaciones telefónicas, descansos para tomar café, comidas, actividad sexual, aburrimiento, problemas de tráfico u otras frustraciones. Las personas que reconocen situaciones asociadas al hábito de fumar pueden modificarlas o sustituir la actividad oral (por ejemplo chupar un caramelo, masticar un palillo de dientes, utilizar un chicle normal...).

Hay que **superar el mono** dejando el hábito de manera radical.

El **tratamiento farmacológico** suele hacerse a base de sustitutivos de la nicotina.

Los *chicles de nicotina* permiten dosificar esta sustancia y reproducen parcialmente las actividades orales del gesto de fumar. El chicle se mastica o se coloca entre la mucosa oral y los dientes dependiendo de la sensación de alivio de los síntomas de abstinencia. El uso del chicle se mantiene por lo general durante 1 a 3 meses, dependiendo del éxito del cese del tabaquismo. Puede aparecer dolor en la mandíbula por masticación excesiva, irritación de garganta y estómago, hipo y flatulencia. La adicción al chicle es muy rara. Cuando se emplea el chicle junto con la

modificación de conducta de forma intensiva los porcentajes de éxito a un año alcanzan entre el 20 y el 25%. El uso esporádico del chicle de nicotina sin modificación de la conducta no suele ser efectivo.

El *parche transdérmico* de nicotina permite una liberación más homogénea de esta sustancia. Los hay con diversas dosis. Se suele usar 1 al día durante 6 semanas. Puede dar irritación de la piel. El éxito del parche depende también del grado de modificación de la conducta asociada, que unidos alcanzan un porcentaje de interrupción del tabaquismo mantenida entre el 20 y 25% a un año.

También puede utilizarse un *nebulizador nasal* de nicotina, solo o en combinación con el chicle o parche. Se pueden utilizar los tres métodos de administración de nicotina simultáneamente, pero parece que esto no aumenta el número de resultados satisfactorios.

Existen otros medicamentos que no contienen nicotina, que han de administrarse bajo prescripción de un médico, y que combinados con los sustitutos de la nicotina arriba mencionados consiguen una interrupción del tabaquismo de hasta el 50% a un año.

Problemas asociados con el abandono del hábito de fumar

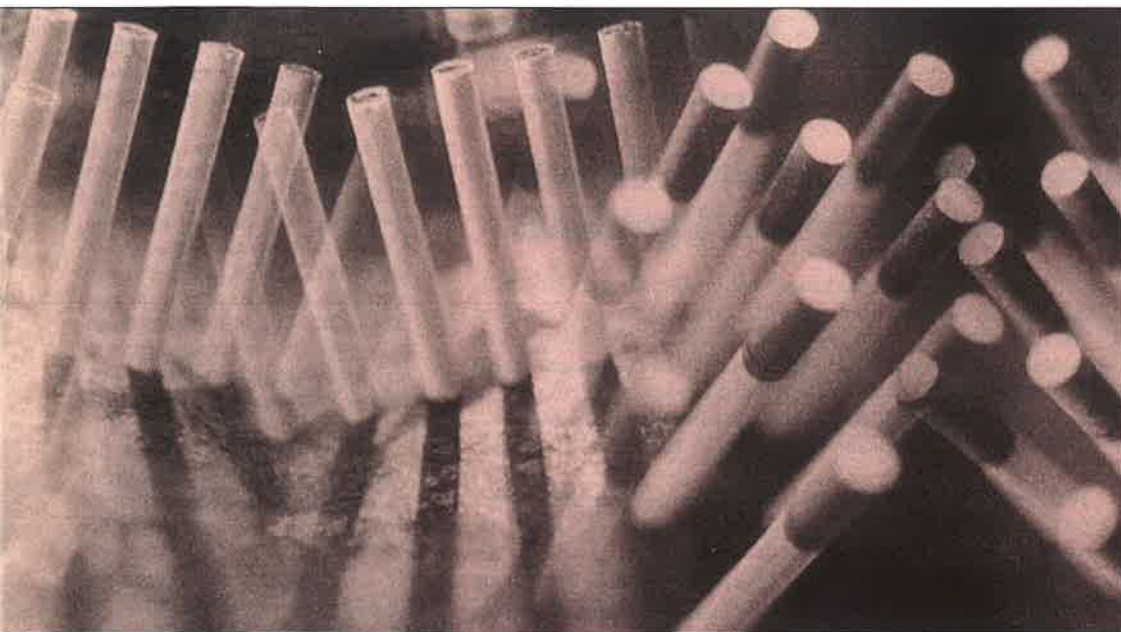
La abstinencia del tabaco puede llegar a producir numerosos síntomas incómodos, como necesidad de tabaco, irritabilidad, ansiedad, dificultad de concentración, excitación, cefalea, adormecimiento y molestias gástricas. Esta abstinencia del tabaco es más grave en pacientes con adicción intensa.

Se producen recaídas en muchos casos después de un primer intento de abandonarlo, ya que suelen ser necesarios entre cinco y siete intentos antes de conseguirlo. El fracaso no se debe considerar como indicador de falta de motivación. Cuantas más veces se hagan intentos serios para dejar de fumar, más probable será conseguirlo. Suelen ser necesarias diferentes estrategias y modificaciones de conducta para conseguirlo.

La ganancia de peso suele ser una preocupación, especialmente en las mujeres, que pueden usar el tabaco como una medida de control del peso, porque suprime el apetito y aumenta ligeramente la tasa de metabolismo basal. La ganancia de peso media en mujeres durante los seis meses primeros después de dejar de fumar es de unos 5 Kg. Esta ganancia de peso es moderada y no supone un riesgo para la salud en comparación con el riesgo que supone el consumo continuado de tabaco. Para ayudar a controlar el peso se puede hacer una consulta dietética, usar los sustitutos de la nicotina y aumentar el ejercicio; éste a su vez puede reducir la compulsión por fumar.

El tabaco se puede usar para combatir la depresión, por ello estas personas cuando intentan dejar de fumar deben estar bajo la supervisión de un médico por la posibilidad de que la depresión empeore y sea necesario instaurar un tratamiento antidepresivo. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima



Convocados los "Premios Centenario del nacimiento de la Seguridad Social"

La Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social ha convocado los "Premios Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social" en las modalidades Medios de Comunicación Social (prensa, radio y televisión); de Investigación, premio Juvenil e Infantil y premio Pensionistas. El plazo de presentación de los trabajos finalizará el 30 de noviembre del presente año y se pueden remitir por correo certificado a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, C/ Agustín de Bethencourt, 4, 28071 Madrid.

Las modalidades de Medios de Comunicación e Investigación tendrán tres primeros premios cada una de dos millones, un millón y medio millón, respectivamente. Los tres primeros premios de la modalidad Pensionistas estarán dotados con un millón, medio millón y 250.000 pesetas, respectivamente.

Finalmente, en la modalidad Juvenil e Infantil habrá dos premios: el primero consistirá en un ordenador personal y una impresora valorados en 230.000 pesetas, un viaje a Port Aventura para tres personas de tres días de duración, valorado en 150.000 pesetas, y cinco ordenadores para el colegio donde esté cursando sus estudios el ganador. El segundo premio será un ordenador personal, valorado en 200.000 pesetas, y un lote de libros, cuyo importe equivaldrá a 50.000 pesetas. Habrá dos accesit consistentes en una vídeo-consola de juegos valorada en 40.000 pesetas y un lote de libros valorado en 50.000 pesetas.

Para ampliar esta información se puede consultar el Boletín Oficial del Estado número 56 correspondiente al lunes 6 de marzo de 2000 en su página 9366. ■

Del 28 de abril al 1 de mayo

Expo Rápita 2000 ya está en marcha

Ya están en marcha todos los preparativos para la celebración de la XII FERIA Estatal Náutico Pesquera, "Expo Rápita 2000". Tendrá lugar en la localidad tarraconense de San Carlos de la Rápita, los próximos días 28 de abril a 1 de mayo, con la participación de más de 100 empresas expositoras que ocuparán 8.000 metros cuadrados, la mitad de ellos cubiertos y la otra mitad al aire libre.

Los productos expuestos con la finalidad de satisfacer, con la más moderna y novedosa tecnología, las necesidades de los armadores, pescadores y gentes relacionadas con el mundo marítimo, serán los relativos a la construcción naval; embarcaciones de recreo; equipos propulsores y de maniobra; equipos auxiliares de máquinas; electricidad naval; equipos de cubierta;



equipos y elementos del casco, arboladura y jarcia; habilitación; seguridad; equipos de pesca; acuicultura; y otros equipos, materiales y servicios. También habrá stands que representarán a las distintas instituciones que deseen participar.

Esta XII edición de Expo Rápita cuenta con la colaboración de Caixa Tarragona; Diputación Provincial de Tarragona; Ayuntamiento de San Carlos de la Rápita, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y el FROM y el Consell Comarcal.

Nota: Todos los interesados en recibir más información sobre este acontecimiento se pueden dirigir al Ayuntamiento de San Carlos de la Rápita. Plaza de

Carlos III, 13 43540 Tarragona. Tel.: 977 740 100 o Fax: 977 744 387. ■

A iniciativa de la Cofradía de Pescadores de El Campello (Alicante) Los escolares españoles podrán conocer el mundo de la pesca y sus particularidades

La Cofradía de Pescadores del puerto pesquero de El Campello (Alicante), en colaboración con el Ayuntamiento de esta localidad, ha puesto en marcha un programa promocional con el fin de que la población infantil y juvenil de la Comunidad Valenciana

o de cualquier otra provincia que lo solicite puedan conocer "El Mundo de la Pesca y sus particularidades".

Dicho programa, que se ha iniciado este año, incluye una serie de actividades destinadas a la pobla-

ción infantil y juvenil entre las que figura una visita a la lonja de pescado del puerto pesquero de El Campello. En este recorrido, que estará guiado por un empleado de la Cofradía de Pescadores, se explicará a los niños y los jóvenes las distintas modalidades de pesca, la morfología de un pez, las capturas más importantes, la protección de alevines, la subasta de pescado, etc.

Tras el recorrido, que durará una hora y media aproximadamente, los asistentes recibirán una serie de folletos que tendrán que rellenar, a modo de ejercicio práctico, relatando todo aquello que han visto y aprendido sobre las artes de pesca y las capturas que se realizan con cada una de ellas, los componentes de un barco pesquero o sobre la protección de las especies más pequeñas.

Nota: Todos los Centros Escolares que estén interesados en realizar esta actividad pueden ponerse en contacto vía fax con la Cofradía de Pescadores de El Campello en el número 96 563 06 15, indicando día, hora y número de alumnos que realizarían la visita. ■

Nombramiento en el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Antonio Maceda, Director General de Ordenación de las Migraciones

Antonio Maceda García ha sido nombrado Director General de Migraciones del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Licenciado en Derecho por la Universidad de Santiago de Compostela, ingresó en 1976 en el cuerpo técnico del Instituto Español de Emigración, en el que ha desarrollado su labor profesional, pasando por las agregadurías laborales de las embajadas españolas en París, La Haya y en la Delegación Permanente de España ante la OCDE.

Tras desarrollar sus funciones en la Dirección General de Ordenación de las Migraciones con competencias relativas al trabajo de los extranjeros en España, la gestión del empleo exterior, emigración y retorno, en 1997 fue nombrado Subdirector General de Regulación de la Inmigración y Migraciones Internas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. ■

Nos vestimos de etiqueta

Desde el 18 de Septiembre de 1999, todos los productos de la pesca y de la acuicultura (frescos, refrigerados o cocidos) deberán someterse a una clasificación y etiquetado. Deberán llevar en el envase o embalaje, y en lugar bien visible, una etiqueta, cuyas dimensiones mínimas han de ser de 14 cm. de longitud por 4 cm. de altura, en la que en caracteres legibles e indelebles se contemplen determinadas especificaciones técnicas, dando una información completa y veraz al consumidor.



CLASIFICACIÓN Y ETIQUETADO DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS FRESCOS, REFRIGERADOS O COCIDOS.

CALIBRE

Va en relación al peso y se indica por un número variable, según las diferentes especies.

FRESCURA

Se especificará a cuál de las tres categorías existentes pertenece el producto (Extra, A o B). La categoría deberá actualizarse por cada tenedor del producto a medida que transcurra el tiempo y el pescado se vaya alterando.

PESO NETO

Expresado en kilogramos.

FORMA DE OBTENCIÓN

Distinguir entre 'pesca extractiva' o 'acuicultura'.

PAÍS DE ORIGEN:	CALIBRE:	FRESCURA: Categoría E A B		Fecha
PRODUCTO:		Nombre científico: Nombre comercial:		
PESO NETO:	FORMA DE OBTENCIÓN	MODO DE PRESENTACIÓN/ TRATAMIENTO:	EXPEDIDOR: Nº R.S.I.: Domicilio:	

EXPEDIDOR

Si se trata de un producto de la Unión Europea, figurará el nombre, dirección y su número de Registro Sanitario (RSI). Si es de terceros países, además del nombre y dirección, la fecha de expedición y clasificación.

MODO DE PRESENTACIÓN / TRATAMIENTO

Se indica cuál es la preparación del producto, de manera completa o mediante la abreviatura: Eviscerado: evs • Fileteado: fl • Con cabeza: c/c • Cocido: cc • Sin cabeza: s/c. Para otros tipos de preparación hay que indicarlo de manera precisa.



COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.