

N.º 387 - OCTUBRE 2000

# MAR

**ISS**  
1900 2000 CIENTOS AÑOS  
Seguridad Social

Presupuestos de la  
Seguridad Social  
2001

▶ **MAYOR PROTECCIÓN SOCIAL**

▶ **MENOS DÉFICIT**

▶ **MÁS EMPLEO**

Casi un año después de que finalizase  
el compromiso anterior

**MARRUECOS PRESENTÓ  
SU PROPUESTA DE  
ACUERDO PESQUERO**

**ESPAÑA AUMENTA CUOTAS PESQUERAS EN NAFO**

30 octubre  
al 22  
diciembre  
2000

Museo Nacional  
de Antropología

De martes a sábado  
de 10,00 a 18,00 h.

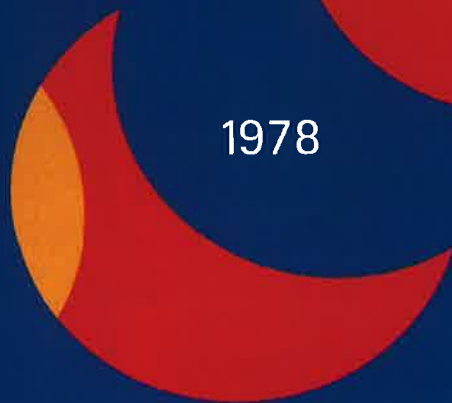
Domingos  
de 10,00 a 14,00 h.



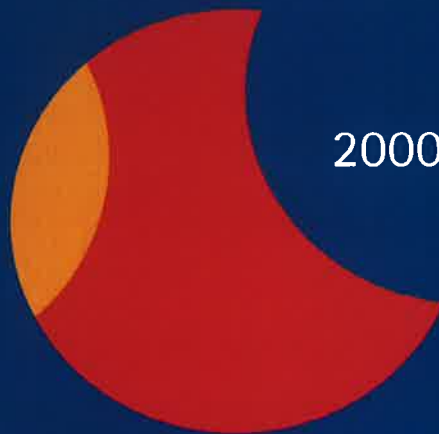
1900



1963



1978



2000



EXPOSICION

100

AÑOS DE  
SEGURIDAD  
SOCIAL



**P**esca y Seguridad Social, desde diferentes perspectivas, constituyen los dos frentes de la actualidad durante las últimas semanas con un claro interés tanto para los activos como para el amplio colectivo de jubilados que se hallan enclavados en el Régimen Especial del Mar.

En materia de pesca, cabe destacar la presentación en Bruselas por parte de Marruecos de una primera propuesta para la renovación del acuerdo pesquero que finalizó el 30 de noviembre del pasado año. Se trata de un nuevo documento que de entrada no se acepta tanto por Bruselas como por la Administración española. Tiene de positivo que, en contra de las posturas mantenidas en los últimos meses por Rabat, Marruecos sí acepta la renovación del acuerdo y la vuelta de la flota comunitaria, fundamentalmente española, a aquellas aguas. En la parte negativa se halla sin embargo la pretensión de Rabat de lograr una fuerte reducción en el número de embarcaciones que puedan volver a faenar así como la existencia de unas mayores exigencias en materia de ayuda económica y otras formas de colaboración y apoyo.

Tras la presentación de esta propuesta cuando casi se cumple un año desde la terminación del acuerdo anterior, a pesar de la dureza de la oferta marroquí, en medios de la Administración española y comunitaria existe sin embargo un cierto optimismo ante la posibilidad de mejorar esta primera oferta de Rabat, aunque no se lleguen a lograr todos los objetivos previstos. Los más optimistas contemplan la

# COMUNIDAD DIAS

## DE PESCA Y SEGURIDAD SOCIAL

firma de un nuevo acuerdo para antes de fin de año, fecha hasta la que el gobierno español tiene aprobadas ayudas para la flota. En cualquier caso, en los próximos Presupuestos Generales se contemplan nuevas partidas de ayuda si no se hubiera logrado ese compromiso.

Con el interrogante de Marruecos sobre la mesa, el sector se halla también embarcado en el debate sobre la reforma de la Política Pesquera Común, que deberá estar listo para el año 2002. La Xunta de Galicia presentó en Bruselas una propuesta de reforma en profundidad ante el fracaso rotundo en su opinión de la actual política pesquera en la UE.

Noticia positiva para el sector de la pesca fue el acuerdo en el seno de Nafo, Atlántico Norte, por el que España aumenta ligeramente sus posibilidades

de pesca frente a las posiciones de Canadá. En la parte negativa de la actualidad pesquera cabe señalar el hundimiento en aguas del Gran Sol del buque Arosa con doce tripulantes a bordo y solamente un superviviente. Igualmente hay que preocuparse por el aumento del agujero de la capa de ozono, cuyos efectos negativos, además de para las personas, también se traducen en la destrucción de la pesca en aquellas aguas.

Tradicionalmente por estas fechas, la Seguridad Social ocupa la atención por la presentación del proyecto de Presupuestos para el próximo año, que en este caso tiene un crecimiento del 8% respecto al ejercicio anterior con un volumen de 15,7 billones de pesetas. Objetivo del Gobierno con los nuevos presupuestos es lograr un menor déficit, una mayor protección social y mayor empleo. Se trata de unos Presupuestos equilibrados con los que, por tercer año consecutivo, se espera cerrar con superávit gracias fundamentalmente al crecimiento del número de afiliados.

La Seguridad Social fue finalmente noticia por la celebración del 100 aniversario inaugurado por el presidente del Gobierno José María Aznar. A lo largo de una semana se ha debatido con la participación de la Administración, empresarios y sindicatos el presente y el futuro del Sistema. Ha sido un seminario planteado para el debate y no para lograr unas conclusiones. Sin embargo, en el aire ha quedado una idea clara. Es preciso introducir reformas para asegurar el mantenimiento del Sistema de la Seguridad Social en el futuro. ■

Vidal Maté



# Anuario Marítimo del Estado español 2000

Edita: **Serrano 63, S.L.**, 827 páginas

Se trata de una obra única sobre todo el sector marítimo que aparece simultáneamente en dos formatos, como libro y CD-ROM, y que constituye una importante herramienta de trabajo para quienes se dedican a esta actividad.

El ANUARIO ofrece su primer capítulo, en el que se recogen las materias relacionadas con las diversas **INSTITUCIONES DEL MAR**. Este capítulo está prologado por el nuevo Director General de la Marina Mercante, D. José Luis López-Sors, y por el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, AJEMA, D. Antonio Moreno Barberá.

Componen este primer apartado informaciones acerca de la Dirección General de la Marina Mercante, la Armada Española, el Instituto Social de la Marina, el FROM o las Cofradías de Pescadores, entre otras Entidades y Asociaciones, públicas y privadas: organigramas, competencias, actividades, medios y datos de contacto institucionales.

Gran parte de la actividad marítima se relaciona con los **PUERTOS COMERCIALES**, que son los protagonistas del segundo capítulo del ANUARIO MARÍTIMO 2000. En este apartado, que abre con un artículo del nuevo Presidente del Ente Público Puertos del Estado, D. José Llorca Ortega, se ofrece una detallada relación de datos de gran interés para los profesionales de la mar. El capítulo cuenta con la valiosa colaboración de 24 Presidentes de Autoridad Portuaria que abren las informaciones referidas a cada una de ellas. Aparece recogida igualmente información acerca del **PUERTO SECO DE MADRID**, que acaba de iniciar su andadura.

Características físicas de los puertos, instalaciones e infraestructuras y datos de contacto con las empresas de servicios que operan en cada puerto: Talleres, Agentes de Aduana, Consignatarios, Estibadores, Comisarios de Averías, Compañías de Clasificación, etc. (CD-ROM).

La **FLOTA MERCANTE** está contemplada en el tercer capítulo del ANUARIO. Presentado por el Presidente de ANAVE, Asociación de Navieros Españoles, D. Alfredo Pardo Bustillo, en el se ofrece información sobre la flota de pabellón español y el registro especial canario, las distintas empresas navieras, buques e itinerarios. El capítulo incluye datos sobre la situación actual del sector y sus perspectivas.

El capítulo cuarto recoge lo relacionado con la **INDUSTRIA NAVAL Y LOS SERVICIOS**. Presentado por el Presidente de UNINAVE, D. Manuel García Gil de Bernabé, se analiza la situación de los sectores de la construcción naval y de la industria auxiliar, con colaboración de D. Manuel García Gordillo, Director General de AEDIMAR.

El ANUARIO recoge el traspaso de competencias relacionadas del extinto Ministerio de Industria al recientemente creado Ministerio de Ciencia y Tecnología.

**COMERCIO EXTERIOR** es el título del capítulo quinto. Presentado por D. José



Manuel Fernández Norniella, Presidente del Consejo Superior de Cámaras, en él tienen cabida las distintas instituciones públicas y privadas que se ocupan de fomentar y facilitar las relaciones comerciales de España con el exterior. Organismos como el Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, las Oficinas de Comercio dentro y fuera de España, así como las Asociaciones Empresariales, dan forma a este apartado del ANUARIO MARÍTIMO.

La seguridad tiene gran importancia para aquellos que utilizan el transporte marítimo en sus actividades empresariales y de ocio. El **SEGURO MARÍTIMO** se convierte en un elemento clave para la navegación, del que se

da cuenta en el capítulo sexto. En él se repasa la situación del sector asegurador marítimo con la presentación a cargo del Presidente de UNESPA, D. Álvaro Muñoz.

La cada vez más numerosa afición por los deportes náuticos hace que en el ANUARIO MARÍTIMO la **NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO** ocupe un lugar destacado. Quienes disfrutan de la náutica en su tiempo de ocio encontrarán, en el capítulo séptimo, una recopilación de puertos deportivos, clubes náuticos y de buceo, así como información de los distintos Salones Náuticos que tienen lugar en nuestro país; sin olvidar las competiciones que se disputan en nuestras aguas o en las de otros países. Este capítulo está presentado por el Presidente del Salón Náutico Internacional de Barcelona, D. Enrique Puig.

Además, se hace un recuerdo de la celebración de la XXX Edición de la Copa América y del paso de la Gran Regata 2000 por la ciudad de Cádiz la pasada primavera, con una salutación de su alcaldesa, Dña. Teófila Martínez.

Los avances tecnológicos han ayudado al desarrollo de la navegación y la náutica a lo largo de la historia. **CIENCIA Y TECNOLOGÍA** dan cuerpo al capítulo octavo, que se ocupa de la informática y las comunicaciones aplicadas a los distintos sectores del mundo marítimo así como de las Universidades y Centros de Investigación marítimos. Presentado por el Director de la Escuela Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid, D. José Fernando Núñez Basáñez, cuenta, además, con artículos de destacados profesionales y expertos.

El capítulo noveno trata del **DERECHO MARÍTIMO**. En él se registran las conclusiones del último Congreso Nacional de Derecho Marítimo, con un artículo del Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, D. José M.<sup>a</sup> Alcántara, así como con una reflexión acerca del futuro de la institución de la Liquidación de Averías a cargo del Presidente de AELA, D. Angel Galván.

**EL MAR Y LA VIDA** es el título del capítulo décimo. Un apartado dedicado a la lectura que incluye un amplio repaso por la literatura del mar y una emotiva selección de poemas.

La música y la pintura también forman parte de este capítulo, en el que se dedica un apartado a los maestros que escogieron el mar como escenario para expresar su arte. ■



# Sumario

## MAR 387

### PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2001

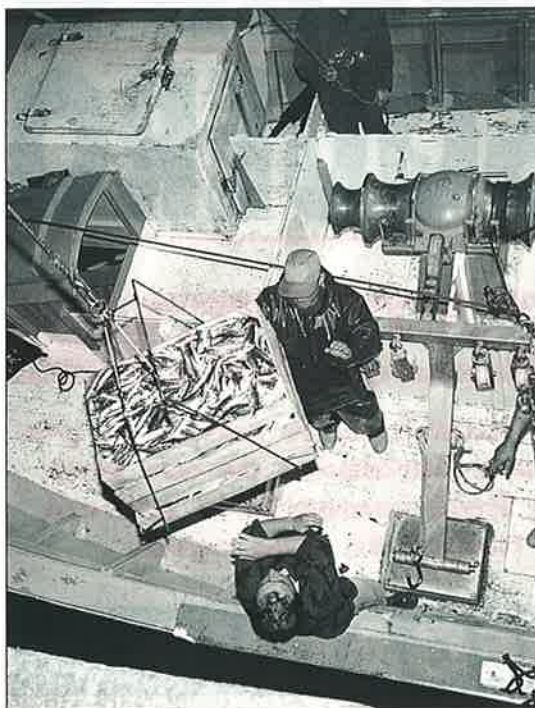
Los Presupuestos de la Seguridad Social para el próximo año ascenderán a 15,7 billones de pesetas, con un crecimiento del 8%.

### ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

Casi un año después de que finalizase el acuerdo pesquero con Marruecos, Rabat presentó en Bruselas su primera propuesta para renovar este compromiso.

### REPARTO DE CUOTAS EN NAFO

España mejoró sus posiciones en el nuevo reparto de cuotas de pesca en el Atlántico Norte.



<b>6</b>	Marruecos presentó su propuesta de acuerdo pesquero
<b>8</b>	El "Arosa" naufragó en el Gran Sol
<b>10</b>	Barbate busca alternativas a la pesca
<b>14</b>	España mejora posibilidades de pesca en Nafo
<b>18</b>	La Xunta hace una propuesta para reformar la PCP
<b>22</b>	Los orígenes de la Seguridad Social
<b>24</b>	Jornadas del ISM en Colombia
<b>26</b>	El Parlamento Europeo debate la seguridad en la pesca
<b>32</b>	Presupuestos de la Seguridad Social 2001
<b>40</b>	100 años de la Seguridad Social
<b>47</b>	Algeciras inaugura nuevo muelle
<b>48</b>	Operación Paso del Estrecho 2000
<b>50</b>	La degradación de la capa de ozono afecta negativamente a la pesca
<b>56</b>	Los prácticos de puertos defienden su futuro
<b>58</b>	Repsol firma el supercontrato con astilleros
<b>60</b>	España cumple sobradamente la inspección de buques
<b>62</b>	Un astillero español construye el velero más lujoso del mundo
<b>64</b>	Los corrales de pesca de Chipiona
<b>68</b>	De costa a costa
<b>72</b>	Páginas médicas
<b>74</b>	Noticias breves / Agenda

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

Directora general: María Antonia Lucena.

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: Puigxurriquer, 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. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. 985 32 51 03.

Gulpízcua: 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. 961 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: Churruca, 2. - Tel. 91 591 99 00. 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. Sotileza, 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. N.I.P.O.: 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.

**Casi un año después de que finalizase el compromiso anterior**

# MARRUECOS PRESENTÓ SU PROPUESTA DE ACUERDO PESQUERO

Casi un año después de finalizar el acuerdo pesquero con Marruecos y que la flota comunitaria, fundamentalmente española y portuguesa, tuviera que regresar a puerto, Rabat presentó el pasado 30 de octubre su propuesta inicial para la renovación del compromiso anterior con la Unión Europea. Se trata de un primer documento sobre el que ambas partes, Bruselas y Marruecos, deberán desarrollar las negociaciones en las próximas semanas.

En principio, el documento marroquí ha sido calificado por la Administración española como totalmente insuficiente.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, considera el mismo de inaceptable para los intereses de la flota y espera que en el transcurso de las negociaciones se puedan lograr mejoras para el sector.

# ACUERDO PESQUERO

## POSITIVO

**En contra de lo reiterado por las autoridades de ese país, la flota comunitaria volverá a faenar en esas aguas**

## NEGATIVO

**Rabat quiere imponer fuertes recortes en barcos y capturas**

La propuesta presentada por Marruecos en Bruselas tiene de positivo que las autoridades de Rabat, en contra de las manifestaciones hechas reiteradamente en los últimos meses, aceptan que la flota comunitaria pueda volver a faenar en esas aguas. En la parte negativa, se halla el endurecimiento de las condiciones en materia de barcos y capturas que pretenden Marruecos.

La presentación de la oferta marroquí a las autoridades comunitarias supone el inicio de las negociaciones reales entre Bruselas y Rabat tras un largo parón que ha durado prácticamente once meses. En medios comunitarios, a pesar de la dureza de las posiciones planteadas por Marruecos hay un cierto optimismo para mejorar las condiciones para la flota así como la posibilidad de finali-



zar las mismas antes de finales de año.

En los últimos meses, Bruselas ha llevado a cabo numerosas gestiones para lograr que Marruecos fijara su posición sobre la renovación del acuerdo así como un calendario de negociaciones. Ante los largos silencios de las autoridades de Rabat al final se tuvo que emplear a fondo el comisario comunitario de Pesca Franz Fischler, quien giró una visita a Rabat el pasado mes de octubre donde se entrevistó tanto con el primer ministro Abderraman Yosufi como con el monarca alauita Mohamed VI. Los resultados de ese encuentro se tradujeron unas semanas más tarde en la presentación por parte de Rabat de su oferta negociadora. Cabe señalar también que en las



próximas semanas Bruselas y Rabat deben desarrollar negociaciones para renovar el actual acuerdo de asociación y donde Marruecos pretende mejorar sensiblemente sus posibilidades de exportación de sus productos agrícolas. Bruselas y Rabat han coincidido sin embargo que ambas negociaciones son diferentes y que no guardan ninguna relación.

La primera propuesta presentada por Marruecos en Bruselas para la renovación del anterior acuerdo pesquero se halla en línea con las que han venido presentando las autoridades de ese país durante los últimos años para la renovación de otros compromisos. Rabat pretende en líneas generales seguir con el ajuste del esfuerzo pesquero de la flota comunitaria en sus

aguas y, por otra parte, tratar de implicar más a la Unión Europea en el sector de la pesca en ese país para que los procesos de descarga y manipulación se hagan en sus puertos.

Un dato positivo, tal como se había puesto las cosas por las autoridades de Rabat, es que la propuesta accede a la renovación del acuerdo para que la flota comunitaria siga faenando en sus aguas. Sin embargo, Marruecos ha puesto sobre la mesa la necesidad de aplicar importantes recortes en la actividad de los pesqueros justificando esta posición con el fin de proteger los recursos de esos caladeros.

Rabat pretende que el nuevo acuerdo pesquero tenga solamente una vigencia de

dos años en lugar de los cuatro que han tenido los anteriores. En materia de actividad de la flota, Marruecos quiere aplicar recortes en una doble dirección. De un lado, se quiere reducir el número de barcos, aunque no hay cifras muy fiables sobre ese objetivo. Se habla de que el número de embarcaciones baje de las 400 teóricas que operan en la actualidad a solamente un centenar. Por otra parte, también se quieren reducir las cuotas especialmente para los cefalopoderos y marisqueros al igual que para la flota artesanal en Canarias. Rabat ha señalado su intención de implantar una política de cuotas, algo similar a lo que hace cada año la Unión Europea en sus aguas y de llevar unos mayores controles sobre la actividad de las flotas.

En la misma línea de las negociaciones para renovar los acuerdos anteriores, Marruecos plantea la necesidad de que la flota pesquera y las autoridades de Bruselas se impliquen más en el desarrollo pesquero de ese país. Para ello se plantea la obligación de aumentar las descargas de la pesca en sus puertos, algo que en el acuerdo anterior solamente cumplían 25 barcos del total de la flota de cefalópodos. Marruecos sigue en su empeño de que se potencie el desarrollo de empresas mixtas y que se concedan apoyos para desarrollar la infraestructura de sus puertos actualmente totalmente insuficientes para almacenar las capturas de las flotas.

Las autoridades de Rabat aspiran a que se mantenga como mínimo la ayuda actual de 21.000 millones de pesetas por pescar menos y reclaman un incremento del 50% en el canon de unos 2.500 millones de pesetas pagados por los armadores. Igualmente solicitan que siga aumentando el porcentaje de trabajadores de Marruecos en los pesqueros hasta llegar al 25% del total del personal embarcado.

Los trabajadores y los armadores afectados por la parada de la flota desde el 30 de noviembre del pasado año siguen percibiendo las ayudas aprobadas por la Administración para compensar su pérdida de actividad. La ayuda para los trabajadores es de 151.000 pesetas y en el caso de los armadores se abona una media de unos 2,7 millones por barco, en función del tamaño de cada embarcación. En principio, hay aprobadas ayudas hasta el final de año. Caso de que no hubiera un nuevo acuerdo para aquella fecha, la Administración ya ha previsto un fondo para mantener los apoyos. ■

Vidal Maté



Ricardo Arias fue el único superviviente del naufragio.

## Personal del ISM asistió a los familiares de los tripulantes

El pesquero "Arosa", con base en Marín (Pontevedra) y bandera británica, se hundió en la madrugada del 3 de octubre en aguas de la bahía de Galway, en la costa oeste de Irlanda, llevándose consigo a doce de sus tripulantes. Sólo un marinero consiguió sobrevivir al siniestro. Seis cuerpos fueron rescatados del mar y otros seis permanecen desaparecidos. El naufragio ha abierto la discusión sobre la siniestralidad laboral en la flota pesquera y sobre la necesidad de mejorar los niveles de inspección, especialmente en los buques de más antigüedad. Como es habitual, el ISM ha puesto en marcha las ayudas sociales en beneficio de los familiares de los tripulantes fallecidos o desaparecidos.

# UN SOLO SUPERVIVIENTE EN EL NAUFRAGIO DEL

# PESQUERO "AROSA" EN AGUAS DE GRAN SOL

El pesquero "Arosa", de la armadora Pesquera Mar de Udra, S.L., domiciliada en Bueu (Pontevedra), y matriculado en Gran Bretaña, se hundió cuando se dirigía a la bahía de Galway, en la isla de Doneguddle, al oeste de Irlanda. El arrastrero faenaba en aguas del Gran Sol y estaba a punto de concluir la marea. Había sido construido en un astillero gijonés hace 26 años.

La tripulación estaba integrada por trece personas, diez de las cuales eran de nacionalidad española, uno de Ghana y dos de Santo Tomé. Únicamente el marinero Ricardo Arias García, de Marín (Pontevedra), consiguió salvarse. Los servicios de auxi-

lio irlandeses rescataron los cuerpos sin vida de Ramón Pardo Juncal, patrón de pesca, de Bueu (Pontevedra); Eugenio Díaz Carracelas, patrón de costa, de Marín (Pontevedra); José Ramón García Figueroa, cocinero, de Cangas (Pontevedra); Julián Soto Fuentes, contra-

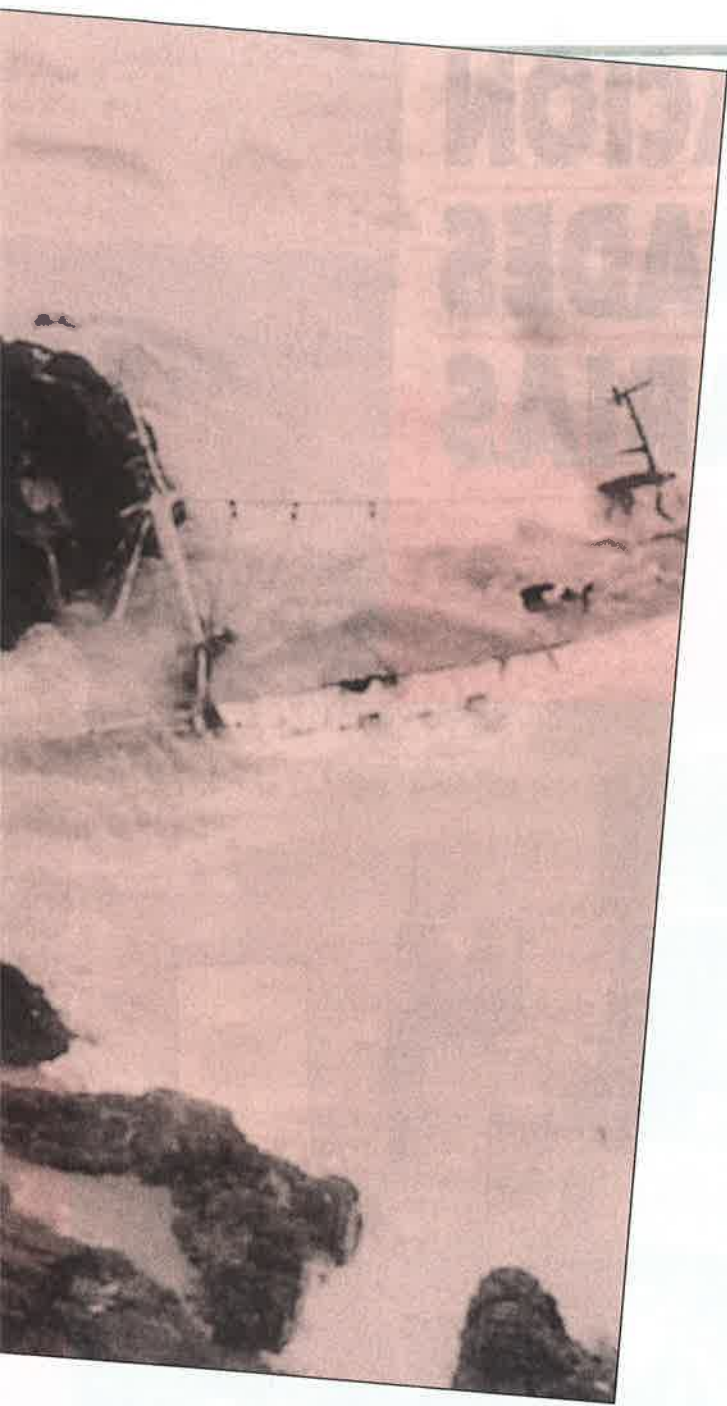
estre, de Marín; Alfredo Estévez García, motorista, de Bueu; y José A. Ferreiros Pérez, marinero, de Lousame (A Coruña). Pese a los esfuerzos de la Marina irlandesa, permanecen desaparecidos Sebastián Vaz de Almeida, engrasador, de Santo Tomé y Príncipe; Ricardo Arias

García, marinero, de Marín; Luis Miguel Vidal Rivadulla, marinero, de Pontevedra; Francisco Filgueira Fernández, marinero, de Marín; Albertino Merculano da Costa, marinero, de Santo Tomé y Príncipe; Orlando Soares, marinero, de Ghana; y Jesús Lafuente Chazo, marinero, de Pontecesures (Pontevedra).

Desde que se tuvo conocimiento del siniestro, se suscitó la controversia acerca de las causas del naufragio. Los armadores, Daniel Martínez y Manuel Barreiro, sostienen







que el barco, de 26 años de antigüedad, se encontraba en buenas condiciones, nunca había sufrido un percance, y había superado todas las revisiones, la última de ellas en diciembre de 1999, en el puerto inglés de Millford Haven, donde estaba matriculado. En esta revisión se habría encontrado un pequeño agujero en el casco del "Arosa" que, según insisten los armadores, habría sido reparado inmediatamente. Familiares de los tripulantes fallecidos sostienen, por contra, que la avería no fue repa-

rada adecuadamente, y la vía de agua, junto a las malas condiciones de la mar, estaría en la causa del naufragio.

Las organizaciones profesionales y las centrales sindicales reclamaron una mejora en la inspección y que ésta se extendiera a todos los barcos que operan con pabellón de países comunitarios. El eurodiputado popular Manuel Pérez dirigió una pregunta a la Comisión Europea solicitando se incrementara la seguridad de los trabajadores del

mar. La Xunta de Galicia reclama del Gobierno que la inspección en los puertos españoles alcance también a los pesqueros que operan con pabellón de terceros países.

### Ayudas del ISM

Desde que se tuvo conocimiento del hundimiento del "Arosa" los servicios asistenciales de las tres Direcciones Provinciales del Instituto en Vigo, Vilagarcía de Arosa y A Coruña contactaron con las familias de los tripulantes de sus respectivas áreas y, en algunos casos, iniciaron la tramitación de ayudas previstas para los huérfanos de los trabajadores del mar.

Asimismo, el ISM desplazó a Irlanda al técnico laboral marítimo Jaime Martín de los Ríos para valorar la situación de las labores de rescate de los tripulantes del pesquero. Posteriormente, envió a la trabajadora social Alejandra Vallejo para asistir a los familiares de los tripulantes que se habían trasladado a Irlanda y acompañarles en la repatriación de los cadáveres, el 12 de octubre. Los directores provinciales de Vigo, Vilagarcía de Arousa y A Coruña acudieron al aeropuerto de Santiago para expresar su apoyo a los familiares de los tripulantes muertos.

Finalmente, el secretario general del Instituto Social de la Marina, Armando Gracia Santamaría, en representación de la directora general, M.<sup>a</sup> Antonia Lucena Varea, asistió al funeral conjunto celebrado el sábado 14 de octubre en el Templo Nuevo de Marín (Pontevedra), en memoria de los marineros muertos. Al acto religioso, que fue oficiado por el obispo auxiliar de Santiago Luis Quinteiro Fiuza, asistieron también el secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Samuel Juárez, y el conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Amancio Landín, entre otras autoridades.

Además de las actuaciones de apoyo personal, el ISM tiene establecidas con carácter general ayudas de 100.000 pesetas a las familias de los marineros muertos y de 300.000 pesetas a las familias de los marineros desaparecidos, al margen de las prestaciones económicas a las que tengan derecho con carácter general dentro del Sistema de la Seguridad Social por su afiliación al Régimen Especial del Mar. Como es sabido, la cuantía de la ayuda es mayor para las familias de marineros desaparecidos debido a que en caso de desaparición no pueden percibir las pensiones hasta que no se produce la declaración oficial de fallecimiento, para lo cual es necesario esperar tres meses.

### Un mal año

El año 2000 arroja un balance extremadamente negativo en lo que concierne a la siniestralidad laboral en el mar. Tres naufragios, los del "Zafir", el "Panchito" y ahora el "Arosa", elevan a una treintena la relación de marineros españoles fallecidos este año en el mar, la mayor parte de ellos de procedencia gallega. El primero, un carguero portugués abanderado en Madeira, naufragó el 14 de febrero frente a la costa italiana del Mar Jónico, tras colisionar con el mercante italiano "Espresso Catania", ocasionando trece muertos. El "Panchito", pesquero matriculado en Laxe (A Coruña), se hundió el 20 de marzo frente a la costa gallega con sus cinco tripulantes. Más recientemente, en el naufragio del pesquero "Amur" en aguas del Océano Índico, ocurrido el 9 de octubre, desaparecía un marinero lucense afincado en Chile, José Duarte Prieto. ■

M. V.

# LA ADMINISTRACIÓN BUSCA ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS A LA PESCA

Representantes del Ministerio de Agricultura, a través del FROM, de la Junta de Andalucía y del Ayuntamiento de Barbate, han puesto en marcha en esta localidad gaditana el llamado Foro Pesquero, por el que se trata de buscar actividades complementarias a la pesca. En principio, se han presentado y debatido un total de 14 proyectos con una inversión de casi 500 millones de pesetas relacionados con las actividades turísticas, la acuicultura y el sector de las conservas. Para los representantes de las diferentes Administraciones, lo importante es que se ha dado un primer paso para concienciar a la población de que no solamente es posible sino necesaria una diversificación de actividades económicas y evitar la total dependencia de la pesca extractiva, como ha sucedido en el pasado en muchas localidades de la costa.



**P**escar ha sido para muchas poblaciones costeras españolas la principal fuente de los recursos económicos y motor de toda su actividad socioeconómica. Sin embargo, a medida que se han ido reduciendo los recursos en los caladeros nacionales o se han producido problemas para operar en otras aguas, como sucede en este momento en el caso de Marruecos, la actividad pesquera ha ido perdiendo impor-



tancia y se hace necesaria la búsqueda de otras actividades complementarias que permitan una continuidad en el desarrollo económico de esas zonas.

De acuerdo con esta situación, durante los últimos meses se han desarrollado un total de cinco encuentros para debatir posibles salidas alternativas que permitan el mantenimiento del empleo. En esas jornadas se ha debatido cuestiones como las actividades turísticas ligadas a la pesca, como se hace en otros puertos del Mediterráneo, actividades en la acuicultura, integración de la mujer en el ámbito pesquero y la promoción industrial de la zona de Barbate. Esta iniciativa se pretende extender a otras zonas y localidades muy concretas donde la pesca tiene un carácter dominan-

## **El Ministerio de Agricultura, a través del FROM, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Barbate, desarrolló un debate en esta localidad andaluza.**

te a la hora de dar empleo y que, por unas u otras razones, tiene problemas para su mantenimiento.

Los debates sobre las actividades complementarias a la actividad de la pesca en Barbate se han venido desarrollando durante los últimos meses y los mismos han contado con la presencia de expertos de la Administración, teóricos del sector, así como con representantes del sector

que ya tienen en marcha experiencias similares en otras zonas.

El primero de los encuentros tuvo como cuestión de debate la actividad turística ligada a la pesca y contó con la presencia de Eladio Santaella de la Secretaría General de Pesca Marítima, Eliseo Miranda, de la Dirección General de la Marina Mercante, y Juan María Sanabria, de la Secretaría General de Turis-

mo. El sector de la pesca de Barbate señaló su disposición a contribuir en el desarrollo del turismo, siempre que desde las Administraciones públicas se facilitasen las reformas necesarias para ello.

Según se desprendió de los debates, existe un nicho de mercado muy definido como "turismo activo" que podría centrarse en visitas a las faenas de pesca, comercialización, elaboración de productos, tareas de avituallamiento, etc. Uno de los puntos analizados fue la posibilidad de que los turistas pudieran pasar un día en una embarcación pesquera. Parece que en este punto existen algunas dificultades, de acuerdo con la normativa vigente, si bien se consideró la posibilidad de introducir modificaciones a la misma. La posibilidad de cambiar unos barcos de lista para actividades de recreo o deportivas frente a su actividad actual de pesqueros fue rechazada por el sector al considerar que de esa forma se perderían los derechos de pesca que poseen en la actualidad. En el caso concreto de Barbate, un problema añadido, aunque también es una posibilidad más de actividad complementaria, es la falta de instalaciones hoteleras.

Un segundo encuentro estuvo dedicado a las posibilidades de desarrollo de la acuicultura en la zona, y contó con la participación de Eladio Santaella, de la Secretaría General de Pesca Marítima y experto en el sector, Antonio Marzoa, patrón mayor de la Cofradía de Arenys de Mar y presidente de la Unión de Cooperativas del Mar, y Carmen Gallego, de la Asociación Gallega de Mariscadoras. Hasta la fecha, el desarrollo de la acuicultura ha encontrado dificultades en Barbate. Hay sin embargo varios proyectos para la zona

para los que se requiere la ayuda de las diferentes Administraciones.

Un tercer encuentro estuvo dirigido a la búsqueda de nuevas fórmulas para la integración de la mujer en el ámbito de la pesca. Sobre esta cuestión versaron las ponencias de Antonio Crespo, de la Secretaría General de Pesca Marítima. Helena Herbello de Anfaco, expuso el contenido del proyecto Mytilus como una iniciativa para promover el empleo femenino en el sector transformador de los productos del mar. Mari Mar Villarejo, del Fondo de Formación, presentó el proyecto Garum, una acción que ya se desarrolla en varias localidades andaluzas y que está destinada a formar mujeres pertenecientes al sector pesquero en la gerencia de empresas familiares.

Finalmente, un cuarto encuentro se dedicó a la promoción industrial pesquera en la zona de barbate. Todas las intervenciones estuvieron dirigidas hacia las posibilidades de crear empresas de transformación en la zona y a conocer las posibilidades de ayuda en cada caso. José Manuel Allo, gerente de la Asociación Nacional de Industrias de Transformación de Productos del Mar, hizo un análisis sobre la actividad actual de las industrias de transformación de los productos marinos y los retos del futuro. Gabriel Ocaña, del FROM, explicó los cambios en las tendencias del consumo de pescado en España, la existencia de nuevos productos, las diferentes presentaciones y las posibilidades que se ofrecen en este campo para crear industrias pesqueras para cubrir ese nicho de mercado. Jesús Martínez, de La Barbateña, comentó su experiencia como creador de una empresa de transformación artesanal de salazones y conservas. Finalmente, Luis Ruíz, de Peru-

masa, explicó su proyecto para crear una empresa dedicada a la congelación de pescado. En el caso concreto de Barbate, parece que una de las principales dificultades que se deben superar es la no disponibilidad de sueldo con esos fines. Esta carencia está provocando que algunas empresas opten por instalarse en Vejer de la Frontera en lugar de Barbate

### Los proyectos

Una segunda fase del Foro de Barbate fue el análisis de los diferentes proyectos presentados que suponen una inversión cercana a los 500 millones de pesetas con posibilidad de aportar cerca de un centenar de puestos de trabajo directos.

Los proyectos analizados fueron los siguientes:

Pesca de enteros.— Antonia Sánchez plantea un proyecto en la zona de Marismas de Barbate para la pesca deportiva de enteros. La inversión sería de entre 34 y 40 millones de pesetas con la creación de entre ocho y 10 puestos de trabajo. Según consta en el proyecto, el club recogería una zona de acuicultura extensi-



va, alevines de diferentes especies que una vez criados pasarían a la zona de pesca deportiva.

Un segundo proyecto presentado es el denominado Tapes. En principio se presenta como responsable del proyecto el propio Ayuntamiento de Barbate con una inversión prevista de 154 millones de pesetas.

El proyecto está destinado al engorde y la cría de almejas.

Con una inversión prevista de entre 50 y 60 millones de pesetas Ramon Ronda plantea un proyecto para una factoría de salazones artesanales de almadraba en barrica de madera tales como mojama, hueva, bonito, buche tripa, marrajo seco y



## Se han estudiado 14 proyectos de inversión relacionados con el turismo, la acuicultura y la industria conservera con una inversión de casi 500 millones de pesetas



melva. En la actualidad desarrolla su actividad en la zona del casco urbano y por razones de espacio y de adecuación a nuevas tecnologías se quiere instalar fuera. Aporta tres o cuatro puestos de trabajo.

Para el desarrollo de un proyecto para el cultivo de equinodermos, captura, cultivo y comercialización de eri-

zo y ortiga, la empresa Explorama presenta un proyecto con una inversión de 26 millones de pesetas. Este proyecto se fundamenta en la demanda de este tipo de productos en Japón.

Con el fin de engordar ro-daballo, María Romero presentó un proyecto con una inversión de entre 30 y 40 millones de pesetas.

Para la producción de salazones artesanales de sardina y boquerón, Francisca Oliva presentó un proyecto con una inversión prevista de 10,4 millones de pesetas con posibilidad de ofrecer tres puestos de trabajo.

Bajo la denominación de Sarcoba, Luis Ruiz presentó un proyecto con una inversión de 134 millones de pesetas para poner en marcha una factoría de conservas y congelados.

Rafael Guirao presentó el proyecto Acuilán para la cría integral de langostinos.

Bajo la denominación "Trafalgar 2000", Manuel Malia presentó un proyecto para dar paseos en barcos de recreo con una inversión de 23,7 millones de pesetas y la creación de cuatro puestos de trabajo. El proyecto se ubicaría en el puerto de Barbate.

La Organización de Productores Pesqueros OP-37 presentó un proyecto piloto para el cultivo del mejillón mediante la instalación de tres bateas en la bahía de Barbate con un presupuesto de 54 millones de pesetas y seis puestos de trabajo. ■



Vidal Maté

**DE ACUERDO CON LAS PETICIONES  
DE LA FLOTA ESPAÑOLA**

# NAFO ADMITE EL TAC DE 40.000 TONELADAS DE FLETÁN NEGRO

La Organización de Pesquerías del Atlántico Norte (NAFO) ha establecido en 40.000 toneladas el total admisible de capturas (TAC) para el año 2001, con un incremento de 5.000 sobre las de este año. A España se le asigna una cuota de 10.954 toneladas, lo que supone un 14% más que la cuota disponible este año. En su reunión anual NAFO ha mantenido la moratoria sobre las principales especies demersales: bacalao, platija, mendo y capelán, y la aumentado en 3.000 toneladas el TAC de limanda.

La reunión anual de NAFO ha aceptado el criterio que ha venido defendiendo la representación española en años anteriores y en la última reunión respecto al fletán negro, en el sentido de que el estado de la pesquería admitía un aumento del nivel de capturas hasta las 40.000 toneladas. El Consejo Científico, presidido por Bill Brodie (Canadá), ha expresado su optimismo sobre la recuperación del stock. No obstante, la Comisión de Pesquerías, bajo la presidencia de P. Gullestad (Noruega), ha fijado una serie de medidas técnicas referidas a las capturas incidentales y el compromiso de que el próximo año se examinarán un conjunto de medidas sobre protección de las poblaciones de inmaduros.

El total admisible de capturas

para el fletán negro se ha fijado, pues, en 40.000 toneladas. No obstante, según la clave de reparto aprobada en la reunión del pasado año, esta cantidad corresponde a las capturas del área de gestión NAFO y a las de la zona económica exclusiva de Canadá, en las que este país se reserva 10.360 toneladas. (A éstas se añaden las 4.446 que le corresponden en el reparto del área NAFO.) Las capturas en el área NAFO durante el 2001 no excederán las 29.640 toneladas, de las cuales 16.406 corresponden a la Unión Europea y, de esta cuota, 10.964 a España, el 14% más que el volumen adjudicado para este año. Japón podrá capturar 3.038 toneladas; Rusia, 3.779, y otros países, 1.971. Del volumen total, Canadá asume el 37%; España, el 27,4%; el resto de países comunitarios, el 13,6%, y los otros países NAFO, el 22%.





**Porcentualmente, Canadá asume el 37%, España el 27,4%, el resto de países comunitarios el 13,6% y los otros países NAFO el 22% de las capturas de fletán negro.**

Durante el 2000 para el fletán negro ha regido un TAC de 35.000 toneladas, de las que 9.065 se reservan para la zona exclusiva de Canadá, más 3.890 de la distribución del área NAFO; 25.935 corresponden al área de gestión NAFO y, de éstas, 14.355 a la Unión Europea. España ha dispuesto de una cuota de 9.592 toneladas; Japón, de 2.658; Rusia, de 3.301, y otros países, de 1.725 toneladas.

### Otras especies

El Consejo Científico examinó y evaluó el estado de los 19 stocks de peces en el área de gestión de NAFO y presentó sus conclusiones a la Comisión de Pesquerías. Las recomendaciones científicas aconsejaron la moratoria sobre las principales poblaciones demersales también para el año 2001 y con-

firmaron el incremento de la biomasa de fletán negro en las divisiones 2J y 3KLMNO, y de la limanda en la división 3LNO.

De acuerdo con estas recomendaciones, la Comisión de Pesquerías ha aumentado en 3.000 toneladas el TAC de limanda amarilla, en beneficio casi exclusivo de Canadá, que podrá capturar 12.675 toneladas. A la UE se le atribuyen 260. En el 2000 la cuota ha sido de 10.000 toneladas, y de éstas, 9.750 para Canadá y 200 para la Unión Europea.

Se mantienen en los niveles actuales las capturas de gallineta: 5.000 toneladas que se gestionarán mediante partes quincenales de capturas y de las que sólo se podrán capturar 2.500 toneladas antes del 1 de julio; calamar: 34.000 con apertura de la pesquería el 1 de julio; y camarón: 6.000 en la división 3L, 5.000 de las cuales se atribuyen a Canadá y las 1.000 restantes a razón de 67 toneladas a cada una de las partes contratantes.

En el 2001 se mantiene la prohibición de pesca directa de bacalao, platija americana, mendo y capelán.

### Pulso de Canadá

En el pulso soterrado que en las últimas reuniones viene manteniendo Canadá con la mayoría de partes contratantes de NAFO, por segunda vez ha tenido que asumir el reproche general por su obstinación en mantener el volumen de capturas de bacalao en su zona económica exclusiva, contra las recomendaciones científicas, que se oponen a cualquier pesca sobre una especie en estado de colapso.

Canadá se reserva un cupo de 7.000 toneladas de bacalao en sus aguas jurisdiccionales con el argumento de que están destinadas a la pesca artesanal de la flota de Terranova. Los países adscritos a NAFO le reprochan que estas capturas merman la eficacia de la moratoria impuesta en el resto de zonas sobre una pesquería que es común a las aguas internacionales y jurisdiccionales de aquel país. Por contra, Canadá ha logrado que prosperaran sus propuestas en el sentido de que los barcos tendrán que desplazarse cinco millas cuando las capturas incidentales superen el 5% de especies en moratoria o el 10% de especies reguladas.

En cuanto al fletán, especie sobre la que Canadá ha hecho una auténtica cuestión de Estado, no sólo se ha opuesto sistemáticamente al aumento de capturas, sino que sus propuestas a corto plazo pasan por un aumento del tamaño de las mallas de 130 a 145 milímetros, por el establecimiento de zonas de veda entre los 5 y los 50 metros de profundidad, la prohibición por encima de los 500 metros y la creación de zonas restringidas para la pesca.

### 22.ª reunión anual de NAFO

la reunión correspondiente al año 2000 era la vigésimosegunda

## TAC'S Y CUOTAS PARA EL AÑO 2001 (en toneladas)

Países contratantes	Gallineta	Limanda	Calamar	Camarón
	3M	3LNO	Subáreas 3+4	3L
Canadá	500	12.675	S.E. <sup>1</sup>	5.000
Cuba	1.750	-	510	67
Dinamarca <sup>2</sup>	69	-	-	67
Unión Europea	3.100	260	S.E.	67
Francia <sup>3</sup>	69	-	453	67
Islandia	-	-	-	67
Japón	400	-	510	67
Corea	69	-	453	67
Noruega	-	-	-	67
Polonia	-	-	227	67
Estonia	-	-	-	67
Letonia	-	-	-	67
Lituania	13.850 <sup>4</sup>	-	1.133 <sup>3</sup>	67
Rusia	-	-	-	67
Ucrania	-	-	-	67
Estados Unidos	69	-	453	67
Otros	124	65	794	
Total capturas permitidas	5.000	13.00	34.000	6.000

<sup>1</sup> Sin especificar. <sup>2</sup> Islas Feroe y Groenlandia. <sup>3</sup> St. Pierre y Miquelon. <sup>4</sup> Cuotas correspondientes a Estonia, Letonia, Lituania y Rusia.

de las celebradas por la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte. Convocada durante los días 18 al 22 de septiembre en Boston (Estados Unidos), bajo la presidencia de Enrique Oltuski (Cuba), contó con la asistencia de 220 participantes de dieciséis partes contratantes: Canadá, Cuba, Dinamarca, en representación de Groenlandia y las Islas Feroe, Estonia, Francia, en representación de Saint Pierre y Miquelon, Islandia, Japón, Corea, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia, Rusia, Ucrania, Estados Unidos y Unión Europea. Los intereses españoles se expresaron a través de una amplia presencia de la Administración pesquera, integrada en la delegación comunitaria, presidida ésta por el director general de Estructuras Emilio Mastracchio.

El Consejo General acordó que la reunión de 2001 tenga lugar en Cuba y aprobó la candidatura presentada por España para acoger la reunión anual de 2002.

Las convocatorias anteriores han tenido como sede, respectivamente, Dartmouth (Canadá) en 1999, Lisboa (Portugal) en 1998, St. John's (Canadá) en 1997, San Petersburgo (Rusia) en 1996, Halifax (Canadá) en 1995. ■

Mery Varona

## CINCO AÑOS DESPUÉS: SALTO AL PUNTO DE PARTIDA

La cifra de 40.000 toneladas ha sido una permanente reivindicación de la flota fletanera española, verdadera "descubridora" de esta pesquería hace una década.

En 1989 la flota española de altura, desalojada de las aguas de Namibia tras la independencia de aquel país, busca caladeros alternativos en las aguas de Flemish Cap. A partir de un informe del Instituto de Investigaciones Marinas, elaborado por Manuel Gómez Larrañeta, una parte de esta flota inicia campañas comerciales experimentales sobre el fletán negro, también conocido como "lenguado limón", en aguas profundas del Atlántico Noroeste gestionadas por NAFO.

Los esperanzadores resultados de las primeras campañas experimentales mueven a las Administraciones pesqueras española y comunitaria a apoyar sin reservas campañas experimentales más amplias que demostraron las posibilidades de la pesquería de fletán negro en aguas

**Las capturas de fletán negro en el área gestionada por NAFO durante el 2001 no excederán las 29.640 toneladas, de las cuales 16.406 corresponden a la Unión Europea y, de esta cuota, 10.964 a España.**



profundas internacionales de Atlántico Noroeste.

La flota acomete una reestructuración para adecuarse a la nueva pesquería, que obliga a inversiones cuantiosas. Se incorpora también una parte de la flota "platuxeira", barcos de medio porte que capturaban especies planas cada vez más escasas -platija, mendo o limanda.

La Administración pesquera española, con la colaboración del sector, elaboró un plan de ordenación y explotación de la pesquería con obje-





to de preservar el recurso. Los planes anuales de pesca establecían estrictos límites sobre el número de buques, la profundidad de las capturas, que impiden la pesca en fondos inferiores a los 800 metros, las capturas incidentales (by-catch), según las cuales se prohibía la captura de otras especies reguladas por NAFO (bacalao, platija, mendo, limanda y gallineta), y establecían asimismo el seguimiento científico mediante la obligatoriedad de embarcar observadores que hicieran un seguimiento y control sobre la biología y evolución de la biomasa del stock. En la misma línea se im-

### NAFO: Evolución de TAC's del fletán negro

	1998	1999	2000	2001
TAC	27.000	33.000	35.000	40.000
NAFO	20.000	24.444	25.935	29.640
UE	11.070	13.530	14.355	16.406
ESPAÑA	7.398	9.042	9.592	10.964

plantó un sistema específico de control e inspección estableciendo también la obligatoriedad de llevar a bordo observadores-inspectores del programa piloto de NAFO, que pudieran controlar el cumplimiento de las medidas técnicas y condiciones de pesca establecidas por la Organización, además del control de los desembarcos en puerto por parte de los inspectores de la Secretaría General de Pesca Marítima.

Hasta 1990 se capturaba una media anual de 12.900 toneladas de fletán negro en la zona económica exclusiva (ZEE) de Canadá. Entre 1982 y 1999 realizaron capturas, en cantidades no relevantes, Alemania Oriental, Islas Feroe, Japón, Polonia y la Unión Soviética.

**Ha aumentado en 3.000 toneladas el TAC de limanda amarilla, en beneficio casi exclusivo de Canadá, que podrá capturar 12.675 toneladas. A la UE se le atribuyen 260.**

Los buenos resultados pesqueros y la excelente aceptación de la especie en el mercado empujó el desarrollo de una nueva pesquería para la flota congeladora en aguas profundas del Atlántico en la que encontraron acomodo unos cuarenta congeladores, la mayoría con base en puertos gallegos. Una parte de las capturas se comercializan en el mercado español pero la mayor parte se destina al mercado exterior -Japón, Taiwan, Italia, Francia, Holanda y Suiza-, prácticamente todo congelado, entero o fileteado. Entre 1992 y 1993 las capturas se elevan alrededor de las 62.000 toneladas, según datos de NAFO, de las que 40.000 corresponden a la flota española y unas 7.000 a los barcos portugueses.

La flota comunitaria, sin embargo, no gozaba del aprecio de Canadá, a quien el sector acusaba reiteradamente de acoso bajo fórmulas diversas que incluyen modificaciones legislativas, como es la ampliación de sus ámbitos de control, inspección y sanción más allá de las 200 millas de sus aguas jurisdiccionales.

El apresamiento del *Estai* en 1995 desencadenó la llamada guerra del fletán, en la que Canadá acusaba a la flota española de esquilmar la pesquería. En septiembre de aquel año Canadá logró que la Comisión anual de NAFO estableciera por primera vez un TAC para esta especie de 27.000 toneladas, por debajo incluso de las recomendaciones del Consejo Científico de la Organización, que sugería no sobrepasar las 40.000 toneladas. Los armadores españoles reprocharon entonces a la delegación comunitaria haberse desentendido de los intereses de la flota española, desplazando a unos negociadores de segundo nivel que se limitaron a abstenerse frente a la fuerte reducción impuesta por Canadá.

En 1996 y 1997 los armadores de los buques fletaneros insistieron en su petición de aumentar el TAC, apoyados en los informes científicos que señalaban el buen estado del stock, y respaldados por la Administración pesquera española. Pero, una vez más, las pretensiones españolas quedaron diluidas en la delegación comunitaria y se mantuvo el TAC en las 27.000 toneladas.

Finalmente, en la reunión de Lisboa de 1998 se aumentó el TAC en 6.000 toneladas, pasando de 27.000 a 33.000 el volumen de capturas en vigor durante 1999. España, que hasta entonces disponía de unas posibilidades de captura de 7.398 toneladas, aumentó su cuota en 1.644, en total 9.042. Una vez rota la tendencia y logrado un cierto equilibrio en NAFO, frente al control absoluto por parte de Canadá, en los dos años siguientes se ha mantenido el aumento: 35.000 toneladas en el 2000 y 40.000 en el 2001. A España le han correspondido 9.592 toneladas este año y dispondrá de 10.964 el próximo.

Han tenido que pasar cinco años para que NAFO reconozca la justeza de las peticiones de la flota española de 40.000 toneladas, dado el buen estado de la pesquería. ■

M.V.

## LA XUNTA PRESENTÓ SU PROPUESTA DE REFORMA EN BRUSELAS

# GALICIA PLA

**L**a reforma de la PCP, que debe estar en vigor a partir de enero del año 2002, constituye en este momento uno de los debates más importantes en el conjunto del sector, desde los sindicatos, organizaciones de armadores, Administraciones autonómicas y el propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se espera que, en los próximos meses, todos los documentos aportados a Bruselas comiencen a tomar forma en una propuesta comunitaria para entrar en el fondo del debate. Para España, se trata de una reforma muy importante en cuanto estamos hablando de la mayor flota comunitaria pesquera y también de la que necesita las aguas de otros países para el desarrollo de su actividad. En el momento del ingreso en la Unión Europea, los países del norte impusieron en 1986 unas duras condiciones para el trabajo de la flota española, discriminaciones que se fueron superando progresivamente y que prácticamente han desaparecido en la actualidad en sus aspectos más importantes.

De acuerdo con el proceso impuesto para acceder a la PCP, el sector de la pesca en España no tiene un buen recuerdo de la regulación comunitaria y trata de introducir mejoras importantes para la gestión más racional de los recursos pesqueros en esas aguas. En su documento-propuesta, la Xunta de Galicia parte de que la actual regulación comunitaria del sector ha sido un fracaso al ser una política "marcadamente provisional, ineficiente, ineficaz,



# EN LA POLÍTICA

La Xunta de Galicia ha presentado en Bruselas al comisario de Pesca Franz Fischler un documento-propuesta para la reforma en los próximos meses de la Política Común de Pesca (PCP). Esta propuesta gallega, la primera zona pesquera

de toda la Unión Europea, plantea un vuelco total en la política de gestión de los recursos, sustituyendo el sistema actual de cuotas por países por las cuotas o los derechos individuales a las empresas con posibilidad de su transferencia.

# NTEA UN VUELCO



asentada sobre pilares con objetivos incoherentes y, en parte, contradictoria con los mismos principios comunitarios". Entre otras cuestiones, la Xunta de Galicia denuncia que se sigan manteniendo desigualdades a la hora de acceder a caladeros como el Box y la mala regulación del espacio entre las 6 y las 12 millas. Para la Xunta, la política de conservación no ha funcionado y reclama un mayor peso del sector a la hora de tomar decisiones sobre la actividad en un caladero. El actual sistema de TACs y cuotas ha potenciado el grave problema de

Frente a la asignación de cuotas por países, se propone un sistema de gestión de recursos con derechos individuales por empresas que podrían transferir sus cuotas.

# OMÚN DE PESCA

La Xunta defiende igualmente la distribución plurianual de las cuotas para facilitar la gestión empresarial de las mismas en lugar de que sigan siendo anuales, así como la libertad de acceso por parte de todos a todos los caladeros y una gestión diferente

para las aguas entre las 6 y las 12 millas. Los responsables de la pesca gallegos consideran que la Política Común de Pesca en los últimos 17 años ha sido un fracaso, razón por la cual es indispensable un cambio radical en su gestión.

los descartes. El principio de estabilidad relativa ha introducido graves ineficiencias en la asignación de cuotas. La política de estructuras ha contribuido a la modernización del sector, pero ha fracasado en su objetivo fundamental de adaptar la capacidad pesquera a los recursos disponibles, aumentando aún más los desequilibrios entre flotas y recursos. La política de mercados no ha sido capaz de solucionar problemas de desequilibrios graves. La política de recursos externos, aunque ha logrado algunos éxitos parciales, no ha conseguido eliminar muchas limitaciones arbitrarias que sigue sufriendo la flota para acceder a caladeros de aguas lejanas. El sistema de control comunitario es precario y heterogéneo. Se ha mejorado la acuicultura, si bien hay un gran margen para mejorar y lograr que esta

## Se pide la total eliminación de barreras para acceso a caladeros y una nueva gestión para las aguas entre las 6 y las 12 millas.

actividad sea realmente una alternativa a la pesca extractiva. En política institucional, desde la Xunta se estima que las decisiones comunitarias están claramente mediatizadas por intereses concretos y puntuales de los Estados miembros que se ponen por encima de estrategias de gestión a largo plazo.

### Alternativas gallegas

Frente a los problemas que arrastra actualmente la Política Común de Pesca, desde la Xunta de Galicia se ha presentado en Bruselas toda una alternativa de medidas encabezado por un Sistema Comunitario de Derechos Individuales para la gestión de la actividad de la pesca en esas aguas. La Xunta tiene entre sus objetivos lograr una gestión más eficaz, transparente y factible. Este sistema de derechos individuales supone la realización de reformas en la política de gestión así como de las propias instituciones. Los responsables de la política pesquera en Galicia plantean así un vuelco sobre el mecanismo actual de cuotas por países. Se aboga por una explotación más racional de los recursos, pero entendiendo que ello no es consecuencia de la circulación del sector extractivo a un puerto o a una región determinada.

Junto a esta propuesta importante por lo que supone de ruptura respecto a la política que se ha seguido en los años precedentes, la Xunta propugna igualmente una política pesquera en el marco comunitario dominada por la

libertad de acceso a los recursos. Hay una total oposición a que sigan las discriminaciones que hubo en el pasado y que en algunos puntos se mantienen en la actualidad. Para la Xunta, la gestión de las aguas comunitarias debe incluir todas ellas y no tiene sentido que se excluyan las que se hallan entre las 6 y las 12 millas. En la propuesta de la Xunta se plantea un nuevo régimen para estas aguas, hasta la fecha únicamente ba-

jo la jurisdicción de los Estados miembros.

Desde Galicia se defienden una serie de reformas institucionales y, sobre todo, la posibilidad de otorgar competencias a la Comisión, así como también un mayor protagonismo del propio sector.

En lo que afecta a la gestión de los recursos internos, la Xunta pone sobre la mesa

de la Comisión las bases para la nueva política pesquera comunitaria. Estas bases parten del principio de igualdad para el acceso a las aguas de la UE, sin que nadie pueda estar discriminado en razón de su nacionalidad o procedencia. Habría una distribución inicial de las posibilidades de pesca individuales a partir del principio de estabilidad relativa y tomando como referencia las cuotas estatales para su reparto entre





productos procedentes de terceros países.

Finalmente, en recursos externos, la política planteada desde la Xunta de Galicia tiene las ideas claras. Se reclama un mayor apoyo a las autoridades comunitarias para el desarrollo de estos compromisos en el marco de una cooperación más amplia. Se reclama un mayor apoyo a las autoridades comunitarias para el desarrollo de estos compromisos en el marco de una cooperación más amplia. Se aboga por unos acuerdos estables que hagan viables inversiones a medio y largo plazo en un clima de estabilidad. Igualmente se propugna un mayor peso de la Administración comunitaria en el marco de los convenios de organizaciones multilaterales. La Xunta estima que para lograr estos objetivos, es necesaria una reforma para mejorar sustancialmente los fondos destinados a estos fines.

En resumen, para la Xunta se debería ir a un sistema de gestión alternativo que

**Las cuotas se deberían asignar por periodos plurianuales que permitan una mejor gestión empresarial en lugar de los interrogantes que se plantean con la distribución anual actual.**

las empresas con licencia comunitaria sin necesidad de transferir la licencia.

En materia de medidas socioestructurales, la Xunta prevé el funcionamiento de medidas de acompañamiento para asegurar el desarrollo de una política de estructuras ligada a la posición de los caladeros. Hay que asegurar que se ha cumplido el último POP y que se han hecho efectivas las reducciones de los dere-

chos de pesca. Desde la Xunta se plantea finalmente la necesidad de llevar adelante una gestión específica de las pesquerías artesanales fuertemente ligadas a zonas rurales y al mantenimiento de los ecosistemas costeros.

En materia de regulación de mercados, la propuesta de la Xunta señala la necesidad de seguir trabajando para lograr unas estructuras más estables, transparentes y com-

petitivas. Entre otras medidas se propugna que se avance en materia de certificación de calidad con los avales de organismos públicos, en la posibilidad de establecer vínculos contractuales entre el sector extractivo y el resto de la cadena, el apoyo a la política de calidad como vehículo para mejorar las rentas, el cumplimiento de las normas sobre el etiquetado y, finalmente, los controles y una mayor regulación para los

fuera más eficiente que el actualmente en vigor basado en la PCP. Los responsables gallegos de pesca abogan por un sistema comunitario de derechos individuales frente a la actual distribución por Estados miembros. Para la Xunta, esta salida es perfectamente viable y resolvería los actuales problemas de la PCP, algo para lo que no está capacitada ni posee instrumentos la regulación actual. ■

**Vidal Maté**



# TRABAJO EDITA EN FACSIMIL LA LEY QUE DIO ORIGEN A LA SEGURIDAD SOCIAL

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha realizado una edición facsímil de los números de "La Gaceta de Madrid" en los que se publicó el texto original de la Ley de 1900 y su Reglamento que dieron origen a la actual Seguridad Social, de la que este año se está celebrando su primer centenario. Asimismo, ha editado también un texto actualizado de la Ley General de la Seguridad Social. Las ediciones se han llevado a cabo en el marco de las distintas actuaciones que se vienen celebrando durante el presente año para recordar dicho acontecimiento y han sido auspiciadas por la Comisión para la Conmemoración del Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social en España.

El primero de estos documentos conmemorativos del Primer Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social en España es la edición facsímil de las páginas de "La Gaceta de Madrid" en las que se publicó la Ley de Accidentes de Trabajo de 31 de enero de 1900 y el posterior Real Decreto de 30 de julio del mismo año por el que se aprobaba el Reglamento de aplicación de dicha Ley. Los documentos están firmados por la Reina Regente en nombre de su hijo el Rey Alfonso XIII, que aún era menor de edad. Ambas normativas fueron firmadas a propuesta del entonces Ministro de la Gobernación, Eduardo Dato.

Según se explica en la presentación de esta edición facsímil, la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 surge en una etapa de la historia de España de especial trascendencia en el campo de la política social. Es, en efecto, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX cuando en

nuestro país se sientan las bases de la Legislación Laboral, de la Administración del Trabajo y de una previsión social que andando el tiempo se transformará en la Seguridad Social.

Desde mediados del siglo XIX, superando el estricto liberalismo en el que se había venido basando la actuación del Estado, los poderes públicos empezaron a vislumbrar en diversos países europeos la necesidad de intervenir en materia social con el fin de mejorar las condiciones vitales y laborales de la población trabajadora. Nuestro país se incorporará con algo de retraso a este movimiento con la Ley de Accidentes de Trabajo, conocida como "Ley Dato".

## La denominada "Ley Dato" fue sancionada por la Reina Regente, en nombre de su hijo menor de edad Alfonso XIII, en enero de 1900, y en principio sólo cubría los riesgos de los accidentes laborales.

Con anterioridad a la aparición de los seguros sociales existieron formas voluntarias de protección a través de Mutualidades Obreras, Cofradías, Hermandades, Sociedades de Socorros Mutuos, Cajas de Ahorros, etc., limitándose el papel social del Estado a la asistencia y beneficencia públicas. Sin embargo, desde la creación de la Comisión de Reformas Sociales en 1883, sobre todo del Instituto Nacio-



Estos organismos

públicos, con su opinión favorable a la previsión social, propician el tránsito a la época de los seguros sociales, que se extenderá a lo largo de diversas etapas de nuestra historia contemporánea.

Para el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "a la hora de valorar hoy, cien años después, este texto legal parecen especialmente relevantes dos hechos que no por conocidos dejan de tener importancia. El primer hecho a destacar es que la Ley supone la aceptación de la teoría del 'riesgo profesional' según la cual, y en palabras tomadas del preámbulo del proyecto de Ley que fuera presentado por las Cortes, los accidentes son considerados 'hechos inherentes a la explotación industrial', siendo por ello

nal de Previsión en la primera década del siglo XX, se van a operar importantes cambios en esta situación.

obligación del patrono cubrir ese riesgo 'como uno de los gastos de producción'. El segundo hecho importante es que con esta Ley se sienta el principio de la voluntariedad que presidirá la primera fase de la trayectoria histórica de la previsión social española. La Ley Dato inaugura, por tanto, una etapa de la previsión social española en la que se opta por fomentar los seguros sociales desde un filosofía voluntaria, si bien subvencionándolos por el estado. Es el período de la 'libertad subsidiada', que tiene su institución característica en el Instituto Nacional de Previsión".

"Al realzar este hito legislativo —señala Juan Carlos Aparicio— en tanto arranque de una historia centenaria, hemos considerado interesante publicar en edición conmemorativa el texto original de la Ley de 1900 y su Reglamento tal y como aparecieron en la 'Gaceta de Madrid'. Además de su significación conmemorativa, esta publicación debería servirnos a todos nosotros de permanente recordatorio de que la Seguridad Social constituye un pilar de la cohesión social y un factor clave de progreso".

### Ley General de la Seguridad Social

El segundo documento auspiciado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en colaboración con la Comisión para la Conmemoración del Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social ha sido la edición del texto actualizado de la Ley General de la Seguridad Social en el que se refleja cómo el sistema de Seguridad Social español viene dando respuesta decidida a los nuevos retos que presenta la sociedad y a la mejora de la protección, mediante una continua adaptación a los problemas y necesidades que se van presentando, siguiendo las orientaciones del Pacto de Toledo, así como los compromisos y acuerdos alcanzados con los agentes sociales.



**"La Seguridad Social constituye un pilar de la cohesión social y un factor clave de progreso".**

**Juan Carlos Aparicio**

En esta publicación, partiendo de la versión inicial del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto-Legislativo 1/1994, de 20 de junio, se recogen (con breves comentarios y notas a pie de página) todas las modificaciones legales de dicho texto, aprobadas con posterioridad, así como citas de otras que, aun no formando parte directa de la



legislación de la seguridad, sin embargo, sí tienen incidencia, más o menos directa, sobre el sistema y "ponen de relieve el esfuerzo realizado en los últimos años para consolidar y dar viabilidad al mismo, en un marco de solidaridad, de mayor cobertura social, de equidad y de equilibrio financiero", según ha puesto de manifiesto el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio.

Además, esta actualización de la Ley General de la Seguridad Social permite disponer de un texto sistemático que facilite la comprensión de la legislación social a todos, ciudadanos, profesionales, funcionarios, etc., que tienen interés en la Seguridad Social, dentro del propósito del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de ofrecer un mejor servicio a la sociedad.

### Patrimonio histórico

El prólogo de esta edición actualizada de la Ley General de la Seguridad Social ha correspondido hacerlo al titular del departamento de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, quien ha puesto de manifiesto que "la Seguridad Social ha supuesto, sin duda, una de las piezas básicas en la construcción del modelo de civilización europea y, siguiendo al Parlamento Europeo, constituye uno de los fundamentos básicos del 'patrimonio histórico' común de los Estados que conforman la Unión Europea. El grado de cobertura alcanzado, las contingencias y situaciones protegidas y, en definitiva, la parte de la riqueza que las sociedades europeas dedican a los gastos sociales son buena muestra de la importancia actual de la Seguridad Social".

Pero al mismo tiempo, señala Juan Carlos Aparicio, "la Seguridad Social, como obra humana, es el resultante de todo un proceso histórico,

del esfuerzo de generaciones, de las inquietudes de las sociedades (gobiernos, partidos políticos, agentes sociales, etc.) en orden a la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, protegiendo las situaciones de necesidad que van apareciendo ante la enfermedad, la vejez, la incapacidad, las cargas familiares, el desempleo o la muerte".

Desde que la Seguridad Social arranca con la Ley de 30 de enero de 1900, de Accidentes de Trabajo, ha tenido como hitos históricos la creación del Instituto Nacional de Previsión; el establecimiento del Retiro Obrero, completado posteriormente con el Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez y las Mutualidades Laborales, o la configuración del Seguro Obligatorio de Enfermedad, del que es heredero el actual Sistema Social, que implanta, en sus grandes líneas, el actual sistema de Seguridad Social.

Pero con ser importantes estas etapas, lo que verdaderamente ha supuesto un avance significativo en la configuración del sistema ha sido la inclusión de la Seguridad Social en el Texto Constitucional de 1978, cuyo artículo 41 fija la implantación y extensión del sistema de Seguridad Social a todos los ciudadanos, fundamenta la solidaridad entre generaciones y garantiza la pervivencia de la Seguridad Social pública de carácter contributivo.

Todo ello ha determinado, según el ministro de Trabajo, que "actualmente la Seguridad Social española ha alcanzado un considerable desarrollo y un alto grado de madurez que ha sido posible gracias a la implantación de unas políticas basadas en el diálogo político y social, y en la mejora de la protección social como manifestación de solidaridad, combinada con un reforzamiento de los principios de equidad, contribución y proporcionalidad y con el máximo rigor en la gestión". ■

C.H.C.

Organizadas por el Instituto Social de la Marina y la Agencia Española de Cooperación Internacional

# JORNADAS PARA EL ANÁLISIS DE LA PESCA ARTESANAL EN COLOMBIA

La problemática del sector pesquero artesanal de los países ribereños iberoamericanos ha sido analizada en el transcurso de unas Jornadas organizadas por el Instituto Social de la Marina en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) que se han celebrado en Cartagena de Indias (Colombia) los días 11 a 15 de septiembre pasado. Estas Jornadas se enmarcan dentro del Programa de Cooperación sobre Formación Marítima en Iberoamérica que viene coordinando el ISM desde 1998 y cuyo objetivo es la mejora de las condiciones de vida del sector pesquero y el bienestar social de los trabajadores. Las Jornadas contaron con la presencia de la Directora General del ISM, M.<sup>o</sup> Antonia Lucena, quien se encargó de clausurarlas.

socio económico. Tampoco permite este individualismo la consolidación de la oferta de los recursos hidrobiológicos, lo cual es aprovechado por intermediarios, disminuyendo así los beneficios del esfuerzo del pescador artesanal.

También concluyeron los participantes que en sus respectivos países existe una dis-

de gobierno especializados los que deben contribuir a generar el asociacionismo en el entorno de los pescadores artesanales, teniendo en consideración las propuestas y los objetivos de desarrollo iniciados por los propios pescadores de acuerdo a sus necesidades".

Asimismo, los presentes convinieron en la necesidad de

En estas "Jornadas Para el Análisis de la Pesca Artesanal" han participado 21 técnicos relacionados con la actividad pesquera con capacidad de decisión dentro de la Administración o con representatividad e influencia en el ámbito de la pesca artesanal de los siguientes países: Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Perú, Uruguay y Venezuela. En el transcurso de las mismas se pudo constatar que son muchos los problemas que afectan a dicho sector y que portener origen similar son comunes a los países que conforman la comunidad latinoamericana.

Ante ello los presentes elaboraron, al final de las Jornadas, una serie de conclusiones y de recomendaciones tendientes a promocionar la mejora de las condiciones de vida del sector pesquero a través de la promoción de programas de cooperación. Las participantes han considerado, en primer lugar, que en general la población pesquera artesanal tiene un bajo nivel de vida, falta de pertenencia y poco sentido de organización y acceso a los servicios asistenciales como salud, educación, comunicaciones y vivienda. Asimismo, se ha evidenciado en algunos de los países participantes en



estas Jornadas la carencia de un adecuado sistema de protección social y seguridad laboral hacia los trabajadores de este sector de la pesca artesanal.

## Dispersión e individualismo

Los participantes en las Jornadas pusieron de manifiesto también que los trabajadores de la pesca artesanal de los países a los que representaban vienen ejecutando, en un gran porcentaje, de forma individualista su actividad, lo que conlleva a un aislacionismo que no permite su desarrollo

persión de esfuerzos de las instituciones del Estado que tienen competencia directa sobre la pesca artesanal, lo que no permite la aplicación de políticas eficaces hacia el sector pesquero artesanal.

## Recomendaciones

Para contribuir a mejorar esta situación, los participantes en las Jornadas elaboraron una serie de recomendaciones que se aprobaron al final de las mismas y que serán elevadas a los correspondientes responsables de cada país y en las que como primera propuesta se señala que "son los organismos

que los "gobiernos de los países en vías de desarrollo deben brindar formación en el proceso de acercamiento en la seguridad social de los pescadores y fomentar la cultura de seguridad en el mar, la cual debe ser provista tanto por los gobiernos como por las organizaciones y los pescadores a nivel individual".

Sobre uno de los temas que más preocupa al sector pesquero artesanal iberoamericano como es el de la comercialización de sus productos, los representantes en estas Jornadas han propuesto las siguientes recomendaciones: "promocionar e incorporar la gestión



de comercialización de los productos de la pesca artesanal, con el objeto de alcanzar una mayor eficiencia, asociada con la calidad del producto. Y también "iniciar un proceso de promoción y sensibilización de la población hacia el consumo de los productos del mar"

Finalmente se recomendó que "las Jornadas para el Análisis de la Pesca Artesanal deberán tener al menos una periodicidad anual, donde el Instituto Social de la Marina sirva como coordinador de estas, garantizando así la integración y potenciación de la pesca artesanal en los países iberoamericanos. Para dar ma-

Director del Centro Iberoamericano de Formación de Cartagena de Indias, perteneciente a la AECI y sede de las Jornadas. Los principales temas sobre los que versaron las ponencias y los coloquios fueron: "fomento y potenciación del asociacionismo"; "organización empresarial"; "estructura de la administración pesquera"; "canales de comercialización de la pesca"; "protección social de los pescadores y sus familias"; "la capacitación de los trabajadores del mar"; "seguridad e higiene en el trabajo: medicina preventiva y condiciones sanitarias", y "la cooperación con España y entre países limítrofes".

Técnico Laboral Marítimo del ISM, se encargaron de explicar a los participantes cuestiones como la "Protección social de los trabajadores y sus familias en el ámbito de la pesca artesanal" y "Seguridad e higiene en el trabajo. Prevención de riesgos laborales", para lo que se apoyaron en la experiencia de cómo están organizadas estas cuestiones en España, así como en la explicación de los Convenios, Recomendaciones y Directivas de la Organización Internacional del Trabajo.

La presencia de ponentes del Instituto Social de la Marina se completó con la intervención del doctor Gabriel

participantes el Programa de Sanidad Marítima que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina en sus aspectos preventivo y asistencial, enumerando finalmente los recursos con que cuenta este organismo para llevarlo a cabo.

## Comercialización

Todos los aspectos referentes a la "Comercialización de los productos pesqueros y mercados" fueron expuestos por Carlos Larrañaga, Jefe del Servicio de Organización Común de mercados de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En su ponencia explicó el funcionamiento de la Organización Común de Mercados y los distintos tipos existentes de éstos: en origen centrales y detallistas.

Todas las conferencias fueron completadas con debates y coloquios en los que el nivel de participación fue alto y muy completo, lo que permitió no sólo conocer la situación de la pesca artesanal en los países participantes en estas Jornadas sino también las necesidades y carencias existentes en dicho sector de cara a la elaboración de futuros programas de cooperación.

Las Jornadas fueron clausuradas por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, a la que acompañó Miguel Spottorno, Director del Centro Iberoamericano de Formación de Cartagena de Indias, que depende de la Agencia Española de Cooperación Internacional y en cuyas instalaciones se celebraron los encuentros. Un representante de los participantes agradeció a ambos responsables institucionales la celebración de estas Jornadas, así como el apoyo que tanto la AECI como el ISM vienen prestando al sector marítimo pesquero iberoamericano para mejorar las condiciones socioeconómicas del mismo. ■

Concha Hernández Carazo



yor dinamismo y continuidad a dichas Jornadas se conformará una red iberoamericana, la cual debería ser institucionalizada por las autoridades competentes en cada país para el intercambio de información y experiencias relacionadas con el sector".

## Ponencias

Por lo que al desarrollo de las Jornadas se refiere, éstas fueron inauguradas por el Subdirector General de Acción Social del Instituto Social de la Marina, Fernando Álvarez-Blázquez, quien estuvo acompañado por Miguel Spottorno,

La primera de las ponencias estuvo dedicada a uno de los temas clave para el desarrollo del sector de la pesca artesanal: "Fomento y potenciación del asociacionismo", que corrió a cargo del director provincial del ISM en Vilagarcía de Arosa, Jesús Pérez. Éste defendió el cooperativismo como algo imprescindible y necesario basado en: coincidencia de intereses, solidaridad entre los cooperativistas, confianza plena en los dirigentes de la cooperativa, transparencia en las actuaciones y predisposición para asumir los compromisos adquiridos.

Este mismo ponente, junto con Cándido Paredes, Asesor

Táuriz, del Centro de Formación Marítima de Bamio, quien abundó en el tema de la "Seguridad e higiene en el trabajo". Tras analizar la alta siniestralidad que se produce en el sector pesquero se refirió a los principios contenidos en las modernas legislaciones al respecto y que se basan en la cultura de la prevención, tanto en su vertiente de planificación como en la evaluación.

Completó su intervención enumerando los recursos sanitarios existentes para la gente del mar, en los que ocupan especial lugar los convenios de la Organización Internacional del Trabajo, y explicó a los

**LEGISLACIÓN, FORMACIÓN Y  
DIÁLOGO SOCIAL SON LA BASE  
CONTRA LA SINIESTRALIDAD**

# **EL PARLAMENTO EUROPEO DEBATE LA SEGURIDAD DEL SECTOR PESQUERO**

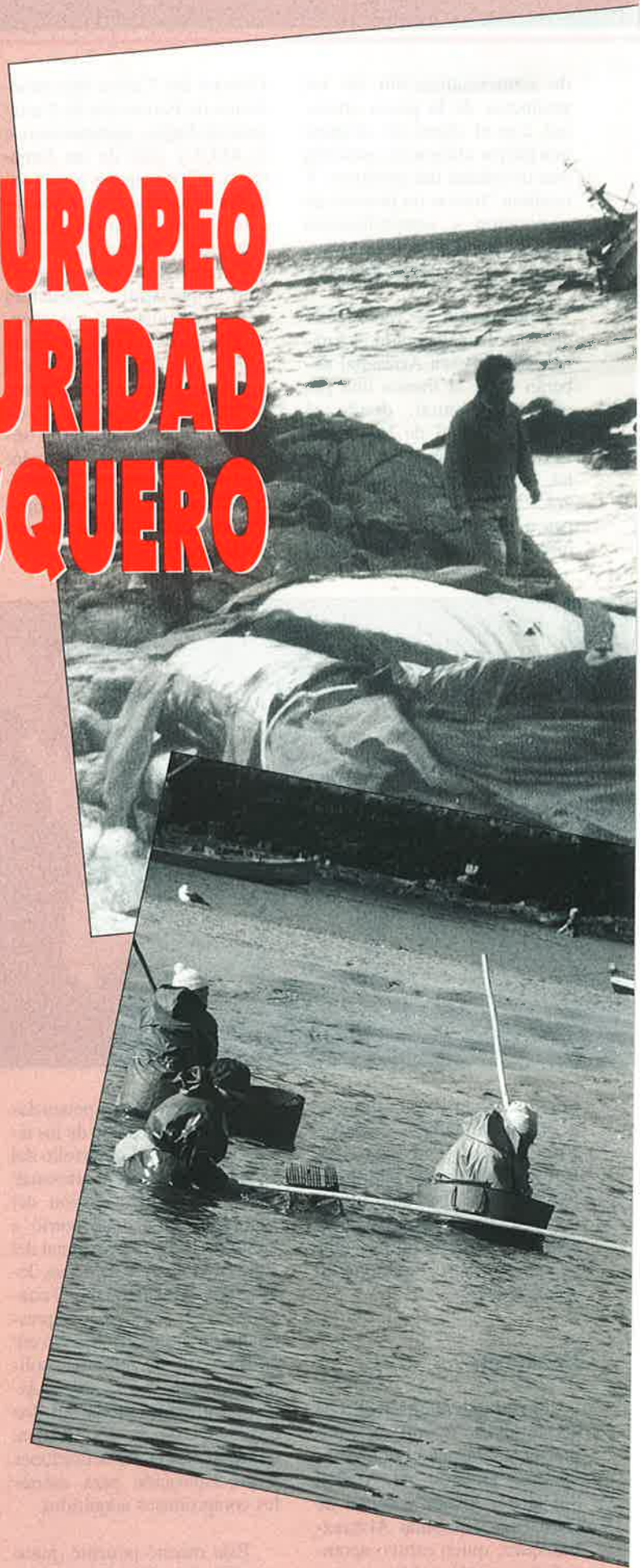
**La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo ha realizado un seminario con expertos para analizar las causas de la siniestralidad en el sector pesquero, en el marco de un informe de iniciativa del que es ponente la eurodiputada socialista Rosa Miguélez. Los expertos, procedentes de diversos ámbitos, coincidieron en buena parte del diagnóstico sobre los motivos que provocan que la pesca sufra una tasa de accidentes hasta 25 veces más alta que el resto de los sectores económicos.**

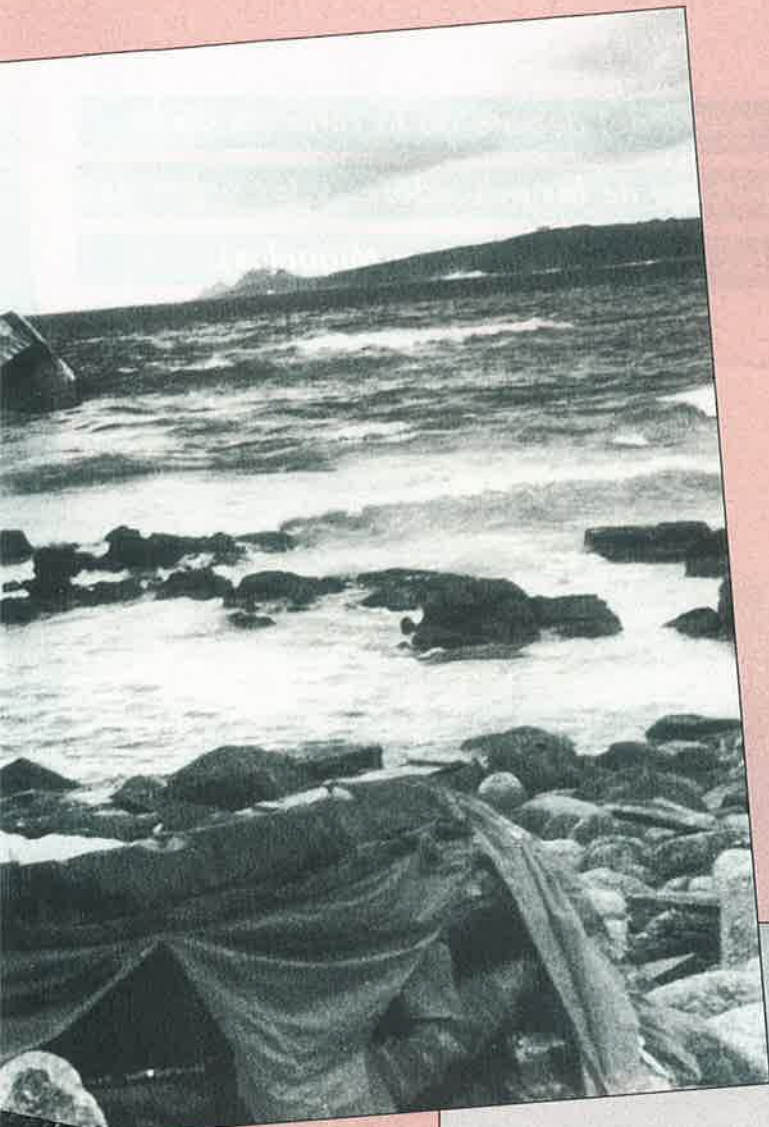
**L**a reforma de la Política Pesquera Común (PPC) ha entrado en su recta final tras dos años en que la Comisión de la Unión Europea ha llevado a cabo conferencias, estudios y debates en los distintos ámbitos del sector pesquero de los países miembros.

En este marco la Comisión de Pesca ha celebrado una Audiencia Pública, "La seguridad y las causas de los accidentes en las actividades pesqueras", que fue inaugurado por el Presidente de la Comisión en el Parlamento Europeo, Daniel Varela, para analizar las causas que provocan el alto índice de siniestralidad en el sector, en la que intervinieron los especialistas Björn Forsman, de la Consultoría Marítima de Suecia, Teresa Pedrosa, presidenta del Consejo de Relaciones Laborales de Galicia, Michel Claes, presidente de la Federa-

ción Europea de Trabajadores del Transporte, Dani Appave, de la Organización Internacional del Trabajo, Ángel Fuente, de la Comisión Europea, Didier Dupré, de Eurostat, Joao da Silva, director de la Mutua de Pescadores de Portugal, Danièle Le Sauce, de la Asociación de Mujeres de Pescadores de Bretaña, Fernán Novoa, director técnico del Servicio Marítimo de Salvamento de Galicia, Yvon Le Roy, del Instituto Marítimo francés de Prevención de Lorient, Mogens Nielsen, director del Servicio de Salud de los Pescadores de Dinamarca, y Hans-Horst Konkolewsky, director de la Agencia Europea de Salud y Seguridad en el Trabajo.

Los expertos manifestaron su acuerdo por la iniciativa de la Comisión de Pesca de estudiar las causas de la siniestralidad en la pesca y la elabora-





ción de un informe que contenga medidas para mejorar la situación reduciendo la tasa de accidentes laborales. Los asistentes coincidieron en el diagnóstico del problema, aunque la dificultad reside en cómo se soluciona la siniestralidad.

Los intervinientes coincidieron en definir el oficio de pescador (270.000 en la Unión Europea) como la profesión más peligrosa. En todo el mundo mueren, según indicaron, 24.000 pescadores al año en accidentes de trabajo.

### Causas

Esta altísima tasa de siniestralidad, según la información aportada al seminario, es debida a la conjunción de causas diversas: mala meteorología,

largas jornadas laborales, intenso ritmo de trabajo, sistema de retribución, inexistencia de negociación colectiva, difíciles condiciones de trabajo, condiciones de habitabilidad del buque (espacio cada vez más reducido), aislamiento por separación familiar y de entorno social, lejanía de los caladeros, estado de la mar, antigüedad de la flota, etc. Estas causas tienen como resultado que uno de cada siete pescadores sufre anualmente un accidente de trabajo.

En nuestro país, principal potencia pesquera de la Unión Europea, la seguridad en el sector pesquero supone un reto muy importante y, aunque se reconoce por los representantes de las distintas partes que forman el sector que en los últimos tiempos se ha avanzado algo en materia de formación e información, la situación de la flota pesquera actual, según afirmó Teresa Pedrosa, presidenta del Consejo de Relaciones Laborales de Galicia, no podría soportar los cambios a que estaría obligada para cumplir únicamente la normativa preventiva en materia de seguridad laboral.

Por su parte, Rosa Miguélez aseguró durante el seminario que integrará las conclusiones obtenidas en el debate sobre la reforma de la PPC y que su objetivo es trabajar por la mejora de la seguridad en el trabajo del sector pesquero en torno al triángulo formado por la legislación, la formación y el diálogo social.

### Propuestas

La eurodiputada socialista reclamó una mejora de la formación profesional para los pescadores, que tenga un carácter continuo y que exista una formación específica de los trabajadores en el lugar de trabajo.

Además, la ponente incorporará a su informe la petición de inspecciones de trabajo más frecuentes, con una presencia



**"Hay que comprometerse para situar en el centro del debate de la reforma de la Política Común de Pesca las condiciones de trabajo de los pescadores y los aspectos socioeconómicos de las regiones dependientes de la pesca" (Rosa Miguélez).**

mayor de los inspectores en buques y en puerto y con un mayor ejercicio de la capacidad sancionadora.

Durante el seminario se constató como las duras condiciones de trabajo en la flota lleva a que los jóvenes no quieran embarcarse, lo que impide el relevo generacional, produciéndose un envejecimiento de los trabajadores que no ayuda a reducir los altos índices de siniestralidad.

La eurodiputada socialista puso el acento en las "cuestiones humanas de la pesca", tales como la necesidad de establecer un diálogo social europeo en este sector para mejorar las condiciones de vida y de trabajo de las tripulaciones, alcanzar convenios colectivos que incorporen cuestiones de seguridad en el trabajo, realizar más consultas al sector, extender a los trabajadores de la pesca una cobertura social similar a la de los otros trabajadores, y desarrollar en los trabajadores y en los empleadores una cultura de la seguridad. También fue apuntada durante el seminario la necesidad de un mayor reconocimiento de la función socioeconómica que desempeñan las esposas de los pescadores.

### **Cambio legislativo**

También expresó su preocupación por el hecho de que las dos Directivas comunitarias específicas, la 93/103/CE sobre requisitos mínimos de seguridad a bordo, y la 97/70/CE sobre el régimen armonizado para los navíos de 24 o más metros, no cubran más que una pequeña parte de las embarcaciones pesqueras comunitarias y planteó la conveniencia de incorporar a la legislación específica comunitaria una normativa sobre se-



guridad para las embarcaciones menores.

Asimismo, consideró también necesario lograr la armonización estadística en los Estados miembros de la UE, así como la creación, por parte de la Comisión Europea, de un banco de datos que permita, a través del conocimiento de las causas de los accidentes y de sus consecuencias, detectar los riesgos a bordo de manera que se pueda realizar una auténtica política de prevención a nivel europeo.

La ponente recibió diversas peticiones en el sentido de condicionar las ayudas europeas a la construcción de buques al cumplimiento de los estándares de seguridad y a una mejora de las condiciones de habitabilidad a bordo.

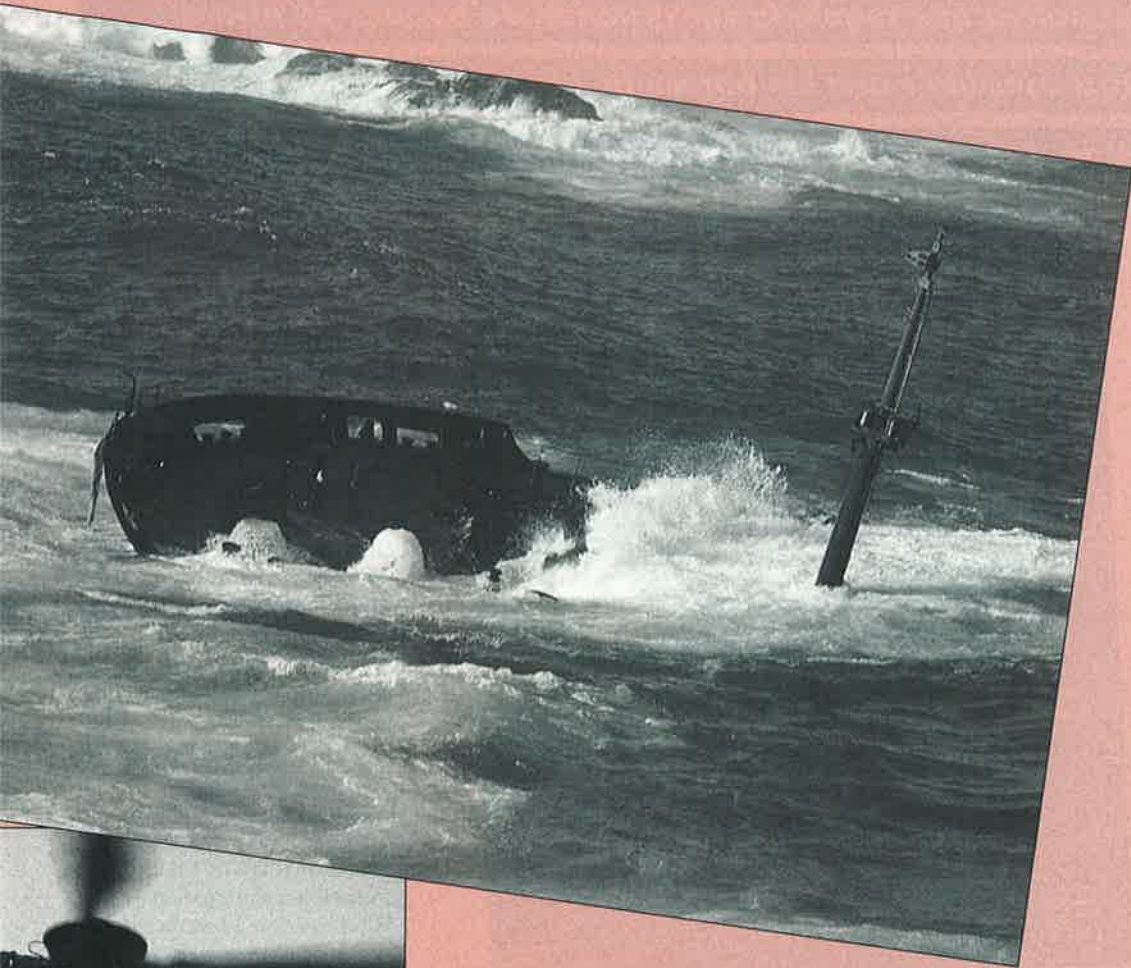
Otro de los temas tratados en el seminario, y que será incluido en el futuro informe,

fue el hecho de que un gran número de marineros europeos ejerzan su actividad en buques bajo pabellón de conveniencia o de terceros países, o sin pabellón alguno. En este sentido, se apuntó la necesidad de extender las inspecciones en puerto a este tipo de buques que día a día aumentan en número.

### **Accidentes laborales**

El director técnico del Servicio Marítimo de Salvamento de la Xunta de Galicia, Fernando Novoa, destacó en su intervención en la Audiencia Pública del Parlamento Europeo que generalmente las estadísticas de otros países sobre siniestralidad en la actividad pesquera se centran en los accidentes marítimos. Novoa, mediante el estudio de los datos del "Seguro del Mar" de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura del período





la flota artesanal sorprendidos por un golpe de mar o por el vuelco de su embarcación cuando faenan.

Esta cifra podría reducirse notablemente, según el director de Salvamento Marítimo, si se trabajara con ropa de agua con flotabilidad o chalecos salvavidas y su no utilización se debe a un problema cultural que ha de ser atajado mediante cursos de formación. La solución técnica para reducir el número de muertos ya existe, por lo tanto, si no se utilizan los medios es por un problema de mentalización.

Los nuevos cursos de formación deberían sumarse a los cursos de supervivencia y lucha contra incendios ya existentes y habrían de centrarse en situaciones como caídas al mar, vuelco, colisión o hundimiento de la embarcación, y en accidentes cuando se efectúan trabajos a bordo.



1991-1999 (ambos años incluidos), inclusive) concluye que la mayoría de los accidentes no son marítimos sino laborales.

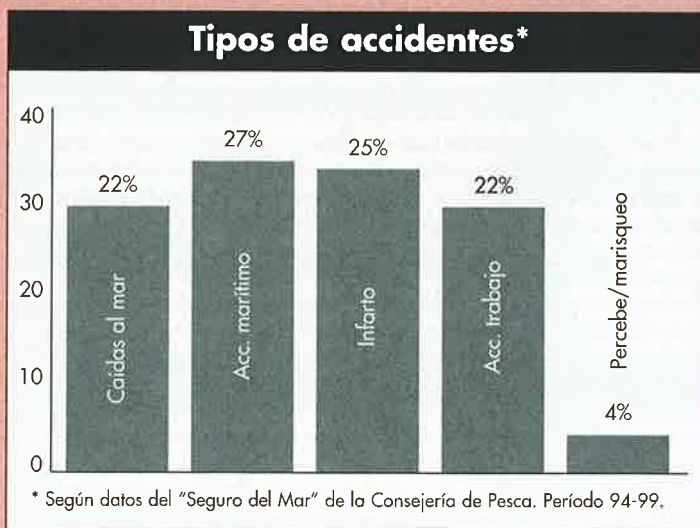
También resaltó en su intervención el hecho de que Galicia es la única comunidad europea que cuenta con un servicio propio y creado con el único objetivo de mejorar la seguridad de los marineros.

Novoa centró su exposición en el seminario en la necesidad de formar a los pescadores. La formación es el requisito imprescindible para atajar el problema de forma eficaz y prevenir los siniestros. Según los datos aportados, cerca del 50% de los muertos en Galicia son ahogados. Los fallecidos son mayoritariamente pescadores de

## Rumbo a la seguridad

En este sentido informó a los asistentes sobre las iniciativas que ha desarrollado la Xunta de Galicia como la campaña "Rumbo a la seguridad", en la que la Consejería de Pesca impartió cursos prácticos de formación dirigidos a la mentalización de los marineros sobre la necesidad de la seguridad a bordo.

En la campaña no sólo se mostraron las innovaciones en materia de seguridad marítima que existen, aunque a menudo es difícil encontrarlas en las tiendas de los puertos de las pequeñas localidades del litoral pesquero, sino que además desde la Consejería se fue más allá de la información y se subvencionó hasta un 75% la adquisición de material destinado a aumentar la seguridad de la embarcación y de los marineros a bordo. Entre el material subvencionado, aunque con distintos niveles de prioridad, se encuentran las radiobalizas, sis-

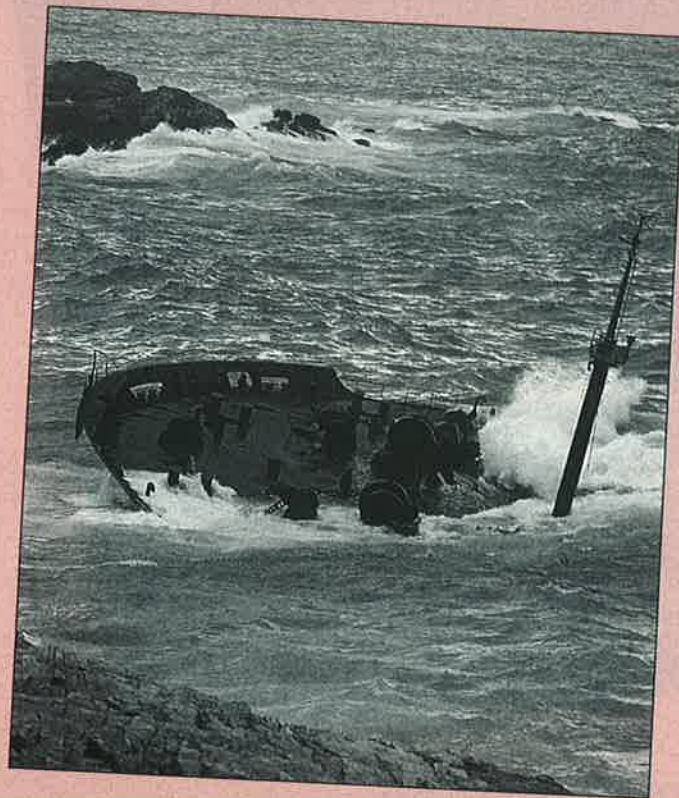


**"La UE necesita una normativa que regule la construcción de buques de eslora inferior a 24 metros para conseguir que los barcos de litoral y artesanales tengan las mismas condiciones de seguridad que los de eslora superior". (Fernando Novoa)**

temas posicionamiento (GPS) y radares.

La campaña está planificada en tres fases. La primera es de concienciación, y en ella un monitor explica las normas generales de precaución. La segunda fase expone el material para mejorar el equipamiento de los barcos. Y, finalmente, en la tercera se realiza una maniobra de evacuación con helicóptero del Servicio de Salvamento Marítimo.

Galicia, según manifestó el director del Servicio de Salvamento Marítimo, tiene una gran sensibilidad por la seguridad de sus marineros. En este sentido es una de las comunidades de Europa líder en lo relativo a cursos de formación en prevención de accidentes y a las subvenciones para la ad-



quisición de material de seguridad marítima.

## Normativa

Entre las medidas preventivas que propuso Novoa en el seminario de la Comisión de Pesca cabe destacar la creación de una normativa que regule la construcción de barcos cuyas esloras sean inferiores a los 24 metros. Según el director de Salvamento, "en España y en los países miembros de la Unión Europea es necesario publicar una normativa que regule la construcción de estos barcos para conseguir que los buques de pesca artesanal y los que faenan en el litoral tengan las mismas condiciones de seguridad y protección a sus tripulantes que los barcos de esloras de más de 24 metros, ya que el 66% de los accidentes marítimos se dan en la pesca artesanal".

La prevención de los accidentes laborales en el sector, para Novoa, es algo que debe ser abordado por todos los eslabones que forman la cadena pesquera: administración, sindicatos, armadores, cofradías y profesionales, y poniendo atención especial a la labor de las inspecciones. A la concienciación del sector se tiene que unir una inspección eficaz destinada a evitar el siniestro.

El sistema de inspección de los buques es la única garantía para asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad. Si el sistema de inspección no funciona bien en sus distintos aspectos, es prácticamente imposible mantener la seguridad del sector, y en este punto deben aunar sus esfuerzos todas las partes implicadas para reducir la elevada tasa de accidentes. ■

Jesús M. Salamanca

## Siniestralidad de la pesca en Galicia

En la Comunidad Gallega, según datos del "Seguro del Mar" de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta durante los años 1991 y 1999 (ambos inclusive), murieron 296 trabajadores gallegos mientras realizaban sus labores en la pesca o en el marisqueo. Durante el mismo período hubo 96 trabajadores de la mencionada comunidad que resultaron con lesiones que les produjeron incapacidades permanentes para trabajar mientras faenaban por todos los mares del mundo bajo pabellones de distintos países.

En 1991, según esta misma fuente, se perdieron las tripulaciones completas de cinco barcos pesqueros y parte de la tripulación de otros. Estos accidentes dejaron el terrible saldo de 93 pescadores muertos. Esta cifra mejoró ligeramente durante los años siguientes, donde la media se mantuvo en los 25 fallecidos desde 1992 hasta 1999. Estos datos muestran claramente la dureza de la pesca.

El análisis, por parte del director técnico de Salvamento Marítimo, Fernando Novoa, de la información del período 1994-1998 permite clasificar los accidentes de la forma siguiente:

- **CAÍDA AL MAR.** Se da cuando el marinero cae al mar sin ser visto (seis casos) o cuando el factor determinante de la caída es un golpe de mar. Aunque es un accidente de trabajo, la razón de diferenciar este tipo de accidente se basa en la necesidad de destacar su importancia.
- **ACCIDENTE MARÍTIMO.** Se produce cuando la causa de la muerte viene precedida de un accidente marítimo tal como vuelco, varada, colisión, hundimiento, etc.
- **ACCIDENTE DE TRABAJO.** Se denomina de esta forma cuando la causa de la muerte es un accidente personal sufrido mientras se efectúan trabajos a bordo, ya sean de pesca o de mantenimiento.
- **INFARTOS.** La razón que aporta Fernando Novoa para diferenciar la muerte por infarto es la de clarificar las distintas causas de muerte.
- **ACCIDENTE DE PERCEBERO/MARISCADOR.** Se limita a las causas de muerte durante la actividad profesional de extracción del percebe o del marisco.

# MENOR DÉFICIT

# MÁS EMPLEO

# MEJOR PROTECCIÓN SOCIAL

La Seguridad Social contará en el año 2001 con un presupuesto de 15,7 billones de pesetas, 1,2 billones más que en el ejercicio anterior, para hacer frente a los gastos de protección social. De esta cifra, 9,1 billones se destinarán al pago de las pensiones, lo que representa casi el 58 por ciento del total del Presupuesto, con un incremento de 500.387 millones sobre el año 2000, quedando asegurado así el poder adquisitivo de las mismas. Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el principal objetivo de la Seguridad Social para el año 2001 es "consolidar y potenciar el bienestar social, mejorando el sistema de protección y garantizando su futuro". Por su parte, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ha destacado que el Presupuesto de la Seguridad Social "crece para el próximo año un 8%, superando en 2 puntos el crecimiento de la economía, en un 2,6 los Presupuestos Generales del Estado y cuatro veces el aumento estimado de la inflación. Y, además, por tercer año el sistema de Seguridad Social alcanza el equilibrio financiero y prevé un superávit del 0,3% del Producto Interior Bruto, cifrado en 312.000 millones de pesetas. Así se ha conseguido una Seguridad Social que ha eliminado totalmente los números rojos en sus cuentas".





El Ministro de Trabajo y el Secretario de Estado de la Seguridad Social, acompañados de altos cargos del Departamento, en la presentación de

**E**l Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, que ha presentado los Presupuestos de su Departamento, acompañado del Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, de los Secretarios Generales de Empleo y Asuntos Sociales, Juan Chozas y Concepción Dancausa, y el Subsecretario del Ministerio, Marino Díaz Guerra, ha señalado que dichos presupuestos, que superan los 18,3 billones de pe-

**Con el lema "Garantía de futuro" el Presupuesto de la Seguridad Social para 2001 asciende a 15,7 billones de pesetas, 1,2 billones de pesetas más que en el presente año.**

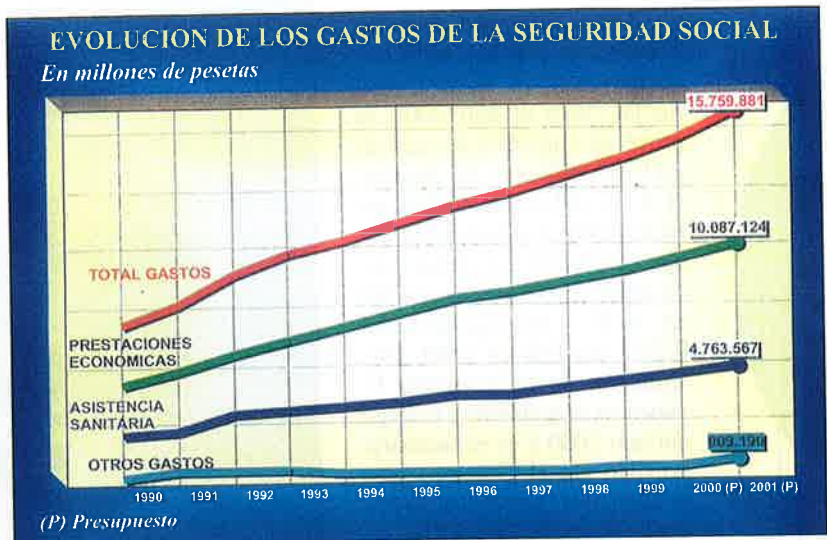
setas, persiguen dos objetivos: "Aumentar la capacidad de creación de empleo, puesto que ésta es la clave de la convergencia real y el mejor instrumento de la cohesión social, y mejorar los niveles de bienestar social ya alcanzados, ahondando en el proceso de saneamiento de la Seguridad Social como verdadera garantía de futuro y que permite potenciar el resto de las políticas sociales".

El titular de Trabajo dijo que "la creación de empleo





los Presupuestos.



coincide perfectamente con el nivel de intensidad de reducción del déficit público registrado en los últimos años” y mostró cómo la disminución del déficit público ha permitido reducir el paro y aumentar el número de empleos. De este modo, durante los últimos cuatro años, al mismo tiempo que las cuentas del Estado se aproximaban al equilibrio presupuestario, se han creado más de dos millones de puestos de trabajo, se han incorporado al sistema de la Seguridad Social más de 2,7 millo-

nes de afiliados y la tasa de paro se ha reducido en más de ocho puntos, situándose en el 13,97%, con una reducción neta de 1.100.000 parados. La previsión de creación de empleo, incluida en estos presupuestos, se cifra en 380.000 nuevos puestos de trabajo, con lo que se espera reducir la tasa de paro hasta el 12,69%, mientras que la previsión de afiliaciones a la Seguridad Social se espera que alcance los 15,6 millones de afiliados, cifra que es posible que se supere, toda vez que las afiliacio-

nes a finales del pasado mes de septiembre alcanzaban ya los 15,2 millones.

#### Sistema saneado

Por su parte, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, hizo hincapié en el hecho de que cuanto menor es el déficit público, más aumenta la afiliación a la Seguridad Social, lo que supone un sistema “saneado financieramente”, y ha dicho que “estamos en el camino adecuado para converger con los países más prósperos de nuestro entorno europeo”.

La solvencia de cualquier sistema de Seguridad Social de reparto, como es el nuestro, se basa en la proporción

afiliados-pensionistas. En este sentido, Gerardo Camps dijo que en estos momentos estamos en una proporción del 2,28%, que es “una proporción de un sistema saneado financieramente, estable, como son aquellos en los que dicha proporción es superior de 2 a 1”.

Para Camps, otro objetivo esencial de los presupuestos del año que viene en materia de Seguridad Social es que “van a seguir mejorando los niveles de bienestar social ya alcanzados, siempre con especial atención a las políticas de solidaridad, con el fin de lograr un alto grado de cohesión y de equidad social que garantice el reparto solidario de los beneficios del crecimiento económico”.

Según los presupuestos elaborados por los máximos responsables de la Seguridad Social, para el año 2001 se prevé un superávit de más de 300.000 millones de pesetas, el 0,3% del Producto Interior Bruto (PIB). La Seguridad Social ha pasado, así, de un déficit del 0,72 por ciento del PIB en 1995 a un superávit del 0,27% del PIB en 1999. Esta situación de saneamiento financiero se mantiene a lo largo del año 2000 y es el escenario previsto por el Gobierno para el año 2001, con un superávit esperado del 0,3% del PIB.



### Fondo de Reserva

Este superávit permitirá



destinar 90.000 millones de pesetas para dotar el Fondo de Reserva del sistema, para garantizar las pensiones futuras, quedando abierta su dotación definitiva al acuerdo del diálogo social. Esta cifra se suma a los 100.000 millones de pesetas ya existentes para dicho Fondo y eleva a 190.000 millones la dotación acumulada del mismo. Con ello se da cumplimiento a la recomendación segunda del Pacto de Toledo.

### Separación de fuentes

Este proyecto de Presupuestos de la Seguridad Social

consolida el proceso de separación de fuentes de financiación del sistema, contemplado en el Pacto de Toledo y en la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, conocida como Ley de Pensiones. Así, la asistencia sanitaria prestada por el INSALUD, los servicios sociales que gestiona el IMSER-SO, las prestaciones económicas familiares y las pensiones no contributivas de la Seguridad Social serán financiadas mediante las aportaciones del Estado a dicho Sistema.

De esta forma, las cotizaciones sociales financian las prestaciones y servicios contributivos y las transferencias del Estado, es decir, el dinero procedente de los impuestos pagarán las prestaciones y servicios no contributivos. En este sentido el Secretario de Estado de la Seguridad Social ha afirmado que “ni una sola peseta de las cotizaciones sociales irá a algo distinto de lo que son las prestaciones sociales”.

**Por tercer año consecutivo, la Seguridad Social alcanza equilibrio presupuestario y prevé un superávit de 312.000 millones de pesetas, el 0,3 por ciento del Producto Interior Bruto.**

Los presupuestos también dan cumplimiento al mandato legal de garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, actualizán-



dolas en función del IPC del año 2001 y compensándolas por la desviación del índice de precios de este año, y consolidando el incremento producido en el 2000 de las pensiones mínimas y de manera especial de las de viudedad.

## Diálogo social

No obstante, en el momento de la presentación oficial de estos Presupuestos las mesas de diálogo social continuaban abiertas, siendo previsible que de sus conclusiones se deriven posibles obligaciones presupuestarias que hagan necesarias modificaciones en su contenido. Según el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, el Gobierno ha querido ser con estos presupuestos "respetuoso con el marco de diálogo social en marcha", añadiendo en este sentido que con la cuantía del Fondo de Reserva, así como con la financiación de los complementos a mínimos, la mejora de las pensiones más bajas están sujetas a posibles acuerdos que se puedan producir en el marco de este diálogo que mantienen el Gobierno y los agentes económicos y sociales.



año 2001 alcanza la cifra de 15,7 billones de pesetas, 1,2 billones de pesetas más que en el ejercicio anterior. Esta cifra representa un crecimiento del 8 por ciento, superando así en 2 puntos el crecimiento nominal de la economía, en 2,6 puntos los Presupuestos Generales del Estado consolidados no financieros y en más de cuatro veces el aumento estimado de la inflación. Con este presupuesto, la Seguridad social incrementa su participación en el Producto Interior Bruto (PIB), que pasa del 14,55 por ciento en el año 2000 al 14,6 por ciento en el año 2001.

De los 15,7 billones de pesetas a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social, el 96,03 se destina a la protección social del sistema y el 1,4 por ciento a la gestión y administración. Al pago de las prestaciones económicas se destinan 10,8 billones de pesetas, el 64 por ciento del Presupuesto total, con un aumento de 597.862 millones en relación al año anterior, un 6,30 por ciento más.



"Preferimos, por respeto a ese diálogo, que sean los frutos del mismo los que en su momento puedan plasmarse en los Presupuestos Generales del Estado a lo largo de su tramitación parlamentaria", dijo Camps. En este sentido y al igual que lo hiciera el propio Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Apari-

cio, insistió en la necesidad de que estos acuerdos se produzcan cuanto antes en beneficio de todos.

## Los gastos de la Seguridad Social

El presupuesto financiero de la Seguridad Social para el

La mayor parte del gasto en estas prestaciones económicas corresponde a las **pensiones**, que de este modo el próximo año contarán con **9,1 billones de pesetas**, lo que representa casi el 58 por ciento del total del Presupuesto, con un incremento de 500.387 millones sobre el año 2000 (un 5,82% más).

De este gasto, **8,82 billones corresponden a las pensiones contributivas**, con un crecimiento de 483.774 millones de pesetas —el 5,80 por ciento—, debido a un aumento del 1,1 por ciento en el número de pensiones al 2 por cien-

to de IPC previsto, y el resto a otros efectos, entre ellos el de sustitución de las pensiones que causan baja por las nuevas altas.

Al pago de **pensiones no contributivas** se destinarán **276.096 millones**, con un aumento previsto sobre el presupuesto del ejercicio actual de 16.613 millones, equivalente al 6,40 por ciento, que incluye también el incremento de los beneficiarios y el 2 por ciento de actualización en función del IPC citado.

La **incapacidad temporal** contará en el 2001 con una dotación de **591.893 millones de pesetas**, 63.532 millones más que en el año 2000, que representa el 12,64 por ciento de incremento. La incapacidad temporal incorpora un programa de menor gasto como consecuencia del Acuerdo de Financiación de la Sanidad y la aplicación de los Convenios suscritos por el Instituto Nacional de la Seguridad Social con el INSALUD y las Comunidades Autónomas con servicios sanitarios transferidos, en los que se establecen las actividades de seguimiento, evaluación y control de la incapacidad temporal.

Las prestaciones por **maternidad y riesgo durante el embarazo** van a recibir una asignación de **131.992 millones de pesetas**. A la **prestación de riesgo durante el embarazo** se destinan **2.893 millones de pesetas** con la finalidad de proteger la salud de la mujer embarazada. Dicha prestación fue creada por la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.

A **prestaciones familiares** se dedicarán **132.384 millones de pesetas**. De ellos, **49.621 millones** se destinan a financiar las prestaciones por **hijo a cargo**; **81.200 millones** a **hijos discapacitados** y



**1.563 millones a prestaciones por parto múltiple y nacimiento de tercer y sucesivos hijos**, con un incremento de 15.285 millones sobre el presupuesto en vigor, equivalente al 13,5 por ciento. Como ya ocurrió en el presupuesto del 2000, todo el gasto se financiará con aportación del Estado.

Las restantes prestaciones, esencialmente indemnizaciones y entregas únicas reglamentarias, ascienden a 41.417 millones de pesetas, con un incremento de 3.051 millones de pesetas.

Los recursos asignados a **asistencia sanitaria** alcanzan los **4,76 billones de pesetas**, el 30,2 por ciento del presupuesto total, con un incremento anual del 6,29 por ciento (281.929 millones). El INSALUD es el principal agente gestor de este presupuesto con el 96,9 por ciento del crédito asignado a esta función, junto al Instituto Social de la Marina, que gestionará el 0,31 por ciento del gasto, y las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, que se hacen cargo del 2,79 por ciento restante.

A **servicios sociales** se destinan **282.959 millones de pesetas**. De ellos, 57.556 mi-

**Las pensiones  
mantienen su poder  
adquisitivo y el Fondo de  
Reserva se dota con 90.000  
millones de pesetas, que unido  
a los 100.000 millones ya  
existentes acumula un  
total de 190.000  
millones.**



Ilones se dirigen a la atención de mayores y personas discapacitadas y 5.577 millones para la atención a inmigrantes y refugiados dispensada por el IMSERSO.

Dentro de otros servicios sociales, además de las actividades destinadas a promover la integración social y facilitar la accesibilidad de los discapacitados que realiza el IMSERSO, están incluidos los de seguridad e higiene en el trabajo que realizan las Mutuas, por importe de 38.758 millones de pesetas, que representan el 76,19 por ciento del total de dichos servicios, y otros a favor de los colectivos del Régimen del Mar: acción asistencial y social, acción formativa y gestión de empleo y desempleo del ISM.

Del total del gasto de esta función, se transfieren 164.220 millones de pesetas, el 58,04 por ciento, a las Comunidades Autónomas que

gestionan estos servicios, con un crecimiento del 2,18 por ciento sobre el ejercicio actual.

### Los ingresos de la Seguridad Social

Según los datos facilitados por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, los presupuestos de esta entidad se presentan equilibrados, ascendiendo los ingresos al igual que los gastos, a 15,7 billones de pesetas. De esta cantidad, **10,3 billones** corresponden a **cotizaciones**, que representan

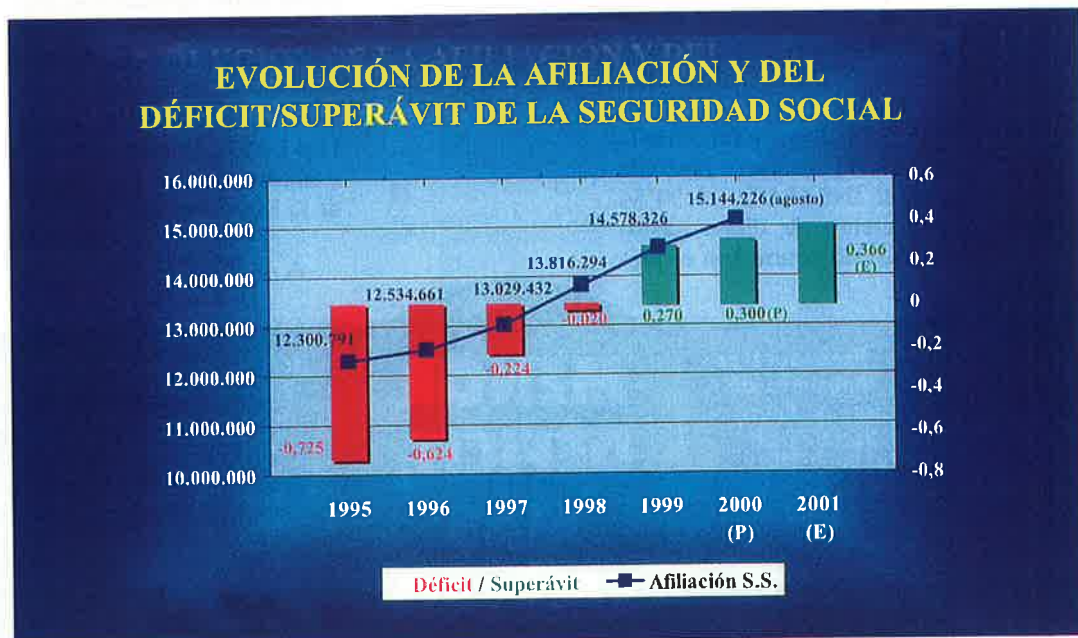
el 65,48 por ciento de los recursos del sistema, con un incremento de 819.499 millones de pesetas con respecto al año 2000, un 8,6 por ciento más; **5,1 billones a transferencias del Estado** (32,9 por ciento de los recursos) y **245.586 millones de pesetas a otros ingresos**.

De los 10,3 billones procedentes de cotizaciones, **9,6 billones son aportados por trabajadores ocupados**, correspondiendo al Régimen General el 73,04 por ciento de las cuotas; al **Régimen Especial de Trabajadores Autó-**

**nomos el 10,6 por ciento**; a las primas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales el 7,4 por ciento y al resto de Regímenes Especiales el 2,9 por ciento.

Además, las cotizaciones por desempleados alcanzan los **326.134 millones**, a los que hay que añadir 293.673 millones para la bonificación de las cuotas empresariales para el fomento del empleo.

Las bases mínimas y máximas del Régimen General y asimilados crecen un 2 por ciento, igual que la inflación



prevista, a excepción de las bases máximas de los grupos 5 a 11, que suben un 7,12 por ciento, en virtud del acuerdo sobre Consolidación y Racionalización del Sistema firmado en 1997 por el Gobierno y las organizaciones sindicales. Las bases mínimas de los Regímenes especiales de Autónomos, Agrario y Hogar se han incrementado un 2 por ciento, igual que el Índice de Precios al Consumo previsto.

Como ya se ha mencionado, las transferencias del Estado al Presupuesto de la Seguridad Social ascienden a 5,19 billones de pesetas, el 32,9 por ciento del total de recursos, con un incremento del 5,9 por ciento.

De estos ingresos se destinan 4,5 billones a financiar la asistencia sanitaria prestada por el INSALUD (el 94,54 por ciento de dicho gasto) que, como ocurre con el pre-



supuesto del ejercicio actual, ya no recibe aportaciones procedentes de cotizaciones sociales, en consonancia con la separación de fuentes de financiación establecido por la Ley 24/97, de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social.

prestaciones no contributivas se destinan 430.123 millones, un 8,32 más que en el 2000. Otros 31.785 millones de pesetas, para prestaciones de LISMI, y al resto de servicios sociales del IMSERSO se destinan 182.325 millones de pesetas. ■

A la financiación de las

Concha H. Carazo

Los Presupuestos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para el año 2001 consolidan, según ha explicado su titular, Juan Carlos Aparicio, el actual modelo de crecimiento económico que permite crear más empleo y de mejor calidad, así como alcanzar una mayor cohesión social, al conseguir que los beneficios del desarrollo económico lleguen al mayor número de colectivos de la sociedad.

La disminución del déficit público ha permitido reducir el paro y aumentar el número de empleos. Así, durante los últimos cuatro años, al mismo tiempo que las cuentas del Estado se aproximaban al equilibrio presupuestario se han creado más de dos millones de puestos de trabajo, más de 2,7 millones de afiliados se han incorporado al Sistema de Seguridad Social y la tasa de paro se ha reducido en más de ocho puntos, al situarse en el 13,9

## MENOR DÉFICIT, MÁS EMPLEO

por ciento. Para el 2001 está previsto que se creen 380.000 nuevos puestos de trabajo, reduciéndose la tasa de paro hasta el 12,6 por ciento.

### OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Según ha anunciado el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, los objetivos de los Presupuestos de su departamento para el próximo año son "consolidar la creación y mantenimiento del empleo, facilitar las condiciones de acceso al mercado de trabajo de los desempleados y mantener los niveles adecuados de protección".

Para ello se han establecido dos grandes líneas de actuación: *mantener el incremento de las dotaciones en políticas activas de empleo y desarrollo de la economía social y aumentar el coste de la protección por desempleo en un 2,5%.*

Para la primera de las líneas de actuación se ha establecido un presupuesto de 797.909 millones de pesetas, de los que 795.309 millones (un 2,5% más que el año anterior) irán destinados a las políticas activas de empleo, que se distribuirán de la siguiente forma: 476.476 millones de pesetas para el fomento y gestión de empleo; 242.019 millones de pesetas para formación profesional ocupacional y 76.814 millones de pesetas para el programa de Escuelas Taller y Casas de Oficios, así como para los talleres de empleo.

El esfuerzo realizado en la inversión de políticas activas ha pasado de 293.443 millones de pesetas en 1996 a los 797.909 millones del año 2001, por lo que en dicho período se llevan invertidos ya 3,3 billones de pesetas.

En lo referente al aumento de la protección por desempleo, ésta va a crecer en un 2,5% el próximo año, situándose en casi 1,4 billones de pesetas. De esta cantidad 50.000 millones corresponden al programa creado en este año de Renta Activa de Inserción. ■

# Los Presupuestos del Instituto Social de la Marina

Los Presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, asciende para el año 2001 a 209.138 millones de pesetas, lo que supone 10.018 millones más que en el año 2000, o un 5,03 por ciento de incremento en términos porcentuales.

De este volumen de recursos, el gasto previsto de gestión directa por parte del Instituto Social de la Marina asciende a 196.310 millones de pesetas, equivalente al 93,9% del Presupuesto, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 12.829 millones de pesetas, que representan el 6,1 por ciento restante.

Dentro de las partidas asignadas a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas, pensiones y otras prestaciones absorben el 90,2 por ciento del total presupuestado; a los programas asistenciales corresponde el 4,9 por ciento, y a los de administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar, el 4,9 por ciento restante.



## INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA Síntesis por programas

GRUPO DE PROGRAMA FUNCIÓN	Número de personas	Importes (en miles ptas.)	PORCENTAJES		
			S/Grupo	S/Función	S/Pto.
<b>1 Prestaciones económicas</b>	<b>178</b>	<b>177.138.698</b>		<b>100,00</b>	<b>84,70</b>
11 Gestión de prestaciones económicas contributivas	144	174.707.801	100,00	98,63	83,54
1101 Pensiones contributivas	108	169.203.160	96,85	95,52	80,90
1102 Incapacidad temporal y otras prestaciones	36	5.504.641	3,15	3,11	2,63
12 Gestión de prestaciones económicas no contributivas	34	2.430.897	100,00	1,37	1,16
1202 Protección Familiar	34	2.430.897	100,00	1,37	1,16
<b>2 Asistencia sanitaria</b>	<b>484</b>	<b>14.623.682</b>		<b>100,00</b>	<b>6,99</b>
21 Atención primaria de salud	227	1.174.057	100,00	8,03	0,56
2121 Atención primaria de salud	227	1.174.057	100,00	8,03	0,56
22 Atención especializada		409.753	100,00	2,80	0,20
2223 Atención especializada		409.753	100,00	2,80	0,20
23 Medicina marítima	257	2.774.872	100,00	18,98	1,33
2325 Medicina marítima	257	2.774.872	100,00	18,98	1,33
27 Transferencias a CC.AA. por los serv. sanit. asumidos		10.265.000	100,00	70,19	4,91
2799 Dotac. trans. a CC.AA. para la cob. de prest. sanit. asum.		10.265.000	100,00	70,19	4,91
<b>3 Servicios sociales</b>	<b>592</b>	<b>7.736.643</b>		<b>100,00</b>	<b>3,70</b>
34 Otros servicios sociales	592	5.172.583	100,00	66,86	2,47
3434 Acción asistencial y social	120	1.108.059	21,42	14,32	0,53
3435 Acción formativa y gestión empleo trabajadores mar	346	3.427.009	66,25	44,30	1,64
3437 Gestión desempleo trabajadores del mar	126	637.515	12,32	8,24	0,30
36 Transferencias a CC.AA. por los Serv. Soc. Asumidos		2.564.060	100,00	33,14	1,23
3699 Dot. transf. a CC.AA. para la cob. de los serv. soc. asum.		2.564.060	100,00	33,14	1,23
<b>4 Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes</b>	<b>1.201</b>	<b>9.639.855</b>		<b>100,00</b>	<b>4,61</b>
41 Gestión de cotización y recaudación	130	572.284	100,00	5,94	0,27
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	130	572.284	100,00	5,94	0,27
45 Admón. y serv. grales. Tesorería y serv. func. comunes	1.071	9.067.571	100,00	94,06	4,34
4591 Dirección y servicios generales	1.071	9.067.571	100,00	94,06	4,34
<b>Total Gastos</b>	<b>2.455</b>	<b>209.138.878</b>			<b>100,00</b>

# REFORMAR



*José María Aznar, presidente del Gobierno.*

Las mayores expectativas de vida o lo que se conoce como el envejecimiento de la población y el descenso de la tasa de natalidad son los dos retos que tienen que afrontar los sistemas de Seguridad Social de los países miembros de la Unión Europea en los umbrales del siglo XXI, en el transcurso del seminario internacional "El futuro de la Seguridad Social en función de los cambios demográficos, de empleo y de organización del trabajo" que se celebró durante los pasados días 16 a 20 de octubre, en Madrid, organizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales dentro de los actos conmemorativos del Primer Centenario de la Seguridad Social en España. Asimismo los participantes en dicho foro estuvieron de acuerdo en que la solución a dichos problemas pasa por reformar y ajustar los sistemas de Seguridad Social vigentes para garantizar su futura sostenibilidad.

Así lo destacó también el presidente del Gobierno, José María Aznar, en la inauguración del Seminario cuando afirmó que "la reforma de la Seguridad Social es uno de los grandes debates con los que comienza el siglo. Sólo con reformas que vayan adaptando el sistema a las nuevas circunstancias aseguraremos su viabilidad futura. Reformas consensuadas, con participación de todos, pero reformas. Porque las posturas inmovilistas, anquilosadas, que sólo miran al pasado, son el auténtico riesgo de la protección social".

El Seminario fue clausurado por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien señaló que "el incremento de la cobertura de las necesidades de las personas mayores no sólo económicas sino también de integración social, es una meta irrenunciable y solidaria".



# PARA AVANZAR

**La viabilidad futura de los actuales sistemas de Seguridad Social de los países europeos pasa por introducir las reformas precisas que vayan adaptando el sistema a las realidades cambiantes de la sociedad.**

**JOSÉ MARÍA AZNAR**

**"La reforma de la Seguridad Social es uno de los grandes debates con los que comienza el siglo".**

**D**urante los cinco días que duró el seminario internacional, que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales organizó en el marco de los actos conmemorativos de los "Cien años de Seguridad Social en España", los expertos nacionales e internacionales que en él participaron tuvieron la oportunidad de hablar sobre los distintos sistemas de seguridad social existentes tanto en el entorno de los países de la Unión Europea como en los del Este de Europa y en los iberoamericanos, debatir sobre problemas comunes y realizar un análisis comparado de todo ello. Asimismo se pudo dialogar sobre todos los aspectos que intervienen en el

funcionamiento de la protección social: económicos, sociales, demográficos, etc.

### Reformas consensuadas

Fue el presidente del Gobierno español, José María Aznar, en la inauguración del seminario, el primero en plantear las cuestiones más candentes que afectan a los sistemas de protección social. Tras subrayar que en España habían comenzado ya los primeros encuentros para abordar la renovación del Pacto de Toledo, el jefe del Ejecutivo manifestó que sólo con reformas que vayan adaptando el sistema a las nuevas circunstancias se asegurará su viabilidad futura".



*Juan Carlos Aparicio, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales*

En este sentido añadió que “entendemos que esos procesos de adaptación deben realizarse con un gran consenso social, y por eso hemos compartido con otras formaciones políticas y agentes sociales la responsabilidad de poner en marcha las medidas incorporadas en el pacto de Toledo. Creo que todos podemos presumir de contar con una Seguridad Social más fuerte que hace unos años”.

Tras reconocer que se ha hecho un esfuerzo por corregir los graves desequilibrios financieros que tenía el sistema y que han determinado la ampliación de la cobertura de la protección social, el presidente del Ejecutivo insistió en que las reformas deben ser abordadas “desde ahora mismo, porque no podemos esconder la cabeza, ni pensar que ya habrá tiempo más adelante para afrontarlo”, y añadió que esos procesos de adaptación deben realizarse “con un gran consenso social”, de ahí que se haya compartido con otras formaciones políticas y agentes sociales “la responsabilidad de poner en marcha las medidas incorporadas en el Pacto de Toledo”.

Pero no se limitó el presidente del Gobierno a señalar la necesidad de adoptar medidas para ajustar el sistema de Seguridad Social de cara al futuro para hacerlo viable, sino que apuntó ya algunas líneas de actuación como son la de sostener la estabilidad presupuestaria, adopción de medidas para facilitar la permanencia en el mercado laboral de las personas mayores, la flexibilidad en la edad de jubilación y poner freno a las prejubilaciones, que “no responden a una concepción moderna de la protección social ni tienen en cuenta la situación de nuestros mayores”.



Gerardo Camps, secretario de Estado de la Seguridad Social.

## GERARDO CAMPS

**“Nuestra prioridad es la creación de riqueza y empleo como garantía de la viabilidad y sostenibilidad del sistema de Seguridad Social”.**

### Sistema saneado y sólido

Por su parte el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, destacó en este acto de inauguración del seminario internacional que en nuestros días “la Seguridad Social se configura como un hecho incuestionable en la sociedad española y constituye ya parte de su esencia, incardinada en los modelos de protección social del entorno europeo al que pertenecemos”.

Más adelante el titular de la cartera de Trabajo recordó que en la actualidad el sistema de Seguridad Social pasa por una etapa “saneada y sólida”, lo que permite seguir avanzando por el camino correcto al tiempo que seguir aumentando las reservas, que son la garantía de la protección de las generaciones presentes y futuras. Pero al tiempo recordó que la fórmula para consolidar el actual sistema de pensiones pasa por seguir avanzando en lo establecido en el Pacto de Toledo que es el marco idóneo “que coloca a

la Seguridad Social por encima de intereses partidistas y le permite continuar en el camino del diálogo y consenso social como fórmula eficaz para llevar adelante las reformas precisas”.

Tras comprometerse a que en los próximos años se consolidará y mejorará el sistema de protección social, el ministro de Trabajo señaló que para conseguirlo la “buena senda es la del crecimiento económico y la creación de empleo”.

### Problemas comunes

Como ya se ha mencionado anteriormente, el envejecimiento de la población de la Unión Europea, combinado con la baja natalidad, está obligando a los gobiernos europeos a poner en marcha una serie de reformas y adaptaciones en sus sistemas de protección social de cara a garantizar su viabilidad financiera para las generacio-

nes futuras. Así lo pusieron de manifiesto los responsables europeos invitados a participar en este seminario internacional, que barajaron como soluciones, al igual que ya lo hiciera el presidente del Gobierno español, José María Aznar, en su discurso de apertura del seminario, la posibilidad de retrasar la edad de jubilación o bien establecer un sistema de pensiones complementario, tal y como establece el Pacto de Toledo.

En uno de los paneles más interesantes de este encuentro internacional sobre el futuro de la Seguridad social, Secretaria



*Celia Villalobos, ministra de Sanidad y Consumo.*



*Los máximos responsables de la Seguridad Social en el Acto de Clausura.*

rios de Estado de países de la UE como Portugal, Suecia, Holanda o Alemania coincidieron en la necesidad de reformar los sistemas de protección social ante los problemas ya señalados de envejecimiento de la población y las bajas tasas de natalidad. El moderador de este encuentro, el Secretario de Estado de la Seguridad Social española, Gerardo Camps, afirmó que comparte con sus homólogos europeos las pro-

ocupaciones que todos tienen de garantizar el mantenimiento y sostenibilidad de los sistemas de protección social y se mostró convencido de que el intercambio de experiencias que se ha llevado a cabo durante el seminario es "sumamente interesante".

Los representantes de los cuatro países europeos mencionados, todos ellos pertenecientes, al igual que España, a

la Unión Europea coincidieron en señalar que, actualmente, las principales soluciones a los retos demográficos planteados son alargar la vida laboral de los trabajadores y frenar las prejubilaciones anticipadas. Soluciones plenamente compartidas a las ya propuestas por el propio presidente del Gobierno en su discurso de apertura.

Así, el Secretario de Estado

de Suecia, Claes Amstrad, explicó que en su país se está estimulando a los trabajadores mayores a seguir en la vida activa al tiempo que se han puesto en marcha medidas que garanticen el trabajo estable a los trabajadores jóvenes para incrementar la fuerza del trabajo y disminuir el desempleo.

Por su parte el secretario de Estado holandés, J. F. Hoogervorts, anunció que el próximo año sería la Seguridad Social de su país la que cumpliría un siglo, e indicó que, desde su punto de vista, para hacer frente a los problemas comunes conocidos, la solución pasa por centrarse en la financiación del sistema de pensiones, pasando de un sistema de reparto a otro de capitalización privada, algo que en su país se ha comenzado a hacer y ya se encuentra muy avanzado.

Esta argumentación la hizo en base a datos que presentó en el panel, según los cuales el 90% de las pensiones de la Unión Europea están pagadas por dinero público procedentes de cotizaciones, mientras que el 10% restante procede de fondos privados. Por ello, a su juicio, el incremento del gasto provocado por el envejecimiento de la población hace inviable esta proporción y defendió que en su país el 50% de las pensiones haya empezado a utilizar el sistema de capitalización frente al de reparto que impera en el resto de los países de Europa occidental.

En Holanda se acaba de aprobar una reforma del sistema de pensiones que pasa por hacer una transición de un sistema de pensiones de reparto a otro de capitalización, al igual que sucede en Alemania. No obstante el representante de este país en el foro, el secretario de estado, Klaus Achenbab, insistió en la necesidad de tomar medidas "a tiempo" para mantener la viabilidad financiera de los distintos sistemas de

protección social, convencido de la viabilidad del actual sistema. En este sentido se mostró partidario de que para garantizar el futuro del sistema, aun teniendo en cuenta la incorporación de la mano de obra femenina, y la de la inmigración, lo sensato es “rebajar el sistema de pensiones”. Y explicó que, en su país, esto representa ceder un 4% de sus ingresos brutos para fondos de capitalización y todo ello subvencionado con rebajas fiscales.

## Reparto o capitalización

La cuestión más controvertida de este seminario internacional fue el eterno dilema entre la opción del sistema de reparto o de capitalización. Entendido que el sistema europeo es el primero, es decir, que el fundamento de los sistemas de protección social están basados en la solidaridad –los actuales cotizantes sufragan a los actuales pensionistas–, la mayoría de los participantes en este foro se mostraron a favor, pero sin dejar de advertir de sus riesgos. Así, uno de los mejores expertos en estas cuestiones como el Secretario General del Instituto Europeo de Seguridad Social, Danny Pieters, señaló que las pensiones no serán el gran problema de gasto del futuro, pero advirtió que “establecer un Fondo de Reserva es una fórmula de choque para prevenir problemas” y puntualizó otro punto de solución, que, al igual que el anterior, ya viene siendo contemplado por las autoridades españolas, y que es “extender o ampliar de forma gradual la edad de jubilación”.

En este mismo sentido se manifestó el profesor de Política Social en la Universidad



Juan J. Aguilar, José M.ª Fidalgo, Federico Durán y Cándido Méndez.



de Shenffield (Reino Unido), Alan Walker, quien dijo que “Europa necesita un cambio de actitud hacia los trabajadores de más edad, que se ven discriminados por los empleadores a la hora de ser contratados”

Por ello puso de relieve las principales reformas empen-

didas en Europa, que, en general han estabilizado el coste de las pensiones: prolongar la edad legal de jubilación, aumentar la flexibilidad de los sistemas de jubilación, cambios en las fórmulas de aplicación de pensiones, fundamentalmente para ampliar el periodo de contribución, la reducción de los esquemas de jubilación anticipada, reducir el nivel de

pensiones en algunos casos y alentar un sistema de pensiones mixto.

## Otros sistemas

La problemática de otros países de fuera del área comunitaria también fue analizada en el transcurso de este semi-

nario internacional. Los altos representantes de los países de Este de Europa, como Chequia, Polonia y Hungría, hicieron partícipes a los presentes de que su problemática era bien distinta a la que existe en el entorno de los países comunitarios, puesto que su sistema de protección social no está afectado por los retos que tienen que afrontar los países occidentales, sino por los que atañen a la transición de una economía centralizada a otra de libre mercado.

Por su parte, los países iberoamericanos, que estuvieron representados por México, Chile y Brasil, señalaron el gran peso de la deuda externa contraída con los países industrializados influye muy negativamente en el desarrollo de un sistema de protección social, similar al que existe en los países de la UE, que son su modelo a seguir. No obstante, fue muy debatido el modelo

chileno, que, como es sabido, se basa en un sistema de capitalización, es decir, no público y de reparto como el europeo, cuyo fundamento es la solidaridad y la cohesión social.

## Retos económicos y demográficos

El seminario brindó igualmente la oportunidad de que el actual sistema de Seguridad Social no fuera analizado solamente desde la perspectiva geográfica, lo que supuso la presencia de representantes de distintos países de fuera del entorno comunitario, al que España pertenece, sino también desde los ángulos económicos, demográficos y sanitarios.

Desde esta última área, la ministra de Sanidad y Consumo, Celia Villalobos, destacó "la enorme aportación que ha supuesto la Seguridad Social en la evolución de la sanidad pública española, así como su papel fundamental en la construcción del Sistema Nacional de Salud", y añadió como colofón a su intervención, en la que recordó la trayectoria de los actuales sistemas públicos de Seguridad Social y Sanidad, como la Seguridad Social es uno de los elementos básicos de la asistencia sanitaria y "constituye uno de los pilares fundamentales del Estado del Bienestar y uno de los factores de cohesión social más importantes y una expresión de solidaridad".

Desde la perspectiva económica, Luis de Guindos, Secretario General de Política Económica y de Defensa de la Competencia, destacó que "la política económica y la creación de empleo son los elementos fundamentales para garantizar un sistema de protección social para el futuro".

Finalmente desde la visión de la demografía, Ana Cabré,



M.ª Antonia Lucena, directora general del ISM y el Defensor del Pueblo, Enrique Múgica.



Los ministros de Trabajo de España y Portugal.

Catedrática de Geografía Humana de la Universidad Autónoma de Barcelona, señaló que la demografía está influyendo muy positivamente en la protección social, "porque la población activa está creciendo más deprisa que la inactiva".

## Consenso

Con especial interés fue seguido el panel de los agentes sociales. Empresarios y

sindicatos, representados por el vicepresidente de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar, y por los secretarios generales de Comisiones Obreras y de la Unión General de Trabajadores, José María Fidalgo y Cándido Méndez, respectivamente, y que fue moderado por el presidente del Consejo Económico y Social, Federico Durán. Este interés estuvo suscitado por el hecho de que durante el transcurso del seminario todos los participantes coincidieron en que toda

reforma de la Seguridad Social debe contar con la participación de los agentes económicos y sociales.

Tanto los empresarios como los sindicatos mostraron unanimidad en reclamar que para llegar a un consenso sobre la revisión del Pacto de Toledo debe culminarse el proceso de clarificación de las fuentes de financiación del sistema de Seguridad Social, ya iniciado por lo establecido en una de las recomendaciones del mencionado Pacto. Tanto la Sanidad como los Servicios Sociales están siendo financiados ya con cargo a los presupuestos del Estado, sin embargo queda pendiente que sean éstos los que se hagan cargo de la partida de 600.000 millones de pesetas de los complementos a mínimos. Asimismo, los agentes sociales reclamaron que se incrementara la dotación financiera del Fondo de Reserva hasta una cantidad que cubra al menos una mensualidad de los pagos de pensiones.

También hubo acuerdo entre los agentes sociales en reclamar ajustes y reformas en el sistema de Seguridad Social para hacer frente a los nuevos retos que se le presentan y sostuvieron que el actual sistema de reparto es el mejor, ya que es un importante instrumento de cohesión social y de solidaridad entre generaciones, y alabaron el estado de buena salud del que actualmente goza la Seguridad Social española, fruto de la buena marcha del empleo y de los acuerdos realizados entre sindicatos, empresarios y Gobierno en la anterior legislatura.

## Defensor del Pueblo

Tras la intervención del Ministro de Trabajo y Solidaridad de Portugal, Eduardo Ferro, quien describió el desarrollo que ha tenido la Seguridad



Social en su país, muy semejante al proceso español en el que es a partir del establecimiento de la moderna Constitución cuando se define el actual estado de protección social, correspondió al Defensor del Pueblo, Enrique Múgica, desarrollar la última de las ponencias.

El Defensor del Pueblo, que fue presentado por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, insistió en la idea de que no existe mejor y mayor instrumento de justicia e igualdad que la Seguridad Social.

### Freno a las prejubilaciones

El Secretario de la Seguridad Social, Gerardo Camps, fue el encargado de clausurar el seminario. En su discurso insistió en lo ya planteado por el Presidente del Gobierno de que un sistema de Seguridad Social moderno tiene que adaptarse a las realidades cambiantes del mundo actual, porque el inmovilismo es negativo.

Tras resaltar los buenos resultados de las cuentas de la Seguridad Social, que por tercer año consecutivo cuenta con superávit, el Secretario de Estado subrayó que es necesario seguir creando empleo para mantener las cifras de afiliación a la Seguridad Social en la proporción actual, cuya relación cotizantes-pensionistas es de 2 a 3.

Finalizó el responsable de la Seguridad Social española señalando que hay que incrementar el bienestar de las personas mayores, quienes al haber aumentado sus expectativas de vida no sólo necesitan atención económica sino también más facilidades para mantenerse activos y nuevos cuidados sociales para cuando pierdan su autonomía física. Asimismo, hizo un alegato muy serio ante el abuso de las prejubilaciones, que no sólo van contra las personas de 50 años que están plenamente activas para seguir en el mercado laboral, sino que son perjudiciales para el sostenimiento del Sistema de Seguridad Social. ■

Concha Hernández Carazo

# DOS FERIAS DE GRAN CALADO



**SINAVAL '2001**

**Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria**

**BILBAO, 17/20 ENERO 2001**



**Feria Internacional de la Industria Pesquera**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA** 

Apdo. 468 - 48080 BILBAO (España) - Tel. (34) 94 428 54 00 - Fax. (34) 94 442 42 22 - www.feriain-bilbao.es

**IBERIA**





## ALGECIRAS REFUERZA INSTALACIONES CON EL MUELLE "JUAN CARLOS I"

**E**l histórico muelle de El Navío ha sido rebautizado con el nombre de "Muelle Juan Carlos I", en acto de inauguración oficial que presidió Su Majestad el Rey, al que acompañaban el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco, que ostentaba la representación del Ministro de Fomento, Álvarez-Cascos.

En su discurso de bienvenida a las autoridades, el presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, Manuel Morón, explicó que esta remodelada infraestructura consolida a Algeciras como "primer enclave del sistema portuario español y entre los veinticinco más importantes del mundo".

### Lider en productividad

El puerto de Algeciras contempla el horizonte de liberalización tarifaria con la tranquilidad de un líder asentado, mucho más que por la estratégica posición de su geografía, por la constancia de sus récords en el tráfico de contenedores y pasajeros. Las cifras de movimiento en este tipo de mercancías sobrepasaron los 18.000 millones de pesetas, que se quedan en la economía local y son fuente sustentadora de casi la mitad de los 38.000 puestos de trabajo en el Campo de Gibraltar. Así mismo, durante 1999, cruzaron a Ceuta y Tánger más de 4.000.000 de pasajeros, 600.000 vehículos y 117.000 camiones.

Este líder español del tráfico de contenedores es, así mismo, el más rentable en operatividad, y

queda a la espera de la mejora de sus comunicaciones terrestres para convertirse definitivamente en el nudo logístico más representativo del Sur europeo. El nuevo muelle "Juan Carlos I" es un "hub" de 860.000 metros cuadrados de superficie, 1.800 metros de longitud de atraque y asegura calados de entre 14 y 16 metros, verdadera apuesta de futuro a la que se han sumado la Autoridad Portuaria de Algeciras y la multinacional Maersk Sealand, con lo último en equipamientos y grúas, las "post panamax", las mayores del mundo.

La llegada de esta compañía multinacional, Maersk Sealand,

en 1986, a las instalaciones de este muelle algecireño es inseparable del fuerte tirón de los tráfico de contenedores en la Bahía de Algeciras, cuya Autoridad Portuaria se propone sucesivas ampliaciones de los atraques sur y este del Muelle de El Navío hasta 1993, en que se lleva a cabo la duplicación de sus superficies útiles, hasta la ampliación y equipamiento definitivo, inaugurado el pasado 26 de junio.

### Dos millones de TEUs

El esfuerzo inversor desplegado sobre el "Muelle Juan Carlos I" sumó a esta última realización 10.000 millones de pesetas sobre

un total de 26.000, para completar un equipamiento de 3 grúas "post panamax", un total de 12 "portainers" y 27 "transtainers", que serán la respuesta a los tráfico del más próximo futuro, en la barrera de los 2.000.000 de TEUs, de los que Maersk mueve actualmente 1.800.000.

Maersk Sealand, con sede mercantil en Copenhague, moviliza un grupo de 250 buques, con 10.000.000 de toneladas de peso muerto, 40.000 empleados y 325 oficinas en 100 países, sobre los que rotan 700.000 contenedores de veinte pies, y una logística que asegura el servicio transportista de puerta a puerta. Su grupo matriz, AP Möller, une la actividad transportista a la prospectiva de petróleo y gas, construcción, supermercados y servicios informáticos. El octogenario presidente del grupo naviero, M. Mc.Kinnley Möller, no quiso faltar a esta simbólica inauguración y se sumó al protocolo, junto al Rey Don Juan Carlos, al que patentizó su legítimo orgullo de presenciar las nuevas instalaciones frente a las aguas del Estrecho.

La localidad algecireña rindió homenaje al Rey Don Juan Carlos I, cuya excelsa familia tiene vinculación histórica con la zona, desde una primera visita de Don Alfonso XIII, durante la Conferencia de Algeciras (1906), a propósito de la cuestión de Marruecos, y posteriormente con la construcción del Muelle de Alfonso XIII (1927), siendo en 1976 la primera visita a Algeciras de Don Juan Carlos y Doña Sofía. ■

S. de F.

### El barco de la Laja Alta, tres mil años después



Una impresionante escultura de acero preside la rebautizada área del "Muelle Juan Carlos I", en homenaje a los ancestros de la Bahía de Algeciras, al simbolizar una tradición de tres mil años: el barco de la Laja Alta.

El escultor Rafael Gómez Avellaneda ha plasmado para siempre la visión de otro artista del primer milenio a.C., que vislumbrando este tipo de embarcaciones -tal vez fenicias, griegas o chipriotas- en las proximidades de Algeciras, grabó esta imagen sobre roca silicea de la Laja Alta, bello exponente del arte prehistórico de la zona y cultura tartésicas.

Tres mil años después, se erige este tributo de contraste con la modernidad del gran "hub" del comercio marítimo entre los pueblos del mundo, en memoria de las primeras escuadras que irrumpieron por la protohistoria andaluza.

# MÁS DE DOS MILLONES DE PASAJEROS EN LA OPERACIÓN "PASO DEL ESTRECHO 2000"

Un total de 2.194.474 pasajeros han cruzado por los puertos españoles durante la vigencia de la "Operación Paso del Estrecho 2000", según cifras provisionales de Protección Civil a las que ha tenido acceso la Revista MAR, durante los días 15 de junio a 15 de septiembre. El 85 por ciento de estos pasajeros realizaron sus tránsitos veraniegos a los principales países norteafricanos a través del puerto de Algeciras, que ha detectado los principales incrementos del paso en el número de coches (+8%) y camiones (+10%) respecto a la edición de 1999.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras ha vuelto a ser el gran referente del éxito de la "Operación Paso del Estrecho 2000", ya que de los 2.194.474 transeúntes, 1.869.068 realizaron la travesía por las remozadas instalaciones algecireñas, y a través de un operativo que incorporó a 256 personas, en el despacho, atención e información del caudal de pasajeros.

Un equipo de tres psicólogos y treinta informadores en varios idiomas –árabe y francés entre ellos– se ocupó de atender las principales incidencias habidas durante los tres meses de vigencia de la "Operación Paso del Estrecho 2000", y no se han producido situaciones de desbordamiento mas que en los días-pico 30, 31 de julio y 1 de agosto, en los que el máximo retraso alcanzó unas esperas de 10 horas.



■ Los principales incrementos se detectaron en vehículos y el servicio sólo se vio desbordado los días-pico de julio-agosto

■ El puerto de Algeciras afrontó con éxito el ochenta y cinco por ciento de la Operación y prepara mejoras para ediciones futuras.



La calidad del servicio ha superado al de ediciones anteriores, pese a lo cual las autoridades portuarias concernidas han hecho un estudio –junto a las de Protección Civil– para el perfeccionamiento del servicio cara a futuras anualidades. Recomiendan un aumento de la flota, en términos porcentuales a lo que lo hace cada año el trasiego de pasajeros y vehículos, la utilización de áreas de preembarque fuera del recinto portuario y la habilitación de carriles exclusivos de acceso a puerto en los momentos de mayor aglomeración de coches y camiones.

Sería, en cierta forma, traspasar a los recintos portuarios españoles lo que se hace en el puerto de Tánger, con las áreas de Malabta y Larache, o en el de Ceuta con los filtros de la frontera, pero los resultados de la "Operación Paso del Estrecho 2000" han sido valorados –por la Autoridad Portuaria de Algeciras– como "altamente satisfactorios", a pesar de lamentarse este año el despropósito del choque de dos transbordadores.





## Una "vía de agua"

Una mañana de niebla, ya en pleno julio pero cuando aún no se había llegado a las fechas calientes de la "Operación Paso del Estrecho", Trasmediterránea sufrió una vía de agua al colisionar dos de sus transbordadores operativos en la zona, el "Ciudad de Ceuta" y el "Ciudad de Tánger", que quedan fuera de servicio.

Con la póliza de seguro de los barcos siniestrados, Trasmediterránea tenía clara la reparación gratuita de los efectos de la colisión, aunque no tanto la cobertura por pérdida de flete y el lucro cesante, o dinero dejado de ingresar. Había sido un principio de verano bastante accidentado para la naviera pública, pues ya en junio se le quemó la motorización del "Alcántara" y hubo de alquilar otro buque rápido... Mala época era para improvisaciones, pero se salvó el mal trago de sustituir el servicio diario para travesías consecutivas de 1.000 pasajeros y 400 coches.

Fue el más señalado incidente de la "Operación Paso del Estrecho", iniciada hace diez años, y que ha crecido —en este período— desde dos a seis líneas y desde cuatro a veinticinco barcos, así como en otra compleja logística de despacho, aparcamiento y servicios auxiliares. De todas las líneas, la que más demanda ha escalado es la de Algeciras-Tánger, que llegó a alcanzar un servicio diario de 25.224 plazas de pasaje y 6.720 vehículos, con cinco navieras disponibles, de las cuales la más importante es Trasmediterránea, con tres barcos, y perdería dos, colisiones de proa, aquella mañana de domingo de julio.

El incidente reveló el alto grado de solidaridad y respuesta ciudadana de Algeciras, lo mismo en la atención a las víctimas y familiares que en una pronta reposición del servicio.

Las nuevas instalaciones algecireñas han permitido una atención de plena normalidad en el 95 por ciento de los días de paso, apenas entrecortada por una desbordada llegada de vehículos (el 25 por ciento más) entre las fechas finales y principio de julio-agosto. En aquellos tres días llegaron a detectarse 83.840 pasajeros, es decir, casi el 5 por ciento del total de la "Operación Paso del Estrecho". ■

S. de F.

### ALGECIRAS: DATOS ESTADÍSTICOS DE LA "OPE 2000"

(del 15-06-2000 al 15-09-2000)

#### EMBARQUES

	a Ceuta	a Tánger	Total	% incr. s/99
Pasajeros	441.856	508.814	950.670	1,47
Automóviles	80.958	122.912	203.870	7,63
Autobuses	626	2.062	2.688	3,27
Camiones	6.523	6.912	13.435	12,12

#### DESEMBARQUES

	de Ceuta	de Tánger	Total	% incr. s/99
Pasajeros	466.928	451.470	918.398	2,93
Automóviles	86.688	97.968	184.656	8,11
Autobuses	755	2.019	2.774	3,20
Camiones	6.179	6.704	12.883	8,00

#### EMBARQUES + DESEMBARQUES

	a/de Ceuta	a/de Tánger	Total	% incr. s/99
Pasajeros	908.784	960.284	1.869.068	2,19
Automóviles	167.646	220.880	388.526	7,86
Autobuses	1.381	4.081	5.462	3,23
Camiones	12.702	13.616	26.318	10,06

**Algunas especies  
comerciales podrían  
verse afectadas por  
la radiación ultravioleta.**

# EL "AGUJERO" EN LA CAPA DE OZONO REDUCE LA PRODUCCIÓN PESQUERA

El efecto de la globalización, término muy al uso hoy en día, se deja notar no sólo en los campos de la economía y de las comunicaciones, por poner dos ejemplos. La destrucción de la capa de ozono también está destacando este carácter globalizador afectando a la vida en nuestro planeta, cuyo ecosistema en su conjunto se está viendo sometido a un grave deterioro y, por consiguiente, afectando a las condiciones de vida del ser humano en el mismo. Los efectos no se circunscriben sólo a las zonas polares, donde se producen los agujeros en la capa de ozono, sino que tienen repercusiones en todo el planeta. Y el mar no es una excepción. El aumento de la radiación ultravioleta está afectando a la zona fótica, que es la más productiva y base de la cadena alimentaria. Los científicos destacan que incluso puede provocar la muerte directa de huevos y larvas de especies de importante valor comercial. A pesar de ello, poco se está haciendo para evitar que el problema vaya a más, mientras las predicciones futuras no resultan nada halagüeñas.

**U**n 60 por ciento se redujo la capa de ozono sobre el Ártico el pasado invierno. Una cifra récord que, según las previsiones de los científicos que realizaron este estudio por encargo de la Comisión Europea, puede ser superada en un corto plazo de tiempo. Los datos se tomaron entre noviembre de 1999 y marzo de 2000. Como si la Antártida no hubiera querido perder protagonismo en esta carrera destructiva del ozono, el 25 de agosto último su capa disminuyó en un 30 por ciento respecto al periodo de referencia 1964-1976, según datos ofrecidos por la Organización Meteorológica Mundial, constituyendo un mínimo histórico.

Lo cierto es que no resulta sorprendente este grado de destrucción que se está alcanzando, ya que desde que fuera detectado el agujero de la capa de ozono, a comienzos de los 70, el problema no ha dejado de crecer. *En los últimos años*, señala José

Luis García, de Greenpeace, la situación se ha agravado en los dos hemisferios. En extensión no puede crecer mucho más, pero sí en el nivel de destrucción y duración.

Hace unos años, el principal problema se registraba en la Antártida. Sin embargo, en los últimos cinco años la destrucción y el desarrollo del agujero en el Ártico es el que más ha llamado a atención de los científicos. Desde el punto de vista ecológico, resultan igual de peligrosos. Si atendemos a los efectos sobre la salud humana, al haber más población en las zonas árticas hay más riesgo, comenta José Luis García, pero los impactos sobre la salud no se circunscriben a las zonas polares, porque la reducción de ozono es global. Después de cada agujero que se forma, el ozono que se ha perdido no se recupera. Se mezcla con ozono que procede de otras partes de la atmósfera, con lo que cada vez hay menos, por lo que todos los seres humanos somos más vulnerables.



**Una disminución del 16 por ciento de la capa de ozono puede comportar una reducción del 5 por ciento del fitoplancton, lo que conduciría a un pérdida de siete millones de toneladas de pescado.**

### Pesquerías en peligro

El ozono forma una especie de escudo protector sobre la Tierra, ya que filtra los rayos ultravioleta (UV-B). La reducción de esta capa de ozono hace que disminuya la capacidad de la atmósfera para absorber la radiación UV-B, filtrándose hasta la superficie terrestre. Sus efectos para la vida en nuestro planeta pueden resultar devastadores. Está afectando ya a la salud humana (quemaduras solares, cáncer de piel, supresión del sistema inmunológico, ceguera); sobre procesos vitales, desde la mutación del material genético del ADN a la productividad de los vegetales; deterioro de los ecosistemas terrestres (desde la salud de árboles a la estabilidad de los grandes bosques) y marinos (desde el daño al fitoplancton —inicio de la cadena alimentaria— a la supervivencia de las grandes ballenas).

Por lo que al mar se refiere, se ha constatado que los rayos ultravioleta llegan hasta los 65 metros de profundidad,



© GREENPEACE/MARTÍNEZ DEL PINO

lo que prácticamente cubre toda la zona fótica. Al disminuir el alimento base, la situación va afectando a toda la cadena, por lo que los depredadores tienen más difícil conseguir su alimento. En enero de 1995, científicos australianos informaron sobre la hambruna masiva de crías de pingüinos en tres áreas de la región ártica ampliamente separadas. Algunos pingüinos adultos fueron vistos a 200 kilómetros de la costa en una desesperada búsqueda de comida para sus crías.

Hay que tener en cuenta que los pingüinos (al igual que las ballenas) se alimentan de krill, un pequeño crustáceo parecido al camarón que misteriosamente ha desaparecido en muchas aguas antárticas. Los científicos no creen que la explotación del krill sea la causa de este declive, pero todavía no han podido establecer la causa real del mismo. Este crustáceo se alimenta de

***“En los últimos años la situación se ha agravado en los dos hemisferios. En extensión no puede crecer más, pero sí en el nivel de destrucción y duración”  
(Jose Luis García).***

fitoplancton, que resulta muy abundante en aguas antárticas, donde florece cada primavera. Algunos científicos, como ya se ha señalado, indican que la radiación UV-B mata algunas especies de fitoplancton y hace que otras se agrupen para protegerse. Creen que el fitoplancton que sobrevive podría ser demasiado grande para ser comido por el krill, con lo que moriría por falta de alimento. De confirmarse esta sospecha, sería un claro ejemplo de cómo se están viendo afectadas las cadenas alimentarias y una especie que la está padeciendo: el pingüino.

Se estima, según un informe elaborado por la organización ecologista Greenpeace, que un 16 por ciento de disminución del ozono puede llevar a una merma del 5 por ciento del fitoplancton, lo que conduciría a una pérdida de alrededor de siete millones de toneladas de pescado al año (un 7 por ciento de la producción pesquera). En el Antártico, según ese mismo informe, la productividad de fitoplancton disminuyó entre el 6 y el 12 por ciento.

Pero no es sólo el fitoplancton el que se ve afecta-

do. Los científicos señalan que el aumento de la radiación UV-B puede provocar la muerte directa de huevos y larvas de especies de importante valor comercial, dañando las etapas de desarrollo de los peces, sobre todo de la anchoa, que podría llegar a casi un 100 por ciento de mortalidad con una disminución del ozono de un 16 por ciento.

Lo señalado resulta revelador de cómo la actual situación está afectando al ecosistema marino, aunque la cosa no acaba ahí. Otra grave consecuencia es la repercusión sobre la depuración de la atmósfera. Al igual que los bosques, los vegetales marinos contribuyen a absorber el CO<sub>2</sub>, por lo que una disminución de estos vegetales en el ecosistema marino va a tener una inmediata incidencia en el calentamiento global del planeta. En el citado informe de Greenpeace se valora que un 10 por ciento de disminución del fitoplancton evitaría la absorción de 5 gigatoneladas de dióxido de carbono de la atmósfera.

### **Efecto invernadero**

La situación resulta más preocupante aún al observar cómo están interactuando la destrucción del ozono y el calentamiento global. *Son dos problemas distintos, los causan gases diferentes, pero el hecho de que estemos provocando el calentamiento del planeta con los gases del efecto invernadero está haciendo que la radiación no llegue a la estratosfera, produciendo su enfriamiento,* afirma José Luis García. Esta situación favorece la destrucción del ozono, que, a su vez, al ser más fina su capa, permite una mayor radiación de rayos ultravioleta, afectando a los vegetales, que absorben el dióxido de carbono, aumentando el efecto invernadero, propiciando un mayor calentamiento e incrementando el

enfriamiento de la atmósfera. El ciclo se refuerza y magnifica. Incluso el actual vicepresidente y candidato a la presidencia de los Estados Unidos, Al Gore, en su libro "La Tierra en equilibrio" incide en este aspecto al señalar que "el calentamiento global y la disminución del ozono estratosférico se refuerzan mutuamente en un complejo esquema de retroalimentación positiva".

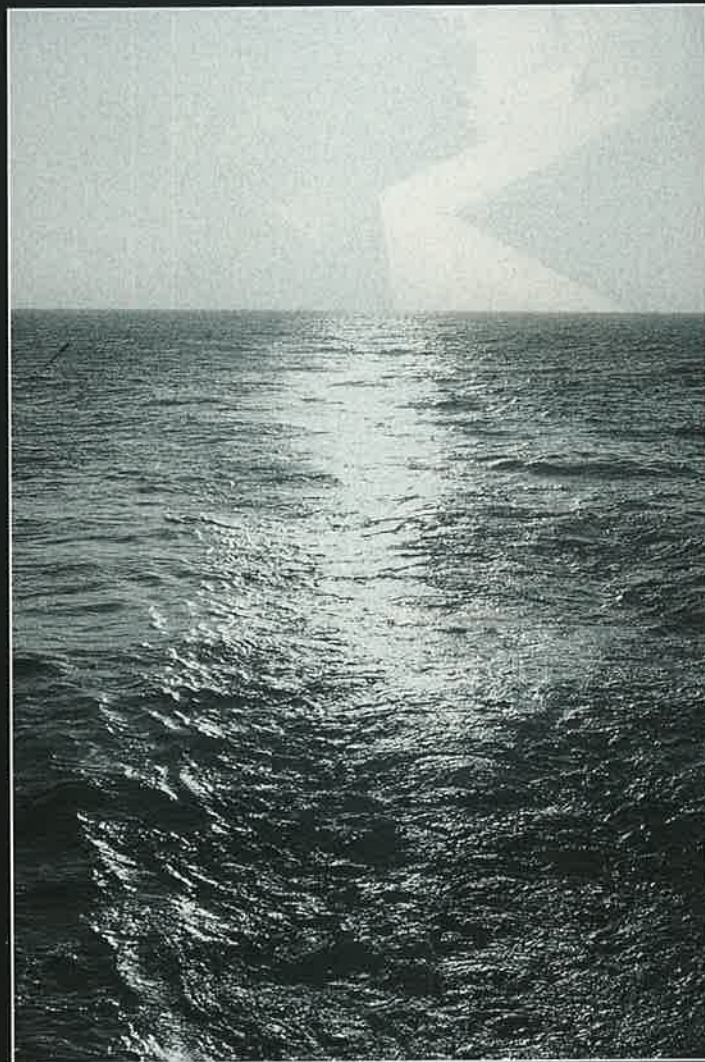
Esta situación hace más inexplicable aún la falta de medidas efectivas, algo que se pone de manifiesto tanto en las limitadas inversiones para el estudio de la situación, como en la escasa operatividad del Protocolo de Montreal, en el que se fijan los límites en el uso de productos que destruyen la capa de ozono.

Y ello, a pesar de que nos encontramos en el periodo más vulnerable de radiación UV-B sobre el ecosistema global, según los datos de los científicos, ya que todavía estamos padeciendo los efectos de los tristemente célebres CFCs y el conjunto de sustancias emitidas en los años 80. La emisión de estos gases se mantuvo hasta 1996, sustituyéndose por los HCFCs (teóricamente menos dañinos para la capa de ozono). La emisión de cloro, sin embargo, no ha disminuido, sino que sigue aumentando, *porque ahora tenemos el efecto inercial de los CFCs más el efecto de los HCFCs, que tienen un efecto más a corto plazo*, como apunta José Luis García.

## Pasividad

A pesar de estos negros presagios, como se señalaba anteriormente, poco se está haciendo. Un buen ejemplo es la opinión de miembros del Comité Científico sobre Problemas del Medio Ambiente, asociado al Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que,

## "El calentamiento global y la disminución del ozono estratosférico se refuerzan mutuamente en un complejo esquema de retroalimentación positiva" (Al Gore).

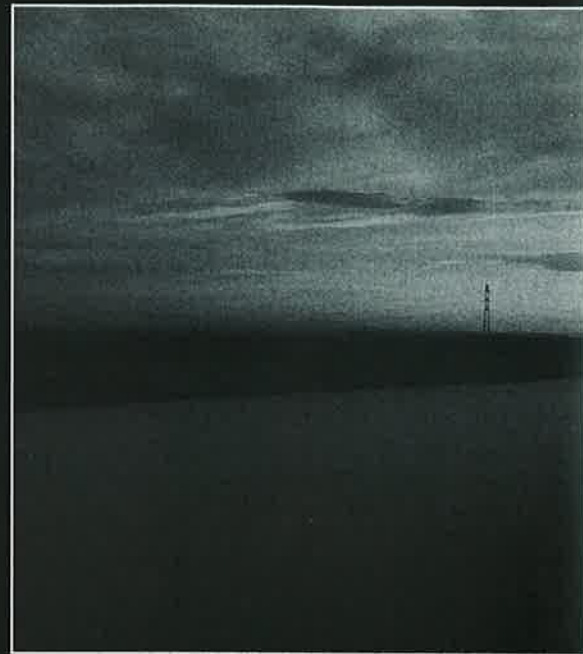


en un informe realizado en 1993 sobre "efectos del incremento de radiación ultravioleta sobre ecosistemas globales" comenzaban afirmando: "El hecho de que el número de expertos sobre efectos del incremento de UV-B en los organismos vivos por causa de la disminución del ozono continúe siendo más bien bajo describe que, durante los últimos 20 años, los gobiernos del mundo parecen no tomar en serio esta potencial amenaza para la biosfera. Francamente, la financiación para investigación de 'efectos' invernalero ha sido, a lo sumo, insuficiente".

Esa falta de interés político se puso ya de relieve en la fijación de los límites para el uso de productos que afectan a la capa de ozono. El Protocolo de Montreal estableció para el año 2000 la eliminación de los CFCs. Cinco meses después de su entrada en vigor, y ante el cariz que estaba tomando la situación, los propios gobiernos lo consideraron inadecuado. Tras reunirse los firmantes en Londres, en 1990, se volvieron a tomar medidas inadecuadas como, por ejemplo, el no preverse limitaciones en el uso de los HCFCs.

Más tarde, en la reunión de Copenhague se volvió a lo mismo, acordándose la eliminación de los CFCs para 1996, en vez de 1995 como proponían algunos gobiernos, y la de HCFCs para el 2030 (ahora rebajada al 2020). Estado Unidos y Francia son dos de los países que mantuvieron las posturas más intransigentes respecto a la adopción de medidas más severas (hay que tener en cuenta que el gobierno francés es el principal accionista del Grupo Atochen, el mayor productor mundial de HCFCs).

La inercia sigue siendo la misma en la actualidad, como destaca José Luis García. *Desde que se mete un gas en*



la lista (porque se considera nocivo) pasa mucho tiempo; hay un desfase político respecto a la situación física. La industria ha seguido poniendo en el mercado nuevas sustancias sobre las que no hay ningún control. Greenpeace propuso que se cambiase la forma de abordar esto, estableciéndose una prohibición inicial de cualquier sustancia que tenga un riesgo de destruir la capa de ozono sin tener que identificar a cada uno de los gases.

Esta situación propicia la aparición de nuevos gases como sustitutivos que resultan, a la postre, también nocivos. Un claro ejemplo es el de la creación de un nuevo gas como sustitutivo de las HCFCs: el HFC (hidrofluorocarbono), aduciéndose que no lleva cloro, por lo que el Protocolo de Montreal le dio vía libre, según comenta a MAR José Luis García, ante la oposición de Greenpeace, porque se trataba de un gas de efecto invernadero. Cuando en 1997 se aprobó el Protocolo de Kioto sobre cambio climático, los HFCs aparecían en la lista entre los seis gases de efecto invernadero, teniéndose que reducir sus emisiones. Pero sobre esta prohibición todavía

**En un informe elaborado para las Naciones Unidas se afirma que "... los gobiernos del mundo parecen no tomar en serio esta potencial amenaza para la biosfera.**

**Francamente, la financiación para investigación de 'efectos' invernadero ha sido, a lo sumo, insuficiente".**

no hay nada, ya que, como destaca José Luis García, si las reducciones previstas en el Protocolo de Montreal son lentas, las de Kioto no han entrado en vigor.

La situación resulta más preocupante si cabe tras constatar la citada interacción entre la destrucción del ozono y el calentamiento global. Por lo que el nuevo gas, el HFC, no tiene cloro, pero sí una acción potencial sobre el efecto invernadero altísimo, 3.200 veces más que el CO<sub>2</sub> molécula a molécula. Y resulta aún más paradójico todo si tenemos en cuenta que no hay ninguna justificación para el uso de cualquier sustancia que destruya el ozono, ya que hay alternativas. La única justificación queda, pues, reducida a los intereses de las grandes empresas químicas.

Mientras tanto, el mar, ese ecosistema vital para la vida en el planeta Tierra, pues no sólo afecta a las condiciones de habitabilidad en él, sino que aporta una gran parte de los alimentos que consume el ser humano, se está viendo cada vez más agredido y maltratado. A la contaminación y a la sobrepesca hay que añadir ahora el efecto de los rayos ultravioleta sobre el ecosistema marino.

A veces parece, dada la falta de medidas al respecto, que se le está sometiendo a una prueba de resistencia pa-

ra averiguar cuál es el límite de su capacidad ante las innumerables y cada vez mayores agresiones. Esperemos, por el bien del propio ser humano, que no se sobrepase este límite.

Mientras, la capa de ozono sigue deteriorándose. A los daños producidos por la emisión de cloro se suman ahora los provenientes de la interacción de los gases de





© GREENPEACE/SCHARNBERG

efecto invernadero. Lo que cabe esperar, según los expertos, es un agravamiento de la situación. Por el momento, los científicos se han visto obligados a rehacer los cálculos de cuándo empezaría a recuperarse la capa de ozono. Algo que no se espera que ocurra antes de 50 años, en caso de que se reduzcan las emisiones. ■

Raúl Gutiérrez



© GREENPEACE/BELTRA

## UV-B:

### El enemigo invisible del mar

**E**s evidente que el deterioro que están sufriendo los ecosistemas marinos se debe, en primer lugar, a que se ha pescado en exceso y, en segundo lugar, a la contaminación, causada principalmente por compuestos químicos: herbicidas, fertilizantes, residuos de derivados del petróleo, metales pesados, etc.

Eso es lo que vemos diariamente, y por tanto lo que más sensibiliza a la opinión pública, que a su vez es el mejor fuste para los políticos. Cuando ocurre algo -siempre a toro pasado- se prometen miles de medidas, e incluso a veces se toman algunas. Pero ¿qué ocurre cuando el enemigo del mar es invisible, no se ve ni se huele, y su efecto sólo será perceptible cuando ya sea irreversible, dentro de algunas decenas de años? Estamos hablando de los rayos ultravioletas (UVA) B o, en otras palabras, de la capa de ozono.

Ya han pasado casi treinta años desde que en 1974 los científicos Sherwood Rowland y Mario Molina, de la Universidad de California en Berkeley, sugirieron que los CFC podrían desempeñar un papel fundamental en la destrucción de ozono en la estratosfera (en 1995 recibirían el Premio Nobel de Química por sus trabajos sobre el ozono). El ozono no es más que una forma activa del oxígeno, compuesta por tres átomos en lugar de dos. Su principal característica es que impide el paso de los rayos UVA, ejerciendo la función de escudo protector de la Tierra frente a las radiaciones solares. Antes de haber oxígeno en la atmósfera, hace mil millones de años, tampoco había ozono, y la

vida se limitaba a células simples que vivían lejos de la superficie del mar, fuera del alcance de los rayos UVA.

El problema surge cuando desde mediados del siglo XX se empiezan a utilizar masivamente compuestos de clorofluorocarbonados (CFC) para la fabricación de dos de los grandes inventos del siglo, la nevera y el aire acondicionado, y como propulsor en pulverizadores. Ese gas, una vez liberado, escapa a la estratosfera y es destruido lentamente por el Sol, descomponiéndose en átomos de cloro, que a su vez destruyen el ozono. Desde que en 1981 se descubrió el agujero de la capa de ozono de la Antártida, las cosas no han hecho más que ir a peor. Recientemente se han registrado niveles mínimos de ozono en Siberia y Europa. El caso es que, aparte de los daños generalizados que ya se están dando en todas las formas de vida, incluido el ser humano, al disminuir la protección que ejerce el ozono sobre los rayos UVA-B, el primer sitio donde se va a notar con intensidad sus efectos será en el mar.

El aumento progresivo de la radiación afectará, como ya lo está haciendo, a quien más desprotegido está: bacterias y algas marinas, larvas de peces, huevos pelágicos... De este modo, al verse seriamente afectada la producción primaria de la cadena trófica marina, el efecto dominó perjudicará a todo el ecosistema: el zooplancton y los animales microfagos tendrán serias dificultades para alimentarse y morirán. Luego lo harán los carnívoros. Quizá suene a ciencia-ficción; sin embargo, estamos ante un hecho científico demostrado.

¿Sabía usted que la mitad del peso vivo que produce anualmente la Tierra es fitoplancton? Un reciente estudio asegura que una disminución del 16% en la capa de ozono mataría en la costa pacífica norteamericana el 50% de las larvas de anchoas en 2 días y el 100% de las mismas en 12 días. Esta misma disminución causaría una caída del 7% en la producción mundial de pescado, lo que significa 6 millones anuales (piense el lector que España pesca, contando toda la flota, 1,3 millones de toneladas al año).

El Protocolo de Montreal de 1987 fijó unos plazos -demasiado largos- para erradicar los CFC y sus derivados. Somos muy dados a ratificar Protocolos. Otra cosa es llevarlos a la práctica. En definitiva, que esta predicción catastrófica se cumpla o no, depende de todos nosotros. "Think global, act local". ¿Cómo? Evitando el uso de productos que contengan CFC y confiando en que los que ya están en la atmósfera no causen demasiado daño. ■

**Antonio P. Cribeiro**

Laboratorio de Zoología Marina. Facultad de Biología Marina. Universidad de Santiago de Compostela

# LOS PRÁCTICOS DE PUERTOS DEFIENDEN SU FUTURO

Las recientes asambleas generales de la Federación y Mutualidad Nacionales de Prácticos de Puerto han renovado su "rechazo a la instauración de la libre competencia en la prestación de este servicio", considerando que defienden así "la calidad de la operación portuaria y la seguridad marítima", precisamente en lo que "es el tramo más peligroso de la travesía, la proximidad a la costa".

Los navieros y el practicante sostienen criterios enfrentados sobre el libre acceso a la prestación de este servicio portuario, y Marina Mercante revisará pronto las exenciones al practicante, es decir, los casos en que el capitán del barco tras superar varias pruebas de operación en el mismo puerto y con el mismo barco queda eximido de pedir práctico.

## Calidad del servicio y operación segura

Los prácticos de toda España han celebrado sus asambleas anuales en Gijón y la conclusión más expresa de las mismas fue la de renovar su rechazo "a la instauración de la libre competencia en la prestación de este servicio portuario". Consideran "razones de calidad del servicio y seguridad marítima" como sustentación de su postura profesional,

al entender que "el practicante es un servicio público o universal para la seguridad marítima, cuyo abaratamiento o libre competencia en precio no iría más que en detrimento de la operación segura", precisamente en el que —dicen— "es el tramo más peligroso, la proximidad de costa y el puerto".

Los navieros fijan su postura —partidaria de la instauración de la libre competencia en este servicio— sobre la base de que "las empresas navieras son las primeras interesadas en la seguridad del buque, cuyo primer responsable es el capitán, no el práctico, que es un mero asesor de la entrada y salida a puerto" y se remiten a la misma Ley de Puertos y de la Marina Mercante que —añaden— "fija un tope máximo de responsabilidad del práctico, por negligencia, de 100 millones de pesetas, mientras que buque y carga valen miles de millones".



## El practicante en la Ley Española

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) tiene regulado el servicio de practicante principalmente en sus artículos 102, 103 y 104, así como en la Disposición Transitoria II, y hace la siguiente definición del mismo:

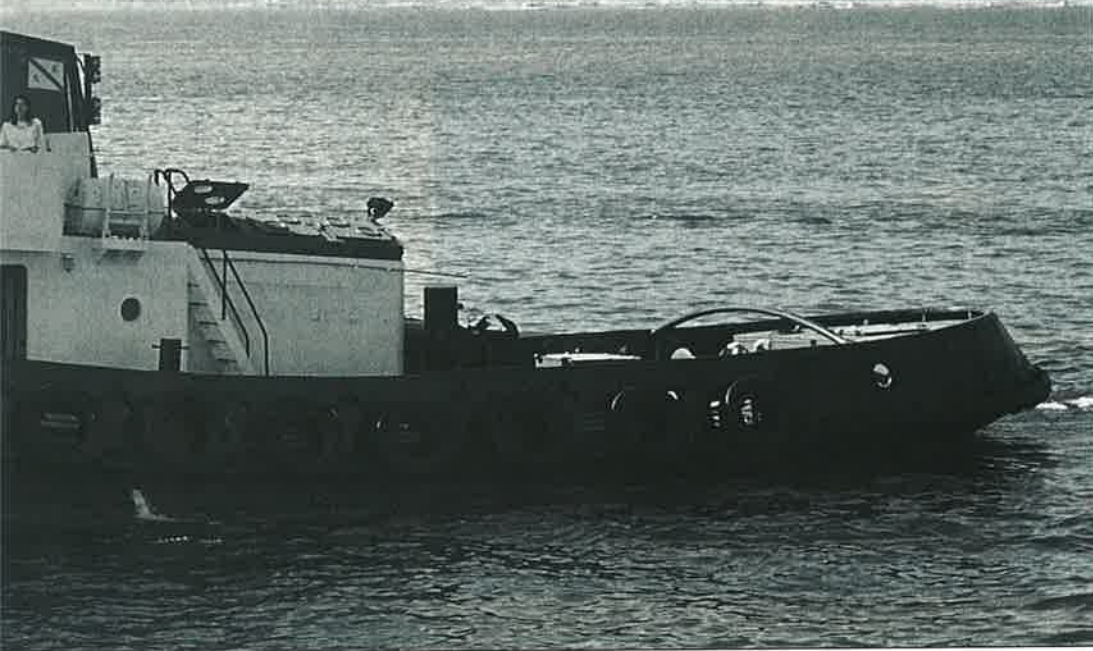
"Se entiende por practicante el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad".

El Reglamento General de Practicante reitera esta definición del servicio y añade que "se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicante, para velar por la seguridad de la navegación, de sus tripulaciones, de las instalaciones portuarias y de los usuarios del servicio".

Históricamente, el servicio de practicante data de las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III, complementadas por las Bases Generales de 1886 —que ya lo registran como organización y le atribuyen carácter de servicio público— y fue constituido como cuerpo nacional en el Reglamento General de Practicante de 1958.



## Se oponen a la posibilidad de que un capitán de barco pueda prescindir de sus servicios aunque haya superado las pruebas exigidas para realizar esa tarea.



Los navieros reputan al capitán "la misma formación técnica del práctico", por lo que demandan como no necesario el auxilio del práctico "siempre que el capitán haya superado -con repetidas operaciones en determinado barco y determinado puerto- una prueba de idoneidad, para que Marina Mercante le conceda la exención, tal como ocurre en otros países europeos y se contempla en el mismo Reglamento General de Practicaje...".

### Polémica con la homologación

Para los prácticos el verdadero valor del servicio tiene mucho que ver con "la seguridad operativa, el conocimiento local y puntual de la maniobra, como -de hecho- lo demuestra que el capitán ceda al práctico el gobierno náutico del buque en las

### Servicio Público o Mercado en competencia

En la Unión Europea, con excepción del Reino Unido e Irlanda, el Practicaje se contempla como un servicio público o universal "para la seguridad de la navegación marítima, de las vidas, los bienes y el medio ambiente". En Bélgica o Dinamarca, por ejemplo, los prácticos son funcionarios estatales, y en Alemania dependen de los municipios, pero en el más común de los casos están vinculados a la administración marítima o ministerio correspondiente.

Los criterios de funcionamiento en competencia de mercado se guiaron a partir de una drástica modificación de esquemas, por la que la administración del Reino Unido se desentendió del servicio en 1987, por criterios economicistas -tal como ocurre en Sudamérica- y, con fuerte rechazo de la profesión, que entendió las pretendidas rebajas de costes como perjuicios en la calidad y seguridad del servicio.

Las organizaciones de Prácticos de 47 países (Congreso de Río de Janeiro, 1996) urgieron a las administraciones nacionales la "vuelta al sistema totalmente unificado y regulado del Practicaje y que reconozcan que la competencia económica en este servicio compromete la seguridad marítima".

entradas y salidas a puerto". Y este colectivo estima que "los capitanes se sienten -y lo dicen- más seguros con el práctico a bordo...". El Secretario General de la Federación Nacional de Prácticos de España, Enrique Yturriaga, reflexiona muy gráficamente su rechazo a la libre competencia en el practicaje: "yo no quisiera que si algún día necesito llamar a los bomberos, venga el servicio en competencia porque sea más barato...".

La polémica va cumpliendo años, tal vez desde que en algunos países europeos se instauró la prestación de este servicio en competencia, y, de hecho, los navieros españoles reclaman las exenciones al practicaje -su ampliación- por una cuestión de costes a homologar con los de sus competidores europeos, que funcionan con el servicio liberalizado, como es el caso emblemático de Gran Bretaña, donde en 1987 se transfirió el Servicio de Practicaje a las Autoridades Portuarias. Los prácticos reputan que "esto fue el principio de que, por el abaratamiento de costes, se empezase a abaratar así mismo la seguridad...".

Más recientemente, la Comisaria de Transportes de la Unión Europea, Loyola de Palacio, incluyó entre los servicios portuarios "liberalizables" -para el futuro cabotaje europeo- la estiba y el practicaje, y algunas lecturas del "Libro Blanco sobre Puertos e Infraestructuras Marítimas" de la UE inclinan a interpretar que la polémica sigue... Para los prácticos, "aunque la idea general parece ser la del servicio en competencia, no queda expresamente claro que esto se refiera al practicaje, sino al conjunto del mercado y de los servicios". Añaden que "se trata de un servicio de interés económico general, las razones del mismo son de estricta seguridad marítima, el específico conocimiento local -los prácticos no son intercambiables de un puerto para otro-, y debe existir un rígido control del mismo por el Estado, por más que el usuario intente, naturalmente, pagar menos...". ■

S. de Francisco

# FIRMA OFICIAL DEL SUPERCONTRATO DE REPSOL (2003-2023)

El pasado 31 de julio, y tras un laborioso período de licitación sobre las complejas características del macro-contrato, ha tenido lugar la firma del fletamento de los tres buques gaseros con que REPSOL-YPF transportará su gas licuado desde Trinidad y Tobago a las terminales españolas. Han firmado, por REPSOL-YPF, su presidente-ejecutivo, Alfonso Cortina; por Elcano,

el consejero-delegado, Juan Cordeiro; por Knutsen, el director general, Mr. Trygve Seglen, y por Naviera Fernández-Tapias lo hizo su director comercial, Andrés Luna; el protocolo extiende su duración a los próximos veinte años, durante los cuales realizará cada buque 360 viajes y transportará 1,5 veces el consumo actual español de gas natural.

Queda patentizado así el dominio español sobre la construcción y fletamento de los tres mayores buques-tanque del mundo, de 284 metros de eslora y 93.450 GT, cuyo precio de construcción ronda los 30.000 millones de pesetas/unidad, y el total del fletamento asignado para los próximos veinte años alcanza unos 300.000 millones de pesetas.

Los cinco firmantes, REPSOL-YPF, Elcano, Fernández-Tapias, Knutsen/Marpetrol y Astilleros Españoles han despertado una gran expectación internacional, no sólo por la adjudicación y el éxito licitador, sino porque ésta representa un histórico paso adelante en el segmento metanero (LNG), que durante largos años se mostró inalcanzable para las navieras españolas.

El contrato facilita, por otra parte, un sensible colchón de seguridad para el futuro del constructor Astilleros Españoles, que salvó el prolongado "dumping" de los astilleros coreanos y puede afianzarse —por tecnología y precio— en este segmento de mercado, tal vez el de más potencial de crecimiento mundial.

Los tres super-gaseros incorporan tecnología punta y capacidad de atraque en cualquier puerto hábil para embarcaciones de sus 284 metros de eslora, su dimensionamiento presenta la mejor disposición de servicio al gas licuado y se trata de unidades propulsadas por turbina de vapor con una po-



**Importará 280.000 millones de flete para las navieras y cuatro años de plena ocupación para La Naval de Sestao.**

tencia de 28.000 kW, que les permite alcanzar los 19,5 nudos de velocidad.

En el acto de firma no se han dado los precios oficiales de la construcción, si bien se estimaron los 30.000 millones de pesetas/unidad como coste indicativo, y quedó patentizado el calendario de entregas y una referencia muy concreta a las fuertes penalizaciones que serán aplicadas a cualquier retraso en la puesta a disposición de los buques-tanque y los comienzos del suministro, así como la obligatoriedad —de cada naviera— de que realice al menos 18 transportes/año desde Trinidad y Tobago hasta España.

**Astilleros Españoles asegura obra para cuatro años**

La planta de Sestao, de Astilleros Españoles, se encargará de la construcción de los dos primeros super-metaneros a fletar por Knutsen/Marpetrol

y Fernández-Tapias, mientras que la naviera Elcano ha encargado su primer buque a la factoría de Puerto Real (Cádiz), también de Astilleros Españoles.

Sobre las características de estos buques la ingeniería de

Astilleros Españoles estudiará los repartos y colaboraciones con la industria auxiliar, pero ya puede decirse que su factoría de La Naval de Sestao es la gran beneficiada con un calendario que permite otear cuatro años de plena ocupación, a partir de este otoño.

Como señalaron los expertos de Astilleros Españoles en el acto de firma oficial del contrato, "cada uno de los super-metaneros tiene un plazo de ejecución de 36 meses y medio, y nuestro grupo obtiene así carga de trabajo de 4,67 millones de horas, equivalentes al empleo de 3.000 operarios durante los próximos tres años".

Cada una de las navieras implicadas en la operación se reserva la opción, así mismo, de construir un segundo buque, para el que Fernández-Tapias y Knutsen podrían repetir con La Naval de Sestao, en tanto Elca-

## Sumarse al negocio de más potencial y futuro

**El comercio marítimo español mueve actualmente 280 millones de toneladas, de los que menos de 60 son transportados por navieras nacionales, lo que da prueba del enorme potencial de crecimiento del sector, si se tiene en cuenta —además— que los gases licuados no han sido precisamente el punto fuerte de nuestros transportistas marítimos.**

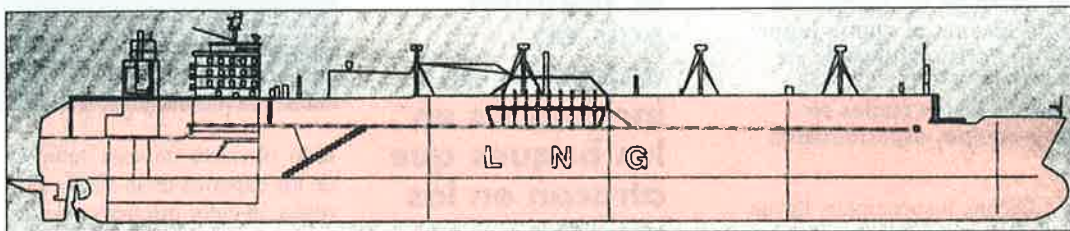
**Sobre la incidencia del negocio petrolífero en la economía mundial no queda asomo de duda, y, por si no fuese noticia omnipresente por su actual enrarecimiento de precios, los transportistas de la Unión Europea polarizan sus principales políticas de futuro sobre aspectos tan**

## Los tres barcos gaseros



Empresa	Naviera F. Tapias	Empresa Naviera Elcano	Knutsen/Marpetrol
Sede social	Madrid	Vigo-Madrid	Noruega
Barcos adjudicados	1	1	1
Empresa constructora	Astilleros Españoles	Astilleros Españoles	Astilleros Españoles
Lugar	Sestao	Puerto Real	Sestao

## Características principales



Características principales							
Eslora	184,4 m	Manga	42,5 m	Calado	11,3 m	Puntal	25,4
Arqueo (GT)	93.450	Capacidad de carga (m³)	138.000	Potencia (kW)	28.000	Velocidad (nudos)	19,5

no pensaría en el astillero de ASTANO (Ferrol). En la letra del contrato la naviera Fernández-Tapias figura como la que iniciará los transportes, allá por agosto del año 2003, inmediatamente seguida por Elcano, y poco después, lo haría Knutsen/Marpetrol.

El contrato significa un señalado éxito de la tecnología de

Astilleros Españoles, que se re-coloca así en el mercado mundial granelero, que presenta una perspectiva muy favorable en este tipo de construcciones, a sumar a la calidad de oferta del nuevo esquema tecnológico con Bazán.

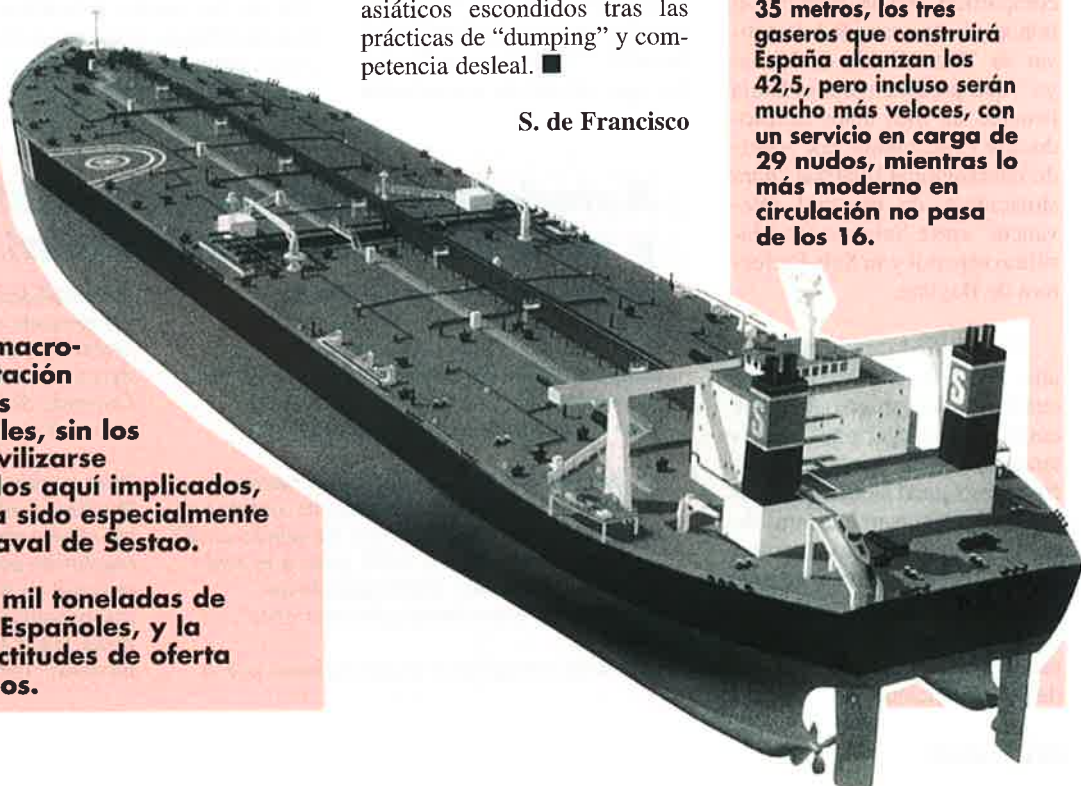
A los alcances del año 2023 –horizonte de la operación firmada– navieras y constructores españoles tienen un largo trecho para reforzarse en calidades y precios competitivos, una vez que este super-contrato ha significado también una aparatosa derrota de los rivales asiáticos escondidos tras las prácticas de “dumping” y competencia desleal. ■

S. de Francisco

**ligados a este negocio como el petrolero de doble casco y una panoplia de legislaciones sobre seguridad marítima.**

**El Gobierno español ha impulsado la firma de este macro-contrato desde la implementación de unos nuevos instrumentos financieros e incentivos fiscales, sin los que no hubiesen podido movilizarse volúmenes de capital como los aquí implicados, y la administración vasca ha sido especialmente beligerante a favor de La Naval de Sestao.**

**Aceralia ya ha cortado diez mil toneladas de chapa naval para Astilleros Españoles, y la industria auxiliar renueva actitudes de oferta desconocidas desde hace años.**



## Cargar más petróleo en menos calados

El buque-tanque del futuro reducirá calado y ganará manga para tocar el máximo de puertos de embarque con restricción de profundidades y cargar el máximo de petróleo, según un estudio de Concordia Maritime/Stena, dos de los principales operadores mundiales. Se trata de maximizar la carga, hasta un 20 por ciento más de lo actual y evitar los costosos drenajes de puertos y la relocalización de las refinerías a puertos más profundos.

Los super-gaseros de REPSOL-YPF se inscriben en esta tendencia constructiva, que prevenía entrar en más de 50 nuevos puertos antes inaccesibles –para lo que se proyectaban unos calados de 16 metros– y estas tres nuevas construcciones españolas calarán apenas 11,3 metros.

Más anchos igualmente, si el estudio de referencia aludía a una manga de 35 metros, los tres gaseros que construirá España alcanzan los 42,5, pero incluso serán mucho más veloces, con un servicio en carga de 29 nudos, mientras lo más moderno en circulación no pasa de los 16.

# ESPAÑA REFUERZA LA INSPECCIÓN DE BUQUES

Las autoridades españolas cumplieron con creces, durante 1999, el compromiso de inspección de buques que tocan puertos europeos, el "Memorándum de París" (MOU), que obliga a diecisiete países de nuestra área y Canadá a realizar revisiones de falta de seguridad u otras deficiencias a un mínimo del 25 por ciento de barcos que hacen escala en nuestros puertos.

Hasta un total de 1.654 actuaciones inspectoras se llevaron a cabo en España durante 1999 al 29,56 de los buques de paso, lo que sitúa a nuestras autoridades en el quinto lugar mundial de cumplimiento del MOU de París, resultando —a expensas de ellas— detenidos 177 barcos, el 10 por ciento del total inspeccionado, la mayor parte de las cuales se refirieron a materias de seguridad y equipo, especialmente a los buques-tanque.

Los standards de seguridad de la flota mundial, pese a la más próxima sugerencia que pueda seguirse de la catástrofe del "Erika", continúan mejorando, al demostrarse —por pasiva— que el número de detenciones del MOU de París ha empezado a descender, después de 1996, en que alcanzó su techo más alto.

Justamente referido al caso de la catástrofe del "Erika", la Administración española ha compartido con la francesa el honor y la oportunidad de activar su "Plan Golfo de Vizcaya", que precisamente se había firmado un mes antes de producirse el accidente, por acuerdo internacional bilateral "para situaciones de especial relevancia" entre Salvamento Marítimo español y la Sub-Prefectura de Bayona.

El resultado inspector del año 1999 revela una mejora cualitativa del esfuerzo de lucha contra las navegaciones substandard, cuyos principales infractores siguen siendo los mismos u ocultos bajo banderas de conveniencia, y, cuantitativamente, España se ha colocado en segundo lugar mundial —después de Gran Bretaña— al detectar en estas inspecciones un total de 6.680 deficiencias.

Dichas inspecciones llevan a nuestro país a ocupar el quinto lugar mundial de cumplimiento inspector entre los dieciocho países del MOU de París, con 1.654 inspecciones, tras Italia (2.194), Reino Unido (1.870), Holanda (1.825) y Alemania (1.743), y por delante de Rusia (1.454), Bélgica (1.383), Francia (819), Portugal (758) y Suecia (727), y una menor actividad de Irlanda, que sólo cumplió 100.

Este esfuerzo inspector ha sido remarcado por la Comisión Europea, en la reunión del pasado 2 de marzo en Bruselas, que afrontó las actuaciones

■ En 1999 detuvo 177 barcos, el 10% del total sometido a controles, y fue el segundo país en detección de incidencias en los buques que atracan en los puertos españoles.

a seguir inmediatamente del hundimiento del "Erika" a finales del pasado año, y donde se cotejó la Base de Datos del MOU de París.

### Hacia el "doble casco"

El viejo debate sobre la necesidad de imponer la navegación de los crudos petrolíferos bajo la obligatoriedad del doble casco, defensivo de la contaminación por derrames, no ha po-



dido obviarse en esta reunión de los expertos de la Unión Europea, al calor discursivo de las consecuencias del hundimiento del "Erika". Va a cumplirse una década desde que el gobierno de los Estados Unidos lanzó la apuesta de exigirlo a cuantos buques-tanque escalasen en sus puertos, pero en el foro de expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI) funcionan teorías contrapuestas y un único acuerdo que lo postpondría a los años 2021-2026, indicativamente.

Muy importantes consideraciones de orden económico hacen creer a los expertos que el doble casco o doble fondo para los tanques no evitaría —por sí

## Autodefensa del sector petrolero y ultimátum medioambientalista

El inevitable impacto sobre la opinión y conciencia pública que se ha seguido de la catástrofe del "Erika" sostiene sentimientos comprensiblemente divididos entre la industria y el ecologismo, los consorcios económicos y las organizaciones de la sostenibilidad.

Las petroleras no se apartan de su convicción de que "en términos de tonelaje, la cantidad de petróleo transportado por mar ha subido un 60 por ciento entre 1983 y 1999, pese a lo cual existe una reducción continuada de los derrames en estos últimos dieciséis años".

La red de ecologistas y organizaciones por la

sostenibilidad urge, con un ultimátum a junio del presente año 2000, "la modificación del protocolo referido a grandes accidentes con derrame, por parte de los firmantes del Convenio de Barcelona, y expresamente para los mediterráneos".

Entre medias, la Carta de los Sectores Marítimos sobre Calidad, no desciende de las alturas de una voluntarista idea de autorregulación por el sector transportista, y, como se firmó en Amsterdam (1998), "la principal responsabilidad sobre la seguridad del buque recae sobre el Estado de la bandera y los navieros" (sic.).



mismo— supuestos de partición como el analizado en la catástrofe del “Erika”, y sí se compulsa —por otro lado— el hecho del incremento de los costes de un petrolero así equipado. Un buque-tanque de doble casco representaría un sobre coste del 25 ó 30 por ciento sobre el de casco único de similares dimensiones, y para el caso de construirse solamente un doble fondo, aumentarían los costes entre el 10 y el 15 por ciento.

Los expertos evalúan también que el doble casco/doble fondo reduce espacios de carga neta, lo que incrementaría el precio propio del flete petrolífero, y así mismo habrían de estimarse las aportaciones —y su coste— de atmósferas inertes intercascos, su mantenimiento, etc.

Precisamente, la Comisaría Europea de Transportes, la española Loyola de Palacio, tiene en estudio un paquete de medidas que se proponen la revisión del esquema de la Organización Marítima Internacional (OMI) hacia la limitación de este tipo de riesgos, que principiarían por “el refuerzo de los controles e inspecciones a petroleros, la vigilancia más estrecha de las Sociedades de Clasificación y el posible adelanto —al año 2015— de la completa prohibición de entrada a los puertos europeos de los petroleros de un único casco”.

### El petrolero E-3, alternativa tecnológica

Tecnología alemana, francesa y española han sumado una apuesta por el buque-tanque ecológico del futuro, el petrolero “E-3”, cuyas fases de investigación y desarrollo contemplan esa vocación de minimizar los riesgos de derrame de crudo y plantear una alternativa de seguridad, afianzada en cinco de los principales astilleros europeos.

Entre las ventajas de orden general del “E-3” figuran una serie de elementos de navegación y seguridad activa y pasiva, dobles casco y fondo, disposición estructural separada y con-

## BARCOS INSPECCIONADOS EN 1999

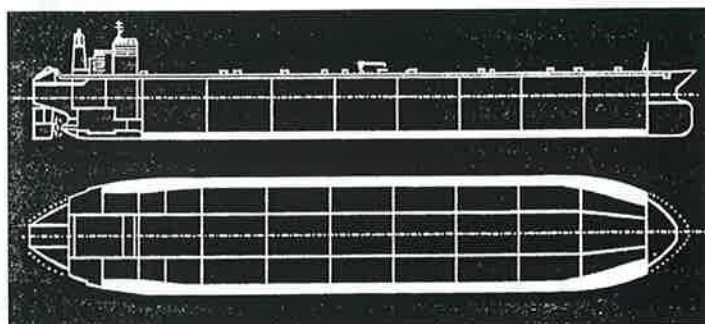
Región Memorándum		España
Carga seca	34,5%	38%
Bulk carrier	27,2%	31,7%
Buque tanque	14,2%	11,5%
Container	7%	4,9%
Frigorífico	4,6%	5%
Pasaje	4%	3,4%
Ro-Ro carga	3,4%	3,2%
Otros	4,8%	2,1%

tención de la carga en tanques, etc. La incorporación de estos nuevos elementos, compensaría su problemática de costes, al alargar sensiblemente la vida media del petrolero hasta unos 25 años de servicio pleno y hacer menores los consumos de combustible, en razón a sus mejores capacidades propulsoras.

Los costes del “E-3”, comparados con los de un modelo actual de similares dimensiones, apenas incrementaría un 6 por ciento la obra, siendo de comprensible rentabilidad sus novísimas prestaciones. Aun así, el super-petrolero ecológico “E-3” fletó su ingeniería ya hace unos años y podría ser objeto de reestudio si las autoridades de la Unión Europea confirman un nuevo calendario de la exigencia del doble casco, con lo que no harían más que relanzar un neto producto de tecnología propia. ■

S. de Francisco

### Buque E3. Características principales



Esloa entre perpendiculares	318,0 m	Peso muerto al	
Manga	57,0 m	calado máximo	295.000 T (métr.)
Puntal	31,1 m	Capacidad de carga	345.500 m <sup>3</sup>
Calado de diseño	21,1 m	Capacidad lastre	106.100 m <sup>3</sup>
Calado máximo	22,0 m	Velocidad de servicio	15,4 nudos
Peso muerto al calado de diseño	280.000 T (métr.)	Autonomía	24.000 millas

## Repsol entiende el mensaje UE y anticipa inspección propia

La multinacional española REPSOL-YPF ha captado el mensaje de la Comisaría de Transportes de la Comisión Europea, la también española Loyola de Palacio, sobre el endurecimiento de las normas de seguridad activa y pasiva de los petroleros, a raíz de la espectacular catástrofe del “Erika”.

Los buques transportistas, para REPSOL, deberán asumir “un procedimiento interno y previo de inspección técnica, luego de que demuestren fehacientemente estar registrados por una de las Sociedades de Clasificación entre las diez más importantes del mundo. Todas estas exigencias requerirán un mayor grado de satisfacción en el caso de barcos con más de quince y veinte años de antigüedad, a tenor de un coeficiente a incrementar según los años de servicio del barco de que se trate”.

Esta actuación previsor, tomada de “motu proprio” por la petrolera española, se extiende también a la clarificación de roles, tripulaciones y dotación de servicios de seguridad a bordo, en línea con las más avanzadas recomendaciones de la International Chamber of Shipping (ICS).

El velero más lujoso del mundo se construye en España para la casa armadora alemana Schiffahrts Gessellschaft, que lo dedicará a cruceros de placer como si se tratase del más sofisticado hotel flotante de cinco estrellas, con un precio estimado de 250.000 pesetas/día por persona.

Se trata del "Sea Cloud II" -Nube de Mar- que construye el astillero Gondán asturiano, en sus bases de Figueras y Avilés, y que hace decir a los expertos que "será como un 'Titanic' a vela". El armador alemán recorrió los dieciséis astilleros más exclusivos del mundo antes de encargarlo a este constructor español, al precio de 4.500 millones de pesetas.

# UN MEDIANO ASTILLERO ESPAÑOL ENTREGA EL VELERO MÁS LUJOSO DEL MUNDO

Cientes exclusivos y millonarios van a ser ofertados prontamente por el "Sea Cloud II" para dirigir sus ocios por el Mediterráneo, en verano, y el Caribe en invierno, en cosa de pocos días, en que se completará su sofisticado atrezzo en las salas y camarotes. Desde el pasado marzo, en que se llevó a cabo la botadura, desde el astillero de Figueras, el "Sea Cloud II" viajó a las gradas del de Avilés, para rematar el acondicionamiento y ornato: detalles dignos de un hotel de cinco estrellas y más...

Su parte inferior se destina a la maquinaria propulsora, un piso más arriba tienen sus camarotes los cincuenta tripulantes y se ubican los comedores de la tripulación y la lavandería y otros servicios. Inmediatamente arriba, la primera cubierta de alojamientos del pasaje, cabinas de lujo, sauna y gimnasio, y, encima de éstos, las suites en una cubierta parti-

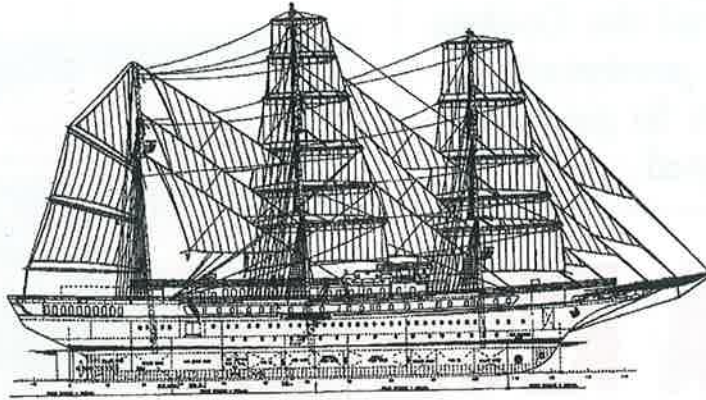
- El "Sea Cloud II" es el nuevo "Titanic" a vela, con tarifa de 250.000 pesetas/noche por persona.
- Fue encargado al astillero Gondán asturiano, después de que el armador alemán visitase los dieciséis más importantes de la oferta internacional.



cular, hasta el último piso, en que van situados los camarotes del armador y el capitán, la biblioteca, el bar y la sala de reuniones, etc.

Un paseo de dos metros de ancho, en madera noble, circundará la zona de camarotes más exclusivos, y algunas de estas zonas de gran lujo emularán la más próxima réplica a lo que fueron las del "Titanic"... Cien trabajadores de los astilleros Gondán se han ocupado de casco y distribución y ahora dejan paso a las casas especializadas en decorar y embellecer interiores.

Todo ello arrancó a principios de 1998, para ser puesto a flote en abril del 99, y ya ha hecho, esta primavera, las pruebas de navegación a motor, si bien, a la hora de navegar entre Figueras y Avilés, no le fue instalado su palo mayor -54 metros- que no pasaría bajo el Puente de los Santos, de sólo 33 metros sobre la pleamar.



## Un hotel flotante recubierto de madera noble

**La industria auxiliar pesa tanto como la constructiva y aun resulta más especializada en el "Sea Cloud II", porque se ha decorado y amueblado por encima del nivel de una instalación hotelera de cinco estrellas, llamada a flotar aunque fuere con la suavidad de la navegación a vela. Ha habido que interpretar "gustos alemanes y cosmopolitismo, a un tiempo", y meterlo todo -sobre plano- para contentar al armador y favorecer al máximo "a la industria auxiliar nacional, que nos ha sorprendido gratamente".**

**El constructor del "Sea Cloud II" tenía claro que el recubrimiento de maderas nobles era perfectamente asumible por las serrerías y mueblistas de las proximidades astur-galaicas, pero "se acertó también en el conjunto a entramar, la decoración y el diseño de los elementos que relacionan la comodidad con la estética". Todo el valor constructivo, desde que se puso la quilla, hasta el remate de vela, quedaba condicionado, tanto a las vistas exteriores como a la armonía del interior, y el resultado se remataba ya fuera del astillero.**

**Un hotel flotante de 250.000 pesetas por noche habría de ser así de exigente, y este mediano astillero de Asturias ha hecho, con humildad, una obra relevante, el más lujoso velero del mundo.**

### Algo más que el "Juan Sebastián Elcano"

El "Sea Cloud II" aventaja en eslora al "Juan Sebastián Elcano" (117 metros frente a los 94 del buque-escuela español) y 16 de manga, para calar 5 metros, con tres palos. Su capacidad máxima frisa en los 100 pasajeros, que se dividirán en 30 camarotes

de lujo y 20 suites super-exclusivas, para navegar todos los mares del mundo, al ser dotado con equipamientos de salvamento y seguridad de respuesta ilimitada a todas las condiciones.

Concebido para el relax más que para las exigencias horarias, su maquinaria no será especialmente llamativa, mucho menos que el velamen de sus tres palos, que hacen de este crucero de lujo el más vistoso del mundo: cincuenta y cuatro metros, entre la línea de flotación y el palo mayor, marcan el récord de arboladura total que se haya construido nunca.

"Con la construcción de este super-velero, nuestra industria se ve reconocida a nivel mundial" -señala Ceferino Ron, director de Astilleros Gondán- y "puede decirse que avanza en un segmento de importante valor añadido, al tiempo que nos hace experimentar la colaboración con la industria auxiliar del lujo en equipamientos de habitáculo, decoración y ambiente, que tienen un sensible peso en el presupuesto final".

"El armador alemán que nos confió la obra -añade- confesó haber visitado dieciséis de los astilleros más importantes del mundo antes de decidirse por el nuestro y esto es algo que nos ha estimulado a ganarle confianza a nuestro trabajo. Desconocemos que se haya hecho un pedido tan espectacular como éste a nadie desde que estamos instalados y creemos haber abierto un campo de actuación muy interesante para todo el sector español... Yo resumiría la obra señalando que el cuidado del detalle se ha extremado al máximo, por las características de la embarcación y por el reto novedoso que se nos ha encargado...". ■

S. de Francisco



**Un plan integral de la Dirección General de Costas compagina la protección del litoral con la pesca artesanal.**

# CHIPIONA REGENERA SUS CORRALES DE PESCA

**La localidad gaditana ha recuperado, a través de un proyecto llevado a cabo por la Dirección General de Costas, organismo perteneciente al Ministerio de Medio Ambiente, un arte de pesca que cuenta con más de cinco siglos de antigüedad. La rehabilitación de estos corrales ha contado con el consenso de la administración local, nacional y los grupos ecologistas de la zona y representa para Chipiona el volver a contar con una de sus señas de identidad que se estaba perdiendo.**

**E**l pasado mes de agosto el director General de Costas, José Trigueros, inauguró en la localidad de Chipiona once corrales de pesca y un sistema de senderos peatonales sobre dunas que se adaptan al ecosistema de la zona.

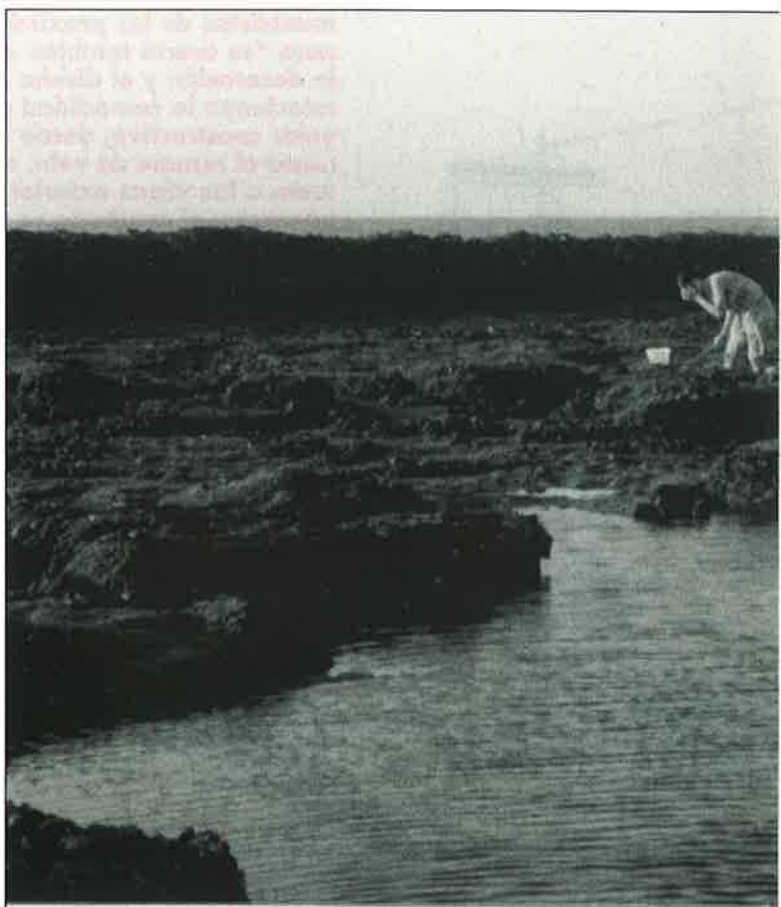
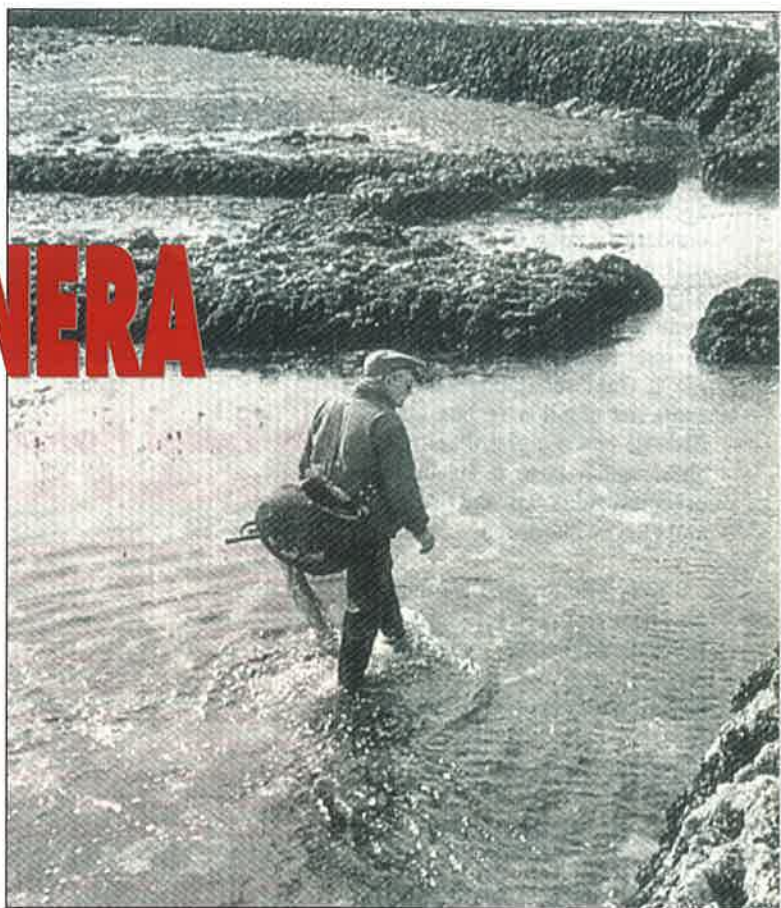
Las obras para la recuperación y rehabilitación de estos corrales han durado aproximadamente un año y han contado con un presupuesto de 80 millones de pesetas, dotado por el Ministerio de Medio Ambiente, tras la tramitación de un proyecto con carácter urgente para la recuperación de este antiguo arte de pesca.

Los corrales de pesca son una forma de ejercer la captura artesana en la que se consigue

que el pescado entre en zonas expresamente adaptadas en la costa aprovechando los flujos y los reflujos del mar. Chipiona recupera, de esta forma, unas instalaciones que en el pasado tuvieron gran importancia en el sector pesquero local.

El diseño del plan, desde sus inicios, contó con el consenso del Ayuntamiento, la Dirección General de Costas, perteneciente al Ministerio de Medio Ambiente, y grupos ecologistas en lo referente a que las obras se ajustaran a la forma original de los corrales. Para ello se acordó contratar para las obras de recuperación de los corrales a trabajadores que conociesen este arte de pesca.

Los trabajos han consistido, según el jefe de Servicios



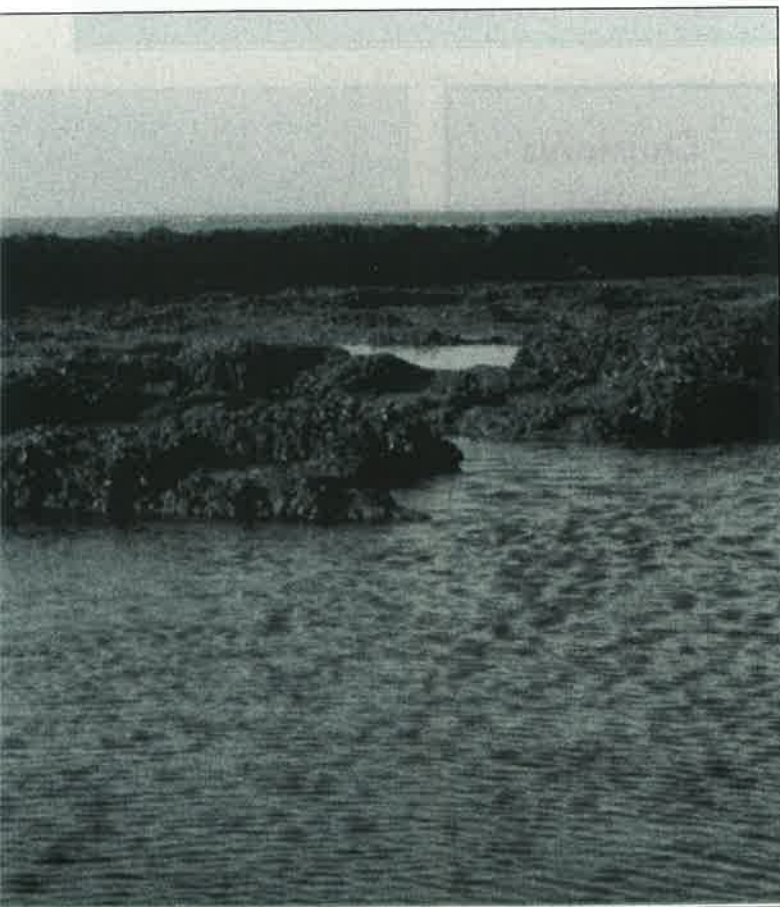




de Proyectos de la Dirección General de Costas en Andalucía, Juan José Muñoz Pérez, en la reparación y construcción, según los casos, de los recintos construidos con piedra calcárea situados en carreteras de mareas. Los muros han sido reconstruidos de forma artesanal siguiendo la tradición, para lo que se ha necesitado trabajar con expertos en este tipo de construcciones realizadas con piedra ostionera. Los corrales recuperados comprenden una superficie total de 220.000 m., con un perímetro total de 4.500 ml.

### Emplazamiento

Las actuaciones se han llevado a cabo en dos zonas diferenciadas, que tienen como denominador común su asentamiento en plataformas bajas. Éstas son: la Cruz del Mar y la Playa de las Tres Piedras. En la primera se han recuperado los corrales de Longueras,



**Los corrales cumplen una doble función: por un lado, cuentan con una finalidad pesquera y, por otro, sirven de defensa del litoral.**

Nuevo, Cabito y Trapito; y en la segunda zona se trabajó en los corrales de Mariño, Canaleta, Chico y Hondo.

La solución a la que se llegó para su reparación fue la de utilizar la piedra ostionera que ya se encontraba en los corrales o aportarla de canteras próximas a la zona. El rejuntado de la piedra se realizó con un cemento sulforresistente que diera un acabado similar al existente. La reconstrucción, al realizarse de manera artesanal, debió aprovechar las mareas de mayor aguaje, por lo que el ritmo de las obras ha sido lento.

Para el desagüe se han colocado tubos de más de medio metro de diámetro que han sido coronados con losa de piedra ostionera, que también ha sido utilizada para adaptar al tubo una embocadura de piedra que impide que el hormigón del mismo sea visto desde el exterior. Los tubos tienen una rejilla fija de acero para impedir el retroceso de la pesca en la bajamar. Además, el agua sale a través de los espacios que deja la piedra ostionera en las paredes del corral. De no ser de esta forma, la presión del agua en la bajamar se llevaría los muros de los corrales.

### Señas de identidad

La explotación de los corrales estuvo vinculada a las distintas casas señoriales de la zona y en casos a la Iglesia y más concretamente a la comunidad del Monasterio de la Virgen de la Regla.

En el pasado esta forma de captura artesanal tuvo gran importancia en el sector pesquero y en la economía de la localidad. Con la aprobación de la Ley de Costas estos espacios pasan a ser un bien público y a depender de los municipios, aunque la explotación de los corrales, en algunos casos, todavía está cedida a catadores.

La recuperación de los corrales de pesca en Chipiona ha sido debida al intento por parte del Ayuntamiento de la localidad y de grupos ecologistas como CANS o Nautilus por recuperar una seña de identidad que se estaba perdiendo y que tiene una gran importancia como patrimonio natural y ecológico para la zona.

Estas mismas personas han creado la Asociación de Mariscadores Jarife, que está compuesta por más de 360 miembros y tiene como objetivo la recuperación de otros corrales, su mantenimiento y su explotación.

El pasado mes de septiembre la Asociación de Mariscadores de Corral de Chipiona Jarife procedió a la concesión de la explotación y mantenimiento de los corrales por un año. La concesión, que fue realizada de forma abierta entre los "catadores" interesados, tendrá la duración de un año.

Anteriormente, otros corrales, como afirma el concejal de Agricultura y Pesca de Chipiona y también catador, José María Díaz Miranda, fueron cedidos para su explotación por períodos de 99 años.

En la actualidad, debido principalmente a la gran canti-

**La  
recuperación  
de los corrales  
ha contado con  
el consenso de  
todas las  
partes  
implicadas**

dad de barcos que faenan en el litoral, se ha reducido mucho el número de especies que se capturan en los corrales, que han quedado reducidas a algunos chocos y doradas y apenas da para vivir a una familia. Según Díaz Miranda, el cultivo de la almeja puede ser suficiente para recuperar y hacer rentable los corrales de pesca, pero el furtivismo dificulta la actividad. Por tanto, el catador necesita del apoyo del Ayuntamiento para ir concienciando a la población y, de esta forma, se pueda vivir de la actividad.

### **Congreso Internacional**

Este tipo de construcciones artesanales realizadas con piedras ostionera no son únicamente una seña de identidad de la localidad gaditana, como vino a mostrar el Primer Encuentro sobre Corrales de Pesca celebrado en 1997 en la isla francesa de Oleron situada en el oeste francés.

Las investigaciones de los alumnos del Instituto Francés del Centro Experimental Pedagógico Marítimo de Oleron (CEPMO) ubicado en la isla francesa del mismo nombre mostraron que la construcción de los corrales franceses es prácticamente igual a la de los corrales de Chipiona, como se constató durante el Primer Encuentro en el Litoral, celebrado en 1997, al que fueron invitados miembros del grupo ecologista CANS de la localidad gaditana.

Los corrales del país veci-

no y del nuestro únicamente difieren en pequeños aspectos tales como la incorporación que llevan a cabo los franceses en los corrales de las denominadas "clé". Éstas son protecciones contra las rupturas de los muros realizadas con piedras colocadas de forma horizontal en vez de vertical; de esta forma, se actúa a manera de fusible, ocasionando una rotura de las paredes del corral mucho menor. El resto de las construcciones es tan similar, que sorprendió a los participantes del encuentro.

Existe constancia de la práctica de la pesca en corral en otras zonas del mundo, pero la construcción difiere de forma notable a la de los corrales franceses y españoles.

En el Golfo Pérsico, en Bahrein, se empleaban originariamente para su construcción hojas de palmera. En la actualidad, las hojas de palmeras han sido sustituidas por rejillas metálicas, lo que les proporciona un aspecto que recuerda a los corrales instalados en tierra firme. Su forma también difiere de la semicircular que tienen los bañados por las aguas del Atlántico, ya que los situados en el Golfo Pérsico tienen forma de flecha que se adentra en el mar.

### **Primavera 2001**

El Primer Congreso Internacional de Corrales de Pesca a celebrarse en Chipiona, Cádiz, que inicialmente tenía prevista su fecha de celebración para este mes de octubre, ha sido pospuesto para el próximo mes de mayo del 2001, según se acordó en una reunión que mantuvieron los representantes del Ministerio de Medio Ambiente, los representantes del Ayuntamiento de la localidad, los miembros de la Asociación de Mariscadores Jarife y los miembros del grupo ecologista CANS. De esta forma, según los organizadores, se podrán finalizar las obras de rege-



**Chipiona  
será  
la sede  
del  
1.º Congreso  
Internacional  
de  
Corrales  
de Pesca  
que se  
celebrará  
la  
próxima  
primavera.**





## Corrales de pesca artesanal

El origen de estas antiguas construcciones realizadas de manera artesanal se remonta en el tiempo, según los historiadores, a la ocupación árabe. Otras hipótesis remontan el origen a la presencia de los romanos y conectan esta forma artesanal de pesca con la notable industria piscícola, las almadrabas y la elaboración del *Garum* (pasta de pescado muy apreciada en el Imperio Romano que se transportaba en ánforas desde Cádiz a otras partes del imperio), que alcanzaron un gran desarrollo en la zona.

Los corrales de pesca son construcciones extendidas por el litoral de Chipiona realizadas de forma artesanal con piedras porosas que se encallan formando muros. Las algas marinas, los moluscos, así como otras especies actúan como argamasa de la construcción.

La pared forma una barricada semicircular a modo de cerco costero de carácter ascendente

que va del medio metro de altura habitual de la orilla al metro y medio que alcanza en la zona más adentrada. Los corrales formados por la barrera alcanzan una superficie de treinta o cuarenta mil metros cuadrados.

Al muro de piedra que conforma el corral se le realizan caños en los que las rejillas o zarzos impiden que los peces —que han entrado en el recinto aprovechando la marea alta en busca de alimento— salgan del corral cuando baja la marea. El interior del corral queda dividido en cuartelillos.

Los mariscadores entran durante la bajamar y utilizando diversos utensilios, que dependen del tipo de captura que van a realizar, pescan una variedad de especies que van desde los peces a los moluscos pasando por los pulpos, chocos, langostinos, lapas, almejas, cangrejos, etc.

Cada una de estas especies tiene su singularidad a la hora de realizar la captura. De esta forma, lenguados, salmonetes y chocos, entre otros, utilizan su capacidad mimética para pasar inadvertidos; cangrejos, pulpos, morenas y sargos presentan gran dificultad para ser capturados.

Los útiles empleados en la pesca de corral son:

- **Garabato.** Herramienta hecha de hierro con mango de madera y con el extremo curvo, que se emplea para sacar a los pulpos de sus cuevas.
- **Fija.** Utensilio de hierro similar a la lanza, con el extremo parecido al de garabato.
- **Sable de marea.** También denominado cuchillo de marea, es un sable curvo que permite una entrada recta y certera del cuchillo en el agua para la captura del pez con un golpe en la cabeza.
- **Candileja.** En la actualidad, linterna halógena, que en el pasado fue de carburo. El resplandor de la luz hace que los peces reaccionen torpemente y que, por tanto, su captura sea más fácil.
- **Serón.** Capacho o bolso que lleva el mariscador, donde guarda las capturas y algunos de los útiles. Habitualmente confeccionado de esparto.
- **Tenedor.** Utensilio de madera y metal utilizado para coger salmonetes.

Jesús M. Salamanca

neración que se están realizando y se dispondrá de tiempo para contar con las figuras más relevantes con que cuenta este arte de pesca en todo el mundo.

En el Congreso se analizarán los avances realizados por la Asociación de Mariscadores de las Islas de Oleron y Ré y cómo esta asociación ha servido de referente a la Asociación de Mariscadores de Corral de Chipiona Jarife para realizar una pesca sostenida utilizando los corrales.

De aquel encuentro surgió la iniciativa de crear la Asociación de Mariscadores de Corral de Chipiona Jarife, que en la actualidad cuenta con 360 miembros que proceden de diversos grupos relacionados con la pesca y el medio ambiente. Esta asociación ha designado a los “catadores”, que son las personas encargadas de vigilar cada uno de los corrales de Chipiona. Estos catadores, además de la función de vigilancia, pueden pescar en el corral que les ha sido designado.

Las jornadas se complementarán con conferencias a cargo de los técnicos de la Dirección General de Costas, perteneciente al Ministerio de Medio Ambiente, en las que se analizarán las distintas actuaciones llevadas a cabo en el litoral, así como la repercusión que los corrales está teniendo en lo relativo a la protección regresiva de la costa.

La amplia aceptación por todos los sectores implicados en la regeneración de los corrales ha hecho que la Dirección General de Costas haya sido felicitada por los proyectos de recuperación de los corrales.

En estos momentos se está llevando a cabo la regeneración de los corrales de Montijo y se está estudiando la recuperación del corral de la Cuba, que cuentan con un presupuesto de 90 millones de pesetas. ■

Jesús M. Salamanca



ANDALUCÍA

## El puerto de Sevilla recibirá más de 27.000 millones en inversiones

Según informó el responsable del Ministerio de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, las actuaciones previstas para el puerto de Sevilla ascienden a unos 27.000 millones de pesetas, a los que habrá que añadir unos 4.500 millones que se esperan obtener mediante la inversión privada durante los próximos diez años.

El plan global de trabajos prevé la profundización del canal de navegación, que requerirá estudios de viabilidad, procedimiento medioambiental y la redacción del proyecto, tanto el básico como el de ejecución.

El dragado de profundización necesitará estudios, entre otros, de los vaciaderos de los productos obtenidos en las obras del proyecto y una definición del trazado y calados óptimos. La ejecución de la nueva esclusa, que será construida al sur de donde se sitúa la actual, aparte de los estudios de viabilidad, necesitará una redacción de un plan director y del proyecto en el que se deben incluir estudios so-

bre simulación de maniobras en antepuerto exterior.

### Incremento del tráfico

Estas actuaciones, calificadas por los técnicos como vitales para el puerto y para la economía sevillana, son indispensables si se quiere incrementar los tráfico. La esclusa actual se ha quedado pequeña debido al aumento constante del tamaño de los buques que realizan el transporte marítimo, por lo que se hace necesario el aumento de la manga de los 24 metros actuales a los 33 metros que están proyectados en la nueva esclusa. Por su parte, las obras de dragado aumentarán el calado de la ría metro y medio, lo que permitirá la navegabilidad por el Guadalquivir.

Las obras de dragado de profundización de la nueva esclusa y los acondicionamientos de los muelles ascienden a 17.400 millones de pesetas y se irán realizando en distintas fases a partir del año 2002, según vayan llegando las partidas de los fondos Feder consensuados para este proyecto.

La Autoridad Portuaria tendrá que obtener más de 5.500 millones para financiar parte de estas actuaciones y la inversión necesaria en equipo e instalaciones, informática y telecomunicaciones. A pesar del previsible endeudamiento, se espera, por parte de los responsables del puerto, que la inversión resultará rentable, ya que, si el presente ejercicio va a batir el récord de toda la historia en tráfico de mercancías, con las mejoras en la navegabilidad el puerto se convertirá en un revulsivo para la economía de la ciudad y de las zonas limítrofes. ■

**Los técnicos de la Autoridad Portuaria de Sevilla podrán llevar a cabo las actuaciones previstas de infraestructura para la modernización del puerto a partir del próximo año, en el que llegará a la ciudad la primera partida de fondos de la UE para realizar el dragado de profundización del canal de navegación y la nueva esclusa que permitirán el aumento del tráfico de mercancías.**

Los fondos aportados por la Unión Europea y los que se obtengan mediante financiación privada permitirán a la Autoridad Portuaria de Sevilla la realización de dos grandes obras de infraestructura: la esclusa y el dragado de la ría, que desde hace tiempo venían demandándose para incentivar la actividad económica de la ciudad.



De COSTA a COSTA

Coordina:  
Jesús M.  
Salamanca



## Asturias impulsa la primera granja-escuela del mar

**La Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias está desarrollando, a petición del Ayuntamiento de Carreño, el proyecto de la primera granja-escuela de la mar con el objetivo de difundir entre niños y jóvenes el mundo de la mar en todas sus facetas. El centro estaría ubicado en el entorno de la bahía de Perán y podría entrar en funcionamiento en el otoño del 2001.**

**E**l alcalde de Carreño, Ángel Riego, presentó al consejero de Medio Rural y Pesca, Santiago Menéndez, un proyecto global que tiene por objetivo el desarrollo de la zona litoral de su municipio. Este desarrollo se llevará a cabo aprovechando el atractivo del entorno y potenciando los recursos existentes para generar empleo y riqueza con el disfrute del mismo por parte de los ciudadanos, al tiempo que se educa a los niños y jóvenes en el respeto y el cuidado del medio ambiente.

El proyecto, que se efectuará en distintas fases, tiene como primer objetivo la instalación de la primera granja-escuela de la mar en la que se educará y formará a escolares de Educación

Infantil, Primaria y los primeros cursos de Secundaria de toda la comunidad asturiana en lo que se refiere al conocimiento de la biodiversidad del litoral, la pesca tradicional de los pueblos asturianos, las distintas artes de pesca, la preservación del medio ambiente marino, etc. Esta primera fase será denominada "La aventura del mar".

En las siguientes fases del proyecto se ha previsto ampliar el equipamiento y los medios para poder ampliar la oferta a todos los niveles de la Enseñanza Secundaria y a todos los alumnos del país. Los escolares entrarán en contacto con la mar y con todo lo relacionado con el sector pesquero de bajura, que ha sido determinante en la historia del concejo de Carreño.

### Conocer el medio marino

Los contenidos de las actividades en la que participarán los alumnos abarcarán desde el estudio de los ecosistemas marinos y su conservación, en el que se explicará el funcionamiento de las mareas y cómo las subidas y bajadas influyen en el litoral y su ecosistema, las plantas del litoral y marinas, las distintas variedades de peces y moluscos estudiados en su hábitat. También se prevé el conocimiento de los artes de pesca, tanto en el plano teórico como en el práctico. Para la toma de contacto se realizarán salidas al mar y previamente se habrá realizado la construcción y reparación de aparejos tradicionales como las redes, el empate de anzuelos y la preparación y

conservación de los productos de la mar.

Los alumnos tendrán también la oportunidad de comprender en la práctica lo que el medio marino ha significado para buena parte de los habitantes del litoral y, de esta forma, aprenderán a valorar este sector y en el futuro ayudarán a mantenerlo. Y el Consejo de Carreño recibirá un impulso económico que creará puestos de trabajo relacionados con la educación y el turismo.

El proyecto no ha establecido el modelo de gestión de este centro, ni la forma de financiación del mismo, pero espera que otras consejerías del Principado se impliquen para que pueda ser una realidad. ■



## El Principado y la Autoridad Portuaria ubicarán en León un puerto seco

**Las autoridades del Principado de Asturias y la Autoridad Portuaria de Gijón y Avilés quieren ubicar un puerto seco en León para aumentar la zona de influencia de los puertos asturianos. El puerto seco, que podría estar construido en menos de dos años, tendrá como modelo el puerto seco de Madrid en lo concerniente a financiación y gestión.**

El director general de Transportes y Telecomunicaciones del Principado, Javier del Olmo, y el jefe comercial de la Autoridad Portuaria de Gijón, José Antonio Lago, coincidieron en que el eje Gijón-León es la alternativa más viable para el desarrollo de los puertos asturianos. En lo que se refiere a infraestructuras en la zona noroeste de la península, León es el punto de convergencia de la red ferroviaria y de carreteras. Además está prevista la mejora de carreteras importantes de la provincia lo que abaratará y mejorará el transporte y las comunicaciones.

La terminal de cargas y clasificación que tiene Renfe a

un kilómetro al sur de la estación leonesa, y en las proximidades de la carretera de Benavente, es el punto idóneo para una instalación con terminales de carga y centros de transporte intermodal en el que el tren tiene un papel principal debido al alto volumen de transporte en contenedores.

Según la Autoridad Portuaria, las funciones del puerto serán las de recepción y expedición de trenes; carga y descarga de contenedores; almacenamiento durante el tránsito de los contenedores y trasbordo; manipulación y acarreo de éstos, así como la realización de los servicios de grupaje, almacenamiento y distribución de mercancías. El puerto contará

con servicio de aduanas y centro de comunicaciones.

### Fuente de empleo

El proyecto del puerto cuenta con una superficie de 90.000 metros cuadrados y creará cerca de treinta empleos directos, a los que se añadirán los trabajadores que serán contratados por las empresas consignatarias y de estiba que se instalen para realizar el comercio mercantil.

La Autoridad Portuaria ha previsto realizar contactos con empresarios e instituciones de Benavente, León y el Bierzo para presentarles el proyecto del puerto y buscar compromisos comerciales de los industriales de todos los sectores de esta zona. Los empresarios leoneses, a través de la Federación Leonesa de Empresarios, han mostrado su apoyo a esta importante inversión que a corto y medio plazo resultará en la mejora de carreteras y vías férreas y han calificado el pro-

yecto como beneficioso para ambas regiones.

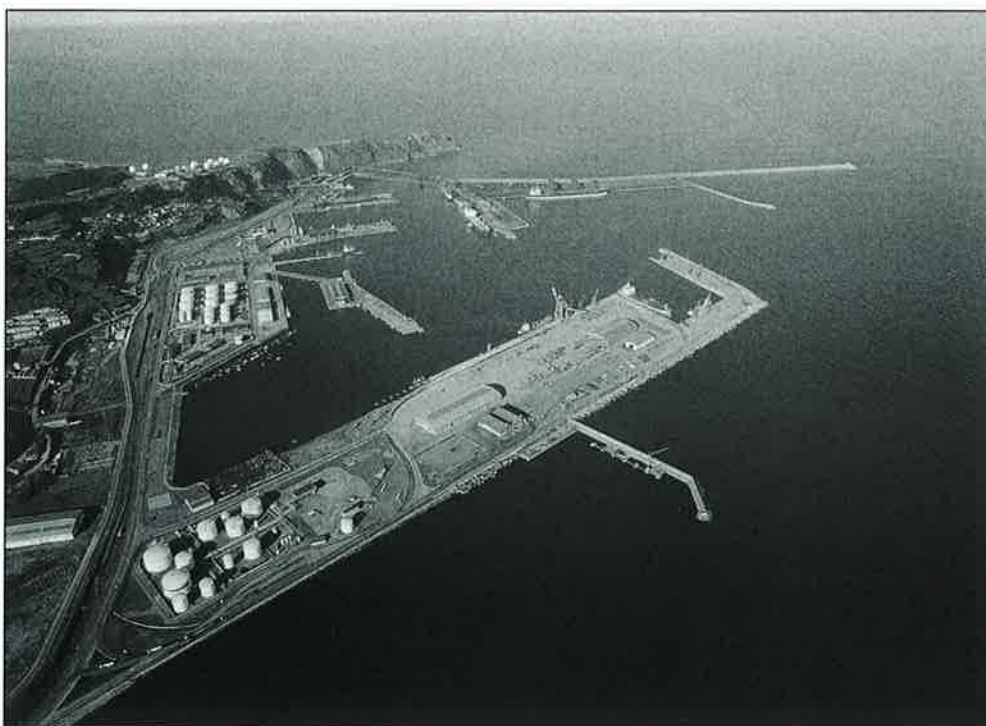
El coste de la instalación de este puerto seco dependerá del espacio en el que se localice y las obras necesarias para su adaptación a la actividad. La cifra prevista oscila entre los 800 y los 2.000 millones de pesetas, y su partida principal irá destinada a la seguridad y al control de garantía que necesitan los transportes en contenedores. Este puerto se enmarca en el ambicioso plan que el Ministerio de Fomento presentó el pasado mes de agosto para el puerto gijonés del El Musel, en el que se invertirán más de 63.000 millones de pesetas durante el periodo 2002-2017 para convertir este puerto en el más grande del norte de España. ■

### BREVES

#### ■ LA LONJA DE CÁDIZ PIDE AYUDA PARA AFRONTAR LA INACTIVIDAD

La lonja de Cádiz se encuentra en un periodo de inactividad debido a la parada biológica de la flota que faena en los caladeros de Mauritania, que se suma a la falta de descarga de pescado de la flota de cerco de Marruecos, que va para un año de parada por la falta de acuerdo entre el Reino alavita y la Unión Europea.

A esta situación hay que añadir que la subida experimentada por el gasóleo ha llevado a los armadores a no pedir más licencias para faenar en Senegal. Estas circunstancias están colocando a las empresas ante unas condiciones muy adversas, lo que ha llevado al presidente de los exportadores de pescado, Manuel Coronil, a pedir a la Autoridad Portuaria





## Más de 100 voluntarios "vigilan" la costa de Alicante

Durante el pasado verano, entre los meses de julio y agosto, se desarrollaron las actividades formativas y de educación y concienciación ambiental organizadas y coordinadas por el Instituto de Ecología Litoral (IEL), que cuentan con la subvención de la Diputación de Alicante y la Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM). Este año, el tercero desde que se pusiera en marcha en 1998, participaron cien personas, en su mayoría estudiantes de Biología y Ciencias naturales.



que suavice los costes del puerto.

### ■ SANTOÑA AMPLIARÁ SU LONJA Y TENDRÁ UNA NUEVA FÁBRICA DE HIELO

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Santoña, Manuel Vinatea, pidió al consejero de Obras Públicas de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, la ampliación de la lonja y la fábrica de hielo.

Según el patrón, este año se espera llegar a los trece o catorce millones de kilos de descarga, con un valor de 1.200 millones en primera venta de la lonja, lo que hace que ésta se haya quedado pequeña para poder manipular el pescado con comodidad.

El volumen de inversiones podría alcanzar los 800

millones de pesetas, y el proyecto, junto con la ampliación de la dársena y el nuevo vial-subvial de aparcamiento subterráneo, podría entrar en el plan del presente año.

### ■ LA CONSELLERÍA DE PESCA INVERTIRÁ EN MUGARDOS Y BARALLOBRE

La Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Junta de Galicia va a realizar inversiones en Mugardos y Barallobre que permitirán a las mariscadoras mejorar resultados en los cultivos de almejas. Según afirmó el consejero de Pesca, Amancio Landín, que explicó en una reunión al colectivo de mariscadoras de estas localidades las características de la inversión, ésta es "oportuna y conveniente, y es el resultado de un estudio profundo de la situación". ■

Desde el Instituto de Ecología Litoral (IEL), además de las labores de investigación científica propiamente dichas, entre las que se encuentran las de vigilancia y control de la *Caulerpa taxifolia* y la *Caulerpa racemosa* en aguas de la Comunidad Valenciana, se impulsan toda una serie de actividades formativas y de concienciación ambiental, dirigidas fundamentalmente a estudiantes. Dentro de estas actividades se enmarcan las del "voluntariado ambiental litoral", que este año contaron con la participación de cien personas, con edades comprendidas entre los 16 y los 30 años, entre las que predominaron los estudiantes de Biología y Ciencias naturales.

Las actividades consistieron en la creación de dos campos de voluntarios y las actividades de voluntariado diario, como comenta a MAR Ana Codina, coordinadora de dichas actividades. Los campos de voluntariado se instalaron en Alfás del Pi y Carabassí (Elche). Los gru-

pos —cuyos integrantes son seleccionados previamente a fin de que resulten grupos homogéneos para realizar mejor las tareas formativas— desarrollaban sus actividades durante quince días y consistían, fundamentalmente, en vigilancia, prevención y educación ambiental, a las que se añadían las de investigación, como la de analizar los bioindicadores de la costa, vertidos, etcétera.

Los participantes en el voluntariado diario realizaron tareas similares, aunque de forma menos intensiva, dado que su asistencia es ocasional (acuden cuando disponen de tiempo para ello) e intervinieron en la zona de Altea y la isla de Benidorm, participando también en tareas de limpieza de las playas.

El pasado 6 de octubre se produjo la entrega de los diplomas a los participantes en el Club Náutico de El Campello, acto al que estuvieron invitados representantes de todos los ayuntamientos donde se han desarrollado estas actividades. ■

**Las uñas aparte de cumplir una función estética poseen un papel en la protección, defensa y aumento de la precisión y sensibilidad del tacto de los pulpejos de los dedos.**

# ALTERACIONES DE LAS UÑAS

**A** las enfermedades de las uñas (ungueales), por lo general, se les presta poca atención, sin embargo son frecuentes y en muchos casos los cambios en el color, la forma o la textura de las uñas son indicativos de una gran variedad de estados patológicos. Las enfermedades de las uñas pueden proporcionar claves para el diagnóstico de otras afecciones de la piel o incluso procesos graves.

La uña no sólo es la lámina de queratina compacta que se ve en el exterior sino que por debajo y alrededor de esa lámina existen otras partes de la uña como se describe en la figura 1.

Las uñas de los dedos de las manos crecen alrededor de 1 cm cada 3 meses, mientras que las de los pies tardan unos 9 meses. Es decir que las de las manos se renuevan entre 4 y 6 meses y las de los pies en 8 a 12 meses.

### Patologías más frecuentes

Son muchos los procesos que se presentan en las uñas. Aquí trataremos los motivos más frecuentes de consulta por esta causa como son la fragilidad de las uñas, la uña incarnata, las infecciones por hongos, la psoriasis y las tumoraciones de las mismas.

#### Fragilidad de las uñas

Es un motivo de consulta muy frecuente especialmente en

las personas que llevan las uñas largas.

Las causas más frecuentes de uñas frágiles son inespecíficas, como la edad avanzada y la inmersión frecuente de las manos en agua. Éste hecho produce cambios bruscos de hidratación y deshidratación que alteran la consistencia de la queratina de la lámina ungueal. Otros motivos menos frecuentes son la exposición a agentes químicos, las infecciones por hongos, la arterioesclerosis, los trastornos circulatorios en extremidades, el déficit de hierro y las anemias.

Ante este síntoma de fragilidad se debe interrogar al paciente por su ocupación o por los pasatiempos por si pueden proporcionar alguna clave de su origen.

El tratamiento consiste en evitar los factores desencadenantes, reducir el contacto con el agua, jabones y disolventes, así como mantener la lámina ungueal bien hidratada mediante la aplicación de vaselina por la noche y después de la ducha, y emplear productos hidratantes a lo largo del día.

#### Uñas incarnata

Se produce cuando el borde lateral de la lámina ungueal se introduce en los tejidos blandos de alrededor.

Los dedos que se afectan con mayor frecuencia son los dedos gordos de los pies. Aunque puede presentarse en los niños, es más frecuente en

adolescentes y adultos jóvenes. La causa más habitual es, el uso de zapatos demasiado estrechos en la punta o bien un error en la forma de cortarse las uñas. Otras causas menos frecuentes son la deformación de la lámina ungueal (uña en pinza), la obesidad y los problemas ortopédicos de los pies.

La consecuencia es una inflamación de los tejidos de alrededor de la uña, dolor intenso y en algunos casos supuración.

El tratamiento consiste en intentar separar la lámina ungueal de la piel más próxima.





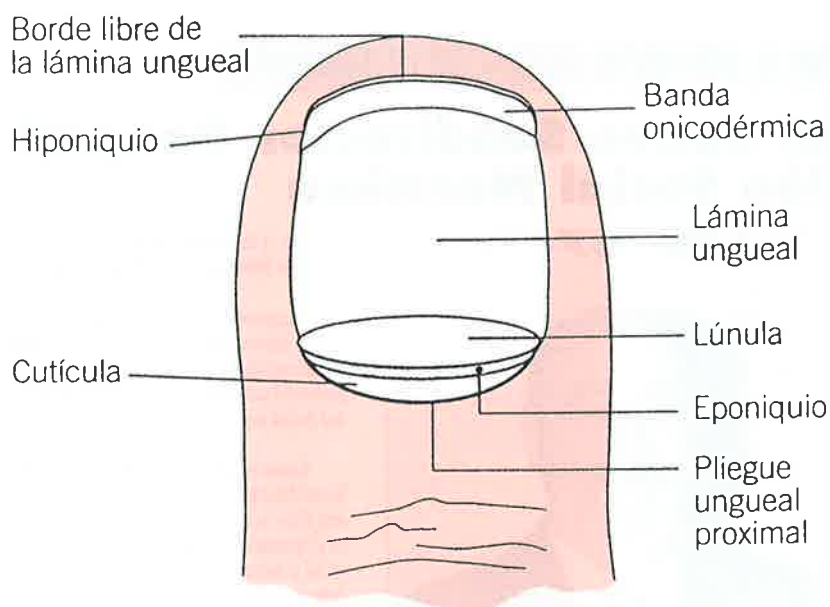


Figura 1

Cuando la inflamación es poco intensa se pueden utilizar medidas conservadoras como despegar el contacto uña-piel con un pequeño ovillo de algodón y aplicar en la zona antisépticos y antibióticos localmente.

Cuando hay supuración importante o no cede con el trata-

miento anterior la solución debe ser quirúrgica.

#### Infecciones por hongos

Alrededor del 50% de las consultas por enfermedades de las uñas son infecciones por hongos, llamadas onicomycosis. Son en general una enfermedad

de los adultos y de los ancianos ya que suelen estar favorecidas por la presencia de cambios degenerativos en las uñas.

Por lo general se afecta una uña sola, y en el caso de los pies la más afectada es la del dedo gordo. Las uñas de las manos se afectan con menor frecuencia. Cuando se afectan varias uñas se debe pensar en que el paciente tiene inmunodepresión, es decir las defensas bajas.

Suele presentarse como una decoloración blanco-amarillenta de la lámina ungueal que se va engrosando y levantando la uña de su lecho.

#### Psoriasis

La afectación de las uñas en las personas que padecen de psoriasis se suele ver entre un 10% - 50% de los casos.

Aunque es poco frecuente pero en algunos enfermos la primera manifestación de psoriasis suele verse en las uñas y éste signo es clave para llegar al diagnóstico de esta enfermedad cutánea.

Suele aparecer en la lámina ungueal un piqueteado,

manchas de color entre amarillo y marrón, engrosamiento de las uñas y separación del lecho.

El tratamiento suele ser poco efectivo y debe ser llevado a cabo por un dermatólogo.

#### Tumoraciones Ungueales

Los tumores que pueden aparecer alrededor o debajo de la uña son muchos sin embargo los más frecuentes son las verrugas y los quistes mucoides.

**Verrugas:** pueden presentarse alrededor o debajo de la lámina ungueal. Son más frecuentes en pacientes con el hábito de morderse las uñas o manipularse las pieles de alrededor.

Al crecer pueden llegar a comprimir y deformar la lámina ungueal.

Se trata de un proceso de difícil tratamiento ya que en aquellas que se sitúan alrededor de la uña, un tratamiento demasiado agresivo puede conducir a una degeneración permanente de la misma. Suelen utilizarse tratamientos conservadores a base de productos que aplicados localmente, de forma constante y en pequeñas cantidades van quemando las verrugas.

**Quiste Mucoide:** Es una tumoración del color de la piel normal, de tacto blando y fluctuante. Se diagnostica cuando al pinchar el quiste con una aguja brota por el orificio practicado un material mucoso y transparente.

El tratamiento es quirúrgico porque de no hacerse así suele aparecer de nuevo. ■

**Ana Martín Aragón.**  
Médico  
de Sanidad Marítima



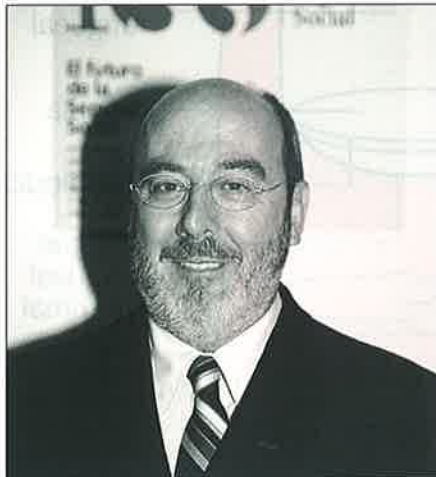
**RELEVO EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

**Julio Gómez Díaz, nuevo Subdirector General de Acción Social Marítima**

Julio Gómez Díaz ha sido nombrado Subdirector General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina en sustitución de Fernando Álvarez-Blázquez, quien ha sido nombrado Vocal Asesor con el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS).

El nuevo Subdirector General nació en Cádiz el 27 de agosto de 1946. Está casado y tiene 2 hijos. Ingresó en el Cuerpo Superior Técnico de la Administración de la Seguridad Social el 1 de abril de 1973, aunque llevaba trabajando en esta institución desde el 10 de junio de 1964. Buena parte de su trabajo en la Seguridad Social lo ha desempeñado en la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Barcelona en donde fue Jefe de Sección de Jubilación del Régimen General desde el 25 de noviembre de 1980 hasta el 7 de abril de 1982. En esa fecha, pasó a ser Secretario Provincial de esa misma Dirección Provincial, puesto en el que permaneció hasta el 31 de marzo de 1984 para pasar a desempeñar las funciones de Subdirector Provincial de Pensiones casi como el de Presidente de la Comisión Evaluadora de Incapacidad número 2.

En diciembre de 1990 fue nombrado Director Provincial del INSS en Girona y de allí fue destinado, en junio de 1992, al mismo puesto en Baleares. En el permaneció hasta octubre de 1994 en que fue trasladado a Madrid para ser nombrado, en noviembre de ese mismo año, Director Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de donde



de procedía al incorporarse ahora al Instituto Social de la Marina, como Subdirector General de Acción Social Marítima.

Julio Gómez Díaz, Diplomado en Relaciones Laborales, ha realizado numerosos cursos y seminarios de formación entre los que cabe mencionar el Programa de Alta Dirección, en el Instituto Nacional de Administraciones Públicas y los Cursos de Marqueting en la Administración

Pública y el de Gestión Estratégica de Servicios de la Administración Pública en ESADE (Barcelona).

Asimismo, ha participado en distintos foros y conferencias internacionales, siendo la más reciente la Feria Internacional de Burdeos, celebrada este mismo año, y donde pronunció una conferencia sobre el Centenario de la Seguridad Social española.

Como es sabido, a la Subdirección General de Acción Social Marítima a la que ahora se ha incorporado Julio Gómez Díaz, le corresponden, dentro de los trabajos que realiza el Instituto Social de la Marina las tareas de promoción social y bienestar del sector marítimo pesquero, empleo y desempleo y asistencia sanitaria de los trabajadores a bordo y en el extranjero.

**Fernando Álvarez-Blázquez, Vocal Asesor**

El hasta ahora Subdirector General de Acción Social Marítima, Fernando Álvarez-Blázquez, ha sido nombrado Vocal Asesor del INSS. Deja atrás una larga carrera en el Instituto Social de la Marina que comenzó como Inspector Médico en la Dirección Provincial de Vigo. En 1984 se incorporó a los Servicios Centrales del ISM en Madrid para hacerse cargo de la jefatura del Servicio de Sanidad Marítima y en marzo de 1989, fue nombrado Subdirector General de Acción Social Marítima. ■

**El número de pensiones presenta un crecimiento interanual del 1,2%**

**La pensión media de jubilación se situó en 89.357 pesetas en septiembre**

La pensión media de jubilación del Sistema de la Seguridad Social se situó el 1 de septiembre de 2000 en 89.357 pesetas al mes por catorce pagas, según datos facilitados por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Esta cuantía media representa una tasa de incremento interanual del 5 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior, al pasar de 85.085 pesetas al mes en septiembre de 1999 a 89.357 en septiembre de 2000.

Tras las de jubilación, destacan también por su importe las de incapacidad permanente, que alcanzaron el 1 de septiembre de este año una cuantía media de 89.707 pesetas/mes, frente a las 85.117 pesetas/mes en septiembre del año anterior. El importe de estas

pensiones ha aumentado un 5,4 por ciento en los últimos doce meses.

Las pensiones de viudedad, orfandad y en favor de familiares, alcanzaron en septiembre de 2000 una cuantía media mensual de 55.302, 33.181 y 41.087 pesetas, respectivamente. Así, el importe medio de las pensiones de viudedad creció en los últimos doce meses un 5,4 por ciento, las de orfandad un 4,9 por ciento y las prestaciones en favor de familiares un 6 por ciento.

En cuanto a la evolución del nú-

mero de pensiones hay que destacar que la cifra total de pensiones ha reducido su crecimiento interanual del 1,3% al 1,2% en los últimos doce meses, al pasar de 7.528.982 pensiones en septiembre de 1999 a 7.617.308 en septiembre de 2000.

**Casi 600.000 millones al mes en pensiones**

Durante el mes de septiembre, el sistema de la Seguridad Social abonó 7.617.308 pensiones contributivas en todo el territorio nacional. De ellas,

4.503.887 eran de jubilación, 2.016.543 de viudedad y 791.105 de incapacidad permanente. De orfandad se pagaron 261.610 y 44.163 en favor de familiares.

De los 595.433 millones de pesetas que se dedicaron en septiembre al pago de las pensiones contributivas de la Seguridad Social, 402.452 millones correspondieron a la nómina mensual de las pensiones de jubilación, el grupo más numeroso del Sistema, y 70.967 millones a las de incapacidad permanente.

Al abono de las pensiones de viudedad correspondieron 111.518 millones de pesetas. El pago del resto de las pensiones –orfandad y a favor de familiares– supusieron un gasto de 8.681 y 1.815 millones de pesetas, respectivamente, durante el mes de septiembre. ■

**El importe medio de esta pensión se ha incrementado un 5 por ciento con respecto a septiembre de 1999**

# *¡Seguridad a toda máquina!*

Para usted, la seguridad en el mar es esencial.  
Para **MURIMAR**, también:

🌊 Sólo **MURIMAR**, la compañía aseguradora con más de 70 años de experiencia en el mundo marítimo, le puede ofrecer seguros y servicios diseñados a la medida de sus necesidades y de su embarcación.

🌊 Más de 120 delegaciones repartidas por todo el litoral español le esperan para informarle y atenderle como usted se merece.

🌊 Cuando busque seguridad, navegue con **MURIMAR**.  
Llámenos y le informaremos:

 **(91) 597 18 35**



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID  
e-mail: murimar@nexo.es



**La pesca desaparece.  
Hay que dejar crecer  
a los peces.  
Si no tienen el tamaño  
mínimo, no los compres,  
no los pesques.**

**CON EL MAR TODOS TENEMOS QUE DAR  
LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.**



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero  
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL  
DE PESCA MARÍTIMA



<http://www.from.mapya.es>