

MAR

N.º 342 - SEPTIEMBRE 1996

Acuerdo ISM-
Universidad de
Santiago

Marina Mercante

**LAS BANDERAS DE
CONVENIENCIA
DOMINAN
EL SECTOR**

Batalla
de las redes

**ESPAÑA PIDE
A ITALIA
MÁS
CONTROL**

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

**BALANCE DE LOS 100
DIAS DE GOBIERNO**

FURUNO®

La calidad de
SIEMPRE
La tecnología del
FUTURO

SONDA F-850 30 AÑOS DE VIDA

Aquella mítica sonda abrió el camino y enseñó a muchos pescadores a mejorar sus capturas.



Treinta años después, todavía muchas siguen funcionando como el primer día.



VIDEO SONDAS EN COLOR FCV-291/FCV-292

- 1 Kw de potencia, FCV-291 una frecuencia y FCV-292 dos frecuencias entre 28, 50, 88 y 200 Khz.
- Pantalla de 10" y presentación en 16 colores o monócoloro en color ámbar.
- Variedad de modos de presentación para un rápido y sencillo manejo: Normal, Zoom, Zoom de fondo, Enganche de fondo, Discriminación de fondo, Datos de Navegación y A-Scope (expansión del eco instantáneo).
- Funcionamiento automático con auto control de escalas y sensibilidad.
- Sensores de temperatura y velocidad opcionales. Interconexión de datos NMEA0183



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-28

- Imágenes de los ecos en 8 colores en una pantalla de alto brillo de 10".
- Modos de presentación Sonar, combinación de Sonar e Histórica y sondeo vertical.
- Exploración manual o automática de los 360 grados seleccionada por sectores. Inversión automática de la exploración.
- Frecuencia del transductor de 180 Khz. y 10 grados de anchura de haz para proporcionar una mayor discriminación del pescado.
- Experimentado mecanismo de FURUNO para el control del transductor.



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-26

- El famoso sonar CH-26 se ha convertido en el líder en su género. Es plenamente reconocido por pescadores de cerca, siendo especialmente útil para la discriminación en la pesca del bonito y también en la pesca de la anchoa y sardina.
- Pantalla de 14" en 8 colores, dependiendo de la fuerza del eco recibido.
- Seguimiento automático del eco para una visión continua del banco de pesca de interés.
- Limitador de ruidos, rechazador de interferencias, control automático de ganancia, alarma de ecos, TVG.
- Estabilización electrónica del transductor para evitar la pérdida de señal con el cabeceo/balaceo del barco.

 **FURUNO**

FURUNO ESPAÑA, S.A.
CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID
TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82
Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

**Nº 1
en el Mundo**

Deseo recibir información más detallada sobre las Sondas y Sonares de FURUNO.
Puede enviar sus datos por correo: Claudio Coello, 50. 28001 Madrid
O, si lo prefiere, por FAX: (91) 431 30 82

Nombre _____ Domicilio _____ Población (C.P.) _____ Teléfono _____

CALMA en el sector marítimo pesquero. La costera del bonito, con una fuerte conflictividad hace dos años, ha pasado una nueva campaña en un clima de paz, sin que ello haya supuesto pasar por alto la irregularidad de un caladero donde deben convivir por exigencias de la normativa comunitaria, dos tipos de flotas como son las artesanales españolas y los rederos franceses. Un problema a resolver pendiente desde hace ya unos años y para el que los responsables de la Unión Europea no acaban de encontrar soluciones.

Metidos ya en el nuevo curso de la actividad política con el paréntesis del verano por medio, las últimas semanas fueron un período para los primeros balances por parte de la nueva Administración. En el caso del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas hizo un recuento de las actividades, acciones adoptadas por el departamento, juntamente con un análisis de los resultados globales económicos fundamentalmente en el campo del empleo y la Seguridad Social. Javier Arenas vino a señalar que, un primer balance de los 100 días en el Gobierno, arrojaban un resultado positivo, pero sin triunfalismos. Se han dado primeros pasos en una serie de compromisos del Gobierno, pero queda mucho camino y difícil por recorrer. Hay indicadores económicos con datos positivos en el período. La tasa de desempleo siguió su línea descendente hasta el 13,67% y se ha producido un incremento en el número de cotizantes a la Seguridad Social. Dos buenos síntomas económicos, mientras el Ministerio

100 DÍAS

CALMA DE VERANO

de Trabajo y Asuntos Sociales sigue sus maratones de negociaciones tripartitas con patronal y sindicatos para las reformas pendientes sobre las que se quiere llegar a unos compromisos.

El empleo y la lucha contra el fraude son dos de los objetivos de la Administración. También son dos preocupaciones en el caso concreto del sector de la marina mercante, donde en los últimos años se han perdido miles de puestos de trabajo fijos y en buenas condiciones laborales consecuencia del auge de las llamadas banderas de conveniencia. La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte celebró su congreso para destacar, entre otras cuestiones el fuerte incremento de los barcos bajo banderas de conveniencia que se había duplicado en los últimos años con un evidente deterioro en la seguridad de las flotas así como en las

condiciones de trabajo al emplearse en muchos casos tripulaciones baratas con falta de formación. Es un problema grave que lo ha sufrido también la flota española y, sobre todo, el colectivo de profesionales del sector.

En el sector marítimo pesquero, ha sido un tiempo de trabajo ante las batallas que se avecinan para la aplicación de los planes de Flota y el funcionamiento del IFOP. En la costa, se mantiene una batalla contra la pesca de inmaduros y la Administración española sigue en su guerra comunitaria para evitar el uso de redes ilegales también en el Mediterráneo, en este caso por parte de los italianos.

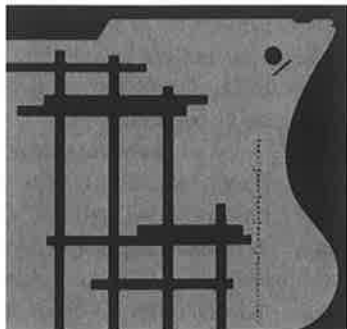
No sobre-explotar el caladero puede ser a muy corto plazo la mejor inversión en rentas del sector y en la creación de empleo. ■

Vidal MATÉ



Le esperamos en Bilbao

**CON TODA
LA INDUSTRIA**



SINAVAL'96

**CON TODA
LA PESCA**



**Feria Internacional
de la Industria Pesquera**

BILBAO 5 / 9 Noviembre 1996

Descubra lo último en tecnología naval, marítima y pesquera en la Feria Internacional de Bilbao.

Del 5 al 9 de Noviembre de 1996 se celebra SINAVAL-EUROFISHING, la feria que le permitirá tener en sus manos las claves para hacer frente a la crisis.

Reúnase con los profesionales de las empresas más importantes del Sector.

IMPORTANTE NOVEDAD:

Conozca **SEAFOOD**, el nuevo sector especializado en los frutos del mar.

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. 468 - 48080 - BILBAO (España) - Téls. (94) 427 72 00 - 427 66 00 Télex 32617 FIMB-E - Telefax (94) 442 42 22

EUSKO JAURLARITZA  **GOBIERNO VASCO**

IBERIA
SERVICIO AEREO DE ESPAÑA

**ADELANTAMOS NUESTRAS FECHAS
BILBAO 5/9 NOVIEMBRE 1996**

MARINA HISPANICA, S.L.

FABRICA DE REDES, HILADOS, CUERDAS Y MALLETTAS

**ESPECIALIDAD EN REDES PELAGICAS, DE FONDO
Y PARA LA PESCA DE CEFALOPODOS**

**C/ LONGAN, S/N
TFNO.: 986/30 06 00
FAX: 986/30 46 62**

**36940 CANGAS DE MORRAZO
(VIGO)**

BALANCE DE LOS 100 DÍAS DE GOBIERNO

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales hizo el balance de los 100 días de gobierno en el departamento. Positivo sin triunfalismos.



22

AUGE DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

En la última década, los barcos bajo banderas de conveniencia se han duplicado deteriorando la política de empleo en el sector mundial.



32-48 LA BATALLA DE LAS REDES

España plantea a Italia la conveniencia de tener mayores controles sobre el uso de redes ilegales en la pesca. Conservar el mar es rentable.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

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: Pulgurriguer, 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. Gulpúzcoa: Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal. - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Lourelros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. 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, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50.

Vilagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Vicente Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Imprenta: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-96-002-3

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.

JAVIER ARENAS
DE LOS

100

HACE RESUMEN
PRIMEROS DIAS
DE GOBIERNO



El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, ha valorado positivamente, aunque sin triunfalismos, la evolución que ha seguido la creación de empleo durante los cien primeros días del gobierno del Partido Popular. Según el Ministro, los últimos datos demuestran que en el pasado mes de julio la tasa de desempleo registrado se situó en el 13'67% de la población activa, el nivel

BALANCE POSITIVO

más bajo desde 1982. «Hay signos de que se está creando empleo indefinido, pero no hay que caer en triunfalismos» ha dicho Arenas al hacer una valoración de los cien primeros días al frente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El titular del Departamento ha mostrado también su satisfacción por que la creación de empleo se esté produciendo con un crecimiento de la economía del 2%.

SIN TRIUNFALISMO



Según el balance realizado por el Ministro de Trabajo el mes de julio ha sido el quinto mes consecutivo de descenso del paro, que en la actualidad afecta a 2.170.789 personas, habiendo disminuido la cifra de paro registrado en el periodo mayo junio en 164.100 personas. Confirmando esta tendencia, los datos de afiliación a la Seguridad Social señalan que en agosto se alcanzó una cifra histórica al haberse superado los 12.700.000 afiliados, lo que supone 200.000 más que en igual mes del año anterior.

El Ministro de Trabajo atribuyó esta mejora de la situación del empleo a varios factores: por un lado los efectos que está produciendo la reforma del mercado laboral acometida por sus antecesores socialistas, y por otro, al clima de confianza generado por el partido popular en sus cien días de gobierno y a la toma de algu-

nas medidas como fue el Real Decreto Ley del pasado mes de junio, sobre medidas urgentes para regular beneficios fiscales a la contratación de trabajadores por tiempo indefinido.

En cuanto a los proyectos en marcha en el campo del empleo, el Ministro se refirió a los 90 convenios de colaboración que hay en marcha en el marco del INEM para el desarrollo de Planes de Servicios Integrados para el Empleo (SIPES) y la preparación de los anteproyectos de ley sobre Fundaciones Laborales, de Sociedades Laborales y de Cooperativas.

Diálogo social

Uno de los aspectos del que más satisfecho se mostró Javier Arenas fue el de la marcha del diálogo social. Según el Ministro desde su constitución, el nuevo gobierno apostó decididamente por el diálogo social como la vía más adecuada para favorecer el crecimiento económico, la generación de empleo y la instauración de un clima social constructivo.

Tras la reunión que el Presidente del Gobierno, José María Aznar, mantuvo con los máximos dirigentes de las organizaciones sindicales y empresariales, se han constituido una serie de Comisiones Tripartitas, en las que se ha venido debatiendo y negociando una serie de materias que son cuestiones clave para la modernización de las estructuras laborales y para contribuir a la creación de empleo y a la mayor competitividad de las empresas españolas. También se han establecido mesas bilaterales entre los agentes sociales. Estas reuniones han empezado ya a dar algunos resultados positivos, ya que en julio pasado se suscribió el acuerdo tripartito para favorecer la solución más ágil de los conflictos laborales.

También en ese mismo mes se alcanzó otro acuerdo en materia

▶ **Durante los cien primeros días del nuevo gobierno bajó la tasa de desempleo situándose en el 13'67% y aumentaron los afiliados a la Seguridad social, alcanzándose una cifra superior a los 12.700.000 personas.**

▶ **El gobierno hará la reforma del mercado de trabajo si los sindicatos y la patronal no llegan a un acuerdo.**

de seguridad y salud en el trabajo. Conectado a este mismo acuerdo figura la aprobación por el Gobierno el pasado 2 de agosto de un Real Decreto por el que se regula el funcionamiento de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en

el Trabajo, que se ha constituido recientemente y sobre la que informamos en otro apartado de este mismo número de «MAR».

También se han registrado avances en la Comisión sobre Formación Profesional, en la que se han intercambiado criterios sobre los objetivos generales del II Plan Nacional de Formación Profesional y para la ampliación del Consejo General de la Formación Profesional a la Comunidades Autónomas.

Las otras dos mesas abiertas son la de la reforma del Plan de Empleo Rural (PER) que el Ministro Arenas quiere que sea un derecho y no una subvención vinculada a ideologías políticas y la de Protección Social que es la relativa al desarrollo de lo que se conoce como Pacto de Toledo y en la que habrá que pactar con los agentes sociales las reformas a introducir para que el actual sistema de Seguridad Social pueda seguir adelante. A este respecto hay que recordar que está constituida también una ponencia en el marco de la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados. En esta última mesa existe ya una propuesta de los agentes sociales que está estudiando el Gobierno y en la que según Arenas «cabe margen de acuerdo».

Donde el acuerdo se hace más incierto es en lo referente a la reforma del mercado laboral. Javier Arenas ha adelantado que su Ministerio tiene un borrador con las modificaciones a introducir en el mercado de trabajo pero que es decisión política del Gobierno no presentarlo mientras continúen sentados dialogando los agentes sociales y solo si estos fracasan y no llegan a un acuerdo será el Gobierno el que acometa las reformas.

Protección social

Por lo que se refiere a la reforma de la Seguridad Social, el Ministro destacó que el Gobierno



▶ Durante 1997 se pondrán en marcha la separación de las fuentes de financiación del sistema de la Seguridad Social.

empezará a cumplir en el Presupuesto de 1997 la primera recomendación del Pacto de Toledo que es la separación de las fuentes de financiación del sistema de Seguridad Social (Sanidad y pensiones no contributivas de las contributivas) y la introducción de criterios finalistas en las aportaciones del Estado. No obstante Arenas no cree que este proceso esté finalizado hasta 1998.

Hasta la fecha son varias las reuniones que se han mantenido en la Comisión Tripartita Gobierno sindicatos, patronal y en la de la Ponencia de Congreso de los Diputados sin que aun hay acuerdo definitivo. No obstante el Gobierno aprobó en julio pasado en Aconsejo de Ministros la líneas fundamentales de desarrollo y aplicación de las recomen-

daciones del Pacto de Toledo. En dicho acuerdo se recogen los ejes de actuación para desarrollar dicho pacto y entre ellas cabe destacar:

- Separación y clarificación de las fuentes de financiación, entre el ámbito contributivo y el no contributivo.
- Aplicación de forma gradual de un único tope de cotización para todos los trabajadores con independencia de su categoría laboral.
- Modificación del periodo de cálculo de la base reguladora de la pensión de jubilación.
- Modificación del periodo de cotización a efectos de carencia «cualificada» en orden a la pensión de jubilación.
- Modificación del porcentaje aplicado a la base reguladora de

la pensión de jubilación, en función de los años de cotización acreditados.

- Modificación de las formas de cálculo de las pensiones de incapacidad permanente, a fin de no considerar solamente el grado de incapacidad padecido, sino también el esfuerzo de cotización realizado.
- Nueva formulación de las reglas de compatibilidad en el percibo de las pensiones de invalidez permanente cuando se simultaneen con el ejercicio de una actividad.
- Adopción de medidas encaminadas a desincentivar la jubilación anticipada así como a incentivar el retraso voluntario a la edad de jubilación.
- Modificación de la actual situación legal con el fin de garan-

tizar el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones a todos los pensionistas.

- Adopción de medidas conducentes a incrementar la edad máxima de percepción de la pensión de orfandad, así como a equiparar la pensión de viudedad de los menores de 60 años a la establecida para los que tienen dicha edad.

Lucha contra el fraude

Donde parece muy decidido el Ministerio de Trabajo a dar la batalla fuertemente es en la lucha contra el fraude. Así el 5 de julio en reunión de Consejos de Ministros se acordaron un total de 30 medidas para la lucha contra el mismo y contra la morosidad con

el fin de corregir los importantes desequilibrios existentes en la actualidad, los cuales afectan al ámbito de la Seguridad Social, Empleo y Asuntos Sociales. Dichas medidas se pueden desglosar en medidas de control del fraude en las prestaciones contributivas del Sistema de la Seguridad Social, en las cotizaciones, en las pensiones no contributivas, en las prestaciones por desempleo y en las subvenciones.

Otro paquete son las medidas de control de la morosidad en materia de Seguridad Social, siendo la unidad responsable de la misma la Tesorería General de la Seguridad Social y, por último, medidas de control de fraude respecto al trabajo de los menores.

Respecto a la Tarjeta de la Seguridad Social se ha acordado implantarla de modo generalizado unida a la Tarjeta Sanitaria, la Tarjeta de Afiliación a la Seguridad Social y la Tarjeta de Demandante de empleo, a fin de cerrar las vías de fraude provocadas por la actual diversidad en los mecanismos de gestión y control.

Por lo que se refiere a las medidas de lucha contra el fraude en el área de las prestaciones contributivas hay que destacar que se han puesto en marcha varias entre las que figuran el control de las situaciones de incapacidad temporal e incapacidad permanente, para lo que esta previsto fortalecer a los Equipos de Valoración de Incapacidades (EVIS); control de perceptores de complementos por mínimos, control de perceptores de la prestación familiar por hijo a cargo, control de las defunciones y matrimonios beneficiarios de pensiones de muerte y supervivencia así como el acceso generalizado por parte del INSS través de conexiones informáticas con bancos de datos de pensiones públicas, fichero general de afiliación a la seguridad social y ficheros de renta y patrimonio a través del ministerio de Economía y Hacienda.

Respecto a las medidas de Control del Fraude en las Cotizaciones se ha decidido coordinar la



actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social con la Tesorería General de la Seguridad Social y controlar la morosidad en las cotizaciones en base a un seguimiento sistemático de la falta de presentación de boletines de cotización y falta de ingreso de las cotizaciones de trabajadores ya deducidas. En breve se pondrá en marcha la ampliación de las Unidades de Recaudación Ejecutiva (URES).

Para el control de la morosidad se ha decidido establecer un procedimiento de deducción que permita retener a favor de la Seguridad Social los importes adeudados a la misma por cualquiera de las Administraciones Públicas o Entidades de ellas dependientes, respecto de los importes que la Ad-

ministración General del Estado deba transferir a la Administración o Ente Público deudor de aquella. También se va a impedir que estos organismos citados que tengan deudas con la Seguridad Social puedan recibir transferencias de fondos con cargo a los Presupuestos Generales del Estado mientras no normalicen su situación con la Seguridad Social.

Dentro de lo que es la Inspección de Trabajo y Seguridad Social se ha iniciado durante el segundo semestre de 1996 una campaña de inspección integral de grandes empresas o centros de trabajo con más de 250 trabajadores para la vigilancia y control de la normativa vigente en las áreas de relaciones laborales, Seguridad Social Empleo.

Tranferencias autonómicas

Según el balance realizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales la participación de las Comunidades Autónomas en las tareas del departamento está siendo favorecida con la intensificación del proceso de transferencias a determinadas Comunidades. Tales transferencias afectan, preferentemente, a ejecución de la legislación laboral y a servicios sociales, entre otras materias.

Por otra parte los pactos suscritos por el Partido Popular con ocasión de la constitución del nuevo Gobierno están siendo cumplidos con rigurosidad según los responsables ministeriales. Un primer acuerdo fue suscrito en Vitoria en julio pasado para la dotación de fondos dedicados a formación continua y en octubre se espera cerrar otros compromisos sobre políticas activas de empleo con la Generalitat de Cataluña.

Los contactos con el conjunto de las autoridades laborales de las Comunidades Autónomas se han querido institucionalizar con el establecimiento en julio pasado de la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales, en la que participan los Consejeros competentes en estas materias de las CCAA.

Por lo que respecta a las transferencias del Instituto Social de la Marina en el informe balance de cien días se recoge el hecho de que la transferencia de los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina han sido realizados ya a tres Comunidades: la de Galicia, la de Valencia y la del País Vasco. La realización de la transferencia a las Comunidades Autónomas de Cataluña, Andalucía y Canarias, que actualmente se encuentran en estudio, es inminente. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

La integran representantes
de la Administración,
Organizaciones
Empresariales y
Sindicales y las CCAA.



CONSTITUIDA LA COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

En un acto presidido por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, Gobierno, patronal y sindicatos así como representantes de todas las Comunidades Autónomas, han constituido la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Esta Comisión es un órgano colegiado asesor de las administraciones públicas en la formulación de políticas de prevención y órganos de participación institucional, en materia de seguridad y salud en el trabajo. Su estructura básica está formada por un representante de cada una de las comunidades autónomas e igual número de representantes de la Administración General del Estado, así como por miembros de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas.

Esta Comisión fue creada por Real Decreto Ley del Ministerio de Trabajo y Asuntos sociales el pasado 2 de agosto (Boletín Oficial del Estado de 9 de agosto) y es fruto de los primeros acuerdos conseguidos mediante el dialogo social entre la administración, los sindicatos y los empresarios. La Mesa Tripartita sobre cuestiones de Seguridad y Salud Laboral se constituyó el pasado mes de junio y fue una de las primeras en llegar a acuerdos concretos entre los que figuraron la creación de esta comisión así como la de iniciar los trabajos para la redacción del Reglamento de los Servicios de Prevención.

Según la normativa de su creación la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo está compuesta por un Presidente, cargo que recae en el Secretario General de empleo del Ministerio de Trabajo, en la



actualidad Manuel Pimentel; cuatro Vicepresidentes, uno por cada uno de los grupos que la integran (Gobierno, CCAA, sindicatos y empresarios), siendo en el ámbito de la Administración Central del Estado, el Subsecretario de Sanidad y Consumo, Enrique Castellón Leal y por diecisiete vocales en representación de la Administración Central que tendrán rango de Director General y representarán a todos los Ministerios, otros 17 vocales en representación de las CCAA y dos más por Ceuta y Melilla, y 19 vocales por parte de empresarios y otros 19 por parte de los sindicatos.

La Secretaría de la Comisión, como órgano de apoyo técnico y administrativo corresponde a la Dirección de Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, cuyo titular tendrá la consideración de miembro nato de la misma dentro de los vocales asignados por

el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Aumenta la siniestralidad laboral

La creación de esta Comisión está prevista en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que fue aprobada en octubre de 1995, aunque no entró en vigor hasta el pasado mes de enero. Su redacción fue muy laboriosa ya que había muchos intereses enfrentados entre sindicatos y patronal y prueba de ello es que en el Parlamento no consiguió el apoyo de todos los grupos políticos, puesto que Izquierda Unida se abstuvo. Uno de los primeros pasos para aplicar esta Ley ha sido precisamente la constitución de esta Comisión, sin embargo el camino que queda por recorrer es muy largo. Según puso de manifiesto el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, en el acto de constitución de esta Comisión "la prevención de los accidentes laborales es una tarea del conjunto de la sociedad porque es un problema de todos que se pierdan vidas humanas como consecuencia de la siniestralidad en el trabajo". Arenas mostró su preocupación por el incremento de los accidentes durante el año 1995 y por las cifras que se van conociendo del primer semestre de 1996. Por ello insistió en la importancia de desarrollar esta Ley a través de los correspondientes reglamentos ya que será un paso cualitativo en nuestra normativa de Seguridad Laboral que ya había dado un gran paso al integrar en esta Ley de Prevención de Riesgos Laborales toda la normativa marco de 1989, al adaptar las directivas comunitarias existentes al respecto y al conseguir establecer una protección en el marco de nuestra propia Constitución.

Reglamento de los servicios de prevención

El primer paso que corresponde ahora a los miembros de

esta Comisión es la elaboración del borrador del Reglamento de los Servicios de Prevención. En paralelo la mesa tripartita constituida para el dialogo social entre gobierno, sindicatos y empresarios ira adelantando otros trabajos relacionados con el desarrollo de la Ley como son la creación de la Fundación prevista en la Ley para dar solución a las necesidades de formación e impulsar la aplicación de la misma en las pequeñas y medianas empresas que tengan menos medios y más dificultades para atender a las obligaciones de formación e información de prevención de riesgos.

También se discutirán en esta mesa los borradores de Reales Decretos de transposición de directivas comunitarias en

La Comisión asesorará a las Administraciones Públicas en la formulación de políticas de prevención en seguridad y salud en el trabajo.

materia de seguridad y salud en el trabajo y, en particular, de aquellas con plazo de transposición vencido o a puntos de hacerlo. Estos reglamentos afectan sobre todo a equipos de trabajo, elementos de protección individual, pantallas de visualización, manejo de cargas, agentes cancerígenos, señalización de seguridad, agentes biológicos, lugares de trabajo, etc.

Por su parte, el Ministerio de Trabajo a través del Instituto Nacional de Seguridad e Hi-

giene en el Trabajo, se propone intensificar la campaña divulgativa sobre la Ley de prevención de Riesgos Laborales. Dicho organismo ha realizado ya algunas jornadas de estudio y elaborado y distribuido miles de documentos informativos sobre los principales contenidos de dicha ley a fin de facilitar su conocimiento e implantación en las empresas.

Asimismo, el Ministerio está procediendo a reorganizar la estructura del Instituto Nacional de Seguridad e higiene en el Trabajo para que pueda actuar como centro de referencia nacional en materia de seguridad y salud en el trabajo en especial con respecto a la Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo y su Red que, como se recordará, su sede está en Bilbao por decisión de las autoridades de la Unión Europea.

También como tareas complementarias para divulgar la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales se ha establecido, en colaboración con el Instituto Nacional de Empleo, un «certificado de profesionalidad» específico en materia de prevención de estos riesgos y se están manteniendo contactos para el desarrollo de tres importantes proyectos en colaboración con el Ministerio de Educación y Cultura para la introducción de conceptos preventivos en las enseñanzas básicas, para la introducción de enseñanzas específicas en la Formación Profesional (incluido un título de «técnico de prevención de riesgos laborales») y para la formación/actualización de los profesores de Formación Profesional en estas materias.

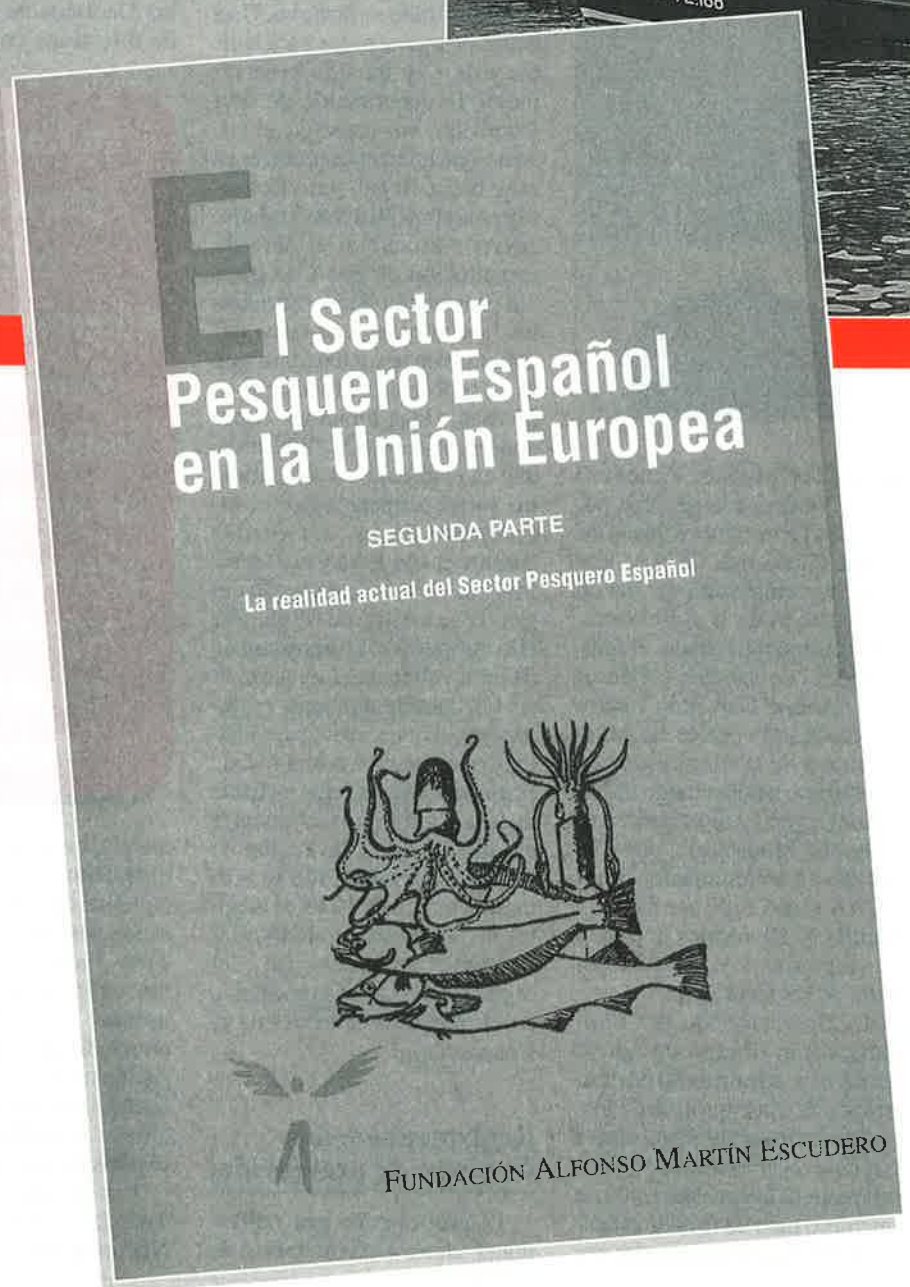
Finalmente, por incitativa de la Mesa Tripartita de Seguridad y Salud Laboral, y como apoyo a las Pequeñas y Medianas Empresas, se está elaborando un Curso a Distancia a Nivel Básico, que facilite a estas empresas la formación de los trabajadores que sean designados para realizar tareas de prevención de riesgos en las mismas. ■

Concha **HERNANDEZ CARAZO**

RADIOGRAFIA DEL SECTOR DE LA PESCA



Todo o casi todo sobre el sector de la pesca en España, así como su situación y problemática en el contexto internacional. Este, sería a grandes rasgos el contenido de una obra dirigida por un experto en temas de la pesca como Gonzalo Vázquez y que ha contado con la colaboración de un grupo de expertos como Pedro Arruza, Manuel Gómez Larrañeta, José María de Lossada, Elisa Polanco y José Manuel Sánchez Mora, editada por Mundi Prensa y que ha contado con el respaldo de la Fundación Alfonso Martín Escudero.





El sector de la pesca en España está mal y podría estar peor en el futuro consecuencia de las nuevas condiciones que se tratan de imponer para desarrollar las pesquerías en aguas internacionales o de terceros países. Pero, el sector pesquero español de un sector de futuro y con futuro si se tiene en cuenta su inmenso potencial tecnológico y humano para lo cual es indispensable poner en marcha una política adecuada tanto para operar en caladeros nacionales y comunitarios como en otras aguas.

La obra dirigida por Gonzalo Vázquez constituye un estudio pormenorizado sobre el sector pesquero en la Unión Europea donde a lo largo de más de 1000 páginas se analizan desde los antecedentes al ingreso en la UE hasta el futuro que le espera al sector al hilo de Las nuevas reglas de juego internacionales. Por este motivo, además de una obra didáctica, resulta un trabajo muy importante de documen-

tación indispensable para cualquier consulta tanto para expertos en materia de pesca como para quienes se acercan por primera vez para estudiar este sector. Y, por encima de otras consideraciones sobre un trabajo riguroso y orítico, se ofrece al lector la posibilidad de acceder a un resumen y, sobre todo, a unas conclusiones sobre lo que debería ser la pesca en España y en la Unión Europea.

Para los responsables de este trabajo, el incremento del coste del petróleo en 1973 y la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas así como el ingreso de España en la UE, son tres hitos que han mar-

cado de una forma negativa la actividad de la flota pesquera española. Esta situación de gravedad no habría remitido y a corto plazo se atisbarían ya nuevas crisis derivadas de la intención canadiense de extender los controles fuera de las 200 millas. La evolución del Derecho del Mar y su desarrollo en esa dirección, ha sido un factor que aportó una buena dosis de incertidumbre a la actividad de las flotas españolas, todo ello sumado a la cada día mayor dificultad para lograr acuerdos bilaterales con terceros países como es el caso de Marruecos. Por otra parte, la flota española ha sido claramente discriminada

• Gonzalo Vázquez, junto a un grupo de expertos analizan su problemática y ofrecen alternativas.

en la Unión Europea hasta este mismo año, situación que se mantiene incluso en algunas cuestiones como el acceso limitado al box irlandés.

Para los autores del estudio, la flota española ha sufrido en este periodo una gran dosis de incertidumbre pudiéndose afirmar como conclusión que la Unión Europea, en materia de negociación, ha defraudado por no haber sabido defender los intereses de la pesca española. De acuerdo con los intereses y las posibilidades de faenar de la flota, se presenta como un objetivo prioritario la obligación por parte de la UE de encontrar nuevos caladeros y disponer de mapas de recursos a nivel mundial. Por diferentes razones, los problemas en los caladeros exteiores se han mantenido también en las propias aguas donde se hace indispensable una correcta ordenación del litoral con la subsiguiente evaluación de recursos y los mapas correspondientes. Hy un gran desconocimiento del potencial de recursos, la explota-



ción de los mismos, no existen estadísticas fiables y faltan investigaciones. Igualmente, se destaca el escaso desarrollo de la producción de origen acuícola en condiciones de rentabilidad y sin generar problemas de excedentes en el mercado.

Para los autores de este estudio, la flota pesquera española se halla al final de un proceso histórico de ajuste que se prolonga ya desde hace 20 años. Un 65% de la flota tiene más de 30 años y dan trabajo al 30% de la población pesquera, barcos cuyo destino final tiene que ser la renovación o el desguace. El empleo directo a bordo de los barcos de pesca ha pasado de 100.000 tripulantes en 1985 a 82.211 en 1993. Sin embargo, hay que tener en cuenta que solamente la flota que opera en los caladeros nacionales absorbe el 62,5% de esa población y que la comunitaria otro 15%, lo que supone que el 77% del empleo se concentra en estos caladeros. El 23% restante se halla en flotas de altura.

Objetivos

Para los autores del estudio es indispensable una modernización y renovación de la flota, la mejora de las estructuras sectoriales y la definición de un plan de reestructuración que tenga en cuenta el mantenimiento del empleo y los problemas sociales. En esta línea, se aboga por el funcionamiento de un marco jurídico que soporte toda una legislación autonómica para lo cual se hace indispensable una Ley de Peca.

De cara al futuro, los objetivos básicos del sector pesquero, se resumen en los siguientes puntos:

a) Conseguir la diversificación y consolidación de la flota en el mayor número de caladeros posible con el fin de garantizar la permanencia y estabilidad de los mismos.

b) Lograr un mayor protagonismo de España en la Unión Europea en materia de pesca, liderando una nueva política representada por el concepto «Una

Europa Pesquera», dirigida al mantenimiento de la actividad mediante el diseño de la PPC del futuro.

c) Establecer una regulación más efectiva del mercado comunitario, al objeto de prevenir las crisis que afloran periódicamente en el mismo.

d) Completar la reestructuración controlada de la flota, de forma que se consiga la mejor adaptación posible a su capacidad pesquera a las alternativas existentes. Este ajuste de la capacidad de pesca deberá hacerse teniendo en cuenta, en todo momento, las repercusiones sobre tripulaciones y empresas.

En el apartado de la acuicultura, el estudio destaca el impacto negativo de la Ley de Costas en cuestiones tales como la titularidad de los terrenos próximos al litoral, la inconcreción de criterios de asignación de cánones y tasas, la insuficiente incorporación del sector de la pesca tradicional a la acuicultura y el impacto negativo a que dió lugar la apertura de nuevas vías de

apoyo financiero que provocaron un caída de los precios por el exceso de oferta, el acceso a la actividad de grupos ajenos al sector que llegaron simplemente con fines especulativos y los problemas provocados por las importaciones.

En el sector transformador, se destaca el carácter minifundista de la industria conservera, su escaso nivel tecnológico y los elevados costes por no tener una economía de escala.

En este contexto, se aboga por una disminución de costes fomentando su internacionalización. Como medidas para paliar estas dificultades se propugnan, entre otras el abordar un proceso que suponga la desaparición de empresas pequeñas, aumentar su dimensión empresarial, proseguir la internacionalización de las plantas productivas, procurar una mayor integración entre los industriales y el sector extractivo.

En el capítulo de la infraestructura portuaria, se considera que nos hallamos ante un sector



**• A nivel administrativo
se propugna
un Ministerio del Mar
y una secretaría
de Estado para la Pesca**

excesivamente disperso y sobredimensionado, con instalaciones poco adecuadas y en mal estado de conservación lo que supone una lentitud y carestía en las descargas.

Recomendaciones y medidas

La obra del investigador Gonzalo Vázquez concluye con una serie de recomendaciones y medidas que los autores del estudio califican como indispensables para cambiar el sector.

En materia de recursos internos y para el caladero nacional, se propugnan, entre otros puntos, una aplicación de medidas de regulación de la actividad en base a estudios científicos, un estudio pormenorizado de los recursos pesqueros de la plataforma con inventariado de todos los caladeros, diseño de mapa de recursos y programa de explotación cuantificando el esfuerzo pesquero, regulando artes

y determinando capturas. En lo que afecta al caladero comunitario, se plantea la necesidad de corregir definitivamente la discriminación de la pesca española en aguas comunitarias, un nuevo plan de pesca hispanoportugués que respete los derechos históricos españoles y un nuevo régimen de acceso a recursos que ponga en pie de igualdad a todas las flotas comunitarias.

Entre las acciones a corto plazo se plantean las siguientes:

Una Ley de Pesca. Acuerdos con terceros países como ele-

mentos fundamentales de la PPC que pueden ser de reciprocidad, de compensación financiera, de acceso a mercados por acceso a recursos, etc...

Se propugna una diversificación en la colocación de la flota y la recuperación del caladero en aguas de Nafo, la apertura de negociaciones con Estados Unidos, una mayor explotación de las pesquerías en Groenlandia, Mar de Barents y Svalbard, mejorar las relaciones con Canadá, establecer nuevos acuerdos con países del Este, Africa, Indico y Caribe, negociar el acceso a Na-

mibia, América del Sur y Pacífico y llevar a cabo acciones piloto de pesca experimental.

A corto y medio plazo se proponen acuerdos con países en vías de desarrollo, realización de campañas experimentales y mapa de recursos a nivel mundial. A largo plazo, los acuerdos de segunda generación como una salida importante para la flota en base a empresas conjuntas de asociación temporal, sociedades mixtas y radicación de empresas.

Para quienes se hallan metidos dentro del sector, la obra de Gonzalo Vázquez no supone grandes descubrimientos ni ideas nuevas que no se hayan barajado, aunque no puesto en práctica en los tiempos precedentes. Sin embargo, es un trabajo de análisis en profundidad y una obra de estudio y consulta básica en el sector. ■

V. M.

Obra «El sector pesquero español en la Unión Europea». Dos tomos. Edita Mundi Prensa.

OPMEGA INTENTA REORDENAR EL SECTOR

LOS MEJILLONEROS GALLEGOS CENTRALIZAN SUS VENTAS

La vieja aspiración de los productores de mejillón gallego de centralizar las operaciones de venta del molusco ha sido recuperada por la Organización de Productores de Mejillón Gallego, OPMEGA, continuadora de la veterana OPMAR, que agrupa a casi el 60% de las bateas instaladas en Galicia. La puesta en marcha de una central efectiva de ventas se adelanta sólo unas semanas a la salida al mercado del mejillón con denominación de origen. Estas y otras iniciativas recientes o a punto de desarrollarse responden al propósito de reordenar el sector y recuperar la posición perdida por el mejillón gallego en los últimos años.

La central de ventas canaliza ya de forma exclusiva y de acuerdo con la demanda el suministro de la producción de las diecisiete organizaciones adscritas a OPMEGA y de casi 1.800 bateas de las aproximadamente 3.200 explotadas en aguas gallegas. El mejillón comercializado por esta vía ha sido homologado en cuanto a medidas a los requisitos especificados en el reglamento del Consejo Regulador del Mejillón de Galicia, habiéndose establecido tres tipos, según el aprovechamiento de vianda, a otros tantos precios.

El Consejo Regulador se dispone a llevar a cabo una campaña publicitaria para exponer las ventajas del mejillón gallego con garantía de origen. El

mejillón con etiqueta de procedencia va a ser comercializado en envases de madera, tal como ya se hace con la ostra y otras especies de mariscos, después de haber sido desechada la opción de su envasado en bolsas de plástico. El envasado de madera garantiza la mejor conservación del producto y su llegada vivo y en buenas condiciones al consumidor.

Salvar la calidad

La iniciativa emprendida por OPMEGA a primeros del pasado mes de agosto pretende frenar la caída de los precios evidenciada en los últimos ejercicios, así como salvaguardar la calidad del producto que se pone en el

mercado. Desde su puesta en marcha se han producido adhesiones por parte de otras organizaciones aunque también se observa reticencia por parte de productores para mantener los precios de garantía.

La Organización de Productores de Mejillón de Galicia agrupa a diecisiete asociaciones de Boiro, El Grove, Cabo de Cruz, Rianxo, Ribeira, Muros, Noya, Arosa, Vilanova, Pobra y Villaxoán que suman un total de 1.794 bateas. La mayor, Amegrove, agrupa por sí sola 374 bateas. La menor, Virgen del Carmen de A Illa, explota únicamente 22 bateas.

La prueba de fuego para la central de ventas —y para la solidez del mismo movimiento organizativo— será cuando la ma-

rea roja obligue al cierre de los polígonos mejilloneros. Cuando eso ocurra, la central de ventas irá poniendo a la venta el mejillón procedente de las zonas que permanezcan abiertas por no haber sido afectadas por las biotoxinas. Una vez desaparecida la marea roja se venderá el mejillón procedente de las primeras hasta equiparar el nivel suministrado por las que no habían sido afectadas. De esta forma, se intenta evitar el desbarajuste de precios que anteriormente se producía a la apertura de los polígonos ante el temor de los productores a quedarse con el producto, a la vez que se garantiza que el mejillón que se pone en el mercado está en las mejores condi-



ciones. Los beneficiós redundarán, pues, tanto en los productores como en los consumidores y, en general, en el sector que dejará de estar sometido a los vaivenes de la oferta.

Vieja aspiración

Centralizar las ventas de mejillón y los cobros de las operaciones fue siempre la aspiración de la veterana OPMAR, pionera en el movimiento asociativo de los mejilloneros gallegos. De hecho, un intento similar al que ahora se ha puesto en marcha fue ensayado ya en 1994, cuando se intentó reactivar también la Federación de Productores de Mejillón de Galicia, FEPMEGA. Aquellas iniciativas se producían en un momento de aguda crisis, en un ambiente de división entre los propios productores y con una caída generalizada de los precios, por lo que el proyecto no pasó de la fase de buenas intenciones.

En la actualidad, sin embargo, todas las partes implicadas, productores, industrias de transformación y la propia Administración gallega, parecen haberse percatado de la necesidad de aunar esfuerzos para salvar una producción cuyo valor económico en primera venta se calcula entre los 10.000 y 14.000 millones de pesetas y que proporciona del orden de 12.000 empleos directos, a los que habría que añadir el empleo inducido en depuradoras, cocederos, e industrias auxiliares.

El mejillón gallego supone el 98% de la producción nacional y puede alcanzar las 200.000 toneladas, si bien en los últimos años se ha recortado considerablemente en parte como consecuencia de las mareas rojas y en parte por la caída de la demanda. El 51% de la producción se canaliza a la venta en fresco, el 41% en la industria conservera y el 8% en congelado.

Para el presidente de OPMEGA, Manuel Angel Padín, la iniciativa ha tenido un recibimiento «mejor de lo esperado» ya que incluso «las fábricas están tirando de la central». Padín admite que éste es «un año favorable puesto que otros años por esta época las toxinas ya nos habían arrasado». En cuanto al futuro del movimiento asociativo, el presidente de la principal asociación de productores cree que éstos van «aprendiendo de los fracasos anteriores» y han comprendido que «rotos no se consigue nada». En OPMEGA confían en que si la experiencia prospera se incorporarán otras asociaciones. «Si conseguimos que se unan la mayoría, la batalla estará ganada», asegura Manuel Angel Padín.

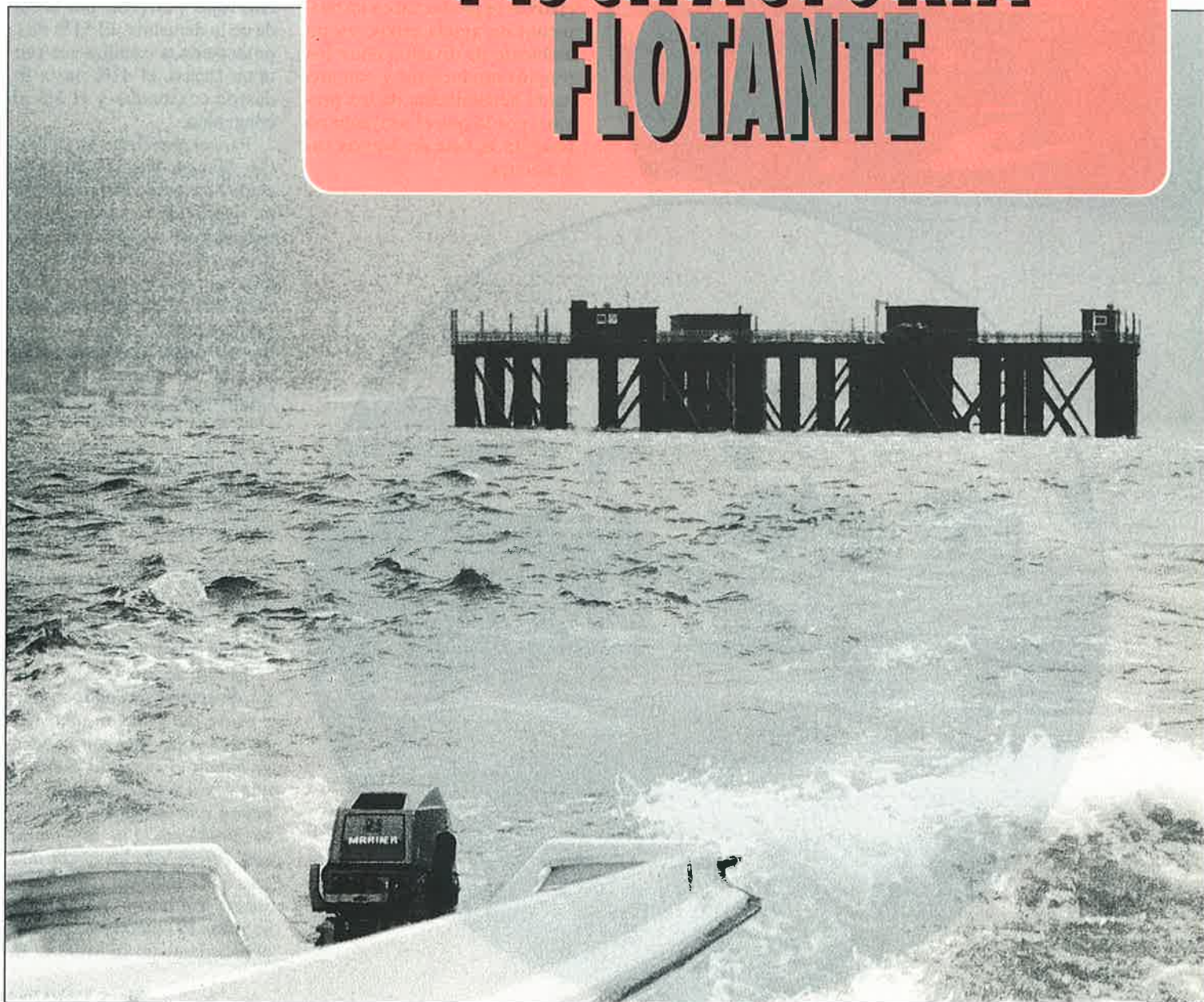
El reto de futuro para el sector, en opinión de Padín, es «prepararse para luchar contra las mareas rojas que son capaces de hundir el mercado. Sabemos que van a seguir llegando y tenemos que aprender a resolver los problemas que nos producen. Puesto que las circunstancias han cambiado, también nosotros tendremos que cambiar la forma de trabajar», concluye el presidente de OPMEGA. ■

Mery VARONA



El proyecto nació de la pura necesidad de adaptarse a las circunstancias adversas, como consecuencia de la desaparición de los caladeros de almeja por la regeneración de las playas del Maresme. Y ha acabado haciendo de la necesidad virtud. Casi todo en él es excepcional. Se trata de la mayor piscifactoría flotante en España, va a ser

LAS COOPERATIVAS DEL MAR PONEN EN MARCHA LA MAYOR PISCIFACTORIA FLOTANTE



explotada por una empresa cuyo accionariado está formado por Cooperativas del Mar y entre sus trabajadores se encuentran quienes fueron desalojados del marisqueo, su empleo tradicional. Cuando alcance el pleno rendimiento se espera una producción anual por encima de las 400 toneladas de pescado.

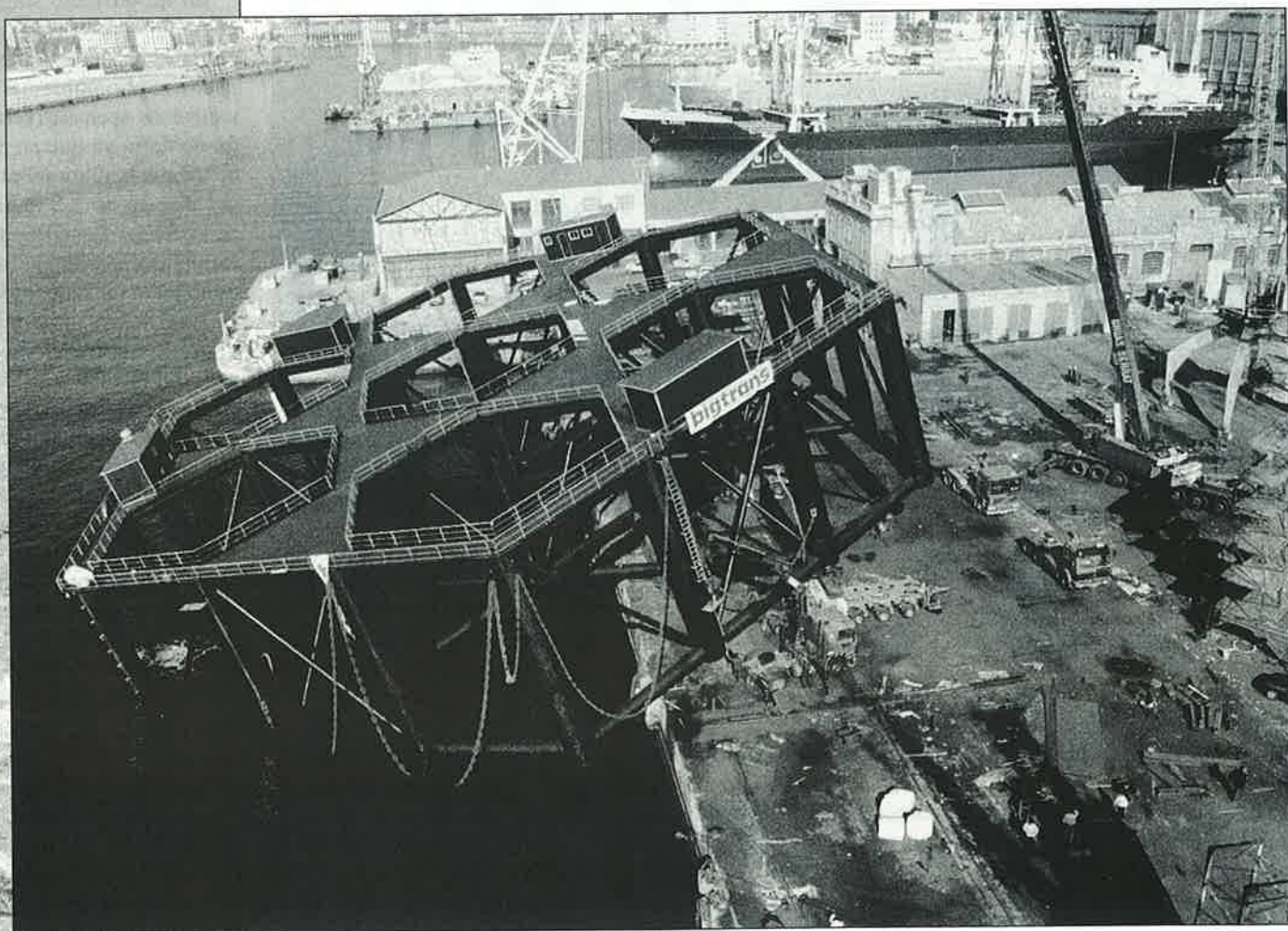
La piscifactoría flotante es una versión de las plataformas petrolíferas del Mar Norte adaptada a las necesidades planteadas por Cultivos Marinos del Maresme, S.A.. Su instalación en aguas de Arenys de Mar, en los primeros días de junio pasado, culminaba una larga historia que había empezado rematadamente mal cuando la regeneración de las playas del litoral del Maresme arrasó los caladeros de almeja y dejó sin trabajo a los mariscadores de Arenys de Mar.

Cultivos del Maresme, S.A. empieza a gestarse en ese momento. A iniciativa de Antonio Marzoa presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar de España (Unacomar), la Cooperativa de Mariscadores y la Cofradía de Pescadores de

Arenys de Mar establecen contactos con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, responsable entonces de las regeneraciones del litoral, para buscar una salida al problema creado. Se opta por un proyecto de acuicultura que reconvierta a los mariscadores afectados. Marzoa propone que éste sea *«el mayor y más serio proyecto que se lleve a cabo en este campo, un proyecto ejemplar y representativo de la economía social, en el que el principal accionariado estará formado por Cooperativas del Mar»*. La Cofradía de Arenys de Mar desempeña el papel de promotora de la empresa en la que se integran como accionistas todas las cooperativas de aquel puerto: la de Mariscadores, la San Telmo de Armadores, la Reyes Católicos de Pesca, la

Unión Territorial de Cooperativas del Mar de Barcelona –con sede en la misma población–, la Fundación «Ana Saez» (a través de la cual la Cofradía de Pescadores presta servicio a los pescadores jubilados) y ECOS Capital Riesgo, sociedad constituida por el Ministerio de Trabajo para inversiones en proyectos de economía social. La resultante es Cultivos Marinos del Maresme, S.A.

El paso siguiente fue contratar la construcción de una plataforma offshore para el cultivo de dorada y lubina. Puestos a hacer las cosas de manera rotunda, encargaron la mayor instalación de este tipo de las construidas en España. La plataforma está constituida por una estructura metálica de forma cuadrada, con una superficie de cubierta de unos 870 metros cuadrados y 11,5 me-



LAS COOPERATIVAS DEL MAR PONEN EN MARCHA LA MAYOR PISCIFACTORIA FLOTANTE

lación del agua en las jaulas, evitando la acumulación de algas y excrementos en las redes («fouling») mediante limpieza y sustitución periódica, la densidad de peces por metro cúbico de agua y la resistencia de las redes a las agresiones externas—delfines, pulpos— mediante una red exterior de protección o mediante peces «guardianes».

En estas estructuras flotantes se engordarán unas 250 toneladas de dorada el primer año. El cultivo de esta especie requiere temperaturas del agua entre 15° y 25°, la variación por encima o por debajo de esos límites in-

riodo de engorde de la dorada en aquella zona del Mediterráneo está en torno a los 14 meses para alcanzar el peso comercial—350/400 gramos—; la lubina requiere unos 20 meses para conseguir el mismo peso. Se espera que la primera remesa de doradas pueda estar en el mercado dentro de un año.

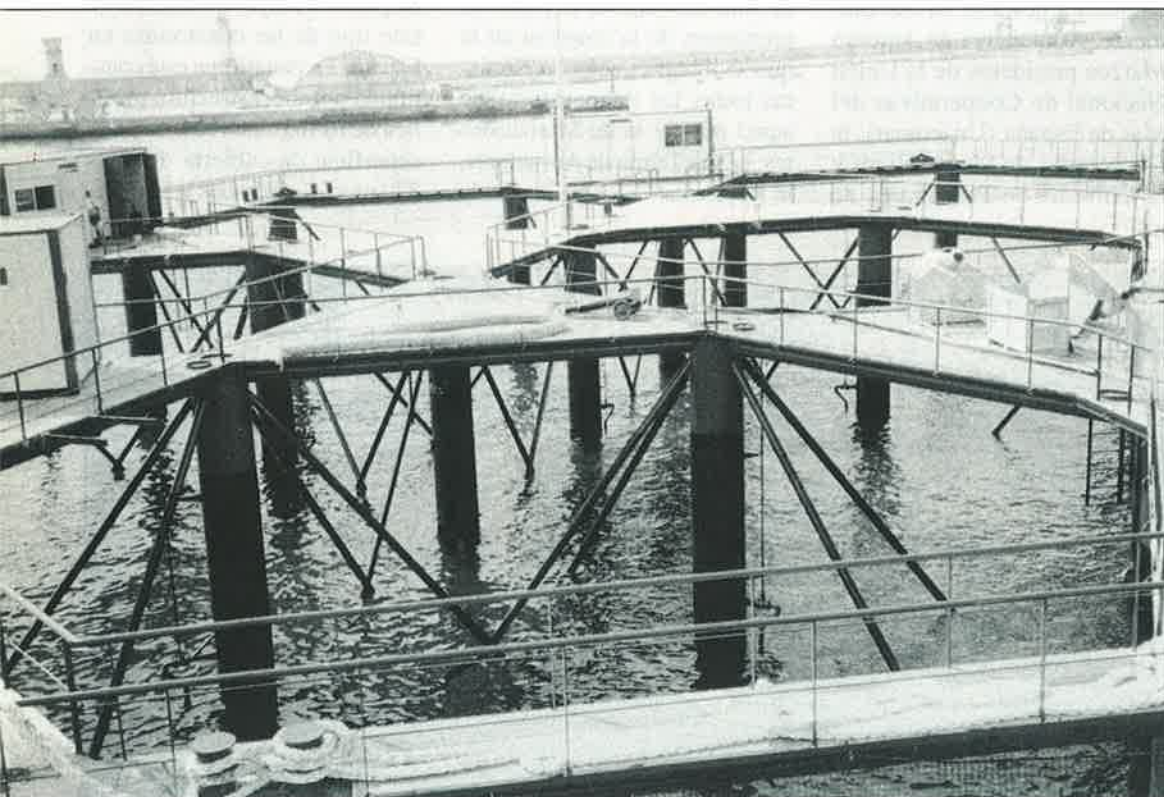
Paulatinamente se irá ampliando la producción y se dará paso al cultivo de lubina, especie ésta más delicada de manejo. Cuando la planta alcance la plena producción se esperan obtener unas 400/500 toneladas de pescado al año.

Impacto medioambiental

Además de la peculiaridad de la empresa, como ejemplo de economía social, resulta llamativa la envergadura de la plataforma anclada frente a Arenys de Mar, a 1,3 millas de la costa. La plataforma ha sido fijada al fondo con ocho grupos de anclas y muertos sujetos en los cuatro vértices por medios de estacas de nylon. Ha sido diseñada para soportar inclemencias límite, con olas de seis metros y vientos de hasta 150 kilómetros por hora con autonomía de servicios. El arqueo bruto aproximado es de 115 TRB. La planta es de forma cuadrada de 46 por 46 metros de cubierta y dispone de cuatro casetas para alojamientos, laboratorio, generadores, almacén, etc, y de cuatro silos verticales para almacén de piensos.

En un proyecto surgido por el empuje proteccionista, se ha cuidado especialmente el impacto medioambiental. Habitualmente, apenas es perceptible desde tierra ya que en posición de trabajo la altura sobre el nivel del mar es de 1,5 metros. No obstante, el francobordo de la estructura es variable merced a un sistema de lastre hidráulico. En caso de mala mar el conjunto puede elevarse cuatro metros más. La flotación se consigue por medio de los 16 tubos verticales y los 24 situados en el fondo. El lastrado se efectúa mediante bomba y el deslastrado por medio de la apertura de válvulas.

El impacto por la alimentación de los peces es mínimo ya que, al tratarse de un granulado enteramente comestible, no hay desechos constatables. Los excrementos o residuos metabólicos se estiman en 130 toneladas/año para una producción de 255 toneladas. Se calcula que estos residuos queden diluidos con ayuda de las corrientes marinas pero, en cualquier caso, la sedimentación puede ser controlada visualmente y mediante la toma periódica de muestras. Por otra



tros de altura, diez de los cuales normalmente estarán sumergidos. Consta de nueve módulos que se convierten en otras tantas jaulas de cultivo de unos 15 metros de diámetro y 10 metros de profundidad, con una capacidad global de 18.086 metros cúbicos.

En esencia, el sistema consiste en unas estructuras flotantes con mallas suspendidas que delimitan al volumen de agua disponible. Los elementos a controlar en este caso son las dimensiones de la red, la circu-

crementa la tasa de mortalidad. El desarrollo de los peces viene determinado, además, por la salinidad y oxigenación de las aguas y por la alimentación. Se calcula que por cada kilo de dorada comercializable se requieren dos kilos de alimento especial, un tipo de pienso que comercializan distintos fabricantes, con un valor proteínico del 30-60%. Cultivos Marinos del Maresme se suministrará de alevines, inicialmente de unos 10 gramos, a través de Cupimar (San Fernando de Cádiz). El pe-

Acorde con los criterios ecológicos que han empujado a la nueva empresa, también el personal ha sido «reciclado». El jefe de planta y diez de los trabajadores proceden de la Cooperativa de Mariscadores. Estos últimos han sido reconvertidos en buceadores profesionales tras cursar los estudios correspondientes. La plantilla se completa con tres biólogos, además del personal administrativo y el director general, y será aumentada a medida que se incremente también la producción.



parte, la empresa constructora de la plataforma Marina System Ibérica, S.L. asegura que «los elementos fijos de la estructura flotante ofrecen elementos colonizables por distintas especies de algas y de invertebrados, que enriquecerán las comunidades seniles» y que «la dilución y mineralización de los excrementos favorecerá el enriquecimiento natural de los nutrientes, sin llegar a la eutrofización, lo cual puede aportar un aumento de la biomasa de pequeños peces así como la del fitoplancton». En el supuesto de que se produjera acumulación de sedimentos en el fondo marino, «se puede desarrollar una comunidad de detritívoros con especies como gusanos poliquetas, cangrejos, gambas, pequeños peces, etc., comunidad que contribuirá a la degradación de los residuos orgánicos en la zona costera», añade MSI.

Marina System Ibérica S.L. es una empresa especializada en tecnologías marinas con una expe-

Cuando la planta alcance la plena producción se esperan obtener unas 400/500 toneladas de pescado al año.

En el proyecto se ha cuidado especialmente el impacto medioambiental.

La plataforma es una instalación completamente autónoma con todos los servicios necesarios a bordo para no depender de las condiciones marítimas o de instalaciones terrestres.

riencia de más de quince años. Centra su actividad en el área de las piscifactorías industriales «off-shore», donde cuenta con tecnología propia, y en el de la realización de puertos flotantes de hormigón, en colaboración con Marina System AB de Suecia.

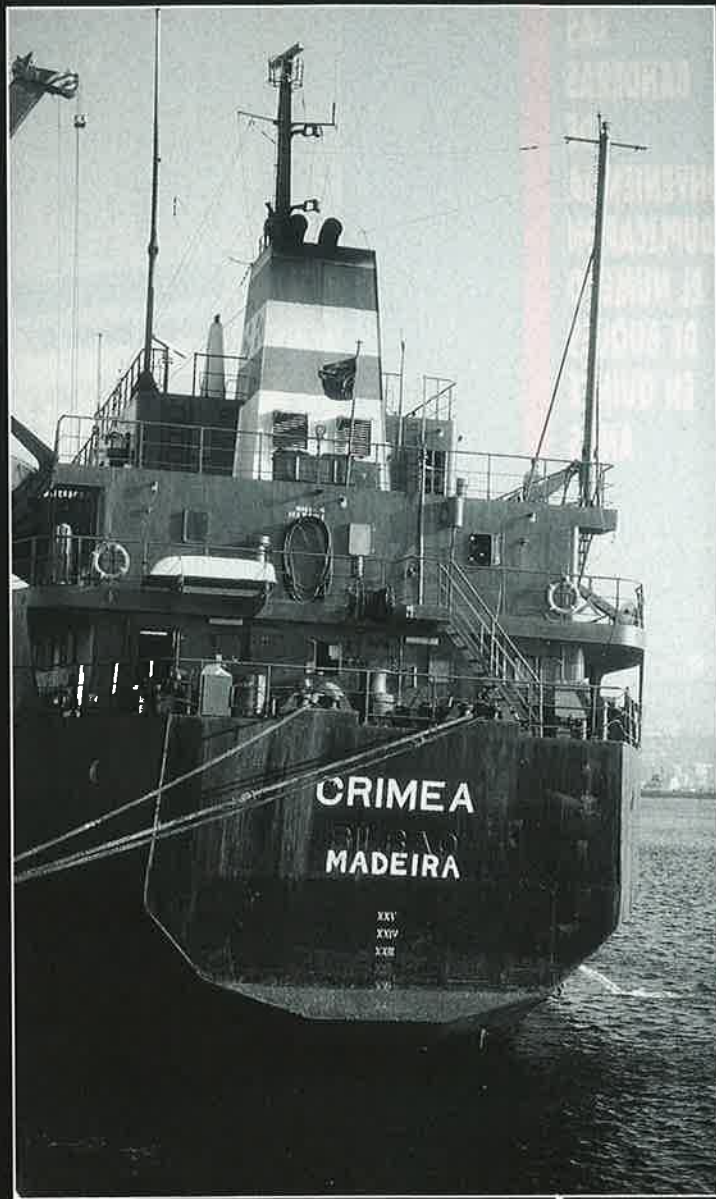
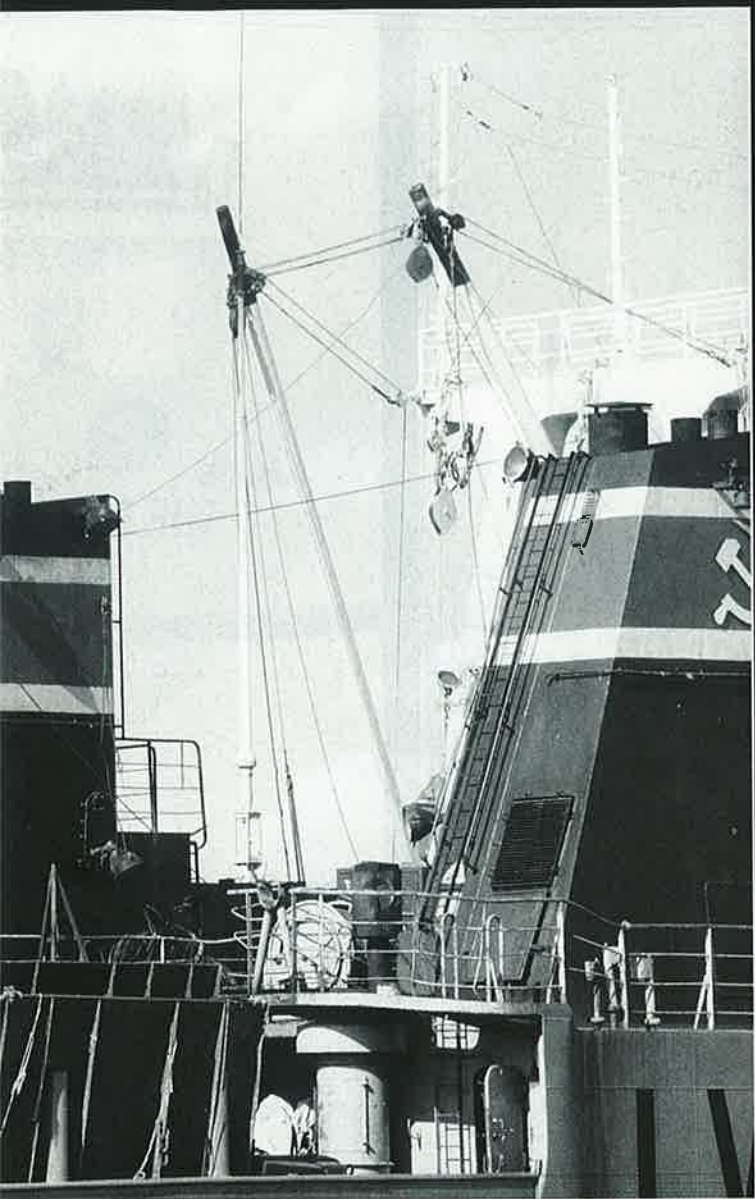
La plataforma construida por MSI para Cultivos Marinos del Maresme es una instalación completamente autónoma con todos los servicios necesarios a bordo para no depender de las condiciones marítimas o de instalaciones terrestres, cuenta con sus propias fuentes de energía, camarotes para el personal, laboratorio, comedor, taller, almacenes, etc. MSI ha construido piscifactorías con la misma tecnología, aunque de menores dimensiones, en Formentera (Balears), Algeciras (Cádiz) y Ametlla de Mar (Tarragona). Instalaciones similares están en estudio con destino a Tenerife y Singapur. ■

Mery VARONA

LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA DUPLICARON EL NUMERO DE BUQUES EN QUINCE AÑOS



El pasado mes de julio se celebró en Londres el Congreso del Centenario de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) al que asistieron 470 sindicatos de transportes de más de 120 países. En el Comité de Prácticas Aceptables, celebrado tras el Congreso, se destacó la preocupación de ITF por las Banderas de Conveniencia, la situación de los marinos, y los accidentes marítimos. En este Comité se presentó un documento con los últimos datos al respecto con objeto de hacer una valoración sobre la Campaña contra las Banderas de Conveniencia que comenzó a realizar ITF en 1948.



Las Banderas de Conveniencia siguen aumentando sin que la preparación de las tripulaciones sea la más adecuada.

Este documento presentado en el Comité de Prácticas Aceptables, máximo órgano de ITF entre Congresos, asegura que al final de diciembre de 1995, la flota mundial de los buques mercantes propulsados de no menos de 100 GT eran 82.890 de 491 millones de tonelaje bruto registrándose un incremento del 2,75%. La edad media de la flota mundial de 1995 es de 18 años, la misma que el año anterior. La realización durante 1995 fue de 1533 buques y los buques que se perdieron fue un total de 641. La flota de buques de carga a 31 de diciembre de 1995 era de 43.802

buques de 718 millones de Dwt y con una edad media de 18 años.

El tamaño de la flota de los buques de carga en general ha disminuido con los años, mientras que el de los buques especializados ha aumentado, especialmente el de la flota de buques container.

Cuarenta y ocho años de Campaña

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte lleva 48 años haciendo campaña contra las banderas de conveniencia. «El Primer boicot mundial que se realizó fue en 1948 contra Panamá. Liberia. Hon-

duras y Costa Rica y se llamó "Panlihonco". Lo que se ha pretendido con este documento presentado en Londres es hacer una valoración sobre estos años de campaña», dice Miguel Coronado, coordinador de ITF en España. Coronado destaca que este documento elaborado por ITF demuestra que las Banderas de Conveniencia siguen aumentando sin que la preparación de la tripulación sea la más adecuada y es el que más mano de obra ofrece.

La evolución del número total de buques de Bandera de Conveniencia de más de 100 GT es la siguiente:

– En 1980: 8016 buques de 109,34 m gt.

LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA DUPLICARON EL NUMERO DE BUQUES EN QUINCE AÑOS

- En 1993: 14839 buques de 187,05 m gt.

- En 1994: 15484 buques de 202,15 m gt.

- En 1995: 15972 buques de 216,47 m gt.

El número total de buques de Segundo Registro en diciembre de 1995 era de 1465 (1502 en 1994) con un tonelaje bruto de 30,1 m (31,07 m en 1994). Excluyendo el GIS, Segundo Registro Alemán, que no se consideró como Bandera de Conveniencia hasta septiembre de 1995, los buques de más de 100 GT de la flota mundial en diciembre de 1995, el 19,27% eran Banderas de Conveniencia, mientras que en 1994 eran el 19,19%. Respecto al tonelaje bruto mundial, el 44% son buques de Bandera de Conveniencia, porcentaje que también aumentó levemente respecto a 1994 ya que era del 42%. El tonelaje asciende al 50,2% del tonelaje mundial si se incluyen los segundos registros, dato que en 1994 era del 49%.

Los veinte Registros más importantes de 1995 siguen siendo los mismos que el año anterior, exceptuando Alemania que ha sido sustituida por San Vicente. En cuanto al orden de importancia ha variado un poco, excepto los siete primeros. De los diez registros más importantes, seis son también Banderas de conveniencia o Segundos Registros.

La edad media de ocho de las flotas de Bandera de Conveniencia excede la edad media mundial de 18 años. De las 23 Banderas de Conveniencia, 14



registros aumentaron su número de buques desde diciembre de 1994 hasta diciembre de 1995.

En 1995 se registraron 95 pérdidas totales de buques de más de 500 GT (Tonelaje bruto), con un total de tonelaje de 693, 000 GT.

Perdida de buques

En el documento presentado por ITF se ha estudiado la pérdida de buques entre banderas. Cabe destacar Panamá, que perdió de nuevo el mayor número de buques como ya había ocurrido en 1992, 1993, y en 1994.

Seis de las diez banderas peores en relación con el total de buques perdidos fueron Banderas de Conveniencia. (Ver cuadro 1).

Siete de las diez peores banderas en relación con el porcentaje total del tonelaje perdido son Banderas de Conveniencia, con Liberia encabezando la lista. (Ver cuadro 2).

La Bandera de Conveniencia de Honduras continúa ostentando el récord del porcentaje de la pérdida de flota de bandera con más de diez veces la media mundial de pérdidas en 1995. Seis de las diez peores banderas son Banderas de Conveniencia.

CUADRO 1
BANDERAS DE BUQUES PERDIDOS EN 1995,
Y COMPARATIVA CON 1994

Rango 1995	Bandera (*BDC)	1994	1995
1	Panamá*20	13	
2	San Vicente & Granadinas*	7	6
3	Chipre* 12	5	
4	Honduras*	5	5
5	Antigua / Barbuda*	0	5
6	Indonesia4	4	
7	Corea del Sur	3	4
8	India 1	3	
9	Liberia* 3	3	
10	Rusia 5	3	

Fuente: Chart 8. Ilu Casually Statistics 1995.

Trabajo para los marinos

En diciembre de 1995, BIMCO y el ISF publicaron un informe de la Oferta y la Demanda en el mundo entero para marinos. El informe principal se preparó a partir de dos estudios, uno de los países o Administraciones, y otro de las compañías más importantes. En total 60 países respondieron al estudio, y 120 compañías. Las 120 compañías que respondieron emplean un total de 160.000 mari-



El 44% del tonelaje bruto mundial son buques de Banderas de Conveniencia.

Los filipinos ofrecen el mayor número de ofertas de marinos de todo el mundo, representando el 20%, mientras que el país que más demanda es Panamá.

nos, o sea, el 12% de todos los marinos sin empleo en 1995.

La oferta estimada de 1995 de todos los países fue de 409.000 oficiales y 825.000 subalternos. La demanda fue de 427.000 oficiales y de 606.000 subalternos. Estas cifras indican un déficit de 18.000 oficiales (4,4% del total de la fuerza del trabajo) y un superávit de 219.000 subalternos (27% del total de la fuerza del trabajo). El déficit de oficiales es ocultado por las compañías que operan con menos personal del óptimo y a niveles inferiores a los requeridos. En 1990, el déficit de oficiales era un 10%, y se esperaba que empeorara en los siguientes años. Por el contrario, el déficit ha disminuído.

El centro de mayor oferta continúan siendo los filipinos

con casi el 20% de los marinos de todo el mundo. Según el informe, es muy previsible que se produzca un incremento de la oferta y la demanda de los marinos chinos. Sin embargo, es importante señalar que las predicciones anteriores sobre un aumento notorio en la oferta de los países del Este de Europa no se ha producido. Esto se debe principalmente porque en estas economías liberalizadas gran número de marinos han dejado la industria. La bandera que demanda mayor número de marinos en el mundo es Panamá.

Los países de Bandera de Conveniencia cuentan con un 27% de la demanda de marinos del mundo entero, y sólo con un 4,6% de la oferta.

El informe presentado tras el Congreso de ITF también contempla las detenciones que se han realizado a lo largo del año pasado. Se detuvieron 1.837 buques en los puertos MOPU, un aumento del 16,5% con respecto al número de detenciones en 1994. Este aumento fue particularmente elevado en los buques de carga seca en general, petroleros, buques ro-ro/container, y otros barcos. 788 de los buques detenidos eran de países de Bandera de Conveniencia. Las detenciones de buques BDC (Bandera de Conveniencia) fueron un 43,44% de todas las detenciones. Esto hace un 19,27% del total de la flota mundial de los buques de

CUADRO 2

DIEZ DE LAS PEORES BANDERAS EN RELACION CON PERDIDA DE TONELAJE

Rango 1995	Bandera (*BDC)	Tonelaje 1994	Pérdida barcos
1	Liberia*	192.076	3
2	Chipre	165.756	5
3	Panamá*	56.890	13
4	San Vicente & Granadinas*	37.488	6
5	Malta*	22.691	2
6	Hong Kong*	15.865	2
7	Bahamas*	14.058	2
8	Indonesia	13.574	4
9	Grecia	13.450	2
10	Honduras*	12.883	5

Fuente: Chart 8. Ilu Casually Statistics 1995.

**LAS
BANDERAS
DE
CONVENIENCIA
DUPLICARON
EL NUMERO
DE BUQUES
EN QUINCE
AÑOS**

BDC. El porcentaje de las detenciones medias de los buques inspeccionados fue de un 17,39% en 1995; de 23 banderas diferentes, de las que 8 eran BDC; las diez peores. (Ver cuadro 3).

Durante 1995, se detuvieron 200 buques en el Reino Unido por el Marine Safety Agency. Las banderas de los países: Chipre, Rusia, Malta, Panamá y San Vicente y Granadinas hacían casi la mitad de las detenciones.

Crecimiento comercial

El crecimiento total de la flota dejó atrás en 1995 el crecimiento mundial comercial. A ello no le ayudó la falta de capacidad de la flota. El crecimiento mundial del comercio mercantil sobrepasó el 9% por año en 1995, mientras que el comercio del transporte por mar creció un 3% por año.

La OCDE y el Banco Mundial han previsto un aumento mundial del crecimiento mercantil de entre un 5% y un 6% hasta el año 2.005. En consecuencia, el comercio mundial por mar podría expandirse sobre un 62% de sus actuales miles de toneladas en los próximos 10 años, y doblarse en los próximos quince años.

Respecto a las nuevas construcciones, en 1995 se produjeron las más altas de los últimos diez años a 14,9 m dwt. Los desguaces totalizaron un 2,1 dwt, aunque se prevé unos índices de desguace superiores para 1996. Los tres países que se mantienen con mayor número de desguaces son India, Bangladesh y



Pakistán. China, que ocupaba el primer puesto, ha pasado a ocupar un cuarto puesto.

El hecho de que el coste del comercio por mar haya continuado cayendo se debe al exceso de capacidad que ha llevado a los armadores a aumentar la competitividad entre ellos.

El año pasado se ha descrito como el año del roller-coaster de los buques de carga seca, con una caída en picado a partir de la mitad del año. La capacidad de la flota de los bulk carrier aumentó un 7,5% en 1995. De todas formas, los buques de carga seca se espera que suban sobre un 5,6%

en 1996, mientras que siga en alza la demanda. Al menos 19 m dwt de nuevo tonelaje es probable que entre en el mercado en 1996.

Los cambios fundamentales que se han producido en los mercados del Bunker en 1995 son probables que continúen hasta el año 2.000. Las modificaciones más radicales en veinte años están ocurriendo en las ofertas de petroleros, incluyendo un rápido incremento en la demanda de los productos derivados del petróleo en el Este y un estancamiento en la demanda dentro de la OCDE, especialmente en Europa; un aumento inesperado de las fuentes de crudo por los países que no pertenecen a la OPEC; y un aumento en la legislación referente a la sensibilidad ambiental.

Respecto a los transportes intermodales, lo primero que se ha observado es un aumento del desarrollo del transporte intermodal puerto-base. Son principalmente bases-container.

Los armadores están favoreciendo cada vez más los buques container más grandes. A finales de 1996, se espera que haya 55 buques container más grandes que

**CUADRO 3
BANDERAS CON MAYOR NUMERO
DE BARCOS DETENIDOS**

Rango	Estado de la Bandera (*BDC)	Núm. Barcos detenidos
1	Chipre*	173
2	Malta*	165
3	Fed. Rusa	158
4	Turquía	157
5	Panamá*	153
6	San Vicente*	91
7	Honduras*	82
8	Grecia	80
9	Rumanía	72
10	Ucrania	48

Fuente: Chart 8. *Ilu Casually Statistics 1995.*



Puntos más importantes del documento de Londres

- En 1995 hubo un crecimiento al margen del 2,75% en la flota mundial (82.890) de 80.676 en 1994.
- Seis de los diez registros más importantes a finales de 1995 eran Banderas de Conveniencia o Segundos Registros.
- Hubo un pequeño crecimiento en la flota de Banderas de Conveniencia en 1995. Sin incluir el GIS, Segundo Registro alemán, un aumento de 488 buques de 15.484 a 15.972. Esto representó un crecimiento del 3,15%. El índice de crecimiento fue por tanto un poco más elevado que el crecimiento del índice de la flota mundial en conjunto.
- Sin incluir los buques GIS, los barcos de Bandera de Conveniencia contaban con un 19,27% de buques mayores que 100 GT en diciembre de 1995.
- Los buques de Bandera de Conveniencia contaban con más de la mitad de todas las pérdidas de 1995.
- Los filipinos siguen siendo el mayor centro de oferta de marino, ofertando casi el 20% de los marinos de todo el mundo. La bandera de Panamá es la que mayor número de marinos demanda aunque contribuye muy poco en la oferta de marinos en el mercado marítimo laboral internacional.
- El año pasado, los registros de Bandera de Conveniencia contaban con un 27% de la demanda de marinos de todo el mundo, y sólo suministraban un 4,6%. • Los buques de Bandera de Conveniencia contaban con un 43,44% de todas las detenciones realizadas por los Estados pertenecientes al MOPU en 1995, cinco de los siete más importantes fueron buques de Bandera de Conveniencia.
- Hay una tendencia mundial hacia la privatización de los puertos y de las líneas marítimas, pareja al crecimiento de las alianzas de los monopolios de buques, el aumento en la concentración de la actividad portuaria en manos de los grandes transportes intermodales, y los nuevos diseños de buques son desarrollos que van a tener un impacto en las formas de empleo y condiciones de marinos y portuarios de todo el mundo. La capacidad de cada estado y de los sindicatos para influir en los empleos puede llegar a ser indeterminada, necesitando redoblar los esfuerzos internacionales a través de ITF así como de otras instituciones como la OMI y la OIT. ■

Seis de las diez banderas peores en relación con el número de buques perdidos fueron Banderas de conveniencia, siendo Honduras la que pierde más flota con diez veces más que la media mundial.

el panamax operando en las rutas principales. Treinta y nueve de estos tendrán una capacidad en exceso de 4.700 teu y a plena capacidad llegaría a 6.000 teu. A finales de 1995, habían 16 buques container más grandes que el panamax operando. Existen algunas discusiones sobre la viabilidad financiera de esos buques container, pero lo que está claro es que los costes de tripulación son más bajos en relación a su capacidad y también se ahorra en seguros y reparaciones periódicas.

Unidos al desarrollo del tamaño de los buques está el de-

sarrollo de la extensión de las alianzas entre compañías. Los barcos más grandes pueden tener poco que hacer comercialmente si se operan separadamente, ya que son más lentos, llegan a menos puertos directamente, y tienen un tiempo de travesía más largo. Sin embargo, cuando su operación se combina con la de buques más pequeños, y se utiliza puertos de transporte, los armadores y los operadores pueden llegar a tener una enorme flexibilidad. ■

Inés OTERO

**La OMI prevé
la eliminación
de los
sistemas
tradicionales
para febrero
de 1999**

LOS RADIOTELEGRAFISTAS

PIDEN UNA MORATORIA

A SU DESAPARICION



La Asociación de Radiotelegrafistas y Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante (ARE) van a solicitar al Gobierno que presione a la Organización Marítima Internacional (OMI) con objeto de obtener una moratoria en la eliminación de los sistemas tradicionales de radiocomunicaciones marítimas que en algunos países ha supuesto la desaparición del oficial radioelectrónico como técnico de comunicaciones previsto para 1999. ARE pretende que se retrase la desaparición de estos procedimientos hasta que se ratifique que el Sistema Mundial de Socorro (GMDSS o SMSSM) está a pleno funcionamiento. «No estamos en contra del progreso», pero pedimos esta moratoria para velar por la vida humana en la Mar», dice un portavoz de la Unión telefónica sindical (UTS). Algunos portavoces de UTS y de ARE afirman que el Sistema Marítimo de Socorro nace porque los países nórdicos europeos y Estados Unidos quieren vender equipos, aunque de momento se ha visto que el sistema no funciona ya que los países pobres del hemisferio sur no pueden asumir esas inversiones.

Los últimos naufragios y accidentes marítimos están poniendo en duda la operatividad del Sistema Mundial de Socorro y el riesgo que corre la Seguridad marítima con la rápida implantación de este operativo y consecuentemente —en algunos casos— con la desaparición del Oficial Radioelectrónico como técnico de comunicaciones y de los sistemas convencionales. La Asociación de Radiotelegrafistas y Oficiales Radioelectrónicos de la Marina Mercante (ARE) asegura que dispone de estudios ampliamente contrastados que indican que se están utilizando los sistemas convencionales, cuya eficacia está avalada por un siglo de historia, como apoyo de los satelitarios, siendo silenciadas estas actuaciones por las Administraciones Marítimas Internacionales de países desarrollados, que lo único que persiguen es vender nuevas tecnologías automatizando los buques y reduciendo tripulaciones, con el riesgo que esto entraña para la seguridad de la vida humana en la mar y su entorno.

Los Oficiales de radio están siendo sustituidos por una consola de comunicaciones que atienden capitanes y oficiales de puente, y que, a pesar de las resoluciones de la Conferencia Marítima Internacional de octubre de 1992, en Génova, denunciando la actitud de las autoridades españolas proclives a la desaparición del O/R, se está implantando en España. De hecho, en la empresa Trasmediterránea ya están siendo reemplazados por aparatos de comunicación por satélite, lo han eliminado totalmente de los buques y convertido a unos, en técnicos de mantenimiento o navegantes de jet-foil, a otros en sobrecargos de flota y a los restantes los han acoplado en la torres de control marítimo.

Estos expertos aseguran que lo único que pretenden con esta moratoria para que no se eliminen los oficiales radioelectrónicos en 1999 es «salvar a la gente en la mar». Una de las principales ra-

zones que utilizan los oficiales radioelectrónicos para poner fin a su eliminación es que los nuevos sistemas están muy bien cuando hay condiciones favorables, pero si no, la presencia del O/R a bordo es fundamental para la salvaguarda de la vida humana en la mar. De hecho en Estados Unidos, después de una fuerte polémica, se ha conseguido una moratoria.

Fuentes de ARE han declarado a la revista Mar que si la OMI, en la última reunión del Panel de Expertos que se creó tras la catástrofe del Estonia, y cuyo objetivo era aumentar la seguridad de los ferries, dice que es necesario alguien encargado de las comunicaciones externas, ¿Quién decide eso?. Y continúan apuntando que no hay nadie



más apropiado que los oficiales radioelectrónicos.

Fallos del GMDSS

Un portavoz de ARE asegura que los fallos que se están produciendo en el Sistema Mundial de Socorro atentan grave y seriamente contra la seguridad de la vida humana en la mar, tanto en aguas españolas como internacionales. En su opinión, los últimos naufragios demuestran la falta de fiabilidad de las llamadas de socorro en el sistema GMDSS, por el alto número de falsas alarmas que se producen, lo que ha provocado gran desconfianza hacia el sistema y el

«No estamos en contra del progreso, pero pedimos esta moratoria de la eliminación de los sistemas tradicionales de radiocomunicaciones para velar por la vida humana en la mar» dicen los expertos.

riesgo que supone a la seguridad marítima la desaparición en los buques mercantes de la presencia del oficial radioelectrónico como técnico especializado en materias de comunicaciones y de los sistemas convencionales.

Según ARE, el 95% de las alarmas que proceden de las radiobalizas de abandono de buques son falsas porque se disparan con facilidad. Esto hace que los buques que reciben el mensaje no lo atiendan. La activación accidental de Radiobalizas es tan fácil que con el simple hecho de dejarla sobre cubierta para limpiarla o pintar su alojamiento hace que se active sin que nadie se haya dado cuenta de

ello. Esto demuestra la necesidad de dificultar por medios técnicos la sencillez con que se ejecuta una llamada de emergencia, así como una mayor preparación, información y entrenamiento de los marinos, junto con unos procedimientos más claros y estrictos de uso de los equipos, producirían una necesaria reducción del número de alarmas de emergencia.

Los expertos están de acuerdo en que la mayor parte de las falsas alarmas han sido ocasionadas, bien por la sencillez del diseño de los equipos, o por la falta de preparación adecuada de los usuarios, en este caso, los marinos. Es muy fácil enviar una señal de emergencia a través de una terminal Inmarsat-C con el sólo acto de dar a la tecla enter, sin que el operador se entere de que lo ha hecho, bien por ignorancia o indebido uso del equipo.

La OMI se ha dado cuenta de la seriedad del asunto y urge a todos los gobiernos para que concierten a todos aquellos a los que afecta el asunto y tomen las medidas citadas, en cuanto a formación de los marinos y dificultar la sencillez con la que se puede enviar una alarma. Además, ha encargado al Subcomité de Comunicaciones (COM 39) que desarrolle una lista de medidas provisionales para evitar las falsas alarmas.

Si no se logra pronto una sustantiva reducción del número de falsas alarmas, la calidad y la eficiencia de las organizaciones SAR pueden quedar comprometidas. La OMI está intentando divulgar urgentemente información sobre algunos de los problemas que se han convertido en evidentes para los suministradores de los Servicios de Salvamento. Esta información ayudará a educar a la gente y a las organizaciones afectadas, y con su cooperación, contribuirá eventualmente a la reducción de las falsas alarmas. La OMI está elaborando una guía para evitar las falsas alarmas.

En la Conferencia de la OMI sobre SAR y SMSSM del Atlántico, celebrada en Lisboa del 10 al 14 de octubre de 1994, en don-

de se trató el asunto de las falsas alarmas, Estados Unidos hizo una propuesta. En la definición que se hizo de las falsas alarmas, asegura que conducen a la exasperación al personal que interviene; afecta seriamente a la confianza de los marinos en el SMSSM; malgasta los limitados recursos y desvía medios SAR en caso de que surja una verdadera situación de emergencia; congestiona las comunicaciones y eleva sus costos, y causa demoras que pueden costar vidas y empeorar el sufrimiento humano.

Para evitar las falsas alarmas de emergencia, Estados Unidos propuso que las Administraciones informen a armadores y marinos del creciente número de falsas alarmas de emergencia. Las Administraciones deben considerar la persecución y el establecimiento de sanciones para aquellos que emitan falsas alarmas. Las Administraciones se asegurarán de que el personal de todos los buques han sido informados de cómo operar con el SMSSM, y de la importancia que tiene evitar las falsas alarmas de emergencias y la prevención de las mismas. Las Administraciones urgirán a las compañías instaladoras de equipos a entrenar al personal del buque para que estén familiarizados con el funcionamiento de dichos equipos. La activación de cualquier alerta de emergencia debe estar indicada visual o acústicamente, indicando claramente que el equipo está transmitiendo una alarma de emergencia hasta que sea manualmente desactivada. Respecto a la enseñanza, se pondrá énfasis en la importancia y necesidad de evitar las falsas alarmas. Todo esto no se produciría con el oficial radio a bordo.

Un sistema deficiente

Los especialistas aseguran que el alto grado de desarrollo electrónico alcanzado por el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) no es lo suficientemente fiable que debería ser. Un sistema es la suma de un conjunto de elementos

La OMI urge a los Gobiernos para que tome medidas en cuanto a la formación de marinos y dificultar la sencillez de activación.



que se interrelacionan para cumplir una función. El SMSSM adolece de la falta de fiabilidad y rapidez de respuesta que tiene que poseer cualquier sistema de salvamento y seguridad que tenga como fin asegurar la vida humana en la mar. Si falla el elemento principal del sistema que es la señal de referencia, o lo que es lo mismo el hombre, el sistema no produce la función para la que se ha diseñado, salvar la vida de las tripulaciones en peligro.

Los fallos humanos pueden dividirse en dos clases:

— Fallos por no activar el sistema. O aquellos que se producen cuando falta un técnico en radiocomunicaciones que opere el sistema o cuando dicho

técnico ha sido sustituido por uno no cualificado con funciones añadidas, como intentar meter a los pasajeros y tripulante en los botes (¿Estonia?) o apagar un incendio o evitar una inundación o simplemente gobernando la nave que se encuentra en peligro.

— Fallos por activar incorrectamente el sistema. O Falsas Alarmas, que se producen cuando el no técnico desconoce el funcionamiento del sistema y activa, con o sin conocimiento, la cadena de salvamento. Pueden provocarse bien por jugar con el equipamiento bien fortuitamente al pulsar botones desconocidos, girar una radiobaliza satelitaria o hacer la comprobación de funcionamiento de un equipo incorrectamente.

Otros fallos del sistema son aquellos que se producen en la cadena directa o equipamiento del buque, estaciones costeras, estaciones de control

de la red, centros de salvamento, etc. Unos son componentes artificiales del sistema y otros son humanos. El fallo en los componentes es responsabilidad de los fabricantes y mantenedores de los equipos, estaciones, satélites aeronaves, etc. El error en los componentes humanos es responsabilidad de las administraciones nacionales, que deben entrenar debidamente a sus operadores y si no alcanzan el grado idóneo de eficacia, sustituirlos o complementarlos con otros que sí estén debidamente entrenados. Según los especialistas en esta materia, el sistema puede ser casi perfecto si lo utiliza un operador y mantenedor especialista, y no hay otro

mejor que el Oficial Radioelectrónico.

Pérdida de calidad

Un informe elaborado por la Asociación Española de marina civil para el período 1990-1996 señala que la reducción de las tripulaciones y simultánea desprofesionalización de las mismas, lo que entra en total contradicción con la incorporación de las nuevas tecnologías en los barcos. Además, destaca que la OMI ha propiciado y aprobado la situación del oficial radioelectrónico por equipos duplicados de tecnología avanzada, de cuyo manejo debe responsabilizarse el capitán. Tal medida ha supuesto una considerable alteración del régimen de trabajo a bordo. Asimismo, se ha perdido calidad en las comunicaciones y en el mantenimiento electrónico, con el consiguiente incremento de riesgos para la navegación. Asegura el informe que el accidente del Exxon Valdez, en aguas de Alaska, está estrechamente relacionado con este nuevo modelo de comunicaciones.

Los especialistas ponen como ejemplo a los rusos ya que gracias a ellos se han salvado muchas vidas humanas pues todavía conservan los oficiales radioelectrónicos. También ponen como ejemplo a los italianos, que no salen a la mar sin un radio a bordo. «Mientras no sea universal el SMS no podemos prescindir del Radio». Otro de los problemas que se plantea con la nueva tecnología es el problema del idioma, sin embargo con el código Morse está solucionado.

En estos momentos se están manteniendo contactos con el nuevo Gobierno para concienciarlo de la «barbaridad» que supone la eliminación del radio en un barco. «Pediremos una entrevista con el director general de la Marina Mercante, y esperamos que las autoridades competentes nos escuchen». dicen desde la Asociación de oficiales radioelectrónicos. ■

I. OTERO



HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



COMUNIQUE CON CUALQUIER ABONADO DE TIERRA, NACIONAL E INTERNACIONAL DE FORMA AUTOMÁTICA, A TRAVÉS DE LAS ESTACIONES COSTERAS ESPAÑOLAS Y EXTRANJERAS. CONECTANDO UNA UNIDAD **AUTOLINK** A SU EQUIPO DE RADIO DE VHF, ONDA MEDIA Y ONDA CORTA, PODRÁ COMUNICAR MEDIANTE MARCACIÓN DIRECTA. NO EXISTE EL MÍNIMO DE TRES MINUTOS, NI CUOTAS DE ALTA, NI MENSUAL. DISPONE DE **SECRAFONÍA** CON UN ALTO GRADO DE SEGURIDAD Y PRIVACIDAD. TARIFA REDUCIDA ENTRE LAS 18:00 Y LAS 08:00 HORAS. EL SERVICIO "**MENSAMAR**" (LÍNEA 902) FACILITA LA CONEXIÓN INMEDIATA CON EL BARCO DESDE TIERRA.

Cimat

Autolink RT



HISPANOVA MARINE. DISTRIBUIDORES Y SERVICIO TÉCNICO.

VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo, 36202 - VIGO. Teléfono (986) 43 51 55, telefax (986) 22 40 44, Telex 83473 HMV E

LA CORUÑA: Primo de Rivera, 5 bajo, 15006 - LA CORUÑA. Teléfono (981) 23 11 22, Telefax (981) 24 69 66

BURELA: Rosalía de Castro, 12 bajo, 27880 - BURELA (Lugo). Teléfono (982) 58 02 05, Telefax (982) 58 10 55



Este logo constituye la imagen de la campaña publicitaria dirigida a concienciar a la opinión pública en el respeto del medio ambiente marino.

La captura de inmaduros impide su reproducción y produce inevitablemente, la desaparición de las especies.

¡NO LOS PESQUES!
¡NO LOS VENDAS!
¡NO LOS COMPRES!
¡NO LOS PIDAS!
¡NO LOS COMAS!



¡CONSERVA Y PROTEGE TUS RECURSOS!





Año tras año, las estadísticas confirman el aumento de las capturas de inmaduros en relación con las de adultos. Un tercio de las capturas mundiales está formada por peces de pequeño tamaño. Año tras año, científicos y ecologistas denuncian la grave situación a la que esta práctica está llevando a numerosas especies, con el peligro, en ocasiones inminente, de acabar en un colapso pesquero. Pero la responsabilidad de esta situación no hay que buscarla sólo en el sector extractivo. El que está distribuyendo este producto, también es responsable; como asimismo lo es el no atajar su venta ilegal. Y en esta cadena de responsabilidades, tampoco se escapa el consumidor. La pelota se la van echando de unos a otros y el resultado es que todo sigue igual. Si no se toman medidas, aún teniendo en cuenta la trascendencia social y económica que muchas de ellas podrían acarrear, a lo peor, sobrarán las decisiones, pues ya no habrá nada que pescar.

¿Quién le pone el cascabel al gato?

LA BATALLA CONTRA LOS INMADUROS



Entre 1978 y 1990, el 80 por ciento de las capturas de merluza en el Atlántico ha recaído sobre individuos que no se habían reproducido ni una sola vez. A comienzos de los años 90, la biomasa del «stock norte» era inferior, en un 30 por ciento, a la existente diez años atrás. En el «stock sur» (desde el Bidasoa hasta Gibraltar) la situación aún es peor. Estos datos, publicados por la revista «France-Eco-Pêche» (junio-1995), vienen a poner de relieve el difícil y preocupante futuro que se presenta en el Atlántico. Unos datos, por otra parte, que coinciden con lo apuntado en el número 326 de marzo del pasado año en esta revista, en el que se destacaba que el número de nacimientos de merluza había descendido un 65



*Embarcación utilizando malla ilegal cerca de la costa.
(Foto cedida por Greenpeace.)*

por ciento en los últimos diez años.

La situación en el Mediterráneo corre una suerte pareja. Y es que, cuando la pesca empieza a escasear, se coge lo que se pilla, especialmente juveniles, con tal de mantener unos ciertos niveles de capturas. Esta situación sólo puede llevar a un empeoramiento del caladero y encontramos con casos como el del italiano Porto Santo Stefano, o los españoles de Santa Pola o Vilanova i la Geltrú, donde prácticamente sólo se desembarcó merluza por debajo de la talla legal durante todo un año de seguimiento (sobre este trabajo se ofrecen más detalles en la información «La rentabilidad del ahorro»).

El resultado sólo puede ser un progresivo empobrecimiento del caladero, tal y como confirman las últimas estimaciones de los expertos. Valentín Trujillo, del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Vigo, con los últimos datos en la mano señala que *la reserva de merluza desde el Bidasoa hasta el Estrecho de Gibraltar es la peor de las registradas. La tendencia es decreciente. El problema de la merluza es la caída de la biomasa reproductora.* Pedro Oliver, director del laboratorio del EO de Baleares resllme el problema en el Mediterráneo con las siguientes palabras: *Se pesca de una manera irracional. La explotación, en general está basada en peces pequeños.*

Antonio García Elorriaga, subdirector general de Ordenación de Caladeros Nacionales, apunta a que *ciertamente las reservas de merluza no son muy buenas, pero la culpa de ello no debe atribuirse en exclusiva a la pesca. También intervienen otros factores. como las*

**«La reserva actual de merluza, desde el Bidasoa hasta el Estrecho de Gibraltar, es la peor de las registradas. El problema es la caída de la biomasa reproductora»
(Valentín Trujillo)**





«Todo cambio conlleva unos costes sociales que tienen que tenerse en consideración. Pero lo cambios son necesarios, ya que se está sometiendo al recurso a una presión insostenible. Debería haber un mayor contacto entre el científico y el pescador»
(Pedro Oliver)

«Hay que buscar un equilibrio entre conservación de los caladeros y de la flota. Si a las medidas correctoras, pero no tan drásticas, aplicadas gradualmente para que el impacto no sea tan grande»
(Antonio García Elorriaga)

condiciones medioambientales. Dicho esto, añade que la situación no es tan mala, no hay que tener una visión tan catastrofista. Los estudios de los científicos llegan con retraso, ya que desde que realizan el estudio hasta que se analizan esos datos pasa un tiempo. El pescador, sin embargo, los conoce en el momento (al comprobar lo que entra en sus redes). Por ello puedo decir, según las afirmaciones de los pescadores, que hay indicios de una recuperación de la merluza, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico.

La solución no es fácil, evidentemente, ni tampoco es un problema de culpables, como destaca Pedro Oliver. Ni, al mismo tiempo, de un sólo responsable, como puntualiza Valentín Trujillo: *Se incide casi exclusivamente en el sector extractivo, olvidándose de los demás sectores (distribución, consumo...)* Si no hay salida a lo que se captura, no se pesca. Si lo hacen aún a riesgo de sanciones, es porque les resulta económicamente rentable (responsabilidad de los otros sectores).

¿Qué hacer?

Lo mínimo que se puede pedir es que se cumpla la legislación vigente. Respeto de las zonas de veda y anchos de malla. La reglamentación establece un ancho de malla de 65 milímetros (litoral). Aunque en la práctica, como nos comenta Valentín Trujillo, todos los arrastreros pescan con 40 mm., al solicitar la reducción por practicar pesquería multiespecífica (cefalópodos, bacaladilla, lirio, jurel, caballa), con un límite del 10 por ciento para

las especies con malla de 65 mm. Pero lo cierto es que no se respeta esa legislación vigente. *Nadie quiere saber nada, prosigue Valentín Trujillo; y por parte de la Administración, las medidas de control están muy relajadas. Cada vez la flota de arrastre está pescando más juveniles. Raramente pescan individuos de más de 50 cms. El armador va a obtener beneficios y no se preocupa de la gestión de los recursos. La visión global es competencia del gestor.*

Para Pedro Oliver, gran parte del problema se solucionaría si el arrastre no se realizara tan cerca de la costa. *En general, se infringe la distancia mínima; una distancia que incluso es demasiado pequeña y debería aumentarse un poco más. Se podría buscar una solución al alejarse el arrastre, en que se combinaran otras pesquerías.* Greenpeace, en un reciente informe que forma parte de una campaña contra la captura y consumo de inmaduros, critica también la frecuencia con que los arrastreros actúan en zonas prohibidas (a menos de 50 metros de profundidad), destruyendo importantes ecosistemas marinos.

Las medidas de gestión funcionan, pero no se cumplen. Son impopulares y los gestores a veces no se implican. Ultimamente se ha mejorado en el control para que se cumpla la reglamentación. El que así se expresa es Federico Alvarez, Coordinador del programa de pesca del EO en el Mediterráneo, y además afirma que *cumplir la normativa y hacer una explotación racional es rentable.* Para demostrarlo recurre al ejemplo del «Plan Castellón», que se llevó a la práctica entre 1960 y 1965. *Es la única experiencia de gestión integral. Se llevó a cabo en una zona de Castellón, con una flota fija, con una malla y un esfuerzo determinado, con paradas biológicas. Se cumplieron las medidas de gestión y los resultados fueron satisfactorios.* En esta idea también incide Greenpeace al afirmar que *si las poblaciones de peces están sometidas a una intensidad de pesca excesiva, los rendimientos son bajos. En cambio, si se ges-*



tiona correctamente la explotación, a medio plazo, podría pescarse más.

Además de las medidas ya señaladas hasta el momento, Greenpeace insiste en que *para evitar el colapso de determinadas especies (como la merluza) es preciso no sólo frenar la captura de juveniles, sino también proteger los ejemplares reproductores.*

Proceso viciado

Los expertos apuntan, pues, a una mejora de la gestión de los recursos, pero al mismo tiempo son conscientes de que estas medidas tienen unas implicaciones muy importantes. *Estamos ante una explotación absurda, comenta Pedro Oliver. Todo cambio o modificación conlleva unos costes sociales que tienen que tomarse en consideración. Cada medida tiene unas implicaciones sociales importantísimas: familiares, modo de vida, culturales, de mercado... Pero los cambios son necesarios, ya que se está sometiendo el recurso a una presión insostenible. El paso sería difícil, pero cuánto más difícil es cuanto que te hundes más y más en la*



explotación irracional. Siempre que se trata de poner una medida de racionalización hay una caída de entrada. Hacen falta subvenciones en determinados momentos. Tiene un coste (la adopción de medidas). ¿Cómo se asume? Pues estableciendo subvenciones que ahora se destinan a más barcos, que pesquen más con cada vez mejor tecnología. Hay que buscar soluciones, antes que la situación misma nasde la única solución.

Las palabras de Pedro Oliver vienen a resumir el sentir general de los expertos consultados por esta revista. Es necesario aplicar medidas que mejoren la gestión de los recursos, pero sin perder de vista las implicaciones que éstas tendrían sobre el sector pesquero, por lo que también coinciden en la necesidad de establecer un mayor contacto con los pescadores, una deficiencia en la que ellos no rehuyen su parte de responsabilidad. *El sector intenta que todo siga igual. Cuando se atrinchera en sus posiciones, la Administración se hace sensible a su situación y trata de contemporizar. Es un proceso viciado. Resulta difícil saber dónde actuar,* señala Pedro Oliver. *Falta coordinación entre pescador, científico, mer-*



cado y las distintas administraciones. Ese mayor diálogo es el que reclama también José Manuel González, secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores: Adoptar medidas, como redes con malla más grande, no sirven de nada si no se llevan a cabo con el respaldo y el consenso del sector. Cualquier normativa que no lleve el consenso no sirve.

Otra queja generalizada es la falta de control, por parte de las distintas administraciones. Sin embargo, se ha mejorado algo, como asegura Federico Alvarez. Una mejora que, en el caso de la Administración Central, quiere destacar Antonio García Eloorriaga. También señala que se han tomado medidas, como reducir la flota, pero *tenemos que conservar a los peces y a los pescadores. Hay que buscar un equilibrio entre conservación de los caladeros y la flota. Sí a las medidas correctoras, pero no tan drásticas, aplicadas gradualmente, para que el impacto no sea tan grande.*

Comercialización, el talón de Aquiles

La situación es, pues, tremendamente delicada, pero ello no debe ser óbice para cerrar los ojos y permanecer como si aquí no pasara nada. Los pescadores son conscientes de esta situación, como apunta Pedro Oliver, una situación que resulta insostenible. José Manuel González, de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, coincide también en esta concienciación del sector al señalar que *una parte importante de la flota de bajura hace pesca selectiva. Se habla muy poco de ello, y merecería destacarse más. Hay puertos y cofradías que han dado ejemplo de pesca selectiva. Incluso llega más lejos al afirmar que, en ocasiones, las propias cofradías han pagado los gastos derivados del servicio de inspección de la Guardia Civil para que se detuvieran camiones que entraban por la frontera con pesca ilegal, como en Cataluña, ante la falta de dotación presupuestaria para estos servicios.*

Y el propio José Manuel González apunta hacia el que considera el principal problema: la comercialización. Reconoce la existencia de la pesca de inmaduros pero afirma que *una gran parte de lo que se comercializa no procede de nuestros caladeros. Y como no hay unas normas en las que se establezca que lo que no se puede pescar no se pueda comercializar, nos enfrenta-*

mos ante una inundación del mercado con productos ilegales venidos de fuera, situación ante la que el pescador español se siente desprotegido. El problema fundamental es el mercado. Eso ya lo conoce la Administración. A ver si ahora los nuevos equipos toman medidas. José Manuel González insiste que ellos lo que pretenden es que se lleve a la práctica lo tratado en la conferencia de Kyoto sobre Pesca Responsable, ligándolo con la idea de Comercio Responsable (la reunión de Kyoto, celebrada el pasado año, trataba de establecer una estrategia alimentaria para las próximas décadas. Allí se planteó que no sólo hay que legislar lo que acontece en el mar, sino también el uso del producto de la actividad pesquera: comercio responsable).

La falta de reglamentos y controles adecuados en la comercialización del pescado induce a numerosos engaños, señala Greenpeace. Así, se venden filetes de mero fresco que en realidad pueden ser tilapia del Nilo, un pescado de agua dulce que se importa congelado de Holanda u otros lugares. O merluzas de pincho —supuestamente capturadas con anzuelo en el Cantábrico— que con frecuencia proceden de Chile. Greenpeace también denuncia que *una parte de las capturas realizadas por las flotas españolas de bajura se comercializa ilegalmente, —es decir— sin pasar por las lonjas. Sus ventas desde el armador al restaurante o pescaderías es clandestina. Además del fraude fiscal que supone este tipo de ventas, estos desembarcos no contabilizados falsean las estadísticas sobre capturas. En algunas pesquerías, hasta un 40 por ciento de las capturas no pasan por lonja.*

Respecto al problema de las importaciones de especies ilegales en España, al que se refería José Manuel González, la Administración ve mayores problemas, ya



«Nos enfrentamos ante una inundación del mercado con productos ilegales venidos de fuera; situación ante la que el pescador se siente desprotegido. Lo que no se puede pescar que no se pueda comercializar» (José Manuel González)

que, tal y como comenta Antonio García Elorriaga, si la pesca viene de terceros países, las condiciones de importación la establecen esos países. Habría que tomar medidas de mercado, pero prohibir la importación estaría en contra de la libertad de mercado.

Por otra parte, Greenpeace coincide con la afirmación de José Manuel González, en que son los propios pescadores los que denuncian en no pocas ocasiones la entrada de pescado inmaduro procedente de flotas extranjeras, entre las que se encuentran flotas comunitarias como la francesa y la italiana, con lo que, además, se ejerce contra ellos una competencia desleal. Sin embargo, disienten con la administración de que no se pueda hacer nada, ya que la legislación es-

pañola establece claramente que queda prohibida la comercialización, en todo el territorio del Estado, de productos pesqueros por debajo de las tallas mínimas así como de inmaduros relativos a las diferentes especies pesqueras (Artículo 2 de la Ley 20/1995 de 6 de julio). Por lo tanto, afirma la portavoz de la organización ecologista Assumpta Gual, es falso que no se pueda prohibir la importación. Además, las diferentes CC.AA. tienen competencias en materia de comercio interior. Ello significa que pueden —y de hecho están obligadas— a prohibir el paso y la venta en su territorio de productos pesqueros ilegales o inmaduros.

El consumidor tiene la palabra

Si todas estas actuaciones resultan económicamente rentables, es porque al final alguien compra ese producto de talla ilegal: el consumidor. Las campañas realizadas desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación no han cambiado



Andalucía: Adiós a la ración de pescaitos

ACABAR con los inmaduros es un problema demasiado complicado como para resumirlo en unas pocas líneas. La Dirección de Pesca de la Junta de Andalucía lo tiene muy claro y sabe que para atajar esta actividad ilegal es necesario la colaboración de todos.

Desde el ama de casa a los establecimientos de restauración, pasando por el minorista y el propio sector extractivo, es necesario que se conciencie de la necesidad de suprimir estas prácticas ilegales que son, sin ninguna duda, el hambre del mañana de muchos pescadores.

Lo que no deja lugar a ninguna duda para los responsables pesqueros andaluces, según uno de los técnicos en esta materia, es que no todo el inmaduro que se vende por Andalucía viene de nuestras costas. A esta tierra se la asocia tradicionalmente con la ración de «pescaitos» en cualquier chiringuito de playa. Aunque el turista, que es para el que principalmente se comercializa esta especie, no sabe que la pesca del clásico chanquete malagueño está prohibida desde hace varios años.

La Dirección de Pesca del Ejecutivo autónomo no quiso cuantificar el volumen de pesca ilegal que se mueve en la comunidad, pero un portavoz de la misma aseguró que bastante alto, demasiado. Además insistió en que no todo ese pescado que se comercializa viene de las costas andaluzas ni sus únicos puntos de venta son sólo el litoral.

Huelva, Málaga, Granada, Almería, Cádiz y Jaén han sido provincias en las que se han conseguido hacer aprehensiones de inmaduros, la más reciente en Lebrija, alcanzó la cantidad de 900 kilos. El pescado entra desde muchos sitios distintos. Uno de ellos es el litoral levantino, donde la captura del chanquete aún está permitida. También llega bastante pescado de importación, Italia y China, aunque su volumen no pudo ser cuantificado por escapar del control del Gobierno autónomo. Su legalidad es más que discutible aunque vengan con todos los papeles en regla. En este sentido, los responsables pesqueros de la comunidad andaluza han pedido al Gobierno central información acerca de esta entrada legal de

especies que pueden ser consideradas, en muchos casos, como inmaduros.

La lucha contra esta plaga es muy difícil por la cantidad de factores que entran en juego y porque la gran mayoría de las veces, cuando se pretende eliminar artes o embarcaciones ilegales, se está rozando la posibilidad de que haya alteraciones de orden público ante la oposición de los colectivos dedicados a estas prácticas.

La Junta ha elaborado varios planes de choque en los últimos años, concretamente en mayo de 1995 y abril y junio de este año. Son maniobras que cogen por sorpresa a este sector y que pretenden, precisamente, acabar en su origen con el comercio de ilegales, es decir, con los que extraen los inmaduros. La Dirección de Pesca ha reconocido que sería necesario mantener este constante control, pero se debe recordar que son muchos los kilómetros de costa que hay que vigilar, más de 800, y escasos los medios y presupuesto disponible. Esto impide que se pueda estar de modo permanente en cada uno de los muchos puntos calientes que



el estado de las cosas. En bares y restaurantes se ofrece impunemente «pescadito frito», que puede abarcar toda una gama de larvas de diversas especies, según la zona y la época del año (boquerón, salmonete, rape, lenguado...). Andalucía, según Greenpeace, sigue siendo el paraíso de la pesca ilegal, y se lleva la palma en la comercialización de este producto.

Pescadilla, carioca, pitillo, pijota, pijotilla, lluçet... son formas utilizadas para referirse a las merluzas pequeñas, lo que resulta significativo, a juicio de Greenpeace, del arraigo de su consumo. Algunas especies no es que salgan entre las redes al realizar una determinada pesquería, es que son buscadas al efecto, como el «chanquete», llegando los arrastreros a faenar incluso frente a las playas del Coto de Doñana, según denuncia la citada organización ecologista, o la pesca de juveniles de pulpo blanco —«popet»— en Tarragona, a cargo de una flota de arrastreros que utiliza unas tupidas redes ilegales. Los propios pescadores de Barbate han denunciado las capturas de inmaduros realiza-

das en la bahía de Cádiz, en la que participan con frecuencia pesqueros sin ni siquiera licencia.

Son tan sólo algunos ejemplos que sirven para que distintos colectivos ecologistas denuncien lo poco se está haciendo para cortar esta sangría, señalando que apenas existe un control sobre la venta y el desembarco de inmaduros. Greenpeace propone, entre otras medidas, el que se adopte una talla única. Además, señalan, *para muchas especies, las tallas mínimas autorizadas no están basadas en criterios biológicos, por lo que las tallas de captura y venta deberían revisarse y aumentarse.*

La situación se complica con las importaciones, como en el caso del «chanquete chino». Mientras se dice que no se puede hacer nada por frenar estas entradas masivas de pescado ilegal, se inunda el mercado con estos productos.

Además, el consumidor está siendo engañado en la

hay en la costa pero se lleva a cabo una labor que llaman de mantenimiento y que se encamina a ir cribando a todo barco o arte con visos de ser ilegal.

De todos modos, el portavoz de Pesca resaltó la estrecha colaboración que se mantiene y el apoyo que ofrecen instituciones como la Guardia Civil del Mar y su Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) o la Agencia del Medio Ambiente y los propios servicios de vigilancia de la Junta de Andalucía. Sin embargo, las actuaciones contra esta actividad también deben dirigirse a los Merca y los establecimientos de restauración, sin olvidar la importante venta ambulante, aspectos en donde reclaman una mayor actuación municipal en materia de prevención y abolición de esta actividad

Otro aspecto que interesa señalar es que las flotas profesionales están bastante concienciadas del problema y no se dedican habitualmente a estas prácticas. Son otros los ilegales: parados, jubilados, personas con incapacidades laborales... Se trata de colectivos muy importantes cuyas armas son la propia necesidad, el salir de la pobreza o un poco de dinero fácil.

Para acabar con ellos se ha pedido incluso a las capitanías marítimas su ayuda para intentar erradicar la gran abundancia de barcos sin matricular y las artes de pesca que llevan que están consiguiendo esquilmar los caladeros litorales de la comunidad.

El portavoz de la Dirección de Pesca de la Junta consultado no quiso dar cifras actualizadas acerca de la cantidad de aprehensiones realizadas en lo que iba de año y dijo que esas cantidades no eran significativas, en absoluto, para dar una idea del alto volumen de consumo de pescaitos.

La pesca del chanquete

En el año 1986, la Junta de Andalucía prohibió la pesca del chanquete porque apenas quedaban señas de esta diminuta especie y se capturaba todo tipo de alevines, de jureles, sardinas, salmonetes... especies predestinadas a crecer por la propia naturaleza empezaban a ser exterminadas de las aguas andaluzas.

Había que suprimir la posibilidad de que en las redes entrara todo lo que se pusiera al alcance de muchos desaprensivos. Hoy día, diez

años más tarde, aún no se contempla como probable la apertura de esa modalidad pesquera. Todo se podía haber evitado, porque el chanquete, dicen, es fácil de pescar y separar de otros peces. Sólo hay que tener la precaución de dar dos pasadas con el barco para conseguir que el cardumen se congregue y ya está.

Sin embargo era más sencillo, más barato y más rentable ir a por todas y llenar el copo con lo que fuera en el menor tiempo posible. La falta de prohibición de pesca del chanquete en otras comunidades autónomas ayuda a que lleguen hasta Andalucía productos pesqueros de otras zonas costeras y que éstos, además, se confundan con inmaduros capturados en nuestras costas porque son muy difíciles de diferenciar.

La idea que se puede sacar de todo este delicado problema es que lo importante es concienciar a toda la población que se capturan niños chicos para ponerlos en el plato y promover el consumo de un buen salmonete al horno en vez de esas miniaturas fritas que tanto daño hacen a nuestros recursos pesqueros. ■

Juan Luis GUTIERREZ

«La legislación española establece claramente la prohibición de comercializar productos pesqueros por debajo de las tallas mínimas. Es falso que no se pueda prohibir la importación»
(Assumpta Gual)



mayoría de los casos. Un buen ejemplo es el «chanquete». Sin hablar ya del que proviene de China, el procedente de aguas españolas es un «falso chanquete» compuesto por larvas de boquerón (durante todo el verano) y/o sardina (desde noviembre hasta mayo o junio). Estudios del Instituto Español de Oceanografía señalan también la inclusión de larvas de besugo, pachán, bogas, salemas, salmonetes. Por lo tanto, denuncia Greenpeace, el chanquete anda-

Julio González



Despliegue de una pancarta de la Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN) desde el puente Carranza, en la Bahía de Cádiz, junto a una lancha de Greenpeace.

luz no es sino un cúmulo de alevines de muchas especies. El verdadero «chanquete» era un pequeño pez de color rosado (*Alphia minuta*), que se pescaba en el litoral andaluz, y que no crecía más allá de unos pocos centímetros. A consecuencia de su pesca abusiva, desapareció.

El consumidor tiene mucho que decir en toda esta situación. En su mano está también la solución de este grave problema, pues forma parte de la cadena que extrae el producto ilegal del mar, lo distribuye, comercializa y, finalmente, es consumido.

La situación requiere medidas. Realmente se ha llegado a una situación en que el recurso se ha ido adaptando, se mantiene... pero en unos niveles tan justos que, en cuanto te pases, esta situación se rompe. En algunas zonas se aguanta: en otras, es terrible ver la situación de escasez de algunas pesquerías, en palabras de Pedro Oliver. Esta es la situación que hay. Rehuser responsabilidades no va a solucionar el problema. Alguien le tendrá que poner el cascabel al gato. ■

Raúl GUTIERREZ

Lancha de Greenpeace frente al puerto comercial de Cádiz durante las acciones de protesta contra la pesca de inmaduros el pasado 7 de agosto.

Greenpeace da la voz de alarma

De nuevo la organización ecologista Greenpeace ha tenido que dar la alarma ante este serio problema. La Bahía de Cádiz fue testigo el pasado viernes 7 de agosto de un más que testimonial acto simbólico para protestar por tanto ilegal que se aprovecha de estas aguas. El barco de esta organización «Artic Sunrise» junto a una treintena de embarcaciones se manifestaron para concienciar al ciudadano y a la Administración de que deben acabar con estas prácticas.

Desde el muelle comercial de Cádiz partieron en manifestación náutica hacia el puente Carranza en donde escaladores de la Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (Agaden) descolgaron una pancarta contra la pesca ilegal en la Bahía.

Allí estuvieron representados, además, el Club Marítimo Gaditano La Caleta, el Club Náutico Deportivo Alcazar y el Club Deportivo de Pesca Marítima. Entre las embarcaciones que se dieron cita se encontraban lanchas de Cruz Roja, del Club de Pesca Deportiva Viento de Levante y de la Agrupación de Usuarios de Puerto América, todos unidos bajo la denominada Plataforma en Defensa del Litoral Gaditano.

La organización ecologista aprovechó esta iniciativa para denunciar las prácticas ilegales. El propio buque «Artic Sunrise» había detectado pesqueros faenando en el Coto de Doñana y a tan sólo dos metros de profundidad, la mayoría eran de Sevilla y Huelva y su número sobrepasa las varias centenas. Se dedican a la pesca del boquerón inmaduro cuyas ventas realizan, sobre todo, en Sanlúcar de Barrameda desde donde parten a otras poblaciones de Andalucía.

Como dato orientativo, los responsables de Greenpeace dijeron que esa embarcación había visto en poco más de dos horas a cuatro pesqueros faenando entre 2 y 11 metros de profundidad en el Parque de Doñana y que los tripulantes de estos barcos reaccionaron violentamente al verse filmados. Además de lanzarles todo tipo de objetos, los patronos cubrieron su matrícula para no ser reconocidos.

Para la Plataforma en Defensa del Litoral Gaditano, la cosa va de mal en peor en el golfo de Cádiz y todo es porque existe una flota fantasma, compuesta por pesqueros supuestamente desguazados, que siguen faenando después de cobrar las subvenciones. En este sentido criticaron la dejación de las autoridades para solucionar una situación manifiesta.

Es tarea de todos, afirmaron, repudiar estas actividades y conseguir que se dé por extinguida la pesca ilegal, porque el futuro de muchos pescadores está en juego. ■

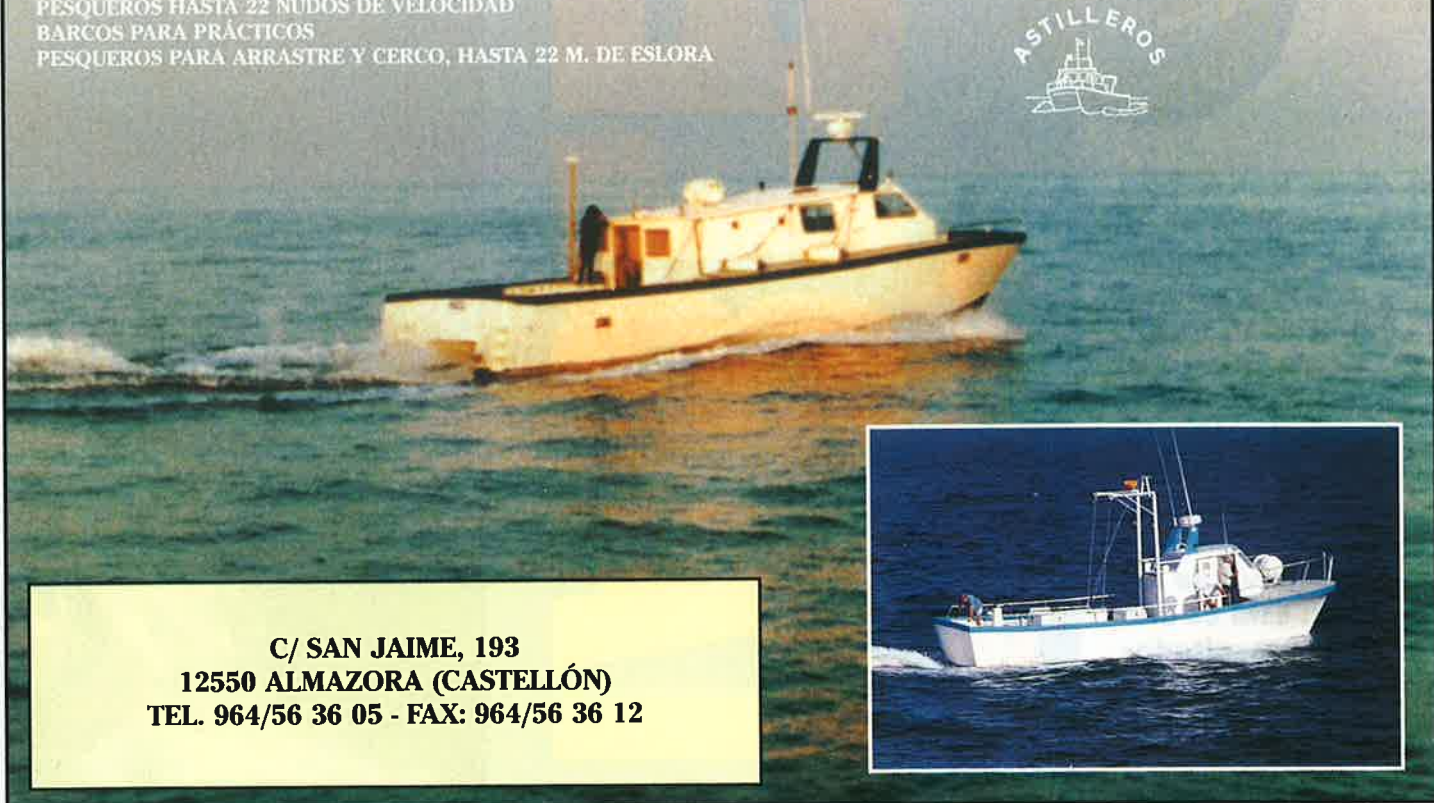
J. L. G.

Julio González



CONSTRUCCIÓN DE MONOCASCOS Y CATAMARANES PARA PESCA
 TRABAJOS ESPECIALES - BATRIMETRÍAS - RECREO Y PASAJE
 PESQUEROS HASTA 22 NUDOS DE VELOCIDAD
 BARCOS PARA PRÁCTICOS
 PESQUEROS PARA ARRASTRE Y CERCO, HASTA 22 M. DE ESLORA

ASTIBOAT, S. L.



**C/ SAN JAIME, 193
 12550 ALMAZORA (CASTELLÓN)
 TEL. 964/56 36 05 - FAX: 964/56 36 12**

Luis Sio, comunicación e impresión



CABLES DE ACERO



EURORED VIGO SL

AVDA. RICARDO MELLA, 95. AUTOVÍA VIGO - BAIONA. 36213 VIGO (España)
 Telf. (986) 20 33 12 / Fax (986) 20 60 05

REDES - HILOS - ESTACHAS - PUERTAS DE ARRASTRE - MAYORISTAS DE EFECTOS NAVALES



Las cifras, los cálculos matemáticos, al margen de cualquier consideración o implicación social, señalan que el ahorro es rentable.

Una reducción del esfuerzo pesquero significa, a medio plazo, un aumento significativo de las capturas. Este es uno de los resultados obtenidos a partir del trabajo efectuado por investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Baleares y Murcia y de las universidades de Barcelona y Pisa sobre las pesquerías demersales en el Mediterráneo Occidental. El seguimiento se realizó sobre tres especies (merluza, salmonete de fango y de roca) en puertos españoles e italianos a partir de la captura total desembarcada durante todo un año.

Algunos datos reflejan bien a las claras la gravedad del problema: en merluza, por ejemplo, cerca del 97 por ciento de las capturas desembarcadas estaba por debajo de la talla legal.

REDUCIR EL ESFUERZO PESQUERO ES RENTABLE



Los datos contenidos en el trabajo *Evaluación y análisis de la interacción de artes de pesca en las pesquerías demersales del Mediterráneo Occidental* no dejan lugar a dudas sobre lo insostenible de la situación actual. En este trabajo, que contó con una subvención de la Unión Europea, se contabilizaron y midieron las tallas de merluza, salmonete de fango y salmonete de roca desembarcados, entre octubre de 1993 y octubre de 1994, en los puertos de la Toscana italiana de Santo Stéfano y Piombino y los españoles de Santa Pola, Castellón y Vilanova i la Geltrú.

Las capturas, a su vez, se distribuyeron por artes de pesca, midiéndose para cada uno de estos artes las tallas obtenidas. Federico Alvarez, coordinador del programa de Pesca del IEO en el Mediterráneo y uno de los autores de este trabajo, precisa que los datos se basan en capturas desembarcadas, sin tenerse en cuenta los descartes, aunque, *al tratarse de especies de interés*



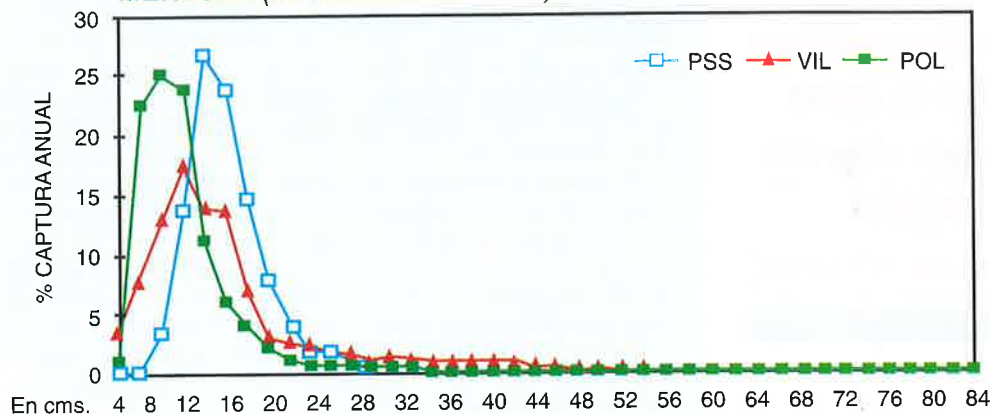
comercial los descartes son mínimos.

Por lo que respecta al volumen y talla de las capturas (ver gráfico 1), prácticamente la totalidad de los desembarcos de merluza realizados en Porto Santo Stéfano, Vilanova i la Geltrú y Santa Pola no rebasan la talla mínima (20 cms. en el Mediterráneo) durante el año en que se realizó el control. Si atendemos a la talla mínima de la hembra para realizar el primer desove (40 cms.), veremos que las capturas por encima de esa talla apenas existen. En esta situación resulta decisivo el que casi todas las capturas se realizan por arrastre (en Santa Pola y Porto Santo Stéfano, casi la totalidad, y en Vilanova, el 95,5 por ciento). La repercusión de artes como el trasmallo y el anzuelo es prácticamente nula. Así, sumando las tres especies y lo obtenido durante un año en los

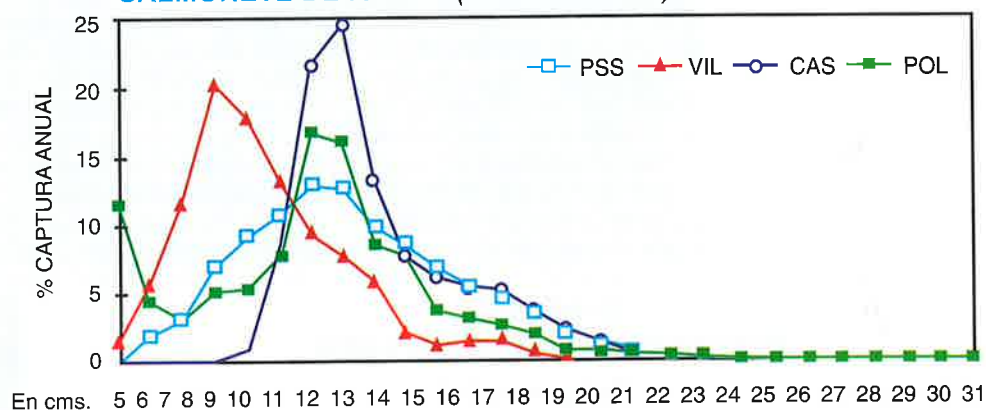
Gráfico 1 CAPTURA POR ESPECIES

Según tabla y puerto de desembarco
(Octubre '93-octubre '94)

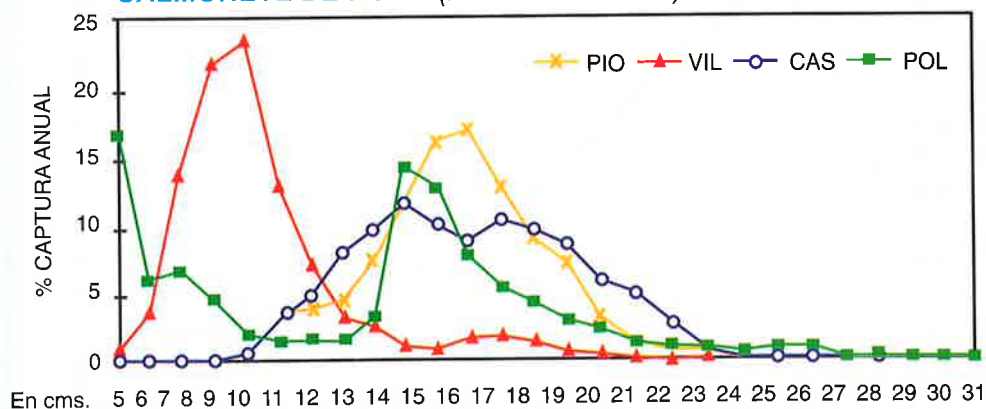
MERLUZA (*Merluccius merluccius*)



SALMONETE DE FANGO (*Mullus barbatus*)



SALMONETE DE ROCA (*Mullus surmuletus*)



PSS.- Porto Santo Stéfano • VIL.- Vilanova i la Geltrú • POL.- Santa Pola
• CAS.- Castellón • PIO.- Piombino

FUENTE: "Evaluación y Análisis de la interacción de artes de pesca en las pesquerías demersales del Mediterráneo Occidental". (Para todos los gráficos y tablas).

**«Nosotros
ofrecemos
datos
para mejorar
la situación,
datos que ponemos
sobre la mesa
para que el gestor
decida»
(Federico Alvarez)**



puertos antes citados, las capturas por trasmallo y anzuelo apenas superaba las 100 toneladas, mientras que el arrastre se aproximaba a las 1.400 toneladas.

Respecto al salmonete de fango, además de comprobar que una gran parte de los ejemplares son inferiores a la talla de adultos (unos 12 cms.), se observa que, en algunos casos, como el de Santa Pola, más del 12 por ciento de las capturas no rebasaba los 5 cms. La incidencia en esta pesquería de artes más selectivas, que implican la obtención de individuos con una talla mayor (trasmallo y anzuelo), apenas son significativas en comparación con las de arrastre. Resulta obvio, pues, que el arrastre es tremendamente dañino y se convierte en el principal responsable

de la enorme cantidad de inmaduros que se capturan.

Artes selectivas

Esta conclusión se refuerza al tener en cuenta los resultados de las pesquerías de otras especies, como el salmonete, donde aumenta significativamente la captura de individuos por encima de la talla de adultos (unos 16 cms.). Esto se debe a que en puertos como Piombino y Castellón tienen un importante peso artes más selectivas. Y ello es así, como nos explica Federico Alvarez, *debido a las características del fondo en esas zonas, muy rocoso, por lo que no puede entrar el arrastre*. La diferencia entre artes es aún más notable si se la compara con las capturas obtenidas en Vilanova i la Geltrú o Santa Pola, con un mayor peso del arrastre. En este último puerto destaca, además, el que cerca de un 18 por ciento de lo desembarcado no superaba los 5 cms. Federico Alvarez señala que esto revela, además, la utilización de mallas prácticamente ciegas.

Según los datos obtenidos en cada caladero, el presente estudio

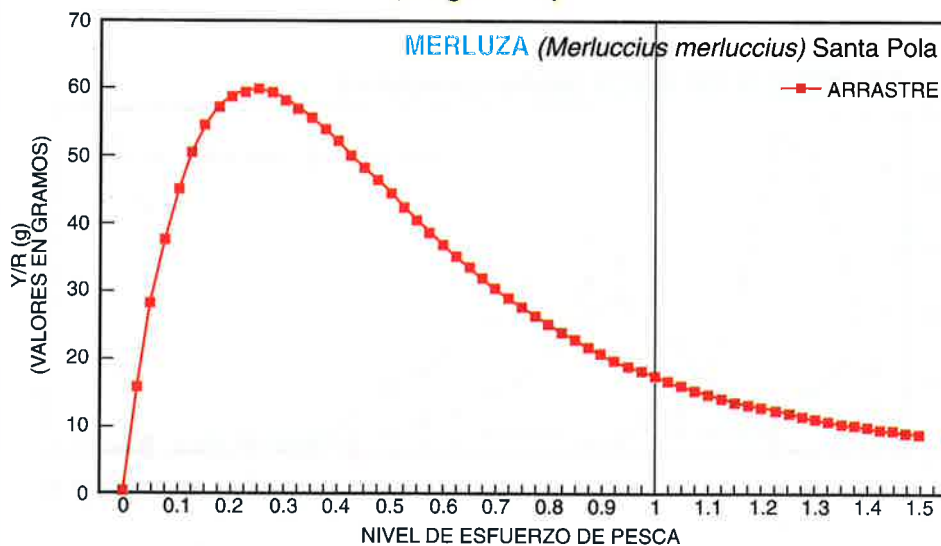


dedica una especial atención a las medidas tendentes a lograr un nivel óptimo de explotación, en el que además de establecerse un número de capturas que no ponga en peligro el caladero se garantice una explotación rentable del mismo. Federico Alvarez insiste en que estas medidas de reducción de esfuerzo pesquero son eso, una serie de medidas al margen de cualquier otro tipo de consideración o repercusión social, económica, etcétera, simplemente basadas en meros estudios matemáticos: *Nosotros ofrecemos datos para mejorar la situación, datos que ponemos sobre la mesa para que el gestor decida*.

En algunos casos, la diferencia entre el esfuerzo idóneo al que cabría mantener un caladero y el que se registra en la actualidad es tan importante como el que se registra en Santa Pola (gráfico 2), donde sería necesario aplicar un 80 por ciento de reducción en las capturas de merluza para lograr ese equilibrio. En Vilanova i la Geltrú, para alcanzar esa explotación óptima de la merluza habría que reducir el esfuerzo actual en un 70 por ciento. La magnitud de estas reducciones expresa bien a las claras la tremenda sobreexplotación a la que está siendo sometida la pesquería de merluza en los caladeros de donde se nutre la flota de ambos puertos.

Conviene aclarar, puntualiza Federico Alvarez, *que la curva de rendimiento óptimo se establece teniendo en cuenta toda una serie*

Gráfico 2
RENDIMIENTO POR RECLUTA
(En gramos)



NOTA: En el punto "1" se sitúa el esfuerzo actual. La curva nos indica que, en este caso, el nivel óptimo de esfuerzo se situaría en el punto "0,2", lo que equivaldría a la reducción del esfuerzo actual en un 80%.



de factores. Es decir, no sólo por dejar de pescar se va a producir un aumento desmesurado de esa población. Hay otros factores a tener en cuenta como la mortandad por vejez, o por servir de alimento a otras especies, o por las especies de las que ellos a su vez se alimentan. Teniendo en cuenta todo ello se establece el punto de rentabilidad ideal de un caladero.

A partir de esa serie de datos, en el citado trabajo se trata de analizar cómo influirían sobre el total de capturas la introducción de actuaciones que evitaran la sobreexplotación de estos recursos. Es decir, cómo reaccionaría el caladero ante una reducción del esfuerzo pesquero según una simulación en la que se parte del mantenimiento inalterable de una serie de parámetros fijos. Y la primera, y más importante conclusión, es que no sólo se lograría salvar el peligro de un más que posible colapso pesquero, de seguirse el actual ritmo de capturas, sino que a medio plazo las medidas de reducción de esfuerzo conllevarían un incremento de las capturas.

Sólo con un aumento del ancho de malla en arrastre, pasando de 40 mm. a 52 mm., las repercusiones son notorias, como una mejora del rendimiento de un 47 por ciento para la merluza en Vi-

Tabla 1 INCIDENCIA REDUCCION ANCHO DE MALLA Y/O ESFUERZO DE PESCA

(Merluza) Vilanova i la Geltrú

Actual		Reducción de esfuerzo		
Ancho de malla		-10%	-20%	-30%
Arrastre (40 mm)	—	+10%	+22%	+33%
Anzuelo	—	+39%	+92%	+168%
Enmalle	—	+34%	+79%	+141%
Arrastre (52 mm).....	+47%	+57%	+67%	+76%
Anzuelo	+59%	+111%	+179%	+271%
Enmalle	+59%	+104%	+160%	+233%

Simulación realizada a partir de la variación del ancho de malla de 40 mm. a 52 mm. y la reducción del esfuerzo de pesca, suponiendo que los parámetros físicos permanezcan inalterados.

Tabla 2 EFECTOS SOBRE LAS CAPTURAS VARIANDO EL ESFUERO (en %)

(Merluza) Vilanova i la Geltrú

Año	Arrastre	Anzuelo	Enmalle
10% Reducción de esfuerzo			
1	-6.00	+1.90	+2.62
2	+2.00	+8.75	+10.48
4	+9.25	+29.28	+30.97
6	+10.00	+36.88	+33.28
8	+10.25	+36.88	+33.28
10	+10.25	+36.88	+33.28
20% Reducción de esfuerzo			
1	-12.50	+4.06	+5.39
2	+2.75	+18.25	+22.34
4	+18.75	+66.03	+72.57
6	+20.25	+87.58	+78.74
8	+20.75	+88.85	+78.74
10	+21.00	+88.85	+78.74

Simulación de los cambios que se producirían variando el esfuerzo de pesca en los distintos artes. El año "1" refleja cómo incidiría la reducción el primer año. (Se parte del supuesto de que los parámetros permanecen fijos).

lanova i la Geltrú (Tabla 1). En las columnas de la derecha se aprecia cómo variaría si, además, se aplicara una reducción del esfuerzo. Artes como el anzuelo, manteniendo la malla de 40 mm, pero con una reducción del esfuerzo del 30 por ciento, elevarían su rentabilidad en un 168 por ciento. Si además se contempla la ampliación de ma-

lla a 52 mm., esas cifras se disparan hasta un 271 por ciento. Aún a título indicativo, la elocuencia de los datos expresados parece fuera de toda duda.

Aumento del rendimiento

En la Tabla 2 se hace una valoración sobre la incidencia que

tendría la reducción del esfuerzo pesquero durante los años siguientes según los distintos artes. También tomando como base estudios sobre la pesca de merluza en Vilanova i la Geltrú, una reducción del 10 por ciento implicaría, durante el primer año de aplicación, una disminución del rendimiento de un 6 por ciento. Al año siguiente comenzaría el inicio de una sensible recuperación, con un 2 por ciento para ese año y un 10 por ciento al sexto año. Por lo que se refiere a los otros artes de pesca, la recuperación sería inmediata. Al reducirse el esfuerzo del arte que causa más daño, la recuperación sería, ya para ese primer año, de casi un 2 por ciento para el anzuelo y un 2,6 por ciento para el enmalle. Al sexto año, la mejoría llegaría hasta un 33,2 por ciento para este arte y hasta un 36,8 por ciento para el anzuelo.

Ahorrar, pues, es rentable. El cómo lograr este ahorro es la asignatura pendiente que necesita ser aprobada cada vez con mayor urgencia. Como señalaba Pedro Oliver, hay que buscar soluciones antes que la solución misma nos dé la única solución. ■

R. G.

EL PROFUNDO SABOR DEL MAR

Un manjar que se debate entre el lujo y el subdesarrollo. Un fruto que sale de las entrañas del mar y que, sin duda, se adereza con el polvo blanco de su plenitud: la sal. Y son precisamente la sal, el agua y la pesca las fuerzas que se unen en una confluencia mágica para conseguir el único alimento digno de señores y plebeyos desde el principio de los tiempos.

Enruta hacia San Pedro del Pinatar, donde reside la mayor parte de la industria salazonera de la región, atravesamos la industria milenaria de la sal, sólidamente implantada, en un enclave centrado por Santa Pola, al sur de Alicante; Murcia y Cartagena.

El paisaje que se divisa a lo largo de la carretera hace pensar al viajero que está adentrándose por tierras norteñas puesto que tan sólo se alcanza a dibujar las enormes montañas de sal blanca que atraviesan el horizonte confundidas, sin duda, por el manto de calima húmeda que cubre de madrugada estas entrañables tierras que bordean el Mar Menor que visualmente imitan a un Mont - Blanc en miniatura. Desde tiempo de los fenicios y mediante técnicas ancestrales los antiguos pescadores salaban la pesca para su conserva y fue así como se creó una primitiva industria del salazón, que evolucionó con el paso de los años pero sin perder jamás su carácter artesanal.

En los últimos tiempos esta actividad ha ido cediendo terreno hasta quedar reducida a enclaves muy específicos. Los

principales problemas son los modernos sistemas de conservación, las capturas de pescado han disminuido de manera alarmante en todo el mar Mediterráneo, y la sal ha encontrado otras formas de comercialización y aplicación, por no hablar de los nuevos mercados euro-

Un poco de historia

Esta industria ubicada, desde sus comienzos, en las localidades marineras de Murcia (El Palmar), Orihuela, San Pedro del Pinatar, Torrevieja. Guardamar del Segura y Santa Pola, ha sufrido la drástica transformación que ha consistido en pasar de la

producción de salazones de absoluta necesidad para aprovisionar a los barcos que surcaban por aquel entonces nuestro Mar Mediterráneo de víveres suficientes para la travesía a producir artículos de lujo y de consumo muy minoritario.

Pero nuestro punto de destino es un enclave muy particu-



«Atunes en descongelación para ser salados»

LOS SALAZONES



«Las técnicas de separación requieren una habilidad especial, digna del mejor de los cirujanos»



«La hueva de mújol es una de las más preciadas en el mercado»



«La mojama tiene que estar un tiempo en el horno de secado»

lar, en nuestro viaje por tierras alicantinas y valencianas nos detenemos en San Pedro del Pinatar y en una empresa significativa en la industria salazoneira de la zona Salazones Diego, «nosotros trabajamos el pescado igual que lo hacían los romanos» nos explica Antonio Martínez Carbonell, jefe de ventas de la empresa a la que se han dedicado varias generaciones de la familia Albadeleio. Desde que su fundador, Diego, pusiera en marcha la empresa instalándose en unos elementales cobertizos edificadas en el playazo de El Mojón, con una rudimentaria y casi artesanal industria de salar el exceso de las capturas de la pequeña flota pesquera pinaterense. La producción se distribuía por la comarca en un principio utilizan-

do carros de aulas, métodos que contrastan con los enormes camiones frigoríficos de hoy en día.

«Antiguamente, tan solo podíamos trabajar pescados de temporada hoy en día podemos trabajar durante todo el año debido a las cámaras frigoríficas», según Antonio Martínez.

Un proceso ancestral

Las huevas en salazón suelen ser las reinas del mercado, de atún, de corvina, de mújol, de merluza, de maruca y de pulpo.

El tratamiento es sencillo, en primer lugar, se descongela, si no es de temporada y se lava con agua abundante; más tarde se clasifica por tamaños y se mete en sal de una a diez horas dependiendo de su tamaño y de la especie. A continuación hay que desalarla con un nuevo enjuague para posteriormente ponerlas en un tamiz, con el objetivo de airearla. Una vez llegado a este punto están listas para llevarlas al secadero que se mantendrá a una temperatura constante y a un nivel muy bajo de humedad.

Hasta hace poco el secado se hacía al aire libre, pero este sistema creaba problemas de higiene. Actualmente con los secaderos de aire frío y caliente es posible controlar hasta el grado de humedad. Pero sigamos con el proceso, porque tras el primer secado con aire frío las huevas ya han tomado consistencia, posteriormente hay que lavarlas de nuevo, cepillarlas una a una para que puedan desprender la mohosidad que hayan adquirido, con lo que quedan listas para el prensado.

Por último, queda la operación más importante, las huevas, perfectamente clasificadas, son depositadas sobre una bandejas lisas de metal que a continuación se colocan en una prensa de torno. De esta forma adquieren las huevas su forma plana y la consistencia adecuada. El tiempo de prensado varía según,

los casos, entre ocho y veinticuatro horas. A continuación vuelven a entrar en el secadero, donde sería revisadas y esta vez vueltas a mano.

Entre las huevas más caras se encuentran las de atún y las de mújol, cuyo precio se ha disparado durante los últimos años, puesto que esta especie ya no se encuentra en el Mar Menor.

El proceso de los Productos preparados en salmuera es relativamente parecido entre los pescados que se tratan con más asiduidad destacan el atún de ijada o de «sorra», la sardina y la anchoa. Todos ellos son productos de mayor consumo y menor precio a excepción del atún de ijada.

El atún de ijada lleva varios meses de curación. En la poca de captura, sobre mayo y junio, los trozos se introducen en barriles de sal y se dejan madurar hasta Navidad es entonces cuando se suelen poner a la venta.

Los atunes óptimos para salar deben tener unos sesenta kilos de peso.

Pero en el caso del bonito es otro cantar. En nuestra visita por las instalaciones de la fábrica descubrimos algún que otro bonito, pero pocos porque «este año es imposible encontrar bonitos, tenemos algunos localizados por Algeciras, pero muy escasos para poder hacer frente a la demanda de la campaña navideña que este año se presenta difícil puesto que se calcula que la demanda se multiplicará por un 200 por cien, algo que nos va ser imposible cubrir», según nos comenta Antonio.

Generalmente, los bonitos llegan de los Puertos del Estrecho del Cantábrico y una parte importante llega de los mares africanos. Cada pieza se abre en canal y se le propinan unos cuantos cortes longitudinales separando y sin que se suelten los dos lomos y los dos vientres. Los cortes deben de llegar hasta la misma piel con una exactitud digna del mejor de los cirujanos, puesto que jamás debe de atravesar-



«La mojama tiene que secarse a temperatura constante y con un nivel muy bajo de humedad»



«Detalle de la técnica de desmembramiento de un atún para su posterior salado»



«Los artesanos desgarran los gigantescos atunes con técnicas ancestrales»

se. Puesto que si no sería muy difícil dar el punto de curación exacto. Una vez partido se atraviesa con una caña para que el pescado se mantenga abierto y listo para ser secado. Las únicas máquinas que existen son las manos de los artesanos del pescado que conocen cada pieza en su longitud exacta. Finalmente los bonitos son introducidos en cajas de madera con sal abundante, donde permanecerán entre uno y seis días, para volver a ser lavado y transportado al secadero,

La sal

Una empresa de estas dimensiones necesita grandes cantidades de sal, «unas doscientas toneladas anuales gastados en la fábrica» cuenta Antonio. La utilizamos básicamente de dos tipos: una sal gorda para salmuera y algo más refinada para el resto de los procesos.

El suministro de sal se efectúa en su totalidad de las salinas de San Pedro del Pinatar en concreto de Cotorrillo, situadas en el espigón natural que cierra por el

norte el Mar Menor, frente al puerto pesquero de Lo Pagán. Se tiene la ventaja de que las aguas del Mar Menor son más ricas en cloruro sódico, situación que beneficia por su rápida evaporación.

Un mercado limitado

Podemos establecer ciertos límites en la venta de los salazones. Por una parte la línea Alicante-Murcia; y por otra, la línea Murcia-Almería. Lo curioso, es que fuera de las regiones donde se produce, los salazones son prácticamente desconocidos, a excepción de la mojama. Quizá sea debido a que resulta ser un producto delicado, de no observarse las mínimas normas de conservación ya que puede perder pronto sus cualidades.

Otra de las razones de su minoritario consumo se debe, sin duda, a que suelen alcanzar precios prohibitivos, sobre todo las mojamas de calidad, las huevas de bonito fresco y las huevas de atún que pueden llegar a alcan-



«Las mujeres realizan el último proceso de envasado al vacío para su venta en mercados más lejanos»



«Los lomos de atún emparedados entre abundante sal gorda»



«Los lomos de atún emparedados entre abundante sal gorda»

zar con facilidad las quince mil pesetas el kilo. En el resto de las especies influyen las dificultades de conservación y el desconocimiento de su existencia. Aunque en los últimos años se observa un mayor aumento en la demanda nacional como Jan y Albacete; sin olvidar a Japón como mayor cliente internacional.

En Murcia, Valencia y Alicante constituye el mercado casi exclusivo para los salazones que se toman como aperitivo y acompañadas de tomates frescos y habas tiernas crudas.

Pero no todo resulta positivo, según Antonio Martínez el gran problema por el que atraviesa el sector en la actualidad radica en la poca materia prima existente que obliga a importar pescado EEUU, Japón y Golfo de Méjico.

Entre los salazones de pescado más comunes se encuentran la diversa variedad de huevas, la mojama que se trata del lomo salado y curado del atún, el marrajo, los pescados abiertos como el bonito y el capellán, el Buedell o tripa de bonito sometida al secado que alcanza precios relativamente altos debido al poco peso de las vísceras, las sardinas, las anchoas y el atún de ijada, muy estimado.

Definitiva, un nuevo mundo enriquecedor y poco conocido que nos desvela las entrañas del Mar Menor. Unos productos marinos que nos hablan de antiguos barcos de vela latina y que desde los antiguos albores de la historia, allí por tiempos de los mastienos —que habitaron antes que los cartagineses de Asdrubal Barka en la prodigiosa ensenada de Cartagena— ya conocían las técnicas de preservar el pescado mediante el salado. Desde aquel entonces hasta nuestro días la región levantina y murciana ofrece al viajero la posibilidad de degustar aquellos manjares que nos ofrecen sin duda todo el sabor de nuestro mar. ■

Texto y fotos
Rosa RUIZ ARAGONES

España pide a Italia mayor control

REDES PARA LA POLÉMICA



Tras las expectativas creadas por la decisión italiana de poner fin al uso de redes de deriva en el Mediterráneo, lo cierto es que la polémica sigue presente en torno a este arte de pesca. Por un lado, porque el Plan presentado por Italia resulta ambiguo y no asegura su erradicación, por otro lado, porque sus barcos siguen faenando con redes de más de 2,5

kilómetros de longitud, como lo corroboran tanto las inspecciones realizadas por el buque fletado por la Comisión Europea, como por el barco destacado en estas aguas por la organización Greenpeace. España ha pedido al Gobierno italiano un mayor control sobre los pesqueros que utilizan redes de deriva en el Mediterráneo.

El Gobierno italiano se comprometió a eliminar las redes de deriva del Mediterráneo y a elaborar un plan encaminado a tal fin. Las expectativas abiertas por este anuncio que hicieron público, el pasado mes de julio, el ministro de Pesca Michele Pinto y la comisaria de Pesca de la Unión Europea, Emma Bonino, y del que se dió cumplida información en el anterior número de MAR, se han visto defraudadas en buena medida al conocerse el contenido del Plan. Y es que los aspectos más importantes o no se especifican o ni siquiera se mencionan, centrándose en la relación de los incentivos económicos que corresponderán a los rederos que abandonen su actividad.

El Plan, por lo tanto, va dirigido a los armadores que deseen cambiar de arte de pesca o abandonar la actividad pesquera, informando de cómo se van a distribuir los 35.000 millones de pesetas en ayudas para armadores y pescadores. La aplicación de estas medidas es voluntaria, por lo que *aquellos armadores que deseen seguir faenando con redes de deriva podrán hacerlo*. Se señala que estos pesqueros estarán sometidos a una mayor vigilancia



para asegurar que se aplique el Reglamento comunitario (2,5 km. de longitud). Sin embargo, no se especifica qué medidas de control van a aplicarse. Y de todos es sabido el poco control ejercido por las autoridades italianas sobre las 670 embarcaciones que utilizan este arte de pesca. Para empezar, los datos sobre la flota de rederos incluidos en el Plan no coinciden con los datos aportados previamente por la administración italiana.

Durante el presente año, el buque de inspección pesquera «Northern Desire», fletado por la Comisión Europea, ha confirmado ese «poco control» ya que, de las 16 embarcaciones inspeccionadas, 15 lo hacían con redes ilegales. A este número habría que añadir los diez rederos localizados por el buque de Greenpeace «MV Arctic Sunrise» al Norte de Sicilia con redes de más de doce kilómetros.

Un Plan sin plan

Al analizar el Plan italiano la primera conclusión es que no presenta ningún plan para desmantelar esa flota redera, salvo los incentivos económicos antes mencionados. Ello viene a reforzar la idea de que las medidas

En el Plan italiano no se especifica qué se hará con las redes, ni quién, cómo y cuándo controlará a la flota italiana y sancionará a aquellos pesqueros que sigan utilizando redes ilegales.

La ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, ha dirigido un escrito a su homólogo italiano para que incremente el control sobre los rederos en el Mediterráneo.



anunciadas por Italia responden a las presiones de la Comisión de Pesca de la UE y de EE.UU., tratando de ganar tiempo mientras en la práctica todo sigue igual.

Así, una de las principales preocupaciones que expresaba a esta revista Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace, sobre el destino que se darían a las más de tres mil toneladas de red de que dispone esta flota, el Plan no especifica nada. *No se especifica qué se hará con las redes*—señala la citada organización ecologista—, *ni si éstas van a ser confiscadas o no, o si las ayudas económicas que recibirán los armadores se concederán exclusivamente a cambio de la entrega de las mismas. Este es un aspecto crucial para evitar que las redes sean reutilizadas o vendidas a otras flotas.* Miembros de la Comisión Europea comparten la opinión de que la entrega de las compensaciones económicas debería estar totalmente condicionada al decomiso y destrucción de las redes.

Otro de los puntos a los que la organización Greenpeace otorga especial importancia es a qué métodos de pesca van a reconvertirse los rederos y a qué pesquería van a dedicarse. Al no establecerse en el Plan cómo van a solucionarse los problemas generados por la pesca destructiva, *existe el peligro de que algunos buques utilicen otros sistemas de pesca no selectivos, por lo que los problemas generados por las redes de deriva se desplazarían a otras pesquerías.* El palangre de

superficie no sería una solución aceptable por Greenpeace, ya que la pesquería del pez espada da muestras de sobreexplotación, como tampoco el que esta flota se dedicara a la pesca del atún rojo. El problema de esta pesquería se vería agravado, ya que la Comisión para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ha pedido a los países pesqueros que disminuyan sus capturas en un 25 por ciento.

A tenor de lo señalado anteriormente, y si gran parte de la flota decide seguir faenando con redes de deriva, resulta al menos razonablemente dudoso pensar que la administración italiana vaya a realizar un control riguroso de su flota para evitar la utilización de redes de más de 2,5 kilómetros (una longitud que, como ya se ha insistido en numerosas ocasiones, no resulta económicamente rentable). Por otra parte, los casos de incumplimiento del Reglamento comunitario siguen a la orden del día. Además de los ya señalados, cabe resaltar el enfrentamiento producido entre una veintena de barcos «marrajeros», con base en puertos del sureste español dedicados a la captura del pez espada con palangres de superficie, con dos pesqueros italianos que faenaban con redes de hasta doce kilómetros a 50 millas al sur de Cabrera. La acción, que estuvo apoyada por un barco de Greenpeace, se saldó con una pequeña escaramuza sin graves consecuencias, pero que motivó la huida de los barcos italianos y la captura parcial de sus redes.

Este enfrentamiento llevó a que la ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, dirigiera un escrito a su homólogo italiano para que incrementara las medidas de control sobre los barcos con redes de deriva que faenan en el Mediterráneo, así como disponer un aumento de la vigilancia de los barcos que operen dentro de nuestras aguas territoriales. ■

Raúl GUTIERREZ

Encuentros europeos para una pesca responsable

La localidad francesa de Bègles acogerá, los días 17 y 18 de octubre, los «Primeros encuentros europeos para una pesca responsable». Organizados por Europe et Environnement, con la iniciativa del alcalde de esa localidad

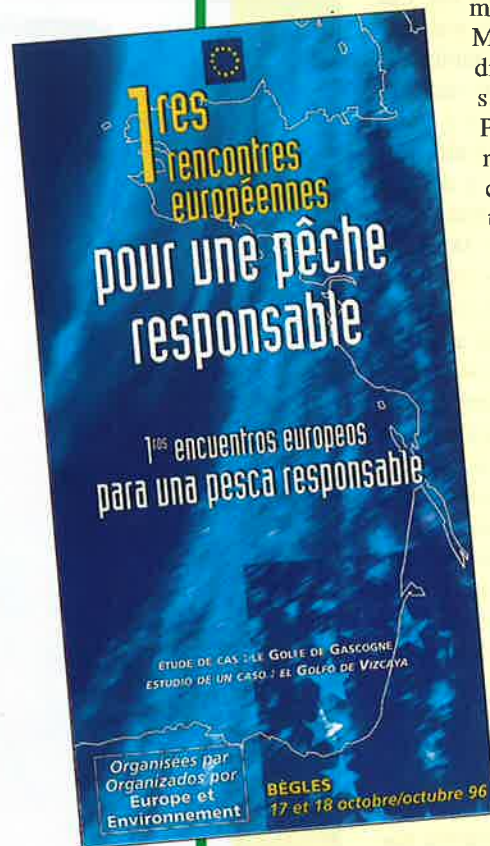
y diputado al parlamento europeo Noël Mamère, y presididos por la comisaria europea de Pesca Emma Bonino, en estos encuentros se debatirán cuestiones como: «¿Los recursos del mar son inagotables?»; «Pescadores y pesca: ¿Cuál es su futuro?»; «¿Qué hacer y qué medidas aplicar?».

Además de Noël Mamère y Emma Bonino, intervendrán como conferenciantes Bernard Uguen, del Ministerio del Medio Ambiente de Francia, y Esteban Olaizola, presidente de la Cofradía de Fuenterrabía, entre otros. Además, se contará con el testimonio de pescadores desde la costa de Galicia hasta la de Bretaña y de expertos europeos.

Estos encuentros forman parte de una trilogía en que se analizarán las situaciones en el Golfo de Vizcaya—objeto de estos Primeros encuentros—, el Mediterráneo y La Mancha, Mar del Norte y Báltico.

Los interesados en profundizar en el contenido y organización de estos encuentros pueden llamar al teléfono 07-33-56 92 97 97. ■

R. G.



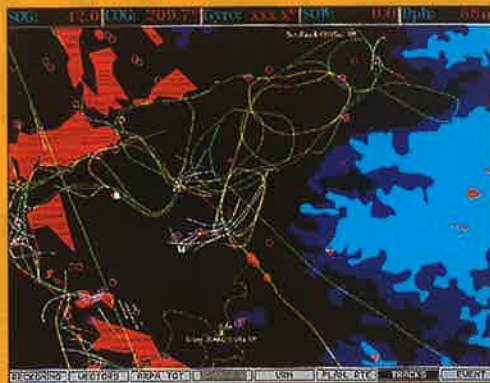
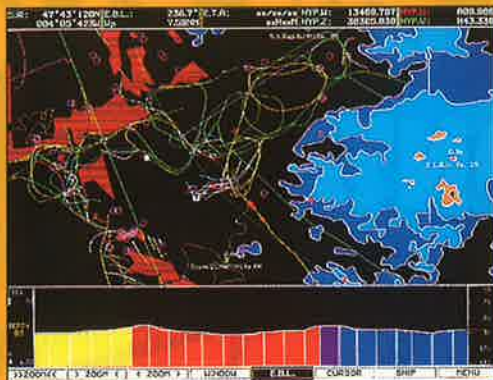


SODENA

TURBO 2000

Un plotter para el futuro

Fácil de usar, flexible y poderoso.



SINAVAL

PABELLON 1
STAND A-21

La captura es la prueba...

DISTRIBUIDORES:

HISANOVA MARINE CANTABRIA, S.A.L.
Argentina, 7 • 39008 SANTANDER
Tfno: (942) 23 61 83 Fax: (942) 23 76 15
Internet E-Mail: Hispanova@Bitmailer.Net

HIDRONAV
E.S.M.
RADIOPESCA
H.R.E.
E.R.N.
H. M. CORUÑA
RADIOPESCA

VIGO
VIGO
VIGO
MARÍN
RIVEIRA
LA CORUÑA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

986.22.39.10
986.23.72.63
986.20.13.11
986.89.00.77
981.87.27.08
981.23.11.22
928.22.10.00

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

Mapsa S.L.
MAQUINARIA NAVAL

C/. Virgen de Nuria, 21.
Tel y Fax (93) 870 94 00
08400 GRANOLLERS (Barcelona)

Si desea recibir más información sobre nuestros productos rellene el presente cupón marcando con una cruz el apartado que le interese y envíelo a:

MAPSA, S.L. C/. Virgen de Nuria, 21
08400 GRANOLLERS (Barcelona)

NOMBRE

BARCO

DIRECCION

POBLACION

PROVINCIA

Envíenme información sobre

- Ganchos, giratorios
- Puertas hidrodinámicas
- Máquinas para cable
- Máquinas para malleta y arte
- Máquina compacta
- Máquina para mariscar
- Máquina para cerco
- Bombas hidráulicas, embragues
- Servo-timones
- Grúas
- Tomas de fuerza. Multiplicadoras, reductoras
- Otros

Nimbus

Fabricado artesanalmente,
será escuela de patrones

EL BARCO QUE BAJÓ DE LA MONTAÑA



Visto de cerca es un barco más de los muchos que atracan en el Port Vell barcelonés. Un velero de 12,65 metros de eslora y 4,40 de altura, que acaba de ser botado después de una larga y aventurera peripecia. Es su aventura lo único que le diferencia de sus compañeros de atraque. Una aventura, sólo a medias secreta, y una circunstancia poco común: ha pasado doce años varado en tierra antes de hacerse a la mar. Varado en la montaña, para ser exactos.

Concretamente en una masía del término de Tagamanent, entre el Fígaro y Aiguafreda, a 500 metros de altura, cerca de Vic en la parte alta de la provincia de Barcelona que mira de cerca a los Pirineos. Allí fue construido por Domingo Casamayor

cuando tenía doce años menos y soñaba con una vida aventurera recorriendo todos los mares del mundo. Domingo siempre ha intentado conjugar su profesión de técnico de control de calidad en la construcción con una arraigada vocación de lobo de mar. Pensó en dar la vuelta al mundo con su propio barco y se puso manos a la obra. «*Es una cuestión de dinero, o tienes muchos millones y encargas el proyecto a un astillero, o te lo haces tu*». La diferencia, según sus cálculos, puede estar entre los 35 millones de coste en astillero, o cuatro si uno está dispuesto a aceptar el reto de hacerlo por sí mismo. Domingo asegura que «*hacer un barco no es una cosa complicada*», sino que «*está al alcance de cualquier persona mañosita*» que sepa interpretar los planos y disponga de tres o cuatro horas diarias y un espacio abierto donde trabajar.

La elección del emplazamiento para su particular astillero fue casual. Los ocupantes de la masía le cedieron el espacio para su trabajo y le garantizaron la tranquilidad suficiente para llevarlo a cabo. Al contrario que los carpinteros de ribera, Domingo no precisaba talar árboles para construir el casco. Se procuró la materia prima, fibra de vidrio y resina para la construcción del casco en los distribuidores convencionales. Con ello y con los materiales y útiles allegados en el mercado de ocasión fue montando, como si de un rompecabezas se tratara, su velero.

Ahora bien, «Nimbus» es un barco aventurero pero no indocumentado. Tiene todos sus papeles en regla y, a pesar de su origen rural, puede codearse con cualquier prototipo marinero surgido de los astilleros tradicionales. La esbeltez de línea y su

Se trata de un sueño largamente acariciado, que ha tardado doce años en hacerse realidad. Un sueño que, como las nubes, ha nacido en la montaña. Pero no es una nube; aunque de ellas haya tomado el nombre, sino una embarcación. «Nimbus», con vocación de horizontes marinos, ha cruzado caminos y pueblos para llegar a la mar.



Recientemente, Domingo Casamayor volvió a replantearse sus viejos sueños y decidió que éste era tan buen momento como otro cualquiera para hacerse a la mar. La caída del precio de los amarres, tras la apertura del Port Vell de Barcelona, rehabilitado coincidiendo con los Juegos Olímpicos de 1992, terminó de animarle. El problema se presentaba a la hora de trasladar el velero. No era exactamente la expedición de Orellana, acarreado el buque a hombros de los marineros por trochas y veredas, pero había que superar no pocos obstáculos. El primero, sacar el barco de su astillero de secano. Hubo que podar una higuera y un pino para desbrozar el camino hasta la carretera. Del resto se encargó una empresa de transportes especiales que hubo de sortear las dificultades de una carretera de montaña, poco habituada al paso de artefactos marinos de este porte. Finalmente, a mediados de junio, el «Nimbus» divisaba el mar desde uno de los muelles del puerto de Barcelona. Quedaban por ajustar algunos elementos, montar el mástil, y dar los retoques finales. El tiempo justo para que el velero se acostumbrara al nuevo escenario antes de hacerse a la mar. Al verlo junto a otras embarcaciones con un denso cuaderno de navegación, Domingo respiró satisfecho. *«Se le muy simétrico y marinero».*

A poco de llegar, la Asociación de Patronos de Yate propuso a Domingo alquilar el velero para impartir clases de vela en el Port Vell, propuesta que ha aceptado encantado. *«Siempre es agradable saber que el barco que yo he hecho sirve de escuela para otros navegantes»*, explica Casamayor, *«pero la idea es marcharme por ahí»*, advierte, *«de momento recorrer el Mediterráneo y luego, ya se verá».*

Con un barco de este tipo, al que se le ha acoplado un motor de 65 caballos de potencia, *«se puede ir a cualquier mar»*, afirma Domingo Casamayor. Al Caribe, por ejemplo, apunta el nuevo armador, *«donde hay un montón de islas en las que te puedes pasar un año».* Lo cual, si bien se mira, no está mal para empezar. ■

Mery VARONA

Fotos:
Néstor ALONSO



aire marinero se lo debe al toque de Javier Soler, diseñador de astilleros, que fue quien trazó los planos —una variante ligeramente modificada de un modelo Atlas 1200— que Domingo Casamayor siguió fielmente, con la ayuda ocasional de su hermano Javier.

La construcción quedó concluido hace doce años. Pero para entonces Domingo se había casado y consideró que ese no era el mejor momento para emprender su periplo marítimo. Luego vinieron los hijos, un chico y una chica que ahora tienen nueve y siete años, respectivamente, y así fue como se ralentizaron los proyectos. El barco, entretanto, ha permanecido varado en tierra firme. El alto precio de los amarres, por entonces alrededor de doce millones anuales para una embarcación como el «Nimbus», desalentó cualquier intento de botadura.



MINEA FERRONET

es un poderoso eliminador de óxidos, que soluciona de forma cómoda y sencilla la limpieza de óxidos de todas las superficies. Con su uso se evita el tener que repintar continuamente las zonas dañadas por el óxido.

MINEA FERRONET

Is a powerful rust remover that solves in a simple and convenient way, the cleaning of rust on all surfaces. When using it avoids to repaint continually the zones damaged by the rust.

**SOLICITELO
A SU PROVEEDOR
DE EFECTOS NAVALES.**



Tel. (972) 23 26 11 GIRONA (España)



Simposio sobre túnidos en las Azores

ICCAT evalúa sus métodos de trabajo

La reunión tenía por objeto evaluar los métodos de trabajo de ICCAT, cuando acababan de cumplirse los veinticinco años de existencia de este organismo encargado de dictar las normas para la gestión de las pesquerías de túnidos en el Norte. Al encuentro asistieron 126 representantes de 29 países quienes analizaron el pasado, el presente y el futuro de la Comisión. «Se trataba de reflexionar sobre lo que ha hecho, dónde está y hacia dónde ha de orientarse la Comisión en los próximos años», según declaraciones a MAR del doctor Miyake, secretario del Simposio.

En una mirada al pasado, Miyake recordaba que partiendo de cero ICCAT ha ido introduciendo medidas de gestión de los recursos que han permitido mantener las pesquerías de túnidos en niveles razonables de explotación no sólo con arreglo a criterios biológicos y económicos sino, especialmente desde hace cinco años, atendiendo a criterios de protección medioambiental y socioeconómicos. «En los últimos años se ha admitido que en la gestión de los recursos ha de tenerse en cuenta no sólo aspectos biológicos sino medioambientales y socioeconómicos, lo que ha llevado a defender el concepto de pesca responsable», explicaba Miyake a MAR. En su análisis sobre la situación actual, los asistentes al Simposio constataron «que la dirección de la investigación es la correcta y las orientaciones formuladas son las adecuadas, ahora es necesario ver cómo se puede mejorar el proceso, agilizar el acceso al mismo», añadía el secretario ejecutivo adjunto.

La Comisión, constataron también los asistentes al Simposio, tiene pocos medios para encarar todas las líneas de ac-

Científicos de veintinueve países que participaron en el Simposio sobre Túnidos convocado por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún, ICCAT, evaluaron positivamente los métodos de trabajo de la Comisión y reiteraron la necesidad de establecer criterios de pesca responsable para la gestión de los recursos.

tuación que serían necesarias. «Es necesario revisar la contribución de los países miembros», advertía Miyake, «contribución no sólo de dinero, sino de tiempo, de personas y también de la industria».

ICCAT es una organización intergubernamental constituida en 1970, formada por 22 países

críticos y conclusiones del Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SRC) son analizados después por la Comisión, que es la encargada de establecer las orientaciones para la adecuada gestión de los stocks. En general, estas directrices tienen que ver con el esfuerzo pesquero y se traducen en el esta-



con intereses en la captura de túnidos: Angola, Benín, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Costa de Marfil, Corea, España, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Guinea-Conakry, Japón, Marruecos, Portugal, Santo Tomé y Príncipe, Sudáfrica, Estados Unidos de América, Rusia, Uruguay y Venezuela. Su Comité Científico es el encargado de evaluar la situación de cualquiera de las 26 especies de túnidos objeto de interés pesquero. Los

blecimiento de cuotas o niveles de capturas. En el caso del atún rojo, una especie amenazada por la sobrepesca, ICCAT estableció en 1992 la obligatoriedad de un «Documento Estadístico» para las transacciones de los países miembros donde se especifica dónde, cuánto y por quién se pesca. En 1994 la Comisión fijó cuotas para el pez espada con el fin de reducir la presión sobre esta especie en la zona del Atlántico Norte.

Dimisión del secretario general

Las conclusiones del Simposio sobre túnidos serán trasladadas a la asamblea general de ICCAT que se celebra anualmente en el mes de noviembre en Madrid. Para entonces, la asamblea deberá decidir si acepta la dimisión presentada por el secretario ejecutivo de la Comisión, el español Antonio Fernández, y en caso afirmativo, nombrar a su sucesor en el cargo. Fernández es el segundo secretario ejecutivo en la historia de ICCAT, cargo al que accedió en 1991 y en el que sucedió a Olegario Rodríguez, un veterano de la institución que había permanecido desde su constitución. El todavía secretario ejecutivo ha justificado su dimisión en razones personales.

España tiene una presencia destacada en ICCAT ya que, además de la secretaría ejecutiva, que siempre ha estado en manos de un español, en la actualidad también la presidencia ha sido encomendada al español Rafael Conde de Saro, elegido en 1995 para un mandato de dos años. Aunque en el momento de su elección Rafael Conde era director general de Recursos Pesqueros, cargo en el que ha sido sustituido por José Ramón Barañano, el nombramiento no está vinculado al cargo sino que se hace a título personal. A expensas de la decisión que en esta materia adopte el Gobierno, se cree que Conde de Saro agotará su mandato, ya que de lo contrario España perdería la representación en un organismo intergubernamental cuyas decisiones tienen notable repercusión. ■

M. V.

Programa Nacional de Ciencia y Tecnología Marinas

CONOCER, PROTEGER Y GESTIONAR LOS RECURSOS DEL MAR

La administración española ha diseñado un programa nacional de investigación de Ciencia y Tecnología Marinas en el que intervendrán conjuntamente el Instituto Español de Oceanografía y el Centro de Investigaciones de Ciencia y Tecnología. A través de siete líneas de actuación el programa estudiará la evolución del océano y su interacción con la costa y permitirá afrontar con una mayor base científica cualquier acción posterior la protección del ecosistema una explotación más racional de los recursos o cualquiera otra.

El programa de Ciencia y Tecnología Marina pretende responder a las necesidades de la sociedad española relacionadas con el conocimiento científico, uso sostenible y preservación del medio marino. Por esta razón se promoverá especialmente la investigación que, siendo relevante internacionalmente, se dirija a la resolución de problemas concretos, de repercusión social e interés científico y económicos.

Algunos de los problemas ya identificados, que requieren actuaciones decididas y que reclaman investigación científica y tecnológica se refieren a las repercusiones de las actividades humanas en el medio marino: vertido de productos tóxicos, almacenamiento de sustancias no reciclables, erosión en la franja costera; sobre-explotación de los recursos naturales, cambios climáticos, soporte de instalaciones de importancia vital: telecomunicaciones y otros sistemas; recuperación de marismas y zonas deltaicas y estuarios.

Objetivos

El objetivo científico-técnico del programa persigue



consolidar una actividad investigadora de calidad, aunando esfuerzos y optimizando el rendimiento de los medios técnicos e instalaciones disponibles, y a la vez aplicar los conocimientos científicos a la solución de problemas concretos, a fin de favorecer un mayor desarrollo tecnológico, potenciar una mayor cooperación con los sectores industrial y de servicios, establecer unas fuentes de información de calidad esenciales en actuaciones industriales y definir mejores criterios para la gestión integrada del medio marino.

El programa, en suma, permitirá conocer con antelación la evolución del medio marino, tanto en la franja costera

como en mar abierto, lo que a su vez facilitará el desarrollo tecnológico en ese ámbito. Su éxito depende tanto de la capacidad de la comunidad científica de producir resultados científico-técnicos competitivos en el ámbito internacional, como de la existencia de receptores de esas investigaciones, tanto en el sector privado como público.

Los objetivos del programa CYTMAR se desarrollarán a través de siete grandes áreas: Predicción oceánica, procesos biogeoquímicos y flujos de materia y energía, estudios litosféricos y registro sedimentario en márgenes continentales, investigación de la franja costera, recursos vivos, acui-

cultura marina y desarrollos tecnológicos.

Predicción oceánica

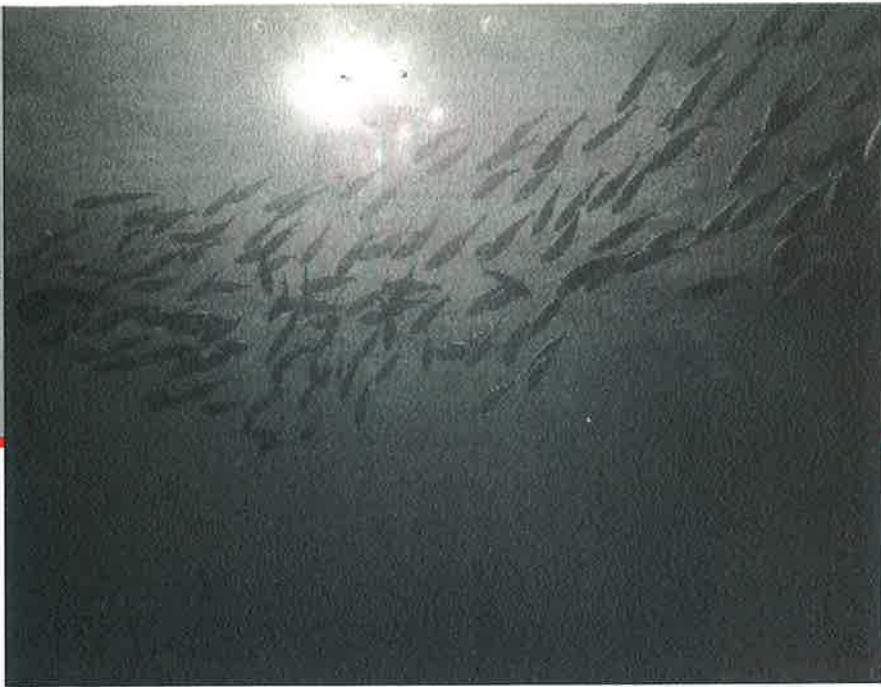
El programa atribuye una gran repercusión a la investigación oceánica. «El final de la década de los noventa vendrá marcado por la generalización de los estudios del llamado “tiempo oceánico” que lleva asociada una fuerte componente de desarrollo tecnológico», se asegura desde el campo investigador. La aplicación de los estudios sobre la variabilidad espacial y temporal de los mares y océanos tiene mucho que ver con el cambio climático y con la protección del océano costero.

Las estructuras características del «tiempo oceánico» (un ejemplo de las cuales son los remolinos o filamentos) son difíciles de detectar con los medios tradicionales de observación y afectan de forma significativa a todo el ecosistema marino.

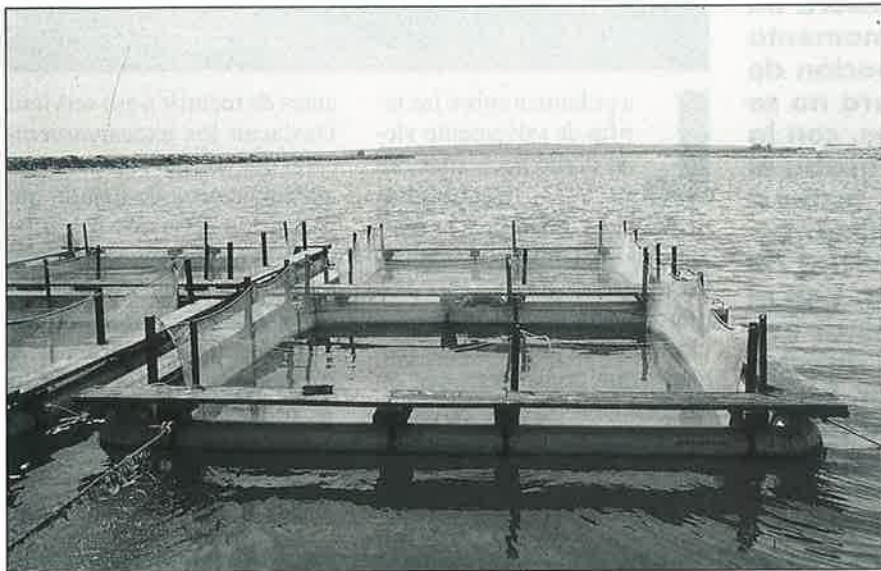
Recursos vivos

Siendo todos los objetivos del programa de gran alcance y estando, además, estrechamente relacionados entre sí, destacan por su repercusión más inmediata y por su trascendencia social aquellos que tienen que ver con los recursos vivos y la acuicultura marina. Una respuesta satisfactoria en estas líneas de investigación podría aliviar el momento de incertidumbre que vive el sector pesquero español.

Los fines de ese área de estudio se orientan hacia el conocimiento de los ciclos vitales de las especies explotadas, el



El programa permitirá conocer con antelación la evolución del medio marino tanto en la franja costera como en mar abierto.



■ **Una respuesta satisfactoria en la investigación de recursos vivos podría aliviar el momento de incertidumbre que vive el sector pesquero español.**

■ **En acuicultura se persigue mejorar la eficiencia productiva de las especies cultivadas y a diversificar la oferta poniendo en cultivo nuevas especies.**

efecto de las actividades extractivas sobre el ecosistema marino, la influencia de las variables ambientales sobre los recursos vivos y los aspectos socioeconómicos que inciden en la explotación de los recursos. La localización de recursos vivos de posible interés comercial y el desarrollo de modelos predictivos de la evolución de las poblaciones explotadas son algunas de las conclusiones de interés práctico para el sector.

Acuicultura marina

En el emergente sector de la acuicultura marina, la línea de investigación se dirige, por un

lado, a mejorar la eficiencia productiva de las especies cultivadas hasta ahora (rodaballo, lubina, dorada, mejillón, ostra plana y almejas finas y babosa), a fin de mantener los mercados y por otro, a diversificar la oferta poniendo en cultivo nuevas especies y desarrollando nuevos sistemas de cultivo en el mar.

Capítulo especial merece el cultivo del mejillón, segmento en el que España produce del orden de 200.000 toneladas y ocupa el primer puesto en el ámbito europeo, que en los últimos tiempos está atravesando por una situación de cierta crisis derivada de la saturación de mercados y de la incidencia de las mareas rojas. La investigación en este caso se propone

una acción movilizadora, en colaboración con el propio sector, que podría dar lugar a un proyecto integrado. Las actuaciones se encaminarían hacia el estudio de la biología reproductiva, época de puesta, comportamiento reproductor, reclutamiento de semilla en el medio natural, a fin de asegurar el suministro de semilla que permita mantener las producciones potenciales, y el control de toxina y mareas rojas, con el fin de mejorar la calidad sanitaria del producto.

Finalmente, el programa CYTMAR incluye una línea de investigación de desarrollos tecnológicos orientados hacia la ingeniería de costas, construcción naval, control de navegación,

tecnologías pesqueras, comunicaciones, desarrollo de sistemas expertos que faciliten la gestión, el almacenamiento y distribución de datos, y de sistemas de medida de parámetros oceanográficos.

El objetivo no temático del programa CYTMAR es mejorar la coordinación científica nacional, incentivar la participación en programas de la UE e incrementar la transferencia de tecnología entre las distintas instituciones públicas y privadas involucradas en el sector de las Ciencias y Tecnologías Marinas. ■

Mery VARONA

LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO TENDRÁ UN REGLAMENTO DE TARIFAS A FINAL DE AÑO

Piden que se analice la situación del salvamento marítimo y se clarifiquen las tarifas.

Al final de 1996 la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo aprobará un reglamento de tarifas, que hasta el momento no estaban establecidas. Desde la creación de SASEMAR, hace tres años, hasta ahora no se disponía de unas tarifas oficiales, con la consiguiente incertidumbre que causaba el desconocimiento de las tarifas en el sector a la hora de utilizar los servicios de salvamento.

Con el fin de eliminar esa laguna, el director de Sasemar, Emilio Martín, ha puesto en marcha un estudio para conocer los precios de mercado y, redactar la nueva disposición tarifaria en función del tipo de barco.

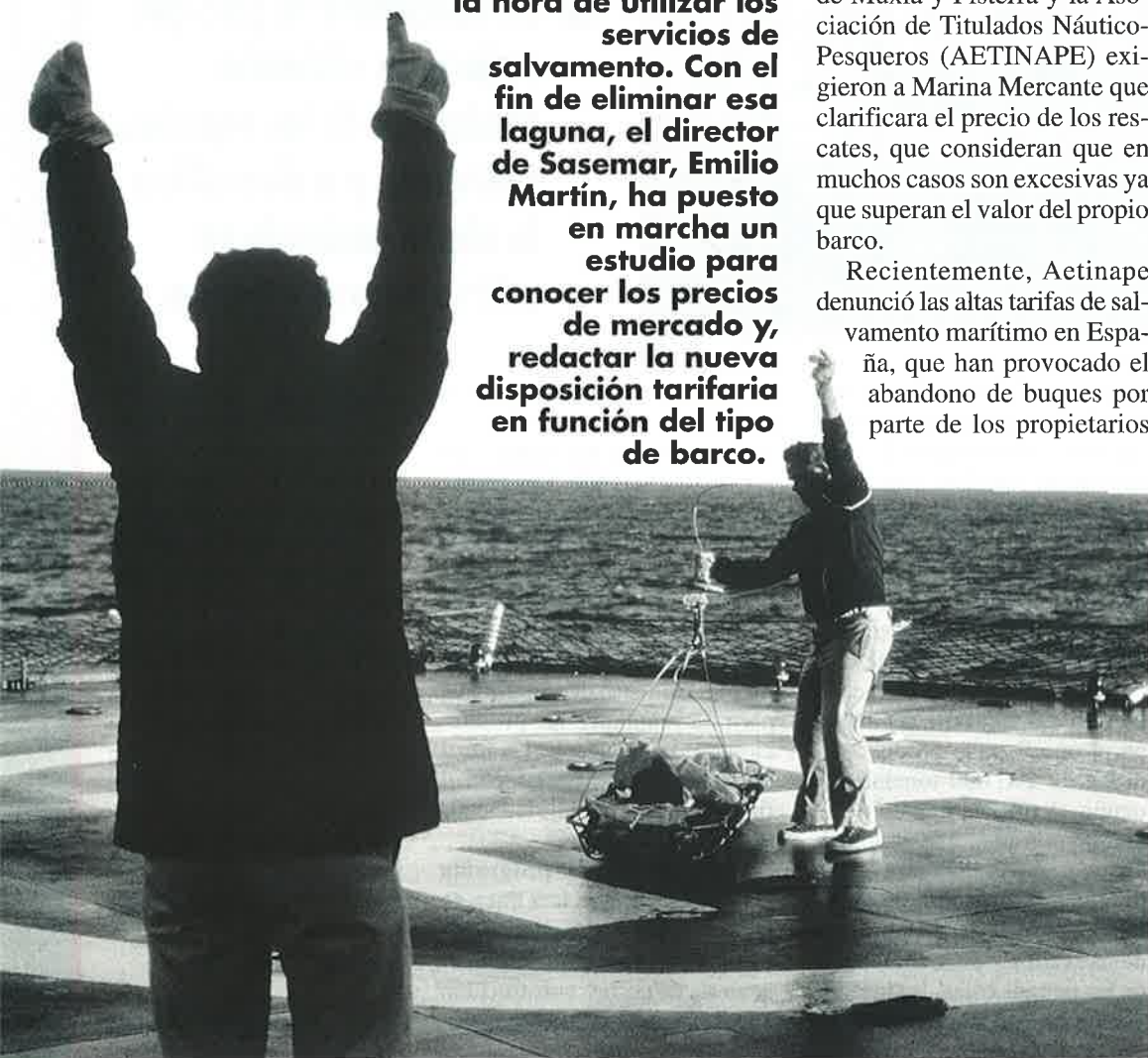


La polémica sobre las tarifas de salvamento viene desde hace años. Ya en 1993, las cofradías de Muxia y Fisterra y la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) exigieron a Marina Mercante que clarificara el precio de los rescates, que consideran que en muchos casos son excesivas ya que superan el valor del propio barco.

Recientemente, Aetinape denunció las altas tarifas de salvamento marítimo en España, que han provocado el abandono de buques por parte de los propietarios

antes de recurrir a ese servicio. Destacan los excesivamente caras que son para las pequeñas embarcaciones de bajura, que pagan los servicios sobre las mismas tarifas que los grandes mercantes. «*Muchos armadores prefieren no utilizar este servicio antes que sufragar las elevadas tarifas. En algún caso se optó por abandonar el buque antes de recurrir a los servicios de salvamento*», afirma el presidente de Aetinape.

José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE, pide que se analice la situación del salvamento marítimo y se clarifiquen las tarifas de salva-



mento. «Queremos llegar a un acuerdo con la Administración para que en España la flota tenga un servicio acorde con sus posibilidades económicas, es decir: regularizarlo en función del tipo de barco», asegura Muñiz. En este sentido, el presidente de AETI-NAPE señala que en Galicia existen dos servicios de salvamento, uno el de la Xunta, soportado por los presupuestos de la Comunidad Autónoma y que es gratuito, y otro el de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, que depende de la Administración Central; «Nos preguntamos porque uno cobra y otro no cuando ambos están sufragados por el Estado», añade el presidente del AETI-NAPE.

Muñiz reconoció que esta situación no es responsabilidad de los actuales directores de Marina Mercante que heredaron el problema de la época anterior.

Reglamento en marcha

El director de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, Emilio Martín, rechazó de plano que Sasemar haya cobrado cifras abusivas por determinados servicios de salvamento marítimo a los pesqueros. Emilio Martín explicó a la revista MAR que

actualmente la sociedad de salvamento carece de tarifas oficiales, aunque se está realizando un estudio muy detallado y se espera que este preparado a final de año el reglamento de tarifas. Señaló que en la actualidad, al carecer de tarifas, la cifra teórica a cobrar está en función de los costes de la operación para los buques mercantes. En el caso de los pesqueros, se cobra la misma cantidad que cubre la póliza de seguros del armador y en el caso de las embarcaciones artesanales, una cifra que éste dentro de las posibilidades económicas del pescador que necesite los servicios.

El director del SASEMAR, Emilio Martín, ha invitado a los titulados náutico-pesqueros, armadores y responsables de los centros de Sasemar en Galicia ha mantener una reunión con objeto de llegar a un acuerdo a este respecto. A pesar de su talante negociable, Emilio Martín, señaló que la mejor solución debe pasar por el hecho de que los armadores suscriban pólizas de seguro, cosa que ya está contemplada en la Ley de Puertos y de la Marina Mercante que contempla la obligatoriedad de tener suscrito un seguro de Responsabilidad Civil. ■

I. O.



**El director de Sasemar
y los responsables del sector
tienen previsto reunirse
para llegar a un acuerdo.**



INCORPORA EL «ALCÁNTARA» EN EL ESTRECHO Y «ALMUDAINA» EN BALEARES

TRASMEDITERRÁNEA

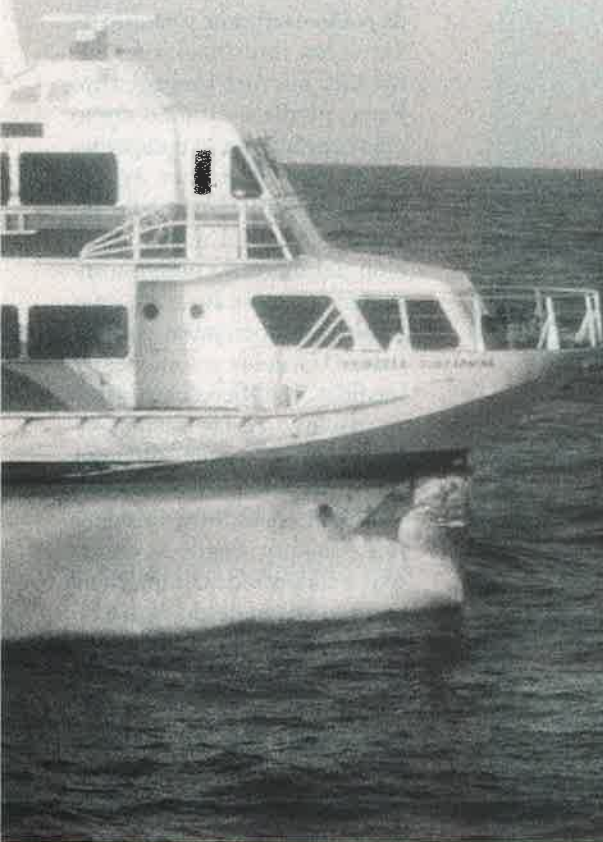
SE ABRE CAMINO EN LA ALTA VELOCIDAD

Trasmediterránea ha obtenido durante el año pasado un beneficio de 1.094 millones de pesetas después de impuestos. Las inversiones realizadas ascendieron a 5.242 millones de pesetas, de las que 4.706 millones fueron para la flota. A lo largo de 1995 se incorporaron a la flota el buque fast ferry «Alcántara» y el «Almudaina» el 1 de junio de 1996 para el tráfico de Baleares. También se han adquirido dos buques de carga «Cala Llonga» y «Cala Fustan» para la filial Naviera Mallorquina, S.A., así como la embarcación rápida «Pez Volador». Por su parte, la plantilla fija a 31 de diciembre de 1995 era de 1.926 empleados, de los que 1.106 son del colectivo de mar y 820 del colectivo de tierra. Respecto al año anterior se produjo una reducción neta de 30 empleados promovida por un plan de jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas.





La novedad más importante fue la incorporación de las embarcaciones de alta Velocidad tipo fast ferry.



Los buques de Trasmediterránea han navegado durante el año pasado más del millón setecientas mil millas, aumentando el 6,6% sobre las realizadas en 1994. En cuanto a los resultados de las sociedades que integran el Grupo Trasmediterránea han sido:

- La naviera Mallorquina, S.A. registró unas pérdidas de 210 millones de pesetas.
- La Agencia Schembri, S.A., registró unas pérdidas de 1.282 millones de pesetas.
- Limadet, S.A., cerró el ejercicio con unas pérdidas de 354 millones de pesetas.
- Navicon, S.A. registró unas pérdidas de 2 millones de pesetas.

Los resultados consolidados del Grupo Trasmediterránea han ascendido a 1.105 millones de pesetas de beneficios, con un importe de la cifra neta de negocios de 44.749 millones de pesetas con un inmovilizado que asciende a 41.036 millones de pesetas.

Inversión en flota

Durante 1995 se han incorporado dos nuevos buques. El 10 de junio entró en servicio la primera embarcación rápida "Alcántara", construida en la factoría de San Fernando, de la Empresa Nacional Bazán y que cubre el tráfico del Estrecho. La segunda unidad, botada el 24 de octubre, fue «Almudaina» que comenzó a operar el 1 de junio del 96.

Estas dos embarcaciones llevan incorporadas una serie de mejoras sobre la primera unidad «Albayzin», y cuyos derechos se cedieron a la firma Buquebus. Estos buques pueden ser clasificados como buques tipo «B», es decir, que pueden efectuar travesías más largas con mayor número de pasajeros.

Respecto a las transformaciones realizadas se han incrementado las áreas de esparci-

miento para el pasaje. También se iniciaron en los buques de la serie Kanguro la primera fase de las obras correspondientes a la resolución M.S.C. (60) sobre estabilidad después de avería, y que serán completados durante los ejercicios 96 y 97.

En los buques «Ciudad de Santa Cruz de la Palma», «Ciudad de Badajoz», y «Ciudad de Palma» se ha modificado la rampa de acceso al entrepuente de turismos, haciéndola móvil, para incrementar la capacidad de la cubierta garage de carga pesada.

En el buque Ro-Ro «Ciudad de Burgos» se modificaron los entrepuentes móviles de garage para incrementar la altura disponible para camiones. En este mismo buque se instalaron hélices tipo C.L.T. de alto rendimiento para incrementar la velocidad de servicio a 15 nudos.

Además, se ha iniciado la implantación a bordo de todos los buques de un programa mecanizado de «cálculo de estabilidad» para facilitar en todo momento el estudio de estabilidad de cualquier situación de carga y optimizar la situación de desplazamiento al menor calado y trimado de alta repercusión en los consumos energéticos.

Novedades incorporadas

Durante el año pasado la principal novedad fue la presencia por primera vez de las embarcaciones de alta velocidad tipo Fast Ferry. Desde el 10 de junio de 1995 se contaba con el «Alcántara», destinado al Estrecho, y desde el 1 de junio de 1996 el «Almudaina» que cubre la línea Tarragona-Palma-Ibiza-Valencia.

Estas dos unidades ayudaron a frenar la tendencia a la baja del tráfico en Baleares, alcanzándose prácticamente el mismo número de pasajeros y de vehículos que en 1994, y en el Estrecho a superar el número de pasajeros transportados por la Compañía en 1994.



El tráfico de pasajeros se mantuvo en las mismas cifras que en el 94 gracias a tarifas promocionales en Canarias y a la incorporación de las nuevas embarcaciones tipo fast ferry.

La línea Tarragona-Palma-Ibiza-Valencia, realizada por el fast ferry «Almudaina», desde el 1 de junio de 1996, ha supuesto una auténtica revolución innovadora y tecnológica en el transporte marítimo español.

En Canarias, el Jet Foil recuperó una importante cuota de mercado mediante una adecuada política tarifaria, y el resto de servicios interinsulares, cubiertos por los buques tipo Ferry, perdieron tráfico como consecuencia de la competencia de Fred Olsen entre Agaete y Tenerife, así como de la Naviera Armas. La nueva situación del mercado obligó a introducir en todos los casos unas tarifas promocionales competitivas. Gracias a todas estas medidas, el tráfico de pasajeros se mantuvo en las mismas cifras de 1994, y el de vehículos sólo perdió un 2,8%, casi en su totalidad en la línea Las Palmas-Tenerife, donde ha tenido más incidencia la competencia de Fred Olsen desde Agaete.

En Melilla es donde se ha perdido más tráfico, con una desviación negativa del 13,3% en pasajeros y del 25,1% en vehículos como consecuencia de la presencia de Ferry Marroc en la línea Almería-Nador.



Por el contrario, en el Estrecho se ha superado el tráfico de pasajeros del año anterior en un 5%, y el de vehículos sólo ha perdido un 3,3% a pesar de las dificultades originadas por el conflicto pesquero y por el cierre de la frontera entre Argelia y Marruecos.

En conclusión, los tráficos globales de la Compañía se situaron en 1995 en 3.600.756 pasajeros y 501.269 vehículos, lo que significa 7.218 pasajeros menos (-0,2%) y 37.789 vehículos (-7,0%), que el año 1994.

Estrategia comercial

Durante el ejercicio anterior, Trasmediterránea ha realizado importantes acciones encaminadas a potenciar y afianzar la política y estratégica comercial de la empresa. Durante los meses de verano, de junio a octubre, se estableció la línea Tarragona-Palma-Ibiza-Valencia, con el bu-



que «Almudaina» de la serie Fast Ferry, que ha supuesto una auténtica revolución innovadora y tecnológica dentro del transporte marítimo en España.

También se celebró en 1995 el quince aniversario de la puesta en marcha de los Jet Foil, entre las dos capitales canarias, permitiendo incrementar el número de pasajeros con respecto a años anteriores gracias a unas políticas de promoción y precio. Además, se incrementaron los ingresos por servicios a bordo un 4,75% sobre 1994, destacando el incremento de 50 millones en Restauración.

Los ingresos por fletes correspondientes a la actividad

de carga desarrollada por Trasmediterránea se sitúan en 15.856 millones, de los que 14.239 millones se derivan de las líneas sujetas al Contrato con el Estado y 1.617 millones a líneas operadas filera del Contrato. En términos de unidades de tráfico e incluyendo todas las líneas, se han transportado 2.259.890 metros lineales frente a los 1.892.940 metros lineales del año anterior, lo que supone un incremento del 19,4%.

Formación del personal

La bajas producidas en 1995 unidas a mejoras en tecnología

han permitido aumentar en la productividad, en línea con el proceso de ajuste iniciado en años anteriores. Durante el ejercicio de 1995 se incorporó, por liquidación de su actividad, del personal procedente de la filial Naviera Mallorquina cifrado en 54 empleados en el colectivo de mar y 21 en el de tierra.

A 31 de diciembre de 1995, la distribución de la plantilla es:

Destino/ Personal	Fijos	Eventuales	Totales
Mar	1.106	272	1.378
Tierra	729	3	732
Operario	62	2	64
Portuario	29	0	29
Total	1.926	277	2.203

En la formación de tripulaciones de Fast-ferry se han invertido cerca de 8.000 horas. También se realizaron acciones formativas tendentes a mejorar la cualificación técnica y profesional de las tripulaciones, realizándose cursos fundamentalmente técnicos, lo que repercutirá en una mejora de la calidad y servicio. Cabe destacar la formación impartida en materia de Seguridad. ■

I. OTERO

LA SUBASTA DE PESCO

El papel mediador de las lonjas nace como una necesidad de los propios pescadores, que desde siglos antes se habían agrupado para defensa de sus intereses en «Cofradías de Pescadores».

El objetivo principal de las mismas es no competir en precios entre los mismos pescadores.

Previamente a la existencia de las lonjas cada barco vendía su pesca desembarcada, reteniendo la Cofradía un porcentaje que destinaba al cumplimiento de sus fines. Estas operaciones se hacían individualmente implicando, por una parte, que escapaban del completo control de las Cofradías, y por otra suponía, que al no existir un lugar determinado para la venta de la pesca capturada, los compradores tenían mayor dificultad para conocer la oferta. A esto se añadía que, al no existir ninguna obligación para esperar la arribada del resto de las embarcaciones se podían dar diversas situaciones de descontento, tanto entre pescadores como entre compradores.

Nos basta pensar en dos casos:

- que una embarcación llegara tarde y quedase sin poder vender sus capturas por estar ya saturado el mercado; como consecuencia de la saturación bajan los precios del pescado traído por las últimas embarcaciones que arriban, con lo que éstas, evidentemente, se perjudican.
- que la embarcación del caso anterior fuera la que trajera el mejor pescado, con lo que los compradores quedarían insatisfechos con las compras realizadas por ellos, al efectuarse previamente a la arribada de las últimas.

Para dotar de mayor transparencia, por una parte, al mercado y, por otra, para evitar situaciones de desigualdad que al fin y al cabo perjudicaban alguna vez a todos, se creó un sistema de subasta pública en lonja, en el que por el lado de la oferta, concurrían todas las embarcaciones y por la demanda lo hacían principalmente los arrieros, mesoneros, escabecheros e incluso particulares para su propio consumo.

El sistema funcionaba de la siguiente manera: al final del día se esperaba el regreso a puerto de todas las embarcaciones, se controlaba la entrada del pescado que traían, éste se agrupa según especies, tallas y calidad y se presenta, conjuntamente la oferta de todo el pescado que corresponde a características iguales, consiguiéndose de esta manera que todo el pescado de similar condición se pague a idéntico precio, con lo a ninguna embarcación le perjudica o favorece la distinta hora de arribar a puerto. Igualmente los compradores pueden evaluar toda la oferta conjuntamente e identificar mejor los lotes que son de su interés.

Resulta obvio que no siempre se podría vender todo el pescado mediante subasta, pues las necesidades del mercado no tenían por qué corresponder con una buena marea. Entran enton-

ces en juego los escabecheros y demás profesionales dedicados a actividades como salado o ahumado de pescado, para los que existía un precio final de remate con que el que se adjudicaban los excedentes (algo similar a los precios de retirada empleados hoy día).

Además de hacer más transparente el equilibrio entre oferta y demanda, las Cofradías consiguieron incrementar sus arcas como consecuencia del mayor control de las capturas de sus asociados y por tanto del volumen total recaudado con las comisiones.

La adjudicación de las lonjas de pescado

Una cuestión de completa actualidad es el modelo de la explotación de las lonjas, que tradicionalmente, llevaban a cabo las cofradías, siendo para éstas una fuente importante de ingresos (como hemos dicho percibían un porcentaje del volumen de ventas) gracias a lo que muchas Cofradías han sido capaces de subsistir hasta hoy.

En el caso concreto de Andalucía, la mayoría de los puertos (salvo los Estatales, que prácticamente coinciden con los de las capitales de Provincia), y por tanto de las lonjas, han pasado a depender de la Comunidad Autónoma, pues las competencias sobre ellas han sido transferidas.

La Junta de Andalucía ha realizado fuertes inversiones en la mejora de las infraestructuras pesqueras y ha sacado a subasta la explotación de las lonjas. El canon de explotación se establece, conforme a Ley, como un porcentaje del valor del inmovilizado de las lonjas, tanto de los locales de que disponen, como de las cámaras frigoríficas y otras instalaciones y servicios necesarios. Esto ha hecho que los cánones se incrementen en cantidades a las que muchas cofradías no pueden hacer frente, por lo que su explotación está quedando, unas veces en manos de Organizaciones de Productores, otras de las Cofradías de Pescadores e incluso de la propia Administración, cuando nadie hace ofertas debido a su inviabilidad económica.

No podemos obviar que en la mayoría de los casos son las Cofradías las que están volviendo a hacerse con la explotación de estas instalaciones, pero en aquellos puertos donde no han conseguido su adjudicación, se está poniendo en peligro la propia supervivencia de la Cofradía al dejarle sin su fuente de ingresos más consolidada. Tampoco pueden negarse los grandes esfuerzos que está realizando la Administración autonómica para abaratar los cánones, pues está aplicando los porcentajes sobre las cantidades invertidas por ella y no por el montante total correspondiente a la inversión realmente realizada, al detraer de ella las subvenciones procedentes de programas comunitarios destinados a la mejora y renovación de las infraestructuras pesqueras. Sin embargo está por ver si estos criterios van a ser aceptados o no por otras



instancias superiores. Un ejemplo lo tenemos en la Lonja de Cádiz (este puerto y su lonja son competencia del Estado) ya que la Abogacía del Estado ha recurrido la decisión de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, que calculó el canon de explotación de la forma señalada, al considerar que éste canon debe ser función del monto real de las inversiones efectuadas.

Algunos problemas de la explotación de las lonjas

La estricta regulación del sistema de explotación de las lonjas por parte de las Cofradías causó, en épocas pretéritas, numerosas trabas. Dueso, Mallafre y Serra nos las exponen:

«Con respecto a la idoneidad del actual sistema de subasta en lonja de las

Cofradías, pueden hacerse las siguientes objeciones:

1. Producir fuertes oscilaciones en los precios, dando lugar a la especulación.
2. Fragmenta el mercado ya que muchos puertos que se encuentran dentro de un área geográfica podrían vender en un mismo y único puerto.
3. Imposibilita una previsión en cuanto a la marcha de la empresa.
4. Su obligatoriedad impide acuerdos entre vendedores y compradores.
5. Su obligatoriedad corta de raíz al armador toda posible intervención en el campo comercial, ya que jamás se decidirá a instalar una fábrica conservera, si tiene que comprar su propio producto.»

ADO EN LAS LONJAS



Esto no quiere decir que el actual mecanismo de subastas haya heredado todos los problemas mencionados pues, como señalamos anteriormente, la explotación de las lonjas sale a concurso y estas pueden ser regidas por Cofradías, otro tipo de empresas, asociaciones de armadores, etc.. Por otra parte la afiliación a las Cofradías no es obligatoria, y la pesca de altura no tiene que pasar por subasta en lonja, pues muchos armadores poseen sus propios clientes a los que venden, e incluso hay empresas que poseen sus propias flotas que les suministran el pescado que ellas con posterioridad se encargarán de comercializar congelado y preparado. Por tanto las trabas señaladas se darán, bajo determinadas condiciones, y sólo para la pesca de bajura.

Las subastas

El mecanismo de las subastas, en general, consiste en hacer concurrir oferta y demanda en un mismo lugar, tratando de conjugar los intereses de ambas a través del precio de adjudicación de los distintos lotes que salgan a subasta.

Todo comienza una vez arribadas las embarcaciones a puerto. Estas proceden al desembarco y clasificación de las capturas agrupándolas por especies, tamaños, calidades, etc. Una vez realizadas estas faenas y establecidos los distintos lotes, aquéllos pasan a la lonja, donde se subastarán mediante el llamado sistema holandés que trata de acercar las posturas de las partes mediante un mecanismo de precios a la baja.

Dicho sistema, no nos cabe duda, es de gran arraigo en nuestras costas, como lo demuestra el hecho de las referencias encontradas por el Dr. Erkoreka en antiguas ordenanzas de diversas Cofradías de Pescadores del País Vasco (Lekeitio, 1766; Plencia, 1524; Pasajes de San Juan, Bermeo, Múndacar, etc..).

El mecanismo actual de subasta no difiere en esencia del seguido durante siglos en nuestras lonjas por los pescadores. Según lo establecido será la parte ofertante, o sea los armadores, las cofradías, las cooperativas de mar, etc. Ios que estipulen el precio de salida. Tradicionalmente, y aún en la mayoría de las lonjas, se vocea el precio de cada lote, precio que progresivamente disminuye, hasta que alguien, por la parte demandante, lo considere bueno y se lo adjudique. En otras lonjas se actúa de la misma manera aunque los precios aparecen en pantallas o monitores. Por la parte de la demanda concurren los comerciantes encargados de la venta y distribución y los industriales transformadores o sus agentes. También en algunos casos se admite concurrir a los consumidores.

Los problemas surgen cuando al llegar a un precio determinado todavía no hay comprador y, sin embargo el oferente cree que el precio es ya demasiado reducido. En esos casos éste puede retirar el lote para venderlo por su cuenta, generalmente a comerciantes al por menor.

Además, en algunas ocasiones, los pescadores venden en las lonjas sus cenas, o sea pequeñas cantidades de pescado que le corresponden a ellos en el reparto a la parte. En dichos casos el pescado es vendido directamente al público o a minoristas, restaurantes, etc. Estas ventas no se hacen mediante subasta, sino mediante un sistema de oferta-demanda (fijan un precio y los demandantes les regatean hasta llegar a un acuerdo).

Las subastas en lonja, lógicamente, provocan fluctuaciones en los precios de mercado, lo que conlleva inestabilidad en los precios y la posibilidad de especular con ellos. Son por tanto mecanismos de competencia imperfecta, existiendo de hecho un oligopolio tanto por parte de la oferta como de la demanda. Para evitar estas fluctuaciones la Unión Europea establece un mecanismo de precios que propicie la retirada, la acumulación de stocks, etc. con el doble objetivo final de, por una parte, que los precios sean más estables en los mercados y, por otra, que los pescadores puedan mantener su poder adquisitivo.

Finalmente, y a modo de resumen asumimos las palabras de Varela La fuente podemos decir que «el canal comercial tradicional comienza con la subasta en lonja, una rápida salida para productos perecederos, pero un encajamiento para los productores cuando se acude en situación de debilidad relativa (dispersión y desorganización de la oferta). Los asentadores centrales constituyen el mayor núcleo de absorción de pescado y, consiguientemente, el mayor po-

der en la determinación de precios y orientación de la oferta. Para ciertas especies la industria de transformación cumple un papel semejante. Otro tipo de acuerdos comerciales previos a la subasta disminuirían el riesgo, pero no cambiarían las relaciones de poder». ■

Angel CERVERA PAZ.
Profesor Asociado Departamento
Organización de Empresas
de la Universidad de Cádiz

Bibliografía

- * DUESO GRACIA, J.A., MALLAFRE RECASENS, J., SERRA MONT, E., *Problemas de las Cooperativas de pesca españolas*, REVESCO, Revista de Estudios Cooperativos, n° 29, Asociación de Estudios Cooperativos (A.E.C.O.O.P.), Editorial de la Universidad Complutense, Madrid, enero abril, 1973.
- * ERKOREKA GERVASIO, J.J., *Análisis histórico institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Departamento de Agricultura y Pesca el País Vasco, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, VitoriaGasteiz, 1991
- * GONZALEZ, V., *De Costa a Costa: Cantabria; enfrentamiento entre mayoristas de pescado y Cofradías, Mar*, n° 277, Septiembre 1990, Instituto Social de la Marina, Madrid, 1990.
- * INSTITUTO DE REFORMAS DE LAS ESTRUCTURAS COMERCIALES (IRESCO), *Comercialización de la pesca*, Ministerio de Comercio. Subsecretaría de Mercado Interior, Colección estudios IRESCO, Madrid, 1977.
- * MARZOA DOPICO, A., *Cofradías y Cooperativas como instrumentos de apoyo a la pesca de bajura*, III Semana de Estudios Pesqueros, Crédito Social Pesquero, Madrid, 1981.
- * PASCUAL FERNANDEZ, J. J., *Entre el mar y la tierra. Los pescadores artesanales canarios* Dirección General de Cooperación Cultural, Ministerio de Cultura Editorial Interinsular Canaria, 1991.
- * PASCUAL FERNANDEZ, J.J., *La pesca artesanal y el sistema a la parte*, Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1989.
- * PEÑA SANZ, M., *Las cooperativas del mar, sus posibilidades dentro del actual panorama pesquero español ante la adhesión a la C.E.E.* REVESCO, Revista de Estudios Cooperativos, n° 52, Asociación de Estudios Cooperativos (A.E.C.O.O.P.), Editorial de la Universidad Complutense, Madrid, 1984.
- * VARELA LAFUENTE, M.M., *La pesca costera en Galicia: un modelo socioeconómico de interpretación*, Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1989.



Decepcionante campaña de la anchoa

sultados. La gente no ha quedado satisfecha, y espera que la costera del bonito compense el déficit que ha deparado la costera de la anchoa”.

Segundo año en paz

Por segundo año consecutivo, la campaña de la anchoa se ha desarrollado sin incidentes. Y es que los barcos franceses que faenan con redes de arrastre pelágico han vuelto a cumplir el acuerdo suscrito por los gobiernos de España y Francia, mediante el cual dichos barcos no pueden capturar anchoa entre el 20 de marzo y el 1 de junio.

Otros años, y aunque el acuerdo existe desde 1992, las embarcaciones pelágicas galas no lo respetaban, lo cual causaba enfrentamientos en alta mar entre pesqueros pelágicos franceses y pesqueros españoles que utilizan artes de pesca tradicionales, o el bloqueo de puertos por parte de estos últimos como medida de protesta contra el faenar ilegal de la flota pelágica gala.

Si positiva era la ausencia de incidentes, muy negativa fue la forma en que se inició la

campaña en cuanto a capturas. Iniciada oficialmente el 1 de marzo, los dos primeros meses de la costera hicieron de esta la peor de los últimos cinco años. Durante marzo y abril, los puertos vascos sólo habían recibido 1.100 toneladas de anchoa, una cantidad exigua comparándola con las 4.700 toneladas capturadas durante el mismo periodo en 1995, y con las 4.600 toneladas descargadas en los mismos meses en 1994.

Hasta llegar mayo, la entrada de anchoa en los puertos vascos se había reducido a tres días. En el inicio de mayo, sin embargo, los arrantzales vascos consiguieron pescar partidas aceptables de anchoa. Pero la alegría duró poco, ya que tuvieron que interrumpir la pesquería de esta especie ante el empeoramiento de las condiciones meteorológicas.

Los arrantzales se mostraban decepcionados y con pocas esperanzas de mejorar los malos resultados generales que llevaban conseguidos ante el poco tiempo de campaña que le quedaba, hasta el 30 de junio. Sin embargo, los últimos días de mayo y primeros de junio fueron buenos, y las capturas obtenidas lograron que el conjunto de la campaña no fuera espectacularmente pobre en cuanto a capturas, como hacía predecir la primera mitad de la misma.

Lo único positivo de la inicial ausencia de capturas era el aumento en el precio de venta de las anchoas que llegaban a puerto. Algunas cajas de la especie alcanzaron las 540 pesetas el kilo. Pero al final de la campaña, la cotización media del kilo de anchoa alcanzó únicamente las 250 pesetas, frente a las 246 pesetas de 1995. ■

Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO

Los puertos vascos han recibido en la costera de la anchoa de 1996 un total de 13.800 toneladas de dicha especie, mil menos que el año anterior. El precio medio de cotización del kilo de la preciada especie ha sido similar al de 1995, llegando a las 250 pesetas. Sin duda, lo más positivo ha sido que la campaña se ha desarrollado sin incidentes.

De ese descenso de 1.000 toneladas respecto a 1995, la peor parte le ha tocado a los puertos vizcaínos. Si el año anterior éstos recibieron 8.200 toneladas, este año sólo ha llegado hasta ellos 6.400 toneladas, lo que supone un descenso de casi el 25 por ciento. En cambio, los puertos guipuzcoanos han recibido un 13 por ciento más de anchoa que el año anterior, con 7.400 toneladas frente a las 6.600 toneladas de 1995.

Así, mientras los arrantzales de Guipúzcoa están satisfechos, los de Vizcaya no esconden su decepción. Según Antón Pérez, secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya, *“la campaña ha sido bastante pobre en re-*



Cada vez hay menos pesqueros en los puertos vascos

Según un estudio realizado por el Ente Vasco de la Energía (EVE), la flota pesquera vasca disminuyó en 173 unidades entre los años 1990 y 1994, pasando de 708 a 535 embarcaciones durante dicho periodo. Esta reducción afectó más a la flota de bajura que a la de altura.

La disminución de barcos estuvo acompañada de la desaparición de puestos de trabajo. En concreto, se pasó de 7.643 tripulantes en 1990 a 5.814 en 1994.

Se perdieron, por tanto, 1.829 empleos, lo que supone un descenso de los mismos del 23 por ciento.

Según el EVE, las causas del descenso de barcos y pescadores son varias. Por una parte, la reestructuración que ha sufrido el sector pesquero vasco desde la década de los años 80, y muy particularmente en los 90. Por otro lado, el empobrecimiento de los caladeros y la progresiva disminución de la rentabilidad pesquera. Y, finalmente, la incertidumbre del sector, que hace que la población busque trabajo en otros sectores más estables.

Diferente incidencia en las flotas de bajura y altura

La flota de bajura perdió el 25 por ciento de sus unidades entre 1990 y 1994, con la desaparición de 121 pesqueros. Los puestos de trabajo perdidos alcanzaron la cifra de 752.

Aunque la disminución de la flota de bajura ha sido constante durante los últimos años, entre 1992 y 1994 el porcentaje ha sido menor. Durante estos años, los últimos tres analizados por el EVE, se perdió el 5,2 por ciento de los barcos de bajura y el 4 por ciento de los puestos de trabajo.

De los pesqueros de bajura existentes, el 62,4 por ciento utilizan como arte de pesca el anzuelo y el cebo vivo. El 12,6 por ciento de la flota de bajura se dedica a la pesca de cerco, el 3 por ciento faena con la modalidad de cacea, y el 22 por ciento restante utiliza artes de pesca menores.

La flota de altura se ha visto menos afectada por la reducción de sus unidades, pero la reducción ha sido mayor durante los tres últimos años analizados por el EVE, a diferencia de lo ocurrido con la flota de bajura. Así, desaparecieron 22 pesqueros de altura en 1992, lo que supone el

10,6 por ciento de la flota de altura, y 18 en 1994, equivalente al 10,3 por ciento de dicha flota.

En cuanto a la desaparición de empleos en la flota de altura, se pasó de 3.749 puestos de trabajo en 1990 a 2.672 en 1994. Se perdió, por tanto, el 28,7 por ciento de los mismos.

El 56,7 por ciento de la flota de altura está formada por buques al fresco. El 12,1 por ciento son bacaladeros. Los atuneros congeladores representan un porcentaje del 17,8 por ciento. Y el 13,4 por ciento restante son arrastreros congeladores.



El futuro

Según el EVE, la restrictiva política comunitaria de pesca dictada a partir de 1990 se ha traducido en una disminución de la flota y en la progresiva modernización del equipamiento de las embarcaciones que siguen a flote.

El EVE prevé que los acuerdos derivados de la plena integración de España en la Política Común de Pesca, a partir del 1 de enero de 1996, permitirán que la flota vasca permanezca estable durante los próximos cuatro años, y posteriormente, dependiendo de la política pesquera comunitaria que se dicte, que experimente un ligero avance. ■

R. R. de H.

El sector conservero vasco no adquirirá bonito pescado con volantas

Los fabricantes de conservas vascos y el departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno vasco han firmado un convenio mediante el cual los primeros se comprometen a no comprar bonito capturado con redes de enmalle a la deriva, conocidas como volantas.

Los conserveros vascos también se comprometen a adquirir todo el bonito del no siempre que cumpla la normativa sanitaria comunitaria, que se oferte a precios de mercado procedente de las capturas realizadas por la flota del Cantábrico.

El acuerdo suscrito contempla la posibilidad de que las necesidades de bonito que puedan producirse en el sector conservero podrán cubrirse con bonito de cual-

redes de volanta. En este sentido, Javier Retegui afirmó que «los estudios sostienen que el empleo de las redes de enmalle a la deriva son perjudiciales para los recursos marinos y no son rentables en una longitud de dos kilómetros y medio, que es la permitida por la legislación comunitaria».

El consejero vasco de Industria, Agricultura y Pesca se comprometió a velar por el cumplimiento del acuerdo. Para ello, el ejecutivo autónomo vasco realizará inspecciones periódicas en los puertos, donde se controlará la entrada de los barcos y las artes empleadas, y en las industrias conserveras, que notificarán la cantidad de bonito comprado y su lugar de procedencia.

Por su parte, Enrique Bediaga, que firmó el convenio en representación de las 32 empresas conserveras que lo han suscrito, declaró que «con la firma de este acuerdo hacemos de jación de uno de nuestros derechos, como es la libertad de compra, y nos ponemos en clara desventaja con nuestros competidores, en defensa de los recursos marinos y de la calidad».

El sector pesquero rechaza el acuerdo

El sector pesquero vasco de bajura apoya el posicionamiento contrario a las volantas recogido en el acuerdo, pero lo rechazan, ya que deja abierta la posibilidad de que los conserveros adquieran bonito capturado con redes de arrastre pelágico, sistema de pesca criticado por los arrastrales vascos.

Tanto la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya como la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa han manifestado su intención de no firmar el convenio adquirido por conserveros y Gobierno vasco. Según el máximo representante de la flota de bajura guipuzcoana, Esteban Olaizola, el acuerdo es «insuficiente, por permitir la transformación del bonito apesado con el sistema de arrastre pelágico». ■

R. R. de H.



La campaña experimental que llevan a cabo los arrastreros en el caladero gallego comenzó, a finales de agosto, la segunda fase de su misión, consistente en la búsqueda de nuevos recursos pesqueros en fondos de 1.000 y 1.500 metros, y sus posibilidades de comercialización, principalmente de especies como el granadero, el escualo y el escarapote. Esta campaña se inició en el mes de julio y ha sido posible gracias a un convenio de colaboración firmado por el presidente del Instituto Español de Oceanografía, Samuel Juárez; Samuel Juárez; el conselleiro de Pesca, Juan Caamaño; y el presidente de la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto y Ría de Marín (Opromar), Senén Souza.

Los arrastres *Mar de Marín* y *Playa Montalvo* estudian nuevas especies y su posibilidad de comercialización

Prosigue la campaña experimental, en el caladero gallego, en busca de nuevos recursos pesqueros

La misión de los arrastres *Mar de Marín* y *Playa Montalvo* consiste en estudiar durante dos meses dos zonas concretas del caladero gallego: la norte, entre Finisterre y el límite de Galicia con el Principado de Asturias, y en la parte oeste, desde Finisterre hacia la coña sur gallega. En una primera fase realizada en la zona norte se recogieron, en tan sólo una hora, 5.000 kilos de escualo y 3.000 de escarapote y granero en un punto próximo a Finisterre, lo que confirmó las hipótesis de los armadores marinenses, promotores de la iniciativa.

Ya en el pasado año Opromar realizó unas primeras prospecciones que confirmaron la presencia de especies como el escarapote, reloj, granadero y escualos en ambas zonas, y en la

norte también se encontró raya negra y cangrejo real, aunque la falta de recursos les impidió profundizar en los estudios iniciados.

El coste de esta campaña asciende a 56 millones de pesetas, que serán financiadas por el Instituto Oceanográfico y la Unión Europea. La Xunta participa a través del convenio firmado y efectuará un seguimiento científico de los estudios.

Cada uno de los barcos estudia un fondo dentro de una misma zona, y mientras el primero evaluará las posibilidades de 1.000 metros el segundo llegará hasta los 2.000. la tripulación de cada barco está formada por diez personas, a las que acompañan dos observadores del Instituto Español de Oceanografía y dos biólogos.

De los primeros estudios realizados se ha deducido que las especies de escualo, escarapote y granadero tienen grandes posibilidades de comercialización, sobre todo la primera de ellas, para la elaboración de cosméticos.

Si se confirmasen las previsiones anunciadas los beneficios se extenderían no sólo a la flota de arrastre a quien corresponderá la explotación de los fondos, según Samuel Juárez, sino que permitirá también que se ejerza una menor presión sobre las zonas centrales de pesca, «lo que será muy beneficioso para la flota de arrastre gallega». En total son 145 los barcos que faenan en este caladero, de los que el 80 por ciento son gallegos.

En la segunda fase iniciada en los últimos días de agosto, los arrastreros se centran en zonas





más concretas, con la finalidad de realizar estimaciones sobre el rendimiento de las especies encontradas a partir del análisis de distintos parámetros biológicos.

Los resultados de esta iniciativa serán recogidos en un informe que será presentado ante la secretaría General de Pesca y ante la división competente de la unión Europea.

Ley de Sanciones

La secretaría general de Pesca ha hecho públicos los proyectos que tiene in mente para los próximos meses. Entre estos planes se encuentra el de modificar la normativa en materia de sanciones. Según Samuel Juárez, responsable del departamento, la ley actual no se ajusta a la realidad del sector, pues las infracciones no sólo no se ajustan a la realidad del sector, pues las infracciones no sólo se cometen por patrones y capitanes sino que deben tener la cooperación del armador. Por ello desde hace tiempo los primeros reclaman que se les exima de responsabilidades en determinadas actuaciones, y en otras, que las cargas

sean compartidas con el armador, de forma que la empresa responda de forma subsidiaria.

Desde la secretaría de Pesca se impulsará también la aprobación del reglamento de medidas técnicas, cuyo contenido puede simplificarse. Además, se establecerán las tallas mínimas en moluscos, para permitir una lu-

cha más eficaz contra las capturas de inmaduros. Y finalmente, se tratará de sacar adelante una ley de pesca.

Mejilloneros de Arousa

Mejilloneros de Arousa y Norte se han constituido en una Fe-

deración de Asociaciones para realizar algunos actos en común, presentando como primera línea de actuación la de organizar un sistema conjunto de comercialización controlada de mejillón fresco para todos sus asociados. La federación está compuesta por los propietarios de 260 bateas de mejillón. La junta directiva está presidida por Manuel Antonio Franco Ramos, de la asociación de productores A Boriense.

Esta asociación junto con la de Barbanza, Opmegal y Rianxeira son las organizaciones fundadoras de la federación. Entre ellas han fijado una tabla de tipos y precios de mejillón, según las siguientes categorías: pequeño, de 24 a 32 piezas en kilo, a 60 pesetas; mediano, de 20 a 23 piezas el kilo, a 90 pesetas; y selección, con menos de 20 piezas el kilo, a 120 pesetas.

Según las directrices acordadas en la primera asamblea general, que se celebró a mediados del mes de agosto, los asociados sólo suministrarán mejillón fresco a las depuradoras que presenten aval y cumplan las condiciones exigidas por las federación.

En las normas de la Federación se expone que las asociaciones o productores podrán contratar libremente dentro de la cobertura de los respectivos avales a los clientes aprobados por la federación, respetando las condiciones establecidas y sometiéndose al control de la federación en todos los aspectos de la comercialización sujetos a venta controlada.

Además se han mantenido contactos con otros grandes grupos del sector, como la Confederación del Sur y Opmega, de cara a unificar criterios en lo posible para alcanzar acuerdos de mayor ámbito que puedan colaborar en beneficio de la consolidación del sector mejillonero.

También tienen en estudio la organización de un sistema común de ventas de mejillón a la industria conservera y cocederos, con posteridad a la entrada en vigor de la coordinación de las ventas en fresco. ■

Elena CEBRIAN

Exposición de crustáceos

La Xunta de Galicia ha publicado un decreto a través del cual todos los establecimientos gallegos que expongan crustáceos al público deberán tener permiso de la Consellería de Pesca, en el que se recogen las características que deben reunir para la conservación del marisco. Entre ellas destaca la norma en la que sólo el personal de las instalaciones comerciales puede tener acceso a los crustáceos, pero no el público.

Con esta norma se ha tratado de llenar el vacío legal hasta ahora existente, pues sólo se hallaban reguladas las ceteras y los expositores de algunos establecimientos. Según el director general de Marisqueo Amancio Ladín, se ha optado por regularizar la situación de todos los centros que expongan crustáceos en vez de sancionar a los que no cumplieren la normativa actualmente en vigor.

A través del nuevo decreto se adapta la normativa a la realidad y se facilita la actividad de establecimientos de hostelería, pescaderías y otros centros comerciales que venden alimentos y que actúan como auxiliares de la acuicultura. ■



Un portavoz de Greenpeace anunció que miembros de esa organización y pescadores españoles habían expulsado de aguas de Baleares a dos barcos italianos que faenaban con redes de deriva, cuya longitud excedía a la permitida por la ley. Horas antes, los ecologistas se habían reunido en el sub archipiélago de Cabrera, con los patrones de diecisiete pesqueros españoles para iniciar una campaña contra los barcos que usan esas artes ilegales.

Palangreros de Murcia, Alicante y Almería cortaron redes de 12 kilómetros de largo

Pescadores españoles y Greenpeace expulsan de Baleares a barcos italianos con redes de deriva

Pescadores de Almería, Murcia y Alicante mantuvieron una reunión con responsables de la organización ecologista Greenpeace en su buque «Artic Sunrise», con el fin de acordar el inicio de una campaña conjunta contra los barcos que faenan con redes de deriva ilegales. A medianoche del día convenido entraron en acción contra varios pesqueros italianos que calaban artes de deriva ilegales en aguas de Baleares.

Según Greenpeace, la operación se inició cuando alertada por pesqueros españoles, el buque ecologista detectó una red de más de 12 kilómetros de larga. Unos veinte pescadores se ataron a lo largo de la red, manteniendo entre sí unos 200 metros de distancia. Desde el buque «Artic Sunrise» se arriaron al mar tres lanchas neumáticas en apoyo de los pescadores.

Entre tanto, los ecologistas colocaron peces y tortugas de madera en el interior de la red, con el fin de obstaculizar su recogida por parte del pesquero italiano.

Los palangreros españoles, indignados frente una situación que se repite año tras año, levantaron la red izándola a bordo de sus buques. En la red había una tortuga marina que fue liberada con vida, así como un pez luna y un pez espada. Algunos palangreros cortaron la red y recogieron los trozos que quedaban en el agua.

El primer buque italiano, cuyo nombre no pudo ser identificada, abandonó enseguida la zona al ver por medio del radar que su arte de pesca estaba "ocupada" por numerosos pesqueros. Al

propio tiempo, otros pesqueros españoles se dirigieron hacia otra red situada a dos millas de la primera y se ataron a ella.

El pesquero italiano, sorprendido por la situación, comenzó a zarpar el arte con prisas desde el otro extremo. Mientras tres lanchas de Greenpeace trataban de bloquear la maniobra de izado, los pescadores italianos lanzaron varios objetos contra los ecologistas y pescadores profiriendo gritos e insultos.

La tensión fue creciendo y el redero lanzó cuatro bengalas hacia la lancha y los buques pesqueros españoles, tratando de abordarles. Las proas de los pesqueros estuvieron a punto de rozarse, con momentos de verdadero peligro, hasta que el segundo redero —de nombre «Sebastiano Asiplatani»— abandonó también la zona.

Tras esta operación que duró seis horas, los pesqueros españoles se dirigieron al puerto de Palma de Mallorca, donde tenían intención de entregar las redes capturadas a las autoridades españolas.

Un miembro de Greenpeace, Ricardo Aguilar, manifestó que «la campaña esta iniciada» y esperan que se unan más pesqueros españoles, además de elevar a la Unión Europea una denuncia para que se acelere el proceso de eliminación de las redes ilegales de flotas como la italiana. En este sentido, la organización ecologista afirma que nuestro Gobierno debería hacer más esfuerzos para poner en vigor el plan, y obligar a Italia a su consecución.

Aguilar señala que la concentración de los barcos de apoyo a la campaña de desmantelación

de redes de deriva ilegales, se efectuó en aguas internacionales del sub archipiélago de Cabrera, cuya isla fue designada Parque Nacional marítimo Terrestre. En este espejo de mar se produjo el avistamiento de los pesqueros ilegales, a quienes cortaron los doce kilómetros de red.

El portavoz ecologista indicó que si el Gobierno español pusiera más énfasis, la eliminación de las redes de deriva ilegales estaría un punto más avanzado e incluso Italia aceleraría el proceso de eliminación.

Pese a las medidas adoptadas por el Gobierno italiano, los pesqueros ilegales de esa nacionalidad persisten en su intención de sobre explotar los caladeros españoles en general, y en particular los de Baleares. ■

**Emilio MORANCHO
AZNAR**



La operación se canalizará a través de un banco alemán y otro holandés

Un consorcio de naviera nórdicas negociarán la compra de la compañía Trasmediterránea en 1998

Un consorcio formada por cinco navieras nórdicas tiene prevista la compra de la compañía Trasmediterránea, cuya operación se llevará a cabo en el año 1998. Los empresarios nórdicos se aglutinarán en una nueva naviera, la «medEUROPA», y la operación financiera se canalizará a través de los bancos ING Bank alemán y el Nedships Bank holandés, especializados en grandes inversiones.

Los navieros nórdicos se han interesado en el transporte marítimo español y, más concretamente, en el balear para operar en el mar Mediterráneo. La presentación oficial tendrá lugar en los próximos meses, cuando «medEUROPA» presente sus credenciales al Gobierno español, al autonómico balear, a Marina Mercante y a la Asociación de Navieras Españolas (ANAVE).

La empresa naviera se constituirá en España, aunque responderá a inversiones extranjeras, con el fin de poder incorporarse al transporte marítimo del Mediterráneo el próximo año, una vez

quede liberalizado el de pasajeros.

Fuentes de toda solvencia han señalado que cabe la posibilidad de inscribirse en el registro con otros nombres, como «Hispania Lines» o «Mediterranean Ferries», aunque se ha silenciado el nombre de las cinco navieras nórdicas.

La compra de la compañía Trasmediterránea se hará efectiva en 1998, precisamente cuando el Estado, español de por resuelto el contrato que tiene suscrito con la naviera española. Trasmediterránea es una de las empresas que el Gobierno central tiene intención de privatizar.

A partir de 1999, el transporte de Cabotaje con Baleares y canarias se liberalizará, por lo que navieras de otros países podrán establecerse en España para cubrir estas líneas. De ser así, las navieras españolas tendrán que adaptar sus barcos y flotas a las pautas de los extranjeros europeos que se establezcan.

Sin embargo, las empresas navieras con base en Baleares no creen que haya una injerencia de navieras europeas, por cuanto su implantación encierra un riesgo importante. No obstante, sospechas que el anuncio de cubrir este tráfico de cabotaje, no es más que una excusa para optar a la compra de Trasmediterránea.



La inversión superará los 20.000 millones de pesetas

De llevarse a la práctica la irrupción de navieras nórdicas en el transporte marítimo balear, supondrá realizar unas inversiones que superarían los 20.000 millones de pesetas. Copar el mercado de las Islas equivaldría a competir en servicio, tarifas y cubrir todas las líneas interinsulares y con la Península, tanto si son rentables como si no.

Según un estudio elaborado por el consorcio inversor refleja que durante el primer año de trabajo se rentabilizarían las líneas que en la actualidad no lo son. Para poner en funcionamiento este entramado, la nueva naviera contará con ocho buques, de los que cuatro todavía se encuentran en astilleros.

Esta flota cubrirán las rutas marítimas entre las islas y con

Alicante, Barcelona, Valencia, Tarragona, Málaga y Algeciras. Cuatro de estos buques unirán Baleares con los puertos de Marsella y Génova, aunque estas líneas entrarán en servicio en una segunda fase del proyecto.

Uno de los objetivos de la futura empresa marítima «medEUROPA» es ofrecer calidad a bajo coste, al tiempo que se consigue un cambio en la actitud de los pasajeros de Baleares hacia el transporte marítimo.

Otro aspecto que será cuestión de debate se refiere a las tarifas para los pasajeros residentes de Baleares. En la actualidad disponen de un 25 por ciento de descuento, pero la nueva naviera agregará otro 10 por ciento más, es decir, que los ciudadanos de Baleares disfrutarán del mismo 35 por ciento de descuento que tienen los de Canarias. ■

E. M. A.





La Diputación Regional de Cantabria y la Universidad firmaron un acuerdo para el estudio de la funcionalidad de los puertos de Santoña, Colindres, Comillas y Laredo en los próximos meses. Un equipo de estudiantes e ingenieros cántabros se encargará de estudiar la situación en la que se encuentran los accesos, instalaciones destinadas al almacenamiento de las mercancías.

La Universidad de Cantabria estudia la funcionalidad de los puertos

También se pondrán de manifiesto de las deficiencias que padezcan estos complejos portuarios, uno de los de mayor actividad dentro de la pesca en el Mar Cantábrico, y se dejará constancia de los principales aspectos a mejorar. El convenio, suscrito por el rector, Jaime Viñuesa, y el Consejero de Obras Públicas, Miguel Ángel Revilla, hará especial mención sobre las medidas y obras a emprender para desarrollar a corto y medio plazo para conseguir que todos los problemas queden solventados.

El objetivo final de estos estudios es doble. De un lado, se fomenta el área de investigación y desarrollo de los aspectos de prácticas y experiencia en el campo de la realidad de los ingenieros que se forman en las aulas de la universidad de Cantabria durante seis años. De otra parte, la Diputación dipodrá de una información

precisa, puntual y práctica acerca del diagnóstico que tiene los puertos citados a través de los presupuestos de cada anualidad.

Inversiones

Los representantes de las cofradías de Cantabria se reunieron con el Consejero de Obras Públicas de Cantabria a principios del mes de julio para analizar las inversiones que se acometerán en la región durante esta legislatura. En la actualidad se realizan mejoras en los puertos de Santoña, Castro Urdiales, Santander, Suanxes, Comillas y San Vicente de la Barquera ascienden a 500 millones de pesetas aproximadamente.

Se analizaron proyectos como la dársena por valor de 120 millones, el muelle sur del puerto de Colindres con 250 millones y el proyecto de guar-

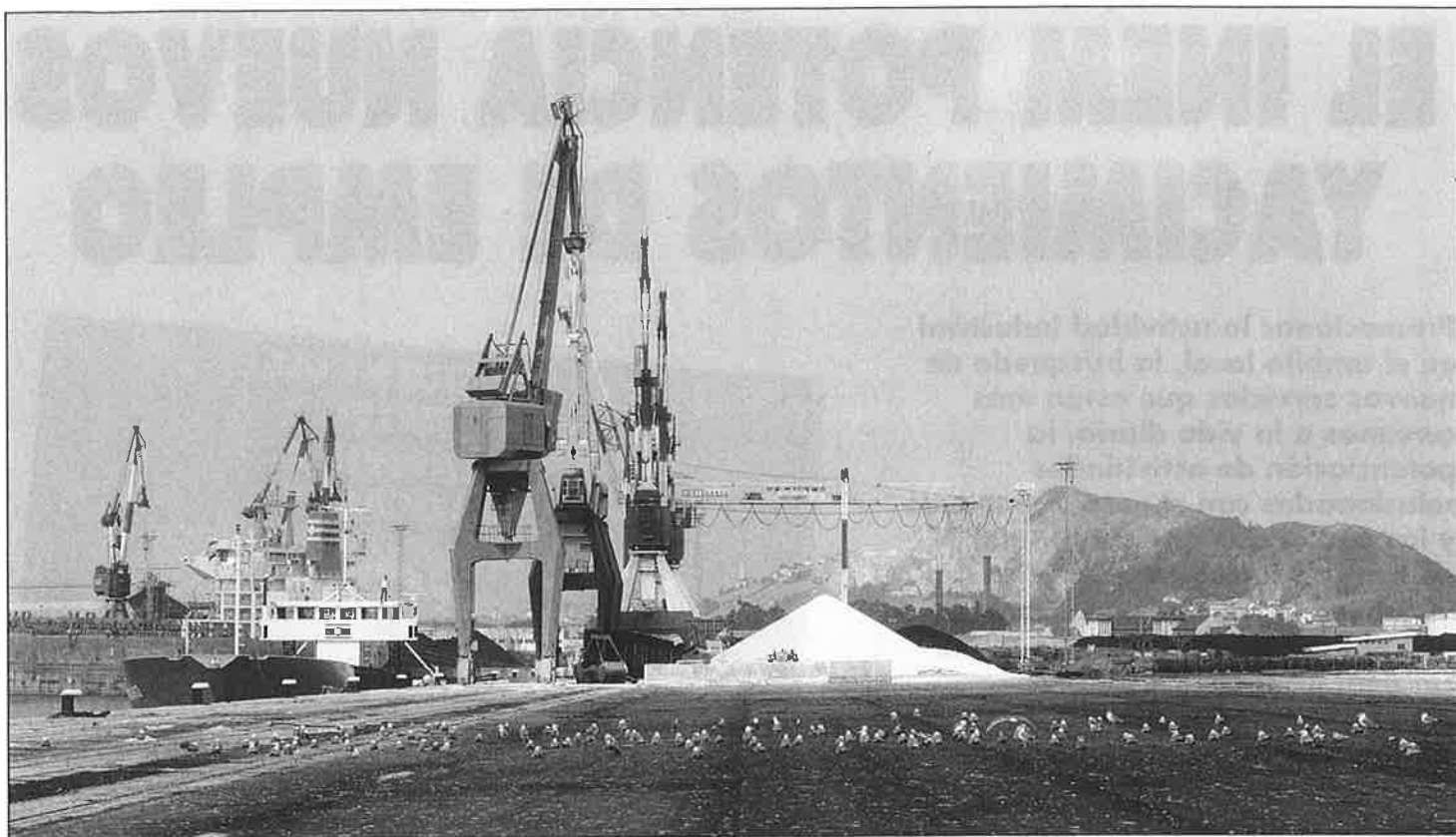
dar superficie de 5,000 metros cuadrados en la dársena de Castro Urdiales que tendrá un coste de 270 millones de pesetas. También se espera mantener un proyecto de dragado permanente de las canales de acceso a los puertos pesqueros y se acometerán las mejoras de las entradas de los puertos de Comillas y San Vicente de la Barquera.

Costera

La primera subasta de bonito en el puerto de Colindres durante la costera de bonito registró un total de 10 toneladas que alcanzaron un precio de 634 pesetas el kilo en la lonja. En este puerto el año pasado se registraron un total de 36.969 kilos de bonito en el puerto.

Un total de 700 barcos tomaron parte en la costera del bonito que se desarrolló durante este año mientras que el Mapa





denunció desde el comienzo de la costera que se empezaría a utilizar las artes no permitidas por los pescadores franceses. De este total, media docena de embarcaciones corresponden al puerto de San Vicente de la Barquera.

Durante el mes de julio se acometieron las labores de mejora de la rampa del muelle barquereño y se adjudicaron las obras del sellado del muelle del puntal.

Bonito en las azores

Una parte de la flota de los puertos de Colindres y Santoña suscribió el pasado verano un convenio que les permitirá faenar durante los meses de noviembre y diciembre a la busca del bonito. Se tratan de pesqueros que utilizan el sistema de «a vivero» que han llegado a un acuerdo con Cofaco Comercial y Fabril de Conservas Azorianas S.A.

De esta forma, 11 buques de los puertos citados podrán en las aguas de Azores desde el 1

de noviembre al 31 de diciembre mientras que otros 6 disfrutaban durante este mes de un nuevo caladero para el bonito, paliando los problemas ocasionados por la costera en las aguas europeas. Una de las consecuencias del acuerdo consiste en el hermanamiento entre las ciudades de Santoña y Pico de Azores, al igual que el Gobierno de las Azores podrá poner en marcha acuerdos de investigación científica en materia de pesca. Todas las capturas serán compradas por parte de la empresa Cofaco que también aportará la materia prima para las pesquerías.

Pesimismo

Por su parte, los pescadores de la cofradía de Santander mostraban su pesimismo ante el comienzo de la costera del bonito tanto por el problema derivado de la utilización de las artes prohibidas como por el aumento de las costas de la actividad y la disminución de los ingresos. Las importacio-

nes de pescado de la Union Europea constituye otra de las preocupaciones por parte de los profesionales del sector de la región puesto que están alterando la calidad y el nivel de los precios establecidos para cada captura que llega a los puertos.

La reducción de los beneficios propicia un cierto pesimismo por parte de los empresarios que tienen que afrontar unos gastos considerables y que, al final repercute sobre las familias que tienen su vida en el mar.

Grazy Horse

A mediados del mes de julio se hizo público que en el mes de octubre podría tener lugar la celebración del juicio contra el armador del pesquero Grazy Horse por sus presuntos disparos contra el cántabro Manuel Herrerías que tiene su base en Colindres el mes de octubre del pasado año. El Tribunal de Sables se encargará de juzgar este caso en

el que se dirimirán las diferencias existentes con la tripulación del barco extranjero.

Nuevos Barcos

En el mes de julio se integró en la flota de Colindres un nuevo barco, denominado «Nuevo Torre Quintina» que tiene el casco de acero y un uso polivalente, posee unas dimensiones de 32,5 metros de eslora, 7.20 de manga y 3.60 de puntal. Con este nuevo pesquero son nueve las embarcaciones con base en Colindres que superan las 100 toneladas.

Homenaje

Los miembros del Cabildo de Santoña rindieron el pasado mes de julio un homenaje a los pescadores desaparecidos y en especial a la embarcación Pósito N 1 que desapareció en las aguas del Cantábrico como consecuencia de una galerna. ■

X. M.

Vinculados a pequeñas empresas de ámbito local

EL INEM POTENCIA NUEVOS YACIMIENTOS DE EMPLEO

Promocionar la actividad industrial en el ámbito local, la búsqueda de nuevos servicios que están más cercanos a la vida diaria, la potenciación de actividades relacionadas con el medio ambiente y las demandas que surgen del entorno de la cultura y el ocio, son los nuevos yacimientos de empleo que el INEM (Instituto Nacional de Empleo) ha recogido en una publicación, «Experiencias de Empleo y Desarrollo Local»; que acaba de editar.

La desfavorable relación entre empleo y desempleo obliga a todos las instituciones, y en especial al INEM, a una permanente preocupación por los mecanismos de creación de actividades y la ampliación del tejido productivo.

Según los responsables de este organismo, en la perspectiva de los próximos años y en sintonía con las recomendaciones de Essen que acordaron los ministros de Empleo y Asuntos Sociales de la Unión Europea, es necesario potenciar los nuevos yacimientos de empleo y, desde todos los ámbitos, buscar nuevas soluciones al desempleo, incidiendo especialmente en el marco local como destinatario final y real del conjunto de los recursos desplegados para la creación de empleo y actividad.

En esta publicación se recoge una selección de «Experiencias de Empleo y Desarrollo Local», realizadas en colaboración con las

Corporaciones Locales, en el marco de los Programas del INEM-Corporaciones Locales e Iniciativas Locales de Empleo.

Para el Director General del INEM, Juan Chozas, estas experiencias suponen «un vivo exponente de las potencialidades de numerosos municipios de pequeñas dimensiones que, con esfuerzo y dedicación han puesto en marcha actividades que les permite crear empleo, incrementar sus rentas y asegurar el asentamiento de la población». Según Chozas, el propósito de divulgar estas actividades es potenciar la puesta en marcha de otras análogas, de forma que el incremento de empleo en el ámbito local pueda ser percibido como una realidad que ayuda al desarrollo económico.

Estas iniciativas se encuadran en los programas de «Promoción Activa de Empleo» y suponen la creación de empleo directo e inducido en las actividades que

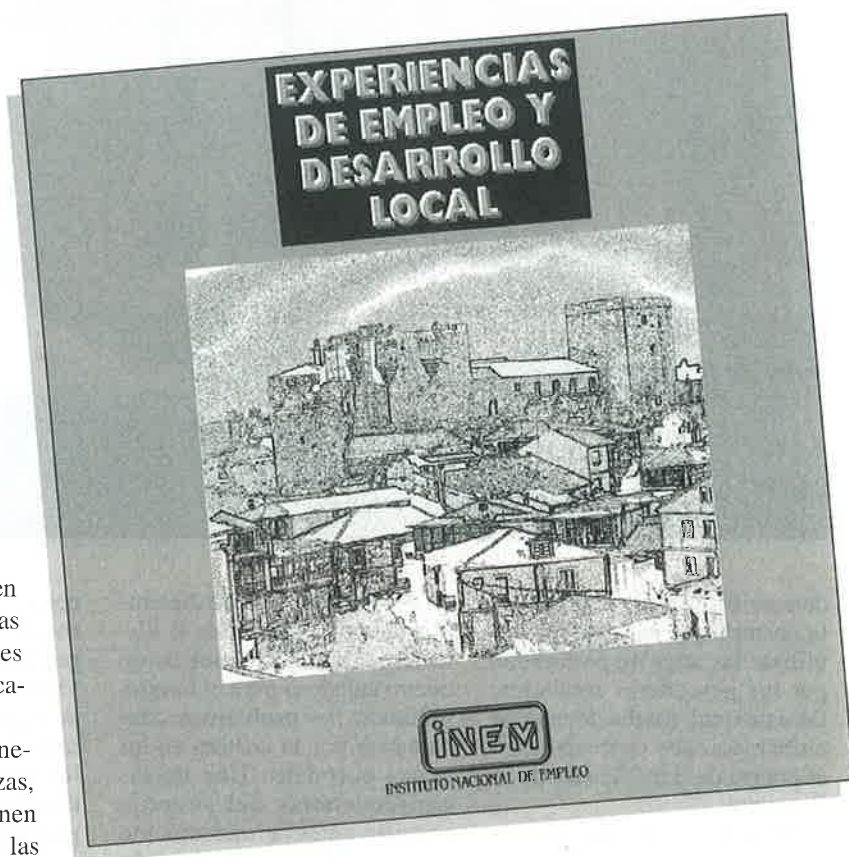
ofrecen oportunidades de desarrollo local, conforme a los análisis y directrices de la UE.

Pequeñas empresas

Los ámbitos de actividad económica en los que se encuadran las experiencias recogidas en esta publicación son cuatro: «Promoción de la actividad industrial»; «Servicios de la vida diaria», «Servicios al medio ambiente» y «Servicios culturales y de ocio». En el primero de ellos se agrupan pequeñas empresas que han conseguido aprovechar las materias primas y los recursos locales para lanzar productos

diferenciados de la oferta industrial estándar y que tienen valor gracias a su singularidad. Son actividades dedicadas a realizar producciones industriales basadas en productos artesanos del lugar y en la comercialización y distribución de productos de artesanía. Como ejemplos se describen la experiencia puesta en marcha en Plasencia (Cáceres) sobre el envasado de miel y mermelada, el manipulado de melocotón en Purullena (Granada) o fábricas de queso en Zujeros (Córdoba).

Otro capítulo recoge los «Servicios relativos a la vida diaria» que responden a las nuevas necesidades generadas por la so-



ciudad y que ofrecen la oportunidad de profesionalizar actividades que tradicionalmente han sido desarrolladas de una manera anónima en el ámbito privado. Se desarrollan en un marco de transformaciones significativas en la estructura social como son: el envejecimiento de la población, la incorporación masiva de la mujer al trabajo, la urbanización creciente de la población europea y la elevación del nivel de educación y formación. Entre las experiencias recogidas se encuentran el Centro de Información y Asesoramiento al Inmigrante en Granollers (Barcelona) o los centros de la tercera edad de Lillo (Toledo) y Palacios de la Sierra (Burgos).

500.000 empleos

Un tercer grupo es el de «Servicios al Medio Ambiente», donde se recogen iniciativas que responden a la creciente sensibilización de la sociedad ante la escasez de recursos naturales y la necesidad de utilizarlos de una manera más racional, así como la demanda de nuevos lugares de ocio mediante la reconversión de zonas rurales abandonadas. En este capítulo se describen experiencias de empleo relativas a actividades que tienen que ver con la gestión del agua y la protección y mantenimiento de zonas naturales de especial interés. Estas iniciativas ofrecen solución a problemas tales como la excesiva explotación de recursos hídricos, así como la protección de estos frente a la contaminación, que anula las posibilidades de uso de buena parte de ellos, posibilitando la optimización del aprovechamiento de recursos hídricos. Según la Unión Europea, el potencial de empleo que las actividades relacionadas con el medio ambiente pueden generar es de 500.000 puestos de trabajo en los próximos cinco años.

De los empleos que se describen en la guía están los par-



Según la UE las actividades relacionadas con el medio ambiente puede generar medio millón de puestos de trabajo en los próximos cinco años.



ques y Jardines de Santiago de Compostela, riego por goteo de explotaciones agrarias de Benifairo de Les Valls (Valencia) o la recuperación de la sierra de Tramontana en Mallorca.

Por último, se incluyen los «Servicios Culturales y de Ocio», un sector que ha experimentado un fuerte crecimiento que se prevé que duplique su actividad en los próximos años. Las tendencias en la evaluación de los gastos y modos de vida se concretan en un desplazamiento de la demanda hacia nuevas formas de turismo: el rural, el cultural, el activo-deportivo y el medio-ambiental. Esta nueva demanda de turismo se caracteriza por fabricarse y aprovechar más los recursos locales, respetar el medio ambiente, ser más intensiva en la explotación de medios autóctonos y trabajo cualificado, frente al turismo masivo de enclave, que necesita grandes inversiones.

Estas actividades tienen una gran capacidad de creación de empleo local, puesto que las habilidades que implican la cualificación necesaria están muy vinculadas al conocimiento de la zona y sus costumbres. La casa de la Cultura y Museo de Lagartera en Toledo, las Casas Rurales en Alpujarra de la Sierra (Granada) el paseo de las Murallas en Bayona (Pontevedra) o la transformación en sidrería del antiguo matadero de Muskiz (Vizcaya) son algunos ejemplos de estas nuevas actividades.

Por último, esta publicación tiene unos Anexos finales en los que se incluyen datos sobre Contratación Temporal de Trabajadores desempleados por las Corporaciones Locales para la Realización de Obras y Servicios de Interés General y Social y la normativa que regula las Iniciativas Locales de Empleo y de Agentes y de Empleo y Desarrollo Local. ■

**Concha HERNÁNDEZ
CARAZO**

SE REALIZARÁN PROGRAMAS

CONVENIO DE COLABORACION ENTRE LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA Y EL ISM

El Rector de la Universidad de Santiago de Compostela, Francisco Darío Villanueva Prieto y el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, han firmado un Convenio de colaboración por el que ambos organismos se comprometen a colaborar en programas docentes de formación especializada y proyectos I+D, con aplicación en el ámbito del sector marítimo pesquero.

El Convenio, que tiene una duración indefinida y que se puso en marcha a finales del pasado mes de julio, tiene como objetivo la elaboración conjunta de Proyectos I+D con el fin prioritario de mejorar las condiciones de salud, seguridad, vida y trabajo de colectivo marítimo-pesquero, principalmente a través de estudios sociológicos, epidemiológicos, así como la investigación, desarrollo e implantación de nuevas tecnologías encaminadas a alcanzar dicho objetivo.

El acuerdo ha sido firmado en el marco de la Ley de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica de 14 de abril de 1986, cuyo fin es promover la colaboración de los organismos públicos de investigación y las empresas e instituciones. En este sentido la Universidad de Santiago de Compostela (USC), dado que desarrolla actividades de formación, investigación y desarrollo científico y tecnológico, se ha mostrado interesada en colaborar con el Instituto Social de la Marina que tiene encomendadas, en-

tre otras funciones, la de facilitar la formación y promoción profesional de su personal, así como las de fomentar e impulsar proyectos de investigación y desarrollo encaminados a mejorar las condiciones de vida y trabajo del colectivo marítimo-pesquero.

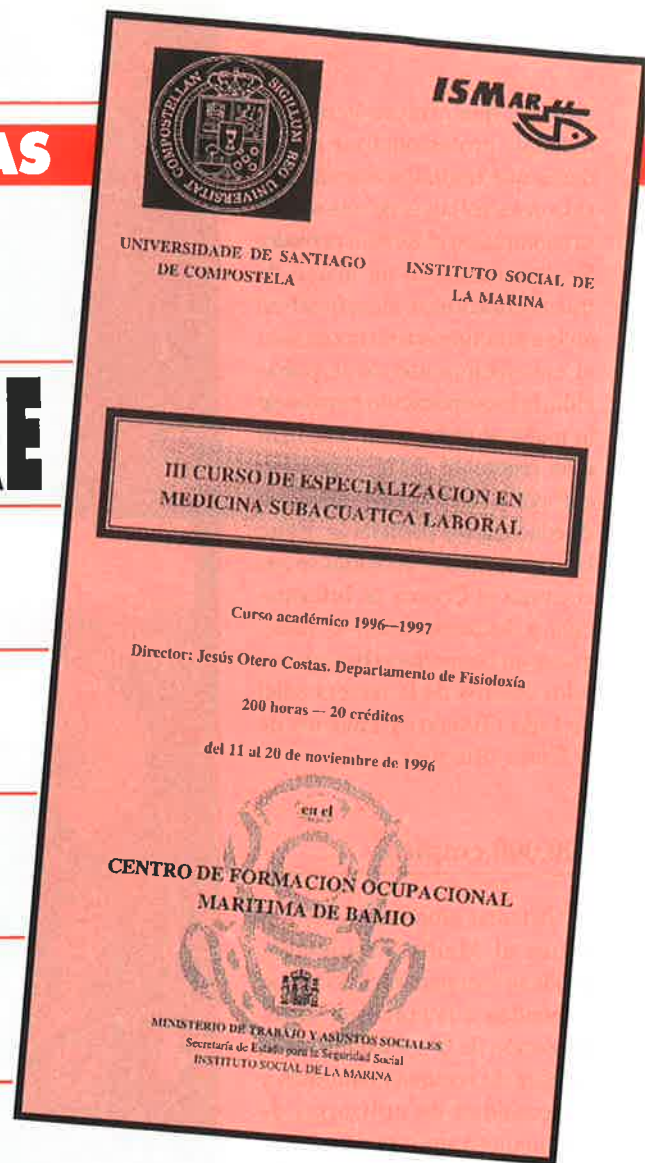
Periodicidad anual

Según se establece en el Convenio el programa de actividades docentes que consistirá básicamente en sesiones científicas, cursos y seminarios. Se elaborará anualmente y en él se incluirán los objetivos, el profesorado del número de alumnos, la duración académica, el lugar de celebración y el presupuesto. Una vez aprobados los cursos de formación se realizarán bajo la dirección docente de profesores de la Universidad de Santiago de Compostela, con la coordinación de profesionales del Instituto Social de la Marina formarán parte de los planes docen-

tes de la USC, que concederá los correspondientes acreditación de docencia, teniendo la consideración de Títulos Propios dentro de su programa de Cursos Postgrados siempre que cumplan las condiciones establecidas en los reglamentos de la Universidad. Por su parte, el ISM también expedirá un Diploma Acreditativo. La Universidad de Santiago concederá, asimismo, la oportuna acreditación docente a los profesionales del ISM para impartir la formación en los cursos sujetos al Convenio. Los programas docentes y proyectos I+D serán elaborados por la Universidad de Santiago a través de sus Facultades, Departamentos y Cátedras y por el ISM a través de sus Servicios Centrales y sus Direcciones Provinciales.

Financiación

Los gastos originados por la celebración de cada curso se reflejarán en su correspondiente



presupuesto en el que se establecerán las cantidades que para cada uno de ellos tendrá que aportar el ISM a la Universidad y se especificarán también las cantidades que se ingresarán en concepto de matrícula de los alumnos. En los cursos que se impartan en el Centro de Formación Ocupacional Marítima que el ISM tiene en Bamio, será el propio Instituto el que proporcionará la manutención de los profesores y el alojamiento y la manutención de los alumnos que los realicen. Si la capacidad del Centro lo permite también proporcionará alojamiento al profesorado que los imparta. Cada curso tendrá un número de alumnos becados que no tendrán que pagar ningún importe por matrícula.

El Convenio será revisado periódicamente por una Comisión de Seguimiento a fin de evaluar las distintas actividades realizadas, proponer nuevos planes de

actuación docente e investigadora y elaborar normas generales de actuación. Dicha Comisión la integrarán tres miembros de cada una de las Entidades, designados por el Rector de la Universidad y el Director General del Instituto Social de la Marina.

Curso de especialización en medicina subacuática laboral

La colaboración entre la Universidad de Santiago de Compostela y el Instituto Social de la Marina no empieza con la firma de este convenio sino que ya se venían realizando conjuntamente otras actividades. Entre ellas están los Cursos de Especialización en Medicina Subacuática Laboral, que este año alcanzará su tercera edición.

Este curso tendrá lugar en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio (Villa-

**El Convenio
tiene como
objetivo mejorar
las condiciones
de vida de los
trabajadores
del mar a través
de la investigación
y de la
implantación
de nuevas
tecnologías.**

gercia de Arosa) los próximos días 11 a 29 de noviembre. Está dirigido a Licenciados en Medicina y Cirugía con especial interés en la patología subacuática. La superación del mismo da derecho a la obtención de un título de postgrado de especialización universitaria, valorado en 20 créditos.

Las materias objeto de estudio en este curso serán impartidas por catedráticos, profesores titulares, asociados y jefes de Unidad y especialistas en medicina marítima y subacuática procedentes de distintas universidades, hospitales y centros especializados en buceo tanto nacionales como internacionales.

Entre las enseñanzas que se impartirán figuran: historia del buceo; física aplicada al buceo, tecnología subacuática, diferencias ambientales del medio acuático, riesgos generales de la práctica de actividades subacuáticas, tratamiento médico hiperbárico de los disbarismos, toxicidad por gases en inmersión, patología cardíaca, patología pulmonar, reconocimientos médicos para buceadores, etc. Además de las conferencias se llevarán a cabo mesas redondas y prácticas de inmersión, socorrismo y en cámara hiperbárica.

A lo largo del curso los alumnos tendrán que realizar una memoria sobre alguna de las materias relacionadas con el curso.

Además de la Universidad de Santiago de Compostela y del ISM han colaborado en la organización de este Curso la Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia, Comex Company Marsella, Sonsamar/Subaquavisión, Federación Gallega de actividades subacuáticas, Escuela de Buceo de Vigo y la Cruz Roja Española.

Las personas interesadas en este curso pueden dirigirse a la Secretaría del Curso en el Departamento de Sanidad Marítima del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, y contactar con el Doctor Gabriel Taúriz, en el teléfono 986- 510255. ■

**Concha HERNÁNDEZ
CARAZO**



LA REFORMA DE JORNADA

Jornada de trabajo

En línea con la versión de 1982, el art. 34 del Estatuto de los Trabajadores, que es el que se ocupa de ella, nos remite al módulo semanal para fijar la jornada máxima de trabajo, estableciendo que ésta no puede exceder de **cuarenta horas semanales**.

Este máximo de horas, cuantitativamente, es igual al que el citado 34 ya establecía con anterioridad a la aparición de la Ley 11/94, que es la norma que nos trae la reforma.

Este número de cuarenta horas a la semana, se convierte, pues, en el máximo legal, lo que significa que, bien por negociación colectiva, bien por pacto individual reflejado en el contrato de trabajo, se podrá prever, instituir jornadas de **duración inferior** al máximo legal permitido, pero nunca una duración superior a ese máximo: a cuarenta horas a la semana.

Dicho esto, la novedad estriba en el sistema de cómputo de jornada semanal que el nuevo art. 34 hace, cuando dice que: «La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo será de cuarenta horas semanales de trabajo efectivo de promedio **en cómputo anual**. Es decir, si sumamos el número de horas que corresponden a cada una de las jornadas semanales laborales del año y las dividimos entre el número de semanas laborales el promedio, el cociente, no será nunca superior a cuarenta horas, o a un número inferior, de haber establecido una jornada inferior».

Lo anteriormente mencionado significa la posibilidad de establecer **la distribución irregular de la jornada a lo largo del año**.

Ahora bien, el uso de este derecho de distribuir de forma irregular la jornada a lo largo del año conlleva la observancia de ciertos requisitos.

— Remite a lo que al respecto regule el convenio colectivo de aplicación, o en su defecto, al acuerdo que en este sentido puedan alcanzar la empresa y los representantes de los trabajadores, lo que significa que la posibilidad de aplicar la distribución de la jornada irregular, será efectiva, si así está previsto en el convenio colectivo o en pacto que puedan alcanzar empresa y representantes de los trabajadores.

— Dicha distribución irregular, en todo caso, debe respetar los periodos mínimos de descanso diario y semanal, teniendo en cuenta que, entre el final de una jornada, y el comienzo de la siguiente, debe mediar un descanso de doce horas.

— Si esta distribución irregular afectara a trabajadores menores de 18 años, éstos no podrán realizar más de ocho horas al día de trabajo efectivo, incluyendo como tiempo de jornada efectiva el tiempo que dediquen a la formación, que tratándose de contratos de aprendizaje representa un quince por ciento de la jornada.

— Si la duración de la jornada diaria continuada excede de seis horas, se establecerá, un descanso mínimo de **quince minutos**, lo que se ha dado

en llamar «tiempo del bocadillo», y será considerado como tiempo de trabajo efectivo, si así se estableciera en convenio colectivo o en el contrato de trabajo.

No obstante, con carácter general, sigue fijado el límite diario de trabajo en 9 horas. Disposición que ya existía con anterioridad a esta reforma de 1994.

Este límite es importante porque nos marcará el punto de inflexión a partir del cual las horas deberían considerarse co-

Siguiendo el camino iniciado de dar a conocer las innovaciones que vayan surgiendo en el amplio campo del mundo «del trabajo», nos vamos a ocupar en este caso de una modificación importante en nuestra legislación laboral, que vió la luz también con La Ley 11/94, al igual que otros temas que ya han sido tratados, cual es la reforma en materia de jornada, y unido a ésta, una nueva determinación del concepto de horas extraordinarias.



mo extraordinarias, como veremos seguidamente.

Pero aunque el límite diario sea el mismo, la actual regulación introduce una modificación importante. Hasta la actual reforma que estamos tratando, este límite tenía carácter absolutamente imperativo y que debía observarse hasta en la distribución irregular de la jornada. A partir de la reforma habida por la Ley 11/94, este límite de 9 horas máximas diarias tiene una consideración no ya de susceptible de alteración, cómo, a través de convenio colectivo, o en su defecto, y siempre que el convenio no lo prohíba, por pacto de empresa entre ésta y los representantes de los trabajadores.

Esta consideración sobre el límite diario de la jornada, nos acerca a otra con la que está ínti-

timamente ligada, cual es el de hora extraordinaria.

Horas extraordinarias

Teniendo presente lo indicado en el punto anterior, y de forma sencilla, podríamos definir las horas extraordinarias, como aquellas que exceden de la jornada ordinaria, **las que suponen una prolongación de la jornada ordinaria.**

Llegados a este punto, según hemos avanzado antes, se hace preciso saber cuál es la **jornada ordinaria**, para a partir de aquí poder inferir o deducir cuáles horas tienen o deben tener la consideración de extraordinarias; cuáles son las que se prolongan sobre la jornada ordinaria.

De todo lo dicho al respecto, y esto es aplicable para la consideración precedente a la reforma y la que nace de ésta, queda claro que siguen siendo horas extraordinarias tanto las que exceden de la jornada máxima anual, como aquéllas que excedan de la jornada semanal en los términos que ya hemos apuntado.

La diferencia surge al considerar las que exceden de nueve horas diarias, serán extraordinarias o no. La respuesta ya la hemos apuntado antes, al indicar que este número máximo de nueve horas diarias tiene el carácter dispositivo y no imperativo. De ahí que la décima hora y las siguientes no serán, necesariamente extraordinarias.

Dependerá de lo que al respecto haya sido pactado en

convenio colectivo, o en defecto en pacto de empresa, acerca de la posibilidad de trabajar de forma ordinaria más de nueve horas diarias, sin perder de vista que la posibilidad de utilizar el derecho a la distribución irregular de la jornada, debe respetar el máximo de horas anuales que el convenio establezca.

Hechas estas precisiones, producto de la reforma, se mantiene el máximo de horas extraordinarias al año que puedan realizarse, fijándose en ochenta, sin que se computen como tales las destinadas a reparar o prevenir siniestros. Si bien su compensación sí se conceptuará como extraordinarias.

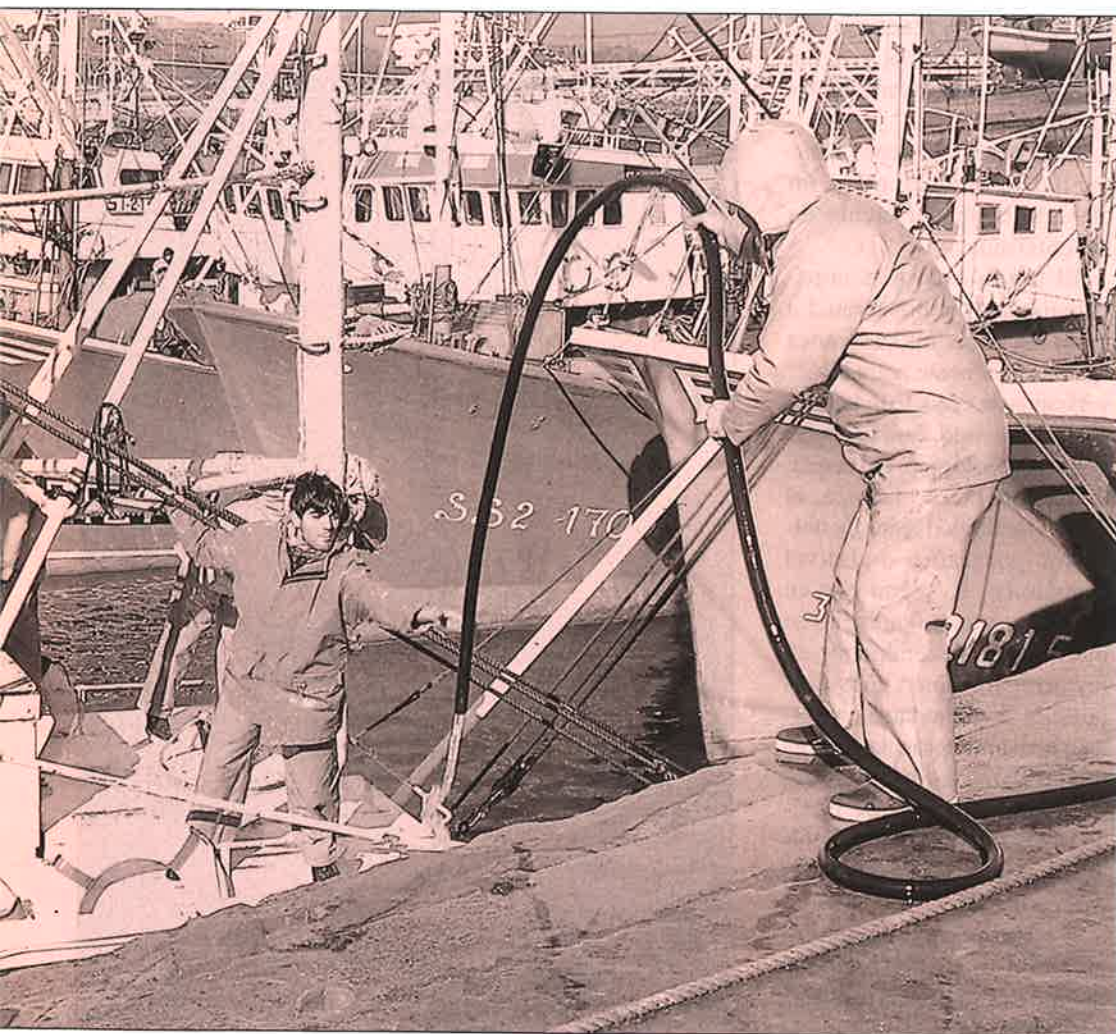
Siguen teniendo carácter voluntario, salvo pacto o contrato que indique lo contrario.

La diferencia con la normativa anterior surge en el tema de la **retribución de las horas extraordinarias**, estas pueden retribuirse de dos formas.

Con dinero, por un precio que se fije en convenio o pacto con la empresa, sin que el valor de la hora extraordinaria pueda ser inferior al valor de la hora ordinaria. Lo que, salvo pacto, no existe obligación, como la había antes, de abonarla con un recargo del 75 % sobre la hora ordinaria.

Por descanso, que salvo acuerdo al respecto, será, equivalente una extra o una ordinaria. Si no existiera acuerdo sobre la forma de retribuir la hora extra, se abonará con descanso. Si esas horas extras se compensaran con descanso y además se disfrutara del mismo dentro de los cuatro meses siguientes a haberlas realizado, no se computarán como extraordinarias a los efectos de sobrepasar o no el número máximo de horas extras al año, fijado en ochenta. ■

**José Manuel
MARTÍNEZ GALÁN**



Sanidad a bordo

Es una enfermedad metabólica de los huesos, relacionada con la edad, que se caracteriza por una pérdida en la masa ósea total, pero sin alteración en la composición del hueso y que incrementa la susceptibilidad de fractura al mínimo traumatismo y en ausencia de otras causas reconocibles de pérdida ósea.

LA OSTEOPOROSIS

Es una enfermedad que se desarrolla lentamente y predomina en el sexo femenino (afecta aproximadamente al 30% de las mujeres después de la menopausia), aunque también se da en hombres y mujeres de edad avanzada.

El aumento de la esperanza de vida hace de la osteoporosis un problema de salud pública importante.

No es sólo preocupante a causa de su frecuencia sino también por sus complicaciones: fracturas y aumento de muertes durante su recuperación, sin olvidar su coste social y económico.

En las mujeres post-menopausicas se dan con mayor frecuencia las fracturas de vértebras y muñecas y en las personas de edad avanzada las de cadera.

Las secuelas a veces incapacitan crónicamente a un elevado tanto por ciento de los enfermos.

El tejido óseo está constantemente en renovación. La masa ósea máxima se alcanza aproximadamente entre los 25 y 35 años de edad. Con la edad se va perdiendo, ésto es un fenómeno biológico universal, independiente de la raza, el sexo, la actividad física, la ubicación geográfica o el nivel económico. Es cierto que en las mujeres este fenómeno se inicia antes, generalmente en los primeros cinco años después de la menopausia, debido a la disminución de las hormonas llamadas estrógenos.

Existen una serie de **FACTORES PREDISPONENTES** para el desarrollo de la osteoporosis:

— **La edad:** ya hemos comentado que a mayor edad mayor riesgo de padecer esta enfermedad.

— **La raza:** la raza negra es menos propensa, además suelen tener mayor masa y densidad ósea.

— **Hormonas sexuales:** el uso de estrógenos durante 5 años después de la menopausia reduce un 50% el riesgo de fractura de cadera.

— **Constitución física:** el exceso de peso protege. Las células del tejido graso producen estrógenos.

— **Herencia genética:** no se ha confirmado su influencia en la predisposición a padecer osteoporosis.

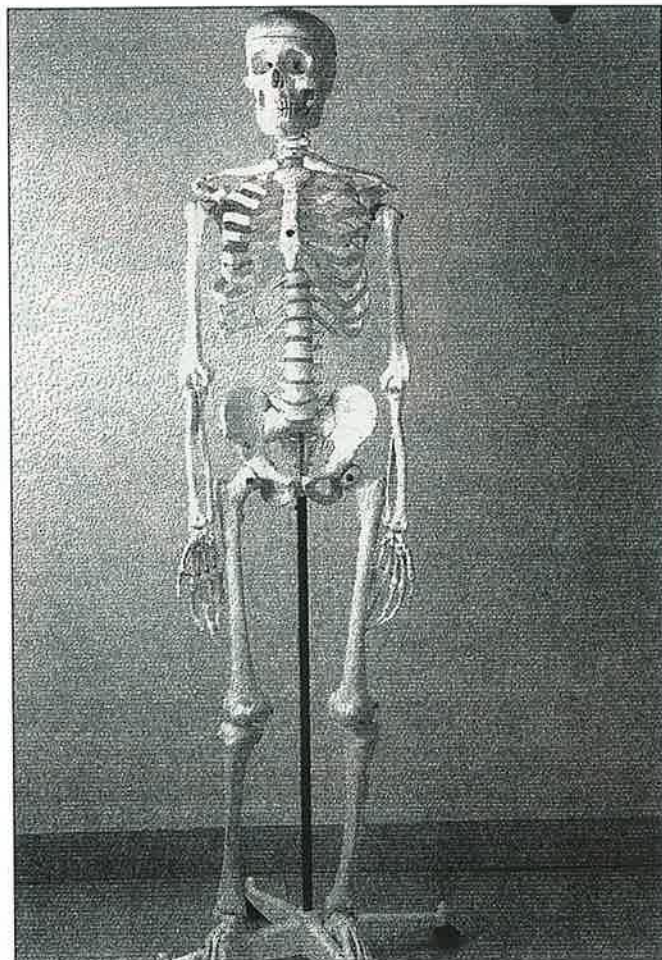
— **Ingesta de calcio:** En algunos estudios se ha encontrado que el riesgo de fractura de cadera es menor en aquellas

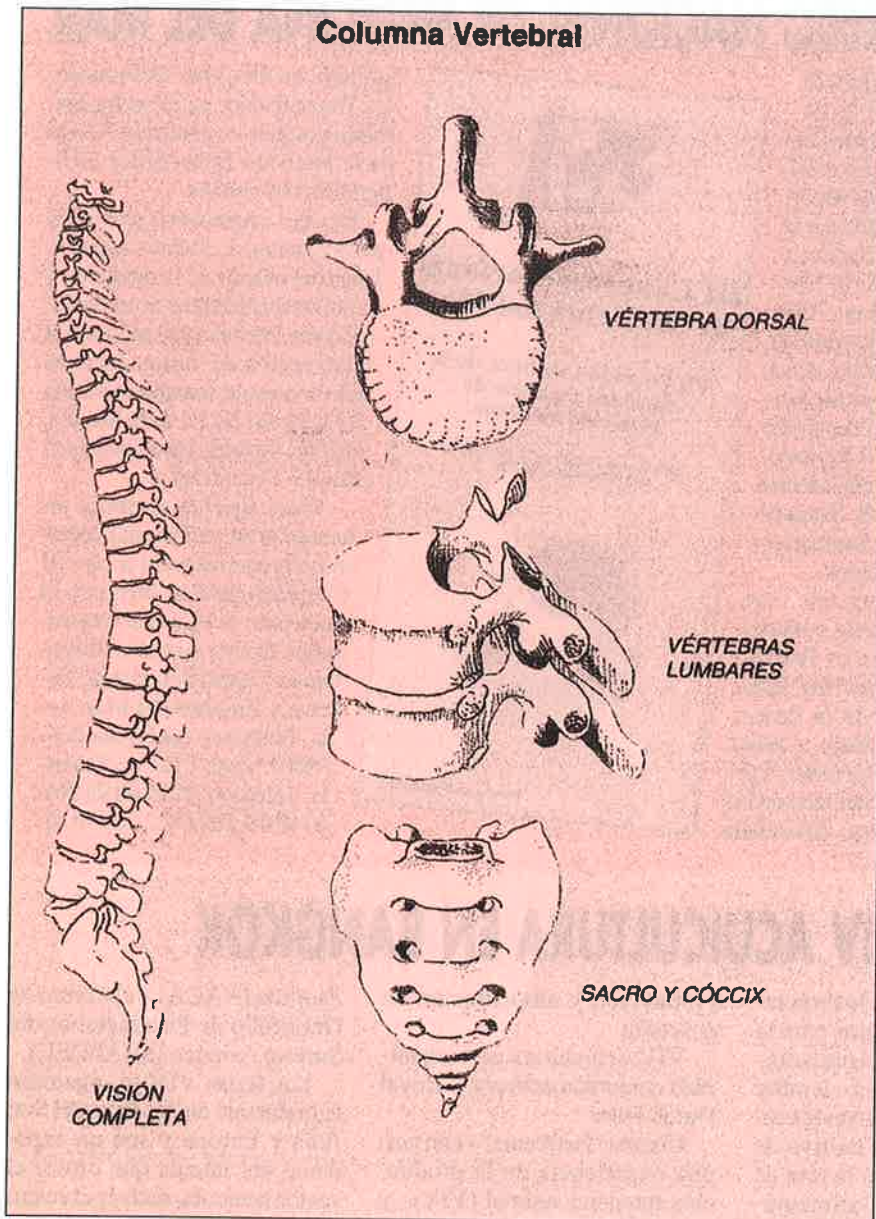
personas que toman el calcio suficiente en la dieta.

— **Otros factores** posiblemente relacionados con la osteoporosis son el exceso de ingesta de proteínas con la dieta, el alcohol, la cafeína, la falta de ejercicio físico, el tabaco y algunas enfermedades y tratamientos relacionados con los corticoides y las hormonas tiroideas.

Síntomas

En general esta enfermedad no presenta síntomas y cuando lo hace es porque ha aparecido alguna de sus complicaciones, como son las





fracturas, las cuales pueden producirse tras un esfuerzo o tras un traumatismo mínimo.

El dolor, pérdida de talla y/o fracturas de huesos, deformidades por encorvamiento de la columna vertebral (cifosis) y limitación de la movilidad pueden ser las consecuencias de una osteoporosis ya evolucionada.

El dolor por las fracturas puede ser brusco y de gran intensidad. La localización más frecuente es a nivel de las vértebras dorsales y lumbares. Este dolor dificulta e impide los movimientos y la bipedes-

tación (estar de pie), cede en parte con el reposo y puede durar unos meses. Una vez pasada esta fase, puede permanecer un dolor de tipo crónico y de menor intensidad que se acentúa con los esfuerzos.

La **pérdida de talla** es el resultado de progresivos aplastamientos de las vértebras.

Cada aplastamiento vertebral supone una pérdida de un centímetro de altura más o menos, aunque en algunos casos de osteoporosis muy acentuada, puede significar una disminución de hasta diez a quince centímetros, compara-

da con la talla que esa persona presentaba a los 20 años.

Cuando estos aplastamientos se producen en forma de cuña, aparece el encorvamiento de la columna vertebral o cifosis a nivel dorsal.

Diagnóstico

El diagnóstico de la osteoporosis debe realizarse lo más precozmente posible para poder establecer un tratamiento efectivo cuanto antes.

El diagnóstico por los síntomas es tardío, pues se realiza cuando ya han aparecido complicaciones como las fracturas.

También se hace un diagnóstico tardío con los análisis de sangre y las radiografías.

En la actualidad se utilizan métodos de medición de la masa ósea, como la densitometría ósea, para hacer un diagnóstico precoz.

Prevención

En la osteoporosis lo más importante es la prevención, pues interesa conseguir la mayor masa ósea posible, para que cuando llegue la menopausia o la edad avanzada se

produzca una pérdida ósea menor y esta cree menos problemas.

La prevención se debe realizar desde la infancia, mediante una dieta equilibrada rica en calcio, evitando los tóxicos y los factores de riesgo, y realizando ejercicio físico para estimular la formación ósea. También se deben mantener unos niveles adecuados de vitamina D, así, una exposición solar de 30 minutos asegura una activación suficiente de vitamina D a través de la piel.

A partir de los 20-30 años se recomienda una ingesta de calcio de 1.000 mg./día, debiéndose aumentar esta cantidad a 1.500 mg./día en las mujeres en la época de la menopausia.

El tratamiento preventivo con fármacos se realiza en las mujeres con menopausia precoz, y en aquellas en que ésta sea normal, pero tengan factores de riesgo, hasta unos años después de la menopausia.

Tratamiento de la Osteoporosis establecida

Con el tratamiento se pretende impedir que personas con una masa ósea baja puedan tener fracturas y en aquellas en las ya se han producido, se trata de mejorar los síntomas y evitar que tengan nuevas fracturas.

Se comienza con la adecuada ingesta de calcio, aunque se ha visto que esta medida sólo no es suficiente y se deben utilizar diversos medicamentos. Entre ellos están: Estrógenos, Calcitoninas, Vitamina D, Fluoruro sódico... y otros que se deben tomar bajo prescripción y control de un médico. ■

Ana MARTÍN ARAGÓN
Médico de Sanidad Marítima

BAJO EL PARO EN AGOSTO

El número de desempleados registrados en las oficinas de empleo del INEM, al finalizar el mes de agosto ha descendido en 27.006 personas, en relación con el mes anterior. Es el tercer mayor descenso respecto al mes anterior en agosto de los últimos quince años, según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. En igual mes del año 1995 el paro registrado tuvo un descenso de 17.876 desempleados.

Desde agosto de 1995 el paro ha disminuido en 202.670 personas (-8'64%). Este resultado, al igual que el de meses anteriores, mejora la comparación interanual del paro registrado.

En los seis meses de este año que van desde marzo hasta la finalización del pasado mes de agosto el paro se ha reducido en 283.232 desempleados.

En cuanto al número de colocaciones registradas en el INEM durante el mes de agosto ha sido de 606.476, la mayor cifra registrada en este mes en la serie histórica. Representa un incremento de 38.086 (6'70%) sobre el mismo mes del año anterior. Desde enero al mes actual se han registrado 5.524.374 colocaciones, lo que supone un aumento de 547.710 (11'01%) sobre las registradas en el mismo período del año anterior. ■

III CONGRESO NACIONAL DE MEDICINA DEL MAR

Durante los próximos días 30 de octubre a 2 de noviembre se va a celebrar en Santa Cruz de Tenerife el III Congreso Nacional de Medicina del Mar auspiciado por el Centro Superior de Náutica y Estudios del Mar de la Universidad de La Laguna. Este Congreso organizado como la VII Reunión Científica de la Sociedad Española de Medicina Marítima ha sido declarado de Interés Científico Profesional por la Organización Médica Colegial y de Interés Sanitario por la Consejería de Sanidad por el Gobierno de Canarias.

Los temas a tratar sobre los que se podrá presentar comunicaciones son: Aspectos Históricos de la Medicina del Mar; Riesgos y Accidentes de la Pesca; Condiciones de Trabajo y Salud en el Transporte Marítimo; Problemática Médico-Sanitaria en los portuarios españoles; Asistencia



Sanitaria en alta mar; Enfermedades Transmisibles en el sector marítimo pesquero y situación Actual de la Medicina Subacuática e Hiperbárica en España.

En este Congreso está prevista la participación de ilustres especialistas del mundo de la medicina y la universidad tanto a nivel nacional como internacional así como la intervención de varios doctores del servicio de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina, quienes también participan en el Comité Organizador.

Todas aquellas personas interesadas en recibir más información con respecto a este III Congreso podrán dirigirse al Secretario del Comité Organizador, Doctor Antonio Burgos Ojeda. Centro Superior de Náutica y Estudios del Mar. Avda. Francisco La Roche S/N. 38001 Santa Cruz de Tenerife. Teléfono: 922 - 60 98 00 ó 60 98 19 y Fax 922 - 60 98 45.

VIV ACUICULTURA EN BANGKOK

Bangkok acogerá la feria internacional de muestras para la acuicultura, "VIV Acuicultura" del 14 al 16 de noviembre próximo. La muestra abarca todos los aspectos del cultivo de peces, incluyendo la cría de peces, sistemas de alimentación, tanques, redes, depuración de aguas, embalaje, transporte, refrigeración y otras tecnologías aplicadas de la re-

producción y alimentación de pescado.

VIV Acuicultura está organizada conjuntamente por la Royal Dutch Faire

Utrecht "Jaarbeurs" —con amplia experiencia en la producción intensiva animal (VIV)— y la N.C.C. Management & Development Co. de Bangkok, con la participación de la Red de Centros de Acuicultura en Asia-

Pacífico (NACA) y el Centro de Desarrollo de Piscifactorías del Sureste Asiático (SEAFDEC).

Las ferias VIV se organizan actualmente en América del Sur, Asia y Europa y son un exponente del interés que ofrece el sector acuícola, dada la creciente demanda de consumo de pescado y la escasez de capturas. Asia ocupa la primera posición en consumo de pescado, con una media de 13 kilos por persona y año. Para más de 1.000 millones de personas es el principal producto animal de consumo. Asia es también el primer continente productor, con un 83% del total de la producción marina. Tailandia se sitúa en el centro de los diez mayores países productores de pescado de aquel continente —China, India, Japón, Indonesia, Filipinas, República de Corea, Taiwán, Bangladesh y Vietnam— y es también el mayor exportador. Entre otros atractivos, VIV Acuicultura ofrece la posibilidad de explorar el mercado asiático. ■

MÁS DUREZA CONTRA EL FRAUDE

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social desarrollará en los próximos meses, en todo el territorio nacional, una campaña de control en las grandes empresas y centros de trabajo. La campaña, encaminada a detectar todo tipo de irregularidades y actuaciones de fraude, afectará en su primera fase a 300 grandes empresas, con una plantilla de 205.406 trabajadores.

La inspección proyecta examinar, en todas estas empresas forma de contratación laboral y el grado de cumplimiento de la legislación laboral, los convenios colectivos y las obligaciones salariales. Además, se investigará si las grandes

empresas aplican correctamente las bonificaciones y subvenciones públicas a la contratación indefinida, la realización de horas extraordinarias y un conjunto de circunstancias derivadas de las anteriores, entre ellas las relativas a las obligaciones de alta y cotización a la Seguridad Social. El trabajo de mujeres y menores será también objeto de inspección.

La campaña se llevará a cabo con independencia de las actuaciones ordinarias de la Inspección de Trabajo y en ellas participarán ocasionalmente equipos de inspectores y subinspectores. ■



ASTILLEROS DE PESCA, S.L.



*Construcción de
embarcaciones
en fibra de vidrio*

**MUELLE SERRANO LLOVERAS, S/N
TEL y FAX (964) 28 32 57
12100 PUERTO DE CASTELLON**

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.



Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13