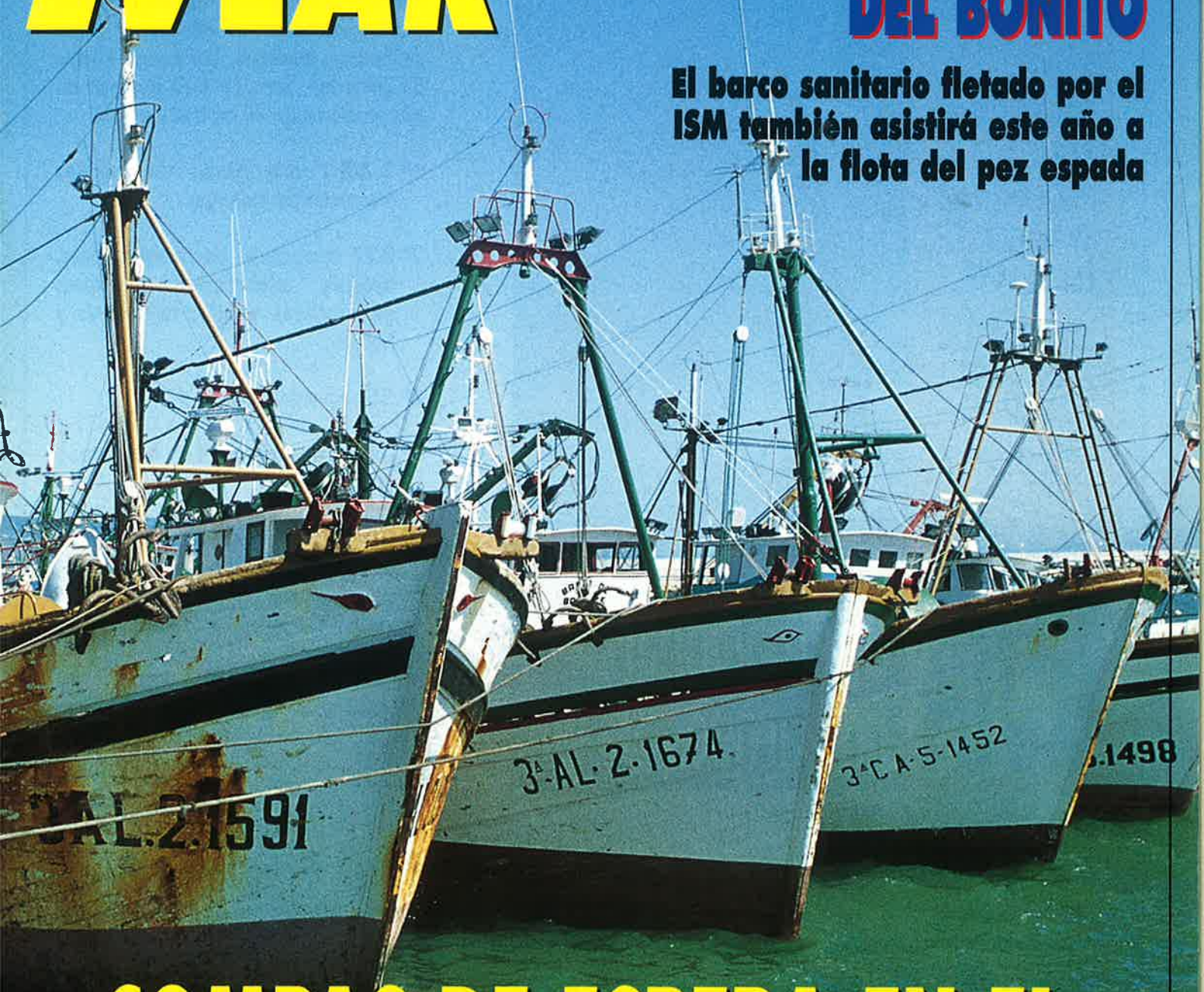


MAR

N.º 328 - MAYO 1995

EL «INVESTIGADOR» INICIO LA COSTERA DEL BONITO

El barco sanitario fletado por el
ISM también asistirá este año a
la flota del pez espada



COMPAS DE ESPERA EN EL ACUERDO CON MARRUECOS

Pescadores y agricultores bloquearon varios puertos
e impidieron la entrada de productos de ese país

EMBARCAR AHORA SERA MAS FACIL USANDO ESTA GUIA

IBERMAN
Iberian Ship Management
Capitán J.L. Chicheri

**3.600
DIRECCIONES
PARA
ENCONTRAR
TRABAJO
EN LA MAR**

- Buques mercantes
- Buques de pasaje (batería)
- Remolcadores/supply
- Plataformas/offshore
- Yates motor y vela
- Salvamento
- Buceo
- Información: laboral y técnica

GUÍA

Internacional de Embarques 95-96

Incluye
OFERTAS DE EMPLEO INTERNACIONAL
Toda la información de la prensa
especializada gratis y con solo una llamada

CONTIENE: 5 secciones con 3.600 direcciones de armadores seleccionados y actualizados con su Telf. Fax, nº y tipo de barcos, tonelajes, banderas, y Jefes de personal. También 100 páginas de información muy útil para el marino.

1º 2.084 armadores de buques mercantes de todo tipo.

2º 821 armadores de remolcadores, dragas, plataformas, buques perforadores, supply, salvamento y buceo.

3º 55 ship-managers.

4º 354 agencias de embarque internacionales.

5º 286 armadores y agencias de embarque de buques de pasaje, yates de vela y motor, transporte de yates, patrones de charter, buques escuelas.

25.000 buques de todo tipo son tripulados por estos armadores.

- * **CADA ARMADOR** ha recibido un fax anunciando que recibirá C. V. de marinos de nuestra base de datos.
- * **MODELO DE C. V.** actual y standard en agencias de embarque y armadores internacionales. 2 páginas con todos los datos necesarios.
- * **OFERTAS DE TRABAJO** en el extranjero, embarcado y en tierra. Diariamente recibimos la prensa internacional especializada y seleccionamos las más interesantes.

MODO DE OBTENER LA INFORMACION:

- * **MENSUALMENTE:** por teléfono y gratuita.
- * **QUINCENALMENTE:** recibiendo por correo, listados detallados, mediante suscripción anual de 6.000 pts.

EDICION LIMITADA, RESERVE SU EJEMPLAR

P. V. P.: 6.000 ptas.

PEDIDOS: Tlf.: 981 - 21 31 07 — FAX: 981 - 22 43 57

IBERMAN, S. L. - Cantón Pequeño, 26 - 15 003 LA CORUÑA

LA pesca ha vuelto a ser protagonista de la actualidad con dos conflictos sobre caladeros que siguen abiertos, mientras ya se está pensando en los interrogantes que plantea nuevamente este año la costera del bonito en aguas del golfo de Vizcaya. Dato positivo es la normalidad en la costera de la anchoa.

Administración y armadores han negociado en las últimas semanas las posibles salidas para los barcos congeladores que pescaban en aguas de NAFO. No se ha producido un total entendimiento entre una y otra parte. Todos están de acuerdo en la necesidad de una salida en caladeros alternativos. Sin embargo, mientras la Administración trata de colocar el máximo de esos barcos en Argentina y países africanos, los armadores, sin renunciar a esos puntos, prefieren también otras aguas en el propio Atlántico Norte, en caladeros fuera de las 200 millas. Mientras tanto, hasta que se produzca ese acuerdo, una veintena de esos barcos han regresado para su amarre al puerto de Vigo y el resto última la captura de unas 5.000 toneladas que faltaban para cubrir la cuota.

Sin cerrar el problema de los grandes congeladores en Galicia, durante las últimas fechas el conflicto se ha trasladado a las aguas del sur, donde la flota que faenaba en el caladero marroquí sigue amarrada a la espera de unas nuevas rondas de negociaciones con Rabat. Los pescadores protagonizaron el bloqueo de los puertos más importantes para impedir las importaciones de productos, especialmente de la pesca, procedentes de Marruecos, en el convencimiento de que era la mejor forma para la defensa de sus intereses.

COMENZAN LOS DIAS

LA GUERRA DE LOS CALADEROS

Marruecos está en su total derecho para plantear sus exigencias ante la Unión Europea para ceder parte de las pesquerías de su caladero, aunque en principio parecen desmesuradas con el único objetivo de sacar el máximo de contrapartidas de Bruselas. Pero frente a esas exigencias de Rabat, da la impresión, también, de que Bruselas ha actuado hasta el momento con cierta parsimonia. Rabat ha impuesto fechas de negociación, ha aplazado los calendarios de reuniones. Cuando se sabe de la importancia y las dificultades para lograr un compromiso con Marruecos, como sucedió en anteriores acuerdos, Bruselas debería haber planteado las negociaciones con mucha mayor antelación y no unas semanas antes de que finalizase el anterior acuerdo.

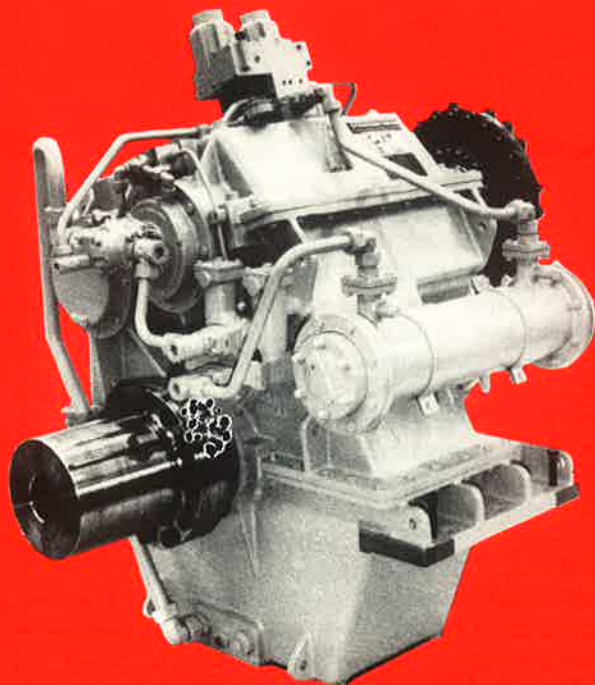
Esa sensación es la que se tiene mirando las cosas con cierto distanciamiento, y es de, suponer que el malestar de los pescadores es muy superior. Da la impresión de que

Marruecos es quien hace y deshace y que la Comisión de la Unión Europea actúa con cierto retraso. No es justificable en ningún caso la violencia y las agresiones contra actuaciones de comercio con arreglo a la legalidad vigente. Pero se trata también de acciones con atenuantes si uno se pone en el caso del pescador que tiene amarrado su barco mientras ve pasar los camiones cargados de pescado procedentes de ese caladero.

La pesca ha sido protagonista durante estas semanas en el mar y parece lo puede seguir siendo también en los próximos meses. Por el momento, con la costera del bonito se ha abierto un nuevo frente con muchos interrogantes y tensión sobre su desarrollo. Y, un año más, como un servicio a las gentes del mar, el Instituto Social de la Marina ha desplazado a ese caladero el buque «Investigador» con el fin de prestar atención sanitaria «sobre el terreno». ■

Vidal MATÉ





REINTJES ESPAÑA, S.L.
C/ Extremadura, 5
28110 ALGETE (Madrid)
Tel.: 628 03 42
Fax: 628 01 18

Reductores e Inversores Marinos

Más de 70.000 barcos en todo el mundo, entre ellos más de 2.000 en España, han sido equipados con reductores e inversores REINTJES, gracias a su:

- ALTA FIABILIDAD.
- SENCILLO MANEJO Y MANTENIMIENTO.
- ALTO RENDIMIENTO.
- BAJO NIVEL DE RUIDOS.

y un inmejorable servicio postventa ha contribuido a que REINTJES sea la marca más solicitada.



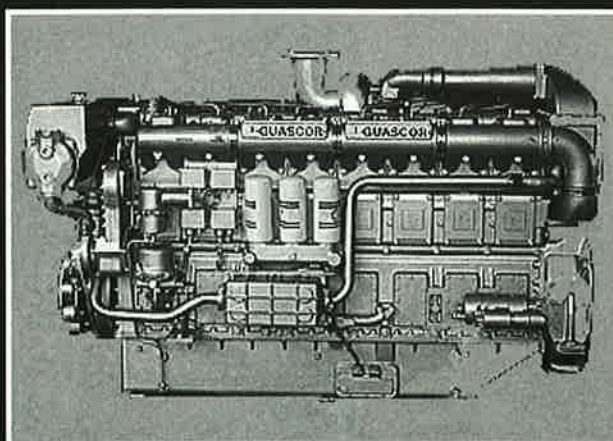
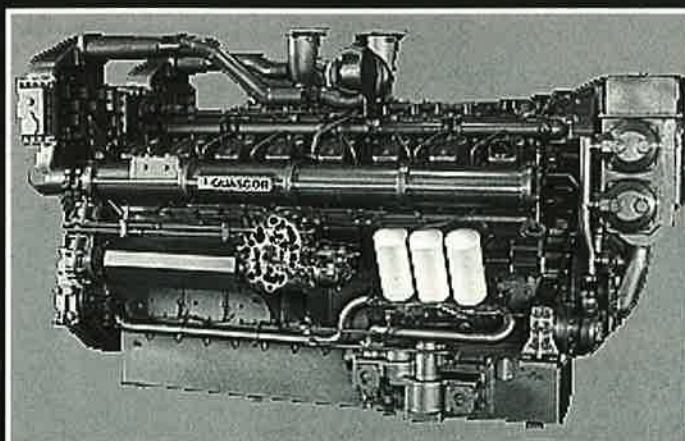
GUASCOR

MOTORES Y SISTEMAS

COGENERACION

MOTORES DIESEL MARINOS GUASCOR

POTENCIA : de **250** a **1300** cv



GUASCOR, S.A. Barrio de Oikia. 20759 Zumaia. Gipuzkoa. España.
Tel.: (9) 43 14 32 00 - Fax.: (9) 43 86 21 80



6
COMPAS DE ESPERA EN EL ACUERDO CON MARRUECOS

Los pescadores bloquearon varios puertos para impedir la entrada de productos de ese país.

50

EL «INVESTIGADOR», EN LA COSTERA DEL BONITO

El ISM ha enviado a la costera del bonito el buque «Investigador», para prestar asistencia sanitaria a los trabajadores del sector.



12 SALIDAS PARA LOS FLETANEROS

Administración y los armadores tratan de lograr un acuerdo y reubicar unos 20 barcos en otras aguas.

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:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20. - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 66 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Sanja 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. **Villagarcía 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.

Imprime: EGRAF, S. A. Polígono Industrial de Vallecas, Calle Luis I, 5-7, 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-95-002-9

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.

SE REANUDAN LAS NEGOCIACIONES

COMPAS DE ESPERA EN EL ACUERDO CON MARRUECOS

Pescadores y agricultores andaluces, así como pescadores de otras comunidades autónomas afectadas también por el amarre de la flota que faena habitualmente en el caladero marroquí, protagonizaron durante los últimos días de mayo diferentes incidentes y actos de protesta por la falta de un acuerdo con el país norteafricano. Los pescadores centraron sus acciones en el bloqueo de varios puertos andaluces, donde se produjeron agresiones contra vehículos cargados con productos agrarios o pesqueros marroquíes con destrucción de mercancía. Los servicios de aduanas se vieron obligados durante esos días a paralizar el despacho de los productos en medio de un clima de tensión en aumento que no pudo ser neutralizado por el ministro de Agricultura, Luis Atienza, durante su visita a la zona para reunirse con los responsables de los armadores. El responsable de Agricultura y Pesca hizo reiterados llamamientos a la calma por estimar que la violencia podría perjudicar el futuro proceso negociador.

A L cierre de este número se preparaban nuevas acciones de protesta, que en este caso ya se extendieron también a puertos gallegos y canarios en contra del consumo de productos de Marruecos.

El malestar de los pescadores que faenaban en el calade-

ro de Marruecos se inició a raíz de que los representantes de la Unión Europea y de Rabat no llegasen a ningún acuerdo en la cuarta ronda de negociaciones que celebraron en Bruselas los días 16 y 17 de mayo.

No se esperaban grandes avances de esa reunión. Sin embargo, los resultados fueron





aún mucho peores ante la posición totalmente intransigente de las autoridades de Marruecos, que ni siquiera entraron a debatir los puntos más polémicos de su propuesta inicial, entre los que se hallan la reducción de barcos y de capturas, así como el aumento del número de tripulantes en cada uno de los pesqueros. La Unión Europea rechaza toda posibilidad de reducción drástica de los actuales niveles de capturas en esas aguas y se pretende que las soluciones en estos puntos cuenten con los estudios técnicos correspondientes, cosa que no ha sucedido cuando se produjeron los recortes de pesca en los anteriores compromisos pesqueros.

En lugar de entrar en el debate sobre el esfuerzo pesquero a realizar en el caladero marroquí durante los próximos años, la cuarta ronda de negociaciones se centró en una propuesta sobre las posibilidades para la constitución de empresas mixtas en Marruecos, tanto para la actividad extractiva como para las

***Los pescadores
bloquearon
durante
varios días
los puertos
andaluces para
impedir el
acceso de los
productos
de ese país.***

***A la protesta
se sumaron
también
pescadores
canarios
y gallegos.***

tareas de transformación en tierra. La Unión Europea plantea que esas empresas mixtas tengan una composición accionarial con capital mayoritario español o de otro país de la Unión Europea, posición que no es aceptada por Rabat.

La cuarta ronda de negociaciones no aportó nada nuevo respecto a la situación anterior y ambas partes se fijaron como nueva fecha para reanudar las conversaciones el 1 de junio.

Con la flota amarrada desde el 31 de abril, en medios pesqueros el ritmo de las negociaciones y los aplazamientos provocados por la postura intransigente de las autoridades de Rabat provocó una situación de malestar en todos los medios pesqueros relacionados con este caladero y que fundamentalmente se centran en Andalucía, Canarias y Galicia. Los pescadores no asumían que, mientras sus barcos estaban en puerto, Marruecos siguiera con la actividad pesquera y, sobre todo, que se utilizaran sus propios puertos andaluces para introducir pescado en sus

Ayudas para la flota

Tal como estaba previsto, la Administración hizo efectivos a final de mes los pagos para la flota amarrada, que según las estimaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ascienden a 1.896 millones de pesetas por el mes de mayo. De esta cantidad, 1.119 millones de pesetas han sido abonados desde la Secretaría General de Pesca a los armadores por el amarre forzoso de la flota y corresponden a fondos comunitarios para este fin. Por parte del Instituto Social de la Marina, con fondos nacionales se han hecho efectivos los pagos a tripulantes pertenecientes a los barcos amarrados. La cantidad percibida es de 62.700 pesetas correspondientes al Salario Mínimo Interprofesional, a la que se suman otras 10.450 pesetas como parte proporcional de las pagas extraordinarias hasta un total de 73.150 pesetas. Igualmente, por parte del ISM ya se realizaron los pagos correspondientes a la parada de esta misma flota durante quince días el pasado mes de octubre.

propios mercados. Esta situación de malestar explotó en Andalucía el 20 de mayo, cuando un grupo de unos cien pescadores vaciaron el cargamento de un camión procedente de Marruecos con 10.000 kilos de gambas peladas. El vehículo se dirigía a Holanda. Tras este primer estallido de acciones violentas contra el tránsito de mercancías de Marruecos hacia los

mercados comunitarios, la tensión se extendió inicialmente a otros puertos de Andalucía como Cádiz, Málaga, Almería y Barbate, además de Algeciras. Los pescadores en estos casos tuvieron también el apoyo de organizaciones agrarias, como la Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos. Agricultores y pescadores bloquearon durante varios días

los principales puertos desde los que se mantienen relaciones comerciales con Marruecos, lo que obligó a los responsables de las aduanas a cerrar los despachos de mercancías. El clima de tensión fue a más día a día, lo que obligó a los empresarios de Marruecos a desviar el transporte de sus mercancías hacia los países comunitarios vía los puertos franceses de Marsella y Sete, así como por puntos de Portugal. Los agricultores y pescadores españoles pasaron en algunos casos del bloqueo a acciones de sabotaje contra diferentes vehículos, que fueron inmovilizados en las zonas portuarias. Diferentes servicios regulares entre Marruecos y España fueron suspendidos, mientras desde medios empresariales españoles y marroquíes se mostraba preocupación por la dimensión del problema, amenazando con desviar el tráfico en el futuro a puertos franceses, y por parte española, ante el temor a perder parte de la actividad portuaria.

Las acciones de los pescadores y agricultores franceses



recibió todas las críticas por parte de la comisaria de Pesca, Emma Bonino, para quien no era presentable que un país que había criticado las agresiones canadienses, al igual que las francesas, utilizara los mismos instrumentos de presión que antes rechazó. Por su parte, el ministro de Agricultura, Luis Atienza, que visitó a los armadores y pescadores de la zona andaluza más afectada por el amarre de la flota, insistió sobre la necesidad de cesar en la utilización de las medidas violentas, ya que ello iba a perjudicar el propio proceso de negociaciones.

Frente a las medidas de presión y la utilización de la fuerza, desde la Administración se insistió en la necesidad de utilizar todos los instrumentos legales que existen para ralentizar las exportaciones de Marruecos, que en muchos casos no tienen sus papeles en regla. ■



V. M.



Proposición no de ley

El PP pide que siga faenando la flota mientras duren las negociaciones

EL Partido Popular ha presentado en el Parlamento una proposición no de ley por la que se insta a la Administración española para que logre de la Unión Europea que la flota pesquera siga faenando en los caladeros de ese país mientras duren las negociaciones con Marruecos. En opinión del diputado popular Arsenio Fernández Mesa, la Administración española no ha actuado correctamente en las negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo y reclama medidas que pudieran calmar la situación de tensión que existe en los puertos pesqueros andaluces ante el amarre de la flota.

De acuerdo con esta proposición no de ley, en primer lugar se insta al Gobierno para que realice las gestiones oportunas encaminadas a que la flota española se reintegre en el caladero marroquí, al menos mientras duren las negociaciones. El partido de la oposición entiende que ni la Unión Europea ni España han adoptado medidas de represalia contra los intereses de ese país y que han respetado en su integridad lo que se firmó en 1992. Por este motivo se reclama un trato similar por parte de la Administración de Rabat.

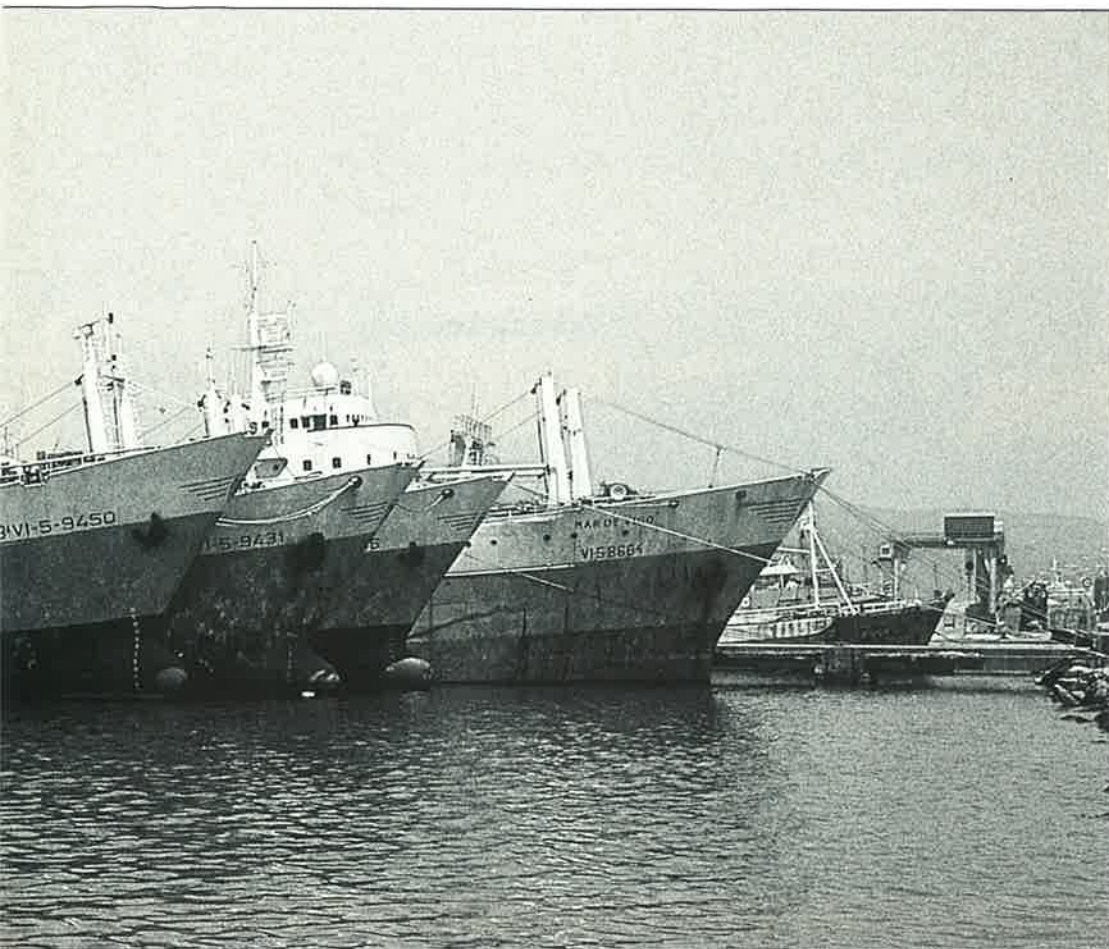
Frente a las posiciones de violencia, rechazadas también por el PP, los responsables pesqueros del partido de la oposición consideran que la Administración debería intensificar todos los controles e inspecciones portuarias, fronterizas, sanitarias y de tránsitos para garantizar el más estricto cumplimiento de la legalidad vigente. Con estas medidas se considera sería posible devolver la tranquilidad a las zonas pesqueras andaluzas, ya que se evitarían muchas de las actuales importaciones ilegales.

Una tercera medida solicitada por el PP que figura en la misma proposición no de ley es instar al Gobierno para que realice gestiones ante la Unión Europea para que los recursos que se destinen para compensar el paro forzoso de la flota se detraigan de las cantidades que se deben pagar como utilización de caladeros a Marruecos. Finalmente, se plantea la necesidad de poner en manos de las autoridades comunitarias un memorándum completo sobre la flota pesquera española y su importancia social y económica para que Bruselas tenga en cuenta estas circunstancias a la hora de adoptar decisiones sobre este colectivo.



ADMINISTRACION Y ARMADORES BUSCAN SALIDAS A LA FLOTA DEL FLETAN

Administración Central, a través de la Secretaría General de Pesca y los armadores del puerto de Vigo han tratado de llegar a un acuerdo durante las últimas semanas para reubicar a más de una veintena de barcos, que deberán abandonar el caladero en aguas de NAFO para la pesquería del fletán. Las propuestas de la Administración no se han considerado las mejores por parte de los armadores, desde donde se ha planteado una alternativa de caladeros. La decisión final estaba en el aire al cierre de este número. Mientras tanto, el Partido Popular planteaba una proposición no de Ley en el Parlamento con el fin de buscar salidas a esta flota.



No se ha producido un acuerdo sobre los barcos con posibilidades de reubicarse en nuevos caladeros.

ANTE esta situación de falta de respuestas concretas, desde los armadores se planteaba igualmente a la Administración la posibilidad de que esos barcos amarrados en el puerto de Vigo se pudieran acoger ya a las ayudas por paralización temporal. Actualmente son ya 20 los barcos en esas condiciones, mientras otros se han dirigido a los caladeros para capturar las cantidades restantes hasta subir las 5.000 toneladas asignadas como parte final de la cuota total de España.

De los 36 barcos que faenaron en los últimos años en el caladero de NAFO, a raíz del compromiso suscrito entre la Unión Europea y Canadá, ya se conocía la necesidad de que una parte de esa flota buscara otras zonas de pesca. Es el eterno problema de una flota congeladora errante que pasa de un caladero a otro, pero sin tener nunca en ningún sitio garantía de continuidad. Al menos 20 barcos deberán buscar acomodo en otras aguas en un proceso que



se supone lento y en muchos casos incierto.

Por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima se presentó a los armadores afectados una propuesta general en la que se contemplaban las posibles salidas para esta flota, especialmente en caladeros donde la Unión Europea tiene acuerdos y se considera que hay capturas sin utilizar.

El secretario general de Pesca, José Loira, sostiene la posibilidad de que se lleven a cabo seis campañas experimentales en el mar de Barents para la pesca de la platija americana. Otras dos campañas experimentales se han propuesto para la pesquería de la gallineta en Reikjanes y, finalmente, dos campañas experimentales más para la platija en aguas de NAFO.

Junto a estas salidas, para la Administración española es posible colocar más barcos en base al acuerdo con Argentina, donde aún hay disponibles unas capturas de 153.000 toneladas en merluza hubbsi, merluza coca, calamar Illex y granadero. Para los armadores, no se puede cargar en exceso de barcos el caladero argentino para que al final, donde operaban a gusto una serie de barcos, la hagan muchos más pero con problemas. Por parte de la Secretaría General de Pesca las salidas para esos barcos se orientan especialmente en los países africanos donde existen acuerdos con la Unión Europea y hay posibilidades de capturas por asignar. En Mauritania, el acuerdo actual deja aún la puerta abierta para

ADMINISTRACION Y ARMADORES BUSCAN SALIDAS A LA FLOTA DEL FLETAN

786 TRB en merluza negra, 800 TRB para la pesca demersal profundo y 538 TRB para la pesquería de gambas. Con Senegal el acuerdo permite aún 3.100 TRB para arrastre demersal costero y 2.400 TRB para langostinos. En Gambia hay libres 701 TRB para arrastre marisco. En Costa de Marfil hay 349 TRB para arrastre marisco, cefalópodos y peces. Finalmente, en Angola hay 800 TRB para la pesca demersal de merluza.

Para los armadores, no son caladeros interesantes y que se adapten a las condiciones de esos barcos.

Frente a estos planteamientos de la Administración, las organizaciones Anavar y Anamer hicieron un nuevo planteamiento para dar ocupación a la flota que ha operado en el caladero NAFO. Los armadores plantean, además, la necesidad de llevar a cabo una campaña internacional para defender la imagen del pescador español que algunos países quieren ligar con un esquilador de los mares. Para los responsables de la flota lo más importante en este momento es que se adopten decisiones para que los barcos en paro se ubiquen en nuevos caladeros, aunque sea de forma temporal.



A corto plazo, hasta finales de julio, los armadores plantean las siguientes salidas: *a)* Acciones piloto de pesca experimental de seis barcos durante cinco meses en aguas internacionales de Barents y Svalbard para especies planas. *b)* En aguas de NAFO en los próximos meses se irá reduciendo la presencia española a medida que cada barco vaya cubriendo su cuota. Esta situación se espera se produzca hacia finales de julio cuando los barcos regresen en su totalidad a puerto. Los armadores opinan

que dos barcos podrían quedar en esas aguas como campañas experimentales. *c)* En aguas internacionales del Atlántico norte, zona XII del ICES y concretamente en el Hatton Bank se considera hay posibilidades para la pesca de siete buques. Serían barcos de tamaño medio y pequeño dirigidos especialmente a especies como el fletán, granadero, raya, tiburón, mendo, gallineta, maruca o pez palo. Estas capturas se realizarían en aguas internacionales y no afectarían a las especies sometidas a TACs o cupos de

la flota española que opera en Gran Sol. *d)* Hay ocho barcos interesados en campañas experimentales para la gallineta oceánica en aguas internacionales de Reikjanes Ridge y Mar de Irmingier. Existen dos campañas ya aprobadas de cinco meses. *e)* Para el resto de la flota, tres barcos podrían tener salidad en caladeros africanos como Angola y Mauritania, mientras otros tres están pendientes de la aprobación de expedientes de paralización definitiva o para la constitución de empresas mixtas. Para

Flota congeladora de NAFO, alternativas propuestas por el sector

Alternativas/Número de buques

Duración 1995	NAFO	Mar de Barents y Svalbard	Paralizaciones definitivas (o sociedades mixtas)	Caladeros africanos	Hatton Bank (Icex XII)	Reikjanes y Irmingier (Gallineta nórdica)	Acuerdo Groenlandia/Unión Europea	Puerto Inactividad	Total
Mayo-julio	21 a 0	6	3	3	3 + 4	2	-	15 a 4	36
Agosto-diciembre	0	6	3	3	9	2	5	8	36

Nota: La inactividad en puerto estará en función de la aprobación de estas propuestas del sector por parte de la Administración pesquera. En el caso de no otorgarse los permisos de pesca para los caladeros que se solicita, aumentaría el número de buques que se verían obligados a amarrar en puerto.



el resto de los barcos que deban permanecer amarrados, los armadores reclaman las oportunas compensaciones económicas por situación de inactividad temporal.

Los armadores reclaman finalmente de la Administración el cierre de acuerdos pesqueros con países como Perú, Sudáfrica, Namibia, Malvinas o la India.

Según el criterio de los armadores, con este plan, entre los meses de julio a diciembre habría inactivos solamente ocho barcos. Si no se aprobara, el paro afectaría a 24 embarcaciones.

A corto plazo, además de las propuestas anteriores, los armadores reclaman una aceleración en las negociaciones con Groenlandia para lograr un acuerdo que podría suponer una salida viable para las Asociaciones Temporales de Empresas con cinco barcos.

Al cierre de este número no se había producido respuestas a estos planes y tampoco se habían puesto en marcha las medidas planteadas desde la Administración. ■

V. M.

Argentina también se plantea su ampliación más allá de las 200

La guerra de las millas

Tal como se esperaba, tras la declaración de guerra hecha por las autoridades canadienses con motivo del conflicto del fletán, se ha abierto la veda en declaraciones y posicionamientos de diferentes países sobre la conveniencia o no de ampliar las 200 a 250 millas. Argentina ha sido uno de esos países que al cierre de este número trataban de definir un posicionamiento sobre este punto, al igual que otros como China, Australia o Estados Unidos. En principio, se trata de un primer asalto en los medios de comunicación en la opinión pública de todo el mundo en una escalada que es seguro que se va a detener en los próximos meses de cara a lograr ese objetivo. Es una situación que se repite al igual que en los últimos años de la década de los setenta contra la que los países consumidores de pescado y que faenan también en esas aguas internacionales podrían oponer con más fuerza que la demostrada en el pasado la necesidad de relacionar el acceso a caladeros con el acceso a los mercados. Los países protagonistas de este movimiento en pro de una extensión de las aguas jurisdiccionales a las 250 millas, inicialmente y como medida de justificación reclaman esa soberanía en defensa de la protección de

esos caladeros y argumentando poco menos que razones ecológicas. Posiblemente las mismas que puso sobre la mesa Canadá hace casi dos décadas para acabar esquilmando sus propios caladeros en aguas interiores en las 200 millas.

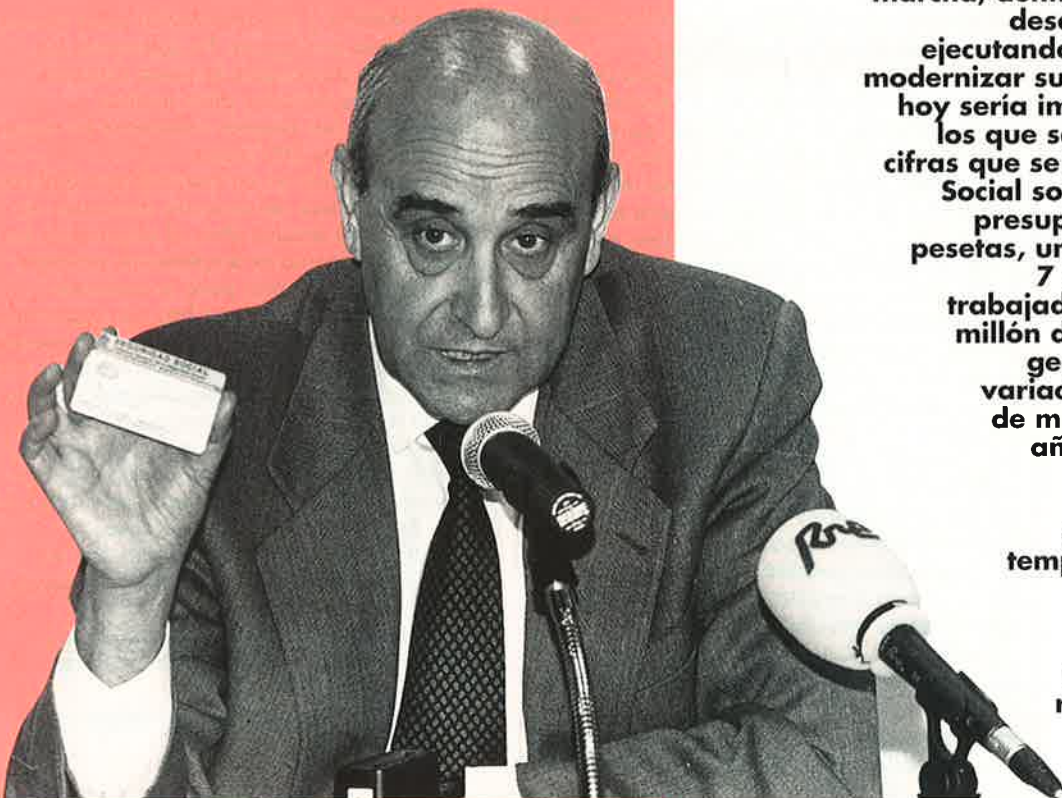
Parece obvio que, en un mercado mundial con recursos a la baja del pescado capturado en alta mar y con precios altos, el objetivo de los países ribereños no es simplemente proteger esas aguas, sino lograr para la economía nacional unos recursos que hoy son capturados por otras flotas. El debate sobre las pesquerías transzonales no se ha provocado a raíz de las medidas ilegales de presión adoptadas por la marina de guerra canadiense contra los pesqueros españoles, sino una vieja cuestión sobre la que ya han trabajado en los últimos años otros países, especialmente en el cono sur como Argentina. Según estimaciones realizadas por técnicos de ese país, con la actual regulación de las 200 millas, en aguas limítrofes internacionales y por el efecto negativo que tienen sobre los recursos del propio caladero, se perderían al año casi 100.000 millones de pesetas.

La batalla por los recursos ha abierto un nuevo frente. ■

V. M.

**Adolfo Jiménez
presenta los nuevos programas
en marcha**

LA SEGURIDAD SOCIAL, HACIA UNA GESTION AUTOMATIZADA Y SIN PAPELES



La reciente aprobación de una orden ministerial por la que las empresas pueden utilizar los medios electrónicos e informáticos para la transmisión de sus datos a la Seguridad Social, tales como la inscripción y afiliación, las altas y bajas, y el acuerdo firmado entre la Tesorería General de la Seguridad Social y la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para la confección de la nueva tarjeta de afiliación a la Seguridad Social, son dos de las iniciativas que la Seguridad Social acaba de poner en marcha, dentro del ambicioso plan que desde hace varios años viene ejecutando, con el único objetivo de modernizar su gestión. Una gestión que hoy sería imposible sin los medios de los que se le ha dotado porque las cifras que se manejan en la Seguridad Social son de auténtico vértigo: un presupuesto de 10,8 billones de pesetas, una recaudación de más de 7 billones; 13,4 millones de trabajadores afiliados; más de un millón de empresas inscritas, que generan entre altas, bajas y variaciones más de 16 millones de movimientos anuales. Cada año se tramitan y resuelven más de 500.000 nuevos expedientes de otras prestaciones (incapacidad temporal, protección familiar, etcétera). Además, la Seguridad Social paga mensualmente casi siete millones de pensiones. En resumen, el número anual de transacciones informáticas que se realizan superan los 30.000 millones.



Cuadro núm. 1

ESTAS dos nuevas iniciativas han sido presentadas a los medios informativos recientemente por el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, quien acompañado por tres directores generales de su Departamento, el del INSS, Fidel Ferreras; el de la Tesorería General, Francisco Francés, y el del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela, aprovechó la oportunidad para anunciar otros proyectos que en breve serán puestos en marcha, y para hacer un repaso por los resultados que se están obteniendo como consecuencia de las reformas que se han acometido dentro de lo que se conoce como el Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social, que ha afectado tanto a las prestaciones económicas como a la inscripción, afiliación y recaudación (ver cuadro núm. 1).

Los objetivos de dicho Plan son:

- Aproximar la gestión al ciudadano y mejorar la atención e información al público.
- Agilizar y simplificar los procedimientos y reducir los trámites.
- Rigor y transparencia en la recaudación de los ingresos y en el reconocimiento y mantenimiento de los derechos.
- Mejora de la eficacia administrativa en ambos campos.

La Seguridad Social moderniza su gestión mediante el análisis y la racionalización de los procedimientos, la formación de recursos humanos, la informatización de sus procesos y la utilización más avanzada.



Cuadro núm. 2

- Eficiencia en la consecución de la mejor relación coste/beneficios.

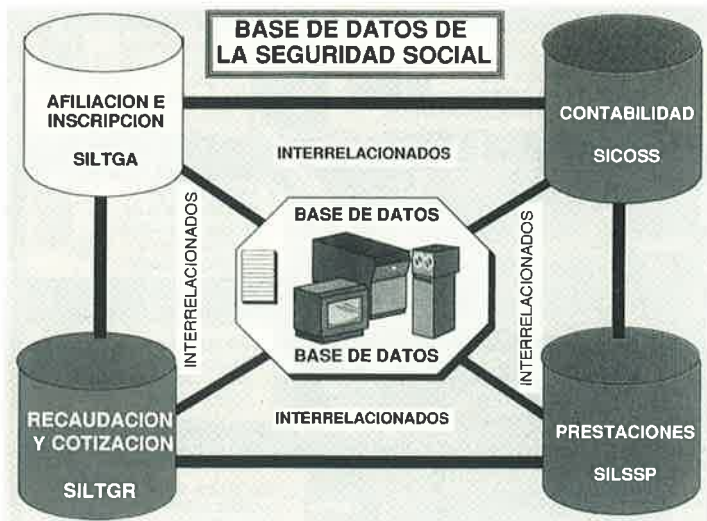
Todo este proyecto se ha ido desarrollando, como dijo el secretario general para la Seguridad Social, «de una manera secuenciada, porque en nuestro trabajo nada es casual».

La gestión de la Seguridad Social

El actual sistema de la Seguridad Social se configura en tres marcos: *el normativo*, que define los derechos y obligaciones subjetivos; *el económico*, que posibilita el equilibrio entre el ejercicio de derechos y recursos económicos disponibles, y *el de gestión* del sistema, que gestiona y posibilita la aplicación de los derechos, la reclamación de las obligaciones y la administración de los recursos económicos y humanos.

Los principios por los que se rige esta gestión para conseguir sus objetivos son:

- La atención personalizada.
- La universalidad de acceso de los ciudadanos y empresas a sus propios datos (dentro del respeto total a la privacidad y protección de datos).
- Transparencia y control.
- Implantación del principio de calidad total como criterio de gestión (ligada a la reingeniería



Cuadro núm. 3

de los procesos administrativos y de la organización interna que mejora la eficiencia social y económica de los mismos).

– Incorporación masiva de sistemas de soporte de la gestión basados en las tecnologías de la información y de las comunicaciones, respondiendo su utilización a un principio de rentabilidad por razones de coste y eficacia.

– Unificación e integración de los sistemas de información (ver cuadros núms. 2 y 3).

Medios para la gestión

Gestionar en la actualidad el volumen de presupuesto, afiliaciones, inscripciones, pensiones, etcétera, que conforman el ámbito de la actuación de la Seguridad Social por procedimientos manuales sería imposible si se quieren conseguir los niveles de eficacia propuestos. De este volumen de gestión nos dan idea los datos mencionados al principio de este trabajo y que se recogen en el cuadro núm. 4.

Para ello se ha dotado a los organismos responsables de llevarla a cabo «de las más modernas tecnologías de la información», según ha explicado Adolfo Jiménez. Según los datos facilitados por el secretario general, para la gestión de este gran volumen de actividad la Seguridad Social cuenta con 1.246 centros de atención al público, un personal altamente cualificado y un amplio parque informático con capacidad de almacenamiento superior a dos terabytes (dos billones de caracte-

res), 20.000 puntos de acceso esparcidos por todo el territorio nacional unidos por una compleja red de comunicaciones con 1.187 circuitos para transmisión de datos, que agrupa en un único sistema integrado cuatro subsistemas de gestión diferenciados:

- El de inscripción, afiliación y recaudación.
- El de prestaciones.
- El de gestión económica.
- El de gestión personal.

Amparados por un sistema de confidencialidad (SILCON) que registra todos y cada uno de los movimientos o consultas efectuados previa autorización del usuario, así como la fecha, hora, terminal y usuario que lo realiza (ver cuadros núms. 2, 3 y 5).

Resultados

Los planes de modernización de la Seguridad Social están permitiendo ya ver una serie de resultados que el secretario general para la Seguridad Social resume así:

En atención e información al público: Cada año se remite a los casi siete millones de pensionistas la notificación de la revalorización de su pensión, el certificado de retenciones a cuenta del IRPF



La nueva tarjeta de afiliación, que será repartida masivamente en 1996, permitirá al usuario obtener en los cajeros automáticos de la Seguridad Social información inmediata sobre su vida laboral, revalorización de pensiones y oferta de empleo, entre otros servicios.





Hoy sólo se necesitan cuatro documentos para solicitar una pensión, frente a los diez que se exigían antes.

La *gestión contable y presupuestaria* ha experimentado un notable avance con la aplicación de lo que se conoce como SICOSS (Sistema Integrado de Contabilidad de la Seguridad Social), que permite la contabilización en tiempo real de todos los movimientos del sistema.

Y ya, por último, en el capítulo de la *eficiencia*, Adolfo Jiménez señaló que se ha reducido el número de personas dedicado a la gestión, que ha pasado de 37.000 en 1982 a 33.000 en 1994, a pesar de haberse multiplicado por cinco el volumen de gestión. También se ha reducido el porcentaje de recursos destinado a gastos de gestión, que para las prestaciones económicas se sitúa en el 0,8 por 100 del presupuesto destinado a tal fin, lo que supone un resultado espectacular si se tiene en cuenta que cualquier empresa privada gestora de seguros o fondos de pensión gasta en torno al 2,5 del presupuesto que maneja sólo en la actividad gestora.

Todo ello ha supuesto que el ahorro previsto con

y las cotizaciones acreditadas a los trabajadores de mayor edad. Este servicio ha sido muy bien acogido por los usuarios, hasta el punto de que en una encuesta los niveles de satisfacción arrojaban porcentajes superiores al 90 por 100.

En otro de los campos donde la mejora ha sido sustancial ha sido en el de *inscripción, afiliación y recaudación*, ya que se ha conseguido realizar en tiempo real todos los movimientos de afiliación, altas y bajas e incorporarlos a las bases de datos del sistema para configurar la «vida laboral» de cada afiliado, que más tarde servirá para el reconocimiento de sus prestaciones.

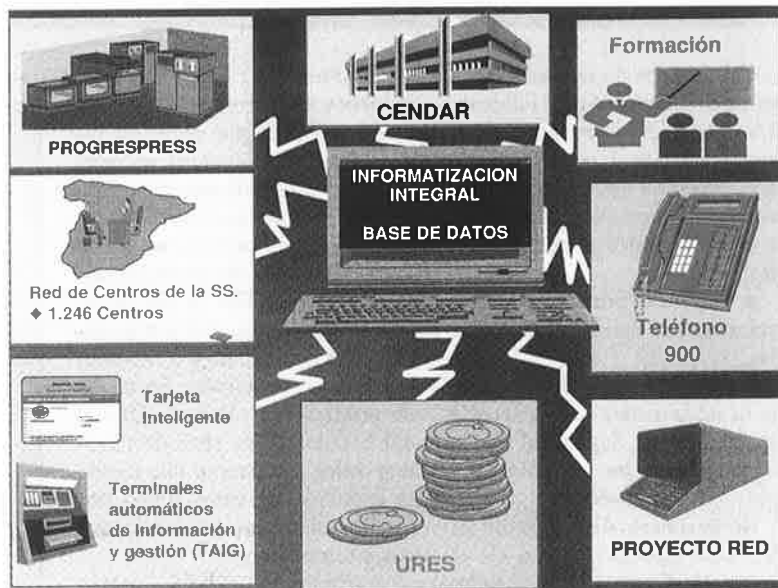
Asimismo, esto ha conllevado la emisión automática de las reclamaciones de deudas por cuotas y, consiguientemente, el incremento de la recaudación, que ha pasado de once mil millones de pesetas en 1982 a ciento diez mil millones en 1994.

En *gestión de prestaciones* se han reducido los tiempos de tramitación para el reconocimiento y pago de las pensiones de ciento cincuenta días en 1982 a diecisiete días en 1995 en el caso de la de jubilación y a nueve días en el caso de la de viudedad.



DESCRIPCION DEL AMBITO DE ACTUACION DE LA SEGURIDAD SOCIAL	
► PRESUPUESTO 1995 (en millones ptas)	10.893.245
► GASTO EN PENSIONES 1995 (en millones de ptas)	6.220.000
► RECAUDACION 1995 (en millones de ptas)	7.188.982
► Nº DE TRABAJADORES AFILIADOS	13.400.000
► Nº DE CENTROS DE TRABAJO	1.000.000
► Nº DE PENSIONES	6.900.000
► Nº DE OFICINAS DE ATENCION AL PUBLICO	1.246
VOLUMEN DE GESTION ANUAL	
• Nº DE ALTAS, BAJAS Y VARIACIONES DE TRABAJADORES	16.000.000
• Nº DE COTIZACIONES REGISTRADAS Y CONTROLADAS AL AÑO	168.000.000
• Nº DE PENSIONES TRAMITADAS AL AÑO	500.000
• Nº DE PRESTACIONES ECONOMICAS TRAMITADOS AL AÑO	1.900.000
• Nº DE REGISTROS DE DATOS	30.000.000.000

Cuadro núm. 4



Cuadro núm. 5

este sistema alcance los 87.000 millones de pesetas (ver cuadro núm. 6).

Proyectos en desarrollo

Actualmente la Seguridad Social está desarrollando diversos programas para continuar avanzando en los objetivos propuestos mediante la utilización de la más alta tecnología, con el propósito de conseguir a medio plazo:

- La supresión del soporte papel en los procedimientos internos y, en la medida de lo posible, en su relación con los ciudadanos.

- La anticipación en la información y atención al público.



● La oferta de nuevas opciones en la relación de los interesados con la Seguridad Social (gestión personal, gestión telefónica, gestión a través de terminales automáticos, conexión directa de ordenador a ordenador, etc.).

● La incorporación de los estándares de calidad más elevados.

Cuatro son los proyectos que en la actualidad la Secretaría General para la Seguridad Social tiene en marcha para llevar a cabo dichos proyectos.

El primero de ellos es el *Proyecto CENDAR*, esto es, el Centro de Control de Recaudación donde se centraliza toda la documentación recaudatoria (más de dos millones de documentos mensuales) para su tratamiento mediante el Reconocimiento Inteligente de Caracteres (ICR). Según explica el director general de la Tesorería, Francisco Francés, «esta revolucionaria tecnología permite la lectura óptica de 50 documentos por minuto y lectora. Los datos se incorporan a las bases centrales del sistema, se realiza el cruce informático con la información contenida en el centro de datos y se expiden las reclamaciones de deudas en caso de impago de forma totalmente automatizada» (ver cuadro núm. 7).

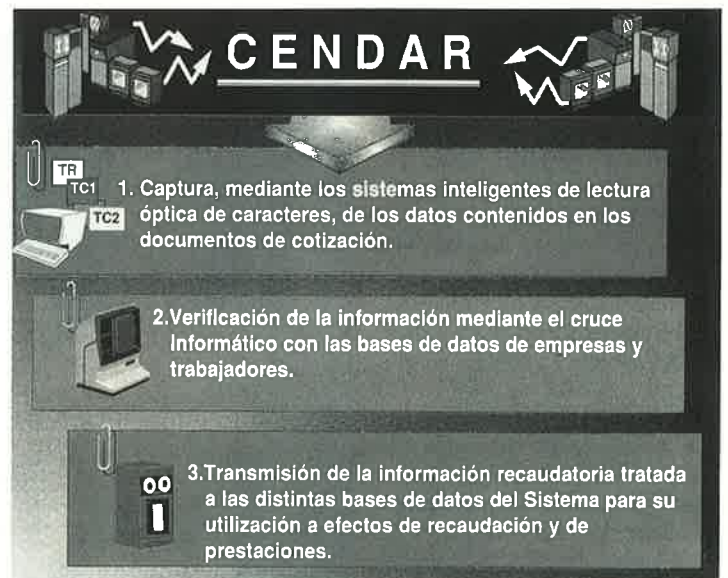
– *Proyecto RED*. Permite la transmisión directa por correo electrónico, de ordenador a ordenador, de los movimientos de

afiliación, altas y bajas de trabajadores y los documentos de cotización (TC-2) por parte de las empresas a los agentes sociales que les prestan sus servicios. Ello evitará desplazamientos de los interesados, incorporará los datos relativos a las bases de cotización de cada uno de los trabajadores en tiempo real y eliminará costes de traslado y tratamiento de documentación. Se acaba de publicar en «Boletín Oficial del Estado» (7 de abril de 1995) una orden ministerial que regula la remisión de estos datos por medios electrónicos, informáticos y telemáticos.

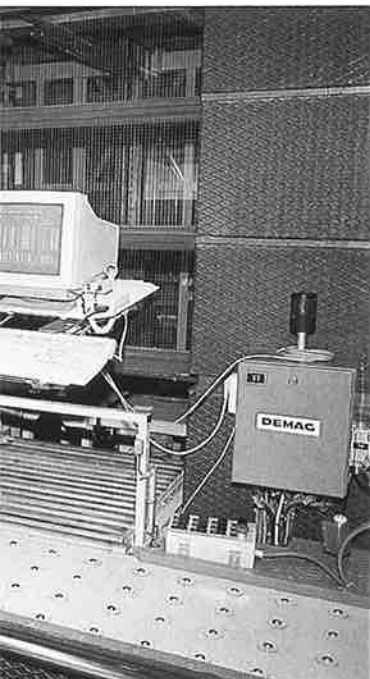
– *Proyecto TASS*. Otro proyecto en marcha es el de la emisión de la tarjeta de afiliación a la Seguridad Social, que sustituirá a la actual «cartilla» por una tarjeta «inteligente» dotada de un microprocesador. Esta nueva tarjeta, además de ser más segura, duradera y manejable, permitirá, a través de difusores de información (cajeros automáticos), la prestación de nuevos servicios a los ciudadanos y una gestión más eficaz. La nueva tarjeta lleva grabados los datos identificativos de su titular y, si éste lo desea, su firma digitalizada, lo que hace posible su acceso, mediante difusores de información, a todos los datos que sobre él consten en las bases de datos de la Seguridad Social (períodos cotizados, pensiones de las que es titular, etcétera), así como la obtención de certifica-

Los gastos de gestión se han reducido con estas reformas del 1,51 por 100 del total del presupuesto al 0,8 por 100.

dos, cumplimentación de controles de vivencia y, en un futuro próximo, la solicitud y reconocimiento de prestaciones, permitiendo la aproximación de la gestión a los usuarios en cualquier punto del territorio nacional. La nueva tarjeta tiene absoluta garantía de seguridad y confidencialidad al llevar incorporada la firma digitalizada de su titular y su número secreto de identificación. Para su fabricación con las mayores garantías se ha firmado un acuerdo con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre y están en tramitación los concursos necesarios para la adquisición de los restantes componentes del programa.



Cuadro núm. 7



La experiencia piloto de este proyecto se está realizando en Córdoba y se espera que en el último trimestre de este año empiece a llevarse a cabo en el resto de España, estando prevista su difusión masiva durante 1996 a razón de un millón mensual.

— El programa *PROGES-PRESS*, o Procedimiento Automatizado de Gestión de Prestaciones, ha permitido suprimir el soporte papel en la gestión interna de todas las pensiones del sistema. Recientemente se ha puesto en marcha la gestión automática de las prestaciones por incapacidad temporal y maternidad (650.000 expedientes anuales), de manera que su resolución efectiva en el mismo momento de la solicitud, a tiempo real y en el mismo acto, se efectúa la entrega de un pagaré para su cobro en la entidad financiera correspondiente.

Según anunció el director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), Fidel Ferreras, «próximamente se iniciará el reconocimiento, también automático y en el mismo momento de la solicitud, de las prestaciones de muerte y supervivencia cuyo sujeto causante fuera pensionista, para, posteriormente, extenderlo a otras prestaciones. Ello hará posible a corto plazo que la solicitud y el reconocimiento de las prestaciones se pueda efectuar también telefónicamente o a

través de los difusores de información con la nueva tarjeta».

Por último, en el capítulo legislativo, el secretario general para la Seguridad Social ha informado que están en trámite de consulta con los interlocutores sociales una serie de normas legislativas que pronto verán la luz, como son los reales decretos de Reglamento de la Recaudación, sobre incapacidades laborales, sobre inscripción, afiliación, altas y bajas, y sobre cotización y liquidación de

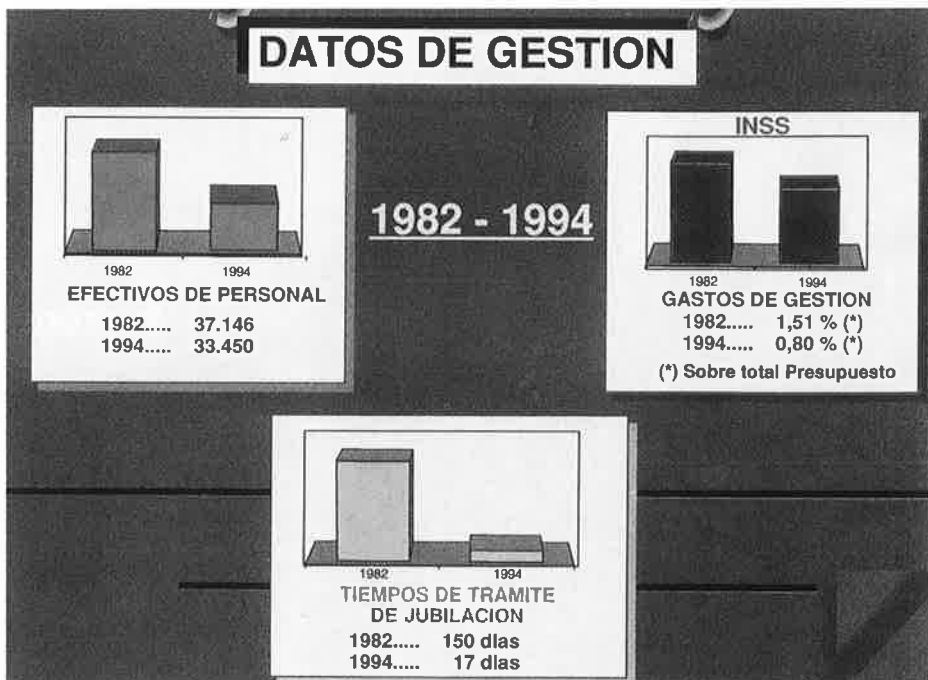
otros derechos de la Seguridad Social.

Asimismo, están en fase de elaboración los reales decretos sobre Gestión Financiera y Ordenación de Pagos, Reglamento sobre Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, sobre el Registro de Prestaciones Sociales Públicas, el de Prestaciones Económicas de la Seguridad Social y el de Responsabilidad Empresarial.

Finalmente, quiso destacar

Adolfo Jiménez las dos claves que están haciendo posible llevar a cabo estos proyectos, ya que no serían viables sólo con la inversión económica. Estas claves son, según el secretario general, «la formación del personal para que estén preparados a fin de dar respuesta a los nuevos retos y el análisis de los procedimientos para rentabilizar al máximo la informática». ■

Concha HERNANDEZ CARAZO



Cuadro núm. 6



Cuadro núm. 8



Fueron elaboradas por la Ponencia
Parlamentaria

EL CONGRESO APRUEBA LAS RECOMENDACIONES PARA REFORMAR LA SEGURIDAD SOCIAL

El dictamen sobre la reforma de la Seguridad Social y el futuro de las pensiones que durante un año elaboró la Ponencia constituida por representantes de todos los grupos parlamentarios, fue aprobada por mayoría, a primeros del pasado mes de abril, por el Pleno del Congreso de los Diputados, tras varios días de intensos debates. El Partido Nacionalista Vasco (PNV) votó a favor, aunque mantuvo sus enmiendas de descentralización de la Seguridad Social, apoyado por los diputados nacionalistas del Grupo Mixto. No obstante, dichas enmiendas fueron rechazadas. Por su parte, la otra fuerza nacionalista presente en la Cámara, CiU, se abstuvo, aunque estaba, según la intervención que hizo su representante, Rafael Hinojosa, de acuerdo con las enmiendas nacionalistas. El acuerdo fue calificado por todas las fuerzas políticas como histórico, ya que supone la consolidación del carácter público de las pensiones y el reforzamiento del carácter contributivo del sistema, además de dejar la vía libre a la constitución de fondos de pensiones complementarios que no sustitutivos.

TAL y como informábamos en el número de marzo de nuestra revista, en las conclusiones que la Ponencia elaboró y que fueron consensuadas por todas las fuerzas políticas, en lo que se ha denominado el Pacto de Toledo, se hacen una serie de recomendaciones al Ejecutivo en aras de continuar con la mejora de la eficacia del actual sistema de Seguridad Social y de hacer una serie de reformas para garantizar el futuro de las pensiones dentro del actual sistema público, ya que,

según el documento, éste «es justo, equilibrado y solidario» (ver recuadro).

Estas recomendaciones, aprobadas en el Pleno del Congreso de los Diputados, están ahora en manos del Gobierno, que se comprometió a desarrollarlas en el próximo ejercicio económico. Tal y como señaló el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, las primeras disposiciones que aprobará el Ejecutivo serán la ley de Revalorización anual de las Pensiones según la inflación

prevista y los incentivos para adelantar o retrasar de forma voluntaria la edad de jubilación, iniciativas que se consultarán con las fuerzas sindicales.

También siguiendo las recomendaciones de la Ponencia, se constituirá un fondo de reserva con los excedentes de 1995, que podrían alcanzar los 200.000 millones de pesetas.

El ministro descartó, por el momento, que los Presupuestos de 1996 vayan a recoger una rebaja en las cotizaciones a la Seguridad Social tal y como recomienda el documento de Toledo. Griñán matizó que hay que hacer lo posible para rebajar los costes indirectos no salariales que puedan afectar al empleo, «pero ahora —dijo— no queda margen contributivo

para hacerlo puesto que únicamente se podrán liberar 200.000 millones en este año y es preciso constituir un fondo de reserva para cuando la situación del empleo no sea favorable».

Lo que no se ha concretado es cuándo se llevará adelante otra de las recomendaciones de la Ponencia en el sentido de modificar el número de años trabajados sobre los que se calculará el monto de la pensión. En la actualidad son los últimos ocho años, pero el documento de Toledo especifica que debe tenderse a una cifra de años mayor para que se refleje mejor cuál ha sido el esfuerzo de cotización que ha hecho cada trabajador, de forma que se vaya cumpliendo el principio de que



«las prestaciones deben guardar mayor proporcionalidad» con dicho esfuerzo.

Gestión autonómica

A pesar de la unanimidad con que venía avalado el texto de la Ponencia sobre «Los problemas estructurales del Sistema de Seguridad Social y de las principales reformas que deben acometerse» (que es como realmente se llama el documento), ya que había sido pactado el pasado mes de febrero en una reunión en Toledo por todas las fuerzas parlamentarias, en las discusiones que se celebraron en el seno del Congreso de los Diputados, previas a su elevación al Pleno, hubo algún «susto». Tanto Izquierda Unida como el PNV anunciaron su intención de presentar enmiendas.

El primero de los grupos presentó una veintena larga de ellas, destinadas a blindar el sistema público frente a posibles futuros adelgazamientos y evitar reformas como la de 1985. Por ello, como grueso de sus propuestas planteó suprimir íntegra la recomendación número 9 del Pacto de Toledo, en la que se dice que para reforzar la

equidad y contributividad del sistema de pensiones es preciso que las prestaciones guarden una mayor proporcionalidad con las cotizaciones realizadas. Es decir, que las pensiones se calculen sobre lo cotizado «a lo largo de la vida laboral». Para IU esto es «un elemento de insolidaridad, ya que muchos trabajadores pasan largos períodos en desempleo y tendrían, por tanto, una fuerte minorización en sus bases de cotización, especialmente con la generalización de la contratación eventual».

También el Grupo Comunista se oponía a una generalización de la jubilación después de los sesenta y cinco años y pedía poner severos controles a los sistemas complementarios de pensión y fomentar aquellos de carácter colectivo, como los fondos de empleo o empresa.

Por su parte, el PNV solicitaba la cesión de la gestión de las pensiones de la Seguridad Social a las Comunidades Autónomas, aunque sin romper la unidad financiera (al menos en ingresos) de la Seguridad Social. Según el diputado peneuvista Emilio Olavarría, «con nuestra enmienda no hacemos sino explicitar que no renunciamos a

algo reconocido en la Constitución, que se recoge en el Estatuto de Guernica y cuyos mecanismos de corrección tienen cabida en la ley de concierto económico». También destacó que, con ello, «los ciudadanos vascos no somos insolidarios con el resto del Estado».

No fue de la misma opinión el ministro Griñán, quien afirmó que «lo más importante del Pacto de Toledo es que se establece un consenso sobre la vigencia de un sistema de Seguridad Social que reconoce el sistema de reparto de las pensiones. No se puede romper territorialmente la caja única de la Seguridad Social, porque las pensiones no se pagan por un territorio, sino por el trabajo realizado, independientemente del lugar en que se haga».

Finalmente, Izquierda Unida decidió retirar sus propuestas en el Pleno, aunque mantuvo sus «reservas» sobre los puntos antes citados y las enmiendas del PNV fueron derrotadas, aprobando la Cámara por unanimidad el dictamen de la Ponencia, que ahora tendrá que desarrollarse legislativamente. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

Recomendaciones del Pacto de Toledo

- Separar y clarificar las fuentes de financiación de la parte contributiva de la no contributiva.
- La Seguridad Social debe constituir reservas para equilibrar los momentos de baja de ingresos.
- Las bases de cotización deben coincidir con los salarios reales con un único tope máximo.
- A igual protección deberá procurarse una igual aportación contributiva.
- Mejorar la recaudación y perseguir que aflore el empleo oculto.
- Tendencia a la simplificación de los regímenes especiales.
- Mejora e integración de la gestión.
- La reducción de las cotizaciones es un objetivo y debe centrarse en los trabajos de baja cualificación y en los sectores más intensivos en mano de obra.
- Las prestaciones deben guardar mayor proporcionalidad con el esfuerzo de cotización realizado, aumentando los años de referencia.
- La edad de jubilación debe ser flexible y debe facilitar la prolongación voluntaria de la vida activa de quienes lo deseen. Las prejubilaciones deben estar ligadas a contratos de relevo o de sustitución.
- Mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones con fórmulas estables similares a la aplicada este año.
- Es positiva la existencia de un sistema complementario de pensiones y deben actualizarse y mejorarse los actuales incentivos fiscales. ■



El año
1994 registró un
aumento del tráfico
portuario

PUERTOS DEL ESTADO MEJORA SUS RESULTADOS ECONOMICOS Y REDUCE TARIFAS

El Ente Público Puertos del Estado mejoró en el pasado ejercicio sus resultados económicos como consecuencia del aumento del tráfico portuario y de la eficiencia de la gestión de los servicios que ofrecen las Autoridades Portuarias. El aumento de beneficios durante 1994 ha posibilitado la reducción tarifaria en algunos de los puertos introducida en el ejercicio actual.

TODOS los datos resultaron positivos en el balance económico del Ente Público Puertos del Estado al término de 1994. El tráfico de mercancías alcanzó los 260 millones de toneladas —superando en un 6,33 por 100 el tonelaje registrado durante 1993—, la cifra de negocios superó los 89.500 millones de pesetas —casi 10.000 más que el año anterior— y, finalmente, los beneficios se triplicaron durante el mismo período, pasando de 3.029 a 10.478,1 millones de pesetas.

El nivel de inversiones en pesetas corrientes se mantiene en línea ascendente en los últimos años, pasando de los 25.348 millones de pesetas en 1988 a 47.428 en 1994. Para 1995 la previsión por este concepto es de 53.000 millones de pesetas.

Aumento en todos los segmentos

El incremento del tráfico portuario durante 1994 rompió la tendencia de los años 1992 y 1993, cuando se habían regis-



El tráfico de mercancías alcanzó los 260 millones de toneladas, superando en un 6,33 por 100 el tonelaje registrado durante 1993.

trado 253,2 y 244,6 millones de toneladas, respectivamente. El aumento, además, afectó a todos los segmentos. El de petróleos pasó de 101,2 millones de toneladas a 104,8; graneles sólidos, con 69,8 millones, aumentó en más de cinco millones, y la mercancía general superó en 6,6 los 55 millones registrados en 1993.

En el capítulo de tráficos Algeciras sigue en cabeza de los puertos españoles, con un movimiento de 34,7 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 15,90 sobre 1993. Por tonelaje le siguen Bilbao,

Tarragona, Barcelona, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Gijón, Huelva, La Coruña y Las Palmas. El conjunto de estos diez puertos movieron más de 182 millones de toneladas, lo que supone el 70 por 100 del total nacional. De ellos, únicamente Bilbao, Tarragona y Gijón registraron descensos porcentuales sobre el tráfico del año anterior.

Mejora de beneficios

Los ingresos totales de Puertos del Estado ascendieron en

1994 a 94.757,2 millones de pesetas (85.582,8 en 1993), en tanto que los gastos alcanzaron los 84.279,1 millones. En el primero el capítulo principal corresponde a los ingresos por servicios portuarios, que por sí sólo fue de 79.153,4 millones (69.901,1 en 1993). En el segundo la mayor cuantía fue para amortizaciones de inmovilizado, por un montante de 30.182,3 millones (31.583,3 en 1993), seguido de gastos de personal con 24.645,6 millones (25.063,4 en 1993).

El de 1994 fue, por otra parte, el año en el que la Admi-

nistración portuaria española alcanzó su autofinanciación, cubriendo con los ingresos por servicios portuarios los gastos de explotación.

Reducción de tarifas

Las cifras de 1994 suponen una ruptura con la imagen fija que venía repitiéndose desde 1991: descenso de los tráficos y aumento de ingresos por subida de tarifas. Este cambio de situación ha posibilitado, a su vez, una reducción tarifaria que el Ente Público se dispone a



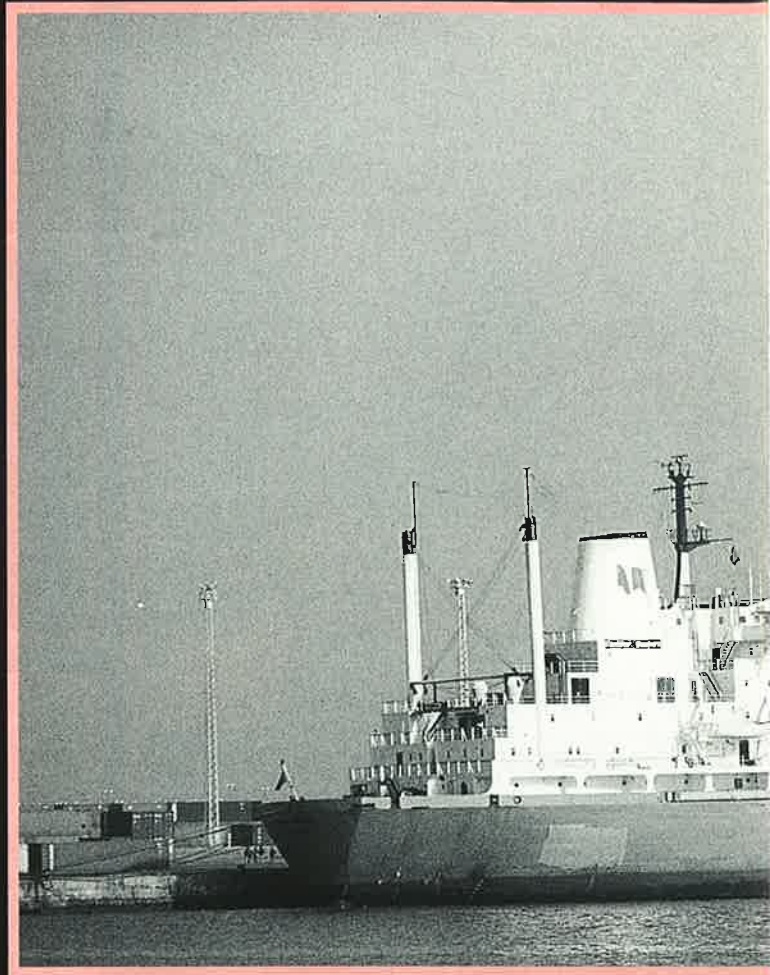
Los beneficios de 1994 triplicaron los del año anterior, pasando de 3.029 a 10.478,1 millones de pesetas.

El recorte de tarifas se decidirá de forma autónoma, de acuerdo con los resultados registrados en cada Autoridad Portuaria.

Para 1995 la previsión para inversiones es de 53.000 millones de pesetas.

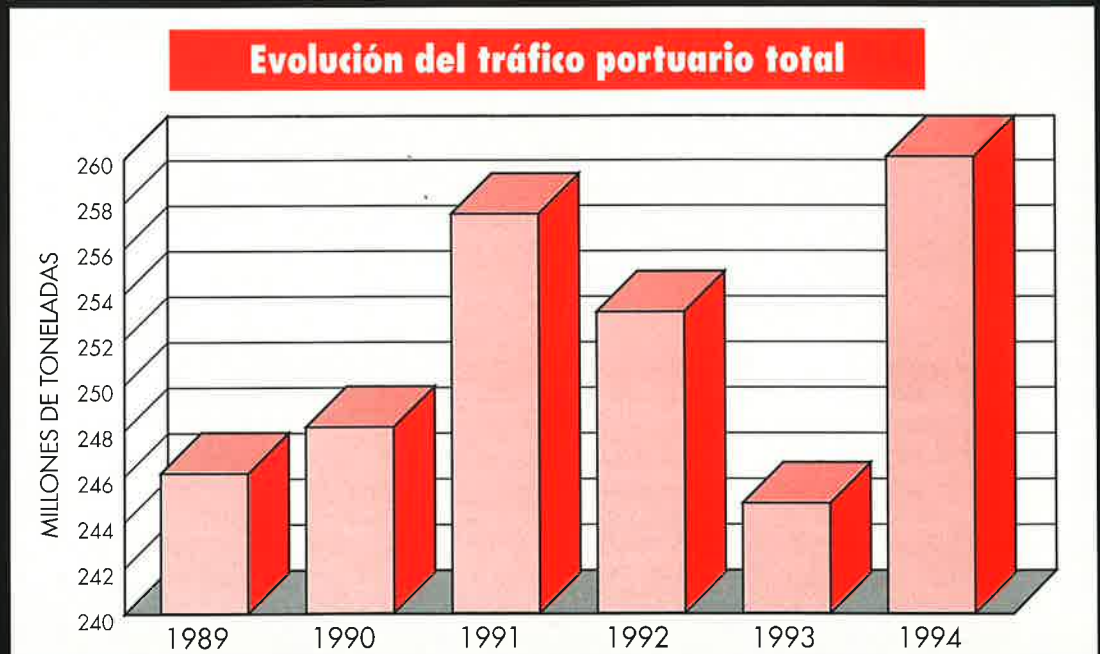
poner en marcha inmediatamente. Reducción que ha sido posible por el aumento de tráficos pero también por la mejora de la gestión como consecuencia de los cambios introducidos a partir de la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en 1992, que supuso una reformulación empresarial de las Autoridades Portuarias para favorecer una mayor eficacia en los servicios y una reducción de costes.

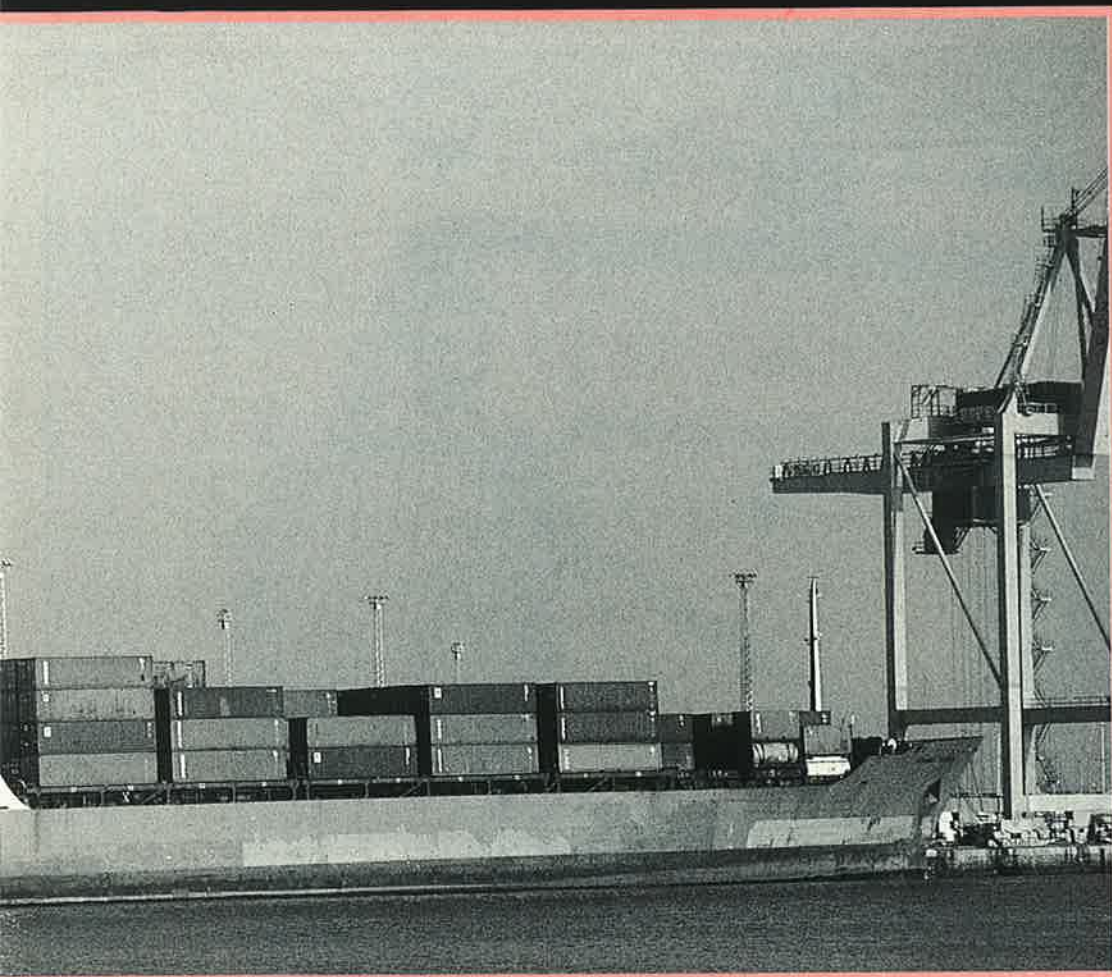
El cambio de la estructura tarifaria introducida por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente («BOE» de 25-4-95) repercutirá en una reducción del 10 por 100 de la facturación global. Se trata de una serie de medidas que amplían la autonomía de las Autoridades Portuarias para que puedan establecer sus propias estrategias comerciales, favorecen el cabotaje europeo y, en conjunto, pretenden abaratar el coste del paso de las mercancías por el puerto, contribuir a mejorar la situación del sector pesquero y favorecer el desarrollo de políticas medioambientales y de explotación portuaria. En ese sentido se incluyen las bonificaciones de buen cliente, aumentando la progresividad de las reducciones por escalas y estableciendo una específica para el naviero si participa en compromisos concertados de mejora de la productividad.



El recorte de tarifas no se aplicará linealmente sino que se decidirá de forma autónoma, de acuerdo con los resultados registrados en cada Autoridad Portuaria, en una horquilla que va del 25 al 10 por 100. Siguiendo los criterios comunita-

rios de favorecer el transporte marítimo en general, aumentando su competitividad frente al terrestre, y el desarrollo del cabotaje europeo en particular, se han introducido medidas administrativas como la simplificación de los procedimientos

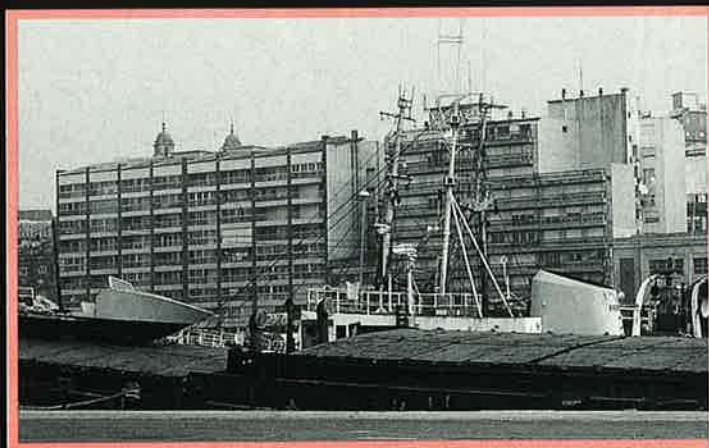




tarifarios, junto a incentivos económicos —que llegan a bonificaciones del 50 por 100— a los buques que operan entre puertos españoles y comunitarios a fin de favorecer los acuerdos entre estos puertos. En los tráficos con origen o destino en los puertos insulares de Baleares o Canarias, o en los de Ceuta y Melilla, se mantienen o incrementan las bonificaciones ya existentes con el objetivo de mejorar y potenciar las relaciones marítimas entre aquellos territorios y la Península.

El recorte de tarifas tampoco será uniforme. En el capítulo de pesca fresca y congelada la bajada será de al menos el 25 por 100, mientras que en el apartado de coches y vehículos industriales, maquinaria, motocicletas, electrodomésticos, confección, tejidos, equipos de telefonía, discos, pieles curtidas, material médico, etc., podrá llegar al 53 por 100.

Como novedad, en el tratamiento tarifario se han introducido criterios medioambientales, incluyendo bonificaciones



del 17 por 100 para los buques con tanques de lastre segregados y del 20 por 100 para los que dispongan de doble casco de seguridad. Igualmente, podrán beneficiarse de un 5 por 100 de bonificación los buques que desarrollan su actividad de acuerdo con el convenio MARPOL.

La normativa que regula la reducción de tarifas afianza la autonomía de decisión de las Autoridades Portuarias, autonomía que no afecta, sin embargo, al marco cooperativo y de coordinación garantizado por el Ente Público Puertos del Estado. En efecto, cada Autoridad podrá bajar las tarifas un 25 por 100 siempre que se garantice la rentabilidad general y mínima del 3 por 100. Las Autoridades Portuarias que hayan tenido rentabilidad negativa en 1994 podrán subir las tarifas hasta un tope máximo del 10 por 100.

Plantillas

La plantilla de las Sociedades de Estiba y Desestiba del sistema portuario era en 1994 de 3.897. De ellos, 3.131 trabajadores mantenían la especial relación laboral de un sector de estibadores y los 766 restantes eran de relación laboral común.

La actual plantilla de las SEED se ha visto afectada por una reducción de 1.960 estibadores respecto a 1990. El Acuerdo para la Regulación de las Relaciones Laborales en el Sector Portuario suscrito en 1993 contemplaba un Plan de Empleo en el que se fijaban unos excedentes de 1.380 empleados, de los que en 1993 se habían hecho efectivos 1.023. Las SEED están participadas al 51 por 100 por capital público y el resto por capital privado.

Tras la laboralización voluntaria de gran parte del personal de la Dirección General de Puertos, Juntas y Puertos autónomos, prevista en la Ley de Puertos, la plantilla del sistema portuario durante 1994 fue de 5.925 trabajadores. El conjunto de trabajadores del Ente Público no alcanza los seis mil empleados. ■

Mery VARONA



A causa de la escasa contratación
entre 1991-1993

LA CONSTRUCCION EN LOS ASTILLEROS DESCIENDE EL 35%

DURANTE 1994 la actividad productiva de los astilleros nacionales, medida en tonelaje compensado de buques entregados, registró un descenso del 35 por 100 con relación al año 93, debido a la escasa contratación de buques en el período 1991-1993. La cifra alcanzada ha sido de 204.378 CGT (arqueo bruto compensado), de las cuales el 9 por 100 (18.697 CGT) han sido para armadores nacionales y el 91 por 100 (185.681 CGT) para la exportación.

Esta nota negativa en la evolución de las entregas se ve aminorada considerando los aumentos significativos de puestas de quilla (67 por 100) y botaduras (10 por 100), lo que indica un cambio en la tendencia de estas dos actividades y consecuentemente de la producción ponderada, que se ha incrementado en el año 1994 en un 4 por 100 (224.074 CGT).

Esta leve mejoría de la actividad productiva es consecuencia del cambio de tendencia de la contratación

La construcción de buques en astilleros españoles durante 1994 ha descendido el 35 por 100 en relación a 1993, debido a la escasa contratación en 1991-1993. De los 204.378 CGT construidos, el 9 por 100 fue para España y el 91 por 100 para la exportación.



de nuevos buques, especialmente en el segundo semestre de 1994, entre los que se incluyen seis petroleros para productos, cuatro portacontenedores y dos graneleros del tipo *Cape size*, todos ellos para la exportación, así como dos *ferries* y cuatro frigoríficos (con bandera de conveniencia) para armador nacional. De hecho, la contratación en 1994 ha sido de 327.618 CGT, frente a una media de 178.000 CGT en el trienio 1991-1993, aunque inferior todavía a la contratación del trienio 1988-1990 que fue de 474.000 CGT.

La contratación del año 1994 no ha sido homogénea en tamaño y tipo de buques, por lo que no se va a conseguir todavía la saturación en 1995 de las instalaciones y plantillas existentes, particularmente de algunos astilleros medianos que no disponen de carga de trabajo alguna.

Plan estratégico

El INI está a la espera de la aprobación de algunos

De los 204.378 CGT alcanzados, el 9 por 100 ha sido para España y el 91 por 100 para la exportación.

Actividad contractual

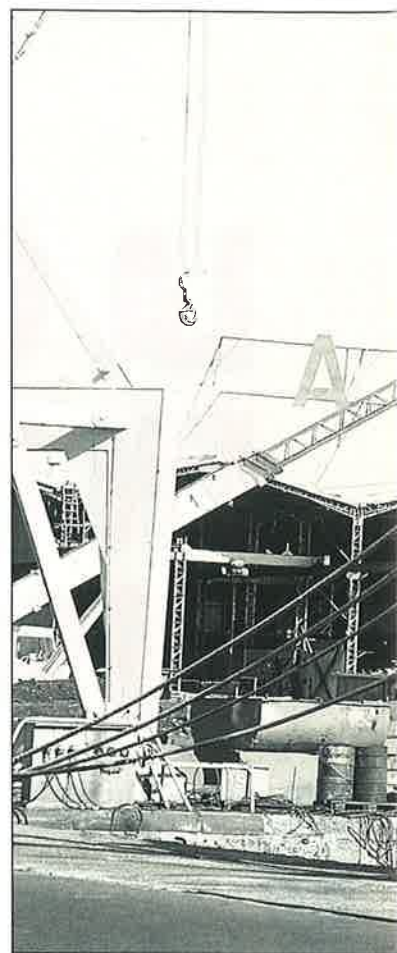
NUEVOS CONTRATOS	Total año 1994			Total año 1993			Variación (%)	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT	CGT
Nacionales	24	15.505	40.525	14	32.962	55.285	-53	-27
Mercantes	7	11.369	23.981	5	31.460	49.277	175	175
Pesqueros	17	4.136	16.544	9	1.502	6.008		
Exportación	25	394.655	287.093	13	256.034	146.118	54	101
Mercantes	21	393.124	282.020	13	256.034	143.118	54	97
Pesqueros	4	1.531	5.073	0	0	0		
TOTAL	49	410.160	327.618	27	288.996	198.403	42	65
Mercantes	28	404.493	306.001	18	287.494	192.395	41	59
Pesqueros	21	5.667	21.617	9	1.502	6.008	277	260

CARTERA DE PEDIDOS	En 31-12-94			En 31-12-93			Variación (%)	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT	CGT
Nacionales	34	52.005	102.785	25	43.547	87.630	19	17
Mercantes	16	46.289	81.104	14	37.370	65.867	24	23
Pesqueros	18	5.716	21.681	11	6.177	21.763	-7	0
Exportación	38	801.348	532.924	30	568.531	409.733	41	30
Mercantes	30	796.121	515.067	21	533.455	333.869	49	54
Pesqueros	8	5.227	17.857	9	35.076	75.864	-85	-76
TOTAL	72	853.353	635.709	55	612.078	497.363	39	28
Mercantes	46	842.410	596.171	35	570.825	399.736	48	49
Pesqueros	26	10.943	39.538	20	41.253	97.627	-73	-60

Actividad productiva

	Total año 1994			Total año 1993			Variación %	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT	CGT
PUESTAS DE QUILLA								
Nacional	26	40.772	78.469	15	9.209	23.733	343	231
Exportación	17	359.159	204.003	12	162.401	145.791	121	40
Total	43	399.931	282.472	27	171.610	169.524	133	67
BOTADURAS								
Nacional	19	20.484	46.148	18	13.159	33.626	56	37
Exportación	13	247.634	158.574	15	160.972	153.219	54	3
Total	32	268.118	204.722	33	174.131	186.845	54	10
ENTREGAS (Pruebas oficiales)								
Nacional	13	4.340	18.697	18	24.250	46.692	-82	-60
Exportación	19	168.277	185.681	22	320.397	269.575	-47	-31
Total	32	172.617	204.378	40	344.647	316.267	-50	-35
INDICE DE ACTIVIDAD								
Actividad ponderada (1)		277.196	224.074		216.130	214.870	28	4

(1) Actividad ponderada = (Q + 2 × B + E) / 4; donde Q = Puestas de quilla, B = Botaduras, E = Entregas.



aspectos del plan estratégico de los astilleros públicos Aesa y Astano, previsto para 1995-1997 y con el que se realizarán inversiones y una adecuación de la capacidad, así como la plantilla. Entre prejubilaciones a los cincuenta y cinco años y bajas incentivadas se cuenta con un ajuste laboral de cerca de 4.500 empleos.

Este plan está muy avanzado, aunque todavía hay algunos puntos por aprobar. Uno de los puntos que se trata de buscar es ofrecer a los clientes paquetes financieros lo más rentables posible. Según fuentes del INI, «hay elementos que indican que estamos en condiciones de dar el salto. Es una situación difícil pero se puede realizar».

El objetivo de este plan es que los astilleros públicos sean competitivos en 1998, fecha en la que España dejará de percibir las primas a la



construcción naval. Hasta ese año nuestro país ha conseguido una prórroga de las primas a la construcción naval y el sector naval puede recibir una subvención siempre que no supere los 180 millones de pesetas. De esta cifra, fuentes del INI estiman que «se puedan necesitar unos 90.000 millones de pesetas para modernizarse».

Astilleros privados

Por su parte, los astilleros privados españoles asociados en Construnaves han tenido una intensa actividad contratadora. Buques químicos para armador español y para exportación, portacontainers multipropósito para Lituania, ro-ros para Estonia, cargueros frigoríficos para España, así como importantes series de remolcadores para un grupo español y otro belga son

Contratos recientes de buques mercantes en astilleros privados españoles del grupo construnaves

N.º de buques	Tipo	Astillero	Armador	Tamaño	Entrega	Observaciones
4	Portacontainers/ Multipropósito	Astilleros de Huelva	Lithuan Multipurpose Shipping, Lituania	97,20 m 5.600 TPM	1-96/ 12-97	Casco construido en Baltija Shipya
2	Ro-ro	Astilleros de Huelva	Estonia Ro-Ro Shipping, Estonia			Opción a otras dos unidades
2	Cargueros o frigoríficos	C.N.P. Freire	Marítima del Norte, España	108,50 m 5.500 TPM	4-96/ 10-96	
1	Quimiquero	Unión Naval de Levante, UNL	WW Marpetrol, España			
1	Quimiquero	Unión Naval de Levante, UNL	United Tankers AB, Suecia			Opción a otras tres unidades
3	Remolcadores	Astilleros Armón	Union de Remorquage et Sauvetage, Bélgica	28,50 m 2 x 2.000 BHP	95/96	Opción a otras tres unidades
7	Remolcadores	Astilleros Armón, Gondán y Zamacona	Grupo Boluda, España			Pendiente de última la financiación
4	Embarcaciones de salvamento	Astilleros Zamacona	Minist. Peches, Marit, et Marjne Marchande, Marruecos	17,50 m		



los más recientes contratos firmados.

Muy recientemente, Astilleros de Huelva ha firmado el contrato para la construcción de dos buques *ro-ro*, valorado cada uno en más de 20 millones de dólares, para Estonia Ro-Ro Shipping. La operación es financiada por una sociedad formada por varias cajas de ahorro españolas. El contrato contempla la opción para otros dos buques de iguales características.

A mediados de año este mismo astillero había contratado la construcción de cuatro portacontainers multipropósito de 5.600 TPM para otra de las repúblicas bálticas, concretamente Lithuan Multipurpose Shipping. Próximamente este astillero entregará un buque de gran interés, el primero de una pareja de *ferries* de 125 metros de eslora para el armador español Isnasa.

Los astilleros privados españoles han tenido mucha contratación

De esa misma fecha es el contrato para la construcción de otro buque *ro-ro* de 5.140 TPM firmado por Astilleros de Murueta con Floata Suardiaz.

Otro astillero miembro de Construnaves, CNP Freire, situado en Galicia, contrató a finales de año la construcción de dos cargueros frigoríficos de 108 metros de eslora y 5.500 tpm para el armador español Marítima del Norte, cuya entrega está prevista para abril y octubre del próximo año.

Armón, otro astillero del grupo Construnaves, está especializado en la construcción de pesqueros pero recientemente se inició con

éxito en la construcción de remolcadores de altura. En este campo acaba de conseguir un gran éxito internacional con la contratación de tres remolcadores de 2 x 2.000 BHP cada uno para la Union de Remorquage et Sauvetage belga. Al parecer existe la posibilidad de ampliar el pedido con otras tres unidades. Este mismo astillero, junto con Gondán y Zamacona (pertenecientes a Construnaves), comparten el pedido de siete remolcadores para el grupo Boluda, uno de los más activos en remolque y salvamento de toda España. El contrato no tiene todavía resuelta la financiación.

Astilleros Zamacona, que entregará próximamente un remolcador de avanzada tecnología para Yemen, tiene también en cartera cuatro embarcaciones de salvamento de 17,50 metros para el Ministerio de Pesca Marítima y Marina Mercante de Marruecos.

Además hay dos importantes encargos: dos buques para el transporte de productos químicos con tanques de acero inoxidable, uno para la compañía española WW Marpetrol y otro para la sueca United Tankers, que construirá Unión Naval de Levante en Valencia. Este astillero ha entregado recientemente lo que algunos medios técnicos han calificado de «*un asfaltero del siglo XXI*», el «Mar Almudena», para WW Marpetrol. ■

I. OTERO

Revista **MOPTMA**

PARA ESTAR AL DIA

en infraestructuras,
en transportes,
en vivienda,
en arquitectura,
en temas de agua,
en carreteras, en
telecomunicaciones...
en definitiva, en el
mundo en que vivimos.



Revista **MOPTMA** TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS

PROFESIÓN / EMPRESA N.I.F.

DOMICILIO Nº

LOCALIDAD PROVINCIA C.P.

MODALIDAD DE SUSCRIPCIÓN	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números).....	2.800 ptas.	4.000 ptas
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números).....	5.000 ptas	6.600 ptas
<input checked="" type="checkbox"/> Envíenme gratis la "Guía de las Plazas de España", que se regala a los nuevos suscriptores		
<input type="checkbox"/> Número extraordinario "Historia de las ciudades en España".....	1.000 ptas	1.300 ptas
<input type="checkbox"/> Número extraordinario atrasado.....	500 ptas	700ptas

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS ATRASADOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

Guía de Costas El siglo XVIII Guía de Las plazas Hº del Ferrocarril El Agua en España Hº de las Comunicaciones en España

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto Envío giro postal núm.....

Domiciliación bancaria (sólo suscripciones).

Enviar a: Revista **MOPTMA**. Nuevos Ministerios. 28071 Madrid. Información: (91) 597 64 49 / 78

Suscríbase ahora a la revista **MOPTMA** y recibirá gratuitamente la **GUIA DE LAS PLAZAS DE ESPAÑA E HISPANO-AMERICA.**



Debido a la sobreexplotación
de los caladeros

LA PESCA TOCA FONDO



La actual gestión pesquera ha conducido a la esquilma de numerosos caladeros. Los expertos no dudan en señalar a la pesca como el mayor peligro para la biodiversidad marina, por encima del impacto que producen la contaminación marina, las mareas negras o la destrucción de estuarios. El resultado es que nos enfrentamos a un futuro sin pesca. Y no es una premonición, es una realidad. Así lo atestiguan los cada vez más frecuentes enfrentamientos pesqueros en pos de los últimos peces, el que cientos de miles de pescadores hayan perdido su empleo en los últimos tiempos o que un buen número de especies se vean seriamente afectadas —cuando no de forma cuasi irreversible— por esta actividad.

LA competencia por las menguantes reservas pesqueras es cada vez más enconada. Calificarla como «guerra pesquera» ha dejado, por desgracia, de ser un eufemismo. Las confrontaciones adquieren tintes dramáticos, con violentos enfrentamientos, lesiones e incluso muertes. Las tensiones entre pescadores y naciones aumentan. Basta con echar un vistazo a los últimos incidentes —de los que se ofrece un extracto en este informe sobre la situación de la pesca en el mundo— para comprobar la gravedad de esta lucha por conseguir controlar los principales y cada vez más escuálidos caladeros.

Sin embargo, como señala Matthew Gianni, portavoz de Greenpeace en Nueva York, «nos tememos que algunos Gobiernos no están por la labor de adoptar medidas para solucionar la actual crisis pesquera». Esta declaración venía motivada por los debates y las posibles soluciones a adoptar ante la crisis pesquera, que tuvieron lugar a mediados de abril en Naciones Unidas. El Tratado de Pesca de la ONU, que está en fase de borrador hasta su discusión el próximo mes de julio, es un mandato para aplicar la

gestión precautoria en la pesca, utilizar artes selectivas y reducir el exceso de capacidad de las flotas en las pesquerías de especies altamente migratorias, como túnidos o pez espada, y/o transzonales, como fletán o bacalao.

Intereses económicos

Los resultados, por el momento, son poco alentadores. Aunque se trata de un borrador positivo, según señala Matthew Gianni, «dada la gravedad de la crisis pesquera mundial, este preacuerdo puede resultar demasiado débil. Quizá un acuerdo como el que presenta la ONU hubiese evitado la crisis de la pesca hace veinte años, pero ahora puede que no sea suficiente para solucionarla».

En la práctica, los Gobiernos están demostrando una escasa voluntad proteccionista, primando los intereses económicos a corto plazo. Las negociaciones del tratado se están viendo «seriamente obstaculizadas por varios países, entre ellos los de la Unión Europea y Canadá, que están anteponiendo sus intereses particulares dejando a un lado los criterios de conservación», según denuncia Greenpeace.

Según estimaciones de la Organización de las Naciones

La tercera parte en peso de los desembarcos declarados se devuelve al mar, lo que representa unos 27 millones de toneladas al año.

Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), hay cerca de un millón de barcos pesqueros industriales operando en la actualidad. En 1989, basándonos en cifras aportadas por ese organismo, el valor de la primera venta de las capturas que desembarcó la flota mundial ascendió a unos 70.000 millones de dólares, mientras que el coste de producción fue de 92.000 millones, lo que supuso unas pérdidas de 22.000 millones de dólares. A pesar de ello esta flota continúa faenando debido a las enormes subvenciones y otros apoyos gubernamentales.

Los flujos de capital recorren el mundo buscando financiar nuevos programas de expansión pesquera, a pesar de los evidentes signos que apuntan a un inminente desastre ecológico, económico y social. La flota mundial crece a un ritmo dos veces superior al que lo hacen las capturas.

Saqueo de caladeros

La «guerra» por el control de los caladeros es una realidad cotidiana —el conflicto del flétán es un ejemplo—, al igual que el tratar de obtener el mayor número posible de capturas —los rederos italianos, otro ejemplo—, sin importar las consecuencias. Con el fin de obtener más y más capturas, además de los avances tecnológicos las grandes flotas ponen en práctica todo lo que esté en su mano: miles de kilómetros de redes de deriva (hasta 50.000 kilómetros de redes se calaron cada noche en el Pacífico Norte durante la década de los ochenta), enormes redes de arrastre con una apertura que llega incluso a los 110 por 170 metros (lo suficientemente

grande como para que cupieran doce aviones Boeing 747). En Islandia les debe parecer todavía pequeña y, según denuncia Greenpeace Internacional, están preparando otra un 30 por 100 mayor.

Esta actividad enfebrecida tiene como consecuencia un saqueo de todos y cada uno de los puntos de pesca del planeta. No importa que, como en el caso de la flota redera italiana en el Mediterráneo, se arroje por la borda el 80 por 100 de las capturas realizadas; en todo el mundo se devuelve al mar la tercera parte en peso de los desembarcos declarados, unos 27 millones de toneladas al año (según la propia FAO se trata de una evaluación global y los descartes podrían llegar hasta los 40 millones de toneladas).

El ritmo de explotación del mar no cabe calificarlo más que de brutal. «El máximo rendimiento comercial del mar está diez veces por encima del rendimiento biológico que la naturaleza puede soportar», sentencia Greenpeace.

Estamos ante un despilfarro inconcebible, especialmente cuando está demostrado que nos encontramos al borde de un colapso pesquero, como la FAO indica al señalar que «el 70 por 100 de los "stocks" pesqueros mundiales están explotados, sobreexplotados, esquilados o sometidos a programas de recuperación».

Un buen ejemplo lo constituyen las escasas existencias de bacalao en aguas orientales canadienses, las que hace unos años estaban consideradas como unas de las más ricas en pesca del mundo. El Gobierno canadiense desoyó los informes científicos que solicitaban una mayor



CAPTURAS POR PRODUCTORES PRINCIPALES (1992-93) (Toneladas)

PAIS/REGION	1992	1993
China	15.007.450	17.567.907
Japón	8.460.324	8.460.324
Perú	6.871.200	8.450.600
Chile	6.501.767	6.037.985
Estados Unidos	5.588.491	5.939.267
Federación de Rusia	5.611.164	4.461.375
India	4.175.112	4.175.112
Indonesia	3.441.570	3.637.700
Tailandia	3.240.160	3.348.149
República de Corea	2.695.630	2.648.977
Noruega	2.549.655	2.561.991
Filipinas	2.271.917	2.263.775
República Pop. Dem. de Corea	1.750.100	1.750.100
Islandia	1.577.206	1.718.495
Dinamarca	1.995.500	1.534.058
España	1.330.000	1.330.000
Taiwan (provincia de China)	1.314.233	1.319.904
México	1.247.622	1.200.686
Canadá	1.275.851	1.171.614
Vietnam	1.080.279	1.080.279



ria». Es decir, pescando peces más jóvenes y más pequeños. Ello, evidentemente, no sólo aumenta el peligro de supervivencia de estas poblaciones de peces, sino también de numerosas especies de vida marina que dependen de ellos para alimentarse. El resultado es que se llega a tal grado de destrucción que los caladeros no pueden regenerarse por sí solos aunque se deje de pescar en ellos.

Los efectos que las capturas accidentales y los descartes tienen en las poblaciones marinas son en gran medida desconocidos, pues no se han hecho suficientes esfuerzos por investigar el problema. A Greenpeace le preocupa que estos peligros, sumados a los muchos problemas ecológicos que amenazan a la vida marina, supongan una grave amenaza para la supervivencia de muchas especies. Mientras, nada se hace por evitar la pesca «accidental». En el caso del camarón, la relación de capturas accidentales puede llegar a ser de 30 a uno (ver gráfico, en el que se comparan capturas objetivo y especies descartadas).

La supervivencia de muchas especies que dependen de los peces como alimento está en peligro debido a la captura excesiva de sus presas. Hay datos que revelan cómo se están produciendo migraciones masivas de animales hambrientos en busca de alimento. William Montevecchi, biólogo de la Memorial University de Terranova (Canadá), mostraba su alarma por estas migraciones en el Atlántico Norte, al este de Canadá. «Se han localizado miles de focas en Groenlandia, mucho más al sur de su zona habitual, mientras que la reproducción de aves marinas ha descendido un setenta y cinco por ciento», afirma este científico.

Se está rompiendo el equilibrio en la cadena alimentaria y poniendo en peligro a ecosistemas enteros. Esta puede ser una de las causas de la no recuperación de algunas especies, a pesar

precaución, apuró al máximo y se pasó... Y tanto se pasó que, a pesar de la moratoria que rige desde 1992, siguen disminuyendo las reservas de bacalao, situándose en 2.700 toneladas a finales de 1994, y no muestra signos de recuperación. Las predicciones más optimistas, en el supuesto de que la recuperación se inicie en 1995, es que tendrían que pasar al menos quince años antes de que fuera posible reiniciar la pesca comercial. Y esta misma tónica es la que predomina en buena parte de los caladeros.

Desastre ecológico

El afán de lucro inmediato lleva a intentar mantener el número de capturas al precio que sea. La FAO dice que este nivel se ha podido mantener «descendiendo en la cadena alimenta-

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO DE LAS FLOTAS PESQUERAS MUNDIALES

AÑO	Miles TRB
1970	13.616
1975	17.230
1980	19.927
1981	20.204
1982	20.822
1983	21.239
1984	21.468
1985	22.157
1986	22.907
1987	23.522
1988	24.096
1989	24.887
1990	25.394
1991	25.807
1992	25.994

Fuente: FAO.

Mientras las capturas de los pescadores de pequeña escala son aproximadamente iguales a las de las grandes flotas, las primeras generan veinte veces más empleo, con unos costes de capital muy inferiores

de no ser capturadas en la actualidad.

Conflicto Norte-Sur

Pero en la pesquería industrial lo único que interesa es el bene-

ficio económico a corto plazo. Los astilleros siguen produciendo pesqueros en un mundo regido por el liberalismo económico. Las grandes empresas, empujadas por la disminución de los bancos de pesca y la necesidad de mantener una posición competitiva en los mercados mundiales, trasladan sus flotas del norte al sur, a las aguas de los llamados países en desarrollo. Los Gobiernos de las naciones costeras del sur, apremiados por la necesidad de obtener dinero en efectivo para el pago de su deuda nacional, no dudan en vender los derechos de pesca en sus aguas a flotas extranjeras, equipadas con alta tecnología. El resultado, además de la esquilación progresiva de sus caladeros, es el aniquilamiento de la flota artesanal —paró— y la eliminación de una fuente básica de alimentación para estas comunidades, ya que lo pescado es llevado a las zonas que pueden pagar la mercancía obtenida.

La industria pesquera habla siempre de apoyar la pesca para mantener los puestos de trabajo. Lo cierto es que la irresponsabilidad pesquera acarrea más paro. Un buen ejemplo son las veinte mil personas sin trabajo en la costa este de Canadá debido al colapso pesquero en esta zona, a las que habría que sumar una cantidad similar por la desaparecida pesquería del bacalao en las costas de Terranova. Ello lleva a Greenpeace a plantear la siguiente pregunta: «¿Qué futuro tienen los puestos de trabajo en una industria que está aniquilando sus fuentes de suministro en todos los lugares del planeta?».

La FAO calcula que hay 12,5 millones de pescadores en todo el mundo. Si a esta cifra se suman sus familias y las que participan del sector en tierra, resulta que son más de 200 millones las personas que dependen directamente de los ingresos proporcionados por las pesquerías. La pesca abusiva es la principal amenaza para estos puestos de trabajo.

DISMINUCION DE CAPTURAS POR SOBREPESCA

Bacalao atlántico	1970	3,1 millones de toneladas
	1989	1,75 millones de toneladas
Gallinetas atlánticas	1976	688.000 toneladas
	1989	344.000 toneladas
Corbina amarilla	1970s	300.000 toneladas
	1980s	70.000 toneladas
Arenque del Atlántico NO	1970	848.000 toneladas
	1989	275.000 toneladas
Caballa del Atlántico	1973	418.000 toneladas
	1989	56.000 toneladas

Fuente: Greenpeace Internacional.

Pesca artesanal

La pesca artesanal es la primera en sufrir el agotamiento de los caladeros. Nada pueden hacer contra los grandes buques factoría y redes kilométricas, además de los sofisticados sistemas de detección de bancos de peces. Este sistema de pesca representa el sustento de millones de pescadores y además resulta más rentable. Una rentabilidad no sólo ecológica sino económica. «Mientras las capturas totales de los pescadores de pequeña escala son aproximadamente iguales a las de las grandes flotas, las primeras generan veinte veces más empleo, con unos costes de capital muy inferiores», según datos de un informe elaborado por Greenpeace Internacional.

La pesca artesanal es entre cuatro y cinco veces más eficaz en el uso de combustible, además de contribuir de manera fundamental a las necesidades

nutricionales de una población con enormes carencias alimenticias.

Pero si se señalaba antes el despilfarro que acarrea una pesca irresponsable, con múltiples capturas accidentales, descartes y ocasionando destrozos irreversibles producidos por artes de pesca destructivos, como el arrastre de fondo, no menos despilfarrador es la transformación de un alimento, tan necesario y cada vez más escaso, en comida para animales o abono.

En este sentido, Greenpeace señala que en Tailandia, por ejemplo, la transformación de pescado para alimento de animales aumentó en un 25 por 100 en una década, mientras gran parte de la población se muere de hambre. Lo irracional llega a extremos como el siguiente: hacen falta 45,5 kilos de pescado vivo para producir un alimento que supondrá medio kilo de carne de pollo o de vacuno; 91 kilos de harina de pescado utili-



zados como fertilizante producen poco más de un kilo de proteína vegetal. Sólo dos tercios de las capturas mundiales son consumidas por el ser humano. El otro tercio, 28 millones de toneladas, se convierten en harina de pescado.

La paradoja es que las ayudas para el «desarrollo pesquero», que conceden organismos como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, tienen como consecuencia un aumento de las exportaciones hacia los países ricos y una disminución

del consumo local. El 80 por 100 de las capturas que se realizan en el mundo corresponde a tan sólo veinte países.

Urgen medidas que aborden de una forma realista y eficaz el problema de la crisis pesquera mundial. Los expertos no auguran un futuro tranquilizador, estimando que para el año 2000 las capturas globales podrían reducirse en un 60 por 100. La discusión no se debe centrar en quién se llevará lo poco que queda, desplazando las grandes flotas de un caladero a otro, sino cómo recuperamos la vida en el mar. «Si no se acuerdan medidas reales de gestión y conservación, y vinculantes a escala global, podríamos enfrentarnos a un futuro sin pesca», en palabras de Xavier Pastor, presidente de Greenpeace España. Que exista la voluntad de adoptar tales medidas se verá en la reunión de pesca en la ONU el próximo mes de julio. ■

Raúl GUTIERREZ

PRODUCCION TOTAL DE PESCADO EN 1990-93, CON PREVISIONES DE SUMINISTRO HASTA EL 2010 (Millones de toneladas)

AÑO	Pesca de captura	Acuicultura	Alimentación humana	Piensos	Producción total
1990	57,8	12,1	69,9	27,7	97,6
1993	56,5	15,8	72,3	29,0	101,3
	(+3,5)	(+4,2)	(+7,7)		
2000	60,0	20,0	80,0	29,0	109,0
		(+11,0)	(+11,0)		
2010	60,0	31,0	91,0	29,0	120,0



Capturas y descartes

Más de un tercio de los desembarcos declarados por la pesca comercial en todo el mundo es arrojado de nuevo al mar, lo que equivale a desperdiciar unos 27 millones de toneladas de pescado al año. Al margen se comparan el peso medio de las capturas de algunas especies y el peso total de las especies descartadas en esa pesquería.



Gamba, camarón
Descartes: 9.511.973
Desembarcos: 1.827.568



Gallineta nórdica, lubina, congrio
Descartes: 3.631.057
Desembarcos: 5.739.743



Arenque, sardina, anchoa
Descartes: 2.789.201
Desembarcos: 23.792.608



Buey de mar
Descartes: 2.777.848
Desembarcos: 1.117.061



Lisa, barbada, paparda
Descartes: 2.607.748
Desembarcos: 9.349.055



Bacalao, merluza eglefino
Descartes: 2.539.068
Desembarcos: 12.808.658



Otras especies
Descartes: 992.356
Desembarcos: 9.923.560



Platija, flétán, lenguado
Descartes: 946.436
Desembarcos: 1.257.858



Atún, bonito, aguja
Descartes: 739.580
Desembarcos: 4.177.653



Calamar, sepia, pulpo
Descartes: 191.801
Desembarcos: 2.073.523



Langosta, bogavante
Descartes: 113.216
Desembarcos: 205.851



Caballa, barracuda, pez sable
Descartes: 102.377
Desembarcos: 3.722.818



Salmón, trucha, pejerrey
Descartes: 38.323
Desembarcos: 766.462



Alosa
Descartes: 22.755
Desembarcos: 227.549

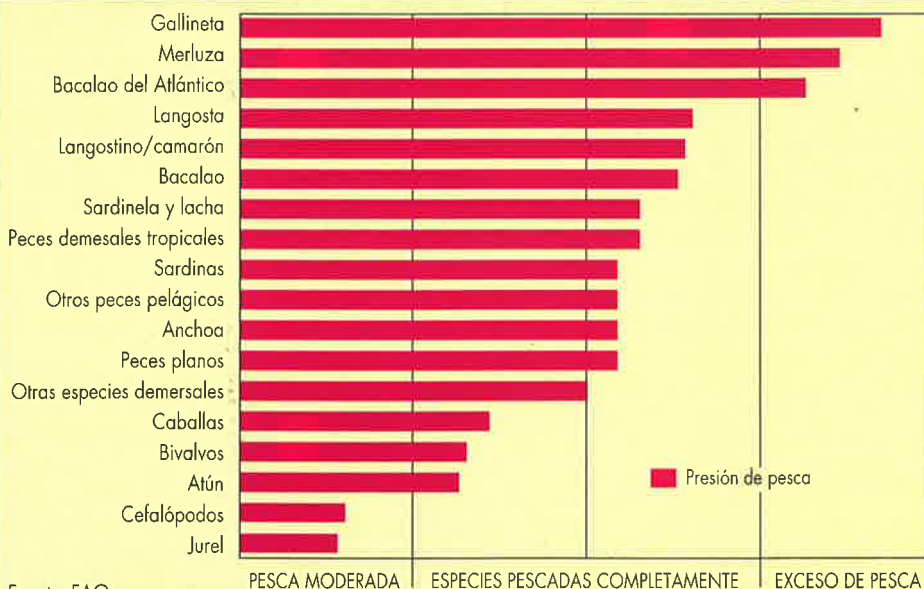


Anguila
Descartes: 8.359
Desembarcos: 9.975

■ Descartes. ■ Capturas objetivo.

Fuente: «Evaluación global de capturas accidentales y descartes de las pesquerías». Roma, FAO, 1994.

GRADO DE EXPLOTACION DE ALGUNAS ESPECIES (1992)



Fuente: FAO.

CONFLICTOS PESQUEROS EN EL MUNDO

Son demasiados barcos para tan pocos peces. Esta diferencia, cada vez más acentuada, ha provocado numerosos conflictos en todo el mundo, saldándose algunos de ellos con la intervención de buques militares e incluso con la muerte de pescadores. La reciente «guerra del fletán» es uno más de los veintiséis conflictos detallados por Greenpeace y que ofrecemos a modo de ilustrativo ejemplo de una de las consecuencias de la crisis pesquera mundial.

LA «guerra del fletán» es, si no el último, sí el más importante de los conflictos pesqueros producidos en los últimos tiempos. Los enfrentamientos entre distintas flotas pesqueras a la búsqueda del *último pez* se suceden cada vez con mayor asiduidad y gravedad. Algunos de estos conflictos han sido sumamente violentos, como la tristemente famosa «guerra del bonito», que, de no remediarse, puede tener su continuación en la campaña del presente año.

La esquilación de los caladeros mundiales, junto a la nefasta gestión de estos recursos, es el detonante de esta situación. Una situación cuya gravedad se refleja en los conflictos registrados en los últimos años:

1 INDIA. Siete millones y medio de pescadores participan en una huelga y fuerzan al Gobierno a retirar su plan de otorgar licencias de pesca a miles de buques industriales extranjeros, que hubieran puesto en peligro los puestos de trabajo y la fuente de alimento de millones de personas.

2 FURTIVOS EN TAILANDIA/INTRUSIONES. El furtivismo masivo por parte de pesqueros tailandeses provoca el arresto e imposición de multas a cientos de barcos y una fuerte oleada de protestas por parte de los países vecinos. Malasia, por ejemplo, denuncia cada año el avistamiento de unos dos mil

arrastreros tailandeses pescando ilegalmente.

3 MAR DE TIMOR. Una patrullera de la Armada australiana abre fuego contra dos canoas motorizadas de Indonesia durante la persecución de un centenar de estos barcos, en noviembre de 1994.

4 INDONESIA. La Armada indonesia lanza disparos de advertencia contra un pesquero que intentaba darse a la fuga durante la detención de diez barcos taiwaneses que se encontraban pescando ilegalmente en sus aguas jurisdiccionales (1994).

5 CHINA/VIETNAM. El arresto de pesqueros chinos por parte de Vietnam agrava una larga disputa entre los dos países por los derechos de pesca. Ambos países se acusan mutuamente de faenar ilegalmente.

6 ISLAS SPRATLY. China emplaza buques armados alrededor de las islas Spratly y detiene a pescadores filipinos. Seis países vecinos han reivindicado la posesión de estas aguas. La «guerra de Spratly» se inicia con una batalla entre las Armadas de China y Vietnam en 1988, en la que murieron 72 marineros vietnamitas.

7 TAIWAN/CHINA. Se multiplica el furtivismo y la piratería de pescadores de Taiwan en aguas de China y

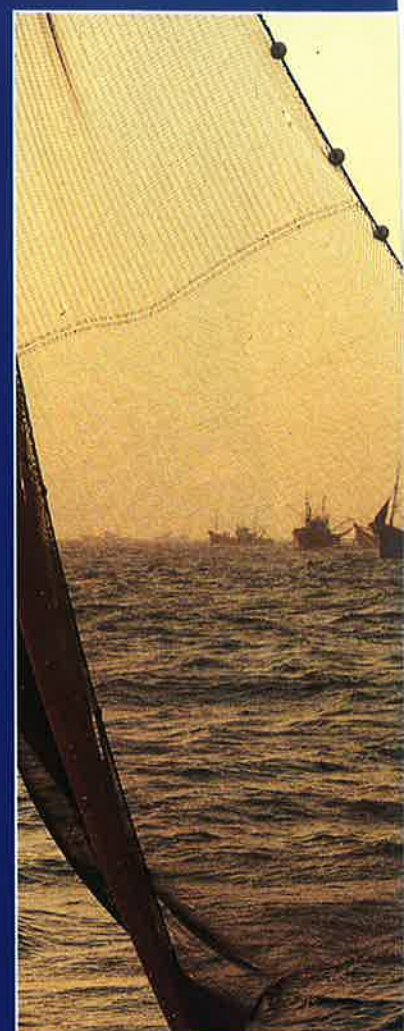
viceversa. Existen numerosas denuncias de enfrentamientos violentos, lesiones e incluso muertes.

8 FILIPINAS. Se suceden los conflictos entre pescadores locales y arrastreros y cerqueros comerciales por la intrusión de estos últimos en las aguas reservadas a la pesca local, donde el arrastre está prohibido.

9 ISLAS KURILES DEL SUR. Durante la larga «guerra del cangrejo» la Armada rusa ataca con metrallas y cañones de 30 milímetros a pescadores japoneses prácticamente todos los días. El año 1994 se salda con cinco marineros japoneses heridos y doce pesqueros arrestados en un solo mes.

10 PEANUT HOLE. Rusia utiliza la fuerza militar para evitar la sobrepesca de abadejo por pesqueros de China, Japón, Corea del Sur y Polonia en Peanut Hole, una pequeña zona de aguas internacionales en medio de aguas rusas. Se suceden varios enfrentamientos violentos, durante los cuales se arrestan pesqueros, se imponen multas a los patrones y mueren dos pescadores chinos por herida de bala.

11 ISLAS DEL PACIFICO. Las islas-estado aumentan los controles para evitar la pesca furtiva de miles de toneladas de valioso atún por barcos rebeldes de Taiwan y Corea del Sur.



12 GALAPAGOS. Ecuador envía tropas a las islas Galápagos en enero de 1995 para proteger de los ataques de pescadores a los funcionarios locales, tras la decisión del Gobierno de prohibir la pesca del cohombro de mar en esas aguas. Los pescadores bloquean las carreteras y toman como rehenes a varios funcionarios.

13 HONDURAS. Miles de pescadores costeros bloquean carreteras para protestar contra la destrucción de manglares para la expansión de la industria de acuicultura del camarón. Esta actividad está

Según los expertos, de seguirse la actual tendencia las capturas globales podrían reducirse en un 60 por 100 para el año 2000



ja y eglefino cerca de Nueva Inglaterra.

15 GRANDES BANCOS (CANADA). En 1994 Canadá se sirve de buques armados para echar de los Grandes Bancos a pesqueros europeos, asiáticos y de «pabellón de conveniencia», tras colapsarse la pesquería del bacalao en 1992. A pesar de las protestas de otros países, Canadá aprueba una ley que le otorga poderes para controlar la actividad pesquera fuera de las doscientas millas de aguas jurisdiccionales. La situación culmina con la llamada «guerra del fletán» en marzo de 1995, cuando Canadá arresta a un pesquero español en aguas internacionales.

16 TERRANOVA/CANADA. La tensión entre Estados Unidos y Canadá alcanza su punto álgido con el arresto de dos pesqueros estadounidenses en aguas internacionales, a diez millas de las aguas canadienses. La batalla diplomática se extingue con el reconocimiento por parte de Estados Unidos de la jurisdicción de Canadá. Durante el conflicto un senador estadounidense solicita sanciones comerciales contra Canadá.

17 REINO UNIDO/IRLANDA. Pescadores irlandeses y británicos protestan por la decisión de la Unión Europea de otorgar acceso para la flota española a los caladeros del Atlántico, cerca de las costas de Irlanda, a partir de 1996. Otras protestas más recientes han sido pacíficas, aunque un representante de los pescadores ha advertido que «será la guerra» si se permite a los pesqueros españoles acceder al *box* irlandés.

18 ATLANTICO NORTE. Cientos de pesqueros españoles se enfrentan a los rederos

franceses y británicos en la «guerra del bonito» en 1994. Los boniteros del Cantábrico capturan un buque francés y Francia responde obligando a un pesquero español a navegar hasta puerto francés para someterse a una inspección.

19 ISLAS DEL CANAL. Se suceden varios conflictos en una larga disputa por los derechos de acceso pesquero, que culminan con el abordaje por pescadores franceses de un buque-escuela de la Armada británica.

20 ISLAS SVALBARD. Durante la persecución para echar a un pequeño grupo de pesqueros islandeses de las aguas que reclama Noruega alrededor del archipiélago de Svalbard, en el Artico, un guardacostas noruego golpea a un arrastrero. Dos pesqueros islandeses son arrestados y sus patrones denunciados por pescar ilegalmente.

21 SMUTTHULLET. Noruega y Rusia unen fuerzas para evitar que arrastreros de Islandia y las Islas Faroe pesquen bacalao en Smutthullet, otra zona de aguas internacionales en medio de aguas noruegas y rusas.

22 REDES DE DERIVA/MEDITERRANEO. Conflictos entre España, Grecia e Italia por la pesca con redes de deriva. Una flota de seiscientos rederos italianos calan cada noche miles de kilómetros de redes para capturar pez espada. Los pescadores que utilizan otros sistemas de pesca están indignados porque las redes de deriva capturan y descartan miles de toneladas de especies de peces de interés comercial.

23 PESCA PIRATA EN SOMALIA. En la última década

los arrastreros piratas han esquilado los ricos caladeros del océano Índico y el mar Rojo, cerca del Cuerno de África. Barcos griegos, taiwaneses, rusos y surcoreanos se han aprovechado de los enfrentamientos civiles en Somalia para llenar sus bodegas de langostas, cangrejos, atunes y otras valiosas especies.

24 SENEGAL. Los pescadores locales protestan por la intensa actividad pesquera comercial que, bajo diversos acuerdos de acceso, están llevando a cabo las flotas de la Unión Europea, y que han esquilado los *stocks* de Senegal. Los grandes arrastreros destruyen a menudo las artes de los pescadores locales e incluso arremeten contra sus canoas, causándoles graves heridas e incluso la muerte.

25 ARGENTINA/ISLAS MALVINAS. «Guerras del calamar» en el Atlántico Sur. Varios barcos, sobre todo asiáticos, son perseguidos por los servicios de protección pesquera. En una ocasión la tripulación de un pesquero de Taiwán escapa en lanchas salvavidas después de que una corbeta de la Armada argentina disparase en su contra.

26 CANADA/EE.UU. Se producen repetidas violaciones de las cuotas de merluza acordadas en tratados bilaterales. Ambos países reconocen haber sometido a esta especie a una pesca excesiva. Disputas por el salmón hacen fracasar el Tratado del Salmón del Pacífico. «Guerras pesqueras» en 1994, disputas fronterizas, arrestos de buques pesqueros. ■

Información recogida por GREENPEACE

umentando de manera alarmante en las regiones tropicales y subtropicales del mundo y su expansión amenaza gravemente la conservación de los hábitats naturales, que son un área fundamental de alimentación y reproducción pesquera.

14 NUEVA GUINEA/BANCO GEORGES (EE.UU.). Cien pesqueros arremeten contra el puerto de Boston para protestar por la pérdida de beneficios y de decenas de miles de puestos de trabajo, tras la decisión de la Administración pesquera de Estados Unidos de cerrar enormes caladeros para proteger los *stocks* de bacalao, plati-

CANADA *versus* UNION EUROPEA

El mismo día que Canadá detuvo al pesquero español «Estai» en aguas internacionales cercanas a los grandes bancos de Terranova, los embajadores de este país en medio mundo disponían de un cuidadoso dossier con fotos, gráficas y demás documentación necesaria para «justificar» las medidas adoptadas por el país norteamericano.

TODO se había planificado con minuciosidad para convencer a la opinión pública internacional de la nefasta actitud española y del talante «conservacionista» de Canadá. No es extraño todo este despliegue de medios, pues Brian Tobin, ministro de Pesca canadiense, ya se había cubierto las espaldas contratando los servicios de grandes empresas de la imagen, como Rubicon o Burston Masteller —conocida internacionalmente por sus campañas de *lavado de imagen* de empresas como la petrolera Exxon tras el accidente del «Exxon Valdez», originando en Alaska una de las mayores mareas negras de la historia, o de Union Carbide tras la catástrofe de Bhopal, en la que perecieron dos mil personas y otras cien mil fueron afectadas por los gases tóxicos—. Esta no era la primera vez que Canadá recurría a empresas de imagen para organizar sus campañas. En la «primera gran guerra de NAFO», a finales de los ochenta, ya contó con la ayuda de otro gigante de la comunicación: Hill & Knowlton.

Pero ¿qué hay de cierto en los argumentos esgrimidos por Canadá y cuánto hay de «nube de humo» para ocultar errores propios?

La gestión pesquera canadiense puede ser considerada una de las más nefastas del mundo. Al colapso de la pesquería de salmón del Pacífico se unieron las de bacalao, gallineta y platija del Atlántico. Como resultado, más de 50.000 canadienses quedaron en el paro y viven actualmente gracias a las ayudas que reciben del Gobierno para mantener amarrada la flota. Ante este panorama, el señor Tobin

se encuentra ante la circunstancia de que prácticamente la única pesquería explotable de la zona —la de fletán—, está siendo acaparada en los últimos años por las flotas europeas. Hay que remarcar que esta hegemonía europea sólo se ha dado en los últimos años, pues, al contrario a lo afirmado por diferentes armadores, políticos y medios de comunicación, el fletán no empezó a capturarse por las flotas europeas hasta 1989, momento en que Canadá acaparaba más del 60 por 100 de las capturas.

Canadá, UE... y el fletán

La pesca de fletán ha sido una actividad tradicional para las flotas de Canadá y Groenlandia durante unos ciento cincuenta años. Durante los años setenta y ochenta Canadá contaba con el 70 por 100 de las capturas de esta especie, mientras el resto se lo repartían entre Groenlandia, Rusia, Japón y otros pocos países.

El colapso de las pesquerías de bacalao y platija, junto a la expulsión de la flota española de aguas de Namibia, islas Malvinas o Argentina, originó que la flota española buscara en el fletán la salida a la falta de caladeros que sufría. Las flotas europeas, con mejor tecnología pesquera que Canadá, habían encontrado la forma de pescar esta especie a grandes profundidades y en aguas internacionales. En tan sólo cuatro años la flota española pasó de capturar apenas 200 toneladas de fletán a las más de 45.000 toneladas del año pasado. En el mismo período de tiempo las capturas de Canadá caían de más de 16.000 toneladas a unas 5.000.

Canadá mantiene una actitud de desafío a los acuerdos internacionales, practicando la misma política de autoconcesión de cuotas que tanto critica a la UE.



Las razones de este marcado descenso en la pesca de fletán en Canadá se han intentado achacar exclusivamente al incremento de capturas de las flotas europeas, pero ésta no es la única causa. En los últimos años se está notando un enfriamiento de las aguas bajo jurisdicción canadiense (a causa del mayor deshielo de los polos), lo que se ha apuntado como hipotética causa de que el fletán se hubiera desplazado hacia aguas internacionales.

Por tanto, el panorama para el señor Tobin se resumía en colapsos de las principales pesquerías, 50.000 parados, incremento de capturas europeas de la «última» especie explotable y desplazamiento del banco de fletán hacia aguas profundas —donde su flota no tiene la tecnología necesaria para capturarlo.

Para facilitar la actuación canadiense, enfrente se encontraba una de las flotas con peor fama del mundo y que, tras su entrada en la Unión Europea en 1986, no había cumplido ni un solo año las cuotas que le habían sido concedidas en NAFO. Desde que España y Portugal pasaron a formar parte de la UE, el historial de la flota europea ha sido el de sobrepasar año tras año en hasta más de un 1.000 por



100 las cuotas establecidas por NAFO. Por ejemplo, en 1986 NAFO otorgó a la UE una cuota de 25.655 toneladas de bacalao. Los europeos objetaron y se autoconcedieron 102.460 toneladas, para que finalmente la flota terminara capturando 172.183 toneladas.

Tras el colapso en 1990 de las principales pesquerías en los grandes bancos, la situación política y social en Canadá se tornó extremadamente tensa. Más aún cuando los pescadores canadienses no podían salir a faenar, al tiempo que la flota europea se volcaba sobre el *stock* de fletán, e incluso algunos de sus barcos se reabanderaban en países no miembros de NAFO, como Panamá o Belice, para evitar las regulaciones impuestas por este organismo.

¿Aguas internacionales?

Se había creado el «caldo de cultivo» idóneo para que el Gobierno canadiense aprobara una ley que, violando la legislación internacional, autorizaba a sus patrulleras a detener a los barcos de determinados países en aguas internacionales. Ya en 1994 un pesquero con bandera panameña y tripulación portuguesa fue deteni-

do en aguas internacionales en circunstancias similares al «Estai».

En la reunión de NAFO de 1994, tras el acuerdo científico —incluso de los representantes españoles— se llegaba a la conclusión de que el *stock* de fletán empezaba a mostrar signos de sobreexplotación y se establecieron por primera vez cuotas para esta especie, que hasta aquel momento no estaba siendo regulada. Canadá puso en marcha toda la maquinaria política y, tras el consejo científico de no rebasar la cifra de 40.000 toneladas de fletán para todas las flotas, la discusión política llevó, en un hecho sin precedentes, a adoptar una actitud precautoria y reducir a 27.000 toneladas el total de capturas permitibles hasta conseguir nuevos datos científicos que evaluaran con mayor fiabilidad el verdadero estado del *stock*.

Nuevamente el reparto de estas 27.000 toneladas entre las flotas que optaban a ellas generó una gran discusión que, tras una apretada votación, otorgó a Canadá el 60,37 por 100 de las capturas (unas 16.300 toneladas), devolviendo a este país su hegemonía histórica en la pesca de esta especie. A la Unión Europea le correspondieron 3.400 toneladas; a Rusia, 3.200 toneladas; a Japón, 2.600 toneladas, y quedaron otras 1.500 toneladas a repartir entre el resto de países de NAFO.

La Unión Europea, como ha sido práctica habitual desde 1986, decidió nuevamente objetar e, ignorando los acuerdos alcanzados por votación, se autoconcedió una cuota seis veces superior (18.630 toneladas). Ante esta actitud, el Gobierno canadiense solicitó una moratoria en la pesca de fletán que fue desoída por la UE. El resultado fue la llamada «guerra del fletán», que durante estas semanas ha hecho correr ríos de tinta.

Hipocresía

La actitud mantenida por la Unión Europea de autoconcederse cuotas unilateralmente necesitaba recibir una fuerte reprimenda por parte de la comunidad internacional, pero quien se ha erigido en defensor de los derechos internacionales no ha sido precisamente un país que pueda dar clases de buena gestión pesquera. A los fracasos de sus propias aguas se suma

su constante actitud de desafío a los acuerdos internacionales, practicando la misma política de autoconcesión de cuotas que tanto critica en la UE. Año tras año Canadá objeta los acuerdos pesqueros sobre merluza en el Pacífico y se otorga unilateralmente cuotas superiores a las que le son concedidas. Asimismo, en la Conferencia de la ONU sobre *stocks* transzonales y especies altamente migratorias, el Gobierno canadiense veta cualquier iniciativa que intente establecer normas comunes de gestión pesquera cuando se trata de aplicarlas en sus aguas. Para contrarrestar, enfrente se encuentra la UE y los países con grandes flotas de altura faenando en aguas internacionales, quienes a su vez bloquean cualquier intento para regular la pesca en alta mar.

El propio acuerdo al que han llegado la UE y Canadá en la «guerra del fletán» demuestra claramente la hipocresía de ambos bandos. Aunque existen puntos positivos con respecto al establecimiento de tallas mínimas para la especie o el incremento del control de las flotas faenando en aguas internacionales, Canadá ha excluido de él cualquier referencia a su flota mientras faene en sus propias aguas. A su vez, la UE ha quedado satisfecha con que la legislación canadiense, que les autoconcede el «derecho» a detener barcos extranjeros en aguas internacionales, haya excluido de la lista de posibles objetivos sólo a aquellos que tengan bandera española o portuguesa.

La escasez de recursos pesqueros que están sufriendo todos los mares y océanos del mundo, la sobrepesca, la sobrecapacidad de las flotas pesqueras, la utilización de métodos de pesca no selectivos y destructivos, etc., necesitan sin duda de una drástica reducción en el número de barcos y capturas, y una gestión pesquera diferente que evite la esquilmación de los recursos. Esta sólo se podrá conseguir si todos los países ponen su esfuerzo en conseguir un acuerdo de pesca internacional, bajo auspicios de la ONU, que sea aplicable tanto en alta mar como en aguas bajo jurisdicción de cualquier Estado, y además haciendo que sus normas sean vinculantes. ■

Ricardo AGUILAR
Portavoz de Greenpeace

**Canadá
contrató los
servicios de
empresas
como
Rubicon o
Burston
Masteller,
conocidas
por las
campañas
de «lavado
de imagen»
de Exxon o
Union
Carbide.**

FAO advierte sobre la posibilidad de problemas en el abastecimiento futuro para la demanda actual

Más consumo y riesgos en la oferta

Durante los próximos quince años existirán problemas para mantener los actuales niveles de abastecimiento de pescado en el mundo si no se resuelve el problema de la sobreexplotación de los caladeros, así como el exceso en la capacidad de pesca de las flotas. Esta fue una de las principales conclusiones del comité de expertos de pesca de la FAO, en base a la cual se hicieron una serie de recomendaciones a los diferentes países miembros

con el fin de que se practiquen unas pesquerías más responsables. La FAO, que una vez más denunció el problema de la excesiva explotación de los caladeros más importantes —señaló la necesidad de abandonar las pesquerías no económicas, que solamente se mantienen en base a los apoyos estatales—, hizo un llamamiento para rehabilitar los hábitats pesqueros y defendió la necesidad de buscar ofertas alternativas con la promoción de la acuicultura.

SEGUN los datos manejados por FAO, actualmente el consumo medio en el mundo por persona y año asciende a 13 kilos de productos de la pesca. Sin embargo, para mantener en los próximos años estos niveles de la demanda, contando con un aumento de la población mundial a 4.000 millones de personas para el año 2030, es preciso elevar la oferta actual de 72.3 millones de toneladas de productos de la pesca para el consumo humano a 91 millones de toneladas, objetivo que cada día se presenta más difícil a la vista de la evolución de las capturas y la imposibilidad de que sigan en aumento si no se adoptan medidas para preservar los recursos y recuperar en muchos casos los caladeros con problemas de sobreexplotación. Para los responsables de FAO, actualmente no es posible mantener el ritmo de crecimiento en las capturas como sucedió en los años precedentes y es indispensable pensar en ofertas alternativas o en reducir la demanda para que el pescado solamente lo consuma una parte de la población y a precios más caros.

Tomando como referencia datos de los últimos casi cincuenta años, nos encontra-

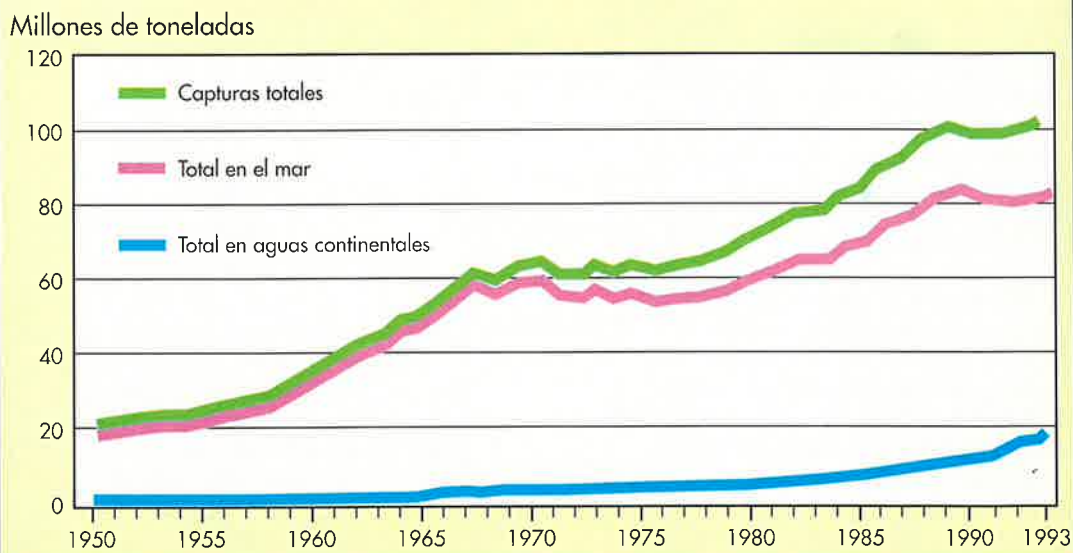
mos con que en la década de los cincuenta el crecimiento de las capturas fue de un ritmo medio del 6,8 por 100. Cabe señalar que en aquellos años el volumen total de las capturas se situó entre los 20 y los 30 millones de toneladas. Unos años más tarde, en la década de los sesenta, esas capturas siguieron su crecimiento, para aumentar en una media del 7 por 100 y llegar a unos volúmenes totales ya por encima de los 60 millones de toneladas. A partir de esa fecha el ritmo de

crecimiento fue inferior, para caer a solamente el 1,7 por 100, circunstancia que fue provocada fundamentalmente por las menores capturas de la anchoveta. Nuevamente en la década de los años ochenta se incrementaron las capturas de forma destacada, con un crecimiento del 3,6 por 100, consecuencia sobre todo de especies como el colín en Alaska, el jurel en Chile, la anchoveta y sardina japonesa y la sardina chilena. Finalmente, en los tres primeros años de la década de los

noventa el ritmo de crecimiento de las capturas ha sido de un 0,5 por 100 anual.

Esta línea de crecimiento permanente en los niveles de capturas en aguas marinas ha supuesto llegar en los años noventa a superar los 100 millones de toneladas. Sin embargo, lejos de mantener una línea constante en ascenso, en 1991 y 1992 se produjo una ligera reducción de unos tres millones de toneladas. Otro dato destacable por la FAO es que el crecimiento último en

PRODUCCION TOTAL DE PESCADO EN EL MUNDO, EN EL MAR Y EN AGUAS CONTINENTALES (1950-93)





los niveles totales de capturas no se ha debido a la pesca en aguas marinas, sino a las producciones en acuicultura.

Según los datos manejados por FAO, la producción acuícola en 1993 ascendió a 15,8 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento de dos millones de toneladas sobre el año anterior. Incluidas las plantas acuáticas esa producción se cifra en más de 19 millones de toneladas. Entre los años 1984 y 1992 el crecimiento medio de la acuicultura se ha situado en el entorno del 9 por 100. China, con siete millones de toneladas, figura en primer lugar.

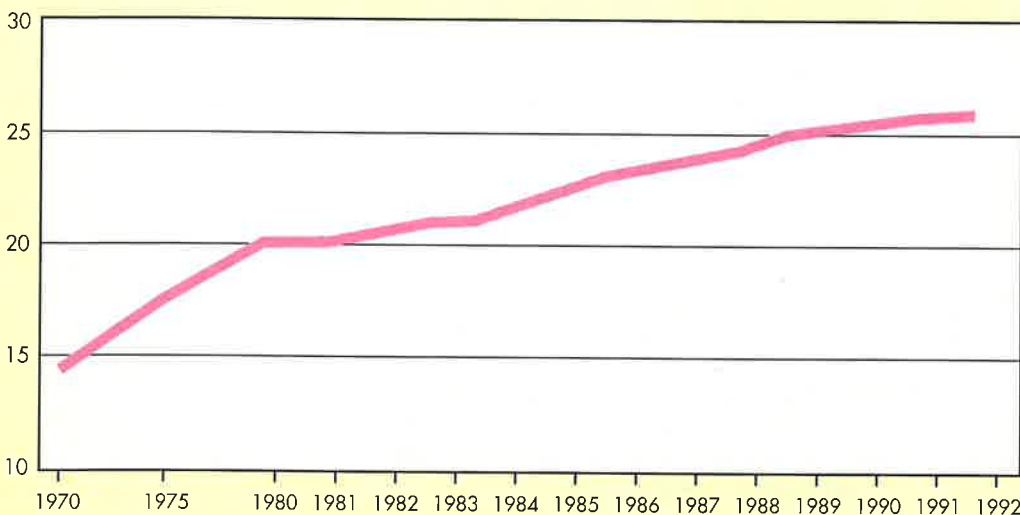
Durante 1993 los suministros pesqueros para la alimentación ascendieron a 72,3 millones de toneladas, frente a los 63 millones de toneladas de 1986. De esa cantidad la parte más importante corresponde a las capturas en aguas marítimas, con 56,5 millones de toneladas, lo cual significa una proporción escandalosamente baja si se tiene en cuenta que el volumen de capturas se sitúa en el entorno de los 100 millones de toneladas. Ello supone que las cantidades restantes bien no se utilizan o tienen usos secundarios, como la fabricación de

piensos. La participación de la acuicultura es de 15,8 millones de toneladas. Para el año 2000 las previsiones de FAO apuntan a una demanda total para consumo humano de 80 millones de toneladas, de las cuales 60 procederían de aguas marítimas y las 20 restantes de la acuicultura. Finalmente, para el año 2010, en opinión de FAO, sobre una demanda para consumo humano de 91 millones de toneladas, la participación de las capturas en aguas marítimas sería de 60 millones de toneladas, mientras el peso de la acuicultura habría seguido ganando posiciones hasta los 31 millones de toneladas, a un ritmo de aumento de un millón de toneladas al año, como consideran necesario los expertos alimentarios.

En consecuencia, de acuerdo con estos datos, las previsiones de FAO apuntan a un estancamiento a pocos años vista de las capturas en aguas marítimas, mientras gana protagonismo la acuicultura. En otras palabras, menos peces procedentes de los mares, pero todo ello en medio de una situación de aumento desenfrenado de las flotas en todo el mundo, con inversiones de muchos países para la construcción de barcos e incluso con altas subvenciones para sufragar pérdidas. Ante esta situación de grave desequilibrio entre recursos y embarcaciones en busca de caladeros, FAO mantiene dos recomendaciones muy claras: primero, preservar recursos y no sobreexplotar caladeros, con el fin de garantizar la continuidad de las pesquerías; segundo, ajustar la flota mundial, sobre todo la que opera con grandes buques, a las posibilidades reales de pesca. Todo ello para evitar un grave desequilibrio entre demanda y posibilidades de oferta, una oferta cada día más escasa y acosada por todas las flotas del mundo. ■

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO DE LAS FLOTAS PESQUERAS MUNDIALES (1970-92)

Millones de TRB



Vidal MATÉ

10

ESCUELAS-TALLER Y CASAS DE OFICIOS

años creando empleo joven



La exposición, que fue inaugurada por el presidente del Gobierno, Felipe González, y por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, la montaron 130 alumnos de las Escuelas-Taller y Casas de Oficios y sus profesores en las salas de exposiciones que el Ministerio de Cultura tiene en la Ciudad Universitaria de Madrid. Contó con 13 talleres en vivo, entre los que figuraban: albañilería, relojería, cerrajería, carpintería, tapicería, guarnicionería, viveros, cantería, forja, etc.

Paralelamente a la exposición se celebraron diversas conferencias y debates en torno a la experiencia de las Escuelas-

En la actualidad son cerca de cinco mil en toda España. Todos jóvenes de ambos sexos, trabajando en la restauración del patrimonio, la conservación de la naturaleza y la prestación de servicios a personas en dificultades. Forman parte de las Escuelas-Taller y Casas de Oficios, un programa del Instituto Nacional de Empleo (INEM) que combina el aprendizaje de una profesión con el trabajo productivo.

También participan en esta experiencia cerca de ocho mil formadores, desde arquitectos y aparejadores hasta historiadores y biólogos. Muchos de ellos maestros en oficios que estaban a punto de desaparecer.

Trabajando con los materiales antiguos, se están volviendo a recuperar artesanías como la carpintería de armas, la cantería, la forja, el vidrio, la jardinería o la albañilería tradicional.

Ahora este programa acaba de cumplir diez años y para conmemorarlo el INEM organizó una exposición que se complementó con unas Jornadas de Empleo y Formación.

Taller y Casas de Oficios en las que participaron los ministros de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán; de Educación y Ciencia, Gustavo Suárez Villaescusa, y de Cultura, Carmen Alborch; los líderes de los sindicatos mayoritarios, Cándido Méndez (UGT) y Antonio Gutiérrez (CC OO); el secretario general de Empleo y el director general del INEM, Marcos Peña y Alberto Elordi, respectivamente, así como el presidente y director general de la División del Patrimonio Cultural del Consejo de Europa y los alcaldes de distintas ciudades españolas, dado el relevante papel que los municipios llevan a cabo en el desarrollo de este programa. Invitado de excepción fue el arquitecto José



María Pérez «Peridis», de quien partió la idea, hace diez años, de dar ocupación a jóvenes desempleados menores de veinticinco años en tareas de recuperación del patrimonio artístico a través de la restauración del Monasterio de Santa María la Real de Aguilar de Campoo (Palencia), naciendo así el embrión de las Escuelas-Taller.

Ambiciosos objetivos

Las Escuelas-Taller y Casas de Oficios es un programa público de empleo y formación, dependiente del INEM-Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en colaboración con el Fondo Social Europeo, que tiene como finalidad la inser-

ción de jóvenes desempleados en el marco laboral. La cualificación se obtiene por medio de la alternancia con el trabajo en ocupaciones relacionadas con la recuperación o promoción del patrimonio artístico, histórico, cultural o natural, la rehabilitación de los entornos urbanos o del medio ambiente, la mejora de las condiciones de vida de las ciudades y otras actividades de utilidad social.

Pueden crear Escuelas-Taller y Casas de Oficios los órganos de la Administración del Estado, las corporaciones locales y comunidades autónomas, los organismos autónomos, las sociedades estatales o integradas mayoritariamente por capital público y las asociaciones o fundaciones sin ánimo de lucro.



El programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios nace con el propósito de poner en valor nuestro patrimonio natural y cultural como fuente de empleo y de riqueza, capacitando a jóvenes en oficios de conserva y mejora.

Las entidades promotoras, además de formalizar los contratos con los alumnos-trabajadores en la fase de alternancia, se comprometen a contratarlos en la realización de obras o servicios que gestionen, siempre que estuvieran disponi-

bles por haber terminado su proceso de formación o en condiciones de suspenderlo.

Las Escuelas-Taller, con una vocación más orientada hacia actuaciones en el Patrimonio y el entorno natural, imparten en una primera fase una formación de iniciación que posteriormente se alterna con el trabajo, dirigidas ambas al aprendizaje, la cualificación y la adquisición de experiencia profesional. La duración de ambas fases no es nunca inferior a un año ni superior a dos. La primera fase se extiende a lo largo de seis meses.

Por su parte, las Casas de Oficios, que operan como centros de aprendizaje y animación del empleo juvenil de carácter temporal, están implantadas principalmente en grandes núcleos de población, donde se concentra el mayor número de jóvenes en paro. Sus actividades se orientan básicamente al cuidado de los entornos urbanos y la mejora de las condiciones de vida, a través de la dotación de los servicios sociales y comunitarios, tratando paralelamente de recuperar oficios artesanales o tradiciona-

les. Disponen también de dos etapas de formación, la primera con una duración de cuatro meses y una segunda que no debe superar el año.

Los objetivos del programa son:

— *La integración e inserción profesional de jóvenes en paro*, titulados o no, proporcionándoles formación práctica y experiencia en trabajos reales, que les permita una salida laboral como asalariados, autónomos o cooperativistas, en el ámbito de la conservación y rehabilitación del patrimonio natural y cultural.

— *Formación de especialistas* en profesiones demandadas por el mercado de trabajo en distintos oficios artesanos, algunos de ellos en trance de desaparición.

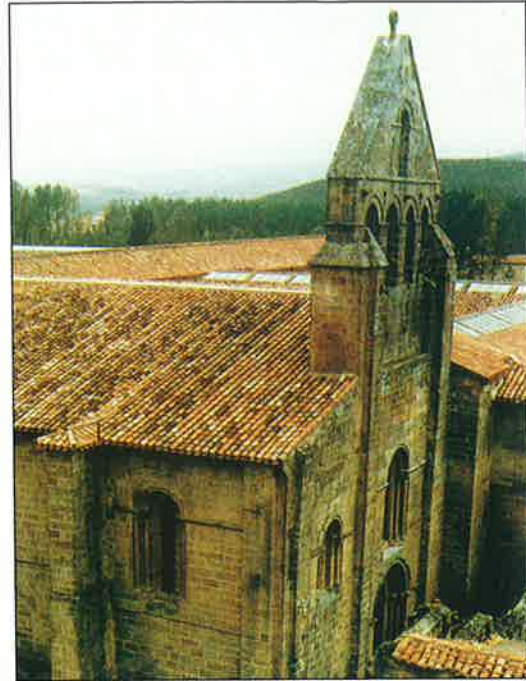
— *Revalorización del oficio de artesano* a escala social y desde la vertiente del empleo, mediante la impartición de cursos con contenidos formativos rigurosos que den acceso a una titulación profesional.

— *Tipificación e implantación de nuevas profesiones ligadas al medio ambiente y a la calidad de vida*, como instrumento eficaz y permanente de protección de la naturaleza.

— *Promoción y difusión de las tareas de rehabilitación y conservación del patrimonio* para incrementar el conocimiento, la sensibilidad y la identificación social con él, fundamentalmente entre los sectores más jóvenes y dinámicos.

— *Actuación como soporte de actividades* y embrión de futuros centros comarcales estables para la dinamización del empleo, la defensa y conservación del patrimonio en las áreas de ubicación de las Escuelas-Taller y Casas de Oficios.

— *Promoción de perfeccionamiento de los profesores y monitores* mediante cursos intensivos y de actuación técnica y metodológica.



Restaurar el patrimonio histórico-artístico, uno de los objetivos de las Escuelas-Taller.



La recuperación de oficios perdidos es uno de los trabajos que realizan los alumnos-trabajadores.

Una salida profesional

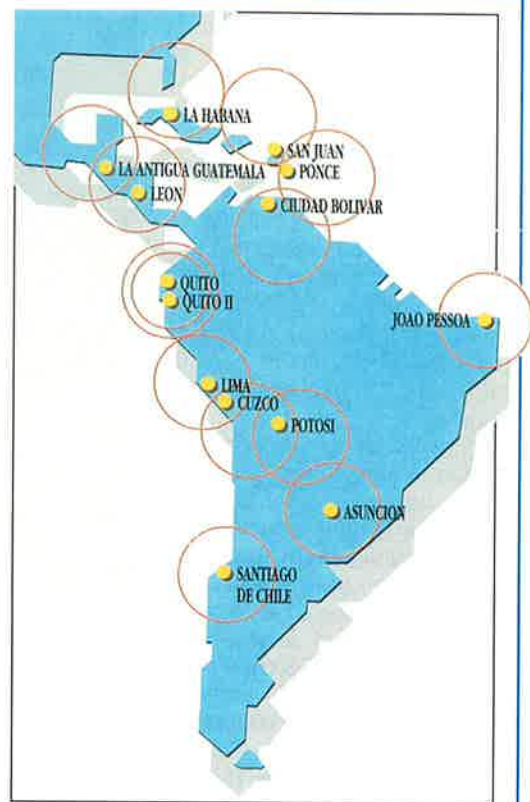
La selección de los alumnos de las Escuelas-Taller y las Casas de Oficios, así como la de los docentes y personal de apoyo, se lleva a cabo por las delegaciones del INEM en el territorio correspondiente, en colaboración con las entidades promotoras. A lo largo del proceso de formación los alumnos reciben orientación, asesoramiento, información profesional y formación empresarial. Actuaciones que tienen como fin la localización y promoción de iniciativas empresariales y el asesoramiento en búsqueda de empleo y salidas profesionales.

Al término de su participación en una Escuela-Taller o Casa de Oficios el trabajador recibe un certificado, expedido por la entidad promotora y con el visto bueno del INEM, en el que consta la duración en horas de la participación en el programa, la cualificación adquirida y los módulos formativos cursados.

Este certificado puede ser convalidado total o parcialmente por el denominado Certificado de Profesionalidad y por los módulos que correspondan de la Formación Profe-



Unidades de Promoción y Desarrollo del Programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios.



Actualmente existen varias Escuelas-Taller en Hispanoamérica.

sional específica, regulada en la LOGSE.

Al mismo tiempo al finalizar la actividad de una Escuela-Taller o de una Casa de Oficios, éstas o la entidad que las haya promovido mantienen un servicio de asistencia técnica, de una duración mínima de seis meses, a los alumnos-trabajadores para la búsqueda de empleo por cuenta ajena o su establecimiento por cuenta propia.

Asimismo, si en el transcurso de las actividades del programa surgiesen iniciativas para iniciar alguna actividad profesional por cuenta propia, las entidades promotoras apoyarán a los emprendedores, constituyendo para ello un Centro de Iniciativa Empresarial con las siguientes funciones: ofrecer asistencia técnica a los emprendedores, fundamentalmente en el proceso de creación de la entidad productiva y en la capacitación del trabajador para dirigir la empresa; ayudar a la primera instalación, aportando locales debidamente acondicio-

Además de la especialización de un oficio determinado, el alumno recibe en el último año formación en materias de gestión empresarial, tributaria y laboral con vistas a facilitar su integración en el mercado de trabajo.

nados y facilitar servicios compartidos de teléfono, tratamiento de textos, acceso a bases de datos, etc.

La financiación

La aportación económica que el INEM hace a cada Escuela-Taller o Casa de Oficios se determina en la aprobación de cada proyecto, costeando exclusivamente los siguientes aspectos: la formación profesional ocupacional y educación básica durante todas las etapas del proyecto, que incluye el pago del profesora-

do, personal de apoyo, medios didácticos, material escolar, seguros de accidentes; los derivados de los intercambios con otros países como consecuencia de la participación en programas europeos y las becas de los alumnos durante la primera etapa de formación profesional.

Otros gastos que también cubre el INEM son los costes salariales y de la Seguridad Social y los de promoción, gestión y evaluación de los proyectos y formación técnica del profesorado y personal directivo.

Además del INEM participa en la financiación del programa el Fondo Social Europeo, estando obligadas ambas entidades a realizar los correspondientes seguimiento y control de los programas financiados.

La vocación cultural

El patrimonio histórico-artístico y natural de España, que constituye una fuente estratégica de riqueza, estaba abocado al abandono y la degradación por diferentes causas, entre las cuales destaca la carencia de estructuras de conservación, cuyas actuaciones deben estar integradas en el entorno social.

Reconstruir todo lo no conservado durante siglos constituye una tarea ardua y paciente. En este empeño, las Escuelas-Taller y Casas de Oficios están jugando un papel relevante, en la medida en que constituyen una plataforma dotada del suficiente soporte personal, institucional y material.

Así, uno de los componentes esenciales del programa es la recuperación de oficios artesanos, que vuelven a ser útiles como consecuencia de la modificación de los factores socioeconómicos y la creciente sensibilidad cultural. El aumento de las inversiones en la rehabilitación arquitectónica, la mejora de los cascos urbanos y la conservación de la naturaleza general da amplias posibilidades para la actividad profesional y el empleo.

Concretamente, la rehabilitación arquitectónica demanda conocimientos y habilidades artesanales, fundamentalmente de cantería, carpintería de armar y de taller, albañilería tradicional y forja, junto a los complementarios de escayola, estuco, pintura, electricidad y fontanería.

De otro lado, la conservación de la naturaleza genera nuevas profesiones, que requieren una formación especializada para el conservacionismo activo, capaz de aunar desarrollo, calidad de vida y defensa del patrimonio natural.

De hecho, casi todo lo que se pueda aprender trabajando tiene cabida en las Escuelas-Taller y Casas de Oficios. Por eso algunas de ellas se dedican a cosas tan particulares como luchar contra incendios, profesionalizarse en la asistencia a enfermos de SIDA, desarrollar oficios relacionados con la navegación o recuperar alimentos artesanales.

En todos los casos el objetivo del programa es que los alumnos-trabajadores adquieran habilidades y conocimientos globalizados, además de los específicos, a fin de concebir e integrar la rehabilitación y conservación de monumentos con la arquitectura popular y el entorno natural.

Otra de las innovaciones que aportan las Escuelas-Taller se encuentra en el campo didáctico, ya que los planteamientos metodológicos generan una dinámica activa y participativa en las clases teóricas que impulsa la creatividad y la autonomía



Aspecto de la exposición «10 años de Escuelas-Taller».



Durante los diez años de existencia de esta experiencia se han creado 1.795 Escuelas-Taller y 837 Casas de Oficios, por las que han pasado 136.385 alumnos y 22.673 formadores.

personal. Modelo alejado del enfoque de los alumnos acumuladores de conocimientos abstractos. Asimismo, la formación se extiende al ámbito concreto del trabajo, por medio

de métodos demostrativos y de descubrimiento.

El ámbito teórico se basa en las prácticas reales de la actuación, formulando las unidades didácticas a partir de la expe-

riencia real de los trabajos desarrollados y de los contenidos básicos del oficio que se está aprendiendo.

Como instrumento que perfecciona y amplía la experiencia de las Escuelas-Taller están las Unidades de Promoción y Desarrollo. Están constituidas por equipos interdisciplinarios y jóvenes titulados, con el objetivo de analizar y desarrollar nuevas posibilidades de intervención en el ámbito comarcal, integrando y coordinando todos los recursos existentes a fin de generar un desarrollo sostenible del área.

Proyección exterior

El programa de las Escuelas-Taller, que es un modelo inédito de formación e inserción en el mercado de trabajo y una creación netamente española, ha empezado a aplicarse en el exterior. Desde 1990 y merced a una serie de convenios establecidos entre el INEM-Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la Secretaría de Estado para la Cooperación Internacional y para Iberoamérica y la Agencia Española de Cooperación Internacional, el programa se implantó en Hispanoamérica, donde existe un patrimonio cultural y arquitectónico de marcada raíz hispana.

Como resultado de los acuerdos mencionados existen ya en aquel continente 20 Escuelas-Taller en 13 países, por las que han pasado 1.600 alumnos-trabajadores. La más numerosa es la ubicada en México, donde se está rehabilitando el Colegio de San Pedro y San Pablo. También son de interés las de Colombia, Perú, Brasil, Ecuador y Nicaragua.

Existen ya algunos países europeos interesados en este proyecto, por lo que están en contacto con el INEM a fin de implantar esta original forma de enseñar dando trabajo. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

(Fotos JESUS NAVARRO)

10 años de historia

El programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios comenzó en 1985, con carácter experimental y como medida de fomento del empleo juvenil, a través de la formación en alternancia con el trabajo y la práctica profesional, en actividades relacionadas con la rehabilitación del patrimonio, medio ambiente y entorno urbano, y la recuperación de oficios artesanales.

Regulado por la correspondiente orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en 1989, el programa se ha configurado como un modelo de cualificación, fomento del empleo, inserción de los jóvenes en el mercado de trabajo y generador de iniciativas empresariales. Con posterioridad,

en agosto de 1990, el Gobierno consideró el programa como un instrumento para la cooperación internacional y, en tal sentido, autorizó su extensión al extranjero el marco de los vigentes acuerdos existentes dentro de las relaciones internacionales que gestiona el Ministerio de Asuntos Exteriores y ya citadas en este trabajo.

Como consecuencia del incremento de las actuaciones se consideró necesario insertar el programa en procesos más amplios de generación de empleo o planes de desarrollo, distribuyendo los recursos equitativamente a escala nacional. Para impulsar esta iniciativa, aparte de crearse las Unidades de Promoción y Desarrollo ya mencionadas, se ampliaron las áreas de

enseñanza más allá de la restauración del patrimonio histórico-artístico y medioambiental, llevándose a cabo tareas en el campo solidario. La asistencia a personas mayores en su domicilio es un servicio que comprende el mantenimiento de sus viviendas y los cuidados y atenciones mínimas en materia de sanidad.

Teniendo en cuenta también que la metodología de aprender trabajando, en que se fundamenta el programa, resulta viable no solamente para la cualificación profesional y la adquisición de experiencia, sino para la consolidación de iniciativas profesionales, se promovieron los Centros de Iniciativa Empresarial, cuyo objetivo es ayudar a los jóvenes trabajadores a establecerse por cuenta propia o ajena.

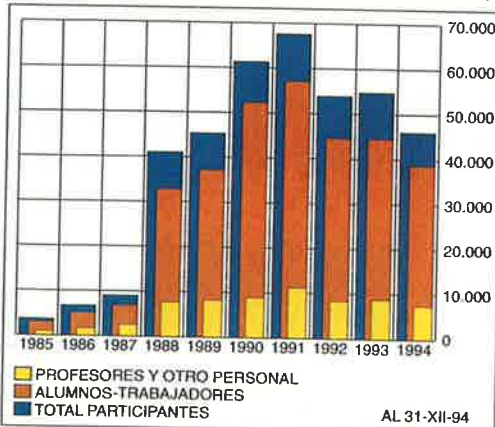
Ya en el campo de las cifras, el balance de estos diez años de Escuelas-Taller y Casas de Oficios podría resumirse de la siguiente forma: desde 1985 se han creado 1.795 Escuelas-Taller y 837 Casas de Oficios. Por ellas han pasado 136.385 alumnos-trabajadores y 22.673 formadores. Y para 1995 está previsto que participen cerca de 50.000 alumnos y 8.000 formadores, con una inversión prevista de 45.000 millones de pesetas. Es de señalar que la inversión final realizada en este programa durante sus diez años de funcionamiento ha superado los 250.000 millones de pesetas (ver recuadro).

Estos programas, además de recuperar técnicas y conocimientos antiguos y de localizar nuevos **yacimientos de empleo**, están contribuyendo al desarrollo de las comarcas y territorios con características físicas y culturales específicas y paliando con ello el abandono de recursos, que racionalmente explotados pueden generar actividad y empleo y frenar las tendencias al despoblamiento. ■

C. H. C.



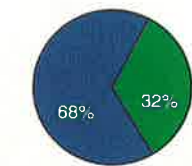
EVOLUCION DE LOS PARTICIPANTES



EN EL AÑO 1995:

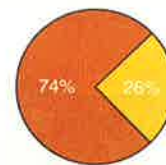
- Participarán cerca de 50.000 alumnos-trabajadores y 8.000 formadores.
- Inversión prevista de 45.000 millones de pesetas.

ESCUELAS TALLER Y CASAS DE OFICIOS



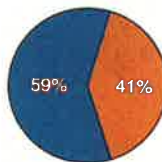
■ ESCUELAS TALLER
■ CASAS DE OFICIOS

PARTICIPACION DE LOS ALUMNOS-TRABAJADORES



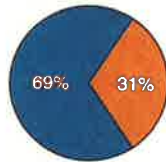
■ ALUMNOS DE ESCUELAS TALLER
■ ALUMNOS DE CASAS DE OFICIOS

ALUMNOS-TRABAJADORES (SEXO)



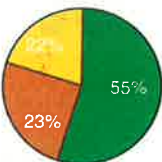
■ HOMBRES
■ MUJERES

PROFESORES Y OTRO PERSONAL (SEXO)



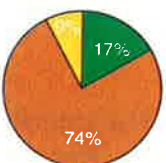
■ HOMBRES
■ MUJERES

ALUMNOS-TRABAJADORES (EDAD)



■ DE 16 A 17 AÑOS
■ DE 18 A 19 AÑOS
■ DE 20 A 25 AÑOS

PROFESORES Y OTRO PERSONAL (EDAD)



■ MENOS DE 25 AÑOS
■ DE 25 A 45 AÑOS
■ MAS DE 45 AÑOS



La AME'95,
en marcha

El «INVESTIGADOR» atenderá sanitariamente a las flotas bonitera y espadera

La campaña AME'95 (Asistencia Médica Embarcada) ya están en marcha. Por cuarto año consecutivo será el buque español «Investigador» el que la llevará a cabo. Pero este año hay una novedad, y es que la Asistencia Médica Embarcada no sólo asistirá médica y logísticamente a la flota

bonitera del norte, sino que ampliará sus actividades durante mes y medio de la campaña a la flota espadera y, además, el Instituto Social de la Marina ha conseguido una financiación para este proyecto del IFOP (Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca de la UE).



LA Asistencia Médica Embarcada nació con el objetivo de favorecer las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar y potenciar los niveles sanitarios de asistencia y prevención.

Durante los últimos cinco años esta campaña ha venido prestando apoyo médico *in situ* a la flota atunera en su recorrido por el caladero comprendido entre el nordeste de las islas Azores y la Bretaña francesa (entre los paralelos 40 y 50° N y los meridianos 3 y 30° W). En un principio se realizó en coordinación con los franceses en un buque de esa nacionalidad, pero el deseo por parte de los responsables del ISM de mejorar la operatividad y servicios de esta campaña determinaron que ésta

empezara a realizarse en solitario y desde entonces, previa convocatoria de concurso oficial, se viene fletando un buque. Para el presente año, al igual que en los anteriores, la casa armadora del buque «Investigador» ha sido la adjudicataria del referido concurso.

El éxito de la acogida que la AME ha obtenido desde su inicio tiene su manifestación más palpable en la reivindicación de un buque de apoyo sanitario por cada una de las flotas españolas que operan en los distintos caladeros internacionales que han venido planteando en los últimos tiempos tanto los interesados como los diversos interlocutores sociales.

A pesar de la valoración altamente positiva que tales colectivos otorgan a la asistencia sani-

taria prestada por el Centro Radiomédico, que mantiene asistencia sanitaria las veinticuatro horas del día, las peticiones del sector se han basado en que esta ayuda es insuficiente en unos momentos como los actuales, en los que la situación por la que atraviesan las economías pesqueras, con toda la problemática de licencias, cupos de captura, costes, etc., hace muy costosos los desplazamientos y arribadas a puerto para atenciones sanitarias y logísticas. Según los representantes del sector, éstas pueden ser resueltas en muchas ocasiones con un buque sanitario, tal como ocurre en el banco canario-sahariano y en los caladeros marroquíes con el buque-hospital «Esperanza del Mar» y como ha venido sucediendo en las últimas campañas boniteras con el «Investigador».

Sensibles a estas peticiones, y a la vista, pues, de los resultados logrados, los responsables del ISM han optado este año por ampliar la cobertura sanitaria embarcada a la flota del pez espada que faena entre los paralelos 36 y 40° N y los meridianos 13 y 20° W.

El colectivo pesquero al que atenderá el equipo médico del «Investigador» es, en una primera etapa, que comprende los meses de junio, julio y agosto, la flota bonitera, que procede en su mayor parte de las Comunidades Autónomas del País Vasco, Asturias, Cantabria y Galicia. Está compuesta por 550 buques y 6.700 hombres, aunque el máximo de barcos que se estima que faena simultáneamente es de unos 350 a 400, si bien el número de licencias concedidas puede ser superior.

Las embarcaciones tienen una alta variabilidad en las características de su estructura, tamaño y autonomía, contando con tripulaciones que oscilan entre cuatro y dieciocho hombres y permanecen en el mar períodos regulares de tiempo, generalmente quincenales.

Las condiciones generales de trabajo de esta costera son difíciles, ya que los ritmos horarios son irregulares, existe una fuerte dependencia de las condicio-

LLAMANDO AL «INVESTIGADOR»

- El indicativo de llamada del barco es EAJO.
- La frecuencia prevista se situará en 3.370 KHz.
- Sus canales se posicionan en:
 - Uno, en el canal 19 permanente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 137 MHz., 2.138 KHz.
 - El otro se sitúa en la zona frecuentada por la flota atunera.

nes climático-ambientales y las condiciones higiénico-sanitarias son deficientes. A ello se unen los insuficientes equipos con que están dotados los barcos, lo que dificulta las comunicaciones. Tampoco hay que olvidar las tensiones, en incremento, que se han registrado en las últimas campañas con la flota bonitera francesa a causa de la utilización por parte de esta última de redes no permitidas.

Cuando la flota del bonito se encuentre cerca de las costas, hacia el mes de septiembre, y pueda ser atendida médicamente por los medios sanitarios en tierra, el «Investigador» se trasladará a los paralelos 36 y 40° N y los meridianos 13 y 20° W para continuar la campaña AME'95 al lado de la flota del pez espada. Esta flota está compuesta por 100 buques y 1.500 hombres.

Asistencia médica y logística

Los servicios médicos proporcionados en la campaña AME'95 por el «Investigador» son consultas radiomédicas, hospitalización en la enfermería del buque, en la medida que los enfermos puedan ser trasladados al mismo, y la evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta sea necesaria. Para este último supuesto el «Investigador» se coordinará con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. La asistencia médica la realizan seis facultativos del Servicio de Sanidad Marítima del ISM en turnos rotatorios de dos.

Además de estas tareas de medicina asistencial los facultativos del ISM aprovechan estas campañas para intensificar las tareas preventivas a bordo de los buques, distribuyendo guías sanitarias, carteles y pegatinas para realizar una correcta consulta radiomédica, y botiquines.

Excepcionalmente el buque sanitario realiza tareas de apoyo logístico, especialmente reparaciones de emergencia o zafamiento de las hélices engancha-



DATOS TECNICOS DEL «INVESTIGADOR»

- Eslora total: 42,37 m.
- Manga: 7,35 m.
- Puntal: 3,93 m.
- Registro bruto: 346 TRB.
- Velocidad: 13 nudos.
- Autonomía: 30 días.

Ayuda del IFOP

En el marco de la Unión Europea, en el que se están potenciando este tipo de programas de Sanidad Marítima, el programa AME está excepcionalmente valorado debido a que es el único servicio público gratuito de asistencia médica embarcada en toda la Comunidad.

Para la campaña AME'95 el Instituto Social de la Marina solicitó ayuda económica al IFOP (Instituto Financiero de Orientación de la Pesca), que éste concedió por valor de 345 millones de pesetas para seis años.

El IFOP es ante todo una institución financiera que permite ofrecer un apoyo económico a todos los componentes del sector para facilitar una reestructuración que es indispensable para el futuro de la pesca. Desde el pasado año el IFOP ha sustituido a los dos regímenes que se aplicaban anteriormente, uno a la flota y la acuicultura y otro a la transformación y comercialización.

Para el período 1994-1999 el IFOP cuenta con un presupuesto de 2.700 millones de ecus. Entre los programas que financia el IFOP están la renovación de las flotas y modernización de los buques, creación de sociedades mixtas y asociaciones temporales de empresas, acuicultura, acondicionamiento de las zonas marítimas costeras, equipamiento de puertos pesqueros o amarres definitivos.

das en las artes de pesca, para lo cual entre la tripulación figuran buzos profesionales.

La atención sanitaria, tanto asistencial como preventiva, se realiza de forma gratuita a todos los buques que faenan tanto en la pesca del bonito como en la del pez espada.

El «Investigador»

Como ya es tradicional, el «Investigador» tendrá su base en el puerto de Santander, al que acudirá entre marea y marea para hacer el correspondiente cambio de médicos y reposición de material. El resto del tiempo navegará en los caladeros.

El buque, que ha sido acondicionado siguiendo las recomendaciones del equipo médico, dispone de una sala enfermería equipada con el instrumental necesario para la atención y el mantenimiento de enfermos graves, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para un total de dieciocho en caso de necesidad imperiosa, una embarcación neumática —modificada para poder transportar una camilla debidamente sujeta— para el transporte entre el barco y los pesqueros y un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT, así como un ordenador que facilita el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta con los médicos del «Investigador», permitiendo todo ello mejorar la calidad de la atención prestada a los trabajadores del mar en el caladero.

El buque-hospital cuenta también con una instalación de comunicaciones vía satélite «Saturno 390», con teléfono, télex, fax y un VHF direccional para la localización concreta de un buque en áreas muy pobladas.

Asimismo, recogiendo las recomendaciones de los médicos que atendieron campañas anteriores, el ISM ha aumentado las dotaciones de material quirúrgico, farmacológico y ortopédico, introduciendo un equipo de laboratorio analítico. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

La seguridad tiene un nombre



FURUNO

Si tiene que cambiar su antiguo radar, no se conforme con menos.

Los nuevos radares de la serie FR-7000 conservan la tradición de calidad y fiabilidad de FURUNO y además incorporan la tecnología más avanzada. Los usuarios saben que entre FURUNO y los demás hay todo un mar de diferencias.

Consulte hoy mismo con su distribuidor.

Nº 1
en el mundo

FURUNO ESPAÑA, S.A.
Marca la diferencia.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID • TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82 • TELEX 22884 MOCUR

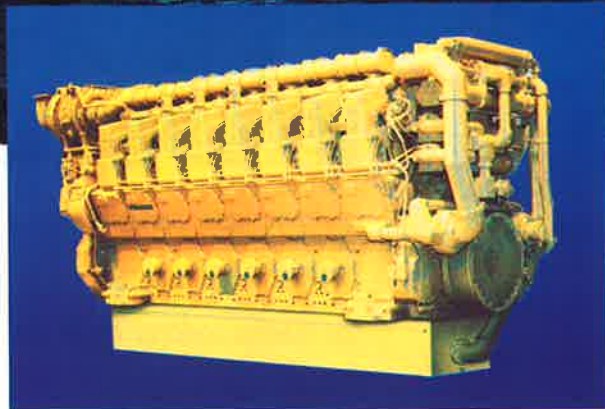
Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

Motores Marinos CAT®

CORAZON DE ATLETA



Nuevo Ferry "MESTRAL" de la Cia. Trasmediterránea, en construcción en los astilleros BAZAN-San Fernando, propulsado por 4 motores CAT modelo 3616.



- Motores propulsores desde 85 a 7500 HP.
- Motores auxiliares desde 55 a 5200 kW.
- Aprobados por las 9 principales Sociedades de Clasificación del mundo.
- Amplia gama de modelos para aplicaciones tanto en los trabajos más duros como en yates y embarcaciones de recreo.
- FINANZAUTO le suministra todo lo que precise desde el motor a la hélice y con toda garantía.
- Amplia red de Servicio Post-Venta FINANZAUTO con instalaciones en los puertos más importantes de la Península, Baleares y Canarias.
- Y más de mil puntos CAT de servicio y repuestos en el mundo.

Finanzauto



COMPROMISO DE CONTINUIDAD



**El «Alcántara»
unirá Palma
con Tarragona**

Trasmediterránea estrena el 'fast-ferry' más rápido del mundo

A partir del próximo mes de junio Trasmediterránea pone en funcionamiento un nuevo **fast-ferry**, el más rápido del mundo, y que ha sido calificado como «el ave del mar». Este buque, que alcanzará una velocidad de 34 nudos (63 km/h.), significa un nuevo concepto en el transporte marítimo.

La compañía Trasmediterránea estrenará el próximo mes de junio un nuevo y ultramoderno *fast-ferry*, tipo Mistral, que realizará el trayecto Palma-Tarragona-Palma; Palma-Ibiza-Valencia; Valencia-Palma; Palma-Ibiza. El buque «Alcántara» tiene una capacidad de 450 pasajeros, 76 coches y 11 caravanas. Mide 96 metros de eslora y 14,60 de manga y su desplazamiento es de unas 960 toneladas.

El *fast-ferry*, que utiliza cuatro motores diésel de 5.000 kilovatios cada uno, está diseñado para garantizar la máxima velocidad y seguridad al pasajero. Podrá navegar a 34 nudos (63 km/h.), cuando un transbordador convencional lo hace a 18 nudos. La estabilidad es la requerida por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la

seguridad global ha sido uno de los puntos a los que se ha concedido mayor importancia. Los sistemas

de lucha contra incendios han sido especialmente desarrollados y exceden a los exigidos por el reglamento.

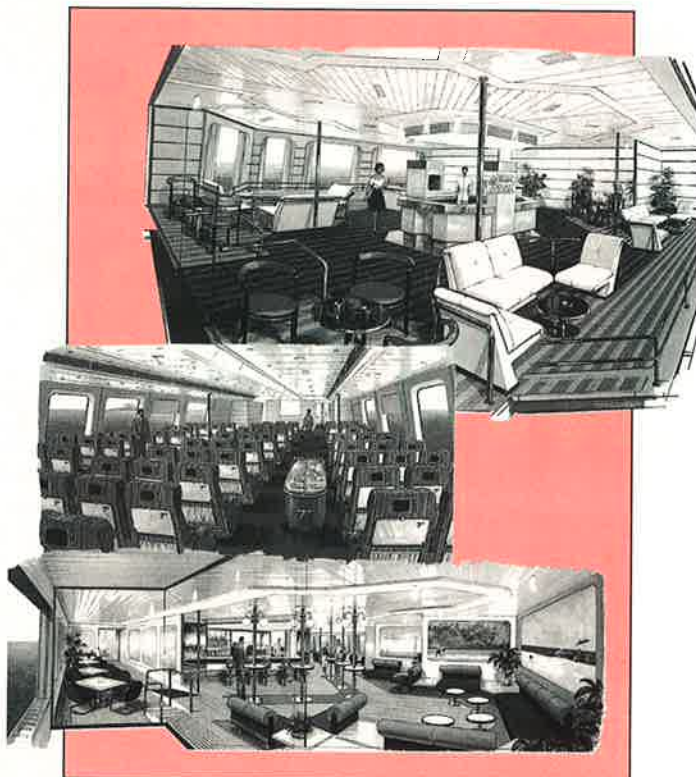
El principal secreto de este buque es aplicar la más alta tecnología y utilizar sistemas de control semejantes a los utilizados en aviación.

El *fast-ferry* tiene tres niveles de cubiertas diferenciadas. En la primera se ubica el puente de mando y el gran salón reservado a la clase club. En las butacas habrá un servicio de teletexto, televisión de uso individual, video-juegos y vídeo. Además, el pasajero podrá disfrutar de un servicio que permitirá conocer el parte marítimo, la situación a bordo y exterior.

En la segunda cubierta está la primera clase con 156 butacas y las 226 de la clase turista, además de bar, boutiques y áreas de descanso.

La cubierta inferior, que es el garaje, tiene una rampa a popa y otra lateral a babor, lo que permite embarcar y desembarcar de forma rápida a los vehículos.

El interior ha sido diseñado de forma que se eviten los ruidos y las vibraciones, y se ha puesto un especial cuidado en la selección de las decoraciones con colores suaves. ■



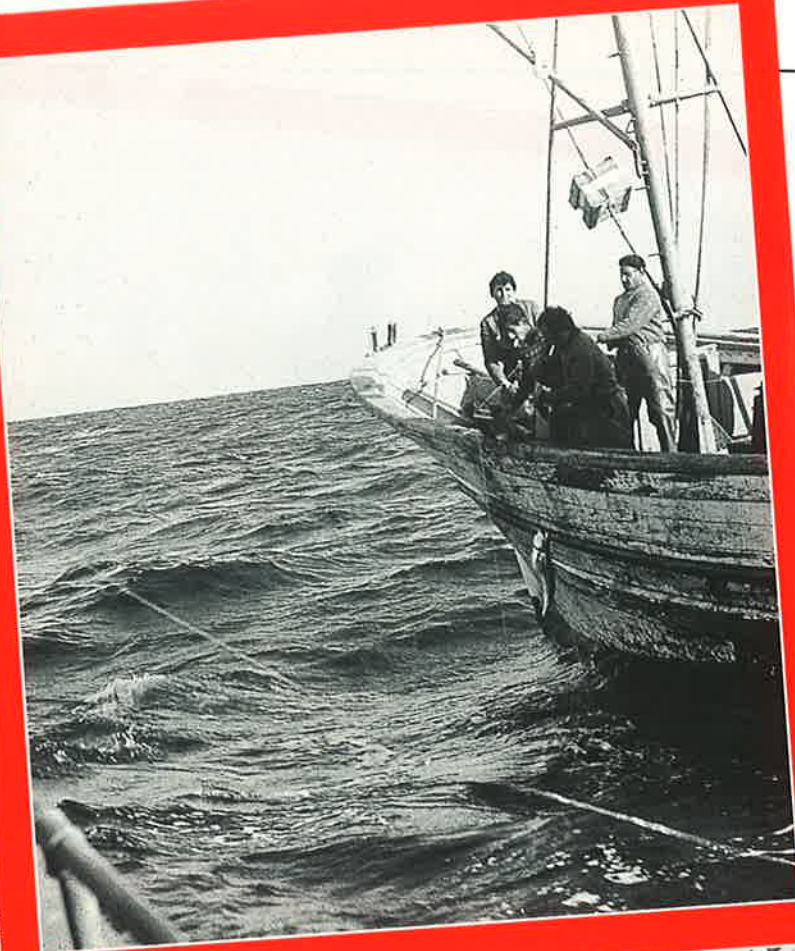
I. O.

**SE LIMITA
EL
VOLUMEN
DE
CAPTURAS
Y LA
ACTIVIDAD
DE LOS
BARCOS**



El MAPA regula la pesca en sectores del caladero nacional

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dictado una serie de normas en las que se establecen las tallas mínimas aceptables en determinadas especies pesqueras en el caladero nacional, se regulan las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y la actividad de las embarcaciones de arrastre peninsulares en aguas de Ibiza y Formentera, y se establecen los fondos mínimos para el arrastre en el litoral de la provincia de Almería.



La nueva reglamentación está en concordancia con la normativa comunitaria de protección y conservación de los recursos y ha sido aprobada de acuerdo con

los informes científicos del Instituto Español de Oceanografía.

En lo que se refiere a la fijación de tallas mínimas (Real Decreto 560/1995; (BOE 8-4-

95) se establecen tres áreas en el caladero nacional: el Cantábrico, noroeste y golfo de Cádiz, el Mediterráneo y Canarias. La distinción no tiene sólo carácter geográfico, sino que fija a su vez distintos grados de protección. Así, la talla mínima de la dorada capturada en las áreas canaria y cantábrica habrá de ser de 19 centímetros, en tanto que en el área mediterránea se requiere un mínimo de 20 centímetros. Otro tanto ocurre con el jurel, cuyas medidas mínimas serán de 12 centímetros en aguas canarias y mediterráneas y de 15 en la tercera zona. Mayor diferencia se da en la lubina, con requerimientos de 22 centímetros para las capturas en el caladero nacional. La merluza del Cantábrico deberá alcanzar los 27 centímetros de talla mínima, frente a 20 la del Mediterráneo; a los gallos del norte se le exigen 20 centímetros y 15 a los capturados en el Mediterráneo. Entre las especies comunes a las tres áreas, la aguja deberá tener una talla mínima de 25 centímetros, la sardina de 11 y el atún rojo un peso mínimo de 6,4 kilos. Por otra parte, la talla mínima del bacalao que se captura en aguas del Cantábrico, noroeste y golfo de Cádiz no podrá ser menor de los 35 centímetros, de 25 el besugo y de 58 el congrio.

Tales medidas precautorias se apoyan en la explotación de los recursos marinos sobre una base sostenible y responsable.

Especies pelágicas del Cantábrico

En lo que se refiere a la regulación de capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y noroeste durante la campaña de 1995, la nueva regulación se remite a los TAC's y cuotas establecidas por el Reglamento (CE) 3362/94, de 20 de diciembre, y cuyas tallas mínimas no podrán ser inferiores a las esta-

blecidas en el Real Decreto 139/1993, que regula la pesca con artes de cerco en el caladero nacional. La Orden 6491, de 8 de marzo («BOE» 15-3-95), reglamenta la pesca al cerco en el área marítima comprendida entre la desembocadura del río Miño y la frontera con Francia.

En este área se contemplan dos zonas diferenciadas, la Comunidad Autónoma de Galicia, por un lado, y el resto de Comunidades Autónomas del Cantábrico, por otro.

Para las embarcaciones que desembarcan sus capturas en puertos del litoral gallego los límites se han fijado en 10.000 kilos de caballa por embarcación y día, 6.000 kilos de rincha (caballa de 20 a 23 centímetros), 4.000 kilos de jurel, 70.000 kilos de sardina, 3.000 kilos de parrocha (sardina de 11 a 15 centímetros), 100 kilos de anchoa y 2.000 kilos de anchoa pequeña (más de 60 piezas por kilo y menos de 12 centímetros de talla por pieza). Se admiten, además, capturas de hasta 10.000 kilos de mezcla o varios, si bien el total de especies pelágicas que se podrán desembarcar diariamente por embarcación no podrá exceder los 10.000 kilos.

Los puertos autorizados para la venta de especies pelágicas en la Comunidad gallega son los de Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero, Cariño, Ares, Puentedeume, Sada, La Coruña, Cayón, Malpica, Lage, Camariñas, Portosín, Agiño, Ribeira, Cambados, Portonovo, Bueu y Vigo. En aquella Comunidad está prohibido el traspaso o transbordo de excedentes a otras embarcaciones cuyas capturas fueran deficitarias. La cesión podrá realizarse únicamente mientras el pescado se encuentre en el cerco.

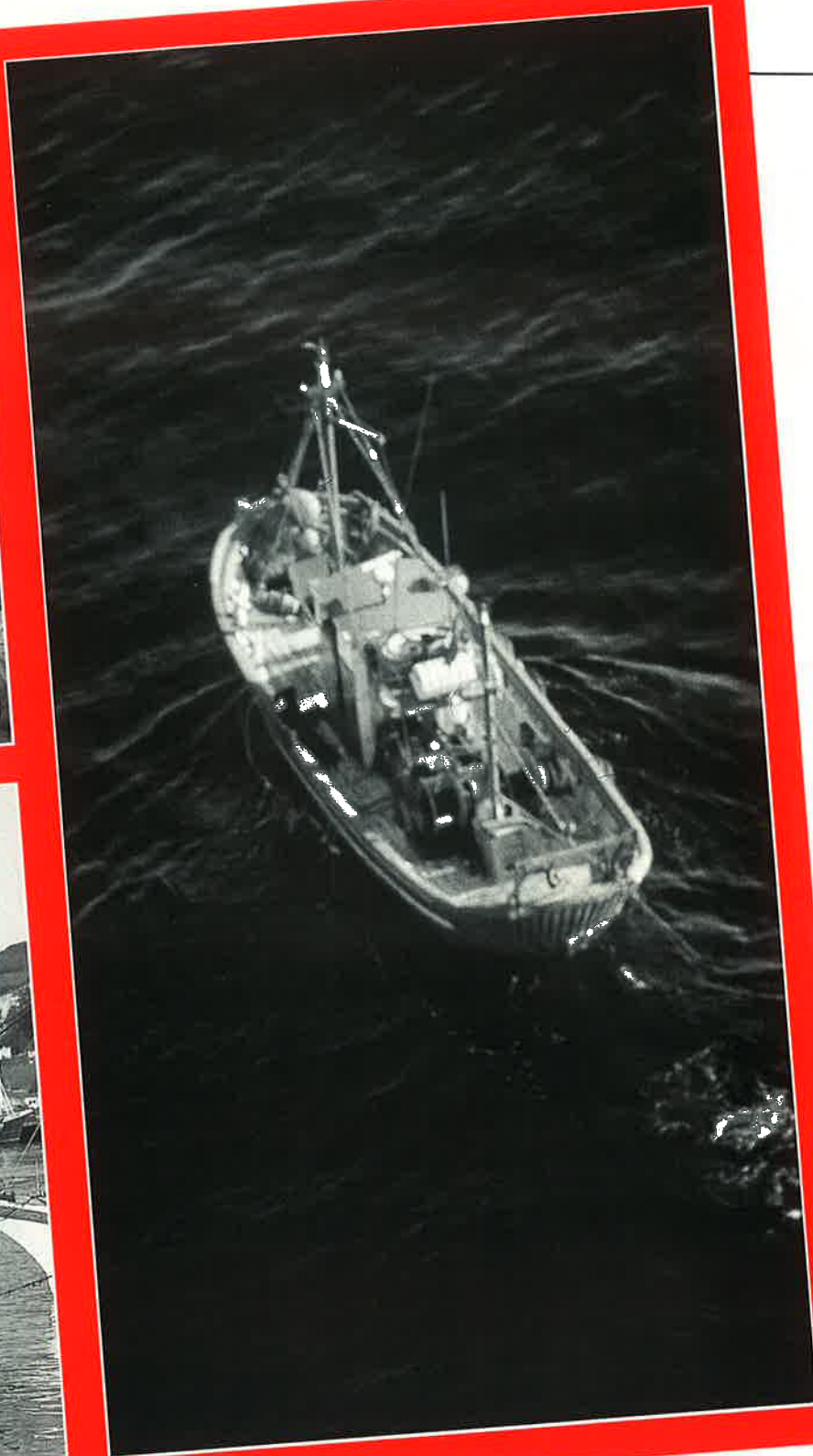
Las normas son menos estrictas para las embarcaciones que desembarquen sus capturas en puertos de las Comunidades Autónomas del País Vasco (Fuenterrabía, Pasajes de San

Pedro, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Ciérvana y Santurce), Cantabria (Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Santander y San

Vicente de la Barquera) o Asturias (Lastres, Gijón, Avilés, Cudillero y Luarca), donde sí se autoriza el traspaso o transbordo de excedentes a embarcaciones que sean deficitarias. Los límites de capturas por embarcación y

día son en esta zona de 10.000 kilos para las especies de caballa, verdel, jurel/chicharro blanco y jurel/chicharro negro, sardina y anchoa y de 3.000 kilos para parrocha. No podrán sobrepasar, en cualquier caso, los 10.000 kilos el conjunto de jurel/chicha-





ro blanco, jurel/chicharro negro, ni el de sardina y parrocha.

Caladero de Ibiza y Formentera

Las medidas que regulan la pesca en aguas profundas del

cantil de las islas de Ibiza y Formentera atienden al dictamen científico del Instituto Español de Oceanografía, que aconseja mantener constante y estabilizado el esfuerzo de pesca ejercido en años anteriores, al encontrar el recurso en una situación de explotación muy próximo al óptimo.

En consecuencia, la Orden 4579, de 13 de enero («BOE» de 23 de febrero de 1995), establece en un máximo de 50 el número de buques autorizados a faenar simultáneamente en aquella zona balear, quedando prohibida la pesca de arrastre dentro de la isóbata de 150 metros. Las especies principa-

les objeto de esta pesquería son gamba rosada, cigala, camarón, bacaladilla, pejerrey, brótola de fango, peluda, merluza, rape, pez de San Pedro, gallineta, congrio, pota europea y pulpo almizclado, si bien se permite un porcentaje de capturas accesorias de especies distintas siempre que no superen el 10 por 100 sobre el total. La pesca se ejercerá como máximo durante cinco días a la semana, no pudiendo exceder la actividad durante más de catorce horas desde la salida del buque hasta su entrada en puerto.

De las 131 embarcaciones autorizadas a operar en dicho caladero la mayor parte tienen su base en puertos valencianos: Jávea, Villajoyosa, Denia, Altea, Calpe, Santa Pola, etc.

Fondos mínimos en Almería

Finalmente, la Orden 7640, de 21 de marzo («BOE» de 28 de marzo de 1995), establece en 130 metros los fondos mínimos para la pesca de arrastre en aguas marítimas exteriores del litoral de Almería desde el 22 de marzo hasta el 30 de septiembre.

Como norma general, de acuerdo con el Real Decreto 679/1988, la pesca de arrastre de fondo en el Mediterráneo sólo puede ejercerse en fondos superiores a los 50 metros, si bien es facultad del MAPA establecer fondos distintos en atención a la situación específica de cada caladero. En el caso del litoral almeriense, los satisfactorios resultados obtenidos el año anterior han aconsejado repetir la medida, aconsejada por el Instituto Español de Oceanografía y que cuenta con el beneplácito del sector pesquero. ■

Mery VARONA

SE HARA BAJO LA PRESIDENCIA DE ESPAÑA EN LA UE

EL GOBIERNO TRATA DE IMPULSAR EL TRANSPORTE MARITIMO

El Gobierno español pretende aprobar una serie de normas que incentiven el transporte marítimo entre los puertos comunitarios. Con esta medida se busca descongestionar las colapsadas vías férreas y terrestres y desviar el tráfico por vía marítima. Además, el transporte marítimo contamina poco y consume menos energía que el ferroviario o terrestre.

EL Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente está discutiendo actualmente las normas que se pueden poner en marcha para incentivar el transporte marítimo. A este respecto, se está consultando con la Presidencia francesa para ponerse de acuerdo en los puntos a adoptar.

Entre las medidas puntuales que se quieren seguir está insistir en la seguridad e incentivar el transporte marítimo. «*Se va a continuar trabajando en la seguridad en la navegación con más intensidad.*» Dentro de este apartado entra la homogeneización de sistemas de radiocomunicación, potenciación por parte del Estado del puerto y aspectos de formación de los marinos para que los buques sean seguros.

Respecto a las medidas para impulsar el transporte marítimo, fuentes de Marina Mercante aseguran que «*nos gustaría continuar e impulsar aspectos como medidas para que existan buques bajo banderas de Estados miembros, intentar armonizar los Segundos Registros y modernizar la flota.*»

Una de las cosas que la Presidencia francesa va a poner en marcha, y que cuando España se haga cargo de ella va a continuar, es el fomento del *short ship-shipping*, transporte marítimo de corta distancia.

Todavía no se ha perfilado el número de normas que se van a aprobar para este fin, pero lo que sí se sabe es que se harán en el próximo mes de junio o a más tardar en julio, mes en que España toma el relevo en la Presidencia de la UE.

Según declaraciones del director general de la Marina



Entre las cosas que se van a fomentar está el transporte marítimo de corta distancia.

Mercante, Pedro Anatael, en la UE existen unos cuatrocientos puertos de interés nacional que pueden convertirse en una auténtica red de transporte marítimo sin necesidad de grandes inversiones puesto que las infraestructuras portuarias están ya construidas y la única vía de tráfico es el mar. En opinión de Anatael, el interés de España en impulsar el transporte marítimo se justifica ante los ocho mil kilómetros de costa que tiene.

Mesa del cabotaje

Aparte de las medidas para incentivar el transporte marítimo, también se están celebrando una serie de reuniones entre Anave, sindicatos y Marina Mercante, dentro de la mesa del cabotaje, cuyo objetivo es lograr unas empresas competitivas y fomentar el empleo de los trabajadores españoles ante la

próxima liberalización del cabotaje.

En la última reunión, que tuvo lugar el pasado 19 de abril, se planteó que el tratamiento más urgente es el de los tráficos estratégicos, que se van a liberalizar en diciembre de 1996. «Nos hemos concentrado en estos tráficos ya que es necesario prepararse rápidamente», asegura Fernando Casas, director de Anave.

La principal dificultad que se plantea, según el director de Anave, es el coste salarial. En este sentido, el director general de la Marina Mercante, Pedro Anatael, mostró un gran interés en que empresas y sindicatos busquen de forma inmediata hacer estos costes salariales competitivos a nivel internacional.

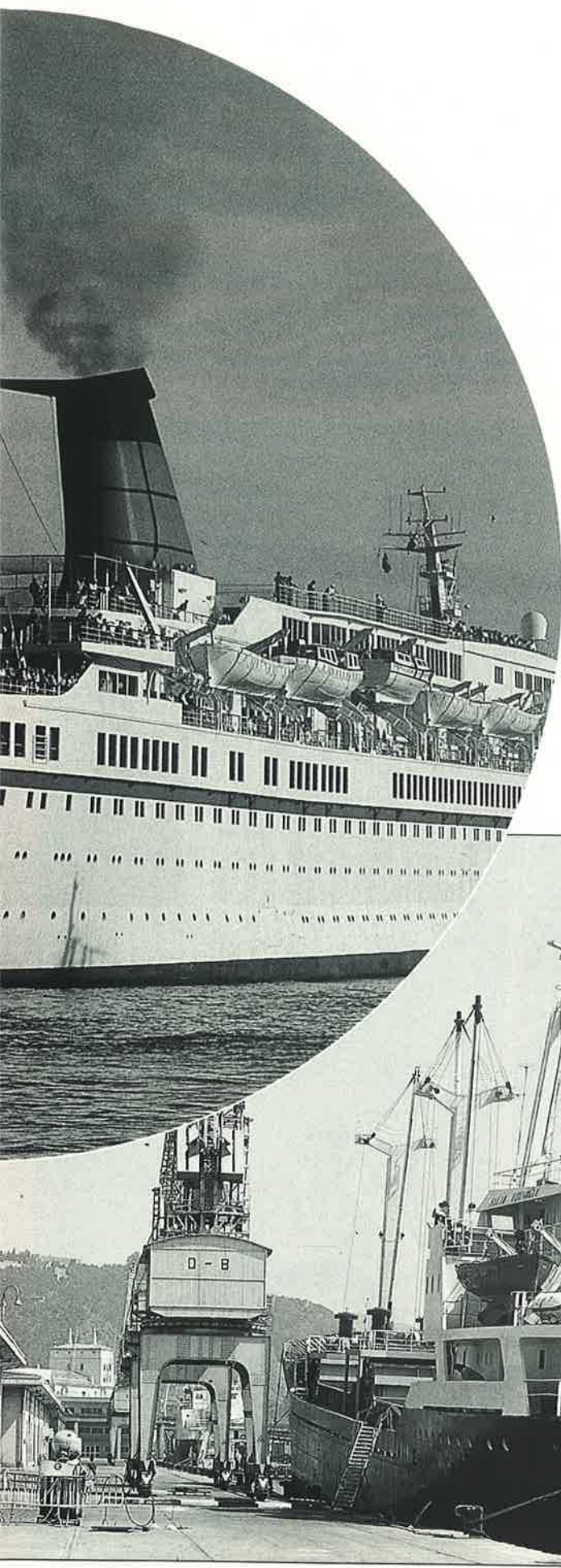
Para Fernando Casas, director de Anave, existen dos tipos de limitaciones. Por un lado, el régimen contractual existente y, por otro, el régimen legal-laboral. «Anatael pidió negociar el marco necesario que permita adoptar esa contratación internacional», dice Fernando Casas. En segundo lugar, Casas afirma que la legislación española tiene que hacer legal ese régimen internacional. «La legislación española no está preparada para competir a nivel internacional.»

En esta reunión sindicatos y empresarios acordaron negociar en el plazo de un mes un convenio marco para hacer competitivos los costes salariales a nivel internacional.

Independientemente de esto, la Administración prepara un decreto para que estos barcos puedan inscribirse en el Segundo Registro.

«Son muchos los escalones que hay que ir superando, pero hay un enorme interés por impulsar estas cuestiones», añade Fernando Casas. ■

I. OTERO



España participa en el programa desde 1993

SATELITES ARTIFICIALES PARA SALVAR VIDAS

El programa COSPAS-SARSAT, de carácter humanitario y auspiciado por Estados Unidos, Canadá, Francia y Rusia, ha salvado más de cuatro mil quinientas vidas humanas desde su entrada en funcionamiento en 1983. Estos cuatro países mantienen

seis satélites de órbita polar, tres rusos (COSPAS) y tres norteamericanos (SARSAT), girando alrededor de la Tierra y retransmitiendo las señales de socorro que puedan ser emitidas por buques o aviones en situación de emergencia.

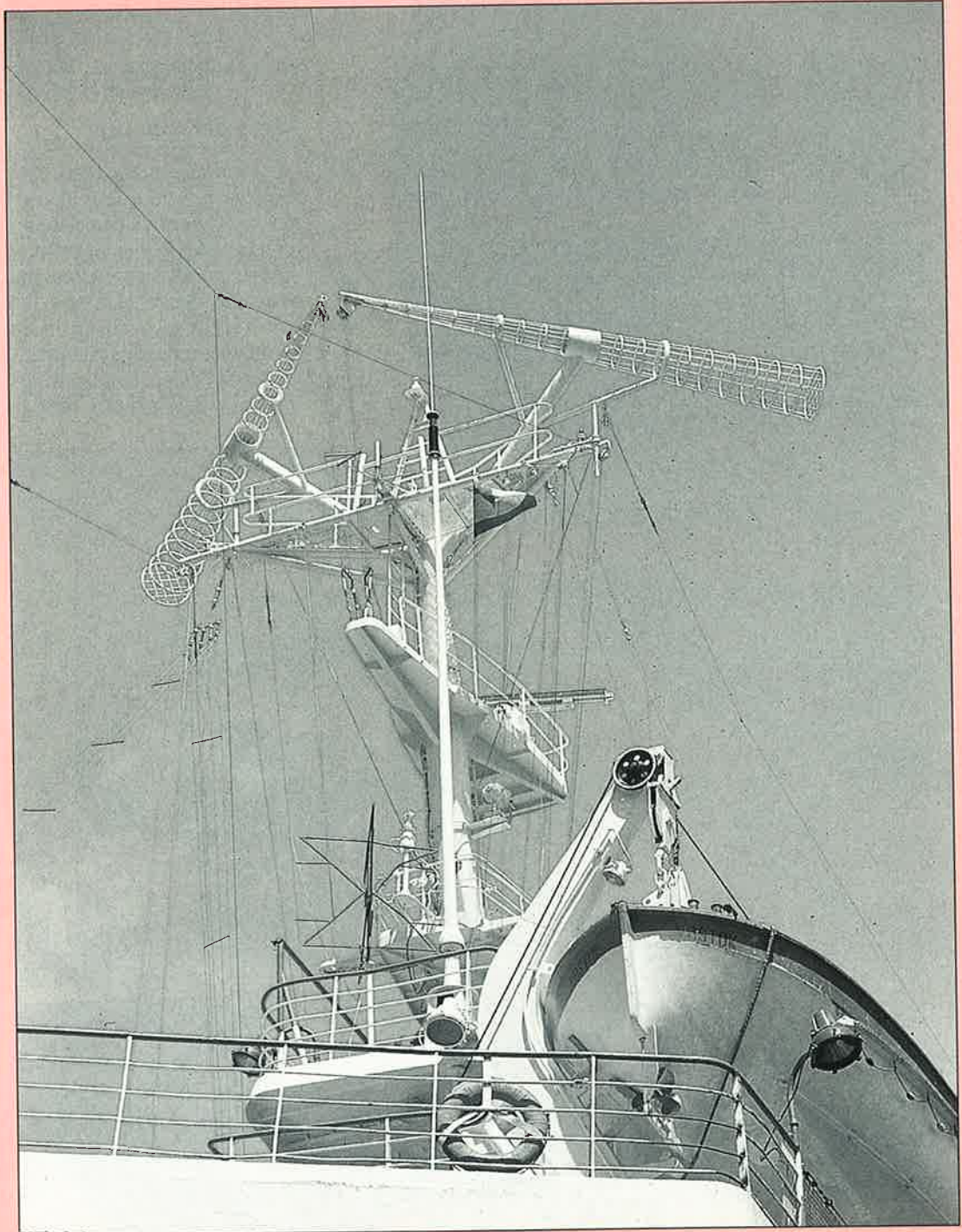
El proceso nace en una pequeña baliza que, por flotación, dispara automáticamente un emisor codificado que transmite nacionalidad e identificación en una señal de socorro que, recibida por los satélites, se retransmite a Estaciones Terrestres de Seguimiento para la determinación de las coordenadas de dicha baliza y la correspondiente alerta a las Unidades de Búsqueda y Salvamento. Dependiendo de la posición del satélite en el instante de activación de la radiobaliza, esta operación puede durar desde un cuarto de hora hasta una hora y media. Estas máquinas protectoras se llaman COSPAS-SARSAT.

Participación española

Desde el 1 de enero de 1993 España participa oficialmente en el programa internacional COSPAS-SARSAT a través de la Estación Espacial de Maspalomas, brazo operativo para las actividades espaciales que realiza el INTA, Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.

En este programa COSPAS-SARSAT, cuyo objetivo es salvar vidas humanas, hay una cooperación multinacional de más de 25 países de todas las razas y continentes.

En Maspalomas este servicio está cubierto durante las veinticuatro horas del día. Cuenta con un equipo de seis ingenieros o técnicos para efectuar las opera-



VAR VIDAS EN EL

ciones necesarias de seguimiento, recepción de las señales de emergencia, procesado de las mismas, localización de la posición del accidente y envío del mensaje de alerta a los servicios de rescate del área en la que ha sido localizado el siniestro.

Maspalomas cubre un área, que estaba desprotegida hasta su incorporación al programa COSPAS-SARSAT, que es la zona del noroeste africano y Atlántico central. Su cobertura es de tres mil kilómetros de radio, desde el norte de Irlanda hasta pasado el Ecuador, y desde la mitad del mar Mediterráneo

hasta cerca de las costas del Brasil.

Actualmente en España existen más de mil radiobalizas COSPAS-SARSAT registradas en otros tantos navíos. Las previsiones son de que antes de finalizar el presente siglo todo buque español de más de 12 metros de eslora esté equipado con una radiobaliza de estas características, con lo que las víctimas a contabilizar en España por accidentes en la mar descenderá a los meramente circunstanciales.

Desde enero de 1993 el SPMCC (Spanish Mission Control Center), que tiene su

Se prevé que antes del 2000 todo buque español de más de 12 metros de eslora esté equipado con una radiobaliza COSPAS-SARSAT.



MAR

sede en Maspalomas, ha salvado 29 vidas humanas en zona de rescate de responsabilidad española, por su intervención en seis accidentes. Otras 140 personas fueron rescatadas en esta misma área en 29 emergencias en las que la Estación de Maspalomas prestó su apoyo mediante la determinación de la situación del accidente.

Como vemos, Maspalomas se ha constituido en vigía permanente de la seguridad en el tráfico aéreo y marítimo de los espacios y costas españolas y de las rutas transoceánicas con Suramérica y Africa.

Reunión anual

Anualmente, los miembros europeos del programa celebran una reunión, encuentro que este año se celebró en el mes de abril en Maspalomas (España). En esta reunión las delegaciones de países europeos tuvieron la oportunidad de exponer su puntos de vista sobre los aspectos eminentemente técnicos del «Segmento espacial» o los protocolos de localización de las balizas de 406 Mhz, los graves problemas que originan las falsas alertas —que superan el 95 por 100 de las recibidas en todo el mundo—, análisis de las redes regionales de comunicación de alertas y su interrelación mundial y, muy en especial, el planteamiento del nuevo Sistema Geostacionario con los satélites GOES norteamericanos, que exigirán nuevos modelos de balizas con GPS incorporado y para cuya recepción Maspalomas dispone de una ubicación excepcional para Europa, con lo que se convertirá en eje de alerta europeo en este innovador sistema complementario del existente. ■

I. OTERO



ARMADORES PESQUEROS ESPAÑOLES EN EL REINO UNIDO

La reciente incorporación de España
a la Política Pesquera Común de la Unión Europea
ha resucitado un viejo contencioso que algunas
navieras de buques pesqueros todavía
están sufriendo en el Reino Unido.

EL problema del *Irish Box* (caladeros del mar de Irlanda y Gran Sol) viene de lejos, ya que las cofradías de pescadores del Reino Unido e Irlanda siempre han presionado a sus respectivos Gobiernos al efecto de limitar la pesca en ese rico caladero exclusivamente a buques británicos o irlandeses, excluyendo siempre a los pescadores españoles. Debido a esta actitud de bloqueo de los Gobiernos británico e irlandés, las navieras pesqueras, en busca de acceso a esos caladeros, empezaron a registrar buques bajo bandera británica, pudiendo de esta manera acceder al *Irish Box* en igualdad de condiciones que los buques ingleses e irlandeses.

Al amparo de la antigua legislación británica en materia de abanderamiento y registro de buques, y de la legislación española sobre empresas pesqueras conjuntas, navieras pesqueras españolas crearon sociedades en el Reino Unido a las que adscribían buques pesqueros españoles los cuales, y una vez dentro del patrimonio de la recién creada sociedad británica, eran inscritos en el registro británico de buques de pesca, de tal forma que al tener dicha sociedad británica capacidad legal para ser titular de un buque británico, esa matriculación confería a los buques la categoría de embarcación de pesca local.

Por aquel entonces, y dado el carácter liberal y permisivo de la legislación británica sobre inversiones de capital extranjero en el Reino Unido, las navieras españolas eran las titulares reales de dichas sociedades británicas. A principios de los años ochenta, el Gobierno británico, presionado por las cofradías de pescadores británicas, trató de controlar las capturas en sus caladeros; primero en 1983, estableciendo la obligación de que el 75 por 100 de la tripulación de los pesqueros fuera británica o compuesta por nacionales de la CEE residente en el Reino Unido y, segundo, a partir de 1986, mediante la modificación de las obligatorias licencias de pesca que desde esa fecha indicarían la zona, las especies cubiertas por la licencia y la necesidad de un vínculo real y efectivo con el Reino Unido, requisito que cristalizaba en la obligación excluyente de, o bien vender en puertos británicos al menos el 50 por 100 de lo capturado en seis meses, o bien haber hecho, al menos, cuatro escalas en el Reino Unido a intervalos de al menos quince días.

La reforma de 1988

El verdadero problema para los navieros españoles que poseían intereses en el Reino Unido, como los anteriores descritos se produjo cuando el Reino Unido reformó la Ley de la Marina Mercante en 1988 (*Merchant Shipping Act 1988*), dictándose, igualmente, en desarrollo de la misma, el Regla-



mento para el Registro de Buques Pesqueros. Con esta reforma se dio un giro de 180 grados al control de las capturas en los caladeros británicos, dado que se sometía esa posibilidad tanto a la nacionalidad como al registro de buques susceptibles de navegar y beneficiarse de la bandera británica.

Bajo la nueva regulación, en vigor desde el 1 de diciembre de 1988 (el período transitorio concedía un plazo de cuatro meses —hasta el 31 de marzo de 1989—, para que las matriculaciones realizadas durante la vigencia de la regulación anterior se actualizaran conforme a la ley de 1988), un buque pesquero sólo podía inscribirse en el Registro si dicho buque era: a) de propiedad británica, lo que implicaba que o bien pertenecía a «persona cualificada» o bien el 75 por 100 de las acciones de la sociedad a la que pertenecía estaban en manos de personas o sociedades cualificadas; b) explotado y sus actividades dirigidas desde el Reino Unido, y c) que los fletadores, los responsables de la explotación y armadores del buque, y en el caso de



una sociedad, los administradores y los socios, representando al menos tres cuartos del capital social, debían tener la nacionalidad británica para que un buque pudiera ser matriculado en el Registro de buques de pesca británico.

La definición de «persona cualificada» (ciudadano británico con domicilio y residencia en el Reino Unido) y de «sociedad cualificada» (siendo ésta una sociedad constituida en el Reino Unido, cuya dirección y administración principal —lugar de toma de decisiones— se encontrara en el Reino Unido y cuyo capital social sea propiedad de personas o sociedades cualificadas al menos en un 75 por 100, siendo tres cuartos del personal directivo personas cualificadas) indica que únicamente cuando tres cuartos de la sociedad y el ciento por ciento de la del buque en cuestión se encontraba físicamente en manos de ciudadanos británicos, dirigida y administrada por ciudadanos británicos y cuyos beneficios repercutían en la economía britá-

nica, un buque pesquero podía ser matriculado en el Reino Unido, pudiendo de esta manera beneficiarse de las cuotas de pesca británicas y acceder a pescar en los caladeros ya mencionados.

Con las nuevas barreras impuestas con la reforma de 1988, los armadores españoles con intereses pesqueros en el Reino Unido tuvieron que adaptar sus estructuras en el Reino Unido tal y como exigía la nueva ley al objeto de poder seguir pescando en los caladeros británicos.

De esta forma hubo de traspasarse a nacionales británicos tanto la propiedad de los buques pesqueros como las acciones de las sociedades constituidas para la explotación comercial de dichos buques, quedando los armadores españoles con la titularidad nominal y los ciudadanos británicos con la titularidad jurídica.

Influencia del Derecho comunitario

En 1991, y como resultado de dos cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal de Apelación inglés (*Court of Appeal*), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas dictó sentencia en el Asunto C-221/89 (25 de julio de 1991) y en el Asunto C-246/89 (4 de octubre de 1991). En ambos casos el Tribunal recogió los principios siguientes:

— Los requisitos de abanderamiento y registro son determinados por el Derecho nacional.

— El requisito de la nacionalidad británica de los propietarios, fletadores y administradores, o del control de la sociedad en manos británicas, va en contra de la reglamentación comunitaria. Estos principios obligaron al Gobierno británico a suspender la eficacia de la ley de 1988 tal y como exigió la Comisión de la Comunidad Económica Europea en 1989.

A raíz de estas sentencias, las navieras españolas que habían transferido barcos y acciones a ciudadanos británicos con el fin de seguir pescando en aguas británicas intentaron recuperar la titularidad real de estos bienes. Sin embargo, los que eran propietarios en virtud de dichas transmisiones se negaron; si los armadores españoles querían recuperar los buques y sociedades, deberían comprarlos.

Derecho inglés

La legislación británica (*Law of Contracts. Consideration*) requiere que en todo negocio jurídico oneroso la contraprestación tenga algún valor económico (sin exigir que ese valor sea adecuado) y que ésta sea considerada por la ley como contraprestación (esto es, que sea actual, tenga valor económico y que traiga causa de la prestación de la otra parte). La ley sólo requiere un elemento de negocio, no que éste sea un buen negocio, de tal forma que en el Reino Unido se admite el valor simbólico como pago de un bien (este principio se estableció en 1842 en el caso *Thomas v. Thomas*).

Por otra parte, con anterioridad a 1992 el derecho societario inglés requería que las sociedades británicas se formaran con al menos siete socios (a partir de julio de 1992 una compañía con responsabilidad limitada *private company* puede formarse con un solo miembro). Dichos socios pueden ser meramente socios

nominales (*nominees*) –como se falló en *Salomon v. Salomon (1897)*– sin que la creación de personalidad jurídica separada y distinta de los socios se vea afectada, o bien pueden ser socios con todos los derechos que la legislación británica concede (y que son muy similares a los derechos de los accionistas bajo el derecho societario español). El primer caso fue el sistema que se siguió antes de la reforma de 1988, el segundo se empleó a partir de dicha reforma.

El planteamiento anterior con respecto a la legislación aplicable vigente (*Common Law*) en el Reino Unido sirve como base para el comentario de algunas posibilidades que las navieras pesqueras españolas tendrían para recuperar la titularidad jurídica de sus bienes. El problema radica en que la naviera española transfirió buques y sociedades a ciudadanos británicos con el único objeto de evitar la aplicación de la nueva legislación (*Merchant Shipping Act 1988*) y poder de esa manera seguir pescando en los caladeros de Gran Sol y Mar de Irlanda. Al dar el rodeo para evadir la aplicación no deseada de la ley no se contó con que esos mismos principios legales que les sirvieron para mantener, jurídica aunque artificialmente, sus empresas pesqueras en el Reino Unido, a principios de los años noventa les cerrarían el paso para recuperar lo que en derecho les pertenecía.

Desde mi punto de vista, las posibilidades de recuperar los bienes no deben basarse en reglas de derecho marítimo, pues aunque son navieras las implicadas, son los principios del Derecho común inglés (*Common Law*) los que regulan este tipo de negocios jurídicos. En base al planteamiento realizado en este artículo, dos son las posibilidades que surgen:

- En el caso de que existiera algún contrato privado (por escrito) entre los armadores españoles y los ciudadanos británicos, la aplicación de las reglas de «*privity of contract*» conduciría a la ejecución de las cláusulas de dicho contrato, entre las que sería de esperar que existiera un pacto de reserva de dominio (*retention of title*) o una cláusula estableciendo la reversión por el mismo valor simbólico a los propietarios originales en caso de que éstos la reclamasen (el valor probatorio de un contrato hecho mediante *deed* equivale a un contrato en escritura pública en España).

Si no hubo contrato, o si no se incluyó la cláusula de reversión o de reserva de dominio, quizá fuera posible declarar que la venta no se hizo «*at arms length price*» (precio de mercado), con lo cual la transmisión podría ser declarada nula, previo pago de la sanción que en su caso impusiera la Hacienda británica.

- Consideremos, por otra parte, que la transmisión de la sociedad a ciudadanos británicos se hizo con intención de evadir la responsabilidad de los anteriores socios, en fraude de ley o con objeto de utilizar la personalidad jurídica de la sociedad para evitar la aplicación de la ley de 1988. En estos casos, cuando una sociedad ha sido o está siendo utilizada para evadir la aplicación de obligaciones impuestas por ley o la aplicación de normas de obligado cumplimiento, la aplicación del principio establecido en el caso *Gilford Motor Co. v. Horne (1933)* permitiría a los Tribunales levantar el «velo societario» (es decir, los Tribunales no considerarían la personalidad jurídica de la sociedad como distinta de la de los socios), forzando a cumplir a los socios las obligaciones que de dicha ley se derivaran y que ellos habían tratado de evitar; en base a ello, sería de esperar



que los Tribunales retrotrayesen las actuaciones de la sociedad al momento de su creación, momento en el que los buques y dicha sociedad todavía eran legalmente de los armadores españoles, pudiendo de esta manera deshacerse el negocio que en su día se hizo.

La conclusión que se extrae del planteamiento realizado en este artículo no es otra que la de la enorme complejidad del problema que algunos armadores españoles tienen para recuperar lo que en justicia les pertenece, en una jurisdicción cuyo sistema legal, completamente diferente al nuestro, considera el principio de «manos limpias» (*clean hands*) como requisito imprescindible para pedir justicia. ■

Eduardo OLARTE SOTO

ARMADORES PESQUEROS ESPAÑOLES EN EL REINO UNIDO

MARINA HISPANICA, S.L.

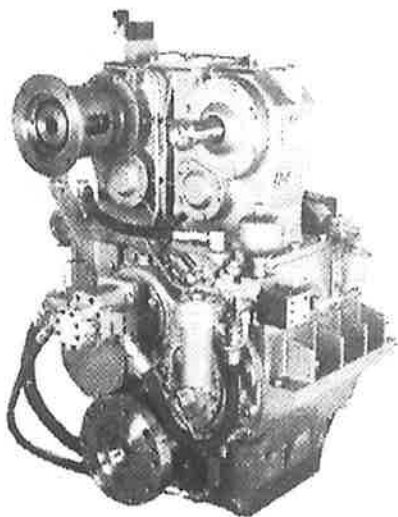
FABRICA DE REDES, HILADOS, CUERDAS Y MALLETTAS

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)

INVERSORES - REDUCTORES



- ➔ Fabricados desde 1.908.
- ➔ 28 modelos diferentes hasta 3500 H.P. con posibilidad de llevar incorporados:
 - ⇒ Tomas de fuerza múltiples, con y sin embragues.
 - ⇒ Dispositivo de marcha lenta.
- ➔ Homologados por las principales entidades de clasificación (B. VERITAS, RINA, LLOYD'S, GL, DNV, etc.).
- ➔ 55.000 unidades suministradas en todo el Mundo confirman que:

MASSON es la FIABILIDAD EN PROPULSION MARINA

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



CEN-TRA-MAR
Cormoranes, 24 - Nave I
Tf.: 692 06 45 - Fax: 692 06 46
28320 Pinto (Madrid)

OTRAS MARCAS REPRESENTADAS:

WALTER KEEL COOLERS
WALTER V-DRIVES

HOBELT

ROCKFORD POWERTRAIN



aquadrive

Deep Sea Seals Ltd

BorgWarner
Marine & Industrial
Transmissions

HURTH
MARINE
GEAR

Trellex Morse

Halyard



ANDALUCIA

A bordo del «Córni de Saavedra» realizó una nueva campaña de investigación de las especies demersales

El IEO cree que 1995 será un buen año para la merluza en el golfo de Cádiz

Los primeros datos obtenidos por el Instituto Español de Oceanografía en su campaña de investigación sobre las especies demersales del golfo de Cádiz demuestran que 1995 puede ser un buen año para la pesca de la merluza.

El director del centro de Cádiz del IEO, Ignacio de Sobrino, quien participó a bordo del «Córni de Saavedra», junto a otros doce investigadores, en las prospecciones realizadas a finales de marzo, destacó que habían detectado una gran abundancia en el reclutamiento de individuos de esta especie y que los índices que se habían notado duplicaban los resultados de años anteriores.

ENTRE los pescadores existía una gran preocupación por los malos resultados obtenidos el año pasado en la pesca de la merluza en sus variedades de pijota, carioica o pescadilla. También resaltó que esta misma circunstancia había ocurrido en el norte de España, donde los últimos análisis demostraban que se podrían dar unos buenos rendimientos durante este año.

La campaña comenzó el pasado lunes 13 de marzo a bordo del buque de investigación oceanográfica de la Secretaría de Pesca Marítima «Córni de Saavedra», con el que se realizaron estudios sobre las especies demersales que habitan

en el golfo gaditano y que suelen explotar las flotas de arrastre andaluzas.

Los trabajos duraron una semana. Además de la merluza estudiaron las especies que viven habitualmente en el fondo del mar, lenguado, rape, acedía, jurel, cigala, gamba y langostino. En total se actuó sobre una zona de casi siete mil kilómetros cuadrados y 300 kilómetros de costa desde la frontera con Portugal, Isla Cristina, hasta Barbate.

En el conjunto de las investigaciones se obtuvieron un total de 98 especies distintas y más de 483.000 individuos de peces. De crustáceos se recogieron 48 especies distintas y 13.282 individuos; además, entre los moluscos las especies que se capturaron fueron 36 y 15.388 individuos.

Según los primeros indicios, se mantienen los recursos de salmonetes, principalmente la variedad de roca, y descienden los de jurel, aunque los ejemplares capturados fueron de mayor talla. También destaca un ascenso fuerte en las existencias de besugo, cuya biomasa se acerca a los niveles de 1992, en que se dio una altísima cantidad de esta especie.

Respecto de la acedía, dijo De Sobrino que se observó un ligero descenso y en el marisco,

gamba, principalmente. La población existente era algo superior a la del pasado año, en el que se dio una de las más altas cotas de reclutamiento de los últimos años. No obstante, los individuos capturados eran de talla superior a lo normal y pocas de tamaño pequeño, lo que apuntaba a que se trataba de individuos procedentes del reclutamiento de 1994 y no de este año, en el que ha bajado la tasa de incorporación al caladero. ■

ESTUDIOS PAR

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, a través del equipo de investigación del centro de El Toruño, situado en El Puerto de Santa María, va a comenzar una campaña para investigar la reproducción en cautividad de dos nuevas especies: el pargo y la urta.

El Toruño lleva funcionando desde hace diez años y en las diversas investigaciones que ha llevado a cabo, la más importante es la de adaptación del lenguado para su cría en cautividad. Estos trabajos se realizan en colaboración con la Asociación de Empresas Acuícolas (Asema), que se encargaría posteriormente de

La Junta pide 700 millones de pesetas mensuales para la flota que pesca en aguas de Marruecos

PAULINO Plata, consejero de Agricultura y Pesca de Andalucía, explicó en el Parlamento, a petición del Grupo Popular, el resultado de las negociaciones del convenio de Pesca con Marruecos y declaró que, según las estimaciones de su departamento, se necesitarán más de 700 millones de pesetas mensuales en ayudas para que las empresas pesqueras y sus tripulaciones puedan paliar los efectos negativos derivados del amarre de la flota.

Plata resaltó que las anteriores pretensiones de Rabat son



Foto: Manuel Bernet

consideradas inadmisibles por la Junta y que así lo había transmitido a la Administración central. Plata afirmó que las condiciones afectarían gravemente a determinados barcos que por sus condiciones técnicas no podrán faenar en otros caladeros y tendrán un gran impacto económico sobre los productos

pesqueros, la flota y los pescadores.

La Junta estima que, de los 700 millones de ayudas necesarios, 380 deberán ser para las empresas, 240 para los salarios de las tripulaciones y 100 millones para las cuotas patronales de la Seguridad Social.

Por otro lado, se ha previsto una subvención especial al 8 por 100 de interés para los préstamos que soliciten las empresas acogidas al convenio Junta-entidades financieras, con el fin de reiniciar la actividad pesquera después de la posible parada obligatoria.

También anunció que el Ministerio de Agricultura y Pesca tenía preparado el decreto que contemplaba las ayudas a las tripulaciones, en el que se establecerían unos 2.000 millones al mes para toda la flota española.

Se extremarán los controles a productos marroquíes

Por otro lado, el director general de Pesca de la Junta, Francisco Gómez Aracil, anunció que el Gobierno autónomo intensificaría el control sobre las exportaciones marroquíes a la UE si no se pactaba un nuevo acuerdo. Gómez Aracil dijo que

la postura de su departamento será la de forzar el filtro a los productos alauís lo que podía causar algunas molestias e impedir que pueda venderse pescado de ese país en Andalucía.

Esta presión se aplicaría sobre el control sanitario y de calidad y fue compartida por el presidente de la Federación Andaluza de Armadores de Pesca, Pedro Maza, quien pidió que se aplicara durante todo el año.

Ambos coincidieron en afirmar que la UE no debe aceptar ninguna disminución en la actividad pesquera e incluso modificar algunos aspectos, como el de la parada biológica. Maza añadió que a los pescadores no les servirá el discurso del «mejor acuerdo posible» y que era preferible «no tener ningún convenio a empeorar el actual».

Según el actual convenio, 716 pesqueros pueden faenar en los caladeros alauís. En el primer trimestre de 1995 lo hicieron 547 embarcaciones españolas de las que 264 eran andaluzas con un registro bruto de 21.148 toneladas. La flota andaluza que faena en Marruecos emplea a 3.438 marineros y mantiene un total de 18.800 empleos indirectos. ■

J. L. G.

LA CRÍA DEL PARGO Y LA URTA

la comercialización de este pescado.

Los investigadores de este centro ya han obtenido que dos lenguados se reproduzcan en las instalaciones de El Toruño y actualmente sus esfuerzos se centran en encontrar un pienso para los peces que garantice su engorde.

En un principio se les ha dado a los peces, una vez que éstos abandonaban el estado larvario, un pienso similar al que reciben las doradas que se crían en las piscifactorías de Cádiz, aunque este tipo de alimento no ha dado los resultados apetecidos.

Otra de las especies que ya han conseguido reproducir en cautividad es el sargo y durante

los próximos meses se iniciarán los trabajos con la alimentación para el engorde de las crías.

Respecto de la urta, la fase de estudios está en una primera etapa de aclimatación de los reproductores. También durante este año comenzarán los trabajos con el sargo, en la misma línea que la apuntada para las otras especies.

La repoblación de la costa gaditana es otro de los objetivos de los investigadores de El Toruño, centro en el que trabajan setenta personas. Desde hace tres años se comenzó a repoblar las zonas costeras esquilmadas. Uno de estos proyectos es el de repoblar con esturiones el río Guadalquivir. ■



La Generalidad Valenciana presentó en Alicante el proyecto «Bahía de Alicante», un ambicioso proyecto que se ejecutará entre el puerto y el cabo de las Huertas. El espectacular proyecto pretende reordenar la bahía de Alicante desde la plaza del Mar hasta el cabo de las Huertas mediante la creación de un gran parque litoral de cinco kilómetros de extensión que enlace toda esta zona. Esta propuesta, que se expondrá al público a lo largo de dos meses, está presupuestada en 22.000 millones de pesetas y se ejecutará en diez años. El citado estudio incluye prolongar la explanada hasta el actual *scalextric* y soterrar el tramo de la carretera de Valencia, entre otras actuaciones de interés.

El proyecto contará con una inversión inicial de 22.000 millones y se realizará a lo largo de diez años

La Generalidad creará un parque litoral que una la playa del Postiguat con el cabo de las Huertas

EL Ayuntamiento de Alicante y la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (COPUT) llevan más de dos años trabajando en este estudio y pretenden ejecutarlo en el plazo de ocho años.

El alcalde de la ciudad manifestó que la propuesta de ordenación de la bahía de Alicante está completada y se presentará oficialmente. Un amplio *dossier* realizado por Arancha Muñoz plantea la propuesta para toda esta zona litoral de la ciudad de Alicante, que abarca desde la plaza del Mar hasta el cabo de las Huertas, con actuaciones muy detalladas, aunque abierto a los cambios y modificaciones que se estimen oportunos durante el debate público al que se someterá su contenido. El parque litoral alicantino tendrá una longitud de 10 km. y contará con innumerables novedades y servicios para su disfrute.

Objetivos

El proyecto ha realizado un estudio de la situación actual de esta zona del litoral, destacando la barrera existente entre la ciudad y el mar por el trazado de la carretera de Valencia entre el Castillo y el Postiguat, la falta de accesibilidad al mar y la privatización de la costa en zonas de la Albufereta y la falta de equipamientos y servicios públicos.

Como objetivos prioritarios el proyecto se plantea, entre otras cosas, completar la ciudad con un proyecto innovador, lúdico y cultural; abrir la ciudad al mar y mejorar los accesos en todo este tramo del litoral; recuperar las zonas degradadas privatizadas en la línea de mar para el uso y disfrute público, y proteger las zonas de interés ecológico y arqueológico.

Por otra parte, se pretende dotar a cada zona con equipamientos y conseguir una armonización del litoral mediante un paseo peatonal que abarcará desde la plaza del Mar hasta la carretera de la Cantera. Incluye actuaciones de gran envergadura, como, son la prolongación de la explanada hasta el actual *scalextric*,

que desaparecería, convirtiéndose en una zona de rotonda. Esto conllevaría un soterramiento de la carretera de Valencia y contará con un enlace de la zona del Raval Roig con la playa.

Un tranvía en el litoral

El ambicioso proyecto presentado por la Administración socialista propone desmantelar la estación del Trenet, destinando el edificio al museo, y la conversión de este medio de locomoción en tranvía pero utilizando su actual trazado.

En esta zona de actuación se proponen dos parques, uno de ellos en la Cantera, con un teatro al aire libre, y otro, en forma de jardín botánico, en la depresión que tiene la Serra Grossa antes de llegar a la Albufereta. En medio de los dos parques se pretende realizar una amplia zona de recreo que se denominará Mirador de la Explanada. Los tramos de la carretera de la Cantera que atraviesan ambos parques tendrían que ir soterrados. Este paseo contará con un carril bici.

Otro de los grandes puntos a tratar se basa en la desprivatización de algunas zonas de la playa alicantina. El tramo segundo de la bahía abarca entre la finca Adoc y la playa de la Albufereta, arrancando del Jardín Botánico, situado en la depresión de la Serra Grossa.

En este tramo se destaca la recuperación de las zonas degradadas del litoral de la Serra Grossa, el desmantelamiento de los espigones situados frente a la finca Adoc y la regeneración de todo este frente litoral, recuperando este tramo, hoy prácticamente privatizado, para uso público. A lo largo de este tramo se instalarán zonas de *picnic*, recreo y juegos infantiles, mientras que la carretera de acceso a las playas se modificaría, dotándola de arbolado e incorporando estacionamientos.

La propuesta contempla una especial protección de las zonas arqueológicas ibéricas y romanas de la Albufereta, incluyendo el Tossal de Manises.

En definitiva se pretende dotar al litoral alicantino de una nueva imagen unificada y dotada de servi-

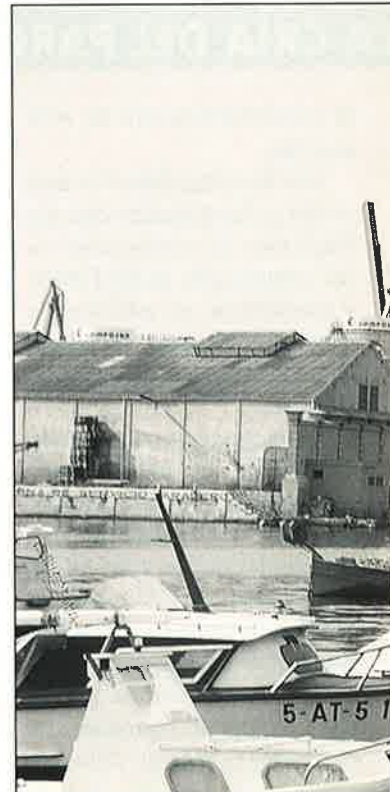
cios para el disfrute de las playas de la Costa Blanca.

Oposición

Por su parte, la reacción de los grupos de la oposición no se han hecho esperar. El Partido Popular, de la mano de su portavoz municipal, Luis Concepción, manifestó que «*el proyecto socialista no es una propuesta realista y, lo que es peor pretende acaparar votos de forma descarada*».

Esquerra Unida coincidió con su compañero consistorial y argumentó que los proyectos socialistas no se los cree nadie, sobre todo si se presentan sin datos fiables y sin destacar de dónde saldrá el dinero para su realización. ■

R. RUIZ



La autoridad portuaria ha cedido 600 metros en sustitución de los actuales depósitos

CLH poseerá una terminal de descarga de Urgencia en el puerto

El puerto de Alicante ha otorgado a la antigua Campsa, Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), 600 metros cuadrados en el muelle 11. Esta terminal estará situada en la zona de Poniente, para la descarga de emergencia de productos petrolíferos.

CLH inició de forma simbólica el proceso para dismantelar sus depósitos de combustible del puerto alicantino. Por este motivo, la compañía necesita esta instalación para asegurar el abastecimiento de gasolina y gasóleo a la provincia en el caso de que el oleoducto quede inutilizado por cualquier motivo.

LA nueva infraestructura con la que contará será un muelle de atraque para petroleros y unas instalaciones de impulsión de los derivados de petróleo para llevarlos hasta los nuevos depósitos que construirá CLH en la nueva partida de Els Reiets.

En este sentido, la Autoridad Portuaria ya ha cedido a la anti-

gua Campsa 600 metros cuadrados de terreno en el muelle 11. Esta alternativa ya fue contemplada por la Compañía Logística de Hidrocarburos tras la firma reciente para dismantelar sus depósitos ubicados en el puerto. CLH se garantiza de esta manera un punto de acceso alternativo de productos derivados del petróleo, ya que una vez que se eliminen los tanques del puerto y entren en

funcionamiento los nuevos que se van a construir en la partida de Els Reiets, la gasolina y el gasóleo llegarán hasta Alicante desde Cartagena a través del oleoducto.

La infraestructura de emergencia del puerto de Alicante sólo se utilizará en caso de urgencia o que el oleoducto quede inutilizado por un tiempo, por una avería o por una huelga, y siempre que este motivo ponga en peligro el suministro a la provincia.

La nueva terminal de descarga de urgencia estará ubicada en el muelle número 11, en la zona de Poniente y forma parte del proceso de reconversión de las instalaciones de CLH, que se ha puesto en marcha con el dismantelamiento, actualmente en marcha, de cinco tanques de gasóleo. De esta manera, el mismo alcalde de Alicante, Angel Luna, inició el derribo de uno de los cinco tanques que están inutilizados.

En estos momentos todo está pendiente de la redacción del proyecto de las nuevas instalaciones de la partida de Els Reiets. La confección de este proyecto será presentado en breve al Ayuntamiento de Alicante para obtener el visto bueno municipal y conseguir todas las licencias necesarias.

Traslado

Una vez conseguidos y pasados todos los trámites, la Compañía Logística de Hidrocarburos dispondrá de dieciocho meses para construir las nuevas instalaciones y ponerlas en funcionamiento. Hasta que los productos derivados del petróleo no lleguen al Els Reiets procedentes del puerto de Cartagena a través del oleoducto, la antigua Campsa no iniciará el dismantelamiento de la totalidad de los depósitos del puerto de Alicante.

Con los depósitos de Els Reiets, una zona más segura por estar lejana del casco urbano de Alicante, y los tanques del puerto dismantelados, el presidente de la Autoridad Portuaria, Angel Cues-

ta, pondrá en marcha la reconversión del suelo liberado por CLH en terreno para uso terciario. Tal y como prevé el Plan Especial del Puerto, en la zona se podrán construir edificios para oficinas.

El espacio para oficinas servirá para revitalizar esta zona portuaria, así como dar un fuerte impulso industrial a la ciudad por el sur.

Obras del puerto

La zona de Poniente experimentará un cambio espectacular en el puerto alicantino cuando dentro de un par de años la CLH se retire de los terrenos que ahora ocupa, se complemente con el cambio que ya está experimentando la zona de Levante.

Las obras avanzan a un ritmo acelerado. Las previsiones demuestran que el nuevo aparcamiento debe de estar en funcionamiento a principios del mes de junio.

Por otra parte, la empresa que tiene la concesión del puerto deportivo pretende la construcción de los locales comerciales en el puerto a finales de este año, y después, en la explotación del puerto deportivo, concluir la primera fase después del próximo verano.

Sin embargo, la remodelación prevista en la zona de Levante del puerto prevista en el Plan Especial tiene una serie de proyectos pendientes sin fecha de ejecución, como es la remodelación del paseo marítimo. El puerto ha entregado el proyecto al departamento técnico del Ayuntamiento de Alicante y está a la espera de la decisión del consistorio.

Por último, el traslado de las instalaciones que posee el Club de Regatas en la dársena interior a la zona que hasta hace pocos días ocupaba el varadero.

Tan sólo queda la firma del acuerdo de traslado entre el Club de Regatas y el puerto. ■

R. RUIZ





El pesquero «Felicidad Madre» resultó capturado por las autoridades francesas sin cargos y retenido ilegalmente durante dos días por los arrastreros pelágicos franceses en el puerto de Bayona. Una vez pasadas cuarenta y ocho horas, los pescadores cántabros retornaron a su base en Santander apenados por los sucesos que habían padecido sin justificación alguna y sin que nadie interviniera en su apoyo oficialmente.

Capturado y liberado el «Felicidad Madre»

LOS doce tripulantes del barco mostraban su tristeza al regreso al puerto santanderino al no comprender cómo se había producido una situación tan disparatada que le había supuesto al armador unas pérdidas de diez millones de pesetas. Al parecer, los tripulantes del pesquero declararon que se encontraban en tránsito por aguas francesas sin ejercer la pesca cuando fueron inspeccionados por los navíos de guerra franceses que, ante la falta de pruebas, les dejaron en libertad, mientras que los arrastreros galos les capturaron y les llevaron a puerto, donde recibieron una sanción de 1,3 millones de pesetas y la incautación de la red.

Cuando muchas personas piensan que salir de pesca es una situación tranquila, sucesos como el ocurrido al «Felicidad Madre» ponen de manifiesto la indefensión a la que se ven sometidos los pescadores cántabros por los galos, que protagonizaban insultos y gesticulaciones.

Dentro de los sucesos relacionados con la actividad marinera se encuentra el hundimiento del buque «Guantánamo», que partió de La Habana (Cuba) con una carga de chatarra pero el movimiento de las mercancías en las bodegas provocó que se fuera a pique. También un polizón de Argelia pidió asilo político en Santander tras abandonar el barco en el que viajaba desde la anterior singladura. Boukaa'bour Samir contó con el apoyo de los sindicatos CC OO y UGT.

Cable telefónico

El barco «C. S. Neus» realizó el tendido de un cable submarino que unirá España con Inglaterra y que tiene una longitud de 912 kilómetros, con un sistema de fibra óptica con una capacidad de 61.440 circuitos telefónicos para

voz y datos. Los trabajos contaron con el apoyo logístico del remolcador hondureño «Oliver Félix», que participó en la colocación del tendido que conectará con la estación de Cazoña y que supondrá un refuerzo de las comunicaciones mediante soporte digital para los años venideros.

Capturas de anchoa

El martes 18 de abril se desembarcaron 400.000 kilos de anchoa en una jornada de excelentes resultados dentro de esta costera, siendo su tamaño mediano, y su cotización media de 370 pesetas el kilo. De estas capturas, 24.000 kilos fueron vendidos en el puerto de Colindres, 300.000 kilos en Santoña y 70.000 kilos en Castro Urdiales, mientras que no se produjo venta alguna en Santander, Comillas, Suances, San Vicente de la Barquera y Laredo.

Las embarcaciones «Aires del Asón» y «Amparo Mar» estrenaron la costera de la anchoa en el puerto de Colindres con un total de 12.000 kilos que se capturaron al norte de Bermeo. La anchoa desembarcada en Colindres era de 35 granos, es decir, de 35 piezas por kilo.

En Santoña fueron pesqueros cántabros los que entraron a

subastar sus capturas, que se cotizaron entre las 310 y 370 pesetas el kilo; la mayor parte se realizaron entre Machichaco y Lekeitio.

En el puerto de Castro Urdiales vendieron un total de 10 embarcaciones, cuyas capturas alcanzaron un precio máximo de 370 pesetas el kilo, y su tamaño, mediano, es decir, de 35 piezas por kilo.

Entre tanto, las cofradías del Cantábrico levantaron el día 11 de abril la sanción impuesta a la flota de Santander, por la que se les impedía comercializar las pesquerías en otras lonjas que no fueran las de sus puntos de amarre hasta el día 31 de diciembre de este año.

Las cofradías del Cantábrico se reunieron a comienzos del mes de abril y mostraron su malestar hacia la Unión Europea por la autorización del uso de las volantas y anunciaron la inmediata costera negativa para un sector que el pasado año se vio condicionado en su actividad por los conflictos con los barcos galos, que no utilizaban las redes autorizadas y aconsejadas por los colectivos de biólogos y los ecologistas. El patrón mayor de Fuenterrabía, Esteba Olaizola, afirmó que «sabíamos que era difícil que se prohibiese el uso de volantas hasta 1997, aunque nunca perdimos la esperanza. Y, a pesar de ello, vamos a seguir luchando para conseguir la supresión de este arte antes de esa fecha».

El presidente de la Federación de Cofradías de Cantabria, Tomás Cos, medió en una polémica planteada con el patrón mayor de Santander, José Povedano, quien acusó a Cos de incitar a la flota vasca para que no dejasen vender en los puertos de Euskadi sus pesquerías. Las diferencias de criterios y conceptos entre los pescadores santanderinos y la agrupación de cofradías afecta a cuestiones de estilo y aspectos





una mesa de negociación ya que que son más de cincuenta».

IFOP conserveros y puerto

Cantabria ingresará este año 1.366 millones de pesetas procedentes de la Unión Europea a través del IFOP, instrumento financiero de orientación de la pesca. Estas ayudas servirán para acometer diversas mejoras en las instalaciones portuarias de la región, incluyendo dragados, construcción de lonjas y ayudas a la renovación de los barcos. Así, se pedirá ayuda para la reforma de los puertos de Laredo, Santoña, Castro Urdiales y Colindres junto con San Vicente de la Barquera y Comillas, para actuaciones consistentes en reformas de lonjas, construcción de fábricas de hielo y otras iniciativas semejantes.

El municipio laredano llegó a un acuerdo con los empresarios del sector de las conservas para el traslado de las instalaciones de las fábricas a un nuevo emplazamiento, con lo que las actuales dependencias situadas en el centro urbano se reformarán. Las obras de las nuevas instalaciones se situarán en una parcela de 50.000 metros cuadrados del polígono industrial pejino tras el acuerdo alcanzado en los pasados meses entre los empresarios y la corporación local.

Estos traslados contribuirán a mejorar la calidad de las instalaciones de procesado de las conservas para que se adapten a las normativas de la Unión Europea que entrarán en vigor en los próximos años. Las imposiciones de las normativas legales conllevarán un aumento de la calidad para unos productos que tienen un alto valor y están apreciados en todos los mercados españoles y que emplean a un elevado número de personas.

Por su parte, durante la Semana Santa un total de 11 barcos permanecieron fondeados en el abra del Sardinero de Santander como consecuencia de la celebración de las fiestas y por una huelga protagonizada por los empleados portuarios. ■

puntuales relacionados con las faenas en el mar y la organización en los puertos de las ventas.

En Santander se organizó una concentración ante el Consulado de Inglaterra para manifestar su rechazo hacia la política empleada contra los pesqueros del fletán negro que registró una escasa participación popular.

Las cofradías de la región solicitaron una entrevista con el presidente de Cantabria, Juan Hormaechea, para estudiar las necesidades del sector y plantear las medidas de actuación. Un apartado especial se orientó hacia las ayudas que se podrían dar desde la Unión Europea para revitalizar el sector de la pesca mediante diversas modalidades.

Costera de primavera

La Comisión Interfederativa de Cofradías del Cantábrico fijó a comienzos del mes de abril una serie de cuotas para la costera de la primavera. Según los acuerdos adoptados por dicha Comisión cada buque de la cornisa cantábrica podrá pescar, por jornada, un máximo de 10.000 kilos de caballa, 10.000 de verdel, 10.000 de chicharro blanco, 10.000 de jurel, 3.000 de chicharrillo, 10.000 de sardina y 10.000 de anchoa. La flota no pudo salir a faenar durante la Semana Santa y el resto de la primavera pueden acudir a pescar de lunes a viernes entre las nueve y las veinticuatro horas.

Los precios mínimos establecidos fueron de 35 pesetas para la caballa, 32 para el verdel, 40 para el chicharro y 25 para el chicharro negro. Mientras tanto, 155 barcos pelágicos franceses tienen licencia para faenar en la zona.

A finales del mes de marzo se reunieron las cofradías en Bilbao para tratar los aspectos derivados de las sanciones impuestas a los pesqueros y abordar el desarrollo de la costera de la anchoa.

Comisiones Obreras manifestó durante el mes de abril su preo-

cupación por los trabajadores del sector pesquero debido al cierre de caladeros o a la limitación de las pesquerías. El responsable de este sindicato a nivel nacional, Jesús Cuesta, precisó en Santander que el sector podría afrontar una pérdida de alrededor de 400 empleos directos y una proporción considerable de puestos de trabajo indirectos. Este sindicalista considera que «el sector está poco estructurado, y aunque se ha emplazado a las asociaciones de armadores, es difícil crear

Aumento del 12 por 100 del ferry

Durante 1994 el ferry con Inglaterra transportó un total de 168.496 pasajeros, lo que representa un 12 por 100 de incremento con respecto al ejercicio económico anterior, que fue de 149.525 pasajeros. Llegaron a Santander mediante este sistema de transporte un total de 86.291, que resultó ligeramente superior a la de los que partieron desde este puerto con destino a Inglaterra, que fueron 82.205, de acuerdo con los datos facilitados por la empresa Brittany Ferries.

El conflicto pesquero con el bloqueo del puerto propició un descenso de 6.186 pasajeros en el tráfico del ferry que debieron trasladarse hasta Francia para realizar el recorrido por el continente. Los buques «Bretagne» y «Val de Loire» se encargaron de trasladar a los turistas con sus cómodas instalaciones para el ocio y el descanso. Estos buques transportaron durante 1994 un total de 43.252 automóviles y otras 3.767 unidades de carga más. El mayor movimiento de pasajeros en esta línea de ferry fue el de agosto, en el que desembarcaron en Santander 14.402 pasajeros y embarcaron 13.775. En la actualidad el ferry «Val de Loire» realiza dos escalas semanales, lunes y jueves, en el puerto de Santander. ■

A. H.

A. H.



Según el Censo de la Flota, que ha publicado la Consellería de Pesca

Galicia cuenta con 8.811 barcos y 28.014 trabajadores

La pesca continúa siendo uno de los sectores más importantes dentro de la economía gallega, a pesar de los conflictos y reconversiones que se vienen experimentando en los últimos tiempos.

Según el Censo de la Flota, que ha publicado recientemente la Xunta de Galicia a través de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, en esta comunidad se cuenta con una flota de 8.811 barcos pesqueros que dan trabajo a 28.014 hombres. Además del volumen de facturación en primera venta, que según datos de Pesca, el pasado año superó ligeramente los 100.000 millones de pesetas, el sector pesquero tiene una gran capacidad para generar empleo y lleva aparejada una gran actividad industrial.

LA actividad pesquera, no obstante, se muestra desigual en las distintas provincias de la Comunidad así, es en A Coruña y Pontevedra donde se concentra el 97 por 100 de la flota gallega. Y de los 8.811 buques censados en toda Galicia, 4.431 tiene su base en puertos de A Coruña, con 11.940 tripulantes; un poco menos en Pontevedra con 4.125, y 13.831 hombres, aunque con un mayor peso relativo ya que se cuenta con mayor número de embarcaciones de altura, concentradas principalmente en Vigo; y 275 embarcaciones en Lugo, que dan empleo a 2.249 tripulantes.

En el Censo publicado por la Consellería de Pesca se establece una estadística de tripulaciones y destaca que 251 embarcaciones cuentan con 10 a 12 hombres; 338 de 13 a 18, y otros

185 buques de media y gran altura con más de 18 pescadores a bordo.

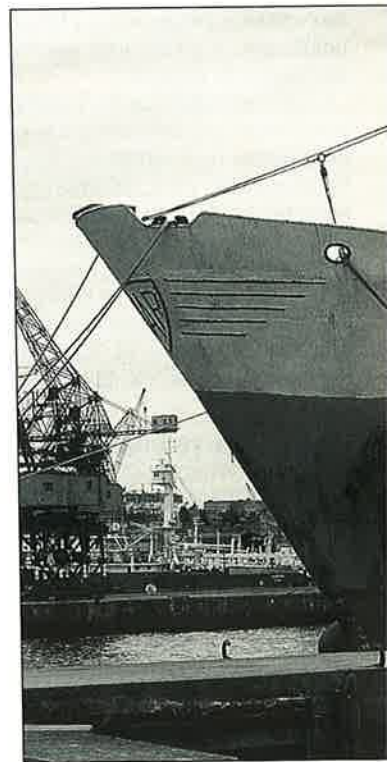
En total la flota gallega alcanza las 254.279 toneladas de registro bruto (TRB) y cerca de los 90.000 caballos de potencia. Los buques menores de 150 TRB constituyen el 95 por 100 de la flota y los menores de 2,5 TRB forman el 62 por 100.

El empleo en la flota de bajura (barcos menores de 150 TRB) es muy considerable, ya que con 19.632 tripulantes representa el 70 por 100 del total de empleo a bordo de la flota. El 45 por 100 de los barcos con base en puertos gallegos tienen una edad superior a los veintitrés años, y es la que embarca a 41 de cada 100 tripulantes.

El 88 por 100 de los barcos son de madera, el 7 por 100 de acero y el 5 por 100 de poliéster reforzado con fibra de vidrio. Ochenta y uno de cada 100 buques tienen menos de 12 metros de eslora y el 72 por 100 menos de nueve metros. Un total de 4.329 pesqueros tienen un solo tripulante, lo que representa en porcentaje el 49 por 100 de la flota.

Barcos y tripulantes

El puerto de Rianxo, con 738 matriculados, es en la provincia de A Coruña el que más barcos tiene; le siguen el de Noia, con 626; Ribeira, 519, y Cabo de Cruz, con 340. El que más tripulantes emplea es el de Ribeira,



con 1.777 seguido del de A Coruña, con 1.700, y el de Rianxo, con 1.221 trabajadores embarcados.

En la provincia de Lugo es el de Burela el puerto con mayor actividad, ya que con 140 barcos



da empleo a 1.131 personas; seguido del de Viveiro-Celeiro, con 70 barcos y 769 tripulantes.

En cuanto al puerto de Vigo es, sin duda y con gran diferencia, el que más trabajadores

emplea en la provincia de Pontevedra, 5.118; seguido del de Marín, con 1.134; el de A Guarda, con 934; O Grove, con 862; Cambados, 800; Illa de Arousa, 769; Moaña, 587; Bueu, 483;

Cangas, 482, y Redondela, con 368 tripulantes.

El puerto que más barcos tiene matriculados en la provincia de Pontevedra es el de A Illa de Arousa, con 486; seguido de O Grove, con 420; Cambados, 369; Moaña, 276, y Redondela, 236 buques.

En cuanto a la edad de los buques, la flota más renovada es la de Pontevedra, aunque el 41,9 por 100 tiene una edad superior a los 23 años, frente a 47,9 en A Coruña y 59,6 en Lugo.

Salud desigual

La salud de los barcos de la flota gallega es muy desigual, dependiendo de la actividad a la que se dediquen. Los atuneros que faenan especialmente en el Índico –Mozambique, Madagascar y Seychelles– son los más modernos de la flota de la comunidad, y ocupan el primer puesto en Europa y uno de los primeros del mundo tanto en unidades como en volumen de capturas, ya que superan las 150.000 toneladas anuales. Esta flota casi abastece a toda la industria comunitaria.

En el lado opuesto se sitúan los bacaladeros, que tradicionalmente faenan en aguas del Atlántico Norte –Terranova, Svalbard y Mar de Barents–, caladeros tutelados por la NAFO. Toda la flota nacional se reduce a 23 parejas (46 buques), la mitad de ellas de Galicia. Dan trabajo a 500 personas en nuestra comunidad.

La flota de superficie, que engloba a congeladores que operan con palangre de superficie, está formada por unos 50 barcos –nuevos y tecnológicamente bien dotados–, que dan ocupación a mil personas. Su zona de pesca se sitúa en los trópicos, en aguas territoriales de terceros países –bajo licencia– y en el Pacífico y el Atlántico.

Con más problemas se encuentran los buques que faenan en aguas de Marruecos –700 en total, de los que 70 son gallegos, especialmente de A Guarda–, que están pendientes de la firma de un nuevo acuerdo entre la UE y Marruecos. Los 70 pesqueros emplean a unos mil trabajadores. ■

Elena CEBRIAN

Barcos para Camerún

La Comisión Europea ha aprobado una ayuda para la construcción en astilleros gallegos de 50 buques para Camerún. Esta cooperación había sido solicitada por el Gobierno español, en base al 80 por 100 de los créditos FAD concedidos para la construcción de estos barcos, que contarán con una primera fase de 20. El proyecto tendrá una gran repercusión en la industria de la construcción naval gallega.

Esta ayuda se ha concedido en relación con la compra de 50 buques pesqueros por parte de una asociación de pescadores de Camerún (SAPEMA), a la Asociación Española de Astilleros de Galicia (ASEGA), para renovar la flota pesquera de los miembros de la mencionada asociación de Camerún. La subvención consistirá en créditos que cubrirán un 80 por 100 del valor del contrato, tendrán una duración de quince años sin períodos de carencia y un interés anual del 3,05 por 100.

Las futuras embarcaciones tendrán una capacidad de 137 toneladas brutas por unidad y un valor contractual de cien millones de dólares (dos millones cada buque) cifra que, según fuentes del Gobierno español, se corresponden con los precios normales del mercado. Los buques operarán bajo bandera camerunesa, sus compradores residen en Camerún y no son filiales de empresas extranjeras.

El proyecto contribuirá a un mejor aprovechamiento de los recursos marinos de Camerún, ya que supondrá la sustitución de buques obsoletos con una edad de veinticinco o treinta años. ■

E. C.



Durante los últimos años el Cantábrico ha sido escenario de enfrentamientos entre pescadores españoles y franceses en las campañas de la anchoa y del bonito. Este año la paz está asegurada en la costera de la anchoa. Pero es muy probable que se vuelva a producir una nueva «guerra» del bonito.

Paz en la campaña de la anchoa, previsible «guerra» en la del bonito

LA campaña de la anchoa se inició el 1 de marzo. Y lo hizo con el temor de los pescadores cantábricos de que la flota de arrastre pelágico francesa no cesase en su actividad el 20 de marzo y hasta el 1 de junio, como establece el acuerdo suscrito por los ministros de Pesca de España y Francia para regular la pesquería de la anchoa en el golfo de Vizcaya. Otros años la flota gala no había respetado los acuerdos bilaterales alcanzados por los responsables pesqueros de ambos países.

Por su parte, los representantes de los pesqueros de arrastre pelágico de los puertos galos de Hendaya y San Juan de Luz anunciaban que no dejarían de capturar anchoa el 20 de marzo. Argumentaban que el mal tiempo había impedido que faenasen con normalidad desde que iniciaron su actividad, a mediados del mes de enero. Dicha actitud hacía prever la repetición de los incidentes que se produjeron en 1994, cuando pesqueros cantábricos bloquearon varios puertos pesqueros en protesta por el incumplimiento del calendario de pesca por parte de los pesqueros franceses.

Triunfo del sentido común

En el Consejo de Ministros de Pesca comunitario celebrado el mes de diciembre del pasado año, se creó el Comité Franco-Español de Pesquerías con el fin

de tratar de ordenar la pesca, así como negociar el próximo tratado bilateral del sector, que finaliza el 31 de mayo. Durante el mes de marzo el Comité se reunió en Madrid y París con el objetivo de encontrar fórmulas de convivencia pacífica durante las faenas de pesca en el Cantábrico.

Pero el conflicto parecía iniciarse cuando el 16 de marzo los pescadores de anchoa de Hendaya y San Juan de Luz iniciaron un bloqueo del puerto comercial de Bayona. Dichos pescadores consideraban ilegal prohibir faenar a los buques pelágicos entre el 20 de marzo y el 1 de junio y habían decidido bloquear indefinidamente el puerto de Bayona para presionar al Comité Franco-Español de Pesquerías, que se reunía al día siguiente en París.

En dicha reunión Francia se comprometió a respetar la parada del 20 de marzo al 1 de junio en la pesca de la anchoa, tras la negativa de España de prolongar el período de capturas para las embarcaciones pelágicas francesas.

Por su parte, los buques de arrastre pelágico de Hendaya y San Juan de Luz proseguían el bloqueo del puerto de Bayona tras la finalización de la reunión del Comité Franco-Español de Pesquerías. Los pescadores de dichas embarcaciones estaban dispuestos a romper el acuerdo bilateral firmado por España y Francia, aunque eso ocasionase



graves enfrentamientos en alta mar. Alegaban que no habían agotado su cuota de anchoa.

Sin embargo, al día siguiente, 18 de marzo, todo volvía a la calma. Los arrastreros pelágicos



de Hendaya y San Juan de Luz desbloquearon el puerto de Bayona. Sus armadores habían aceptado las recomendaciones del Gobierno francés de parar de pescar anchoa entre el 20 de

marzo y el 1 de junio, recibiendo a cambio indemnizaciones.

Con ello la campaña de la anchoa de 1995 parece que será tranquila. La no coincidencia de los pesqueros pelágicos franceses con las embarcaciones de cerco cantábricas en el golfo de Vizcaya hará posible, por fin, y tras el triunfo del sentido común, una costera de la anchoa sin enfrentamientos entre embarcaciones con sistemas de pesca incompatibles.

Las volantas, otra vez motivo de posibles conflictos

La campaña del bonito se presenta, a diferencia de la de la anchoa, con la amenaza de enfrentamientos en alta mar entre pesqueros cantábricos y otros europeos. La causa es, como en años anteriores, el uso de redes de enmalle a la deriva, o volantas, para la pesca del atún blanco por parte de pesqueros franceses, británicos e irlandeses, la infracción de la legalidad en el uso de

dichas artes de pesca y la incompatibilidad de éstas con las artes tradicionales con las que faenan los pescadores cantábricos.

Según el reglamento vigente en la Unión Europea (UE), queda prohibida la utilización de redes de enmalle a la deriva cuya longitud supere los dos kilómetros y medio. Sin embargo, estudios realizados por biólogos franceses cifran en más de siete kilómetros la longitud media de las redes de volanta que utilizan barcos comunitarios.

A este respecto, el eurodiputado del Partido Nacionalista Vasco (PNV) Josu Jon Imaz ha solicitado a la comisaria de Pesca de la UE, Emma Bonino, la prohibición de las redes de enmalle a la deriva antes de que se inicie la campaña del bonito el próximo mes de julio. Según Josu Jon Imaz, la UE no dispone de medios suficientes para garantizar el respeto de la reglamentación vigente, y la solución definitiva a la denominada «guerra» del bonito, que se repite desde hace varios

años, llegaría con la prohibición definitiva de las volantas. Emma Bonino, por su parte, se mostró favorable a una prohibición escalonada de las volantas, que culminaría el 31 de diciembre de 1997, y a extremar el control sobre las flotas hasta entonces.

El 6 de abril, el Consejo de Ministros de Pesca de la UE, una vez analizado un nuevo informe científico, estimó que la reglamentación actual sobre volantas debe continuar en vigor. El informe científico considera que las redes de volanta de 2,5 kilómetros de longitud no son perjudiciales para los caladeros y que su utilización puede resultar rentable, lo cual es totalmente contradictorio con las conclusiones de un informe elaborado hace un año por la Comisión Europea a petición de la Presidencia de la UE.

En referencia a esto, el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, Juan María Urbietta, se mostró pesimista respecto a la posibilidad de que este año se prohíban las redes de volanta como solicitaba el Parlamento Europeo en diciembre del año pasado. Según el representante de la bajura guipuzcoana, «*es legal pescar con 2,5 kilómetros de volanta, pero pescarán con cinco, seis ó siete kilómetros*». Esto, en su opinión, hace pensar que en la próxima campaña del bonito se reproducirán los incidentes de otros años.

Por su parte, el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, Xabier Goirigolzarri, afirma que «*los ministros de Pesca han dejado las cosas como estaban, es decir, ir suprimiendo progresivamente las volantas hasta su desaparición total en diciembre de 1997. De esta forma se retrasa tres años la erradicación definitiva de estas artes, lo que supone una pérdida de tiempo y un intento equivocado de ser salomónico*». ■

**Roberto
RUIZ DE HUYDOBRO**

La ley de planta de los Tribunales afectó no sólo a los Tribunales civiles, también los Tribunales laborales se vieron afectados. En el plano de dependencia orgánica pasaron de depender del Ministerio de Trabajo a depender del Ministerio de Justicia. De ahí su cambio incluso de denominación. Anteriormente se llamaban Magistraturas y ahora se llaman, en primera instancia, Juzgados de lo Social.

EL RECURSO DE CASACION PARA LA UNIFICACION DE DOCTRINA

ESTA ley de planta, en lo que a los Tribunales laborales se refiere, suprimió el conocido y nombrado **Tribunal Central de Trabajo (TCT)**, y en la línea general de la reforma se crearon los **Tribunales Superiores de Justicia**, que en el ámbito de lo laboral se completó con la creación de las **Salas de lo Social** de dichos Tribunales Superiores de Justicia. Estas Salas de lo Social, en el caso de la de Madrid, absorbió la actividad que venía desarrollando el Tribunal Central de Trabajo. Y fue ésta quien sustituyó al Tribunal Central de Trabajo y resolvió los recursos pendientes ante dicho órgano.

A partir de ahora las resoluciones dictadas por los Juzgados de lo Social, su gran mayoría, van a ser recurribles en suplicación precisamente ante las Salas de lo Social de los respectivos Tribunales Superiores de Justicia, cada uno dentro de su ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, pues hay que tener en cuenta que se crearon tanto Tribunales Superiores de Justicia como Comunidades Autónomas existentes; es decir, diecisiete, aunque en algunas Comunidades se haya creado más de una Sala, como en Andalucía, por ejemplo, hasta un total de veintiuna.

De esta forma, había que instrumentalizar medios impugnatorios con competencia territorial a nivel nacional, dado que por medio del recurso de suplicación sólo se llegan a unificar los criterios interpreta-

tivos de los Juzgados de lo Social en una misma Comunidad Autónoma. Por este motivo, para impedir la dispersión jurisprudencial, entre esos 21 Tribunales Superiores de Justicia se instituye el **recurso de casación para la unificación de doctrina**.

La finalidad única de este recurso es conocer de las sentencias dictadas por las Salas de lo Social de los distintos Tribunales Superiores de Justicia que sean contradictorias con otras resoluciones judiciales de dichos Tribunales o que hayan sido dictadas por el propio Tribunal Supremo. Podría decirse que representa este recurso una forma de controlar y de mantener unidad de criterios ante casos idénticos o similares.

En esta línea, el órgano a quien se atribuyera el conocimiento de este recursos de casación para unificación de doctrina tenía que tener competencia en todo el territorio nacional, de ahí que la misma se haya atribuido al **Tribunal Supremo**, sin perjuicio del cometido ya atribuido al mismo. Por tanto, además del cometido atribuido al Tribunal Supremo y dentro de la unidad del poder judicial, dicho Tribunal Supremo conocerá de los recursos interpuestos en unificación de doctrina.

Así pues, nos encontramos ante un recurso extraordinario de casación por el que el Tribunal Supremo, competencia atribuida a su Sala Cuarta, conoce de las sentencias dictadas por las Salas de lo Social de los

Tribunales Superiores de Justicia con el fin de controlar la adecuación a Derecho del fallo emitido.

Visto lo anterior, hay que tener en cuenta que las sentencias pronunciadas en suplicación y que son impugnadas en casación para la unificación de doctrina no son firmes, por lo que sólo, en todo caso, procederá contra ellas la ejecución provisional. Puede decirse que así las cosas, el recurso de casación para la unificación de doctrina se convierte en un «tercer grado», quedando en



este orden de casos el recurso de suplicación como un «segundo grado».

Antecedentes de dicho recurso unificador

Los antecedentes más inmediatos los encontramos en el recurso regulado por la Ley de Enjuiciamiento Civil conocido como **recurso en interés de ley**, cuyo cometido principal es asegurar la unificación de doctrina legal. No obstante, y al hilo de lo ya mencionado, existe entre ambos una diferencia importante, mientras que el recurso en interés de ley no afecta a la resolución impugnada, dejando inamovible la situación jurídica particular creada por el fallo recurrido, el de unificación de doctrina sí afecta a las situaciones jurídicas creadas por la sentencia de suplicación recurrida en casa-

ción para unificación, de modo que la parte dispositiva de dicha resolución recurrida en casación puede verse alterada, dependiendo de que sea estimada o no la casación.

Otro antecedente cercano puede encontrarse en el recurso extraordinario de casación para la unificación de doctrina regulado en el orden contencioso-administrativo por la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

¿Quiénes pueden entablar dicho recurso de casación para la unificación de doctrina?

Podrá ser parte activa en la casación, o estará legitimado para interponerlo, quien haya sido parte en instancia y suplicación, pudiendo resultar perjudicado por la sentencia recurrida, y pasiva, quien habiendo sido parte en la instancia y casación ha obtenido la satisfacción de sus pretensiones.

A pesar de ello, y esto es una particularidad en esta modalidad de casación, el Ministerio Fiscal está legitimado para interponerlo con independencia de que haya sido o no parte en el proceso. Puede ser que, como ya hemos mencionado en el punto anterior, haya utilizado el legislador como referencia el recurso en interés de ley, si bien allí es el Ministerio Fiscal el único legitimado para interponerlo.

Resoluciones que son recurribles en esta casación unificadora: objeto del mismo.

Al hablar de resoluciones recurribles en casación para unificación de doctrina, inevitablemente debemos referirnos también a su objeto, pues ambas cosas van unidas intrínsecamente.

Son recurribles en casación para la unificación de doctrina las sentencias dictadas en suplicación por las Salas de lo Social de los Tribunales Superiores de Justicia; dicho esto, dicho recurso tiene por objeto, como ya hemos reseñado anteriormente, **la unificación de doctrina**, unificación de criterios interpretativos de las normas laborales respecto de sentencias dictadas por las Salas de lo Social de los Tribunales Superiores de Justicia que fueran contradictorias entre sí con las de otras Salas de dichos Tribunales superiores, o con sentencias del propio Tribunal Supremo.

La relación procesal para interponer el recurso de casación para la unificación de doctrina puede venir dada, bien respecto de los mismos litigantes, bien de otros diferentes que estén en idéntica o similar situación. En definitiva, se interpone en relación a hechos, fundamentos y pretensiones que en el fondo son idénticas pero que los Tribunales Superiores, o el Tribunal Supremo, han llegado a conclusiones o pronunciamientos distintos.

Plazo para interponerlo

La preparación o el anuncio del recurso de casación para la unificación de doctrina se hace mediante escrito, que irá dirigido a la Sala de lo Social del Tribunal Superior que haya dictado la sentencia de suplicación que se recurre.

Este escrito se presentará dentro de los diez días siguientes a la notificación de la sentencia que se desea recurrir, deberá ir firmado por abogado y podrá interponerlo cualquiera de las partes que estuvieron presentes en el proceso o el propio Ministerio Fiscal, como ya se ha indicado.

Recibido el escrito de preparación por la Sala de lo Social del Tribunal Superior correspondiente, este Tribunal dictará resolución por la que emplazará al recurrente ante la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, a fin de que comparezca y formalice el recurso anunciado y preparado en el plazo de **veinte días**, contados a partir de la fecha en la que recibió la diligencia del Tribunal Superior por la que se le emplaza y le pide que formalice el recurso anunciado.

Quien desee interponer recurso de casación para la unificación de doctrina y no tenga la condición de trabajador o heredero del mismo, deberá consignar la cantidad de **50.000 pesetas**. Además, si la sentencia recurrida contiene condena al pago de alguna cantidad, dicha suma deberá también ser ingresada o consignada, bien en metálico o mediante aval, en la cuenta correspondiente a nombre del Juzgado de lo Social de procedencia o de la Sala que dictó la sentencia que se desea recurrir.

Depósitos, ambos, que serán devueltos al recurrente o no, según sea el tenor del fallo de la sentencia dictada en casación para la unificación de doctrina. ■



Naufragios y caídas al mar

En el presente artículo se describen las situaciones y las actuaciones recomendables tanto en caso de caídas fortuitas al mar como cuando se produce un naufragio.

Sanidad a bordo

1. Traumatismo grave por caída. Es muy importante la posición de la persona al entrar en el agua. Si la persona no adopta una posición corporal «de seguridad» como: entrar verticalmente en el agua (de pie), con las piernas y pies juntos y la barbilla ligeramente flexionada sobre el cuello; cerrar la boca y hacer una inspiración profunda antes de entrar en el agua, tapándose la nariz con una mano y la boca con la otra, la posibilidad de sobrevivir es considerablemente menor.

La caída horizontal de plano sobre el agua puede hacer perder la consciencia y ocasionar ahogamiento inmediato.

El impacto brusco del cuerpo con el agua, si no se ha adoptado la posición de seguridad, puede producir lesiones y traumatismos sobre la parte donde se ha ocasionado el impacto, lo que origina una menor capacidad para la supervivencia.

La entrada brusca y violenta de agua por las fosas nasales y la boca puede provocar un paro cardíaco por efecto reflejo y la muerte por *asfixia*.

2. La causa más frecuente de muerte en los naufragios es el **ahogamiento** (encharcamiento de los pulmones); éste puede ocasionarse inmediatamente a la caída o tras un período del naufrago a flote. El tiempo de pervivencia en el agua depende de múltiples factores, como son las condiciones climatológicas, la temperatura del agua, la resistencia individual y la presencia de medios salvavidas (trajes de agua contra la hipotermia, flotadores, etc.).

3. La hipotermia es otra de las causas más frecuentes de muerte en los naufragos, ya que ocasiona reflejos fisiológicos inmediatos a nivel cardiovascular (aumento de la frecuencia cardíaca, hipertensión arterial y vasoconstricción periférica que abocan en casos graves al paro cardíaco) y respiratorio (respiración rápida y superficial, y sensación de ahogo por hiperpresión, con el resultado de la aspiración de agua hacia los pulmones). Secundariamente pueden aparecer calambres musculares y congelaciones.

Toda persona que caiga en aguas con temperatura inferior a los 15° C., sin ropas adecuadas, es difícil que sobreviva. La posibilidad de supervivencia en aguas con más de 21° C. está relacionada directamente con el estado físico y la fatiga. La caída en aguas con temperatura superior a los 33° C. no supone, en general, riesgo de hipotermia para el cuerpo humano.

La *hipotermia corporal* se produce cuando la persona no puede mantener el balance térmico de su cuerpo. En el agua el hombre pierde por conducción 25 veces más de calor que si estuviera en contacto con el aire.

La temperatura basal normal interna del organismo humano es de 37,5° C. Hipotermias corporales hasta 33° C. pueden considerarse seguras y no ponen en peligro inmediato la vida del sujeto. Hipotermias entre 33° C. y 24° C. precisan de reanimación asistida para salvar al individuo. Con hipotermias iguales o inferiores a 24° C. la muerte por fibrilación ventricular y paro cardíaco es casi inevitable.

Si la persona no lleva ninguna ropa, la temperatura superficial de la piel puede descender hasta 1° C. por encima de la del agua en un tiempo de dos a veinte minutos. Si viste ropas puede mantener su piel hasta 7° C. por encima de la del agua, y si lleva puestas ropas especiales de agua, la temperatura de la piel es como mínimo 12° C. superior a la del agua. Sin embargo, la importancia de la ropa es relativa cuando se compara con los efectos sobre la temperatura basal del organismo, que es la realmente importante.

La hipotermia corporal está relacionada directamente con la temperatura del agua y el tiempo de inmersión del sujeto. El tiempo estimado de supervivencia puede aproximarse a lo siguiente:

Supervivencia en horas	Temperatura del agua (°C)
Indefinida	>20
Menos de 12 horas	15-20
Menos de 6 horas	10-15
Menos de 3 horas	4-10
Menos de 1,30 horas	2-4
Menos de 45 minutos	<2



La velocidad del viento es también un agravante negativo para la supervivencia.

Además en la hipotermia existen una serie de *factores individuales* que deben considerarse, como:

- Factor personal (no puede medirse).
- Corpulencia. A mayor volumen más capacidad de supervivencia.
- Edad (los niños y los ancianos tienen peor funcionamiento de su mecanismo termorregulador).
- Grosor del pániculo adiposo de la persona (a mayor pániculo mayor resistencia al frío).



Actitud y comportamiento del náufrago:

1. Guardar la calma.
2. Nadar hacia los objetos flotantes (aros salvavidas, lanchas o balsas de salvamento).
3. Lanzar señales indicadoras de la posición para ser localizados por los rescatadores. No malgastar las fuerzas gritando auxilio.
4. Evitar en la medida de lo posible el contacto del cuerpo con el agua (disminuirá la pérdida de calor).
5. De no existir balsas ni botes de salvamento, pero sí *chaleco salvavidas*, seguir las siguientes instrucciones:

- Evitar aspirar agua por las vías respiratorias.

- Si el chaleco dispone de capucha, ponérsela para evitar la gran pérdida de calor que se produce por la cabeza.

- Adoptar una postura fetal (disminuye la pérdida de calor).

6. Si se ha caído al agua y además no se dispone de chaleco salvavidas, seguir estas instrucciones:

- Mantener, en la medida de lo posible, toda la cabeza fuera del agua.

- Adoptar una postura decúbito supino («hacerse el muerto»), ya que permite flotar con un mínimo esfuerzo.

- Mantenerse en posición vertical con leves movimientos de las extremidades para flotar.

7. En cualquiera de los dos casos anteriores *no nadar*, excepto en los siguientes casos:

- Para alejarse de algún peligro inminente (hélices, animales...).

- Para coger algún equipo salvavidas o subir a una embarcación de salvamento.

- Acercarse a una costa muy próxima.

Si se ha caído en aguas muy frías se evitará nadar también en las circunstancias anteriores.

Rescate y tratamiento de náufragos:

1. El rescate debe realizarse a la mayor brevedad posible.

2. Evaluar detenidamente el procedimiento de rescate (izada o extracción). Es conveniente que las

embarcaciones de rescate dispongan de escalas (mejor telescópica) que faciliten la subida a bordo de los náufragos. Un buen método de rescate es la utilización de una «red de rescate» o de «arneses», que permiten asegurar la izada del náufrago desde un helicóptero o una embarcación con un mínimo riesgo para todos.

3. Valorar el tiempo de permanencia que el náufrago lleva en el agua. El tránsito del rescatado del medio líquido al aéreo puede ocasionar una caída brusca de la presión arterial (por pérdida de presión hidrostática). Si la permanencia del náufrago ha sido corta, no ocasionará riesgo, pero sí lo representará si la inmersión ha sido prolongada.

4. Primeros auxilios del náufrago:

A) Técnicas de resucitación:

- Mantenerlo en posición horizontal, siempre con la cabeza más elevada que el cuerpo.

- Vigilar que respira. Mantener libres las vías aéreas superiores (boca y nariz).

- Realizar respiración artificial si lo precisa.

- Realizar masaje cardíaco si no se escuchan los latidos del corazón. ¡Cuidado! No realizarlo si el náufrago está hipotérmico, por el riesgo de provocarle un paro cardíaco por fibrilación ventricular.

- Si existe hipotermia (temperatura basal inferior a los 30° C.), realizar una ventilación pulmonar artificial de seis respiraciones/minuto.

B) Exploración y tratamiento general del náufrago:

- Quitarle la ropa mojada con cuidado.

- Buscar posibles lesiones (heridas, mordeduras, congelaciones, fracturas...).

- Prevenir la pérdida de calor corporal: envolverle en mantas, saco antihipotérmico u otros medios disponibles.

- Debe respirar aire templado. Si la hipotermia es grave, administrar una mezcla de aire enriquecido con oxígeno a una temperatura de 40° C.

- Si está consciente y es posible, una buena medida es darle un baño de agua caliente (comenzar con una

temperatura de 38° C. y elevarla progresivamente hasta los 42-44° C.). Mantener fuera del baño las piernas. La cabeza deberá estar siempre situada en un plano superior al del cuerpo y la víctima estará vigilada en todo momento por más de una persona. Cesar el baño cuando aparezca sudoración en la cabeza y cara.

- También puede dársele a beber líquidos calientes no alcohólicos.

- La elevación de la temperatura corporal es más rápida cuanto mayor es la hipotermia alcanzada. Vigilar constantemente la respiración, el pulso y la tensión arterial. La elevación más adecuada de la temperatura basal es de 0,5° C./hora.

- Acostar al náufrago inmediatamente tras los cuidados médicos. El traslado de un náufrago debe realizarse siempre en posición horizontal, ya que así se evita la aparición de complicaciones como el *shock* o el paro cardíaco.

- Trasladar al accidentado a la mayor brevedad posible a un centro médico para evitar posibles secuelas.

¡No hacer nunca!

1. Frotar la piel de una persona hipotérmica.
2. Dar de beber a un accidentado inconsciente.
3. Dar bebidas alcohólicas, medicamentos o estimulantes.
4. Dejar las ropas mojadas si la hipotermia es severa, hay signos de congelación o debe moverse al náufrago.

En cualquier operación de rescate los rescatadores deben llevar puesto siempre el chaleco salvavidas y, si es posible, cinturones de seguridad. ■

M. Teresa DE MIGUEL TARANCON
(Jefe del Servicio de Sanidad Marítima)

BIBLIOGRAFIA

— *Supervivencia en la mar.* Mari Segarre y González Pino.

Otro factor a tener en cuenta es el volumen del cuerpo expuesto al agua. A mayor volumen mayor pérdida térmica. Al agruparse varios individuos la pérdida de calor corporal también disminuye.

Las congelaciones producidas por permanencia en aguas frías suceden cuando la temperatura de la piel desciende por debajo de los -0,5° C. (el agua salada se congela por debajo de -2° C.). Al congelarse se obstruyen los vasos sanguíneos y una obstrucción mantenida de éstos puede ocasionar gangrena aséptica de las partes afectadas.

Te interesa
SABER

Agencias privadas de colocación

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha dado luz verde a las agencias privadas de colocación, que podrán intermediar en el mercado de trabajo sin ánimo de lucro.

Estas agencias, que ya estaban previstas en la normativa de la reforma del mercado de

trabajo, deberán tener autorización del INEM para poder operar. Dado que la aprobación del real decreto correspondiente se efectuó con este número de la revista cerrado, en una próxima edición daremos amplia información sobre el funcionamiento de estas agencias.

«Guía Internacional de Embarques 1995-96»

La empresa Iberia Ship Management (IBERMAN) acaba de hacer pública la primera edición de la *Guía Internacional de Embarques 1995-96*, que pretende ser un libro de referencia para todo aquel que desee encontrar un trabajo en el mar, ya sea marino profesional o aspire a un puesto en algún barco de pasaje o unidad de buceo en alta mar.

La parte esencial de la Guía la constituye una base de datos que da acceso a 3.600 armadores y agentes de todo el mundo que manejan unos 25.000 buques y en el que se detallan direcciones, jefes de personal, actividad, número de barcos manejados.

La base de datos está dividida en cinco secciones, cada una de las cuales agrupa a una clase distinta de armador: armadores propietarios de buques mercantes, armadores propietarios de buques tipo *off-shore*, armadores que operan buques de otros, armadores y agencias de embarque internacionales y armadores y agentes.

La Guía se abre con más de cien páginas dedicadas a ofrecer información práctica al marino que quiera embarcar.

La legislación laboral que le afecta, bien cuando está navegando o al regresar a tierra, cuestiones técnicas de uso diario en buques mercantes y un glosario de términos del negocio marítimo en inglés. También se incluyen listados de organizaciones marítimas internacionales y la dirección y actividad que desarrollan las más importantes de ellas. Todos los datos de la Guía están actualizados.

La primera edición en español de esta Guía viene a llenar un vacío en el campo de la información sobre las necesidades de tripulaciones de la Marina Mercante en todo el mundo. Los usuarios de la Guía podrán solicitar, de forma gratuita, información sobre las ofertas internacionales de trabajo a las oficinas de IBERMAN, al teléfono (981) 21 31 07, o dirigirse por escrito a IBERMAN, S. L., calle Cantón Pequeño, 26. 15003 La Coruña.

IBERMAN
Iberian Ship Management
Capitán J.L. Chicheri

3.600 DIRECCIONES PARA ENCONTRAR TRABAJO EN LA MAR

- Buques mercantes
- Buques de pasaje (hostelería)
- Remolcadores/supply
- Plataformas/offshore
- Yates motor y vela
- Salvamento
- Buceo
- Información: laboral y técnica

OFERTAS DE EMPLEO INTERNACIONAL
Incluye toda la información de la prensa especializada gratis y con sólo una llamada

GUÍA Internacional de Embarques 95-96

Líderes en motores y logística

Reparación de motores DEUTZ MWM

Mantenimiento

Piezas originales – Garantía de calidad

Know-how de fábrica



KHD DEUTZ SERVICE España S. A.
Service Center Vigo

Rua Coruña, 35 · 36208-Vigo

Tlf. 986 - 211 659 / 752 / 768 / 769

Fax. 986 - 211 758

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