

N.º 332 - OCTUBRE 1995

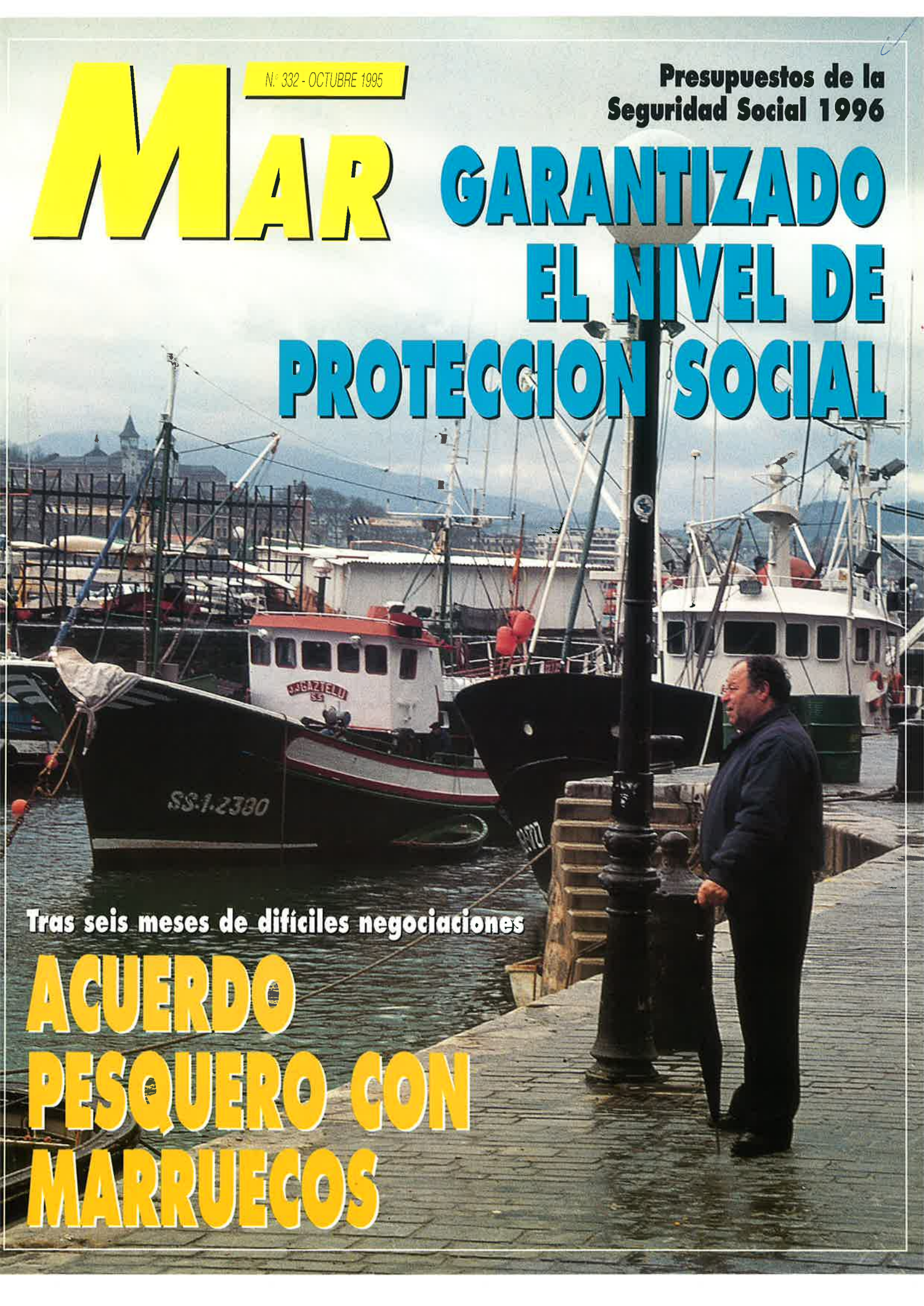
Presupuestos de la
Seguridad Social 1996

MAR

GARANTIZADO EL NIVEL DE PROTECCION SOCIAL

Tras seis meses de difíciles negociaciones

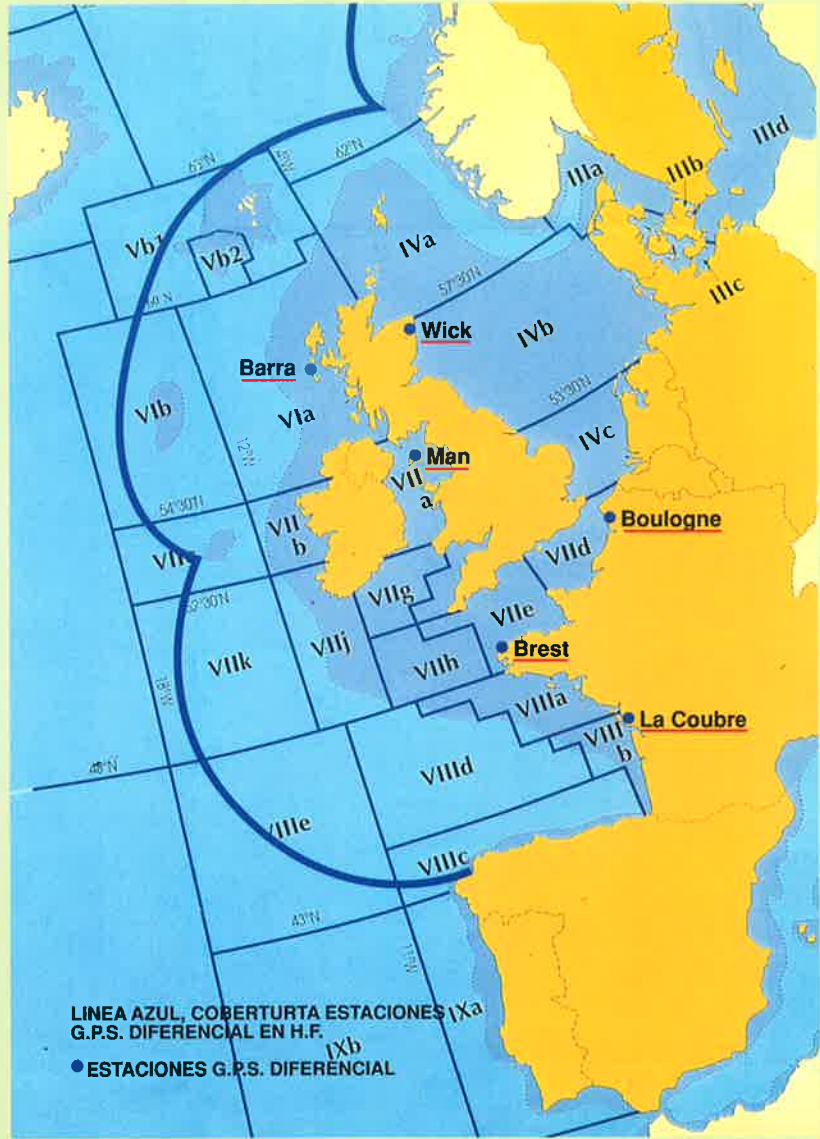
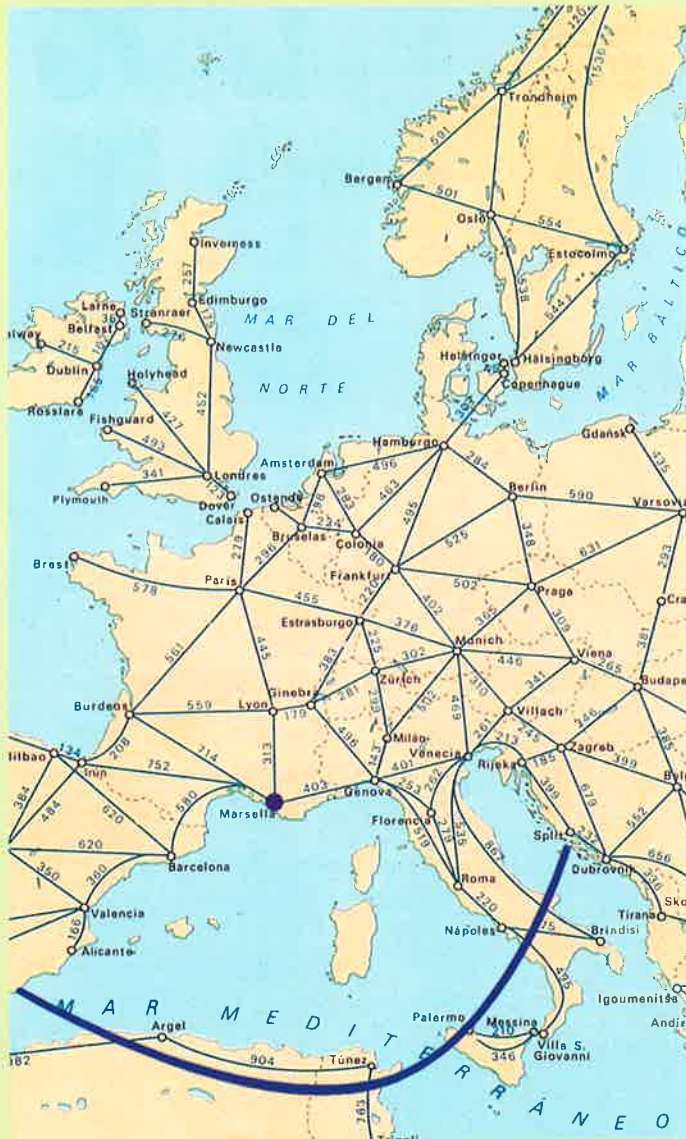
ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS





HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



COBERTURA G.P.S. DIFERENCIAL MEDITERRANEO

- ESTACIONES G.P.S. DIFERENCIAL EN H.F.

RECEPTOR G.P.S. DIFERENCIAL SERCEL
MODELO NR.51

- PRECISION DE LA POSICION EN MODO DIFERENCIAL, MENOR DE 5 METROS.
- PRECISION DE LA VELOCIDAD EN MODO DIFERENCIAL, MENOR DE 0,1 NUDOS.

COBERTURA G.P.S. DIFERENCIAL GRAN SOL



DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL



HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo Tel. y Fax: (942) 23 76 15 - 39008 SANTANDER
HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo 10 bajo Tel: (986) 43 51 55 Fax: (986) 22 40 44
Télex 83473 HMVE E. 36202 VIGO

HA sido éste un mes intenso. Con el sector marítimo-pesquero como eje de conflictos y, afortunadamente también, aunque no en los términos en que todos hubieran deseado, como escenario de acuerdos importantes.

La pesca ha sido protagonista durante los últimos seis meses de la actualidad general, consecuencia de la falta de un acuerdo para faenar en el caladero de Marruecos. Han sido unas negociaciones muy tensas, especialmente hasta el mes de agosto, debido a la total intransigencia de Marruecos que, finalmente, se avino a debatir sus propuestas solamente cuando Bruselas les dejó muy claro a los representantes de Rabat que no habría acuerdo de Asociación si no había también, y en paralelo, un compromiso razonable en pesca.

Hay acuerdo para volver a faenar en esas aguas. La Unión Europea ha hecho un esfuerzo importante en la reducción del TRB de esa flota y Marruecos ha tenido que rebajar ostensiblemente sus pretensiones y, en otros casos, tragarse sus propuestas. No es un acuerdo para estar triunfalistas. Ha sido un compromiso que permite a la mayor parte de la flota seguir adelante en su actividad, pero supone también una advertencia seria sobre la necesidad de reestructurar y reordenar flotas para que las mismas no tengan tanta dependencia, que sean cautivas de unas aguas determinadas.

Como en todos los acuerdos con Marruecos que se produjeron en los últimos

30 DIAS

Presupuestos y acuerdos

veinte años, la pesca ha vuelto a ser utilizada por el país norteafricano como moneda de cambio para abrir mercados en frutas, hortalizas o sardinas en conserva.

Un segundo acuerdo producido en las últimas semanas y que ponía también fin a un duro período de conflictividad en la calle, ha sido el del naval. Astilleros Españoles y los sindicatos firmaron un acuerdo sobre el plan estratégico de competitividad para el sector naval después de que los trabajadores hayan estado tres meses con protestas violentas en la calle. Se produce un plan de ajuste en el naval, pero no de la forma tan traumática y por decreto como se pretendía en un primer momento. Se ha reducido el número de prejubilaciones y tampoco se cierran a cal y canto las factorías andaluzas de Sevilla y Cádiz.

Finalmente, un tercer dato importante a tener en cuenta durante las últimas semanas ha sido la presen-

tación por el Gobierno del proyecto de los Presupuestos Generales del Estado. Por primera vez desde su llegada al Gobierno, la Administración socialista ha sufrido el rechazo de los mismos por el Parlamento.

Sin embargo, en el caso de la Seguridad Social, de acuerdo con los compromisos suscritos en su día con el resto de las fuerzas sociales y políticas, este rechazo no va a suponer ningún contratiempo. Las pensiones subirán desde el 1 de enero el 3,5 por 100 como mínimo, porcentaje igual a la inflación prevista, y con una cláusula de revisión si hubiera desvíos en ese período. Se trata de unos Presupuestos a través de los cuales se garantiza el mantenimiento del poder adquisitivo de todos sus beneficiarios, a la vez que contribuye a paliar el déficit público, uno de los objetivos prioritarios de la Administración.

Vidal MATÉ



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.

PAIS TELEFONO FAX

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"/> Envíeme 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	700 ptas

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS ATRASADOS, SEÑALE LOS QUE DESEA

Guía de Costas El siglo XVIII Guía de Las plazas Hª del Ferrocarril El Agua en España Historia 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 suscripciones: (91) 309 29 61.

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



32

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

El proyecto de los Presupuestos de la Seguridad Social garantiza el poder adquisitivo y contribuye a reducir el déficit.

12

PAZ EN EL SECTOR NAVAL

Tras varios meses de duras negociaciones y enfrentamientos, se logró un acuerdo en el naval.



6

ACUERDO CON MARRUECOS

Salvo modificaciones de última hora, Bruselas y Rabat lograron un acuerdo pesquero para cuatro años.

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:** Puigxuriguier, s/n - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-America, 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. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Solileza, 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.

Impreme: EGRAF. S. A. Polígono Industrial de Vallecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. NIPO: 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.

SU RATIFICACION POR LA UNION EUROPEA ESTA LIGADA AL ACUERDO DE

CERRADO EL ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS



Al cierre de este número, los ministros de Asuntos Exteriores de la Unión Europea deberían decidir definitivamente sobre la firma del acuerdo de Asociación con Marruecos que lleva aparejado la aceptación del acuerdo pesquero. Finalizadas las conversaciones en materia de pesca entre la Comisión de la Unión Europea y Marruecos, a última hora se produjeron, por sorpresa, las posiciones en contra de algunas concesiones agrícolas de Holanda, Bélgica y Alemania. En medios de la Administración se da por seguro que habrá luz verde para el acuerdo de Asociación y, con ello, la posibilidad de que la flota española pueda volver a faenar en esas aguas antes de fin de este mes. No se espera que las presiones de esos tres países puedan modificar los compromisos en materia de pesca alcanzados con las autoridades de Rabat.

AL término de más de medio año de conversaciones entre la Administración comunitaria y Marruecos, ambas delegaciones llegaron a un compromiso sobre el nuevo acuerdo pesquero. Rabat no impuso una buena parte de sus exigencias iniciales y la Comisión de la Unión Europea hubo de aumentar sus concesiones, especialmente en el campo financiero. Marruecos no consiguió sacar adelante lo

que prácticamente suponía el bloqueo para la mitad de la flota que opera en esas aguas, pero Bruselas y, concretamente, España, hubieron de hacer concesiones. Se trata de un acuerdo que ya ha provocado duras reacciones en el sector pesquero durante los más de seis meses que ha durado el paro y que sigue levantando las críticas en los mismos medios por considerar que no es bueno para España. Desde el Ministerio de Agricultura se considera, por su



parte, que se trata de un acuerdo equilibrado, al suponer concesiones por ambas partes y, de acuerdo con la evolución y el clima en que se han desarrollado en muchos momentos las negociaciones, positivo por diferentes motivos. En primer lugar, porque los recortes más importantes no se han producido en la flota más artesanal y con menos alternativas de otros caladeros. En segundo término, porque cuatro años de acuerdo son un período posiblemente suficiente para poner en marcha medidas para la reordenación de esta flota y evitar que mantenga la misma una total dependencia de este caladero.



El ministro de Agricultura, Luis Atienza, considera que no será traumático para el sector y que permitirá una reordenación de la flota.

Negociaciones difíciles

Las negociaciones para la firma de este acuerdo, que se iniciaron el pasado mes de abril, han constituido un camino difícil plagado de dificultades ante las posiciones totalmente intransigentes de la Administración de Rabat prácticamente hasta el pasado mes de agosto, período cuando terminó la sexta ronda negociadora. Los representantes de Ma-

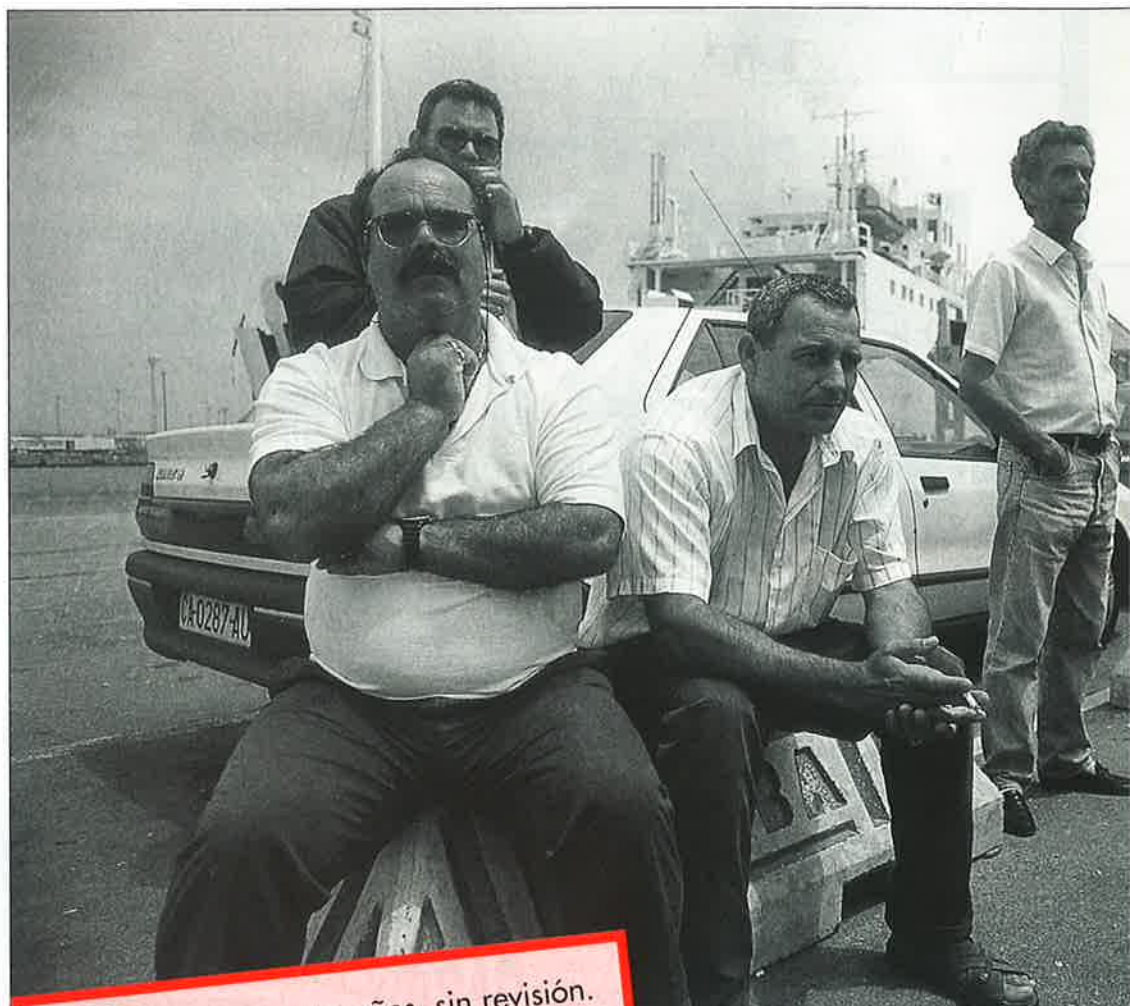
ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

ruecos dieron la impresión, hasta aquellas fechas, de que no tenían ningún ánimo negociador al plantear unas exigencias totalmente desorbitadas en todos los terrenos, que suponían prácticamente la eliminación de las flotas que operaban en aquellas aguas. Rabat era en aquel momento como un frontón sin ningún tipo de receptividad.

El cambio en esta actitud se produjo a partir del mes de agosto, tras el fracaso de la sexta ronda negociadora. Desde Rabat, vía indirecta, se intentaron apoyos a sus posiciones por parte de algunos Estados miembros con intereses económicos en el país norteafricano. La respuesta de la Unión Europea fue en alguna medida contundente, al cerrar filas con las posiciones españolas frente a Marruecos.

A pesar del mal clima y la falta de negociaciones que hubo hasta el mes de agosto, había razones suficientes para pensar que la intransigencia de Marruecos tenía los días contados ante la necesidad de llegar a un compromiso en el acuerdo de Asociación con la Unión Europea. España, con la presidencia comunitaria en sus manos, contó también con todo el apoyo de los países miembros para advertir a Marruecos que no habría acuerdo de Asociación si no se llegaba a un acuerdo en materia de pesca. La Conferencia Mediterránea, a celebrar a finales de este mes en Barcelona, era una cita obligada también para Hassan II, que no podría acudir a esa reunión con la flota española amarrada en sus puertos. Por otra parte, el país norteafricano también utiliza el acuerdo pesquero como un instrumento de cambio para apoyar su agricultura, algunas de cuyas campañas se inician en estos meses y para las cuales lleva años reclamando mejoras en el acceso al mercado comunitario.

En este contexto, en lugar de convocar una séptima ronda



- **Duración:** cuatro años, sin revisión.
- **Coste:** Unión Europea: 20.000 millones de pesetas anuales.
- **Paradas biológicas:** las mismas que en el acuerdo anterior.
- **Tripulantes:** ligero aumento, aunque no más de uno por barco sobre la situación actual.
- **Desembarcos en puertos de Marruecos:** solamente la flota de cefalópodos. El 25 por 100 el cuarto año.
- **Canon de armador:** aumento del 5 por 100 en cada uno de los tres últimos años del acuerdo.
- **Reducción media en TRB:** el 23 por 100.

negociadora para seguir con el espectáculo de los enfrentamientos, Marruecos y la Unión Europea tuvieron la buena idea de poner en marcha conversaciones en secreto con el fin de discutir en las mismas prácticamente todo el acuerdo y dejando la convocatoria oficial de la séptima ronda únicamente para el acto formal, cosa que se produjo a finales de septiembre.

Concesiones mutuas

El acuerdo final con Marruecos, en este momento todavía bajo la amenaza de algunas modificaciones y cuyo texto final publicaremos en el número siguiente de MAR, supone, en alguna medida, un punto intermedio entre las posiciones de Rabat y las defendidas por Bruselas, con especial peso de la Administración española. Cabe



Acuerdos de pesca entre la Unión Europea y Marruecos

Los tres cuadros, definitivos salvo modificaciones de última hora, reflejan las consecuencias del nuevo acuerdo para la flota que opera en el caladero de Marruecos.

El primero refleja su impacto en el primer año. El segundo, la situación al cuarto año, y el tercero, el promedio de los cuatro años.

Comparación del Acuerdo 95/99 con el Acuerdo 92/95

Modalidades de pesca	Acuerdo 1992-1995 Abril 94/Marzo 95	Acuerdo 1995-1999 95/96	Crecimiento o disminución (%)
Cerco Norte.....	1.032	1.300	25,97
Merluza negra.....	1.836	3.000	63,40
Artesanales.....	2.312	2.500	8,13
Cerco Sur.....	3.154	4.800	52,19
Palangre.....	6.766	6.766	0,00
Arrastre Norte.....	11.285	11.200	-0,75
Cefalopoderos.....	32.778	30.544	-6,82
Total TRB.....	59.163	60.110	1,60

Comparación del Acuerdo 95/99 con el Acuerdo 92/95

Modalidades de pesca	Acuerdo 1992-1995 Abril 94/Marzo 95	Acuerdo 1995-1999 98/99	Crecimiento o disminución (%)
Cerco Norte.....	1.032	1.300	25,97
Merluza negra.....	1.836	3.000	63,40
Artesanales.....	2.312	2.500	8,13
Cerco Sur.....	3.154	4.800	52,19
Palangre.....	6.766	5.413	-20,00
Arrastre Norte.....	11.285	8.200	-27,34
Cefalopoderos.....	32.778	19.920	-39,23
Total TRB.....	59.163	45.133	-23,71

Comparación del Acuerdo 95/99 con el Acuerdo 92/95

Modalidades de pesca	Acuerdo 1992-1995 Media anual mayo 92/marzo 95	Acuerdo 1995-1999 Media anual 95/99	Crecimiento o disminución (%)
Cerco Norte.....	838	1.300	55,13
Merluza negra.....	2.168	3.000	38,38
Artesanales.....	2.614	2.500	-4,36
Cerco Sur.....	3.072	4.800	56,25
Palangre.....	6.796	6.140	-9,65
Arrastre Norte.....	12.139	9.600	-20,92
Cefalopoderos.....	31.726	25.730	-18,90
Total TRB.....	59.353	53.070	-10,59

Cifras en toneladas de registro bruto (TRB). Fuente: MAPA.

señalar que en un primer momento las reivindicaciones de Rabat significaban prácticamente la eliminación de una parte muy importante de la flota, el encarecimiento al máximo de la actividad pesquera en aquellas aguas, la internacionalización de los trabajadores embarcados, las descargas en los puertos de Marruecos y la inseguridad sobre un caladero donde, además, se podía plantear nuevamente una revisión en dos años. Esos planteamientos de Marruecos han experimentado importantes rebajas muy positivas para la Administración, aunque para una parte del sector se siguen considerando insuficientes.

● **DURACION.** El nuevo acuerdo de pesca va a tener una duración de cuatro años desde el mismo momento en que los barcos se hagan a la mar. Es un

dato positivo si tenemos en cuenta que las pretensiones de Marruecos llegaron a posicionarse en los dos años y posteriormente en los tres años. Cabe señalar que en el acuerdo anterior, por cuatro años, figuraba ya una cláusula para su revisión y que, en los términos en que lo había planteado Rabat, suponía prácticamente un nuevo acuerdo.

En el sector se califica de insuficiente.

Los cuatro años dan estabilidad a las flotas al no tener una revisión intermedia. Es un punto positivo si se tiene en cuenta, además, que ya se han marcado los procesos para reducir la capacidad de pesca en aquellas aguas. Eso debe favorecer el proceso de reordenación de las flotas, al existir desde este mismo momento tiempo suficiente para la búsqueda de salidas.

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

● **COMPENSACIONES.** La Unión Europea contribuirá anualmente con una cantidad de 125 millones de ecus, unos 20.000 millones de pesetas. Esta cifra supone un aumento estimable respecto a los 102 millones de ecus del acuerdo anterior, que equivalían a unos 16.400 millones de pesetas. Rabat llegó a exigir 150 millones de ecus y Bruselas aumentó la cantidad a última hora. Marruecos ha logrado, además, que aumente también el canon a pagar por los armadores que, en principio, el primer año se mantiene estable, para aumentar un 5 por 100 en cada uno de los tres años siguientes.

● **PARADAS.** Marruecos, utilizando como pantalla las recomendaciones internacionales de las Naciones Unidas para la defensa de pesquerías responsables y la conservación de los caladeros con una actividad sostenible, puso sobre la mesa la parada biológica como una de sus principales reivindicaciones, proponiendo que las mismas pasaran a tres y hasta cuatro meses frente a los dos meses que hay en la actualidad.

La Administración comunitaria, con España a la cabeza, no puso ningún inconveniente a poner en marcha paradas biológicas más amplias siempre que las mismas estuvieran justificadas por el agotamiento o el peligro real de extinción de esos caladeros. Se propuso a Marruecos que una comisión internacional de expertos diera un informe sobre recursos con el compromiso de que sería asumido por Bruselas. Ese informe nunca se llegó a realizar al hacer oídos sordos Marruecos. Ello significaba que el recurso del agotamiento de los caladeros era simplemente una estrategia de Marruecos.

Con el nuevo acuerdo se mantienen las paradas biológicas tal como estaban en el acuerdo anterior.

● **TRIPULANTES.** Las reivindicaciones iniciales de Marruecos se han visto sensiblemente reducidas. En ningún caso aumentará el número de tripulantes por barco en más de una persona.

● **CEFALOPODEROS.** Ha sido la flota más afectada, en cuanto también era la flota donde había menos diferencia entre el tone-



laje de registro bruto (TRB) oficial y el que se estaba utilizando. Oficialmente el TRB era de 32.800 toneladas al mes de abril 94/marzo 95. Esa cifra se va a ver sensiblemente reduci-

da, para llegar al cuarto año con solamente 19.920 TRB. Es una caída de casi el 40 por 100, muy alta para esta flota, aunque lejos del 65 por 100 que llegaron a solicitar las autoridades de Rabat. A Marruecos, es evidente, le interesa la captura y la comercialización de los cefalópodos. Hay muchas empresas e intereses en juego ligados a la oligarquía de ese país. A Rabat le interesa, igualmente, que se descarguen esos productos en sus instalaciones, para lo que han logrado que, al término del acuerdo, el 25 por 100 de las capturas se descarguen en ese país. En el primer año no se descargará nada, el 12 por 100 en el segundo año y el 15 por 100 en el tercer año. La flota se halla compuesta actualmente por 151 barcos, una parte de los cuales deberán recolocarse en otras aguas. Las paradas serán en septiembre y octubre.

● **ARRASTRE.** Para la pesca de arrastre la reducción en el TRB es igualmente alta, llegando al término del cuarto año al 27,4 por 100, con un total de 213 barcos afectados. El TRB

MODALIDADES DE LA FLOTA ESPAÑOLA QUE FAENA EN EL CALADERO DE MARRUECOS

Modalidad	Arte	Especies	Puertos afectados
1. Arrastre Norte Camaroneros No camaroneros	Arrastre de fondo Arrastre de fondo	Gamba (80%) y cigala Merluza	Almería, Málaga Cádiz, Alicante
2. Cerco Norte	Cerco	Sardina (70%), boquerón y caballa	Barbate, Almería, Ceuta
3. Palangre	Palangre, red de enmalle fija y trasmallo	Merluza (90%), pargo, besugo, pez espada	Ribeira, La Guardia, Algeciras
4. Cefalópodos	Arrastre	Pulpo (90%), calamar, etcétera	Las Palmas, Puerto de Santa María, Cádiz (Armadores y tripulaciones gallegas)
5. Cerco Sur	Cerco	Sardina	Arrecife de Lanzarote
6. Artesanales	Cerco, línea de mano, caña y nasa	Corvina, congrio, espáridos, etc.	Las Palmas, Tenerife
7. Merluza negra	Arrastre	Merluza negra	Cádiz, Huelva
8. Atuneros	Caña y cerco para cebo vivo	Túnidos	Algeciras, Arrecife de Lanzarote, Tenerife



ta en el acuerdo es del 20 por 100, pasando de 6.766 a 5.413.

En otras pesquerías, los resultados, según los datos del Ministerio de Agricultura, son positivos para esas flotas al producirse un aumento en el TRB en relación con el que se estaba utilizando antes del nuevo acuerdo. Cabe señalar, en este sentido, que por el acuerdo anterior la flota española disponía de algo más de 71.000 TRB. Frente a estas cifras, los cuadros oficiales manejados por Agricultura hablan de solamente 59.163 TRB, para llegar a 1999 con 45.133 TRB.

Para las pesquerías de cerco Norte la parada biológica será en los meses de enero y febre-



pasará en este período de 11.285 a 8.200, y se unifican las pesquerías de gamba y merluza. Eso es un punto positivo en cuanto puede evitar los descartes actuales. Este año, debido al amarre de la flota, no hay parada biológica.

● **PALANGRE.** Se trata de una flota compuesta por 172 embarcaciones. Hay muchos barcos viejos en esta flota y es posible y necesaria su ordenación y mejora. La reducción de TRB previs-

ro, y en julio y agosto para la pesquería de cerco en el Sur.

El acuerdo supone, en conjunto, una reducción del 23 por 100 en el TRB de la flota que opera en el caladero de Marruecos, porcentaje que en medios de la Administración no se considera traumático, aunque se reconoce la necesidad de proceder ya desde este mismo momento a un proceso de reordenación de estas flotas. ■

Vidal MATÉ

Caladero por frutas, hortalizas y conservas

Moneda de cambio

Al igual que en los últimos años, el caladero marroquí ha sido utilizado, una vez más, como moneda de cambio a la hora de defender ante las autoridades comunitarias los intereses agrícolas o para la industria conservera de ese país.

Marruecos, aunque en realidad se trata de grupos inversores donde se mezclan empresas comunitarias con intereses de la oligarquía de ese país norteafricano, ha hecho una apuesta por una agricultura de la que esperan un comportamiento y unos niveles de competitividad iguales o superiores a los que se producen en la otra parte del Mediterráneo.

La Unión Europea constituye su principal mercado potencial para colocar sus producciones, que hasta el momento, aunque con un tratamiento preferencial, no han alcanzado los niveles de protección y las facilidades para el acceso al mercado que propugnan las autoridades de Rabat.

Tal como se esperaba, estas negociaciones han servido a Marruecos para poner sobre la mesa sus principales reivindicaciones, que fueron parcialmente asumidas por la Comisión repartiendo las cargas entre varios países.

Con la aplicación de este acuerdo Marruecos logra aumentar los contingentes y rebajar los precios de entrada para productos como naranja, mandarina o clementina, tomate, pepino, patata, flor cortada, calabacín, alcahofa y conservas de sardina.

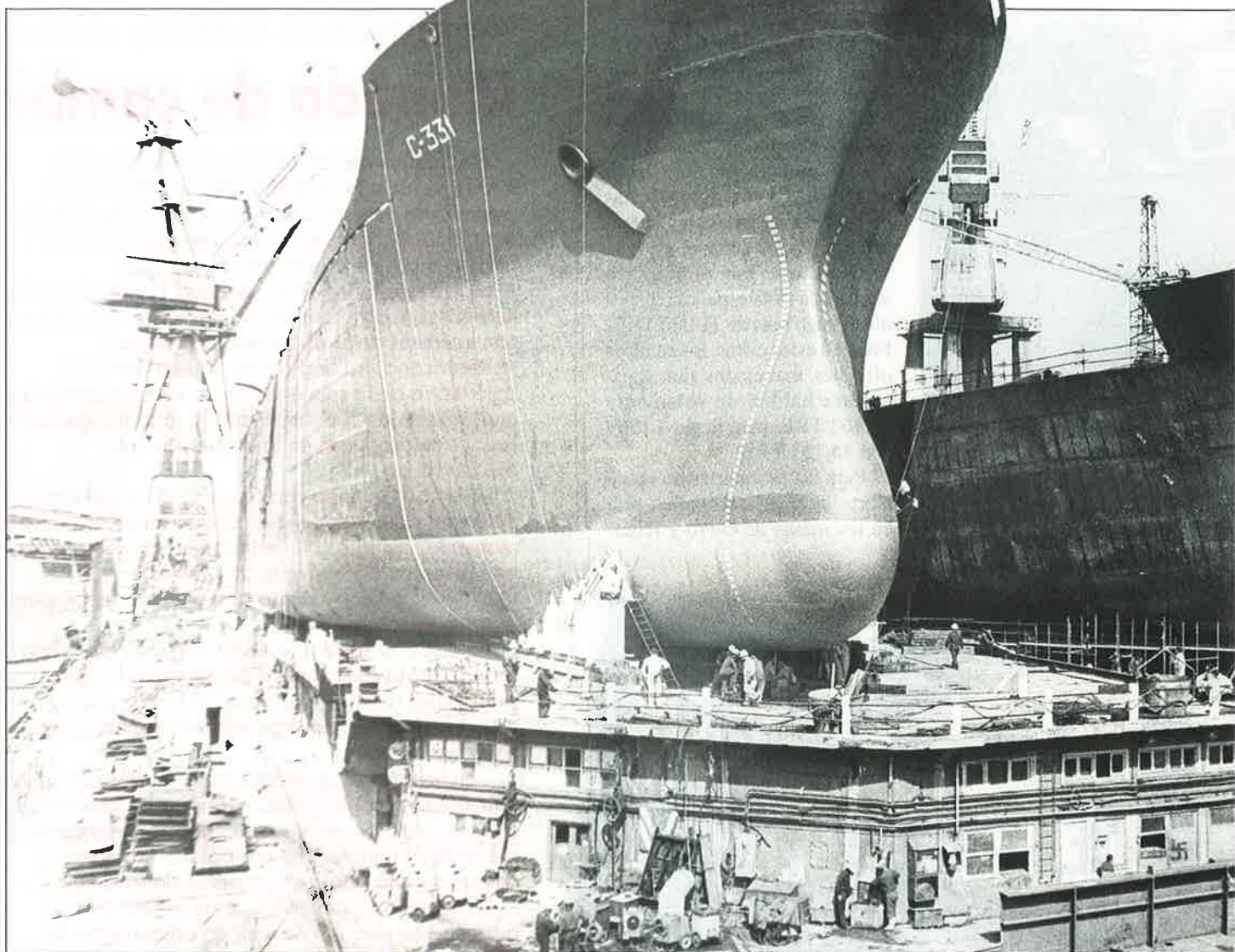
En líneas muy generales, esas concesiones agrícolas se podrían resumir en un aumento de contingentes para tomates, que pasan de 130.000 a 156.000 toneladas con reducción del precio de entrada y ampliación de las posibilidades para exportar a los meses de octubre y abril. En naranjas el contingente pasa de 296.800 a 340.000 toneladas, y en clementina de 123.000 a 150.000 toneladas. En otros productos, como patata, calabacín, pepino o flor cortada, los contingentes han sido más reducidos, lo cual no ha sido obstáculo para la protesta, hasta el punto de tratar de bloquear por este motivo el acuerdo de Asociación.

En sardinas, el acuerdo contempla la importación de 20.000 toneladas con arancel cero, frente al 5 por 100 que pagaban con anterioridad. Esta medida ha provocado el malestar de la industria conservera española, por considerar que ello puede suponer la eliminación de una parte de las empresas. En medios de la Administración se estima, por su parte, que no es un acuerdo lesivo para el sector nacional en cuanto la conserva de sardina grande de Marruecos no compite con la sardina española en conserva, que es de menor tamaño. ■

V. M.

LAS PLANTILLAS SOLO

SE REDU



ACUERDO EN ASTI

La Agencia Industrial del Estado y los sindicatos han llegado a un acuerdo sobre la reconversión naval, poniendo fin a casi tres meses de duras negociaciones en el conflicto de los astilleros. El plan, que en breve estudiará Bruselas, tiene como objetivo primordial alcanzar la rentabilidad en cada uno de los centros de la DCN en 1998. La reducción de plantilla se va a llevar a cabo mediante 3.850 prejubilaciones y 130 bajas incentivadas pactadas por ambas partes. De esta forma, el número de trabajadores de Astilleros

Españoles será de 6.150. En las prejubilaciones se garantiza el 76 por 100 del salario bruto, un periodo de congelación de dos años y posteriormente una revalorización del 2,5 por 100 anual hasta los sesenta y cinco años. Otro de los logros alcanzados es que los prejubilados se beneficiarán de la Ley de Industria; es decir, una vez que lleguen a la edad reglamentaria (sesenta y cinco años), recibirán la misma jubilación como si hubieran estado en activo. Con este nuevo plan no se cerrará ningún centro.

LAN CON PREJUBILACIONES Y BAJAS INCENTIVADAS



LEROS

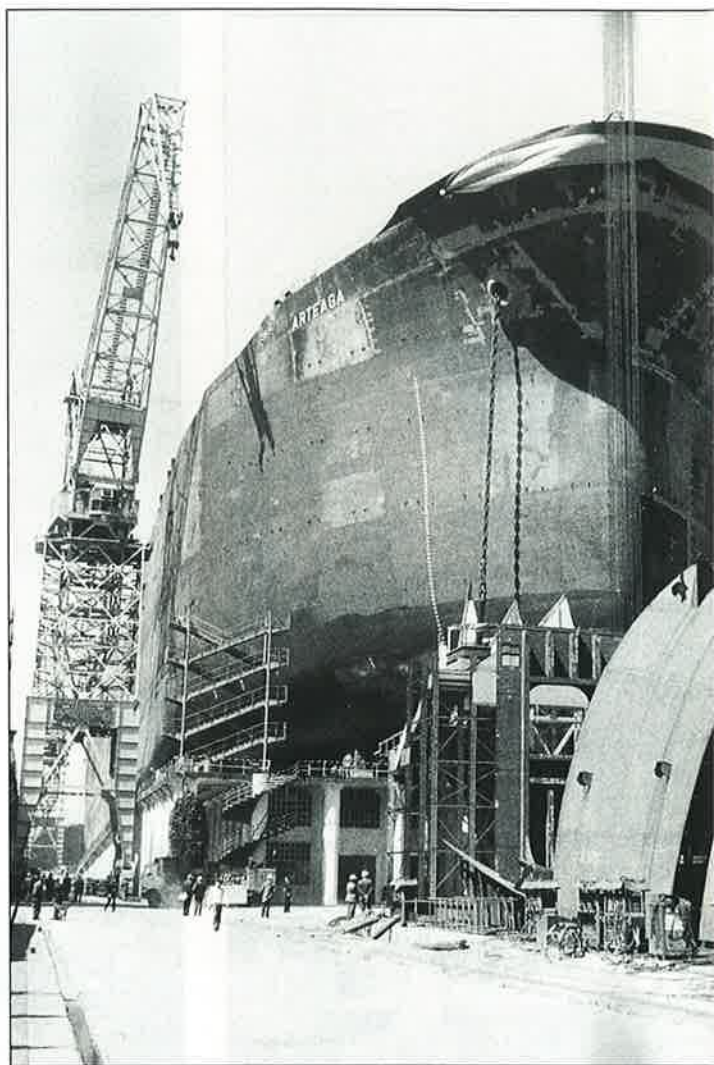
POR fin se alcanzó un acuerdo en el conflicto de los astilleros, aunque parece ser que ésta es la última oportunidad para poner fin a un ajuste que comenzó en 1984. El objetivo es alcanzar en 1998 la rentabilidad de cada uno de los centros de trabajo, ya que

Industria

disminuye los excedentes a 3.850 prejubilaciones y 130 bajas voluntarias, y no cerrará ni Cádiz ni Sevilla.

después de este año no podrán recibir aportaciones económicas del Estado.

El Plan Estratégico de Competitividad que en un principio presentó la DCN tenía varios apartados que los sindicatos no estaban dispuestos a admitir, lo que motivó innumerables movilizaciones y disturbios en diferentes



puntos de la Península en señal de protesta. Por un lado, no estaban dispuestos a que se cerrasen las instalaciones de Cádiz y Sevilla, y, por otro, consideraban imprescindible la aplicación de la Ley de Industria, por la cual, los prejubilados que hayan llegado a los sesenta y cinco años podrán recibir la misma prestación que si hubieran permanecido en activo. La aplicación de esta ley, que hasta ahora sólo se hizo en la reconversión siderúrgica, supone que el Estado y la empresa complementarán las cotizaciones a la Seguridad Social de los prejubilados hasta la edad de jubilación, con lo que éstos obtendrán en ese momento el mismo sueldo que si hubieran estado acti-

La aplicación de la ley de Industria sobre las jubilaciones, que supone que a partir de los sesenta y cinco años recibirán la misma pensión que si hubiesen estado en activo, era una condición imprescindible para los sindicatos.

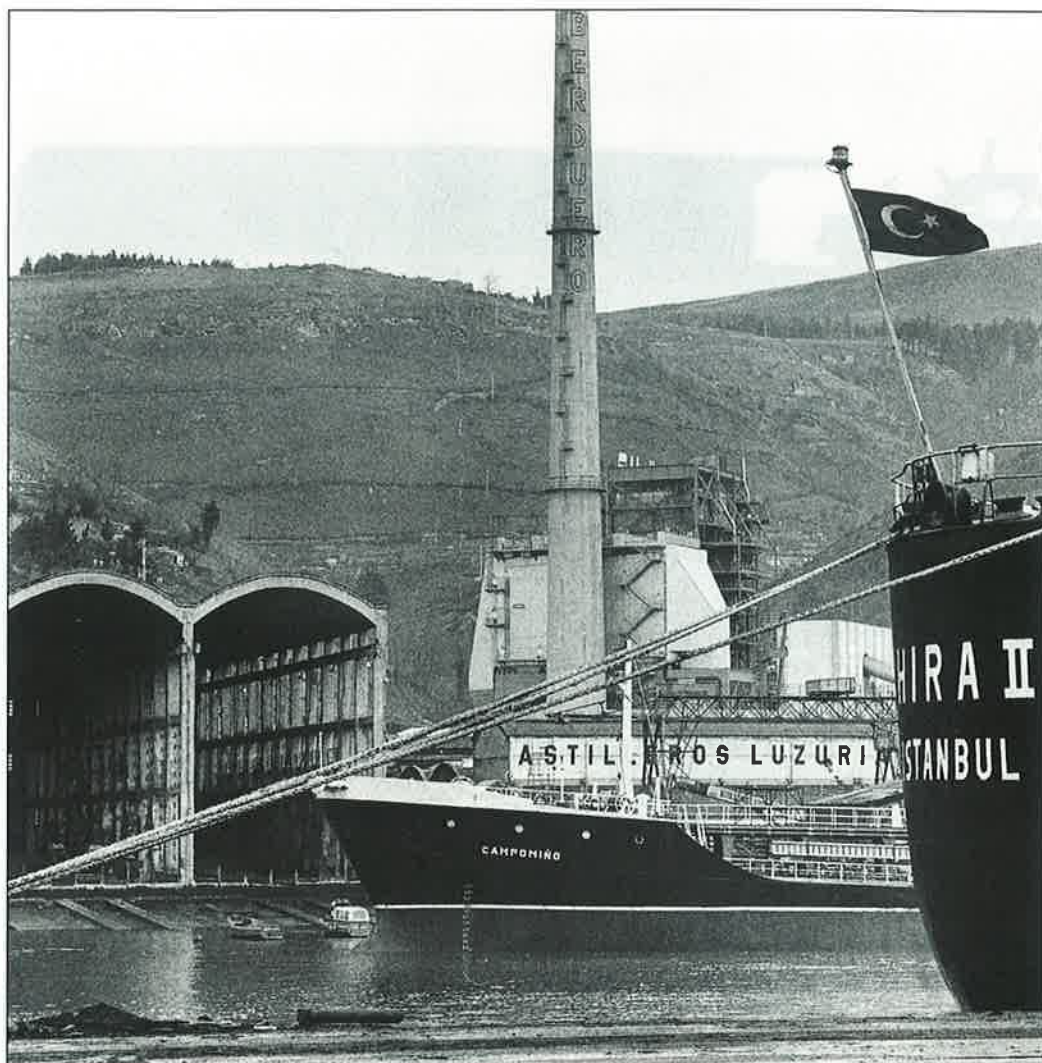
vos. El 60 por 100 del complemento lo aporta la empresa y el 40 por 100 restante lo aporta el Ministerio de Trabajo.

Los sindicatos han impuesto esta ley como condición

imprescindible para realizar el plan del sector naval. «A la larga es mucho más interesante para los trabajadores que el porcentaje ofrecido en la prejubilación.»

Plantilla joven

Los Astilleros Españoles se quedarán con una plantilla de 6.150 trabajadores, frente a los 10.010 que había. Esta reducción se ha hecho mediante 3.850 prejubilaciones y unas 130 bajas voluntarias, lo que supone un 38,5 por 100 de la plantilla. Los prejubilados obtendrán el 76 por 100 del salario bruto, con una congelación de dos años y una revalorización del 2,5 por 100. Además, uno de los logros fuertemente reivindicados por los sindicatos ha sido el que los prejubilados se podrán beneficiar de la Ley de Industria; es decir, que cuando lleguen a la edad reglamentaria (sesenta y cinco años) ob-



tendrán el mismo salario que si hubieran estado en activo.

Otro de los puntos que tanto UGT como CCOO han reseñado con gran interés, ya que era otra de sus principales reivindicaciones, es el rejuvenecimiento de las plantillas. La empresa se ha comprometido a crear hasta un máximo de 1.200 nuevos puestos de trabajo entre enero de 1999 y diciembre del 2000 si se cumplen los objetivos de rentabilidad previstos para 1998.

Ambos sindicatos mostraron su interés en que «con este acuerdo esperamos asegurar la supervivencia de los astilleros públicos y poner punto y final a la política de reconversión».

El Ministerio de Trabajo
pagará el 40 por 100 del
ajuste laboral y la empresa
pública el 60 por 100
restante.

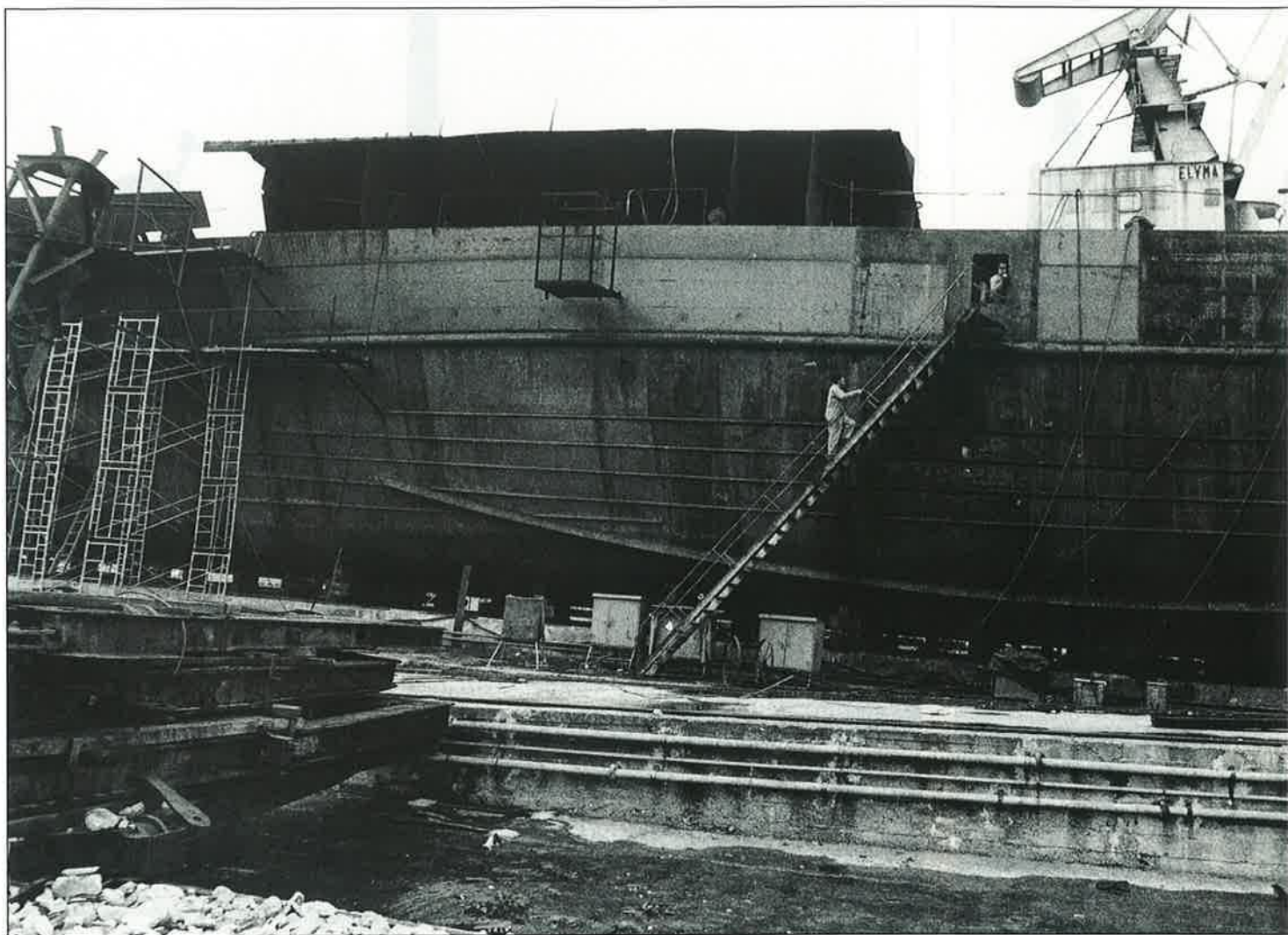
Desde CCOO se han mostrado muy satisfechos del acuerdo, ya que «el 99 por 100 de las reivindicaciones que hicimos las hemos conseguido y el objetivo no es otro que hacer rentable a los astilleros».

Según José Luis Gacio, de UGT, los planteamientos de la DCN han mejorado sustan-

cialmente y lo que se pretende es que la empresa obtenga beneficios a partir de 1998. Para Gacio, el punto más difícil de negociación ha sido no cerrar las instalaciones de Cádiz y Sevilla. «Es con el punto que estamos más contentos. La presión ha servido de mucho en este aspecto.»

Desde Astilleros Españoles, la valoración que hacen del acuerdo es que era necesario e imprescindible para la viabilidad de los astilleros. Según la empresa, este plan permite tres cosas: una dimensión adecuada de la plantilla, capitalización adecuada de la empresa, y crea condiciones oportunas para conseguir índices de productividad que hay que aumentar. «Esto será posible siempre que todos los que componen la empresa desarrollen estos programas y haya un incremento de productividad», dicen desde Astilleros Españoles.

Tal y como todas las partes manifiestan en el preacuerdo, el elevado grado de dificultad que supone alcanzar el objeti-



vo de la rentabilidad en 1998 hace imprescindible la participación e implicación de todos los agentes que integran la empresa: trabajadores, dirección y accionistas.

Centros abiertos

Otro de los compromisos fundamentales es mantener abiertos todos los centros de la empresa, incluidos Cádiz y Sevilla, y que desarrollarán sus actuales actividades. Se fijan como actividades prioritarias las nuevas construcciones en los astilleros de Puerto Real, Sevilla, Sestao, Juliana y Barreras; transformaciones para Cádiz y Astander; *off-shore* para Astano, y motores de dos tiempos para Manises. Las reparaciones quedan

Los trabajadores
que se acojan a la
prejubilación obtendrán el
76 por 100 del salario bruto,
con una congelación de dos años
y una actualización posterior
del 2,5 por 100.

como actividades complementarias en Cádiz, Astander y Astano.

El astillero de Cádiz permanecerá como unidad de negocio independiente, intensificando la colaboración, intercambiabilidad de recur-

sos humanos y complementariedad de instalaciones con el astillero de Puerto Real. El astillero de Sevilla intensificará las acciones comerciales, de programación, planificación de la producción y mejora de la productividad, flexi-

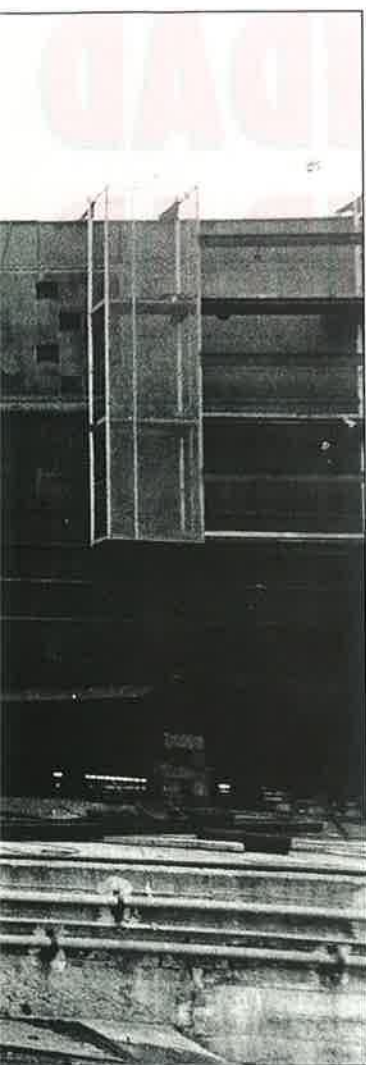
bilizándose la utilización de los recursos humanos.

Respecto a las plantillas de cada centro, se quedarán de la forma siguiente: Astano, 1.180; Juliana, 450; Barreras, 355; Sestao, 1.230; Astander, 292; Puerto Real, 1.390; Cádiz, 390; Sevilla, 364; Manises, 355, además de 114 entre los servicios centrales y el centro tecnológico.

Para alcanzar tales plantillas las prejubilaciones se realizarán así:

– En los astilleros de Sestao, Puerto Real, Sevilla y Santander, prejubilaciones de los nacidos hasta el año 1946 inclusive.

– En los astilleros de Juliana y Cádiz, así como en la Central Corporativa, prejubilaciones de los nacidos hasta el año 1945 inclusive.



Los trabajadores podrán ejercitar el derecho a la prejubilación el último día de 1998. En la fecha de comienzo de aplicación del programa de prejubilaciones se incorporarán al sistema de prejubilaciones los trabajadores que tengan cincuenta y cinco años o más. El resto de los trabajadores se irán incorporando a medida que cumplan cincuenta y cinco años.

El rejuvenecimiento de las plantillas, con la incorporación de un máximo de 1.200 personas entre enero de 1999 y diciembre del 2000, quedará condicionada en cada centro al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- Deberán haberse alcanzado en 1998 los objetivos de rentabilidad previstos en el

ACTIVIDADES PARA CADA CENTRO

	Prioritarias	Complementarias
PUERTO REAL	Nuevas construcciones	-
CADIZ	Transformaciones	Reparaciones
SEVILLA	Nuevas construcciones	-
SESTAO	Nuevas construcciones	-
ASTANDER	Transformaciones	Reparaciones
ASTANO	Off-shore	Reparaciones
JULIANA	Nuevas construcciones	-
BARRERAS	Nuevas construcciones	-
MANISES	Motores de dos tiempos	-

PLANTILLAS

	Núm. personas
ASTANO	1.180
JULIANA	450
BARRERAS	355
SESTAO	1.230
ASTANDER	292
PUERTO REAL	1.390
CADIZ	390
SEVILLA	364
MANISES	335
CENTRAL CORPORATIVA + C. TECNOL.	114

plan y expectativas de mantenimiento.

- Debera existir una carga de trabajo que justifique dichas incorporaciones.

- La dirección de la empresa decidirá la especialidad profesional de los incorporados, buscando mantener el equilibrio de plantilla en cada caso.

El resto de los sindicatos (ELA, CIG y CAT), que no han firmado el preacuerdo por el momento, podrán incorporarse en breve para la firma del acuerdo definitivo. ■

I. OTERO

EL FUTURO DEL SECTOR CONSERVERO: **CALIDAD Y COMPETITIVIDAD**

Representantes de la Administración pesquera y de la empresa privada coinciden en el diagnóstico al señalar la buena posición del sector conservero español de productos pesqueros ante los retos de un mercado sin barreras. La garantía del futuro pasa por la calidad de la producción, la adecuación a los requisitos de la demanda y la mejora de la competitividad en el mercado internacional.

ESAS son algunas de las conclusiones del Foro Internacional de la Conservación de Productos de la Pesca de Galicia, organizado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas (Anfaco), y el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca (Cecopesca), el pasado mes de septiembre en Vigo. El Foro abordó todos los aspectos que atañen a la industria de transformación de los productos de la pesca, en un análisis de conjunto en el que intervinieron cualificados expertos del ámbito empresarial y político procedentes de la UE, Marruecos y Estados Unidos. Las jornadas fueron inauguradas por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne, y clausuradas por el secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, José Loira. El primero expresó su confianza en que el sector conservero y de transformación de productos pesqueros pueda compensar las pérdidas de posibilidades de pesca en caladeros de terceros países y convertirse en una alternativa más real y efectiva. Loira recordó el incremento significativo del mercado observado desde la adhesión de



España a la CEE, hoy UE, así como el esfuerzo del sector por adaptarse a las nuevas circunstancias mejorando su competitividad, pese al camino que queda por recorrer en cuanto a mejora de la dimensión, estructura, nuevas tecnologías, investigación o abaratamiento de costes.

La política comercial de la pesca en el marco del GATT, las características, situación y necesidades de la industria de transformación de productos de pesca y acuicultura española, el mercado de los pescados blancos, el abastecimiento internacional de productos pesqueros como materia prima de la industria transformadora, los mercados actuales y los emergentes, el control de productos de la pesca y acuicultura de países extracomunitarios y los intercambios comunitarios son algunas de las cuestiones analizadas en el Foro, cuyo lema general implicaba la apuesta de futuro de los organizadores: «En el horizonte del siglo XXI».

Invertir en comercio

En términos generales se insistió en la necesidad de competir en el mercado internacional y en la importancia que en este aspecto tienen las compañías



mixtas. Asimismo se apuntó la relevancia creciente del segmento de elaborados, la mayor concentración empresarial en el sector conservero y el mejor aprovechamiento comercial de las posibilidades que ofrece el mercado comunitario. Los empresarios, por su parte, denunciaron la competencia desleal que suponen las importaciones de los países no comunitarios, obligados a un menor rigor en los baremos de producción. En este punto, la europarlamentaria popular Carmen Fraga aludió a los objetivos fijados por el GATT, «la plena utilización de los recursos mundiales, el crecimiento de la producción y el crecimiento del nivel de intercambio de todos los productos», para afirmar que «no será posible utilizar como armas indirectas

Carmen FRAGA

«No será posible utilizar como armas indirectas de proteccionismo las medidas de protección sanitarias o el principio de preferencia comunitaria.»

de proteccionismo las medidas de protección sanitaria o el principio de preferencia comunitaria». Es preciso admitir, insistió, que «hemos entrado en un mundo absolutamente libre, internacionalizado y competitivo, y los productos competidores nos van a entrar por todas partes». En consecuencia, la diversificación es la única manera de sobrevivir. Para ello es preciso revisar los hábitos de consumo y de producción, «invertir en comercio: en saber qué, cuándo, cómo y dónde quiere el consumidor, o el comprador, que no es necesariamente lo mismo».

Atomización y calidad

La secretaria general de Alimentación del MAPA, Regi-

«El sector conservero español tiene a su favor una producción de calidad reconocida, un carácter marcadamente exportador y una buena implantación en el mercado nacional.»

na Revilla, se refirió a los puntos débiles y las amenazas que penden sobre el sector conservero, así como a los aspectos que le son favorables. Entre los primeros, mencionó la atomización, la elevada exigencia de mano de obra y su excesiva concentración en pocos productos (sardinas, atún y mejillón), así como el escaso desarrollo y capitalización de la estructura comercial. A estos condicionantes habría que añadir la entrada en vigor de las normativas sanitarias sobre producción y comercialización de productos de la pesca, que obligará a inversiones que pueden comprometer la viabilidad de algunas empresas, la reducción de las cuotas de capturas en caladeros tradicionales de la flota española y, en general, las tensiones en el sector extractor de los productos costeros, que pueden repercutir desfavorablemente en la competitividad de las industrias de transformación de esos productos.

Por contra, el sector conservero español tiene a su favor una producción de calidad reconocida, un carácter marcadamente exportador y una buena implantación en el mercado nacional, el más importante de Europa, por otro lado. El reto que tiene ante sí, pues, es el de *«aprovechar su buena implantación en un gran mercado ávido de productos novedosos como es el español, las nuevas oportunidades de*

acceso al mercado europeo que ofrece nuestra integración en la Unión Europea y la apertura a los mercados del Este». En consecuencia, la búsqueda de la continua excelencia, la adecuación de los establecimientos a las exigencias de las normativas sanitarias comunitarias y el respeto al medio ambiente son requisitos mínimos imprescindibles para estar en el mercado.

En cuanto al comercio exterior, Begoña Cristeto, directora territorial y delegada del ICEX en Galicia, habló del crecimiento experimentado durante 1994 en la producción del sector conservero de pescado español, que fue de un 4 por 100 en valor respecto a 1993, superando los 105.000 millones de pesetas. Este dato concuerda con la recuperación de las ventas exteriores de un sector que desde sus orígenes mostró una fuerte vocación exportadora.

Recursos pesqueros

El secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, José Loira, aprovechó su paso por el Foro vigués para hacer un repaso al sector pesquero español señalando el desarrollo de la actividad pesquera en este siglo,



hasta el punto que en la actualidad la totalidad de los recursos pesqueros de interés en todos los océanos están sometidos a explotación. Bajo los criterios del nuevo Derecho del Mar, a partir de los años setenta los países ribereños han ido explotando en su propio beneficio los recursos existentes en sus aguas. Datos de FAO indican que en 1989 se alcanza el nivel máximo de capturas, con una producción que supera los 100 millones de toneladas, incluidas las 11.497 toneladas de producción acuícola. La sobreexplotación generalizada de los caladeros en estos últimos años ha dado lugar a descensos de producción no compensados con la producción de la acuicultura, pese a su incremento anual, en una media de un millón de toneladas por año. La producción pesquera mundial, sostenía Loira, parece haber alcanzado un tope, con tendencia a la baja si las pesquerías no se orientan hacia la conservación de los recursos.

En España, las capturas desembarcadas alcanzaron el millón y medio de toneladas durante los años sesenta y setenta; actualmente oscilan entre 1.100.000 y 1.300.000 toneladas. Una de las consecuencias de la adaptación del sector pesquero español al nuevo Derecho del Mar ha sido la reducción media del 20 por 100 en los desembarcos. Simultáneamente, los ajustes de flota promovidos mediante las ayudas del Estado han propiciado la creación de sociedades mixtas en terceros países, de manera que una parte de los desembarcos se han convertido en importaciones de productos pesqueros procedentes de esos países.

Así y todo, España ocupa el puesto 16 a nivel mundial en cuanto a volumen de capturas, mientras que por capacidad de flota (TRB) ocupa la novena posición. En los dos últimos años se ha apreciado un incremento del ratio Tm/TRB, supe-



rándose las dos toneladas por TRB. Las capturas de la flota española se orientan preferentemente hacia especies de alto valor comercial, y en tonelaje, se reparten proporcionalmente en capturas en aguas nacionales, internacionales y de terceros países. Este factor supone un elevado riesgo para la flota, sometida al albur de toda suerte de vaivenes de índole físico, socio-económico y político y el auténtico talón de Aquiles del sector pesquero, a pesar de la tendencia expansiva de la demanda.

En cuanto a la acuicultura nacional, la última década ha conocido un aumento muy notable en la producción de un corto número de especies: dorada, lubina, rodaballo, salmón, langostino, camarón, etcétera, arrojando un volumen de unas 200.000 toneladas/año, la mayor parte moluscos. La producción de alevines se ha estabilizado en 150-160 millones de individuos.

La acuicultura está llamada a ser, en opinión del secretario de Pesca, «una de las fuentes fundamentales de abastecimiento a nivel mundial, también en nuestro país».

La tendencia de la demanda internacional de productos pesqueros es de crecimiento

continuado. En cabeza del consumo aparecen países escandinavos como Islandia e Islas Feroe, seguidos de Japón y Portugal. España ocupa el octavo lugar, después de Noruega. El consumo medio es de 44 kilos por persona y año, con tendencia al alza, demandando nuevos

productos, especies desconocidas con anterioridad o sofisticadas elaboraciones. En el conjunto de la UE, el mercado español se caracteriza por su demanda cualitativa, que se traduce en mayor calidad y precios más altos.

Japón acapara una cuota importante del mercado internacional, seguido a distancia por Estados Unidos. España ocupa la tercera posición por el valor de sus importaciones y la decimo-sexta por las exportaciones. En los últimos años, el déficit de abastecimiento en productos de la pesca en el mercado español (diferencia entre importaciones y exportaciones) es de medio millón de toneladas. La tasa de cobertura ha pasado del 32 por 100 en 1993 al 39 por 100 en 1994. Aproximadamente el 30 por 100 de las importaciones proceden de Estados miembros de la UE, el 70 por 100 restante de terceros países. El 35 por 100 de las importaciones llega a través de sociedades mixtas.

Mirando al futuro, el reto es potenciar el sector pesquero, especialmente su faceta comercial y de transformación. El marco financiero está ya diseñado en el Plan Sectorial de Pesca, que prevé una dotación de 180.000 millones de pesetas. Unos fondos estructurales que habrán de ejecutar la iniciativa privada y las Administraciones autonómicas. El 20 por 100 de los fondos previstos en el Plan Sectorial están destinados a potenciar la comercialización y la transformación de los productos pesqueros. La tendencia internacional pasa por la integración de las tres fases: extractiva, transformadora y comercial. Loira aseguró que la consigna española es pesca responsable/comercio responsable. Es decir, que cualquier medida de conservación tenga su repercusión en la correspondiente normativa comercial, lo que equivale a que no pueda comercializarse aquello que no puede capturarse. ■

José LOIRA

**«Que no pueda
comercializarse
aquello
que no
puede capturarse.»**

Mery VARONA

Si las medidas se aprueban en noviembre,
estarian en vigor en 1996

La OMI endurecerá la seguridad en los 'ferrys'





La Asamblea de la Organización Marítima Internacional decidirá a finales de noviembre si aprueba las recomendaciones elaboradas por el panel de expertos, formado a raíz del hundimiento del «Estonia», para mejorar la seguridad de los ferrys. Para que las medidas que se adopten tengan aplicación de urgencia, se ha convocado seguidamente una Conferencia Internacional que se espera que ratifique la postura de la Asamblea. En caso de que las propuestas para aumentar la seguridad de los ro-ro, nuevos y existentes, sean aprobadas, estarían en vigor antes de un año.

A raíz del hundimiento del transbordador «Estonia», en septiembre de 1994, que provocó la muerte a más de 800 personas en las aguas del mar Báltico, se produjo una alarma internacional respecto a la seguridad de los ferrys. La Organización Marítima Internacional (OMI), que detectó la imperiosa necesidad de examinar detalladamente la seguridad de estos buques, nombró en la LXIV Sesión del Comité de Seguridad Marítima (MSC), celebrada en diciembre del año pasado, un panel de expertos para que revisaran las normas de seguridad marítima de los ferrys de pasajeros y vehículos.

Este panel, compuesto por profesionales de diversos países, entre los que hay un español, Carlos Arias, está trabajando en esta materia desde entonces. Desde su nacimiento, el panel se ha reunido en pleno cuatro veces, aunque la mayoría del trabajo se ha realizado por correspondencia o pequeñas reuniones debido al escaso tiempo del que disponen para presentar las conclusiones.

En un principio, concentraron sus esfuerzos en los buques de pasajeros ro-ro ya existentes, y cuando lo han considerado necesario han desarrollado propuestas para barcos nuevos. Aunque este grupo de expertos se formó tras el desastre del «Estonia», su trabajo no se ha restringido sólo a las áreas directamente conectadas a ese accidente, sino que se ha tenido en cuenta una amplia gama de cuestiones importantes.

Dos posturas diferentes

Entre las propuestas iniciales que han elaborado hay: pro-



Las principales recomendaciones afectan a la estabilidad de los buques, la estanqueidad de las puertas, los portones de acceso de vehículos en proa y popa y medidas generales de seguridad.

puestas para enmiendas para el SOLAS, SAR and STCW convenciones; propuestas para recomendaciones para que adopte la Asamblea o el MSC, y propuestas para futuros trabajos que realice la organización.

Algunas de las propuestas para buques existentes son bastante duras y pueden, incluso, dejar fuera de servicio a algunos barcos. «Dentro del panel hay dos tendencias. La de los países nórdicos e Inglaterra, que como utilizan muy a menudo el ferry, quieren aplicar las medidas en su forma más dura. Y la postura de los países mediterráneos, que pretenden que sean más suaves», señala Carlos Arias, miembro español del panel de expertos.

El panel de expertos, que está trabajando en esta materia desde diciembre de 1994, ha tenido en cuenta durante la elaboración de las recomendaciones el resultado de algunos trabajos de investigación realizados en numerosos países tras las consecuencias del desastre del «Estonia».

Uno de los puntos que más preocupa a los armadores y a todos los afectados por la puesta en marcha de estas medidas es el coste que va a suponer las modificaciones que deben realizarse en los buques. Según Carlos Arias, el coste para adecuar los ferrys en España puede oscilar entre el 5 y el 8 por 100, incluso llegar al 10 por 100 del valor de construcción del barco. El precio de un barco de estas características oscila entre 5.000 y 20.000 millones de pesetas.

Estos expertos han demostrado su preocupación ante la postura de conformidad de todos los implicados en este asunto, armadores, marineros, etcétera. Consideran que existe un sentimiento generalizado de que mientras se cumpla la normativa, no se puede o debe esperarse nada más. En su opinión, tanto armadores, astilleros y marineros deberían garantizar la máxima seguridad dentro de sus áreas de trabajo y responsabilidad.

Principales propuestas

Entre las propuestas que el panel de expertos ha realizado



Los expertos creen que muchos accidentes se pueden evitar no sólo con soluciones técnicas, sino con una buena formación de los marineros.

para su obligado cumplimiento destacan principalmente las relativas a la estabilidad del buque, la estanqueidad de las puertas, los portones de acceso de los vehículos en proa y popa, medidas generales de seguridad y precauciones en caso de incendio.

Hasta el momento, la estabilidad del barco sólo se estudiaba teniendo en cuenta una avería por el costado, pero no se había pensado que también entraba agua por la cubierta, tal y como sucedió con el «Estonia». «Ahora proponemos que sea de obligado cumplimiento estudiar la estabilidad del barco con un agujero en el costado y 0,5 metros de agua en la cubierta», dice Carlos Arias, miembro del panel de expertos.

Cuando los barcos tienen portalón de proa, hasta ahora sólo se exigía el portalón y una puerta estanca, pero se pretende añadir la obligación de incorporar una tercera barrera (una de las cosas



que provocó el hundimiento del «Estonia» es que saltó el portalón de proa, entró agua en cubierta y volcó el barco). En cuanto al portalón de popa, que también se puede perder o abrir, la propuesta que se hace es de exigir una segunda barrera.

Para poner en marcha estas medidas de seguridad, que de ser aprobadas entrarían en vigor antes de un año, el plazo que se da sería entre dos y ocho años para algunos barcos (dependiendo de la seguridad) y en algunos casos entre quince y veinte años.

Otra medida muy importante se refiere a los compartimentos estancos. «Cuando el barco transporte más de 250 pasajeros, se exigirá que el buque tenga dos compartimentos», afirma Carlos Arias, del panel de expertos de la OMI.

Otro de los puntos que se considera fundamental es que a los pasajeros se les tiene que controlar e informar. «Lo que no

se ha podido hacer—dice Carlos Arias— es establecer un idioma oficial y hemos decidido que se utilice la lengua del país en que esté abanderado el barco, y el idioma de la zona por donde viaja.»

También se dan recomendaciones muy importantes para la evacuación en caso de accidente. Una vez producido el naufragio, las personas tendrían que acudir a «los lugares de reunión» para recibir instrucciones de salvamento. Estos puntos de encuentro se han aumentado; también se ha incrementado el número de chalecos salvavidas; las balsas tienen que ser reversibles y todas tienen que llevar radio. De ser aprobadas estas medidas, también se harían mejoras en los caminos de evacuación, para que los pasajeros anden por los mamparos con más facilidad, rapidez y orden.

Se pretende establecer la obligación de colocar una caja



«El coste de las mejoras puede oscilar entre el 5 y el 8 por 100 del valor de construcción del barco, incluso llegar al 10 por 100, pero debemos apostar por la seguridad», dice el miembro español del panel.

negra para saber qué ha ocurrido en caso de siniestro; que haya una cubierta de rescate para que puedan acceder los helicópteros, y se reforzaría la seguridad de los equipos para que no se produjeran fallos.

Otra de las consideraciones que hace el panel de expertos se refiere a la mejora de la formación, que contribuye sustancialmente a mejorar la seguridad en general y la capacidad de la tripulación durante situaciones de emergencia. El panel considera que los accidentes no sólo se evitan con soluciones técnicas, sino que tiene la firme creencia de que una buena formación de los marineros evitaría muchos errores. Por tanto, además de las propuestas técnicas y de construcción, se propone mejorar la formación de los marineros.

El panel también discutió la influencia sobre la seguridad del abuso de drogas y alcohol. Opinan que estas son muy peligro-

sos para la seguridad, especialmente en situaciones de emergencia que requieren decisiones correctas y rápidas, y solicita una mayor atención respecto a estas sustancias.

Respecto a las comunicaciones externas, en situaciones de emergencia se considera importante que se manejen correctamente, y estos expertos son de la opinión de que al menos una persona se dedicará únicamente a las labores de radiocomunicación en casos de emergencia.

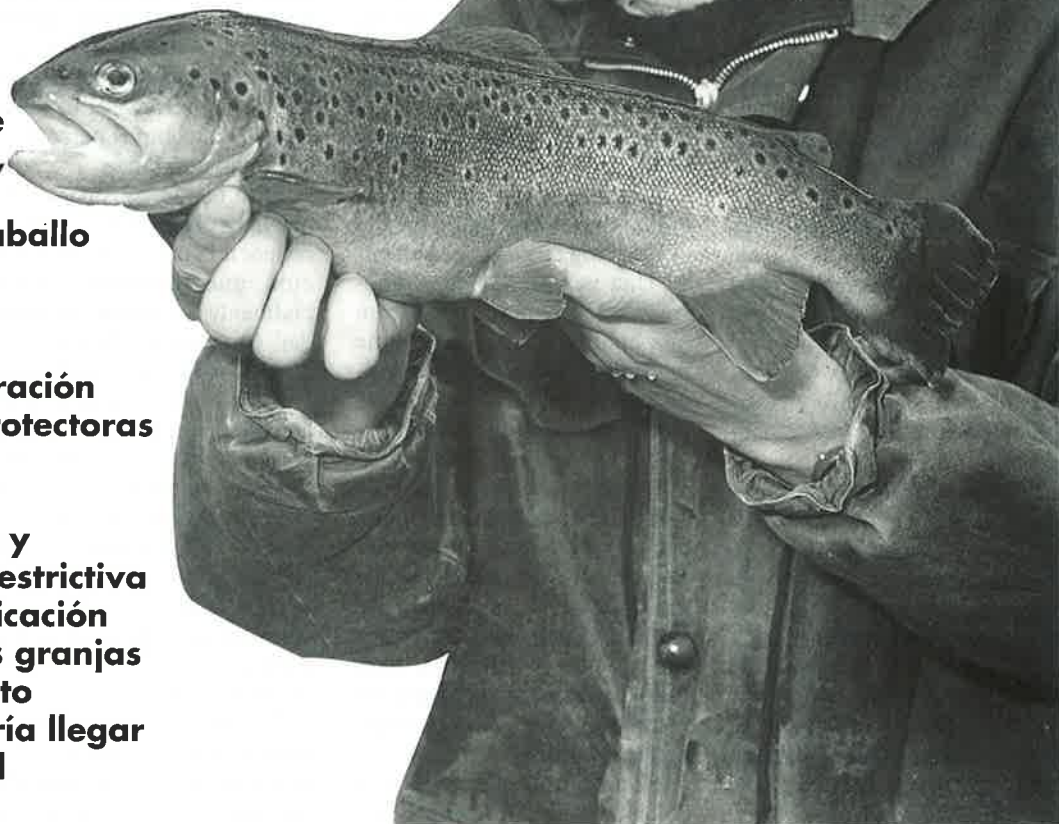
El peligro de fuego también ha sido contemplado, y aunque la seguridad de los buques de pasajeros respecto a peligro de incendio ha sido mejorada recientemente, el riesgo de que un fuego local se extienda se puede evitar con la instalación de un sistema de extinción de incendios local y automático. ■

Inés OTERO

El salmón

LA ESTRELLA DE LA ACUICULTURA ESPAÑOLA

El salmón de granja puede convertirse en la especie revelación de la acuicultura española, después del desarrollo de la dorada y del rodaballo en los últimos años. Las empresas gallegas productoras de salmón reclaman a la Administración autonómica medidas protectoras para este segmento de la acuicultura nacional. Un marco legal diáfano y una normativa menos restrictiva en lo que atañe a la ubicación y funcionamiento de las granjas favorecería el crecimiento de este sector, que podría llegar a cubrir la demanda del mercado interior.



EL mercado español consume anualmente unas 30.000 toneladas de salmón, procedentes en gran parte de las granjas noruegas. La tendencia apunta a un crecimiento de la demanda en torno al 10 por 100 anual. El cultivo de esta especie en España está todavía en fase experimental. El objetivo de producción previsto en el Plan Sectorial de Pesca hasta 1999 es de 4.600 toneladas anuales. Las siete granjas con autorización de la Xunta de Galicia —las competencias en materia de acuicultura han sido transferidas a las Comunidades Autónomas— tienen una capacidad para producir unas 2.400 toneladas. Pero es una estimación meramente teórica. La producción real es de poco más de la mitad, alrededor de 1.500 toneladas.

Se trata, además, de instalaciones que funcionan con licencia de carácter experimental otorgada al amparo del artículo 64 de la Ley de Pesca de Galicia. Están ubicadas en los polígonos designados expresamente por la Administración regional, por lo general en zonas ocupadas por bateas de mejillón. La Consejería de Pesca tramita otras solicitudes, que se otorgarán, también con carácter experimental, en número suficiente para cubrir el objetivo de producción.

En teoría, se podría rebasar este objetivo de las 4.600 toneladas, si bien la producción excedentaria no gozaría de las ayudas comunitarias previstas en el Plan Sectorial. Sin embargo, el criterio de la Secretaria

de Pesca es que toda la producción esté bajo financiación, para, de esta forma, poder competir en régimen de igualdad con el resto de los países europeos. Teniendo en cuenta que en los objetivos del Plan Sectorial de Pesca se persigue que la acuicultura cubra

los déficit de abastecimiento del mercado, así como la diversificación de la oferta de productos de la acuicultura si la demanda de mercado, como es el caso, así lo aconsejara, se podría aprobar una ampliación de producción en una determinada especie sin modificar la

cifra global de la producción acuícola, que es de 270.000 toneladas (240.000 autorizadas para mejillón y 29.839 para trucha arco iris).

Debate en profundidad

Juan Rodríguez, presidente de la recién creada Organización Gallega de Productores de Salmón Atlántico, afirma que el cultivo del salmón puede convertirse en una actividad muy rentable para Galicia, tanto desde el punto de vista económico como laboral, siempre que se establezcan unas condiciones de funcionamiento diferentes a las que rigen en la actualidad. *«Es necesario abordar un debate en profundidad sobre la acuicultura —propone— y aprovechar las excelentes condiciones que ofrece España. Sólo es preciso un*

poco de apoyo para que el cultivo del salmón genere una enorme riqueza y puestos de trabajo.»

De entrada, Rodríguez considera excesivo el *intervencionismo* por parte de la Administración autonómica, que fija los emplazamientos de las granjas, las concesiones de explotación y el período de vigencia de las mismas. Este es de tres años, prorrogables por dos más en el caso de las granjas experimentales, y de diez años, prorrogables hasta un máximo de treinta, para las concesiones de cultivos extensivos o intensivos. En este caso la adjudicación se hará por concurso, según se especifica en el Decreto 423/1993 de la Xunta de Galicia, aunque to-



Juan Rodríguez: «El cultivo de salmón puede convertirse en una actividad muy rentable para Galicia, tanto desde el punto de vista económico como laboral».

En Noruega el salmón necesita casi dos años para alcanzar la talla comercial, frente a los trece meses que precisa para adquirir el mismo peso en aguas gallegas.

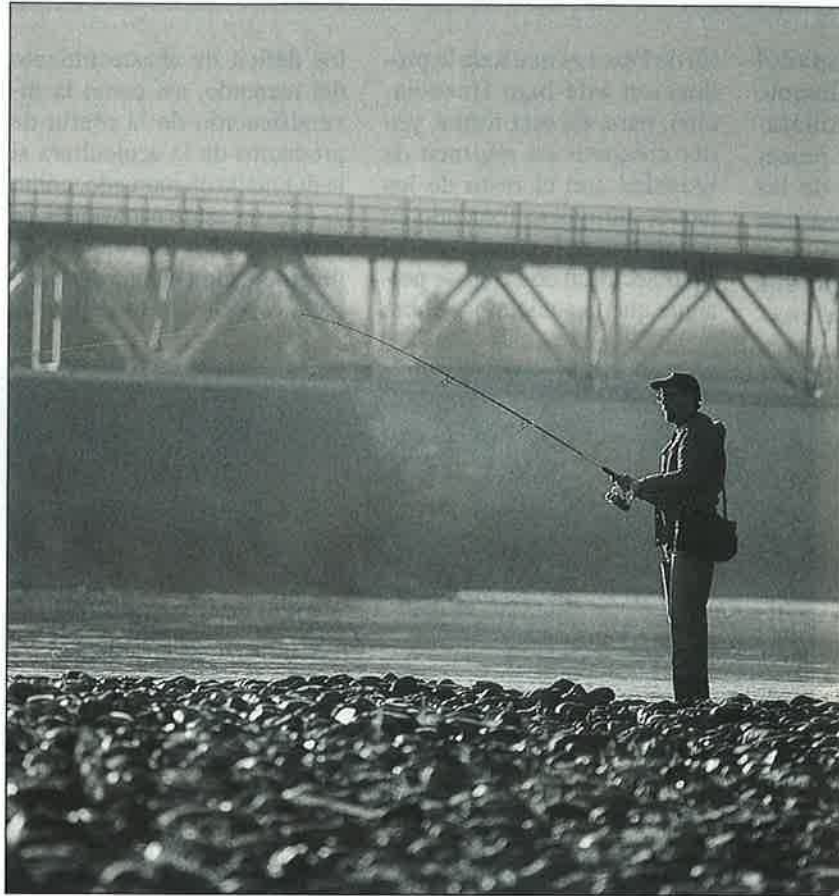
El salmón

davía no se ha dado a conocer un calendario de adjudicaciones.

«En ningún país del mundo se funciona tan rígidamente —señala el presidente—, sino que son las empresas las que deciden el lugar en que pretenden instalar las granjas y si obtienen la autorización se arriesgan a invertir.»

De hecho, los empresarios se quejan de que las zonas que les han sido designadas no siempre reúnen las condiciones adecuadas. «Las granjas no tienen por qué estar en el fondo de la ría, el salmón requiere zonas más abiertas, corriente, profundidad.» Rodríguez apunta el caso de algunas granjas próximas a bateas de mejillón en las que se han detectado problemas de vibriosis en los peces que, sin embargo, no se dan en jaulas ubicadas a cinco millas, en aguas más abiertas. «Hay zonas que no valen para el cultivo de salmón pero que pueden ser aprovechadas para la producción de rodaballo», concluye Rodríguez.

A pesar de estas dificultades, los empresarios son optimistas sobre las posibilidades industriales, dadas las excelentes condiciones de las aguas gallegas para el cultivo del salmón, que permiten acortar los períodos de engorde mejorando su competitividad. En Noruega el salmón de granja necesita casi dos años para alcanzar la talla comercial, unos tres kilos, frente a los trece meses que precisa para adquirir el mismo peso en aguas gallegas. Una prueba de esas posibilidades es que éste es el único sector de la acuicultura española en el que se ha introducido gente de la pesca. «En otros sectores de la acuicultura se han embarcado profesionales «románticos»: biólogos, veterinarios, con vocación ecologista pero sin mucho co-



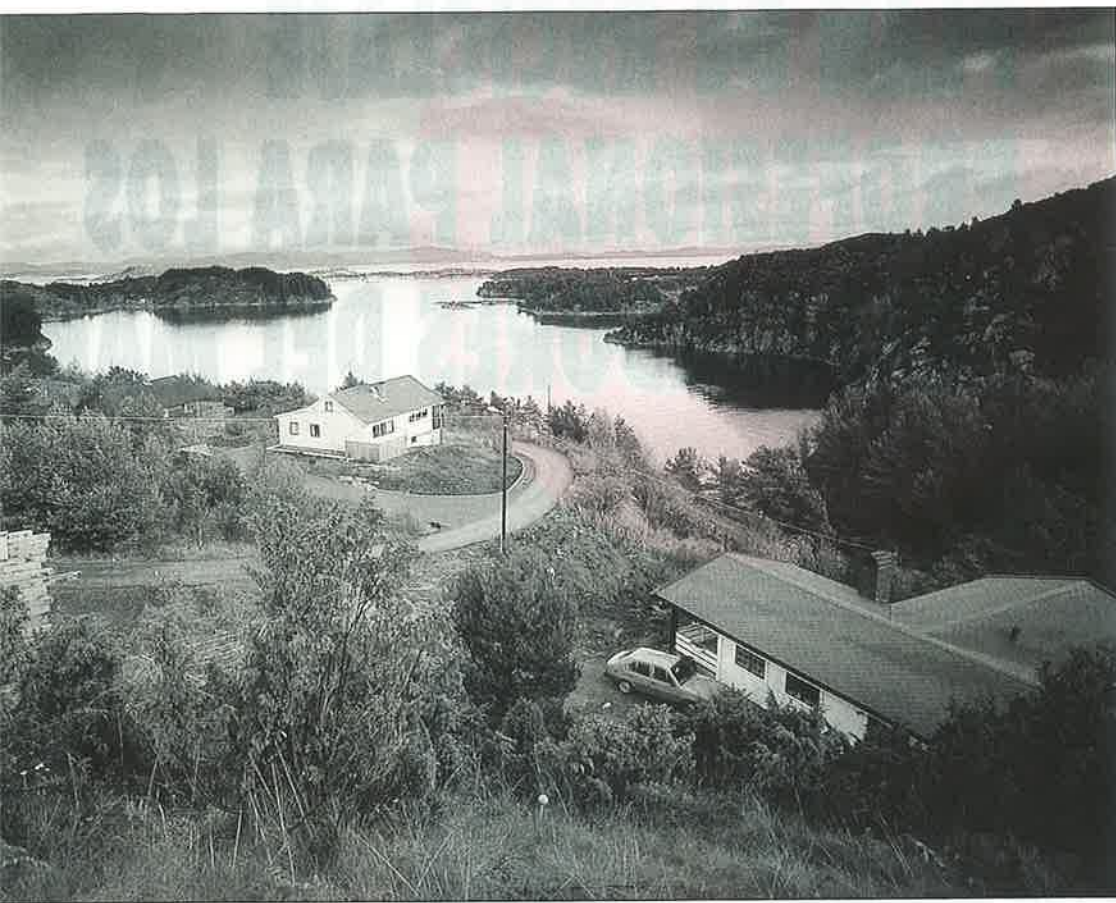
Un sector para ser líder

LA acuicultura industrial de peces tiene en España una experiencia de apenas una década. Hasta ahora la producción se centra en dos especies principales: la dorada, con granjas en el sur y este del litoral español y en Canarias, compartiendo a veces instalaciones con la cría de lubina, y el rodaballo, en las costas cantábricas y Galicia. Partiendo de la «cosecha» de 614 toneladas en 1986, la producción de peces marinos alcanzó en 1994 las 5.400 toneladas, con un crecimiento del 11 por 100 sobre el año anterior, el menor de los registrados en los últimos seis años. Esta modestia relativa de la producción acuícola podría incrementarse notablemente y convertirse en una industria de mayor calado. España, aseguran los expertos, tiene las condiciones para ser líder en este sector: ofrece un amplio litoral con espacios idóneos para el cultivo, tiene un mercado ya creado que demanda ávidamente los productos del mar y dispone de la tecnología adecuada.

El aluvión de granjas marinas surgidas en la década de los ochenta, al amparo de las facilidades crediticias del CDTI y las cuantiosas subvenciones concedidas por el

FEOGA, creó no poca confusión en un sector que se movía más sobre buenas intenciones que sobre una base empresarial sólida. La mayor parte de aquellas iniciativas no llegaron a cuajar, bien como consecuencia de errores de apreciación en una industria incipiente, bien por falta de solvencia económica, bien por ausencia de un proyecto empresarial riguroso. Tras la depuración inicial, se han salvado, y no sin dificultades, las pocas empresas que disponían de capital suficiente para aguantar la crisis y, además, fueron capaces de adaptarse sobre la marcha a las circunstancias concretas del mercado nacional.

A pesar de esta corta, y a veces dura, experiencia de la industria acuícola, España ha conseguido desarrollar una tecnología muy avanzada tanto en la construcción de jaulas como en la maquinaria para los cultivos marinos. Una de las empresas especializadas en la investigación en este área, Control y Renovación Electromecánica, S. A. (Corelsa), tiene instaladas más de 200 jaulas a lo largo del litoral español. Por lo común, la acuicultura se realiza en producción intensiva. En jaulas se obtienen



rendimientos de entre 15 a 20 kilos por metro cúbico. En cultivos semiintensivos —antiguas salinas o esteros— el rendimiento es de un pez por metro cúbico.

La exigencia de un marco legal que proteja el desarrollo del sector y que sea consecuente con el carácter primario de la actividad, con el mismo tratamiento que la ganadería o la pesca, es una constante entre los empresarios de granjas marinas, quienes piden que se haga un estudio de la legislación de aquellos países que han conseguido desarrollar adecuadamente su acuicultura, para luego adaptarlo a la realidad española. Así se recoge, entre otros numerosos documentos e intervenciones públicas, en la Memoria presentada por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (Apromar), en marzo de este mismo año. En este análisis sobre el presente y futuro de la acuicultura marina española, se alude a los criterios «frecuentemente divergentes de los distintos Ministerios y de todas aquellas agencias de la Administración (estatal y autonómica) con competencias relevantes (para la acuicultura)». El resultado global, insiste el informe, «se percibe más como un hostigamiento que como una actuación,

no ya de apoyo, sino tan siquiera neutral». Abundando en el mismo criterio, los productores de salmón reclaman de la Administración gallega que, cuando menos, «no pongan tantas trabas».

Otra de las reclamaciones de los empresarios, también dentro del marco legislativo, es que en la aplicación de la Ley de Costas, calificada como la mayor amenaza para el futuro de las granjas en el litoral marítimo, se respete la necesaria coordinación con la Ley de Cultivos Marinos, para evitar los graves perjuicios que la primera está ocasionando al sector por la inseguridad jurídica que se deriva del riesgo de expropiación de los terrenos en los que se ubican las granjas marinas. En esa línea, se pide insistentemente la modificación del Reglamento de dicha Ley (R. D. 1471/1989, de 1 de diciembre, «BOE» 297) y la eliminación del canon de ocupación previsto por el MOTMA.

Los empresarios reclaman, asimismo, voz y voto en el Plan Nacional de Ciencias Agrarias y, en todo caso, que los fondos destinados a investigación en acuicultura lo sean a temas propuestos por el sector. ■

M. V.

nocimiento empresarial. En el salmón se han introducido grupos de pescadores profesionales conocedores del sector que quieren hacer negocio, porque para que la acuicultura prospere ha de ser vista como una industria rentable, no como un asunto sentimental», explica el presidente de la Organización de Productores. «Estamos en los comienzos y habrán de pasar años hasta que se consoliden empresas importantes, pero Galicia puede producir salmón para cubrir el mercado interior», sostiene. En el capítulo laboral, la consolidación de una industria productora de salmón atlántico implicaría la creación de al menos 600 empleos directos y unos 3.000 indirectos.

Hasta el momento, los productores de salmón se surten de alevines de producción nacional o bien los importan de Irlanda y Escocia. La falta de garantías de permanencia desalienta las posibles inversiones de hatcherías.

Protección arancelaria

La altísima capacidad de producción de Noruega —200.000 toneladas al año, con una clara tendencia expansiva— suscita recelos entre los países europeos productores también de salmón. En este sentido, los empresarios gallegos han unido su voz a las de irlandeses y escoceses para reclamar de la UE mayor protección a la producción procedente de países comunitarios frente a las importaciones masivas de salmón noruego que, según reclaman, deberían estar sujetas a gravamen arancelario.

En Europa son productores de salmón atlántico: Irlanda —unas 65.000 toneladas anuales— y Escocia —alrededor de 30.000 toneladas. ■

Mery VARONA

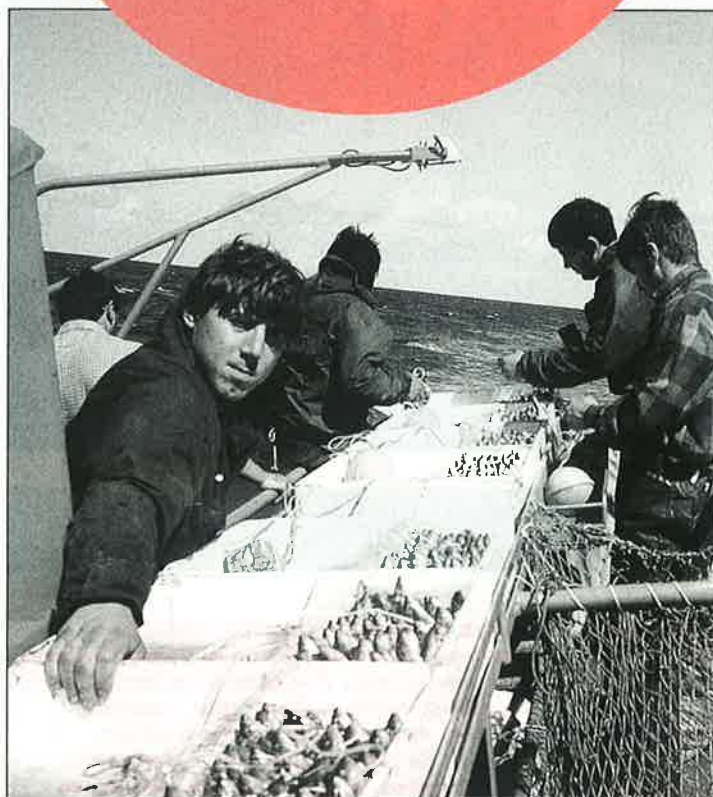
**Se utilizará
el centro
«Jovellanos»,
de Sasemar**

La Dirección General de Marina Mercante y el Fondo de Formación han suscrito un convenio de colaboración para desarrollar, durante los próximos cinco años, cursos de formación y reciclaje profesional de los trabajadores del mar.

EL convenio prevé que la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), y el Fondo de Formación complementen sus recursos y potencien sus actividades en lo que se refiere a la coordinación de medios humanos y materiales, definición de programas y actividades y la capacitación de recursos económicos. Ambas entidades colaborarán en la elaboración y presentación conjunta ante instituciones y organizaciones nacionales e internacionales de programas y planes de formación, proyectos de investigación y estudios tendentes a aportar soluciones a la problemática del sector marítimo tanto en el ámbito mercante como en el pesquero, por medio de la reconversión y reciclaje profesional de los trabajadores del mar y el acceso de éstos a las nuevas tecnologías. El acuerdo prestará atención particular a las acciones dirigidas a la preservación del medio ambiente, con especial énfasis en el entorno marino.

La Ley de Puertos y de la Marina Mercante confiere a la

PLAN DE RECICLAJE PROFESIONAL PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR



Dirección General de Marina Mercante la función de homologar la capacitación profesional de los trabajadores del mar, bien directamente o a través de organismos concertados. Por otra parte, la Orden de 31 de julio de 1992, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, establece como requisito imprescindible para el enrolamiento en los buques mercantes y pesqueros estar en posesión de la cualificación profesional en materia de lucha contra incendios y supervivencia en el mar. La ley

fija una entrada en vigor progresiva desde 1993 a 1997 de los distintos certificados que acreditan la preparación exigida, en función de los niveles de cualificación y del tonelaje de los barcos en que se opere. Por otra parte, la introducción de nuevas tecnologías en los buques mercantes y pesqueros y el desplazamiento de mano de obra en la flota española obligan a un reciclaje profesional de los trabajadores del mar, sea hacia nuevas tareas a bordo, sea en actividades en tierra.

Sasemar fue creada por la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, siéndole encomendada la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores. Para desarrollar estas funciones complementarias, singularmente la formación del personal que ha de atender los servicios, Sasemar gestiona el Centro «Jovellanos», ubicado en Veranes (Gijón), donde también se realizan actividades relacionadas con la lucha contra la contaminación, pruebas para la homologación de equipos, proyectos de investigación, etcétera.

El Fondo de Formación es una organización creada por el Fondo de Promoción de Empleo que, desde 1985, viene realizando programas para la reinserción de trabajadores sometidos a procesos de reconversión, ofreciendo servicios de capacitación, motivación, reciclaje e inserción. Opera en toda España y sus actividades abarcan desde la cualificación básica para el empleo hasta las nuevas tecnologías, pasando por la promoción de emprendedores, así como acciones para el desarrollo local. ■

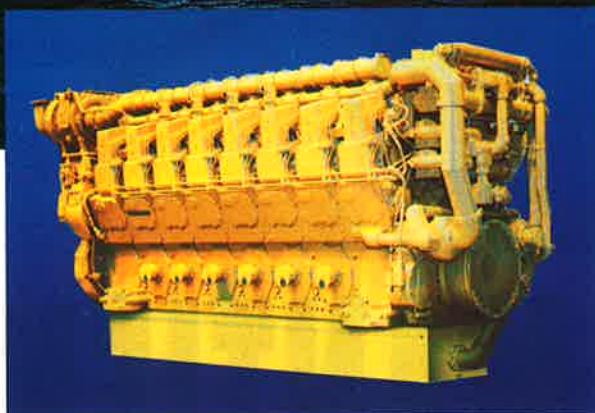
M. V.

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.



COMPROMISO DE CONTINUIDAD



PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

1 9 9 6



SE MANTIENE EL NIVEL DE PROTECCION SOCIAL



El Presupuesto de la Seguridad Social para 1996 se eleva a 11,54 billones de pesetas, 650.703 millones más que en el año anterior, lo que representa un incremento sobre 1995 del 6 por 100, ligeramente inferior al previsto para el PIB. Los gastos de pensiones ascienden a 6,87 billones de pesetas, cifra que supone un incremento de 479.512 millones, el 7,5 por 100 más que en 1995. Estas cifras se contienen en el Proyecto que ha presentado el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, para quien estos Presupuestos están basados en la «solidaridad entre generaciones distintas y territorios diferentes y en un sistema de reparto que hoy, como ayer y mañana, es el más adecuado y el menos costoso».

El ministro confía en que estos Presupuestos puedan salir adelante en el Congreso de los Diputados, apelando a la coherencia política y al consenso que se consiguió entre los distintos grupos parlamentarios para rubricar el Pacto de Toledo, en el que se sentaron las bases sobre las que habría que irse acomodando el actual sistema de Seguridad Social a los nuevos tiempos para garantizar su futuro. De no salir adelante los Presupuestos Generales del Estado, el titular de Trabajo adelantó que habría una prórroga de los actuales a través de un decreto-ley, y en él se contendría el objetivo de mantener el poder adquisitivo de las pensiones, «ya que -dijo- el debate político no debe interferir en la renta de los pensionistas».

EL titular de Trabajo y Seguridad Social quiso dejar bien claro que «*el actual sistema de Seguridad Social ha sido viable en el pasado, lo es en el presente y cuenta, además, con las bases necesarias para asegurar un futuro sólido y estable. Y lo mismo que ha sido capaz de adaptarse a cada tiempo, habrá que ir adaptando a los nuevos tiempos todo lo que es el entramado de la protección social.*»

Para Griñán, los Presupuestos de la Seguridad Social para 1996 son la prueba fehaciente y la confirmación de todo ello, de la solidez del sistema público de la Seguridad Social y también de la solvencia del modelo de reparto gestionado desde el rigor, desde la transparencia y desde la responsabilidad.

También destacó el ministro que estos Presupuestos caminan por la senda marcada por todas las fuerzas políticas en su aprobación parlamentaria del denominado Pacto de Toledo, que pone las bases sobre las que ha de reformarse la Seguridad Social en el futuro para seguir siendo viable. En este sentido, el titular de Trabajo y Seguridad Social remarcó tres características de estos Presupuestos que vienen a desarrollar otros tantos puntos o recomendaciones contenidas en el Pacto de Toledo:

- Mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones (recomendación número 11).
- Mejora de la gestión (recomendación número 13).
- Separación y clarificación de las fuentes de financiación (recomendación número 14).

Según ha explicado el ministro, los Presupuestos de 1996 contemplan el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones, que serán revalorizadas en igual medida que suba el coste de la vida, y se reconocerá y pagará a cada



PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

1 9 9 6

pensionista las desviaciones de la inflación que se produzcan en 1995, consolidándose esa desviación en la base de la pensión y a partir de esa cantidad se hará la revalorización del 3,5 por 100, que es la previsión de inflación para 1996. (Esta cantidad complementaria, en caso de que hubiera desviación de la inflación prevista, se calcula de noviembre a noviembre.) Así pues, con esta inclusión en los Presupuestos del mantenimiento del poder adquisitivo de todos los pensionistas



para 1996, no sólo se cumple el punto 11 del Pacto de Toledo, sino que se cumple también el acuerdo firmado el pasado año entre el Gobierno, los sindicatos mayoritarios CC OO y UGT y la Unión Democrática de Pensionistas.

Otra de las características de estos Presupuestos es que contribuyen al objetivo común y prioritario de la sociedad española de reducir el déficit público, rebajando los gastos de gestión con respecto a años anteriores. Según el ministro de Trabajo, esto ha sido posible merced a varios factores, entre los que ha destacado la reducción de las prestaciones por desempleo, al aumentar el número de personas que han encontrado trabajo, y al avance experimentado en la lucha contra el fraude. En este sentido, recordó la reorganización que se ha llevado a cabo en las prestaciones por incapacidad temporal e invalidez, que han reducido considerablemente las tasas de aumento de estas contingencias, pasando de un 20 por 100 de crecimiento en 1990 a un -4 por 100 en el presente año.

También recordó el ministro en este apartado que los gastos de gestión de la Seguridad Social se han ido reduciendo progresivamente, de manera que para el próximo ejercicio representarán menos de un 1 por 100 del total del Presupuesto de la Seguridad Social, significando un «orgullo de gestión del sector público frente a lo que se gasta en el sector privado».

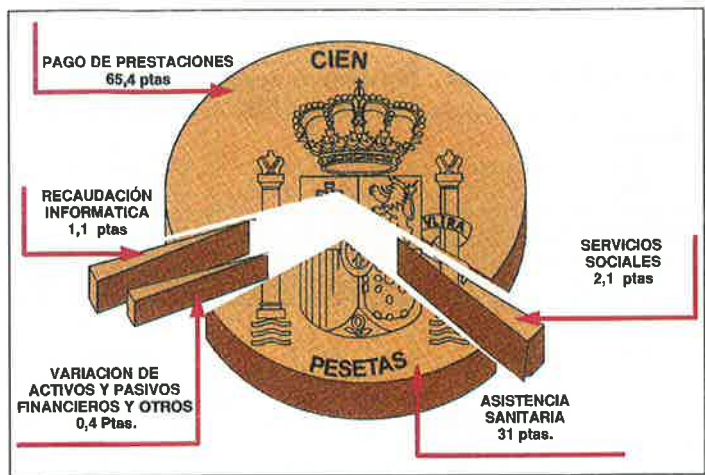
La tercera característica de los Presupuestos de la Seguridad Social es la que cumple la recomendación del Pacto de Toledo, en la que se pide que se pongan las medidas necesarias para profundizar progresivamente en la separación de las fuentes de financiación según la naturaleza de la prestación. En este sentido, aclaró el ministro de Trabajo y Seguridad Social

PRESUPUESTO DE GASTOS (En millones de pesetas)

FUNCIONES Y SUBFUNCIONES	Presupuesto 1995		Proyecto 1996		Variación 96/95	
	Importe	% partic.	Importe	% partic.	Absoluto	%
PRESTACIONES ECONOMICAS	7.146.468	65,60	7.545.503	65,36	399.035	5,58
Pensiones	6.398.256	58,74	6.877.768	59,58	479.512	7,49
Contributivas	6.220.000	57,10	6.687.827	57,93	467.827	7,52
No contributivas	178.256	1,64	189.941	1,65	11.685	6,56
Incapacidad temporal y maternidad	545.039	5,00	466.896	4,04	-78.143	-14,34
Prestaciones familiares	98.309	0,90	97.568	0,85	-741	-0,75
Otras prestaciones económicas	31.668	0,29	32.696	0,28	1.028	3,25
Gastos de gestión	65.449	0,60	64.828	0,56	-621	-0,95
Gastos de capital	7.747	0,07	5.747	0,05	-2.000	-25,82
ASISTENCIA SANITARIA	3.310.096	30,39	3.582.008	31,03	271.912	8,21
Atención primaria	504.456	4,63	541.996	4,70	37.540	7,44
Atención especializada	790.944	7,26	837.652	7,26	46.708	5,91
Otras prestaciones sanitarias	33.704	0,31	37.451	0,32	3.747	11,12
Servicios generales	33.185	0,30	32.920	0,29	-265	-0,80
Transferencias a Comunidades Autónomas	1.947.807	17,88	2.131.989	18,47	184.182	9,46
SERVICIOS SOCIALES	250.751	2,30	243.222	2,11	-7.529	-3,00
Atención a minusválidos	88.861	0,82	68.898	0,60	-19.963	-22,47
Atención a la tercera edad	46.077	0,42	24.796	0,21	-21.281	-46,19
Otros servicios sociales	23.177	0,21	20.882	0,18	-2.295	-9,90
Servicios generales	9.833	0,09	6.168	0,05	-3.665	-37,27
Transferencias a Comunidades Autónomas (*)	82.803	0,76	122.478	1,06	39.675	47,91
TESORERIA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNC. COMUNES	176.993	1,62	156.867	1,36	-20.126	-11,37
Gastos de gestión:						
- Gestión de tesorería	76.310	0,70	79.256	0,69	2.946	3,86
- Apoyo informático a la gestión de la S.S.	10.493	0,10	10.058	0,09	-435	-4,15
- Otros servicios comunes	42.212	0,39	41.404	0,36	-808	-1,91
Gastos financieros	27.638	0,25	9.138	0,08	-18.500	-66,94
Gastos de capital	20.340	0,19	17.011	0,15	-3.329	-16,37
VARIACIONES DE ACTIVOS Y PASIVOS	8.937	0,08	16.348	0,14	7.411	82,92
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	10.893.245	100,00	11.543.948	100,0	650.703	5,97

(*) Incorpora los importes de las pensiones no contributivas que se transfieren al País Vasco y Navarra: 12.413 millones en 1995 y 13.574 millones en 1996.

COMO GASTA LA SEGURIDAD SOCIAL CADA CIENTO PESETAS QUE RECIBE



que si en 1995 el coste de la asistencia sanitaria se financió en un 20,9 por 100 con cuotas de empresarios y de trabajadores, en estos Presupuestos de 1996 el porcentaje desciende en 5,5 puntos, quedándose en el 14,4, produciéndose un esfuerzo importantísimo del Estado para asumir la financiación de las prestaciones no contributivas y en este caso universalizadas, como es la sanidad. Esto supone que, de continuar en esta línea, en el año 2000 estaría concluido el proceso de separación total de la financiación de las prestaciones contributivas, financiadas con cotizaciones, de las no contributivas y universales, que lo estarían a través de los Presupuestos del Estado.

Reducción de la presión contributiva

Por último, el ministro ha remarcado muy especialmente el hecho de que en los Presupuestos '96 se va a reducir la presión contributiva. Los tipos de cotización vigentes este año, y la variación de las bases máximas conforme a las previsiones de la inflación, van a permitir rebajar la presión contributiva de las cotizaciones sociales

desde el 10,3 al 10,1, y ha recordado que en 1982 este tipo de cotizaciones era del 32,1 por 100, mientras que en 1996 va a ser del 28,3 por 100. En este sentido, tachó de ignorantes a todos aquellos que siempre

PRESUPUESTO DE LA SEGURIDAD SOCIAL (Principales datos numéricos)

PRESUPUESTO DE GASTOS 1996

Diferencia sobre 1995

Total Presupuesto 1996	↑ + 650.703 millones + 6 por 100
— 11.543.948 millones	
Gasto en prestaciones económicas	↑ + 398.517 millones + 5,5 por 100
— 7.545.503 millones	
Pensiones	↑ + 479.512 millones + 7,5 por 100
— 6.877.768 millones	
Otras prestaciones económicas	↓ - 80.995 millones - 10,82 por 100
— 667.735 millones	
Gasto en asistencia sanitaria	↑ + 271.912 millones + 8,2 por 100
— 3.582.008 millones	

PRESUPUESTO DE INGRESOS 1996

Diferencia sobre 1995

Cotizaciones sociales	↑ + 384.509 millones + 5,35 por 100
— 7.573.491 millones	
Transferencias del Estado y otros organismos	↑ + 396.949 millones + 12,85 por 100
— 3.485.035 millones	

SINTESIS POR RUBRICAS FUNCIONALES (En millones de pesetas)

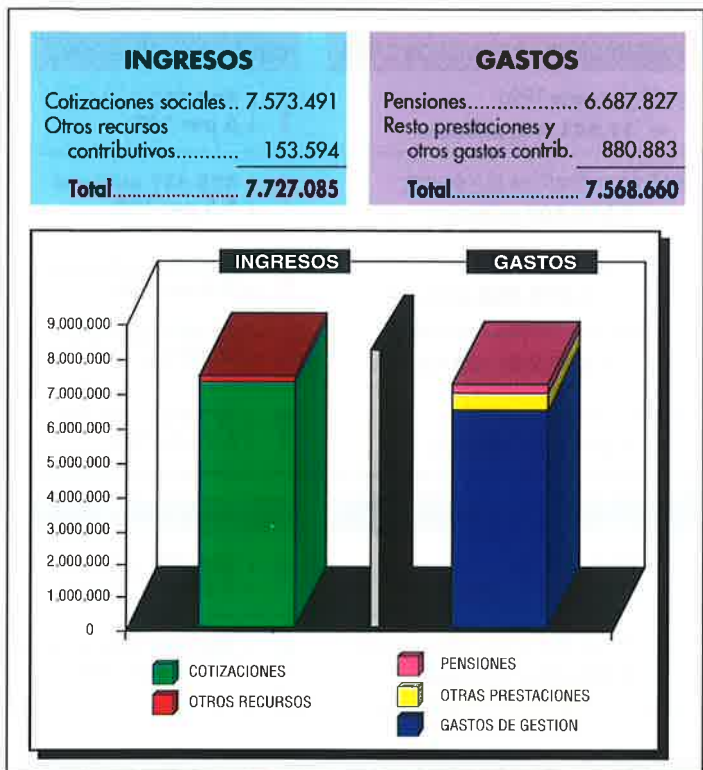
I N G R E S O S						
RUBRICAS	Presupuesto 1995		Proyecto 1996		Incremento 96/95	
	Importe	% partic.	Importe	% partic.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales	7.188.982	65,99	7.573.491	65,61	384.509	5,35
De empresas y trabajadores	6.629.164	60,86	7.079.901	61,33	450.737	6,80
De desempleados	559.818	5,14	493.590	4,28	-66.228	-11,83
Transferencias	3.088.086	28,25	3.485.035	31,19	396.949	12,85
Del Estado	3.087.621	28,34	3.484.550	30,19	396.929	12,86
De otros organismos	465	0,00	485	0,00	20	4,30
Otros ingresos	164.558	1,51	201.647	1,75	37.089	22,54
Variación de activos y pasivos	451.619	4,15	283.775	2,46	-167.844	-37,16
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	10.893.245	100,00	11.543.948	100,0	650.703	5,97
G A S T O S						
FUNCIONES	Presupuesto 1995		Proyecto 1996		Incremento 96/95	
	Importe	% partic.	Importe	% partic.	Absoluto	%
Prestaciones económicas	7.146.468	65,60	7.545.503	65,36	399.035	5,58
Asistencia sanitaria	3.310.096	30,39	3.582.008	31,03	271.912	8,21
Servicios sociales	250.751	2,30	243.222	2,11	-7.529	-3,00
Tesorería e informática	176.993	1,62	156.867	1,36	-20.126	-11,37
Variación de activos y pasivos	8.937	0,08	16.348	0,14	7.411	82,92
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	10.893.245	100,00	11.543.948	100,0	650.703	5,97



PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

1 9 9 6

COMPARACION DE LOS INGRESOS Y GASTOS CONTRIBUTIVOS (En millones de pesetas)



CUANTIA DE LAS PENSIONES MINIMAS PARA 1996 (Cuantías provisionales) (1)

REVALORIZACION 3,5 POR 100	Pesetas mes		Pesetas año	
	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo
Jubilación:				
— Edad con 65 o más años.....	62.230	52.875	871.220	740.250
— Edad menor de 65 años.....	54.445	46.135	762.230	645.890
Invalidez permanente:				
— Gran invalidez.....	93.395	79.360	1.307.530	1.111.040
— Absoluta o 65 años.....	62.230	52.875	871.220	740.250
Viudedad:				
— Con 65 o más años.....	52.875		740.250	
— Entre 60 y 64 años.....	46.135		645.868	
— Menor de 60 años.....	35.170		492.347	
Orfandad:				
— Por beneficiario.....	15.565		211.890	
— Absoluta un beneficiario.....	50.835		711.690	
Favor familiares:				
— Por beneficiario.....	15.565		217.910	
SOVI:				
— Vejez, invalidez y viudedad.....	37.775		528.850	
Prestación familiar por hijo a cargo mayor de 18 años:				
— Minusvalía 65 por 100.....	35.165		421.980	
— Minusvalía 75 por 100.....	52.795		633.540	

están afirmando que el Gobierno socialista aumenta las cargas contributivas, cuando lo que ha hecho ha sido ir las reduciendo.

El Presupuesto de la Seguridad Social

El Presupuesto de la Seguridad Social para 1996 se eleva a 11,54 billones de pesetas,

650.703 millones más que el año anterior, que representan un incremento sobre 1995 del 6 por 100, ligeramente inferior al previsto para el PIB.

El gasto destinado a pensiones asciende a 6,87 billones de pesetas, cifra que supone un incremento de 479.512 millones, el 7,5 por 100 más que en 1995. De este gasto, 6,69 billones de pesetas corresponden

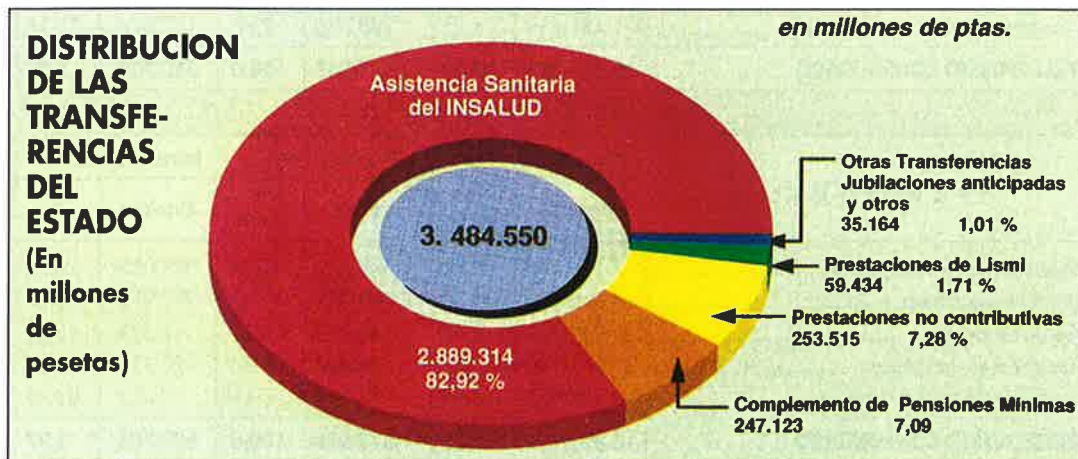
TOPE MAXIMO
274.508 ptas./mes 3.843.112 ptas./año

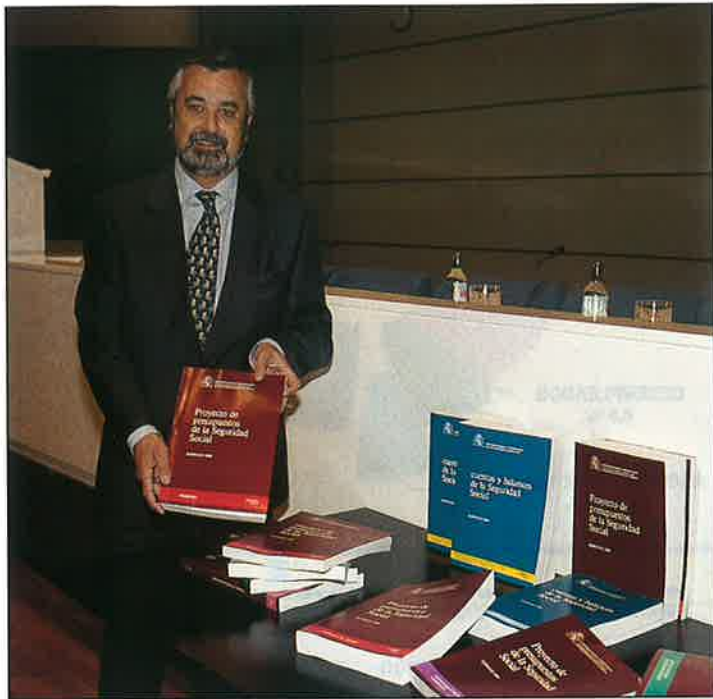
(1) En el supuesto de que la inflación de 1995 sea superior a la prevista (3,5 por 100), se abonará, en un único pago, la diferencia resultante para compensar dicha desviación, consolidándose a efectos de aplicar la revalorización para 1996 (3,5 por 100).

a pensiones contributivas, 467.827 millones más que para el actual ejercicio, lo que significa un 7,5 por 100 de aumento interanual. Este último incremento se debe, de una parte, al

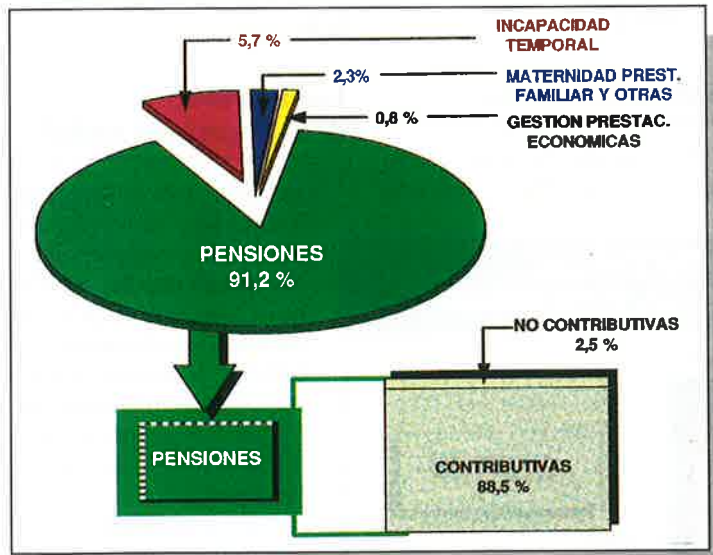
crecimiento del 1,8 por 100 en el número de pensiones contributivas, así como a su cuantía, y, de otra, a la mejora de las pensiones, a cuya finalidad se dedican 288.506 millones de pesetas, de los cuales 203.836 millones se destinan a revalorización, que se corresponde con el 3,5 por 100 de actualización de las pensiones en vigor a diciembre de 1995; 40.767 millones para compensar la posible desviación del IPC en 1995 y 43.903 millones de pesetas para una paga adicional a percibir en enero de 1996 por las posibles diferencias no abonadas en 1995 como consecuencia de la citada desviación del IPC.

En cuanto a las pensiones no contributivas, se ha consignado





DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE LA FUNCION 1: PRESTACIONES ECONOMICAS

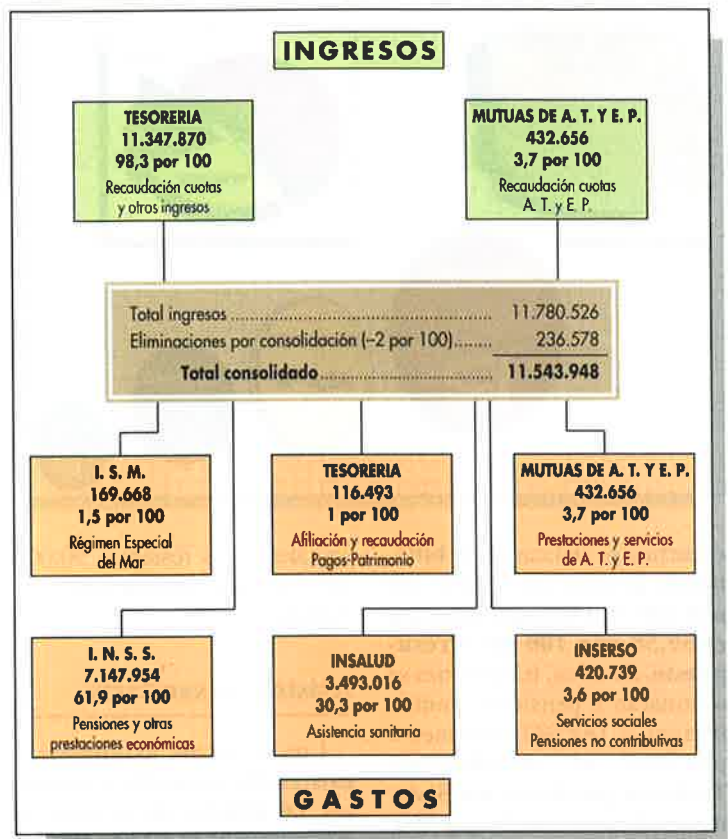


un importe de 189.941 millones de pesetas, un 6,5 por 100 más que en 1995, debido esencialmente al incremento del número de perceptores por incorporación tanto de los que no percibían ninguna prestación como de los que proceden como subsidiados del Fondo de Asistencia Social y de la Ley de Integración Social de Minusválidos, así

como a la actualización de las mismas para mantener su poder adquisitivo.

Los gastos por prestaciones económicas temporales, incapacidad temporal y maternidad, ascienden a 466.896 millones de pesetas, lo que implica una reducción de 78.143 millones, un 14,3 por 100 de minorización debida al efecto de las medidas

DISTRIBUCION PRESUPUESTARIA DE LOS INGRESOS Y GASTOS (En millones de pesetas)



adoptadas en 1995, cuyo alcance pleno se producirá en 1996.

A la asistencia sanitaria se destinan 3,58 billones de pesetas, con un incremento respecto a 1995 del 8,2 por 100. De estos 3,58 billones corresponden a INSALUD 3,49 billones, en cuya financiación participan las cotizaciones sociales en un 14,9 por 100, frente al 20,4 por 100 que representó la participación en el Presupuesto de 1995, evolución que denota el avance anteriormente citado en la línea marcada por el Pacto de Toledo de separar la financiación de las prestaciones de carácter contributivo y no contributivo.

Los gastos de la Seguridad Social en 1996

La distribución por grandes funciones de los 11,54 billones

de pesetas a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social para 1996 es la siguiente:

— A **prestaciones económicas se destinan 7,54 billones de pesetas**, que representan el **65,36 por 100** del total, 398.517 millones más que en 1995, un 5,58 por 100.

— A **asistencia sanitaria, 3,58 billones de pesetas**, el **31,03 por 100** del Presupuesto, con un incremento sobre 1995 de 271.912 millones de pesetas, el 8,2 por 100 más.

— A **servicios sociales se dirigen 243.222 millones de pesetas**, que suponen el **2,1 por 100** del total.

Prestaciones económicas

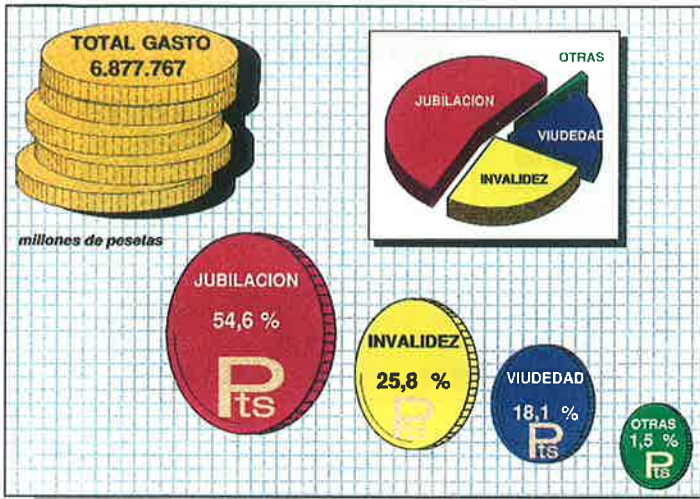
El capítulo económico más fuerte de este apartado se lo llevan las **pensiones**, a cuya



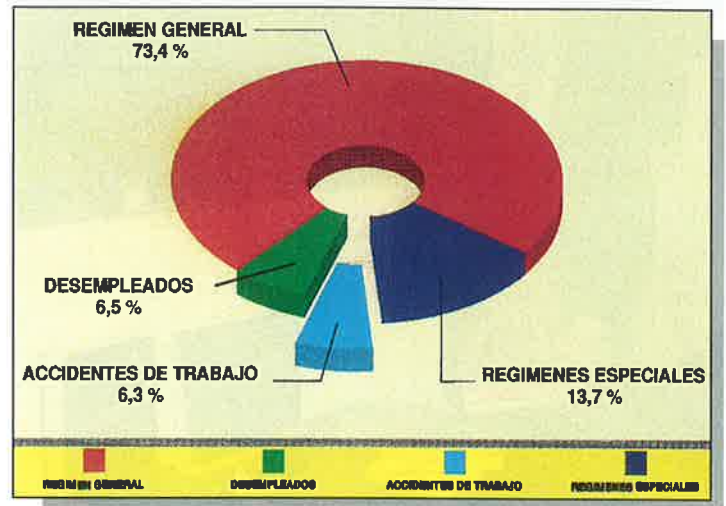
PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

1 9 9 6

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO EN PENSIONES



DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS COTIZACIONES POR REGIMENES



cobertura se dedicarán **6,9 billones de pesetas**, un **7,5 por 100 más que en 1995**, que suponen el **59,58 por 100 del Presupuesto**. De ellos, 6,7 billones se destinarán a pensiones contributivas y 189.941 millones a pensiones no contributivas. **Todas las pensiones del Sistema se elevan en un 3,5 por 100**, de acuerdo con la previsión de inflación, garantizándose el mantenimiento del poder adquisitivo tanto en 1995 como en 1996 a través de la cláusula de revisión prevista.

A la nueva prestación de **Incapacidad Temporal**, que unifica los anteriores subsidios de Incapacidad Laboral Transitoria e Invalidez Provisional, se destinan **422.542 millones de pesetas**.

La prestación por **maternidad** recibe una asignación de **44.354 millones de pesetas**, como consecuencia de la elevación de su cobertura económica a un 100 por 100 de su base reguladora a partir de 1995.

Las prestaciones **familiares** recibirán **79.568 millones de pesetas**, de los que 47.568 millones se financian con cotizaciones

sociales y los restantes 50.000 millones con aportaciones del Estado.

Asistencia sanitaria

Los recursos asignados a **asistencia sanitaria** alcanzan los **3,6 billones de pesetas**, lo que supone el **31,02 por 100** del Presupuesto total. De ellos, 542.123 millones se destinan a Atención Primaria de Salud,

838.229 millones a Atención Especializada, y el 59,51 por 100, es decir, 2,13 billones de pesetas, se destinan a las Comunidades Autónomas que tienen transferido el servicio, lo que supone el incremento del 9,5 por 100 sobre 1995.

Servicios sociales

La dotación para este concepto se sitúa en 243.222 millones,

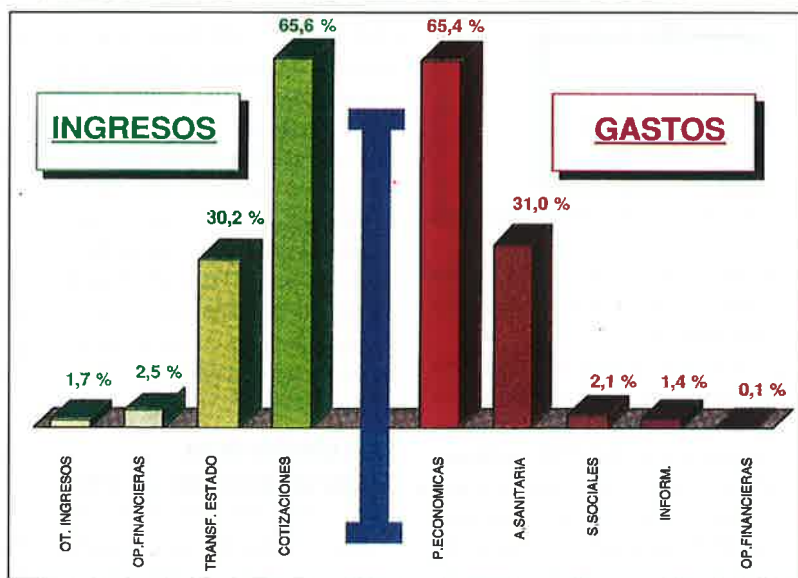
ascendiendo al 2,1 por 100 del Presupuesto total, con una disminución aparente sobre 1995 de 7.529 millones, en la que influyen los perceptores de subsidios LISMI y FAS, que pasan a pensiones no contributivas.

Los ingresos de la Seguridad Social

Los ingresos de la Seguridad Social provienen de dos fuentes: las **cotizaciones** y las **transferencias del Estado**. Los ingresos por cotizaciones se estiman en 7,57 billones de pesetas, con un incremento interanual del 5,4 por 100, y representan el 65,6 por 100 del conjunto de los ingresos.

Este incremento viene determinado por la elevación que experimentan las bases medias de cotización en 1995, el número de cotizantes y las mejoras en la gestión recaudatoria. En este sentido, hay que señalar que **las bases mínimas de cotización se incrementarán en el mismo porcentaje en el que lo haga el salario mínimo interprofesional**. La base máxima del

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS FUNCIONALES



Sistema se elevará en el mismo porcentaje que la inflación prevista, 3,5 por 100, pasando a 374.880 pesetas mensuales.

Los ingresos por transferencias de los Presupuestos Generales del Estado ascienden a 3,48 billones de pesetas, el 30,19 por 100 del total de recursos. De esta cantidad, un 18,56 por 100 más que en 1995, 2,89 billones se destinan a la financiación de la asistencia sanitaria prestada por el INSA-LUD (el 82,91 por 100 del gasto), con un incremento del 24,6 por 100 sobre 1995; a financiar complementos por mínimos de pensiones contributivas se dedican 247.123 millones, y otros 253.515 millones van a prestaciones no contributivas, que representan un crecimiento del 8,3 por 100 respecto de 1995.

De los 485.422 millones de la partida otros ingresos hay que señalar que proceden de diversas fuentes: un préstamo sin intereses procedente del Estado, de servicios de asistencia sanitaria prestados por el INSALUD al sector público, a entidades del Sistema y en virtud de convenios internacionales y otros de carácter patrimonial, como los 10.500 millones de pesetas de intereses que generan las cuentas abiertas en el Banco de España con los depósitos que lleva a cabo la Tesorería General de la Seguridad Social.

Así pues, estos Presupuestos son, tal como los ha calificado el ministro de Trabajo y Seguridad Social, «solidarios entre personas y regiones y, además de consolidar el modelo público de la Seguridad Social, garantizan el mantenimiento del poder adquisitivo de los pensionistas, cumple algunos de los objetivos del Pacto de Toledo y participa en los objetivos de Convergencia con la Unión Europea, al contribuir a la reducción del déficit público». ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

Los Presupuestos del Instituto Social de la Marina

El Proyecto de Presupuesto para el Instituto Social de la Marina para 1996 asciende a 169.667 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento de 6.115 millones de pesetas con respecto a lo presupuestado en 1995, o, lo que es lo mismo, un 3,74 por 100 más. De esta cantidad, el 84,4 por 100, es decir, 143.207 millones de pesetas, estarán destinados al pago de pensio-

nes y otras prestaciones, tales como la incapacidad temporal. Para asistencia sanitaria se destinarán 11.791 millones de pesetas, el 6,95 por 100 del total del Presupuesto. Los servicios sociales supondrán 5.234 millones, y la gestión de tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes supondrán 9.434 millones de pesetas, es decir, el 5,6 por 100.

PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

FUNCIÓN GRUPOS DE PROGRAMAS PROGRAMAS	Número de personas	Importes (miles ptas.)	Porcentajes		
			s/ Grupo	s/ Función	s/ Pto.
1 PRESTACIONES ECONOMICAS		143.207.000		100,00	84,40
11 Pensiones		135.807.000	100,00	94,83	80,04
1101 Pensiones de invalidez permanente.....		24.104.324	17,75	16,83	14,21
1102 Pensiones de jubilación.....		80.895.429	59,57	56,49	47,68
1103 Pensiones de muerte y supervivencia.....		30.807.247	22,68	21,51	18,16
12 Incapacidad temporal y otras prestaciones		7.400.000	100,00	5,17	4,36
1204 Incapacidad temporal.....		5.185.000	70,07	3,62	3,06
1205 Maternidad, protección familiar y otras prestaciones.....		2.215.000	29,93	1,55	1,31
2 ASISTENCIA SANITARIA	1.814	11.791.021		100,0	6,95
21 Atención primaria de salud	1.635	6.162.131	100,00	52,26	3,63
2121 Atención primaria de salud.....	1.635	6.162.131	100,00	52,26	3,63
22 Atención especializada		4.068.858	100,00	34,51	2,40
2223 Atención especializada.....		4.068.858	100,00	34,51	2,40
23 Medicina marítima	206	1.560.032	100,00	13,23	0,92
2325 Medicina marítima.....	206	1.560.032	100,00	13,23	0,92
3 SERVICIOS SOCIALES	769	5.234.994		100,0	3,09
33 Otros servicios sociales	769	5.234.994	100,00	100,0	3,09
3350 Acción asistencial y social.....	201	1.301.639	24,86	24,86	0,77
3351 Acción formativa.....	568	3.933.355	75,14	75,14	2,32
4 TESORERIA INFORMATICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	1.839	9.434.773		100,00	5,56
41 Gestión de cotización y recaudación	129	363.716	100,00	3,86	0,21
4161 Gestión afiliación, cotización y recaudación voluntaria.....	129	363.716	100,00	3,86	0,21
45 Admón. serv. gen. y control interno de tesor. y serv.	1.710	9.071.057	100,00	96,14	5,35
4565 Gestión de empleo y desempleo de los trabaj. del mar.....	137	556.614	6,14	5,90	0,33
4591 Dirección y servicios generales.....	963	6.595.585	72,71	69,91	3,89
4592 Control interno y contabilidad.....	172	623.933	6,88	6,61	0,37
4593 Información y atención personalizada.....	438	1.294.925	14,28	13,73	0,76
TOTAL GASTOS Y DOTACIONES	4.449	169.667.788			100,00



Los pescadores vascos han decidido cortar por lo sano. Y es que cuando izaban sus redes casi «pescaban» más latas, plásticos, trapos y desperdicios varios... que peces. En vez de lamentarse de la situación, optaron por tomar medidas: lo mejor era trasladar esa basura a tierra y depositarla en contenedores.

La asociación Jóvenes Pescadores Vascos-Euskadiko Itsas Gaztedia decidió volcarse en esta idea. El proyecto, que empezó a llevarse a la práctica entre abril y mayo, contó con el apoyo del Gobierno Vasco. Menos suerte tuvieron los pescadores de Cartagena, pioneros en este tipo de iniciativa. donde no han conseguido el apoyo de ninguna institución oficial. Sin embargo, tres años después no han cedido en su empeño de contribuir a que el mar esté menos sucio.

QUINIENTAS mil pesetas y la decidida actuación de un grupo de pescadores vascos fue el bagaje necesario para poner en marcha la campaña *Zaborrak lehorrera-Basuras a tierra*. Poco a poco, la iniciativa emprendida por Jóvenes Pescadores Vascos de poner freno a la progresiva degradación del medio marino, desde San Juan de Luz hasta Santurce, fue asumida por un número creciente de pescadores. Y es que no podían permanecer impasibles por más tiempo ante el progresivo deterioro de su «lugar» de trabajo.

«La idea básica, recoger la basura que producimos a bordo, surgió entre los propios pescadores vascos, al observar, trabajando “al arrastre”, cómo izaban en sus redes ingentes cantidades de desperdicios junto a las capturas.» Así nos relata el origen de esta campaña Jokin Uranga, presidente de Euskadiko Itsas Gaztedia-Jóvenes Pescadores Vascos.

«Yo no sé, desde el punto de vista ecológico, cómo puede afectar esta situación a la pesca —prosigue Jokin Uranga—, pero sí sabemos que el pescado puede morir con el plástico. Se dan muchos casos de coger plásticos y cuerdas con las hélices, con las consiguientes averías... Los armadores, en este sentido, también estaban preocupados.»

La preocupación iba a más. Comentarios como «si esta cantidad de basura se saca con las redes, ¿cómo estará el fondo?», resultaban cada vez más frecuentes. La conciencia sobre «algo hay que hacer» fue cobrando cuerpo, hasta que se empezó a tratar esta situación en una mesa de trabajo de la asociación de pescadores. Se planteó la necesidad de materializar un proyecto medio ambiental cuyo contenido partiera de la actividad del pescador.

Primeros pasos

Decididos a tomar cartas en el asunto, había que empezar a

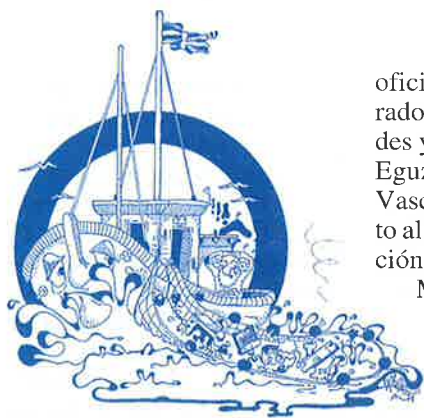
buscar información. El presidente de Jóvenes Pescadores Vascos comenta que «nos enteramos de un proyecto de recogida de basuras en el mar por parte de los pescadores de Cartagena, así que decidimos ponernos en contacto con ellos a través de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa». «La experiencia —comenta Jokin Uranga— no nos valió de mucho, y es que allí la iniciativa de la Cofradía de Cartagena no cuajó en cuanto a una campaña organizada como tal. Es decir, la iniciativa no contó con ayuda de ningún tipo, y las labores de limpieza se han realizado con el único y exclusivo esfuerzo de los

«La idea básica surgió entre los propios pescadores, al observar, trabajando “al arrastre”, cómo izaban en sus redes ingentes cantidades de desperdicios junto a las capturas» (Jokin Uranga)

pescadores de la zona.» (Ver recuadro.)

La falta de experiencia en organizar una campaña de este tipo, y la envergadura de la misma —cubrir las costas del País Vasco—, les lleva a solicitar el apoyo de la asociación ecologista Eguzki. Juntos empezaron a planificar las actuaciones a llevar a cabo.

Como primer paso, resultaba imprescindible emprender una campaña de sensibiliza-



oficial. Así que, una vez elaborado este estudio de necesidades y las líneas de la campaña, Eguzki y Jóvenes Pescadores Vascos presentaron el proyecto al Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, así como a la Dirección de Juventud y Acción Comunitaria del Departamento de

Cultura.

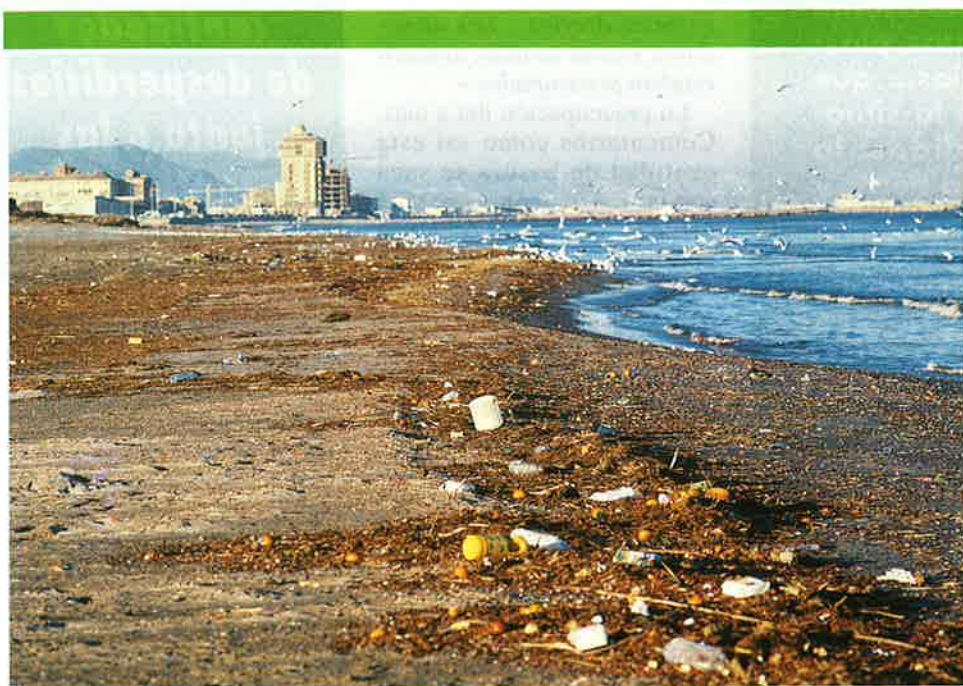
La respuesta fue positiva y ambos organismos decidieron patrocinar la campaña. Según Antón Aramburu, director de Recursos Ambientales del Gobierno Vasco, se presta un doble apoyo a esta iniciativa: *«Apoyo a una campaña iniciada por ellos, que nos pareció interesante y novedosa, y apoyo a través del Departamento de Puertos, que se ha encargado de la colocación de los contenedores para recoger las basuras traídas en los barcos.»* Jokin Uranga también resalta la colaboración del Departamento de Puertos, colocando estos contenedores única y exclusivamente para las basuras recogidas en el mar. También han solicitado la colaboración del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, aunque todavía es pronto para conocer

ción mediante carteles y trípticos distribuidos por todos los barcos, escuelas, clubes náuticos... También se organizaron charlas con grupos de mujeres de pescadores, para que colaboraran en esta fase de divulgación y concienciación.

Para la recogida en sí había que dotar a los barcos de unas bolsas de basura donde depositar los desperdicios recogidos. Serían unas bolsas que resultaran llamativas y en las que figurara el lema de la campaña. Para cubrir las necesidades de este arranque de campaña se previó distribuir cinco mil bolsas por todos los barcos.

La otra medida indispensable era la existencia de contenedores en los muelles para recoger la basura. Pero para poner todo este tinglado en marcha necesitaban apoyo

**«Nuestro objetivo es que esta actitud de recoger basuras en el mar se convierta en algo habitual. Es fundamental seguir contando con el apoyo del Gobierno Vasco y, en especial, de las Cofradías»
(Carlos Garrido)**



su respuesta, según el presidente de Jóvenes Pescadores Vascos.

Tomar conciencia

A la hora de diseñar esta campaña, Eguzki y la Asociación de Jóvenes Pescadores Vascos empezaron por valorar la incidencia de los propios pescadores como agentes contaminantes. Realmente esta incidencia era mínima. Valoración que comparte Antón Aramburu, al afirmar que «la calidad de las aguas está íntimamente relacionada con los vertidos. Nuestra red de medición de la calidad de las aguas revela que en la desembocadura de los ríos es donde hay más residuos sólidos. Por tanto, la principal vía de contaminación es desde tierra... Lo que pretendíamos era que desde los barcos no se arrojaran desperdicios al mar que no fueran biodegradables. Ahora no sólo no los tiran, sino que los recogen y los traen a tierra».

Antón Aramburu incide en la importancia de que se tome conciencia de la situación. «Acabamos de empezar y ya están surgiendo nuevas ideas. Ahora lo importante es tomar conciencia y posteriormente

**«Lo que pretendíamos era que no se arrojaran desperdicios al mar desde los barcos. Ahora no sólo no los tiran, sino que los recogen y los traen a tierra»
(Antón Aramburu)**



incrementar tanto económica como con otros medios estas actuaciones.» Y termina destacando que lo realmente importante es que desde el propio sector se impulse una campaña de este tipo.

Jokin Uranga redonda en esta idea al señalar que «crear el hábito es lo difícil. La idea ha sido bien acogida. Las Cofradías han respondido positivamente y están colaborando. Aunque es pronto para hacer valoraciones, sí que hemos constatado una buena acogida». En la importancia del apoyo recibido desde las Cofradías incide también Carlos Garrido, de Eguzki, y también destaca la actitud receptiva de los representantes sindicales.

Una acogida que, en el caso de los pescadores, se extiende más allá de la «simple» colaboración. Es la aportación de nuevas ideas, a las que hacía alusión el director de Recursos Ambientales y que concreta Jokin Uranga en uno de los numerosos ejemplos que ya se han producido: «Un maquinista de Guetaria nos comentaba que en el cerco de la anchoa se utilizan lámparas que funcionan con pilas..., por lo que proponía hacer una recogida selectiva de estas pilas, debido a su alto grado de





contaminación, y depositarlas en contenedores especiales. Creemos que sería interesante proceder al reciclaje de las basuras recogidas, algo que el Gobierno Vasco dijo que estudiaría».

La ilusión es mucha. Y a buen seguro que hará falta mucha más, así como la concienciación, colaboración y apoyo de otros sectores, para llevar a buen puerto esta iniciativa. Algunas cifras nos pueden aproximar a la situación de deterioro con la que se enfrentan o, mejor dicho, nos enfrentamos. El pasado año, la campaña «Operación mar limpia», organizada al amparo del programa *Coastwatch Europe*, recogió en las playas vizcaínas más de 7.400 toneladas de basura.

Esta iniciativa internacional, destinada a estudiar las costas del continente, pone

de relieve el importante grado de deterioro de las mismas. Así, en 1993, en una operación realizada en las costas gallegas, esta organización constató que el 60 por 100 de la superficie más inmediata a la línea de costa donde no llegan las mareas estaba sucia, lo mismo que el 40 por 100 de la zona donde sí llegan las mareas.

Extender la idea

El primer paso de la campaña *Zaborrak lehorrera-Basuras a tierra* ya está dado. Ahora se valorará su seguimiento y cómo se abordará su continuación. Para Carlos Garrido, de Eguzki, el objetivo está claro: lograr que esta actitud de recoger las basuras se convierta en algo habitual. Será fundamental seguir contando con el apoyo del Gobierno Vasco y, muy especialmente, de las Cofradías, «para poder "meternos" en todos los barcos».

Evidentemente, de los pescadores dependerá que esta campaña siga por buen camino. Resulta fundamental su concienciación y, en este sentido, Carlos Garrido le da una

«Solicitamos la colaboración del Gobierno Autónomo de Murcia y del Ayuntamiento de Cartagena en la recogida de basuras. Hasta el momento no hemos obtenido respuesta... Y ya pasaron tres años» (Bartolomé Navarro)



dimensión más amplia a esta colaboración, situándola en un contexto de preocupación por el medio ambiente. «Eguzki lleva tiempo trabajando con los marineros, apoyándoles en conflictos como el del bonito... Han evolucionado mucho en el terreno medioambiental. Tal vez ello se deba a los métodos de pesca que utilizan, o en los que utilizan otros y que no respetan el equilibrio ecológico..., y todo ello ha calado en

su preocupación por el respeto al medio.»

Tal vez esta preocupación sea el motivo de que muchos marineros pertenezcan a esta organización ecologista... Lo cierto es que ahora se plantea la segunda fase, más difícil, si cabe, que la primera: ¿cómo continuar la labor emprendida? Habrá que pensar en la instalación de bidones en los barcos para depositar las basuras, en corregir algunos problemas de difusión de la campaña, como señala Carlos Garrido, «al no haber podido llegar todavía a las embarcaciones deportivas».

La dificultad no impide, sin embargo, albergar una buena dosis de optimismo, como la que exhala Jokin Uranga: «Estamos intentando extender la idea a otros lugares. Expusimos la idea a la asociación francesa Jeunesse de la Mer, similar a la nuestra. Les gustó la idea y nos volveremos a reunir para ver las posibilidades de que esta campaña se extienda también a Francia... También queremos extender la idea a otras comunidades del Cantábrico, a Portugal... Puede que sea un sueño, pero...» ■

Raúl GUTIERREZ

Fotos cedidas por Euskadiko Itsas Gaztedia

La idea nació en Cartagena

«Hace tres años empezamos una campaña de recogida de basuras y aceites... Es vergonzoso ver una cortina de plásticos y todo tipo de desperdicios flotando en el agua. Recogemos de todo: botes, plásticos, trapos, algas...» El que realiza estas afirmaciones es Bartolomé Navarro, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena. Allí es donde nació la idea de emprender una acción contra las cada vez más abundantes basuras que se veían flotando a la deriva por todas partes.

Pero esta acción, a diferencia de la que se ha puesto en marcha ahora en el País Vasco, no ha contado ni con la más mínima muestra de interés por parte de los responsables de la Comunidad de Murcia ni del Ayuntamiento de Cartagena. «Tratamos de que nos ayudaran a sufragar los gastos... Hasta el momento no hemos tenido ninguna noticia, y ya pasaron tres años. Y ellos saben muy bien lo que estamos haciendo», afirma Bartolomé Navarro.

Los pescadores vascos sí sabían que allí se estaba haciendo algo, por lo que Jokin Uranga, presidente de Euskadiko Itsas Gaztedia-Jóvenes Pescadores Vascos, decidió acudir a ellos para que le pudieran aportar su experiencia. Sin embargo, poco pudieron aportar los pescadores de Cartagena, ya que allí no se ha hecho ninguna campaña. Los pescadores mantienen una recogida de desperdicios por su cuenta; no existía esa experiencia organizativa y de campaña que iba buscando Jokin Uranga.

La falta de ayuda no ha sido óbice para que desde la Cofradía de Pescadores de Cartagena se mantenga una recogida de basuras en el mar. «Las envasamos en cajas, como podemos, a fin de llevarla hasta los contenedores instalados en el puerto», señala Bartolomé Navarro. El mantenimiento de estos contenedores es sufragado por la propia Cofradía de Pescadores: «Nos cuestan catorce mil pesetas semanales. Es poco dinero, pero si contáramos con ayuda, podría hacerse una campaña de divulgación y que se extendiera esta actividad a otros puntos de España».

La puesta en marcha de la campaña en el País Vasco, y el hecho de que hayan logrado el apoyo del Gobierno Autónomo, tal vez sirva para que la Comunidad de Murcia o el Ayuntamiento de Cartagena se sensibilicen con la labor que vienen desarrollando los pescadores de Cartagena. De entrada, ya no están solos en esta tarea de limpiar el mar de basuras. ■

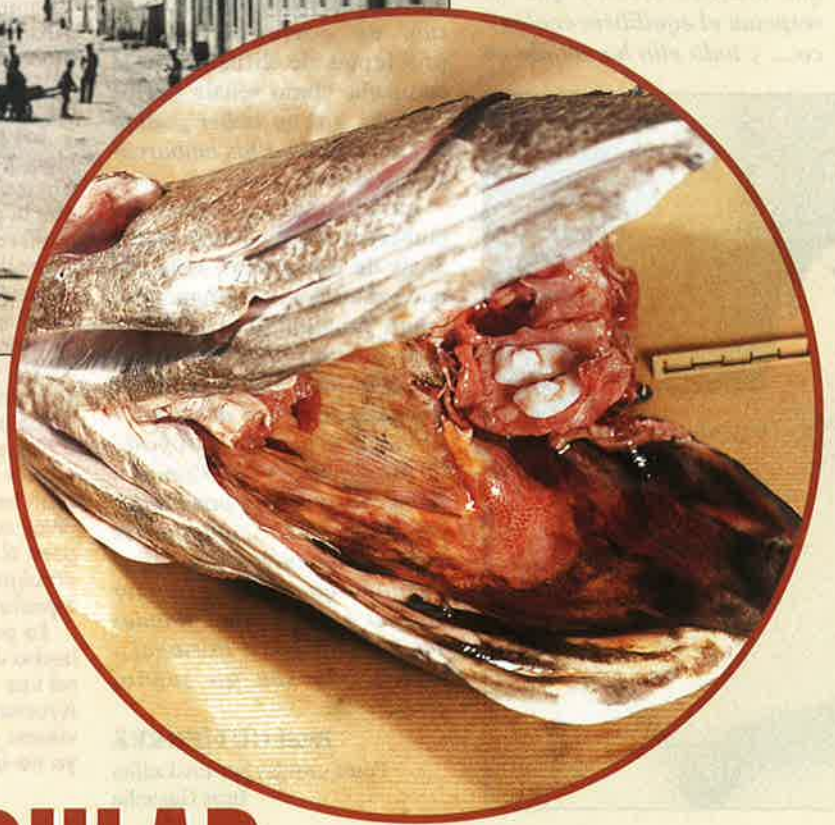
R. G.





El Puerto de Santa María, orilla del Guadalete, donde se funde con la bahía. Principios de siglo. (Archivo J. Carrasco.)

Desde la época de los fenicios, en el golfo de Cádiz



UN HUESO DE LA CORVINA, AMULETO POPULAR



Los marineros guardaban como algo muy especial un pequeño hueso que se encuentra en la cabeza de la corvina. Es el otolito, parte integrante del órgano del equilibrio, al que se atribuían poderes sobrenaturales, por lo que se le utilizaba como amuleto. Hoy en día se mantiene esa tradición popular, que se remonta a la época de los fenicios, en el golfo de Cádiz. Buena prueba de ello es que estos huesecillos pueden verse en los escaparates de cualquier joyería.

LOS amuletos han sido empleados en todas las épocas de la historia por sus supuestos poderes sobrenaturales. Entre esos curiosos amuletos se encuentran los otolitos. Los otolitos, o más correctamente, los estatolitos, son pequeños huesecillos que tiene la corvina en su cabeza, y parecen haber tenido un valor muy especial como amuletos, en esta zona del golfo de Cádiz, desde la época de los fenicios. Es este pequeño huesecillo el protagonista de este artículo, pues aunque muy pequeño en tamaño, parece ser muy grande en contenido.

El estatolito tiene forma de saco y forma parte del órgano del equilibrio en los peces, situándose en los animales vertebrados junto a los órganos acústicos. Su naturaleza, forma y parecido quedan claramente expresados en su denominación originaria del griego: *oûs-otos*, oreja, y *li-thos*, piedra.

Desde la antigüedad este hueso de aspecto alabastrino llamó la atención de los marineros, pues una vez extraído del pescado solían guardarlo como algo muy preciado. Lo realmente curioso es que, hoy en día, podemos observar estas piezas en el escaparate de cualquier joyería, ya que se ha convertido en un amuleto y una tradición muy popular.

La corvina (*Argyrosomus regius*) se captura en nuestras aguas, antes más que ahora, formando parte de nuestra gastronomía. Actualmente no es un pescado muy abundante y se encuentra en regresión por todo el litoral.

Hace unos años se solían capturar en algunas almadrabas al quedar atrapados en el «copo» donde se pescaba el atún, pero siempre en una proporción mucho menor que el número de atunes (en el año 1962 se capturaron 15.000 atunes y sólo 17 corvinas).

En la almadraba Punta de la Isla (Sancti Petri), las estadísticas muestran cómo fueron disminuyendo las capturas de estos esciéndidos, ya que en 1952 se capturaron 155, pasando a ser sólo cuatro en 1958; el número aumentó en 1964, capturándose 500 ejemplares, con un promedio de 18 kilos de peso. Las capturas de este pez, aún hoy, se realizan siempre en pesca «de derecho», entre los meses de mayo y junio, nunca «de revés».

Otolito engarzado de la forma más usual, convertido en parte de nuestro ajuar personal.



Doña Blanca, calle del siglo IV a. de C., en otra época con el bullicio de las gentes del mar.



Ajuar funerario de una tumba fenicia del Túmulo 1 de Las Cumbres, Doña Blanca, lugar donde apareció el otolito (siglo VIII a. de C.).

El producto se destina a la venta directa y no a la conserva, pues no es un pescado que se preste a ello, ya que su carne no es la más adecuada para ese fin. Se prepara en forma de filetes o rodajas, aprovechando para su corte la separación de las vértebras. La cabeza, una vez seccionada, se vende aparte y a buen precio.

La descripción que de él hacen algunos autores, entre ellos Spínola Bruzón, es muy expresiva: «Pez alargado, marino. De color pardo, con manchas negras al lomo, comprimido y robusto. Los pequeños se parecen a los róbalo; carne apreciada».

Según los pescadores a los que hemos consultado, en los mercados de El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y Huelva, la mayoría de las corvinas que hoy se venden provienen del «Moro», zona geográfica que comprende la banda atlántica de Marruecos y el norte de las islas Canarias (Ferrer, 1993). Es de esta zona de donde provienen los ejemplares de mayor tamaño, llegando incluso a pesar desde los 12 a los 20 kilos. Los capturados actualmente en el golfo de Cádiz tienen un porte menor, aunque hay constancia de la pesca de ejemplares de gran peso en Sancti Petri.

El amuleto, un talismán

Los estudios que sobre costumbres y tradiciones populares se han realizado en nuestro país han prestado singular atención al campo de la magia y del esoterismo, del que forma parte el mundo de los amuletos. Los amuletos suelen ser objetos, generalmente portátiles, a los que supersticiosamente se atribuye alguna virtud sobrenatural: preservar de algunos males, evitar enfermedades o traer suerte. El portador considera el amuleto como un talismán que posee propiedades para ahuyentar el mal.

Esta creencia forma parte de esa idea consustancial en el hombre de atribuir poderes sobrenaturales a elementos de la naturaleza (astros, animales, plantas, etcétera). Es algo que permanece vivo aún en nuestra cultura pero que, poco a poco, va desapareciendo.

Al pez también se le atribuyen poderes sobrenaturales. Se le considera como un ser psíquico, dotado de poder ascensional de



Río Guadalete y El Puerto, al fondo Sierra de San Cristóbal, donde se encuentra el yacimiento de Doña Blanca.

lo inconsciente, que tiene sentido fálico; es símbolo de fecundidad (Cirlot, 1969). Otros autores le atribuyen un estricto simbolismo espiritual, como ocurría entre los babilonios, fenicios, asirios y chinos.

En definitiva, parece ser que a todo le buscamos un por qué y para qué místicos. Hay una inmensidad de testimonios relativos a la fe y al saber humanos en los que lo espiritual se asemeja a lo material, en un proceso que lo ordena según sus cualidades.

Del soporte y materia sobre el que se realizan los amuletos hay que decir que son propios de cada región. Y, ¿para qué sirven?, ¿qué magia se les atribuyen?

Para responder a estos interrogantes, en el caso que nos ocupa, hemos consultado a personas, muchas de ellas mayores, que conocían sus propiedades. Parece ser que se le atribuyen cualidades curativas sobre cefaleas o dolores de cabeza y, en ocasiones, buena fortuna.

Antiguamente, y de ello tenemos constancia, los otolitos de corvina eran transportados en bolsitas de tela, o incluso sueltos en los bolsillos; actualmente se comercializan en forma de anillos, pendientes y colgantes, sirviendo exclusivamente de ornamento y adorno para aquella gente que desconoce sus propiedades curativas. Lo más frecuente es que si uno llega a nuestras manos lo mandemos a engarzar para llevarlo colgado al cuello.

Un hallazgo arqueológico

Hasta ahora hemos dado una versión actual de este amuleto, pero desconocemos qué valor pudo tener cuando aparece en contextos arqueológicos de hace



aproximadamente tres mil años, formando parte del ajuar personal de ciertos enterramientos, o depositados como ofrenda en un santuario.

No podemos saber si la corvina fue una especie muy abundante o no en la antigüedad, pero casi seguro que no lo suficiente como para crear toda una industria a su entorno. Estamos convencidos de que si la corvina fue apreciada por su carne, también lo fue por estos huesecillos de aspecto extraño.

Resulta sorprendente, respecto a lo que venimos hablando, que en un reciente estudio sobre el análisis de restos óseos de pes-

cado (Morales y Roselló, 1990), recuperados en una zona próxima a una excavación arqueológica de una factoría pesquera de la época púnica en El Puerto de Santa María, Cádiz (siglo IV a. de C.); se llegue a la conclusión de que todos los restos recuperados pertenezcan a una sola especie, la corvina. Gracias al análisis osteométrico se conoce, aproximadamente, el tamaño de estos ejemplares: entre uno y dos metros.

Llama la atención, a estos dos autores, el tipo de manipulación que los pescadores de la época hacían sobre los individuos capturados. La cabeza aparece secciona-

da por el puente óseo de la cintura pectoral, en su zona más frágil. Hoy en día se descabeza este pescado siguiendo esta descripción. Pero el resto se corta en rodajas utilizando la separación entre vértebras, como ya dijimos anteriormente, por lo que pensamos que de haberse seguido esta forma de corte, no hubieran aparecido los restos enteros.

Es muy significativo, entonces, que en el conjunto de huesos encontrados no aparezca ni una sola parte de la cabeza del pescado. Quizá porque se destinaba a otro tipo de práctica, sobre la que más adelante llamaremos la atención.

Además de esta factoría se tienen localizadas hasta un total de 27 en la costa portuense. La actividad pesquera que desarrollaron sobre el siglo VI a. de C. tuvo un carácter más artesanal que las factorías de salazones de época romana, desapareciendo en el siglo II a. de C.

Dedicamos nuestra reflexión a este huesecillo, que formando parte de esta estructura ósea, aparece siempre individualizado, porque ha aparecido en varias excavaciones arqueológicas, según nos consta.

En el castillo de Doña Blanca, yacimiento de la época fenicia cercano a la ciudad de El Puerto de Santa María (que aún conserva una muralla que rodearía la ciudad en el siglo VIII a. de C. y que, por su situación en la antigua orilla del estuario del Guadalete, bahía de Cádiz, estaría provisto de un puerto comercial y pesquero por donde transitarían los productos más exóticos traídos de Oriente y las especies de pescado más variopintas), en una de las tumbas excavadas en el Túmulo 1 de la Necrópolis de Las Cumbres (Ruiz Mata, 1986, 1988 y 1989) aparece un otolito en el interior de la urna cerámica que contenía las cenizas de la persona incinerada junto a sus objetos personales, fíbula, cuchillo, pendientes, anillos, etcétera, fechados en el siglo VIII a. de C. (información facilitada por Diego Ruiz Mata, director de las excavaciones).

Ofrendas a Venus

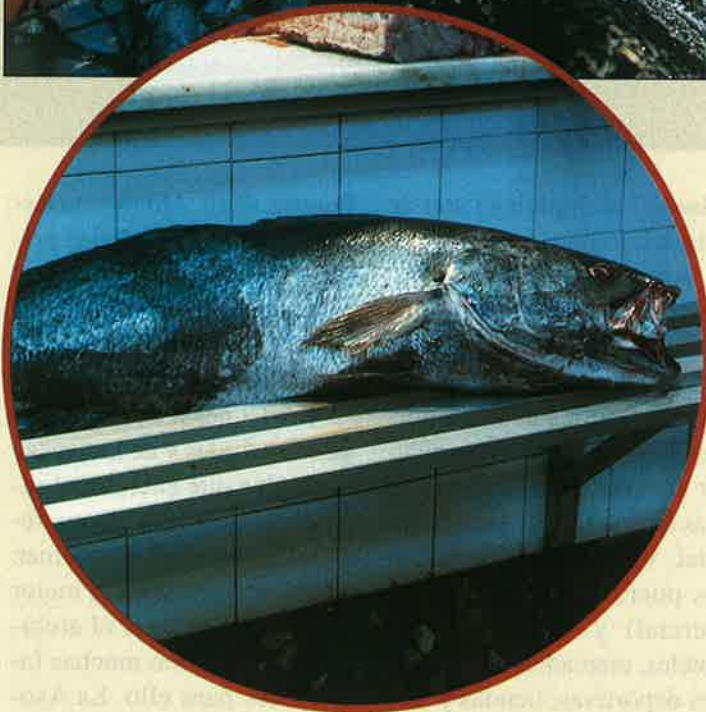
También aparece el otolito formando parte de un registro arqueológico en la ciudad marinera de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), en el santuario púnico

de La Algaida, situado junto a las marismas que ocupan hoy el antiguo Lacus Ligustinus. Este santuario, dedicado al Lucero del Atadecer (Venus), según parece debió de ser un lugar muy frecuentado por los pescadores de la época, opinan sus excavadores, que iban allí a depositar sus ofrendas desde el siglo V al II a. de C. La mayoría de lo que se ha recuperado en el transcurso de las intervenciones arqueológicas son objetos personales tales como anillos, pendientes, collares de cornalina, vértebras de pescado y otros tantos moluscos perforados, junto a otros tipos de exvotos, como vasos de cerámica, terracotas, figurillas de bronce (algunas de procedencia etrusca), pendientes de metal. Junto a todo ello, un total de 49 otolitos que pudimos contar una vez que consultamos los fondos del Museo Arqueológico de Cádiz.

Queremos llamar la atención a este respecto, pues la cercanía de este santuario a las factorías púnicas pesqueras portuenses es notoria, y quizá pudiera ser relacionable la cantidad de otolitos encontrados en el santuario con la ausencia de restos de cabezas en estas factorías. También hemos constatado su aparición, esta vez en un punto más alejado, concretamente en Huelva, en el mismo casco urbano, donde se halla la necrópolis de época tartésica de La Joya (siglo VII a de C.).

Algunas de sus tumbas son bien conocidas por sus ricos ajuares metálicos (jarros, soportes/braseros, adornos de carro, etcétera). Pero es concretamente la Tumba número 5 la que a nosotros nos interesa, porque en su ajuar, además de un jarro de tipo rodío, un brasero (ambos de bronce), fragmentos de un recipiente de plata, un anillo de oro macizo con representación de grifos, un fragmento de hierro, un fragmento de marfil con decoración grabada, cuentas de collar de ámbar, vasos cerámicos y, según su excavador, «dos cartílagos de pescado marino de color blanco y aspecto alabastrino» (Garrido Roiz, 1970) que, como hemos comprobado, son otolitos de corvina.

Por último, es muy significativo que los individuos de mayor peso que se capturan hoy en día procedan, como ya hemos dicho, de la banda atlántica de Marruecos, justo donde los na-



Arriba: la almadraba de Barbate, la más importante de la zona. Abajo: corvina de gran tamaño (15-18 kg., de uno a dos metros), preparada para la venta en el puesto de El Chupito, en El Puerto de Santa María.

vegantes de la antigüedad, procedentes del Mediterráneo oriental, fundaron sus factorías; enclaves como Mogador, Lixus y Kouass, dedicados al comercio desde el siglo VII a. de C., así como a los recursos pesqueros (salazón).

Influencia oriental

Este amuleto, tan arraigado en el golfo gaditano, se ha visto trasladado a otras zonas, no únicamente de Andalucía, sino también del resto de España, como adorno para el embellecimiento personal, pero, por suerte, aquí

no sólo ha quedado como parte de nuestro ajuar personal, sino también en forma de tradición oral. Y lo importante es que esta tradición parece haberse mantenido durante milenios, como si el tiempo no fuera con ella.

Es cierto que no hemos encontrado referencias a este objeto en otros yacimientos, aunque estamos convencidos de que deben estar presentes en algunos más, sobre todo localizados en el entorno de la costa. Por supuesto, debe ser un objeto a tener en cuenta en futuras excavaciones arqueológicas.

Sea como fuere, el mundo de los símbolos y amuletos se or-

ganiza en una vasta función creadora, como un sistema de relación hombre-objeto de manera muy compleja, especificándose unas creencias religiosas, en relación con un medio natural, del que pasa a formar parte nuestro amuleto gaditano, escondiéndose bajo creencias tradicionales, algo que nosotros pensamos puede tener una clara influencia oriental. ■

Texto y fotografías:

Juan José

LOPEZ AMADOR

y Paloma

BUENO SERRANO

Museo Municipal de El Puerto de Santa María

Bibliografía

- CIRLOT, J. E.: *Diccionario de símbolos*. Labor, 1969.
- FERRER ANDRADES, S.: «La motorización de la flota pesquera portuense». *Revista de Historia del Puerto*, núm. 11, pp. 53-75. El Puerto de Santa María, Cádiz, 1993.
- GARRIDO ROIZ, J. P.: «Excavaciones en la necrópolis de La Joya, Huelva». *Excavaciones Arqueológicas en España*, núm. 71, 1970.
- RUIZ GIL, J. A.: «Las factorías de salazones púnicas de El Puerto de Santa María, Cádiz». Memoria de Licenciatura, Univ. Autónoma de Madrid, 1987.
- LOPEZ AMADOR, J. J.; RUIZ GIL, J. A.; PEREZ FERNANDEZ, E.: «La salazón de pescado en el Cádiz antiguo». *Rev. Mar.*, núm. 265, pp. 26-29. Madrid, 1989.
- MORALES, A., y ROSELLO, E.: *Puerto 6 (Cádiz): consideraciones osteométricas y culturales de la ictiofauna*. Huelva Arqueológica XII, 1990.
- PONSICH, M. y TARRADEL, M.: *Garum et industries antiquae de salaison dans la Méditerranée Occidentale*. París, 1965.
- RUIZ MATA, D.: «El poblado orientalizante del Castillo de Doña Blanca». *Revista de Historia del Puerto*, núm. 1. El Puerto de Santa María, pp. 9-24. Cádiz, 1988.
- RUIZ MATA, D.: «El Túmulo 1 de la Necrópolis de Las Cumbres». I-IV Jornadas de Arqueología fenicio-púnica, pp. 207-220. Ibiza, 1986-1989.
- SPINOLA BRUZON, C.: *Gastronomía y cocina gaditana*. Servicio Publicaciones de la Univ. Cádiz, 1990.
- BLANCO FREJEIRO, A., y CORZO SANCHEZ, R.: «Monte Algaida; un santuario púnico en la desembocadura del Guadalquivir». *Historia 16* Año VIII, núm. 87, pp. 123-128.

Seychelles, Paraíso natural del Índico



Los primeros navegantes que llegaron a las Seychelles creyeron haber descubierto el paraíso terrenal. La sorprendente belleza de estas islas ancladas en el Océano Índico les atrapó de inmediato como si sigue seduciendo hoy a miles de visitantes de todo el mundo.

Las 115 islas que componen este archipiélago, situado a unos 1.800 kilómetros al este de la costa de Kenya, encierran tesoros excepcionales: algunas de las playas más bellas del planeta, fondos submarinos de increíble riqueza natural, una interesante tradición cultural y folklórica y, sobre todo, unas excepcionales condiciones para practicar la navegación, la pesca, el submarinismo y todo tipo de deportes acuáticos.

La mayor parte de las Islas Seychelles están situadas entre 4° y 5° al sur del Ecuador y a una longitud de entre 55° y 56° Este. Mahé es su isla principal, y en torno a ella, en un radio de 50 kilómetros, se dispersan unas 40 islas de origen granítico. El resto de las

islas del archipiélago son de origen coralino.

Además de Mahé, las principales islas y las más frecuentadas por el turismo son Praslin, La Digue y Denis, cada una de ellas con una personalidad propia y un particular encanto. En Mahé, la isla más activa, se encuentra la capital, Victoria, los dos mayores puertos (de pesca y comercial) y los principales hoteles, mercados, instalaciones deportivas, tiendas y restaurantes. En Praslin, el gran atractivo es el Valle de Mai donde crece el sorprendente Coco de Mar. La Digue se distingue por conservar con todo su encanto la atmósfera colonial y un entorno inalterado: las bicicletas son el único medio de transporte. Las grandes rocas graníticas de sus playas, bordeadas por cocoteros, son una de las imágenes más fotografiadas del mundo. Por último, Denis, es un arrecife coralino con densos palmerales y un paraíso para los pescadores. Otras pequeñas islas como Silhouette, Felicité

Fregate, Bird, Aldabra o Desroches, algunas de ellas privadas, brindan la oportunidad de disfrutar en solitario de las playas, del mar y de una naturaleza excepcional.

Pero a pesar de la belleza de sus paisajes y de la riqueza ecológica que encierra el interior de cada isla, el gran recurso de Seychelles es el mar. Alquilar un yate es la mejor manera de conocer el archipiélago y existen muchas facilidades para ello. La Asociación de Alquiler de Yates ofrece lanchas de motor y Yates bien equipados para recorrer las costas, explorar playas desiertas, bañarse en alta mar o practicar deportes acuáticos. Sus aguas son el lugar ideal para la pesca de altura o la pesca submarina y los operadores locales y casi todos los hoteles ofrecen excursiones para pasar medio día o el día completo pescando, con una amplia gama de barcos para elegir.

Aunque se puede practicar en cualquier isla, Denis es el lugar preferido por los aficio-

nados a este deporte. En sus aguas se han conseguido varios records mundiales: diente de perro, bonito y atún, además de valiosas capturas de agujas de mar, barracudas o dorado. Varios barcos con base en la isla organizan diariamente excursiones de pesca. Otro de los lugares preferidos por los aficionados a la pesca mayor es la Isla de los Pájaros (Ile aux Vaches), situada al borde del banco de Seychelles, donde el Océano desciende súbitamente más de 1000 brazas.

Por otro lado, la mayor parte de los hoteles de las islas cuentan con centros de deportes acuáticos completamente equipados que ofrecen facilidades para practicar el esquí acuático, el windsurfing, la navegación en canoa, el parapente acuático, además del buceo y la pesca.

Los fondos submarinos resultan tan bellos como los paisajes de superficie. Galeones hundidos, cientos de peces de colores nadando sobre el arrecife de coral, silencio y belleza en un mundo submarino



apenas explorado por el hombre... El mar tibio y claro de Seychelles ha convertido a estas islas en el lugar ideal para la práctica del buceo durante todo el año aunque los mejores meses son abril, mayo, octubre y noviembre, cuando los mares están más calmados, la visibilidad puede llegar a más de 30 metros en lugares alejados de la costa y la temperatura del agua alcanza los 29°.

En las islas existen varios Centros de Buceo donde se puede practicar este deporte si ya se tiene experiencia o aprender a bucear cómodamente y sin peligro. Estos centros, la mayor parte de ellos instalados en hoteles de playa, ofrecen cursos de introducción de un día y cursos intensivos de 4 ó 5 días. La mayoría de estos centros están situados en los hoteles de playa. Además muchos hoteles ofrecen a sus clientes

cursos gratuitos en las piscinas.

Los buceadores más experimentados encontrarán magníficas oportunidades para sumergirse en los lugares más alejados de la costa y en las islas lejanas y podrán encontrar sorpresas inesperadas, como los restos de barcos antiguos y los del petrolero Ennerdale que descansan en el fondo submarino y ofrecen a los buceadores un fantástico espectáculo. En Seychelles además es posible practicar todos los tipos de buceo: inmersiones desde barcos, lejos o cerca de la costa, recorridos entre los barcos hundidos, inmersiones nocturnas y de aventura a los rincones submarinos más remotos o incluso hay centros que ofrecen cursos de fotografía submarina.

Entre todos los lugares en los que se puede bucear hay

algunos que resultan especialmente interesantes, como son por ejemplo, las aguas que rodean la isla de Praslin, con una inmensa riqueza coralina, y en especial en su protegida bahía de Anse Volbert en la que puede bucear todo el año. También son particularmente recomendables los islotes de Coco y St. Pierre, solitarios y casi vírgenes, y las islas de Bird, Silhouette, Desroches y Aldabra. Las empinadas paredes coralinas que rodean el atolón de Aldabra, declarado Patrimonio de la Humanidad, son prácticamente vírgenes para los buceadores. Aquí se pueden encontrar más de 2000 tortugas verdes, delfines e innumerables especies de peces.

Los amantes del mar y de las profundidades marinas no

Marino de St. Anne, que incluye seis islas a unas pocas millas de Victoria. Fue el primer Parque Nacional Marino del Océano Índico, designado Area Protegida en 1973 para preservar sus corales y peces. Sus aguas claras y calmadas son perfectas para sumergirse. Hay guías expertos que acompañan al visitante del parque y le muestran la historia natural de sus arrecifes.

Cómo llegar

Desde España es fácil llegar a las Islas. La compañía aérea **Air Seychelles** mantiene un vuelo semanal desde Madrid. Se puede obtener más información sobre las Islas Seychelles en la **Oficina Nacional de Turismo de**



podrán sustraerse a la tentación de sumergirse en las aguas del Parque Nacional

Seychelles. C/ Almagro 22. 28010 - Madrid. Tlf: (91) 319 23 41. Fax: (91) 319 83 59.

Centros de buceo en Seychelles

AQUA DIVING SERVICES* PTY LTD Villa de Mer (Praslin) Teléfono: 23 39 72

DIVING IN PARADISE* Berjaya Praslin Beach Resort Anse Volbert (Praslin) Teléfono: 23 22 22 / 23 21 48

LE DIABLE DES MERS* Beau Vallon Beach (Mahé) Teléfono: 24 71 04

MARINE DIVERS INTERNATIONAL Berjaya Beau Vallon Bay Resort & Casino (Beau Vallon) Teléfono: 24 71 41 Ext 8133

RAINBOW DIVERS (SEY)* Northolme Hotel, Glacis (Victoria) Teléfono: 26 10 22

UNDERWATER CENTRE DESROCHES* Desroches Island Resort (Victoria) Teléfono: 22 90 03

UNDERWATER CENTRE SEYCHELLES* Coral Stand Hotel Beau Vallon Beach (Victoria) Teléfono: 24 73 57

UNDERWATER CENTRE PRASLIN PTY LTD* Paradise Sun (Anse Vobert, Praslin)

Teléfono: 23 22 55

OCTOPUS DIVING* Anse Volvert, Praslin

DEEP THOUGHTS DIVE CENTRE Le Meridien (Barbarons) Teléfono: 27 82 53

DENIS ISLAND DIVE CENTRE Denis Island Lodge Teléfono: 32 11 43

KING BAMBOO DIVING Anse Volbert, Praslin Teléfono: 23 22 95

LA DIGUE ISLAND LODGE CENTRE La Digue Island

Lodge Teléfono: 23 39 72

PRO-DIVING SEYCHELLES The Plantation Club (Baie Lazare) Teléfono: 36 13 61

SILHOUETTE ISLAND LODGE DIVE CENTRE Silhouette Island Lodge Teléfono: 22 40 03

Prefijo de Seychelles: 07 248

* Centros miembros de la Asociación de Buceadores Profesionales de Seychelles (APDS).

Foro de política e industria pesqueras en América Latina

CENIPA 95, en Mar del Plata

Mar del Plata, la capital pesquera de la República Argentina, acogerá el Congreso y Exposición Nacional e Internacional de Pesca, Acuicultura e Intereses Marítimos, Cenipa 95, que se celebrará del 28 de noviembre al 1 de diciembre, con la colaboración de organismos internacionales como FAO y la Comisión de la Unión Europea.

CENIPA es una feria bianual que este año alcanza su segunda edición y aspira a ser la feria pesquera de América Latina, poniendo el acento en los aspectos económicos e industriales del sector. La convocatoria ofrece simultáneamente la estructura de congreso, exposición, foro de políticas pesqueras y ronda de negocios, en el marco del estadio polideportivo de Mar del Plata, sede de los Juegos Panamericanos. Patrocinan esta feria, además de FAO o la Comisión de la Unión Europea, el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la República Argentina, organizaciones empresariales y sindicales del país organizador.

El congreso acogerá a científicos, técnicos y operadores de los países con mayor potencial pesquero y tratará de definir los aspectos más importantes de la evolución de la pesca en el mundo desde el punto de vista científico, político, empresarial y práctico. En consecuencia, abordará temas de Derecho

internacional, economía y mercado, tecnologías de captura y procesamiento, industria naval, educación e investigación pesquera, artes y métodos de pesca, acuicultura, seguridad en el mar y contaminación marina. Este es un capítulo de especial relevancia en el momento actual cuando Argentina ha hecho pública su disposición a ampliar su ámbito jurisdiccional más allá de las 200 millas de zona económica exclusiva.

La exposición mostrará pescados frescos, refrigerados, congelados y en conserva, así como sistemas de conservación y exhibición, embalaje y productos derivados junto a instrumental, aparejos, artes de



Argentina está tratando de poner en marcha proyectos acuícolas en especies como besugo, lenguado y langosta, para lo cual han iniciado contactos con empresas gallegas con experiencia en cultivo de rodaballo a fin de constituir empresas mixtas.

Los organizadores de Cenipa 95 consideran interesante la presencia española en la feria argentina, tanto por las posibilidades de negocio que ésta ofrece como por el beneficio que el sector pesquero argentino podría obtener de la aportación tecnológica española.



CENIPA '95



pesca tradicionales y modernos, maquinaria, sistemas de seguridad y de calidad integral y, en general, productos y sistemas destinados a la industria pesquera extractiva, procesadora y naval. Este escenario propiciará la ronda de negocios en todos los aspectos de la actividad pesquera: productos, tecnologías de captura y procesamiento, equi-

pamiento naval, financiación, seguros, etcétera.

El encuentro de empresarios, trabajadores y responsables políticos vinculados a la pesca de un amplio número de países hace de Cenipa un importante foro de discusión de políticas pesqueras.

Los organizadores de Cenipa 95 consideran especialmente

interesante contar con una nutrida representación española en la feria argentina, tanto por las posibilidades de negocio que ésta ofrece a los empresarios como por el beneficio que el sector pesquero argentino podría obtener de la aportación tecnológica española. Precisamente para dar a conocer las características de Cenipa, el director de la Fundación Bolsa de Comercio de Mar del Plata, Ignacio Cordero, y el director de la Escuela Nacional de Pesca, Rafael Guñazú, han mantenido contactos con autoridades de las comunidades autónomas gallega y vasca y con empresarios del sector en España. Argentina, país de gran riqueza pesquera y bajos niveles de consumo de pescado, estaría interesada en potenciar la flota artesanal y mejorar el sector de fresco con vistas a su exportación a Estados Unidos y España.

La constitución de empresas mixtas y asociaciones temporales está prevista en el convenio de pesca suscrito por la República Argentina y la Unión Europea a finales de 1992, del que España era el país más directamente afectado. El acuerdo, ratificado por el Congreso argentino año y medio después de su firma inicial, en abril de 1994, permite capturar 250.000 toneladas de

pesca (120.000 toneladas de merluza hubsi, 50.000 de merluza de cola, 50.000 de bacalao criollo y 30.000 de calamar ilex). El coste económico para la UE se cifraba en unos 162,5 millones de ecus para los cinco años de vigencia. Con todo, a pesar de las expectativas que en su momento suscitó aquel acuerdo comunitario, el primero de los llamados de segunda generación entre la UE y terceros países, hasta el momento sólo se han acogido al mismo 24 proyectos y queda un amplio margen hasta completar el cupo de capturas permitido en el mismo por buques con pabellón de alguno de los Estados miembros de la UE en el marco de las asociaciones temporales, que era de un tercio del total de capturas. La razón de este aparente desinterés de los empresarios españoles se atribuye a la saturación de merluza en los mercados europeos, que ha hecho caer considerablemente los precios de esta especie.

La colaboración de la Comisión de la Unión Europea en Cenipa se incluye, precisamente, en el capítulo de ayudas incluidas en el convenio pesquero con Argentina. ■

M. V.

EMBARCAR AHORA SERÁ MÁS FÁCIL USANDO ESTA GUÍA

IBERMAN
Capitán J.L. Chibero

3.600 DIRECCIONES PARA ENCONTRAR TRABAJO EN LA MAR

- Buques mercantes
- Buques de pasaje crucero
- Remolcadores/supply
- Plataformas/offshore
- Votos motor y vela
- Salvamento
- Pesca
- Información: laboral y técnica

GUÍA Internacional de Embarques 95-96



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 embarques 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 INFORMACIÓN:

***MENSUALMENTE:** por teléfono y gratuita.

***QUINCENALMENTE:** recibiendo por correo listados detallados, mediante suscripción anual de 6.000 pts.

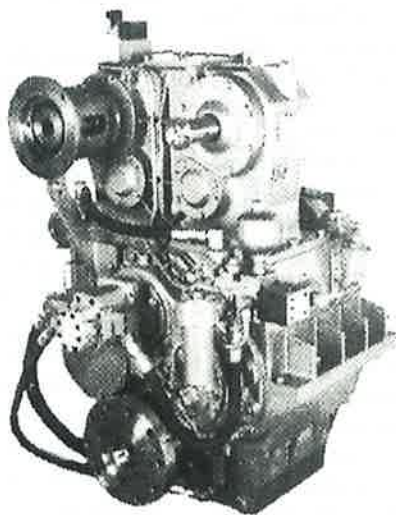
EDICIÓN LIMITADA, RESERVE SU EJEMPLAR

P.V.P.: 6.000 ptas.

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

IBERMAN, S.L. — Cantón Pequeño, 26 — 15003 LA CORUÑA

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

BorgWarner
Marine & Industrial
Transmissions

HURTH
MARINE
GEAR

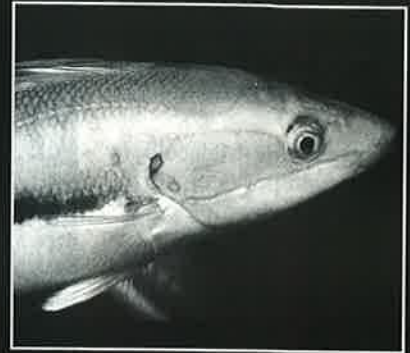
Deep Sea Seals Ltd

Trellex Morse

Halyard



El sector de los moluscos mueve diez billones de pesetas al año



VIGO, SEDE DEL XII CONGRESO INTERNACIONAL DE MALACOLOGIA



LOS congresistas pusieron el acento especialmente en las cuestiones que afectan al medio ambiente y la biodiversidad y llamaron la atención sobre el riesgo de extinción que pesa sobre algunas especies de moluscos, sea como consecuencia de sobreexplotación, sea por contaminación. Alguno de los ponentes se refirió a la rentabilidad social de la investigación, por pequeños e insignificantes que puedan parecer los

Vigo acogió del 3 al 8 de septiembre la duodécima edición del Congreso Internacional de Malacología, donde cuatrocientos científicos de todo el mundo expusieron y analizaron los últimos descubrimientos relacionados con el mundo de los moluscos marinos, terrestres y dulceacuícolas, un sector que, según datos de FAO, mueve anualmente diez billones de pesetas.

proyectos. Todos insistieron en la necesidad de proteger el medio ambiente para salvar de la extinción las especies amenazadas.

Cuatrocientos trece malacólogos –investigadores y estudiosos de los moluscos– procedentes de cincuenta y siete países han participado en el XII Congreso Internacional de Malacología, que se estructuró mediante simposios, sesiones abiertas y talleres. Dos fueron las sedes utilizadas: el Centro

Cultural de Caixavigo, donde se desarrollaron 203 exposiciones orales, y la Casa de Cultura y de las Artes del Ayuntamiento de Vigo, donde se presentaron 248 paneles.

El Congreso de Malacología está organizado por la organización Unitas Malacológica, se celebra cada tres años y ésta era la primera oportunidad que tenía una ciudad española como sede. En esta edición ha contado con la colaboración del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Cefalophod International Advisory Council y la Sociedad Española de Malacología. En 1992 se celebró en Siena, que había tomado el relevo de Tubinga, quien, a su vez, lo había tomado de Edimburgo. La próxima edición será en Washington, la capital federal de los Estados Unidos. El Congreso es el foro donde los científicos y expertos en la materia exponen y someten a discusión los descubrimientos e investigaciones realizados en el período transcurrido desde el encuentro anterior, cuyas conclusiones luego verán la luz en revistas especializadas. La XII edición ha sido organizada por el presidente de Unitas Malacológica —el cargo lleva aparejado la responsabilidad del Congreso—, el español Angel Guerra Sierra, científico del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, adscrito al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Miles de especies

Caracoles terrestres, almejas, mejillones, vieiras, pulpos, calamares y la muy amplia gama de especies de moluscos, son el objeto de estudio de los malacólogos. Se calcula que sólo en aguas gallegas pueden encontrarse 700 especies diferentes, algunas endémicas. En Europa se han estudiado 3.000 especies de moluscos marinos, 10.000 en Nueva Caledonia, y unas 40.000 en todo el mundo. Su conocimiento, aseguran, proporciona información sumamente interesante para el hombre. Por contra, la desaparición de cualquier especie, incluso de las aparentemente menores e irrelevantes, priva a la Humanidad de información esencial para conocer

mejor el funcionamiento de la naturaleza e, incluso, de su posible aprovechamiento para los seres humanos. A título de ejemplo, se recordaba el descubrimiento del efecto antidepresivo de la tinta de las sepias a partir de la investigación desarrollada por el estadounidense John Z. Young, que le valió ser nominado para el Nobel en 1931.

Dado el carácter internacional del Congreso, las ponencias abordaron cuestiones que afectan, prácticamente, a todos los mares. Así, se habló de nuevas especies de bivalvos silvestres que pueden ser comercialmente interesantes, cultivables y explotables en zonas de México

y Venezuela. Se expuso también un sistema novedoso de eliminación de caracoles terrestres y de agua dulce a partir de un mejor conocimiento de su propio ciclo biológico, suprimiendo el uso de pesticidas, para evitar la infectación de ganado vacuno y ovino. Este hallazgo puede tener gran repercusión en amplias zonas de Latinoamérica, África y Asia, donde, según datos de la Organización Mundial de la Salud, los caracoles contaminados con pesticidas son transmisores de enfermedades —esquistosomiasis, fasciolosis— de alta morbilidad a través de los grandes animales —vacas, ovejas— a los

que sirven de alimento. Uno de los científicos rusos aludió a la existencia de una especie de pota en el Mar de Arabia de la que podrían ser explotables comercialmente ocho millones de toneladas anuales. Rusos y ucranianos expusieron datos sobre la extinción de especies en amplias zonas de aquellos países como consecuencia de la contaminación radiactiva. En el Congreso se recordó también la condición de bioindicadores de polución y contaminación de algunos moluscos. Abundando en el llamamiento a la protección de las especies, se puso de relieve la presión excesiva sobre algunas de ellas en mares de



En el Mar de Arabia se ha hallado una especie de pota de la que podrían ser explotables comercialmente ocho millones de toneladas anuales.





Las dificultades de suministro de cefalópodos puede hacer rentable su cultivo en granja, al menos a nivel semiindustrial.



Indonesia, que estarían en riesgo de extinción como consecuencia del comercio descontrolado de conchas. Desde el punto de vista comercial y según datos de FAO, la producción de moluscos mueve diez billones de pesetas al año.

Cultivo de cefalópodos

Aunque la elección de España como sede del Congreso está muy vinculada al hecho de que el presidente de Unitas Malacológica sea el español Angel Guerra Sierra, a la elección de Vigo tampoco es ajena la importante producción mejillonera de

Galicia, de la que es primer productor europeo. España es, asimismo, el quinto país en el consumo de cefalópodos, con una media de seis kilos por persona y año (Japón, que ocupa el primer puesto, tiene una media de 20 kilos).

En cuanto a las ponencias que atañen más directamente a España sobre el cultivo de bivalvos, se expuso la necesidad de determinar el número de mejillones que pueden instalarse en un ecosistema, dada su condición de filtros muy activos, que pueden absorber el alimento y dejar empobrecido el entorno. Ello implicaría, a su vez, la determinación de la carga máxima de

bateas para lograr un rendimiento óptimo de las instalaciones. También en el apartado de las mareas rojas, teniendo en cuenta que éstas pueden predecirse, se propuso como una de las posibles soluciones la movilidad del producto, no de las bateas, antes de la aparición de la toxina.

Angel Guerra se refirió también a las experiencias sobre cultivo de cefalópodos –pulpo y sepia– desarrolladas por el Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona y el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, ambos del CSIC. Iniciativas similares, de cultivo y engorde, se están realizando ya en Japón. Guerra Sierra señala-

ba que «aunque hasta ahora el suministro de ambas especies estaba garantizada por la pesca, el cierre paulatino de algunos caladeros, o las dificultades de la flota para acceder a otros –Marruecos, Malvinas– puede hacer rentable el cultivo en granja, al menos a nivel semiindustrial».

Jóvenes y veteranos

A sus noventa y tres años, John Z. Young fue el más veterano de los asistentes. Por contra, la distinción al mejor panel fue para Pedro Lima, portugués, de veintidós años. Winston F. Ponder, director del Museo de Ciencias Naturales de Sidney, pronunció la conferencia inaugural. Además de la representación del país organizador, ha sido nutrida la asistencia de malacólogos de Ucrania y Rusia, así como de América Latina. La presencia de científicos de la Europa oriental se explica en la intención de Unitas Malacológica de incorporar a la organización la importante escuela existente en los países de la antigua URSS y que en los últimos años se encontraban aislados de la comunidad científica. En el caso de Latinoamérica, su asistencia se explica en la estrecha colaboración con la Asociación Española de Malacología, presidida por Emilio Rolán, que ha actuado como puente. La próxima edición se propone integrar al importante núcleo de científicos de la Asociación Norteamérica y de Australia y Japón.

Exponente del interés que suscita este tipo de encuentros, así como de la precariedad de los medios en que se desenvuelve la investigación en algunos países, el ucraniano Alexander Savitzki se desplazó desde Kiev utilizando únicamente el autobús como medio de transporte, en un maratónico viaje de varias jornadas. Por otra parte, Unitas Malacológica facilitó becas y diversos tipos de ayudas a algunos de los congresistas –rusos, ucranianos, pero también brasileños y cubanos– que, de no ser así, no hubieran podido asistir al encuentro internacional de malacología. ■

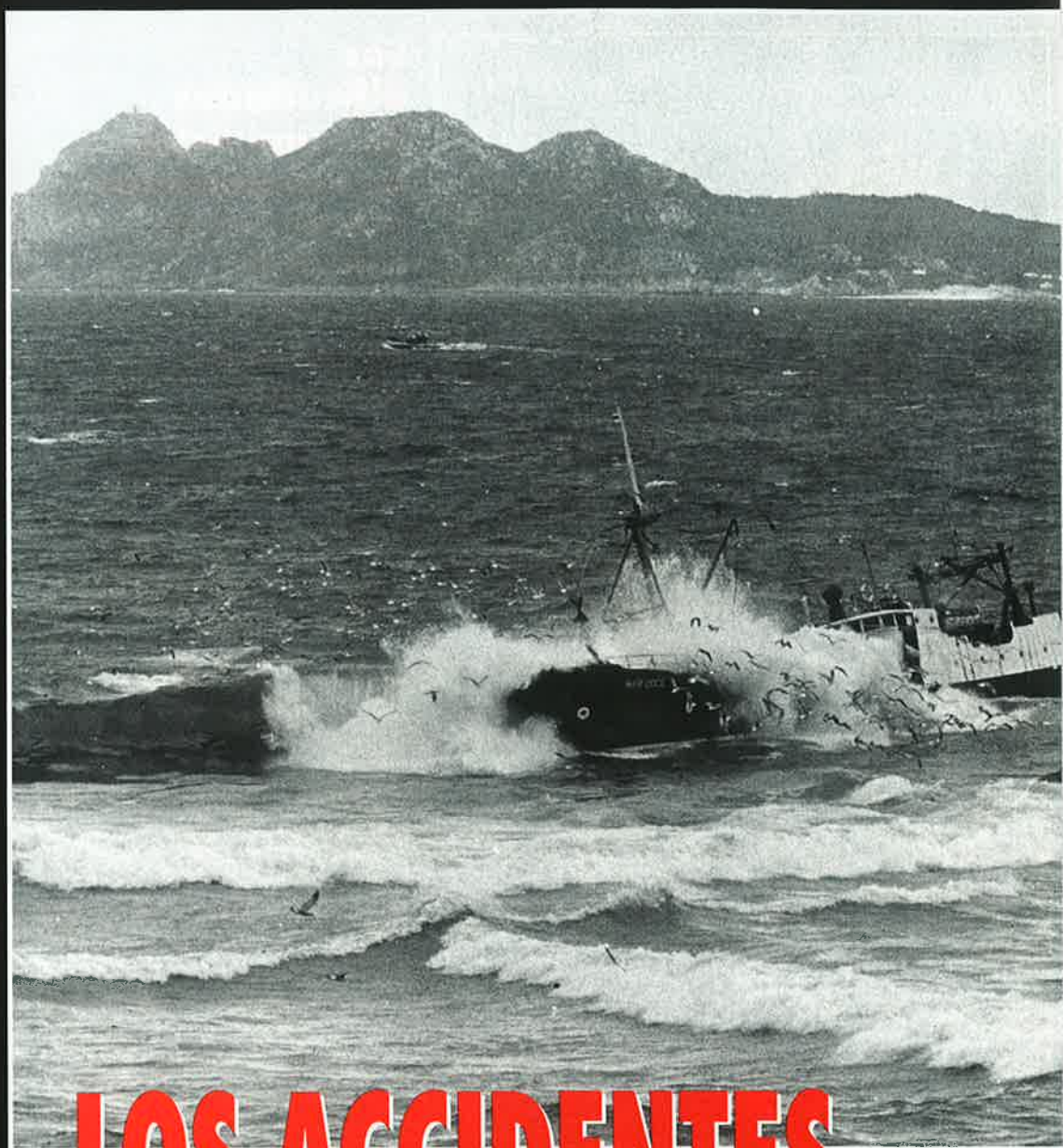
Mery VARONA

Durante 1994 se han producido un 40 por 100 de accidentes mortales menos que en 1993. El año pasado los servicios de salvamento marítimo españoles han rescatado un total de 891 personas en los 456 accidentes ocurridos en nuestras zonas de responsabilidad. El número de muertos se eleva a 27, 45 desaparecidos y 53 heridos, entre los tripulantes de buques españoles en cualquier parte del mundo y tripulantes de buques extranjeros en nuestras zonas de responsabilidad.

DE los 456 accidentes, 271 afectaron a buques españoles y 185 a buques extranjeros. De éstos había 152 pesqueros españoles y 24 pesqueros extranjeros; 88 embarcaciones de recreo españolas y 83 extranjeras; 31 buques mercantes españoles y 78 extranjeros.

Es evidente la gran diferencia en el número de accidentes en buques pesqueros, mucho mayor en buques españoles al ser éstos los que faenan dentro de nuestras aguas. Los accidentes en pesqueros extranjeros pertenecen en su gran mayoría a los que faenan fuera de aguas españolas pero con tripulación de nuestro país, práctica muy común con buques pertenecientes a empresas mixtas que pescan en los caladeros de Gran Sol y en el banco Canario-Sahariano, principalmente.

En los buques mercantes la mayoría de los accidentes se producen en buques extranjeros. La causa es que en nuestras costas hay importantes puntos de recalada en los que confluyen las rutas principa-



**LOS ACCIDENTES
MARITIMOS
DISMINUYEN UN
40% EN 1994**

La mayoría de los accidentes se produce en los buques pesqueros, siendo la principal causa la vía de agua.

les del comercio internacional.

Respecto a las embarcaciones de recreo, es muy similar entre españoles y extranjeros debido a que el número de yates españoles y extranjeros que practican el deporte por nuestro litoral es muy parecido, y en estos últimos años ha alcanzado un gran desarrollo por las favorables condiciones de nuestro clima.

Respecto a los siniestros por comunidades autónomas, el mayor número de ellos se

corresponde con la mayor cantidad de buques que navegan por cada zona. En buques mercantes se da en Finisterre, Gibraltar y Canarias, correspondiendo a los puntos claves de recalada; en los pesqueros se da en los caladeros tradicionales, que son Galicia, Andalucía, y fuera de nuestras aguas, principalmente en las zonas de Gran Sol, banco Canario-Sahariano y Terranova, y en los yates, con las zonas de mayor atractivo turístico-náutico, como son Andalucía, Baleares, Cataluña y Canarias.

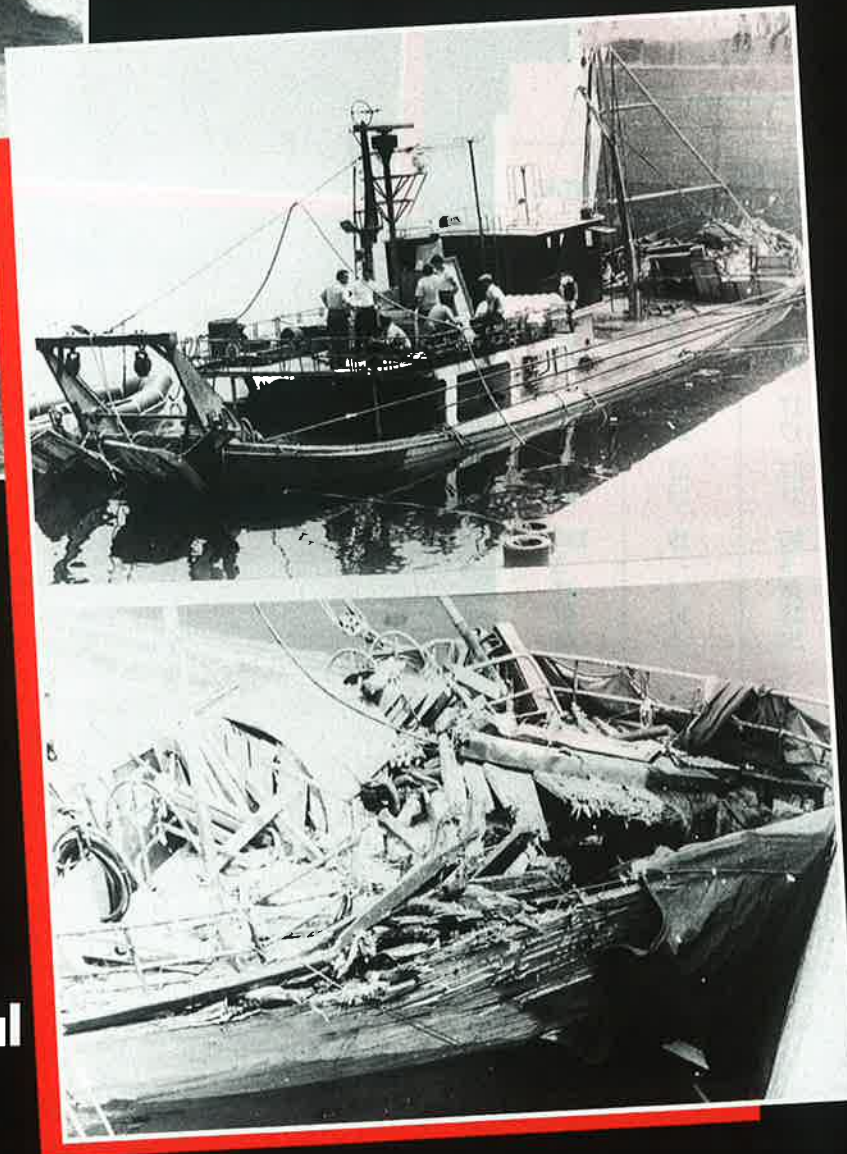
También se ha detectado un número importante de casos en la comunidad gallega, debido al paso de yates de otras nacionalidades que recalán en esta zona en su ruta hacia el sur.

Respecto al tipo de accidentes, mientras en los buques mercantes el más frecuente es la colisión, con un 40 por 100 de casos; en yates es la varada, con un 36 por 100, y en pesqueros, la vía de agua, seguida de colisión y hundimiento, entre un 20 y un 25 por 100 cada uno.

La principal causa de los siniestros se produce por el factor humano. Según señala Marina Mercante, como factor humano no sólo se pueden considerar los sucesos directamente consecuencia de un acto humano, sino también, en gran parte, los titulados «fallo material» y «mal tiempo». En éstos casi siempre existe fallo imputable al factor humano, ya que un apartado fundamental es el estado de conservación y mantenimiento del buque y los procedimientos de navegación que se han seguido. «Un buque en perfecto estado, posiblemente ante las mismas condiciones meteorológicas, no hubiese sufrido tal accidente o habría sido de menor magnitud», asegura el informe de Marina Mercante.

Entre las causas de los accidentes, por mal tiempo se produjeron 63 siniestros; por fallo humano, 177; por fallo material, 155, y por causa desconocida, 61 accidentes.

Ante estos datos, la Dirección General de la Marina Mercante subraya que «nunca se enfatizará suficientemente la importancia de la formación, selección y reciclaje de los profesionales de la mar, así como la adecuación de las tripulaciones, cumplimiento de los horarios de trabajo (descanso suficiente, etc.)».



El factor humano es el motivo fundamental de los siniestros.

ACCIDENTES MARITIMOS 1994

	Buques españoles	Buques extranjeros	TOTALES
ACCIDENTES			
Pesqueros	152	24	176
Embarcaciones de recreo ..	88	83	171
Mercantes	31	78	109
TOTALES	271	185	456
AFFECTADOS			
Muertos	20	7	27
Desparecidos	8	37	45
Heridos	31	22	53
ILESOS	450	388	838

ACCIDENTES POR ZONA SAR Y REGION - 1994

Zona y CC.AA.	Tipo de buque			TOTAL
	Pesquero	Recreo	Mercante	
ATLANTICO.....	73	38	34	145
País Vasco	7	3	6	16
Cantabria	7	3	2	12
Asturias	10	8	3	21
Galicia	49	24	23	96
CANARIAS.....	17	17	20	54
Canarias	17	17	20	54
ESTRECHO.....	31	27	25	83
Andalucía	31	27	25	83
MEDITERRANEO .	26	86	19	131
Murcia	-	3	-	3
Valencia.....	6	16	5	27
Cataluña.....	18	28	11	57
Baleares	2	39	3	44
FUERA DE ZONA..	29	3	11	43
Totales	176	171	109	456

Incidentes de buques

Respecto a los incidentes, que son los sucesos que implican a tripulantes y buques, pero en los que la materialidad de las embarcaciones no se ve directamente afectada, las comunidades más afectadas son Galicia,

después Andalucía y tras ellas Cataluña y Baleares. Estas dos últimas comunidades autónomas debido principalmente a los buques de recreo, con un porcentaje de entre un 80 y 90 por 100.

Los tipos de incidentes más frecuentes, en primer lugar están las evacuaciones médi-

cas, con un total de 238, de las que 100 corresponden a pesqueros y 88 a mercantes, seguido de remolques, 207, y fallos mecánicos, 200, debidas principalmente a embarcaciones de recreo. Por último, cabría resaltar el accidente laboral, con 88 casos, en su mayor parte ocurridos en pesqueros (68) y cuya principal causa es el trabajo en condiciones climatológicas muy adversas.

Por lo que respecta a otros incidentes, resalta la gran cantidad de objetos flotantes a la deriva, que acapara más de la mitad de los incidentes no relacionados con buques y debidos, en su mayor parte, a los aluviones en los ríos tras días de fuertes lluvias, y a la caída de troncos procedentes de la pérdida de cargamento de los buques que los transportaban.

Usuarios de elementos de recreo náutico, principalmente windsurfistas en apuros, que en la mayoría de los casos no

tuvieron mayor incidencia, y caída de personas al agua.

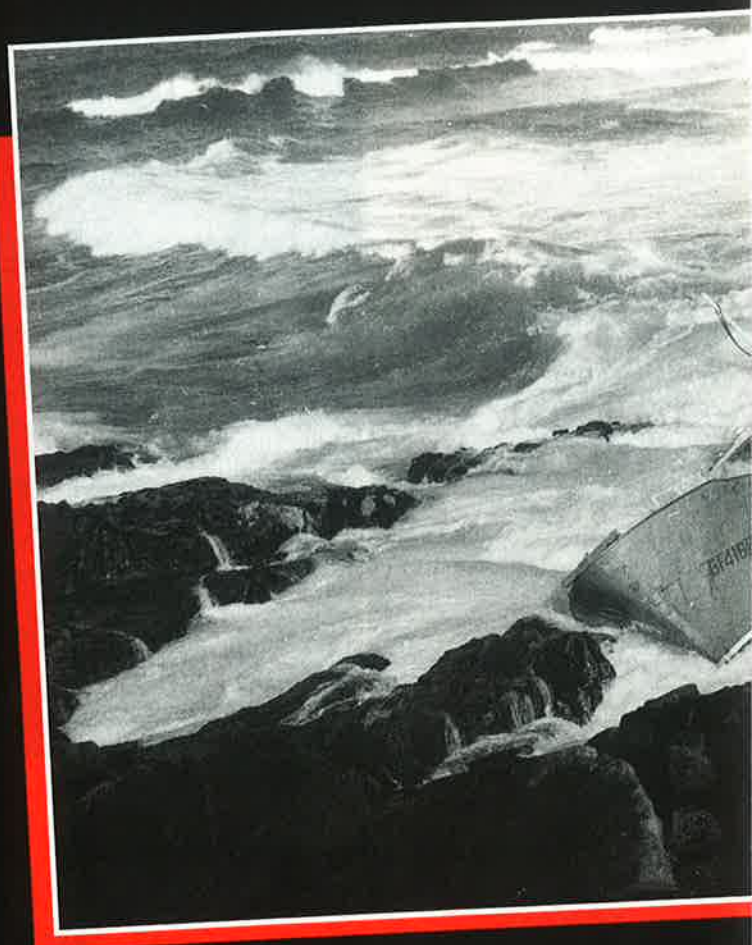
En cuanto a su reparto por zonas, Galicia vuelve a ser la comunidad más afectada, seguida por Cataluña.

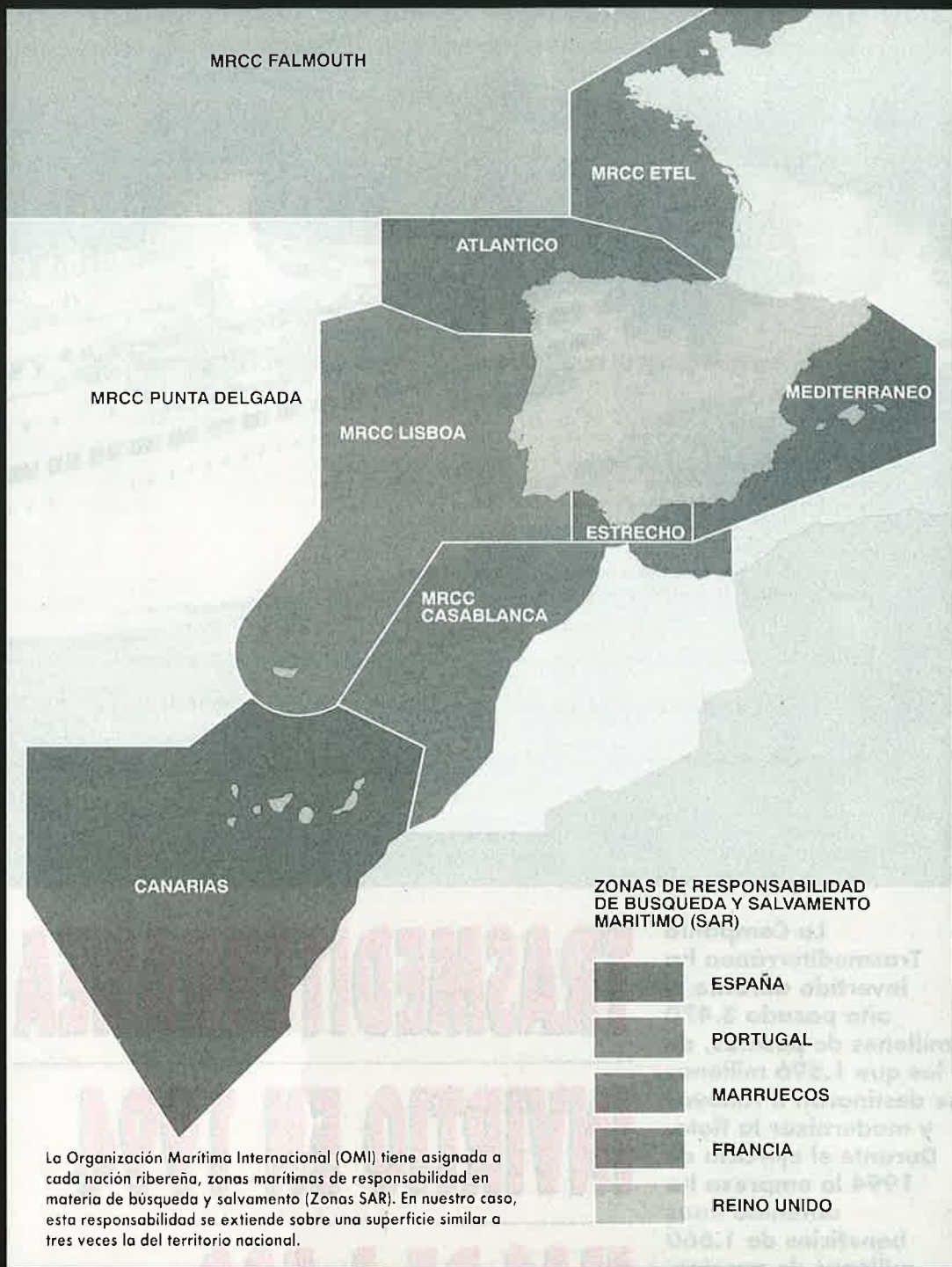
Durante el presente año se han activado 245 radiobalizas en nuestras zonas de responsabilidad, de las cuales solamente tres han correspondido a una situación real de peligro y una a ejercicios. El resto han sido activaciones accidentales, porcentaje similar al que se produce a escala mundial.

En este sentido, Marina Mercante vuelve a señalar que la adecuada formación y la correcta preparación y cumplimiento de los procedimientos a bordo de los buques es una medida preventiva de primera magnitud.

Estadísticas del MOU

El memorándum de París para el control de los buques





por el Estado del Puerto, más conocido como acuerdo MOU, es un acuerdo internacional entre las autoridades marítimas de 16 países para establecer un sistema armonizado de inspecciones por el Estado del Puerto, con el objetivo de erradicar a los buques que no cumplan con los requisitos mínimos de seguridad que fijan los convenios internacionales.

De acuerdo con la Dirección General de la Marina Mercante, durante el año 1994 se inspeccionaron un total de 1.763 buques (algunos inspeccionados en más de una ocasión), alcanzándose un porcentaje de inspecciones del 35 por 100, lo cual supone un 4 por 100 más de los buques inspeccionados durante el año 1993 y un 10 por 100 más del compromiso fijado por el Acuerdo.

Del total de los buques inspeccionados, fueron encontrados con deficiencias 1.160

CAUSAS DE ACCIDENTES 1994

Tipo de buque	Causas del accidente			
	Mal tiempo	Fallo humano	Fallo de Material	Desconocida
Mercante.....	11	49	27	5
Pesquero.....	22	63	66	25
Yate.....	25	59	58	29
Otro.....	5	6	4	2
TOTALES..	63	177	155	61

buques y 603 sin deficiencias, lo que traducido a porcentajes supone un 65,8 por 100 de buques deficientes y un 34,2 por 100 de buques sin deficiencias.

Del total de los buques inspeccionados se detuvieron 152, lo que supone un 8,62 por 100 del total y un 13,10 por 100 sobre los buques deficientes. ■

I. OTERO



La Compañía Trasmediterránea ha invertido durante el año pasado 3.470 millones de pesetas, de los que 1.596 millones se destinaron a renovar y modernizar la flota. Durante el ejercicio de 1994 la empresa ha obtenido unos beneficios de 1.660 millones de pesetas.

Entre las incorporaciones próximas, se están construyendo dos *fast ferrys* para Baleares que estarán en funcionamiento en 1995 y 1996. Además, se está estudiando la posibilidad de cambiar la ruta del *fast ferry* que une Tarragona y Palma de Mallorca por el trayecto Barcelona-Mallorca.

TRASMEDITERRANEA

INVIRTIÓ EN 1994

MÁS DE 1.500

MILLONES PARA

RENOVAR LA FLOTA





LA Compañía Trasmediterránea está ultimando los últimos detalles del nuevo plan de actuación, que tendrá como horizonte los próximos dos años. El plan estratégico que la Compañía había puesto en marcha en 1990 ya ha finalizado. Los principales objetivos seguidos por este plan eran mejorar las condiciones de competitividad de la Compañía y sus resultados, y reducir al mínimo, o eliminar por completo, la necesidad de la aportación que contempla el contrato con el Estado. Los Administradores consideran que su implantación está produciendo los objetivos perseguidos, entre cuyas principales líneas de actuación estaban: la reorientación de las inversiones de inmovilizado y flota mediante desinversiones y renovación y remodelación de buques; la descentralización de la gestión y de las operaciones, y la adecuación de las estructuras organizativas y de personal.

Inversión realizada

Las inversiones realizadas han ascendido a 3.470 millones de pesetas, siendo 1.596 millones de pesetas en flota. Es de destacar las construcciones en curso de dos *ferrys* rápidos que tienen prevista su incorporación en 1995 y 1996 para el tráfico de Baleares. Además, también se ha finalizado en octubre del año pasado el cambio de la sede social de la Compañía.

Respecto a la plantilla fija a 31 de diciembre de 1994, estaba integrada por 1.956 empleados, de los cuales 1.118 corresponden al colectivo de mar y 838 al colectivo de tierra. Respecto de 1993, se ha producido una reducción neta de 69 empleados, promovida por un plan de jubilaciones anticipadas y bajas anticipadas.

Renovación de la flota

La Compañía Trasmediterránea está realizando un gran esfuerzo en innovación tecnológica, renovación y modernización.

Trasmediterránea continúa con la política de realizar inversiones en la operatividad de la flota, reducción del consumo energético e implantación de tecnología punta.

Dentro del plan de renovación de la flota, en el mes de noviembre se incorporó el primero de los *ferrys* rápidos contratados con la E. N. Bazán de San Fernando (Cádiz), construcción 315 de dicho astillero, y que con el nombre de «Albayzín» fue botado el 23 de julio. Este *fast ferry*, primero de una serie de tres unidades, constituye la mejor muestra del esfuerzo que Trasmediterránea está realizando en innovación tecnológica, renovación y modernidad.

Las características más importantes de este nuevo tipo de buques son su diseño y su técnica de construcción, que les permite alcanzar una velocidad máxima de 37 nudos en plena carga, manteniendo una velocidad de crucero de 35 nudos, transportando 76 vehículos turismo y 450 pasajeros con un elevado grado de confort y seguridad.

Entre las mejoras que se están realizando desde años atrás por Trasmediterránea dentro de la política de realizar inversiones, cabe destacar cumplimientos reglamentarios, operativi-

dad, reducción de consumo energético e implantación de tecnología punta. En los buques serie *Kanguro* se sustituyó la rampa fija para el servicio de la cubierta de coches por rampa móvil, lo que ha permitido la ampliación de los metros lineales del garaje de carga pesada, así como mejorar el tiempo de operatividad en puerto.

En los buques serie *ro-ro*, algunos de los que han mejorado en dos nudos la velocidad, el objetivo ha sido el ahorro de consumo energético, combustible y aceites lubricantes.

También se han realizado mejoras en el buque «Juan J. Síster» y en el buque «Ciudad de la Laguna».

Descenso de los tráficos

Por lo que se refiere al tráfico de pasajeros y de vehículos en 1994, se ha caracterizado por los efectos negativos de la situación en Argelia y el cierre de su frontera con Marruecos, por una parte, y las dificultades del turismo nacional para viajar a Baleares por falta de plazas hoteleras en la temporada de verano, por otra.

Esto ha provocado un descenso en el tráfico del sector de Baleares, así como una baja, por primera vez en los últimos años, en el sector Sur-Estrecho, donde se ha roto su tradicional e importante tendencia al alza.

Las embarcaciones rápidas han seguido incrementando su demanda tanto en Baleares como en el Estrecho, pero no en Canarias, donde ha habido un moderado retroceso tanto en el *Jet-Foil* como en el *Hidrofoil* de la línea Cristianos-Gomera. Tal retroceso se ha producido, entre otras razones, por averías y condiciones climatológicas adversas. Hay que destacar entre las embarcaciones rápidas, el satisfactorio resultado de la línea entre Tarragona y Palma. Actualmente Trasmediterránea estudia cambiar la ruta del *fast ferry* que une Tarragona con Palma de Mallorca por la ruta Barcelona y Sóller, una vez que se construya el túnel de Sóller. La finalidad



de este cambio, en el que se ahorraría media hora de trayecto, es atraer al público que viaja en avión. Además, se contemplaría la opción de hacer escala en Tarragona algunos días a la semana.

Por su parte, se ha experimentado un aumento de tráfico en la línea Cristianos-Valverde, tanto en pasajeros como en vehículos. De hecho, la presencia de Trasmediterránea durante todo el año con un buque *ferry* en la línea Cristianos-Gomera, ha significado la aportación de unos nuevos tráficos de 230.000 pasajeros y 25.000 vehículos. En relación con el año 1993, se ha obtenido un aumento en el tráfico de pasajeros, aunque el de los coches ha quedado por debajo del año 93.

En definitiva, los tráficos globales de la Compañía se situaron en 1994 en 3.609.277 pasajeros y 550.030 vehículos, lo que significa 104.847 pasajeros más que en 1993 (+3%) y 17.593 vehículos menos que en 1993 (-3,1%).

Como consecuencia de la incorporación de las nuevas unidades de flota «Juan J. Síster», «Las Palmas de Gran Canaria» y

«Santa Cruz de Tenerife», el número de millas navegadas el año pasado han superado el millón seiscientas, aumentando el 9,1% sobre las realizadas en 1993.

Recesión en ciertos sectores

El tráfico en el sector de Baleares continuó con su tónica recesiva, viéndose agudizada este año por las dificultades del turismo nacional para entrar en las islas en verano, al producirse una sobreocupación hotelera por el turismo extranjero. No obstante, han obtenido un excelente resultado las dos líneas servidas en temporada por buques tipo *Hidrofoil*: la de Tarragona-Palma, inaugurada en 1994, y la de Valencia-Ibiza, ya iniciada en 1993.

En resumen, el tráfico total del sector se ha situado en 708.752 pasajeros, 67.837 menos que en el año 1993 (-8,7%), y 144.240 vehículos, 12.511 menos que en 1993 (-8%).

En Canarias también se ha producido una recesión en los tráficos de las embarcaciones rápidas, tanto *Jet-Foil* como *Hi-*

drofoil, a consecuencia de las suspensiones sufridas a principios de año por malas condiciones climatológicas en el caso del *Jet-Foil* y por averías del *Hidrofoil* de Cristianos-Gomera.

En la línea Cádiz-Canarias se ha producido, igualmente, un ligero descenso de tráfico, tanto de pasajeros como de vehículos.

La línea Cristianos-Valverde ha experimentado un importante aumento -el 215% en pasajeros y el 276% en vehículos-, lo que demuestra que ha sido un acierto conectar la isla de Hierro directamente con el puerto de los Cristianos en la isla de Tenerife.

En el global del sector, el tráfico total se ha situado en 996.108 pasajeros, 228.799 más que en 1993 (+29,8%) y 82.584 vehículos, 29.145 más que en 1993 (+54,5%).

La grave situación que se padece en Argelia llegó a provocar el cierre de la frontera entre este país y Marruecos, produciendo importantes descensos de tráfico en el sector, especialmente en las líneas de Melilla, donde, por primera vez, se ha roto su fuerte línea ascendente, embarcándose 516.632 pasajeros, 26.891 me-



nos que en 1993 (-4,9%) y 101.608 vehículos, 11.164 menos (-9,9%). La crisis también se ha notado en el Estrecho, especialmente en la línea Algeciras-Ceuta. Los tráficos de Trasmediterránea en la línea Algeciras-Ceuta se situaron en 907.057 pasajeros en los buques *Ferry*, 87.197 menos que en 1993 (-8,8%) y 156.678 en el buque *Hidrofoil*, 28.280 más que en 1993 (+21,8%). Se transportaron 159.467 vehículos, 30.420 menos que en 1993 (-16%). Los trá-



(+74%). Durante la temporada de verano se fletó el buque *Hidrofoil* «Alijumbo Stromboli», de la firma italiana Rodríguez, cubriendo la línea Algeciras-Tánger, lo que permitió destinar al buque *Hidrofoil* «Marrajo» a la nueva línea Tarragona-Palma. En cuanto a la operación paso del Estrecho, fue atendida en el año 1994 dentro de una absoluta normalidad.

Tráfico de carga

Respecto al volumen total de fletes obtenidos en las líneas de contrato se sitúa en 13.432 millones, lo que con respecto a los 10.721 millones del ejercicio anterior supone un crecimiento de 2.711 millones, equivalente al +25%. En términos de unidades de tráfico, se han transportado 1.775.940 metros lineales, frente a los 1.520.641 metros lineales de 1993, lo que representa una variación del +17%.

En el sector Península/Baleares se han transportado 625.104 metros lineales, que sobre los 613.668 metros lineales transportados en 1993 supone un crecimiento del +1,8%. En el sector Sur-Estrecho, que engloba Málaga-Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta, el movimiento de carga del año 1994 ha sido de 434.231 metros lineales, frente a los 402.646 metros lineales del ejercicio anterior, lo que supone un crecimiento de 31.585 metros lineales, equivalente al +7,9%. En Canarias, considerando conjuntamente las líneas desde y con la Península y las interinsulares, hubo un movimiento global de 716.605 metros lineales, que comparados con los 504.327 metros lineales del ejercicio 1993, supone un alza de 215.278 metros lineales, equivalentes al +43%. Este ha sido el sector donde se han incorporado las tres nuevas unidades *ferrys* de reciente adquisición.

Principales filiales

Trasmediterránea forma un grupo empresarial cuyas filiales y participadas intervienen en

ficados totales de la línea Algeciras-Ceuta se situaron en 2.122.366 pasajeros, 143.261 menos que en 1993 (-6%) y 310.867 vehículos, 59.747 menos que en 1993 (-16,1%).

En la línea Algeciras-Tánger, Trasmediterránea transportó 287.768 pasajeros, 14.957 más que en 1993 (+5,5%) y 62.131 vehículos, 7.357 más (+13,4%). El buque *Hidrofoil* de la línea Algeciras-Tánger transportó 34.282 pasajeros, 14.636 más que en 1993

En
**tarifas globales
se ha obtenido
104.847
pasajeros más
que en 1993 y
17.593
vehículos menos.**

Se ha
**producido un
descenso en el
tráfico de
Baleares y en
el sector
Sur-Estrecho.**

La
**grave situación
de Argelia, por
la que se llegó
a cerrar la
frontera con
Marruecos,
produjo
grandes
descensos de
tráfico.**

sectores distintos del negocio marítimo. Las empresas filiales y participadas cuya detentación es superior al 30% del capital son:

- **Naviera Mallorca, S. A.**, con sede social en Palma de Mallorca. Su actividad fundamental es la del transporte marítimo de carga. Su capital social en 1994 era de 150 millones de pesetas, ciento por ciento propiedad de Trasmediterránea. Durante el ejercicio de 1994 ha obtenido unas pérdidas de 1.449 millones de pesetas.

- **Agencia Schembri, S. A.** Sociedad dedicada a la consignación, agencia de aduanas y transporte marítimo y desde 1994 a la actividad de cruceros, tiene su domicilio social en Palma de Mallorca. Trasmediterránea posee el cien por cien de su capital social. En el ejercicio de 1994 registró unas pérdidas de 407 millones de pesetas.

- **Limadet, S. A.** La participación de Trasmediterránea en el capital social de esta sociedad es del 50%. Limadet es una naviera de nacionalidad marroquí dedicada al transporte de pasajeros, vehículos y mercancías entre España y Marruecos.

- **Navicón, S. A.** En 1992 Trasmediterránea procedió a la adquisición del 50% de las acciones de la Sociedad Navicón, S. A., que se dedica al transporte marítimo con una flota de dos buques portacontenedores y que tiene su sede social en Madrid.

- **Marítima Albatros, S. A.** En 1994 esta compañía procedió a la venta del buque «Las Palmas de Gran Canaria» a la sociedad Schembri, S. A., quedando sin actividad, con un capital social de 10 millones de pesetas.

- **Terminal de Carga Rodada, S. A.** Constituida en 1993 con un capital de 10 millones de pesetas, la participación de Compañía Trasmediterránea, S. A., es del 49%.

- **Otras sociedades.** Trasmediterránea, S. A., participa en distintos porcentajes en otras sociedades. ■

I. OTERO

Con IMCOS se abarata el coste y aumenta la seguridad

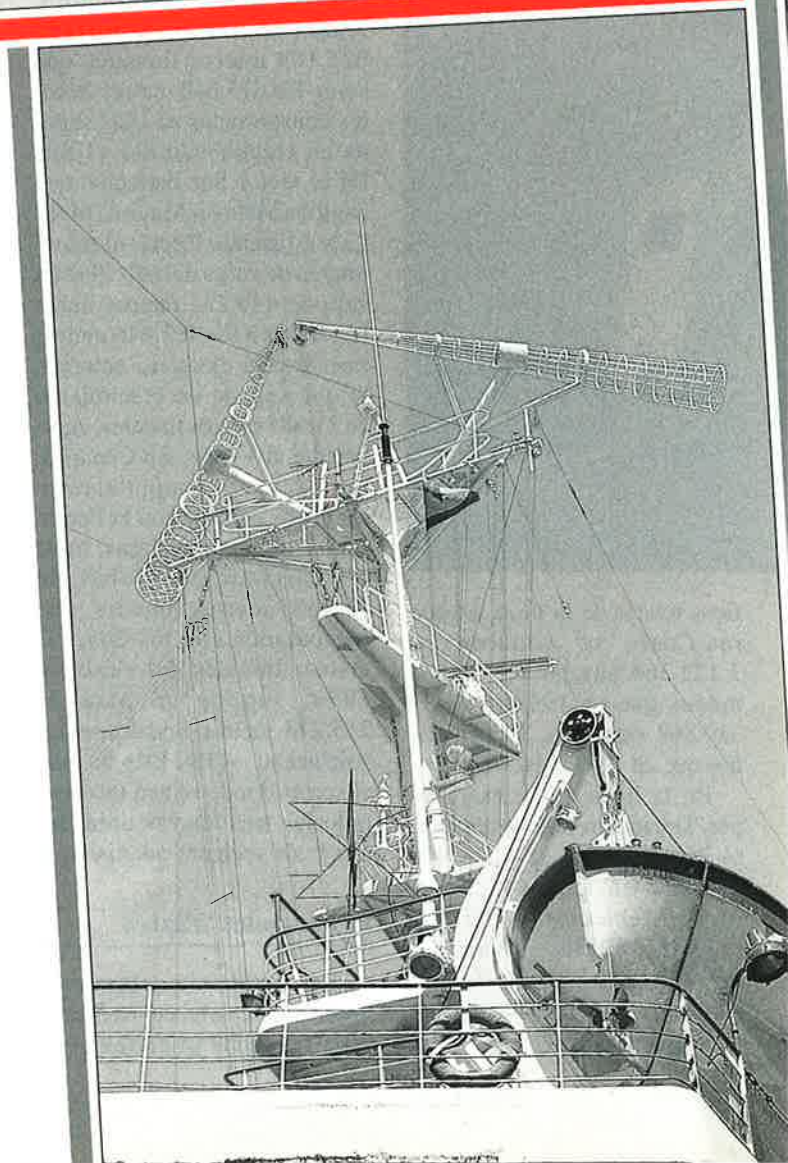
NUEVO SISTEMA DE COMUNICACIONES A BORDO PARA BUQUES NUEVOS

Permite ahorrar tendido de cable, ya que se lleva por una sola línea y esto abarata el coste de la instalación y, además, proporciona mayor seguridad al tener menos conexiones

Los buques españoles podrán disfrutar de una nueva forma de gestión integrada del sistema de comunicaciones a bordo. Este nuevo enfoque de la comunicación y distribución de señal electrónica a bordo de buques, desarrollado por la firma italiana Gitiessse Girotécnica, y representada en nuestro país por la empresa española CRAME, se conoce por sus siglas en inglés: IMCOS. Este sistema que ahora se pretende implantar en España funciona a pleno rendimiento en más de doce buques construidos en Italia.

IMCOS integra todos los sistemas que comprenden los cuatro grandes capítulos de las comunicaciones a bordo. En primer lugar, las comunicaciones de seguridad: alarma general y de incendio, sistemas acústicos proa/propa para caso de niebla, detector de señales acústicas para *one man bridge*, columnas

indicadoras de llamadas y alarmas, y sistemas de vigilancia y seguridad por televisión en circuito cerrado. En segundo lugar, telefonía exterior: teléfonos automáticos, llamadas automáticas de radioteléfonos VHF y teléfonos celulares y llamadas con tarjeta de banda magnética, de gran importancia en los modernos buques de pasaje. En tercer lugar, comuni-





caciones interiores: teléfonos autogenerados, interfonos, sistemas de magafonía, llamada a personal de máquinas y sistemas buscapersonas. Y, por último, entretenimiento, difusión de televisión y radio, música y vídeo a bordo.

Además, este sistema incorpora un reloj magistral de a bordo de gran precisión (reloj digital con microprocesador, el más exacto del mundo) y permite poner en práctica técnicas tan actuales como el telediagnóstico.

Novedades del sistema

Según uno de los responsables de CREMA, Javier Donate, este sistema va destinado a las comunicaciones interiores. *«Es un sistema que permite integrar a través de él todas las comunicaciones. Permite ahorrar tendido de cable porque se lleva por una sola línea y esto abarata la instalación.»*

Una de las novedades que introduce es que antes cada sistema se instalaba aisladamente, ahora se integra en una sola línea, por lo que se abarata el coste. *«Sólo hay un responsable, el fabricante, para todas las comunicaciones internas»*, asegura Donate.

En opinión del responsable de CRAME, este nuevo enfoque de la comunicación es más interesante económicamente cuantos más sistemas se van asociando. *«Se hace muy atractivo cuando se asocian bastantes sistemas de comunicación.»*

Este sistema, que se está ofreciendo en España, lleva funcionando en otros países de Europa desde hace tiempo. Es una instalación destinada para barcos de nueva construcción y su plazo de entrega normalizado es de dos meses.

El coste del sistema depende del grado de utilización. Conforme se vayan añadiendo elementos, se reduce enormemente el coste con relación a la compra e instalación de equipos separados. *«Puede costar de 1.500.000 a 5.000.000 de pesetas. Eso depende.»*

Implantación a bordo

La instalación es muy simple, ya que todas las conexiones pasan por un solo cable. El sistema se implanta a bordo mediante armarios modulares dotados de bastidores extraíbles, de manera que su capacidad se adapta perfectamente a las necesidades de cada tipo de buque, desde un pequeño carguero hasta un buque de crucero de gran tonelaje. De hecho, existen sistemas IMCOS funcionando a plena satisfacción en algunos de los más modernos buques de crucero contruidos en Italia.

El nuevo enfoque supone para el astillero un importante ahorro en el cableado de todos los equipos que se pueden controlar mediante IMCOS, y al mismo tiempo una notable simplificación de las tareas en la fase de armamento: en lugar de tener electricistas o instaladores para conectar y poner a punto todos los equipos de comunicaciones, un solo suministrador se encarga de todas estas tareas en todo un sector del buque, puesto que el sistema incorpora los interfaces para todos los equipos que vayan a instalarse a bordo.

El armador también obtiene importantes ventajas de operación si su buque está dotado de este nuevo sistema de gestión integrada de las comunicaciones de a bordo. Además de la mayor seguridad que se deriva de la menor cantidad de cables y conexiones, el operador del buque puede confiar en el alto grado de autodiagnóstico de IMCOS y en la gran facilidad de subsanar cualquier fallo por la capacidad de detección y localización que incorpora el propio sistema.

La flexibilidad de IMCOS para adaptarse a los requisitos concretos de cada instalación se pone aún más de relieve por la posibilidad de programar la aplicación concreta y actualizar esta programación durante la vida en servicio del buque. ■

I. O.

Sin sorpresas en la reunión de NAFO

Se mantiene el TAC y la UE aumenta su cuota de fletán

LOS países miembros de NAFO se han mantenido inflexibles en la fijación del TAC en 27.000 toneladas, a pesar de que el criterio científico había fijado en 60.000 toneladas el límite máximo de capturas. La Organización Pesquera ha decidido, además, dividir la pesquería en dos sectores, reservando 7.000 toneladas para capturas dentro de las 200 millas jurisdiccionales de Canadá y las 20.000 restantes para capturas en aguas internacionales. De esta última cuota, a la UE le corresponderá el 55,35 por 100, unas 11.000 toneladas, que habrán de repartirse España y Portugal. Tres mil toneladas se han asignado para Canadá, 2.550 para Rusia, 2.050 para Japón y 1.330 toneladas para otros países. La talla mínima del fletán quedó fijada en 30 centímetros, frente a los 35 propuestos. NAFO acordó, además, mantener la cuota de bacalao en la zona en la que se pesca y mantener la cuota de camarón en la zona 3M, de manera que garantiza el nivel máximo de esfuerzo pesquero realizado por los buques españoles en los últimos años.

La Administración española calificó el acuerdo de «favorable para la UE», al conseguir un reparto más ventajoso que el decidido el año anterior —que fue del 12 por 100 del TAC—. Para los armadores, en cambio, el acuerdo de NAFO responde a la estrategia canadiense de expulsar a la flota española de aquellas aguas y obligará a una nueva reestructuración de la flota congeladora, a la búsqueda de nuevas caladeros o de especies hasta ahora no explotadas.

El fletán negro en aguas de NAFO es una especie descubierta y valorizada comercialmente por la flota española a partir de 1990, tras la crisis de Namibia. De esta especie se desembarcaron en puertos gallegos alrededor de 40.000 tone-

La reunión de septiembre de la Organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO), ha deparado en esta oportunidad pocas sorpresas. En ella se acordó mantener para 1996 el Total Admisible de Capturas para el fletán negro en 27.000 toneladas, pero se aceptó aumentar la cuota reservada para la Unión Europea hasta el 55,35 por 100 de las capturas.



ladas en 1994. En el fletán está el origen del conflicto que enfrentó a Canadá y a la UE la pasada primavera, después de que en septiembre de 1994 NAFO, a instancias de Canadá, decidiera fijar por primera vez un TAC y recortar las capturas a 27.000 toneladas, de las que el país ribereño se reservaba la mayor parte, dejando para los países comunitarios una cuota casi simbólica. El apresamiento del fletanero gallego «Estai» y la posterior campaña publicitaria y política internacional de Canadá dejaron malparados los intereses gallegos en aquellas aguas. El acuerdo de

NAFO de septiembre de 1995 ha dejado la situación en tablas. De momento, es evidente que no se podrán conseguir capturas como las de los años 1993 y 1994, pero la UE —y en consecuencia España— se ha garantizado una cuota de subsistencia. Ahora será preciso llegar a acuerdos con Portugal para el reparto de las 11.000 toneladas de fletán negro durante 1996. Y continuar la investigación de nuevas pesquerías en las que puedan operar los congeladores excedentes de NAFO. ■

M. V.



PAIS VASCO

Para evitar conflictos con la flota pelágica francesa

El Gobierno Vasco reclama inspectores comunitarios

El consejero de Agricultura, Industria y Pesca del Gobierno Vasco, Javier Retegui, ha pedido a la comisaria de Pesca de la Unión Europea, Emma Bonino, que envíe inspectores comunitarios al golfo de Vizcaya con el objetivo de evitar posibles enfrentamientos entre la flota vasca, que utiliza sistemas tradicionales de pesca, y la flota de arrastre pelágico gala. Otros años, la coincidencia de estas dos flotas, incompatibles en la misma zona de pesca a partir de septiembre, provocó el estallido de diversos conflictos.

EN su solicitud, Javier Retegui pone en evidencia que la presencia de inspectores comunitarios en la zona de pesca del atún blanco ha resultado determinante para que la campaña del bonito de 1995 se esté desarrollando sin incidentes entre la flota española y la flota comunitaria que faena con volantas, a diferencia de lo que ocurrió en las campañas anteriores.

Por lo bueno que ha supuesto el control de pesqueros que utilizan artes de enmalle a la deriva, o volantas, Javier Retegui solicita inspectores comunitarios que controlen a la flota pelágica francesa y que eviten enfrentamientos entre esta flota y la bonitera vasca en el golfo de Vizcaya.

El responsable de Pesca del Ejecutivo autónomo vasco ha explicado también a la comisaria de Pesca de la UE los motivos por los que los arrantzales vascos ven un peligro claro de que se produzcan enfrentamientos. La flota vasca que faena mediante el empleo de cañas y cebo vivo lleva a cabo sus faenas durante el día. Los barcos pelágicos siguen a los vascos y cuando éstos encuentran el bonito, los pelágicos esperan a la noche y entonces largan sus redes. Tras la presión pesquera que las redes pelágicas ejercen, al día siguiente el pescado desaparece casi por completo.

Prohibición definitiva de las volantas

El diputado del PNV en el Parlamento Europeo, Josu Jon Imaz, ha pedido a la UE que el Consejo de Ministros de Pesca que se celebrará el 26 de octubre establezca una fecha límite para la prohibición definitiva de las redes de enmalle a la deriva o volantas. La petición fue hecha en la comparecencia que el ministro de Agricultura y Pesca, Luis Atienza, realizó ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo para explicar las líneas previstas de actuación en el área de pesca durante el semestre de Presidencia española en la UE.

Según el eurodiputado vasco, la presión de control del reglamento de las volantas, puesto en marcha en la presente campaña del bonito, ha evitado conflictos en alta mar y ha provocado la



disminución del número de barcos equipados con redes de deriva. Josu Jon Imaz considera que esta última circunstancia confirma la afirmación realizada en septiembre pasado por el Parlamento Europeo, en el sentido de que la rentabilidad de las volantas permitidas por la reglamentación comunitaria, con un máximo de 2,5 kilómetros de longitud, es muy escasa. Según el representante vasco en el Parlamento Europeo, si las redes de volanta de 2,5 kilómetros continúan siendo legales, será necesario un dispositivo permanente de inspección en el Atlántico, ya que los volanteros tenderán a infringir la normativa comunitaria para poder subsistir.

Josu Jon Imaz subrayó la incompatibilidad de las redes de enmalle a la deriva con las artes tradicionales, y el grave perjuicio que el empleo de volantas provoca en la pesquería que realiza la flota del Cantábrico.

El representante del PNV en el Parlamento Europeo recordó también en su intervención la voluntad expresada por la comisaria de Pesca de la UE, Emma Bonino, en junio pasado a favor de prohibir el empleo de artes de enmalle a la deriva a partir de 1997. Josu Jon Imaz dijo que la Presidencia española ha de buscar una mayoría suficiente en el Consejo de octubre para materializar la propuesta de la Comisión.

Josu Jon Imaz cree, no obstante, que la propuesta de la Comisión de prohibir las volantas en 1977 no es la ideal ni lo requerido por el Parlamento. Considera, por otro lado, que obtener una fecha fija para la desaparición total de dichas redes es mejor que la prolongación de la situación actual.

Campaña en las Azores

Las Federaciones de Cofradías de Bajura de Vizcaya y Guipúzcoa están negociando con la conservera de las islas Azores, Cofaco, y bajo la supervisión del Gobierno Vasco y del



Gobierno del archipiélago azoriano, la posibilidad de que quince barcos vascos puedan pescar túnidos en invierno en aguas de dichas islas portuguesas. La campaña azoriana se desarrollaría entre mediados de octubre y Navidad.

En la negociación hay varios puntos a discutir. Entre ellos se encuentra el hecho de que la conservera Cofaco ha ofertado comprar bonito a precios muy inferiores a los que los arantzales vascos están dispuestos a descargar. Igualmente problemático es que a los pescadores vascos no se les permita capturar carnada en aguas costeras del archipiélago de las Azores.

Esta campaña de túnidos en el rico caladero azoriano tiene gran importancia para la flota pesquera de bajura vasca. Acudir a las islas Azores supone incrementar ingresos a los barcos elegidos y salir un poco más a flote tras unos años en los que el sector pesquero vasco se encuentra en horas bajas. ■

R. RUIZ DE HUYDOBRO

Tres zonas de la costa vasca podrían ser declaradas reservas submarinas

Tres zonas submarinas de la costa vasca podrían ser declaradas áreas protegidas debido a su gran interés ecológico. Estas zonas son las comprendidas entre San Juan de Gaztelugatxe y el peñón de Aketxe y el área de Izaro y el cabo de Ogoño, en Vizcaya, y la rasa mareal de Algorri, entre Zumaia y Deba, en Guipúzcoa. Serían las tres primeras reservas submarinas del País Vasco.

Actualmente, Azti-Sio, Instituto de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación, dependiente del Gobierno Vasco, está elaborando estudios de estas zonas para que sean declaradas reservas protegidas.

En concreto, Azti-Sio ha elaborado ya un completo estudio de la zona de San Juan de Gaztelugatxe, que abarca desde el canal de Centella hasta el cabo de Matxitxako. El valor de este área es múltiple, principalmente por la flora y la fauna, así como la

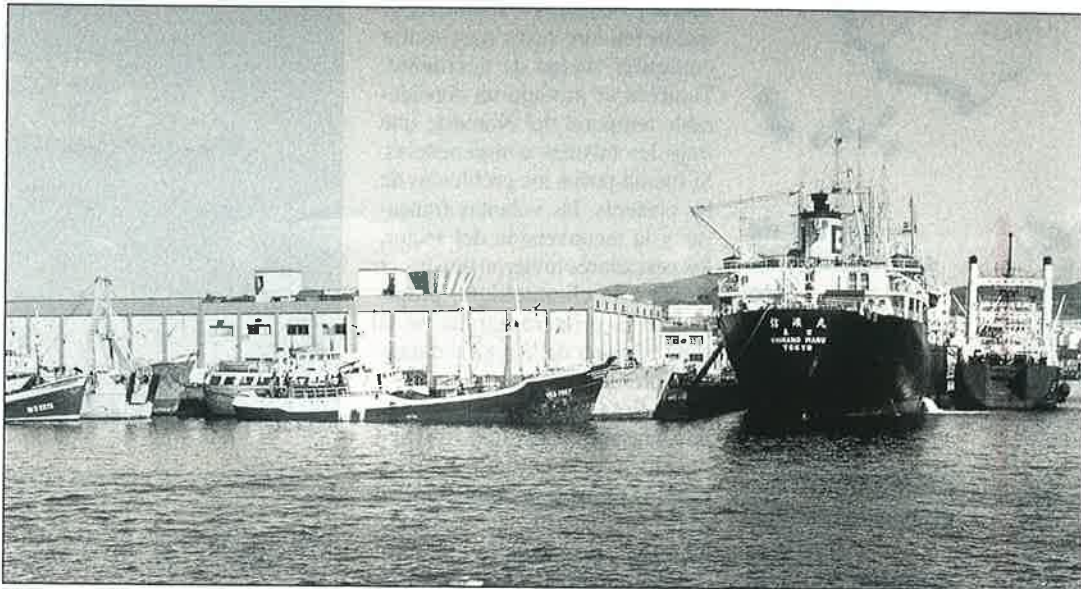
composición geológica. La erosión que presenta su complejo geológico es única en toda la costa vasca. Además, el peñón de Aketxe es el único lugar del litoral vasco en el que se pueden encontrar algunas especies vegetales, como el olivo silvestre. Azti-Sio está elaborando un estudio similar de Izaro y el cabo de Ogoño.

La tercera zona, la rasa mareal de Algorri, es uno de los lugares de mayor valor ecológico a nivel mundial, ya que se trata de una zona en la que se puede apreciar la transición entre dos eras geológicas. Además, en ella se puede observar la prueba del gran cataclismo que hace sesenta y seis millones de años acabó con los dinosaurios. Por otro lado, la bajada de la marea en esta zona deja al descubierto una gran llanura de roca con una población orgánica de gran riqueza. ■

R. R. de H.



Sestiba ha reducido los costes de manipulación de carga un 57 por 100



La creación de Sestiba (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba) con la reforma de los trabajos portuarios puesta en marcha en 1988, ha generado que en el puerto de La Luz y de Las Palmas los costes de manipulación de carga se hayan reducido en un 57 por 100. Así, mover una tonelada de carga en 1994 en este puerto costaba 534 pesetas, frente a las 1.248 en el año 1989.

Esta reducción ha tenido también su repercusión en la facturación anual por parte de la Autoridad Portuaria. Una facturación que se ha visto mermada hasta el punto de que frente a los 4.256 millones de pesetas facturados en 1989 en el puerto de La Luz y de Las Palmas por manipulación de carga, en 1994 esta cifra sólo fue de 2.173 millones. Estas cantidades se corresponden, respectivamente, con los más de tres millones de toneladas de mercancía en el puerto grancanario en 1989 y los cuatro millones manipulados en 1994. Ha aumentado así en un 20 por 100 la carga, mientras que los costos han bajado un 57 por 100.

La puesta en marcha de la reforma portuaria ha contribuido, según la Autoridad Portuaria, a esta situación, que ha visto también reflejada su repercusión en el aspecto laboral. Así, de 718 estibadores en plantilla en 1989, en la actualidad el censo es de 243 trabajadores. Esta reducción ha sido posible gracias a una jubilación anticipada y forzosa que se mantendrá vigente hasta 1997 y al plan de empleo, que permitió que 130 trabajadores causaran baja el 31 de diciembre de 1993. ■

Científicos alemanes y españoles investigan el cambio climático en el mar canario

Estos trabajos se enmarcan dentro del programa de colaboración hispano-alemana denominado ESTOC (Estación Europea de Series Temporales en el Océano, Islas Canarias). Este programa se inició a principios del año pasado con la instalación de la estación ESTOC a 110 kilómetros al norte de Gran Canaria.

El objetivo de la misión científica es el de conocer las variaciones a largo plazo en el mar que rodea el archipiélago, con el fin de definir la capacidad de absorción térmica y del gas anhídrido carbónico responsable del efecto «sierra» del océano y para averiguar su influencia en las variaciones climáticas.

A tal efecto, cada mes se toman muestras desde el buque «Taliarte», midiendo los parámetros físicos, químicos y biológicos. Además de la instalación de la estación ESTOC se han ubicado dos laboratorios a 3.600 metros de profundidad con correntímetros en diferentes niveles, uno de la Universidad de Kiel y otro para el muestreo de partículas de trampas de sedimentos de la Universidad de Bremen.

Las razones para la instalación de la estación del ESTOC a 110 kilómetros al norte de Gran Canaria son varias, destacando, entre otras, la denominada corriente canaria que hace posible

el gran sistema de circulación que envuelve la corriente norecuatorial, la corriente del Golfo y la corriente de Azores.

Junto a estas razones también está la cercanía de este punto con dos institutos canarios de Investigación Marina y que apoyan el programa.

Los trabajos se están desarrollando con la colaboración de los buques científicos alemanes «Meteor», «Víctor Hensen» y «Poseidón», así como el español «Taliarte», que depende del Instituto Canario de Ciencias del Mar.

Además de los institutos canarios para la investigación marina, también colaboran, por parte alemana, el Institut für Meereskunde, de la Universidad de Kiel, y el Fachbereich Geowissenschaften, de la Universidad de Bremen. El buque «Poseidón», que colabora en los trabajos, pertenece al primero de ellos y su aportación a este programa consiste en el reconocimiento de la distribución de la temperatura, salinidad, oxígeno, nutrientes y placton, así como el seguimiento de las corrientes alrededor del ESTOC. Ello permitirá averiguar el grado de representatividad de los muestreos a largo plazo en la posición fija del ESTOC, que abarca desde el talud africano y el oeste del archipiélago canario. ■



El mes de septiembre se ha caracterizado en Cantabria por la renovación de los cargos directivos en las cofradías de los puertos pesqueros, a la vez que la continuación de las pesquerías, principalmente la costera del bonito. Durante la primera quincena del mes, la flota artesanal de Cantabria que faenaba en la captura del bonito se encontró sin salir a sus faenas, puesto que las condiciones atmosféricas y el temporal provocó el amarre de los buques.

Renovación de cargos en cofradías

LOS fuertes vientos del sur propiciaron que los pescadores se tuvieran que quedar en sus casas para evitar cualquier riesgo de accidente. También se produjo un considerable temporal del Noroeste que trajo las mismas consecuencias. Si fueran pocos los problemas de las costeras, las volantas francesas y la reconversión del sector, los pescadores tuvieron que hacer frente a la climatología, propiciando la primera parada en la flota bonitera de la región durante la presente costera.

La flota de Santoña tuvo más de diez barcos de cebo vivo y resultó la más perjudicada. Los propios pescadores temen que la parada provocada por el tiempo adverso condicione las pesquerías del bonito y, en consecuencia, su actividad se vea mediatazada, ya que, septiembre era el que mayores capturas aportaba a los pescadores y a las industrias del sector. También se produjo una gran abundancia de bonitos de entre cuatro y seis kilos que los pescadores denominan como «recortados», frente a los grandes ejemplares.

Colindres

La Cofradía de Colindres volvió a mostrar su respaldo hacia el patrón mayor, José Sarabia, que fue el único candidato que se presentó; una persona que tiene la confianza del resto de los pescadores y armadores desde hace años. El dragado del puerto y la construcción de una nueva fábrica de hielo siguen siendo las prioridades para este colectivo, que tiene un amplio arraigo dentro de toda la región.

San Vicente de la Barquera

La Cofradía de San Vicente de la Barquera eligió a Rodolfo Iglesias como nuevo patrón mayor el pasado septiembre. El nuevo responsable considera prioritario el dragado de la barra del puerto



para favorecer la entrada de los barcos a puerto y evitar los problemas de calado que existen en la actualidad. La Cofradía considera una necesidad la construcción de una nueva lonja para la subasta de las capturas, evitando los problemas de espacio que tienen en la actualidad. En la cofradía barquera se eligen 20 tripulantes y otros tantos armadores dentro de los 192 socios con que cuenta.

Los pescadores tienen la esperanza de que las obras de construcción de la lonja comiencen en breve, puesto que así se lo ha prometido en consejero del Gobierno regional en una reciente reunión. El dragado del puerto comenzará en breve, tras la adjudicación de los trabajos a una empresa especializada.

Rodolfo Iglesias explica que los pescadores entregan el 5 por 100 de la cantidad en la que venden las pesquerías a través de la lonja, que tiene una importancia vital para el sector la pesca artesanal, que respeta el medio ambiente y que los barcos también capturan tolle, anchoa y chicharro.

Volantas

Por otro lado, el senador del PP de Cantabria Ricardo Bueno presentó una moción en la Cámara Baja para pedir al Gobierno del Estado su intervención en el problema de las volantas francesas. En dicho documento se pedía

la abolición del uso de las citadas redes y el cumplimiento de la normativa de la UE.

Sector conservero

La patronal conservera Consensa ha denunciado la proliferación surgida en la elaboración y venta de filetes de anchoa y bonito en aceite de manera clandestina, en el transcurso de las entrevistas con los consejeros de Pesca y Sanidad, José Alvarez Gancedo y Jaime del Barrio.

Los representantes de Consensa han puesto de manifiesto ante ambos la peligrosidad sanitaria de este tipo de fabricados, «carentes de toda técnica y garantía», haciendo especial hincapié en los elaborados de bonito en aceite, que pueden acarrear intoxicaciones mortales por la aparición de la toxina de tipo E, causante del botulismo.

El presidente de la entidad conservera, Carmelo Brambilla, que considera de «muy grave» la situación creada por la proliferación de este tipo de casos, ha señalado la presión ejercida ante ambos consejeros en relación con las denuncias presentadas por Consensa ante los organismos competentes. Entre ellas destaca la planteada por la propia Consejería de Sanidad ante el Juzgado de Santander y posteriormente trasladada al Juzgado de Santoña, de la que carecen de

notificación desde noviembre del pasado año.

En el ámbito de la problemática creada, los conserveros denunciaron ante el consejero de Ganadería y Pesca, Alvarez Gancedo, la utilización de las bodegas o almacenes para enseres como lugares donde tiene lugar con frecuencia la fabricación y venta de los productos denunciados.

Ante dicha problemática, el consejero señaló la promesa de comunicar a las respectivas Cofradías de Pescadores la prohibición de que tales bodegas se utilicen para otros menesteres que no sean los de guardar los enseres pesqueros.

En el transcurso de las entrevistas mantenidas con los responsables de Pesca y Sanidad, los representantes de la entidad conservera expusieron otra serie de temas que afectan gravemente al sector. Entre los diversos problemas planteados, Carmelo Brambilla reseñó la adecuación de las industrias a la directiva 493691

de la Unión Europea, a través de la cual se establecen las condiciones sanitarias y estructurales de las instalaciones conserveras, así como las ayudas al sector transformador contempladas en el Programa IFOP, lamentando, por otra parte, la demora en el recibo de las ayudas y subvenciones comunitarias y estatales.

Otros aspectos que son causa de problemática son la urgente potenciación del Laboratorio de Actividades Pesqueras, necesitando de una mejor dotación de medios técnicos y humanos, y la creación de un Consejo Regulador que desarrolle la normativa de la denominación «Calidad Cantabria».

Todos los temas fueron acogidos con interés, destacando el presidente de Consensa la especial atención mostrada por el consejero de Sanidad, Jaime del Barrio, ante la denuncia planteada al Juzgado de Santander por Consensa. ■

El puerto de Santander y el tráfico de coches

Los responsables del puerto de Santander esperan canalizar a través de las instalaciones de Raos la cifra de 100.000 vehículos para este año, siendo uno de los complejos de mayor actividad dentro de este sector y de este tipo de mercancías de España. Los datos son significativos: durante 1994, el volumen de vehículos que pasaron por este puerto fue de 89.000 unidades, un 10 por 100 más que en el ejercicio anterior.

Barcelona, Pasajes o Vigo superan este tráfico portuario de Santander y la progresiva confianza mostrada por los fabricantes de automóviles hace pensar que aumentará sensiblemente el volumen de coches. La amplitud de los espacios de almacenamiento junto a las cercanías de los centros de producción y distribución de las principales marcas hace que las instalaciones de Raos sean las más

adecuadas para este flujo de mercancías.

Volkswagen sigue siendo el fabricante que utiliza en mayor medida el puerto cántabro, con el 54 por 100 del total de automóviles, que arrojaron una cifra de 49.979 unidades en el pasado año. Hyundai fue la segunda firma en importancia dentro del tráfico de coches, aunque también utilizaron el complejo santanderino Toyota, Korando, Chrysler, Honda y Tata, mientras que el pasado año también estuvo General Motors, con 4.473 vehículos.

Las redes de ferrocarril de Renfe también influyen en el transporte de los vehículos hasta el puerto de Santander, en donde se embarcan los coches en buques especialmente acondicionados para esta carga, que tiene un alto valor económico. ■

H. B.

C. VALENCIANA



Alicante: el Ayuntamiento potencia el equipo investigador de la Reserva Marina de Tabarca



El concejal de Medio Ambiente, José Ramón García, pretende potenciar un equipo investigador en la Reserva Marina de Tabarca y ha pedido a la Autoridad Portuaria la cesión de la planta interior del faro de Tabarca, que en estos momentos depende de este organismo.

La intención del concejal de Medio Ambiente es la de potenciar las instalaciones del laboratorio que se instaló en su interior cuando se remodeló este faro y crear un equipo de investigación que contribuya al mantenimiento de la Reserva Marina de la isla de Tabarca.

El concejal ha manifestado que en 1988 el Ministerio de Obras Públicas cedió al Ayuntamiento la primera planta del faro y en él se instaló la infraestructura necesaria con el fin de montar un laboratorio que con posterioridad no ha funcionado. De esta manera, José Ramón García ha solicitado a Angel Cuesta que se busque la fórmula para la cesión de esta planta a la comisión de

seguimiento de la reserva marina de la isla, donde tienen representación el Ministerio de Agricultura y Pesca, la Consellería y el Ayuntamiento, para de esta manera poder potenciar ese equipo de investigación necesario que contribuya al mantenimiento biológico de la Reserva Marina de Tabarca.

Por otra parte, el presidente de la Autoridad Portuaria, Angel Cuesta, ha manifestado que estudiará la propuesta y que también abordará los problemas planteados por los vertidos al puerto, por lo que se comprometieron a estudiar las posibles soluciones que eviten la mala imagen que da a la ciudad. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



Se aviva la polémica del Plan Especial del Puerto

En el mes de octubre los socios del Club de Regatas abordan en asamblea el proyecto de construcción del nuevo edificio que se instalará en el antiguo varadero. Será cuando se dé comienzo a las obras de la nueva construcción y se confirme la demolición del viejo edificio, que desaparecerá de las inmediaciones del puerto alicantino.

EL presidente de la Autoridad Portuaria, Angel Cuesta, manifestó que el Plan Especial del Puerto contemplaba la demolición del antiguo edificio del Club de Regatas y que, una vez que los socios del club dé el visto bueno al proyecto del nuevo edificio, se demolerá. De esta manera, Angel Cuesta cerraba cualquier expectativa de que este edificio se pudiera utilizar para otras actividades en lo sucesivo, tal y como pretendía el Ayuntamiento alicantino.

Tanto el alcalde de la ciudad, Luis Díaz Alperi, como la Autoridad Portuaria, han dado luz verde al informe técnico del Ayuntamiento para la edificación de la nueva sede del club.

Por otra parte, Cuesta aseguró que una vez desaparezca el viejo Club de Regatas de su actual emplazamiento, se daría

paso a las instalaciones previstas en este lugar para las barcas que hacen el trayecto Alicante-Tabarca, así como las que hacen el recorrido de recreo por la bahía de Alicante.

Máximo Caturla, presidente del Club de Regatas, se reunirá con los socios para estudiar el proyecto de edificación de la nueva sede del club para darle el visto bueno. El edificio se instalará en el antiguo varadero, tiene un coste aproximado de ejecución de 200 millones de pesetas y será construido por la Autoridad Portuaria.

Recordar que a principios de octubre se inaugura la plaza pública prevista en el Plan Especial y que se está construyendo sobre el aparcamiento subterráneo del puerto, así como el paseo colindante. Cuesta anticipó que la estación marítima se inaugurará para diciembre. ■

R. R. A.



El sector conservero pide medidas contra la competencia desleal

No reclaman un proteccionismo a ultranza. Desean que se tomen medidas contra la competencia desleal que, a su juicio, se está originando a través de las facilidades otorgadas a países extracomunitarios. «El 40 por 100 de las conservas que se consumen en Europa proceden del mercado exterior y no cumplen las reglas del juego. La base de nuestra queja es el trato desigual que recibimos», aseguraba el presidente de los conserveros, Tomás Massó. Una conclusión compartida por la mayoría de los participantes en el Foro Internacional de la Conservación de Productos de la Pesca de Galicia, que bajo el lema «En el horizonte del siglo XXI», se desarrolló en Vigo a mediados del mes de septiembre.

EL sector conservero pidió en Vigo el apoyo de la Administración para lograr mantener la demanda existente de conservas españolas, mientras que el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, ponía la nota optimista y aseguraba que después de los años de crisis que afectaron al sector a finales de los años ochenta, el horizonte se encuentra mucho más despejado y puso como ejemplo el hecho de que de las 185.000 toneladas producidas en el año 1985 se ha pasado a 220.000 en la actualidad.

Respecto a las ayudas reclamadas por los conserveros, les recordó la inclusión del sector en los fondos estructurales europeos. Subrayó, finalmente, que las perspectivas del sector son halagüeñas y que el único punto débil del sector pesquero es la actividad extractiva en aguas exteriores.

Pero no todo fueron quejas en esta reunión, que acogió a numerosos representantes de este sector. La principal conclusión

fue una apuesta por la calidad, un reto ante el que estuvieron de acuerdo la práctica totalidad de los ponentes que intervinieron en el Foro de Vigo, matizando que la calidad tiene un precio y la competencia «supone una tiranía a la baja que está envileciendo el mercado de forma preocupante».

En este sentido, los conserveros gallegos continúan manifestándose contra la importación libre de sardina marroquí, alegando que se les está utilizando como moneda de cambio para conseguir un convenio pesquero con el país magrebí.

Los representantes del sector en Galicia alegan que de llevarse a cabo las medidas propuestas (que Marruecos pueda exportar a la Unión Europea 8.750 toneladas de conserva de sardina libre de aranceles y otras 3.750 con una tasa del 10 por 100), en la comunidad gallega tendrían que cerrar numerosas empresas.

Durante 1994 en Galicia hubo una producción de 25.000



toneladas de conserva de sardina, que aportaron un volumen de negocio de 9.700 millones de pesetas. En total existen alrededor de 70 industrias dedicadas a este tipo de conserva en el litoral gallego, lo que supone unos 18.000 puestos de trabajo entre directos e indirectos, según datos hechos públicos por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO).

Estas conserveras absorben el 38 por 100 del total de capturas de sardina (90.000 toneladas anuales).

Aguas de jurisdicción española

El acuerdo aprobado por las Naciones Unidas sobre población de peces transzonales ha puesto de manifiesto la gran importancia que tiene para la pesca en Galicia la regulación de los recursos situados fuera de las 200 millas de las zonas económicas exclusivas, que no debería quedar en manos del país ribereño de turno. En la comunidad gallega unos 680 pesqueros faenan fuera de aguas de jurisdicción española.

Debido a la estrecha plataforma continental española, dos tercios de las capturas se realizan en aguas internacionales o en caladeros regulados por convenios entre países. En Galicia, según un estudio realizado por la Consellería de Pesca, son 682

barcos los que faenan fuera de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), con un total de 13.330 tripulantes.

De esta cifra se deduce la gran dependencia de los recursos obtenidos fuera del ámbito territorial de Galicia y del mantenimiento de las posibilidades de pesca fuera de la ZEE española.

La flota gallega que faena fuera de la ZEE española está integrada por 95 arrastreros congeladores, 125 unidades de

la denominada *flota de los 300* o de Gran Sol, 200 pesqueros que dependen de Marruecos, 178 palangreros de superficie, 60 boniteros, 18 bacaladeros y seis grandes atuneros congeladores.

Congreso sobre moluscos

Científicos de 57 países participaron en Vigo en el Congreso Internacional de Malacología

(parte de la Zoología que trata de los moluscos), donde se estudiaron principalmente los hallazgos científicos producidos en los últimos tres años. Esta reunión, de carácter trienal, celebró en la ciudad olívica su duodécima edición y fue la primera vez que tuvo lugar en España, eligiéndose Galicia como sede, entre otras cuestiones, por ser esta Comunidad la primera productora mundial de mejillón.

En la reunión se describieron nuevas especies de moluscos de gran profundidad en las islas del Indopacífico, y la aplicación de metodologías genéticas que han dado lugar a nuevas clasificaciones científicas. Además, se explicaron los últimos trabajos realizados respecto a la utilización de moluscos para filtrar las aguas del mar Negro y como bioindicadores de contaminación causada por metales pesados.

Otros de los temas tratados versaron sobre moluscos que viven en agua dulce, morfología funcional de los cefalópodos, endemismos en el medio marino, ecología de los moluscos y evolución de los moluscos y fósiles. Además, dentro de las sesiones abiertas se desarrollaron temas como el de la malacología aplicada a la Medicina o la producción de alimentos.

Por su parte, el presidente del comité organizador del Congreso, Angel Guerra, se refirió al futuro del mercado de cefalópodos, indicando que éste pasa por su cultivo en laboratorio. Además, afirmó que hasta ahora no se ha realizado este tipo de cultivos por su bajo coste en el mercado; «es más fácil cultivar calamares que truchas o rodaballo».

Recordó también Angel Guerra que el cierre de caladeros que actualmente afecta a la flota gallega acelerará el proceso de producción de calamares, pulpo y choco en laboratorio, «y ya han sido varias empresas las que se han puesto en contacto con el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo para conocer de una forma pormenorizada los estudios realizados a este respecto».

E. C.

Portos de Galicia

El ente público Portos de Galicia ha sido regulado a través de un decreto aprobado por el Consello de la Xunta de Galicia, desarrollando así la ley de creación del citado organismo. El reglamento incluye las disposiciones para que Puertos de Galicia pueda comenzar su funcionamiento como empresa integrada de servicios en los primeros días del próximo año.

Una de las novedades que se incluyen es que el consejo de administración de Portos de Galicia estará constituido en más del 50 por 100 por representantes de los distintos sectores de usuarios de las instalaciones portuarias, y se les permitirá colaborar con este servicio público. Los representantes del consejo coordinarán las actividades del ente con las líneas generales de Ordenación del Territorio, Turismo y Pesca, con el fin de lograr una planificación portuaria coordinada con el litoral y las vías de comunicación.

El decreto establece las competencias de las distintas Consejerías sobre el control de este ente para garantizar su correcto funcionamiento y regula la creación de las llamadas Juntas Territoriales, formadas por representantes de usuarios y autoridades locales para el estudio de los problemas específicos de cada zona. ■

EN EL
PARLAMENTO

APROBADA LA LEY DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES



El Parlamento ha aprobado, con el apoyo de todos los grupos políticos, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales —más conocida como Ley de Salud Laboral—, que tiene como objetivo prevenir los accidentes laborales y mejorar las condiciones de los trabajadores en los distintos ámbitos laborales. La nueva ley no entrará en vigor hasta primeros de enero de 1996, ya que

desde su próxima aparición en el «Boletín Oficial del Estado» se precisan tres meses de carencia para llevar a cabo las adaptaciones correspondientes. El ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, ha destacado la importancia de la nueva norma, por ser uno de los objetivos fundamentales de la actual legislatura, porque constitucionaliza la seguridad de los trabajadores y adapta las normas a las directivas comunitarias. El ministro ha destacado también que los tres principios que rigen esta ley son: la prevención, la participación y la responsabilidad, al imponerse una serie de obligaciones y derechos.

ESTA ley, que cumple el mandato constitucional establecido en el artículo 40.2, «los poderes públicos velarán por la seguridad e higiene en el trabajo», tiene como objetivo esencial prevenir riesgos y planificar las medidas precisas para evitar, si es posible, o minimizar, los daños que una actividad puede generar. Para ello regula minuciosamente las obligaciones de empresarios y trabajadores para llevar a buen fin las actividades de prevención y para dar cumplimiento al derecho básico de los trabajadores a una protección eficaz en el trabajo.

La prevención, la participación y la responsabilidad son los principios en que se inspira la ley, que trata de prevenir los riesgos y no sólo protegerse contra

ellos y de implicar en esa política preventiva a los agentes sociales, las Administraciones y a la sociedad en su conjunto.

Esta ley, cuando esté en vigor, afectará a los trabajadores incluidos en el Estatuto de los Trabajadores, funcionarios y personal civil de las Administraciones públicas, socios trabajadores de cooperativas de trabajo asociado y centros militares. La ley contiene, asimismo, obligaciones específicas para fabricantes, importadores, suministradores y autónomos, e inspira la normativa específica aplicable a algunas actividades excluidas.

Obligaciones

El proyecto atribuye a las empresas el deber de garantizar la seguridad y la salud de sus

trabajadores en todos los aspectos relacionados con la actividad laboral. Las compañías tienen la obligación de realizar una evaluación de los posibles riesgos y las medidas correspondientes para evitarlos, así como de informar a los trabajadores de los riesgos inherentes a sus puestos de trabajo, el deber de consulta sobre las medidas de prevención aplicables, la planificación de las medidas necesarias para casos de emergencia, la vigilancia de salud de los trabajadores y la coordinación de actividades entre los distintos centros de trabajo.

El empresario está obligado a proporcionar a sus trabajadores equipos de protección individual adecuados para la función que realicen. Le corresponde también velar por su uso efecti-

vo. Si la utilización de un equipo supone un riesgo específico para los trabajadores, el empresario tiene que asegurar que únicamente es empleado por el personal encargado de esa tarea.

Asimismo, el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba la formación necesaria, tanto teórica como práctica, sobre materias de prevención. Esta formación deberá realizarse tanto en el momento de la contratación como cuando se efectúan cambios de funciones. En las obligaciones empresariales se citan también las que competen en supuestos específicos en que la protección debe reforzarse: en el caso de la protección de maternidad, de los menores, de trabajadores contratados temporalmente y de las empresas de trabajo temporal.



Por último, se contemplan las obligaciones correspondientes a los trabajadores: cumplir las medidas de prevención adoptadas, usar correctamente máquinas, herramientas o sustancias peligrosas, así como los equipos de protección asignados, y cooperar con el empresario para garantizar unas condiciones de trabajo seguras.

Delegados de prevención

La nueva ley establece que las actividades de prevención podrán ser desempeñadas por uno o varios trabajadores e incluso asignar dichas actividades a un servicio de prevención propio de la empresa o contratado fuera de ella. En las empresas con menos de seis trabajadores el empresario puede asumir las actividades de prevención siempre que desarrolle su actividad dentro del propio centro de trabajo.

En el caso de que las funciones de vigilancia y control de las condiciones de seguridad e higiene las realice el comité de empresa, éste contará para su ejercicio, tal y como señala el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, con un crédito mensual retribuido. Los delegados de prevención podrán, además, acompañar a los técnicos que realicen las evaluaciones y a los inspectores de Trabajo y Seguridad. Esta tarea no se computará a efectos del crédito horario, lo que representa un plus de horas que puede dedicar a su función específica de vigilancia y control de las condi-

ciones de seguridad e higiene en el trabajo.

En cualquiera de los casos, para asegurar el mejor sistema de prevención se regula la realización de auditorías o evaluaciones externas, particularmente del servicio de prevención propio.

Participación de los trabajadores

La ley no sólo establece un amplio derecho de información y consulta de los trabajadores y de sus representantes de acuerdo con lo especificado en el Estatuto de los Trabajadores, sino que

sitúa la participación de éstos como elemento sustantivo y definitorio de la política de prevención de riesgos laborales.

Esta participación de los trabajadores se concreta, entre otras, en las siguientes actividades:

- Representación en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo con carácter paritario con las Administraciones competentes.
- Participación en los Comités de Seguridad y Salud en el Trabajo, como foro de encuentro entre representantes de los trabajadores y del empresariado.

Normativa vigente en material de Salud Laboral

Normas más importantes en vigor:

- **Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo de 1971.**
- **Artículos 4, 5 y 19 del Estatuto de los Trabajadores.**
- **Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social de 1988.**
- **Reales decretos diversos:**
 - **Sobre seguridad en la construcción.**
 - **Prevención de accidentes mayores.**
 - **Límites de exposición a ruidos.**
 - **Protección frente a agentes biológicos.**
 - **Protección frente a agentes químicos o sustancias peligrosas etc.**
 - **Normativa específica sobre amianto.**
- **España ha sido pionera en la exigencia de un plan específico de prevención de riesgos laborales en los grandes proyectos de construcción. Esta exigencia previa se ha extendido posteriormente a toda la UE.**

■ **Los delegados sindicales controlarán las condiciones de salud e higiene en los centros de trabajo.**

■ **La prevención y la participación son los principios en los que se base la nueva ley.**

- Derecho de cualquier trabajador a hacer propuestas para mejorar los niveles de protección.

- Acceso a las informaciones y documentación necesarias para el ejercicio de sus derechos y obligaciones.

- Y, finalmente, posibilidad de designar un delegado de prevención en las empresas que no tengan representantes de los trabajadores por no reunir los requisitos de antigüedad legalmente establecidos

Fundación de Salud y Seguridad en el Trabajo

Según especifica la ley, dado el carácter universal y la vocación de promover la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, su puesta en aplicación requerirá una importante tarea de formación en materia preventiva de quienes vayan a ser designados delegados de prevención.

Para atender estas tareas se ha previsto la creación de una Fundación de Salud y Seguridad en el Trabajo. A través de esta Fundación se dará solución a las necesidades de formación y se implusará su aplicación en las pequeñas y medianas empresas que tengan menos medios y más dificultades para atender a las obligaciones de formación e información de planificación de la prevención y de recursos técnicos para evitar riesgos. ■

**Concha
HERNANDEZ CARAZO**

Este capítulo va a intentar acercarse a sectores con procesos electorales especiales, que el propio Reglamento de Elecciones a Organos de Representación de los Trabajadores trata. Y nos vamos a detener en dos actividades de suma importancia teniendo en cuenta el público especial al que va dirigida nuestra revista MAR

ELECCIONES SINDICALES EN EL MAR

TRATAREMOS, pues, de las elecciones para representantes de trabajadores en la Marina Mercante y en la flota pesquera.

1. Elecciones en la Marina Mercante

Debido a las características de la actividad de trabajo en el mar, y a los únicos efectos de elecciones para constituir o formar los órganos de representación de los trabajadores, la flota es considerada por este reglamento como la única unidad electoral, siendo indiferente a estos efectos el número de buques y su registro de matrícula que la empresa pudiera tener, excepto que dicha empresa contase con buques de 50 o más trabajadores, pues en este caso, cada buque que tenga 50 o más trabajadores elegirá a su propio comité de buque.

Por lo que de conformidad con lo previsto en el artículo 63 del E. T., con el resto de los buques de la empresa que tengan un número de trabajadores inferior a 50 se constituirá una única unidad electoral.

1.1. Elecciones para delegados de personal en la Marina Mercante

Sigue el procedimiento general ya visto en el número anterior de la revista. Delegados que podrán elegirse, como ya se dijo, en empresas que tengan entre 10 a 49 trabajadores.

Se constituirá una mesa electoral central en el lugar donde la empresa tenga el domicilio, formada por un presidente y dos vo-

cales de la forma que también ya se indicó en el número anterior, si bien los miembros de esta mesa deberán estar residiendo en el lugar correspondiente al domicilio social de la empresa durante todo el proceso electoral.

Ahora bien, con el ánimo de facilitar la votación de los trabajadores embarcados, en cada buque se constituirá, a su vez, una mesa auxiliar, que será formada con los mismos criterios que la mesa central.

Estas mesas auxiliares levantarán acta del escrutinio y la remitirán lo más rápidamente posible a la mesa central, junto con las papeletas impugnadas, para que la mesa central, una vez que haya recibido los escrutinios de las auxiliares, levante acta global. El requisito de firma de los candidatos podrá sustituirse por un telegrama o télex enviado por conducto del capitán a todos los buques.

1.2. Elecciones a comité de flota de la Marina Mercante.

El comité de flota es el órgano representativo del conjunto de los trabajadores que prestan servicios en los buques de una misma empresa, en los casos en los que el conjunto de buques cuenten con 50 o más trabajadores, como ya hemos indicado anteriormente, excepto para los supuestos en que alguno de los buques de la empresa cuente por sí solo con 50 o más trabajadores, en cuyo caso dicho buque contará con su propio comité de flota.

Al igual que si se tratara de elecciones para delegados de

personal, en caso de elegir comité de empresa, en el domicilio social de ésta se constituirá una única mesa central del proceso electoral con dos urnas. Una para el colegio de técnicos y administrativos y otra para el de especialistas y no cualificados. La forma de elección de la mesa es idéntica a la anterior, pero con la especificación de que dichos miembros han de ser designados de entre el personal desembarcado por vacaciones.

Siguiendo la estructura anterior, en cada buque se constituirá una mesa auxiliar, pero en es-



te caso con dos urnas: una para técnicos y administrativos y otra para especialistas y no cualificados. Dichas actas serán remitidas a la mesa central para realizar el cómputo global y la asignación de resultados en el comité de flota.

Las atribuciones y competencias de este comité de flota serán idénticas a las de su homónimo comité de empresa.

2. Elecciones en la flota pesquera

A efectos electorales se distinguen tres tipos o clases de flota:

a) Flota de altura y gran altura. Está formada principalmente por buques congeladores, siendo aplicable a esta flota el régimen electoral previsto para la Marina Mercante, que ya hemos explicado.

b) Flota de media altura. Es aquella en la que se precisa

una media de veintiún días de embarque.

c) Flota de bajura. Es la que comprende los embarques de uno a siete días.

Para la flota de media altura y bajura se seguirá el procedimiento electoral que a continuación veremos.

2.1. Elecciones para delegados de personal en la flota de media altura y bajura

Lugar de celebración. Las elecciones para delegados de personal de los trabajadores de buques pesqueros de una misma empresa se celebrarán en el puerto base o en el puerto en el que los buques operen de forma habitual.

Si existieran trabajadores que presten servicios en puerto dedicados a actividades auxiliares de los barcos que por su escaso número no pudieran elegir representación propia,

participarán en el proceso electoral conjuntamente con los que trabajen en los buques pesqueros.

Período de votación. En este caso el período se amplía y será de treinta días naturales, debiéndose reunir la mesa cuantas veces sea necesario para controlar las votaciones que se vayan produciendo en este período. Las elecciones se celebrarán dentro de los siete días siguientes a la arribada a puerto.

De cada votación la mesa levantará un escrutinio parcial, y al finalizar la votación del último de los barcos de la flota, levantará, así mismo, acta global, de escrutinio de conformidad con los resultados recogidos en las actas parciales.

2.2. Elecciones para comité de flota pesquera en media altura y bajura

El comité de flota pesquera es el órgano representativo del con-

junto de los trabajadores de los distintos buques pesqueros de una empresa que en total no alcancen los 50 miembros, pues si algún buque supera esta cifra de trabajadores, elegirán los mismos un comité de flota propio.

Al igual que para el caso de elección de delegados de personal, los trabajadores que presten servicios auxiliares en puerto para buques de una misma empresa, y que debido al escaso número de trabajadores (menos de 50) no puedan elegir representación propia, participarán en el proceso electoral con los trabajadores que prestan servicio a bordo.

Número de miembros. El número de miembros a elegir para comités se regirá por la escala que establece el artículo 66 del E. T. Me remito, a estos efectos, al número anterior de la revista, donde se especificaba dicha escala.

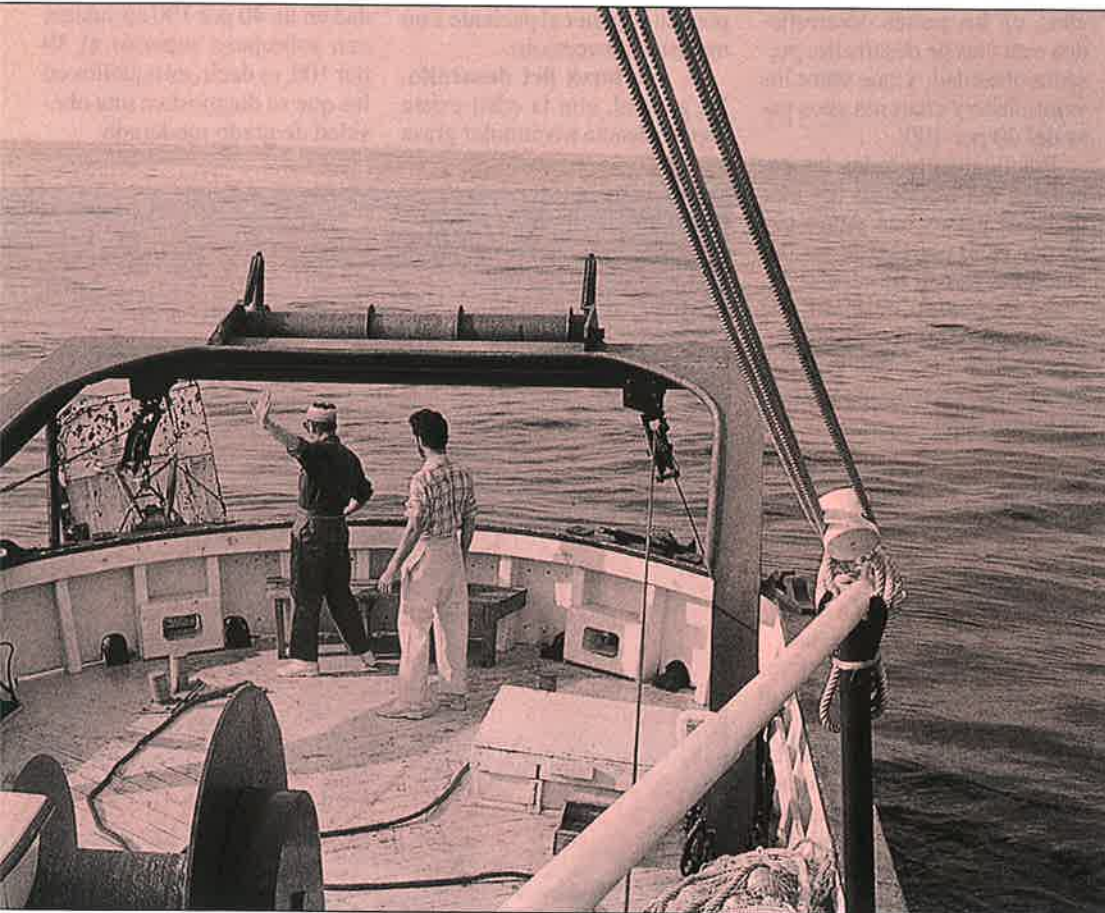
En los locales de cada empresa se constituirá una sola mesa electoral con dos urnas: una para el colegio de técnicos y administrativos y otra para el de especialistas y no cualificados.

Mesa que será formada por los mismos miembros y de la misma forma que la indicada anteriormente, siguiendo las reglas generales del Estatuto.

Esta mesa electoral podrá tener carácter itinerante, para lo cual deberán decidirlo: los miembros de dicha mesa o que lo soliciten los promotores de elecciones, y se desplazará a todos los lugares de trabajo de la empresa el tiempo que sea necesario, facilitando en este caso la empresa los medios de transporte adecuados para los componentes de la mesa electoral y los interventores.

Período de votación. Durará treinta días y se regirá por los mismos criterios que los ya mencionados en el caso de elección a delegados de personal. ■

José Manuel GALAN



Sanidad a bordo

La obesidad es un problema muy frecuente en nuestra sociedad. Este término hace alusión al exceso de grasa corporal. Ocurre sólo en poblaciones e individuos que disponen de alimentos en exceso. Desaparece en etapas de ayuno, restricción hambre e inanición.

LA OBESIDAD

SE considera varón obeso a aquél que su peso ideal supera el límite correspondiente a su edad en más del 15 al 18 por 100, y mujer obesa, cuando supera el peso ideal en más del 20 al 25 por 100.

La obesidad se puede clasificar en tres grupos:

– *Obesidad leve*: cuando se supera el peso ideal en un 15 al 30 por 100.

– *Obesidad moderada*: cuando se supera el peso ideal en un 30 al 50 por 100.

– *Obesidad severa*: cuando se supera el peso ideal en un 50 al 100 por 100.

– *Obesidad mórbida*: cuando el sobrepeso es superior al 100 por 100 del ideal.

Según la Organización Mundial de la Salud, se calcula que hasta un 50 por 100 de la población mayor de cuarenta años, en los países desarrollados o en vías de desarrollo, presenta obesidad, y que entre los veinticinco y cuarenta años pasa del 40 por 100.

Prácticamente todas las encuestas realizadas en los más diversos países han demostrado que el 30 por 100 de sus poblaciones tienen sobrepeso.

Se ha podido observar que tanto los hombres como las mujeres ganan peso con la edad, aunque ese incremento se haga de forma lenta.

Causas

La causa de la obesidad es desconocida, pero el mecanismo es simple: ingestión de más calorías de las que se gastan.

Existen una serie de factores que contribuyen a aumentar el peso corporal:

1. **Factores genéticos.** La influencia de la herencia ayuda a entender por qué algunas personas son obesas y tienen dificultad para perder peso; no obstante, muchas personas obesas

logran perder peso y mantener esas pérdidas a pesar de la influencia genética, debido a que existen influencias muy importantes del entorno sobre el peso corporal.

2. **Factores sociales.** Son importantes en la obesidad, pues por ejemplo, ésta es mucho más frecuente entre las mujeres de clase social baja que entre las de clase social alta en las sociedades occidentales. Para los varones esta relación es menos clara.

3. **Factores metabólicos.** El metabolismo se asocia al desarrollo y mantenimiento de la obesidad.

4. **Factores psicológico.** El estrés y las alteraciones emocionales pueden contribuir a la aparición de obesidad en algunas personas. Los intentos de lograr una reducción de peso en presencia de estos factores son extraordinariamente difíciles y pueden someter al paciente a un malestar innecesario.

5. **Factores del desarrollo.** En general, con la edad existe una tendencia a acumular grasa

corporal y la frecuencia de obesidad aumenta a más del doble entre los veinte y los cincuenta y cinco años.

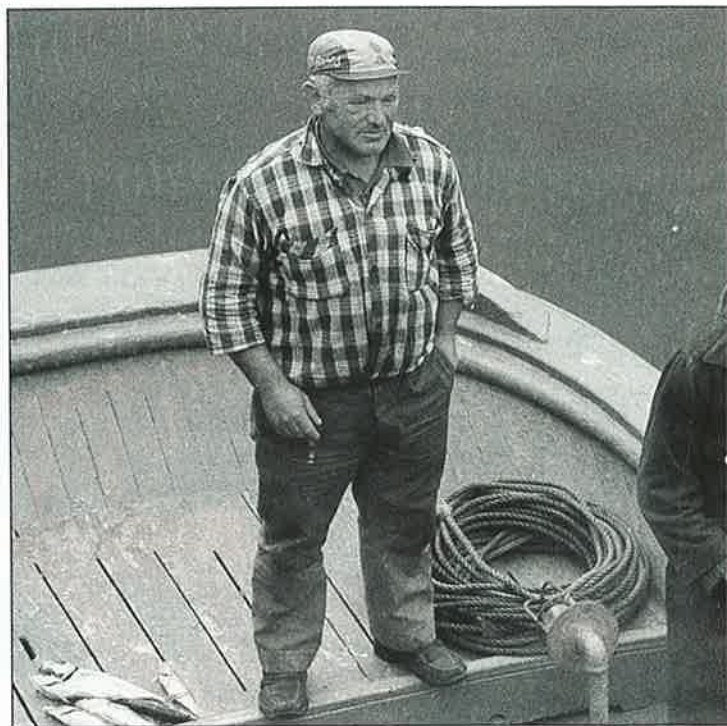
6. **Actividad físico.** La disminución de la actividad física es un factor importante del aumento de la obesidad.

7. **Lesión cerebral.** Las lesiones cerebrales pueden provocar obesidad, aunque es una causa muy rara.

Clínica

La obesidad por sí misma no tiene más síntomas que el aumento del peso corporal, aunque sí presenta numerosas complicaciones. Estas tienen mucha importancia para el sujeto obeso, por cuanto son responsables en alto grado de enfermedad y mortalidad.

Se ha podido demostrar que la obesidad aumenta la mortalidad en un 40 por 100 en sujetos con sobrepeso superior al 30 por 100; es decir, en aquéllos en los que se diagnostica una obesidad de grado moderado.



Entre las complicaciones que se presentan en las personas obesas, son las siguientes:

- Pulmonares.
- Circulatorias.
- Endocrino-metabólicas.
- Digestivas.
- Articulares.
- Musculares.
- Infecciosas.

Independientemente de las citadas complicaciones, es posible que los pacientes obesos sufran complicaciones posoperatorias en caso de ser sometidos a intervenciones quirúrgicas con mayor frecuencia que las personas no obesas.

Diagnóstico

En cuanto al diagnóstico, la obesidad evidente en la inspección puede cuantificarse por la medida del peso y la estatura, expresado como Índice de Masa Corporal (peso en kilogramos dividido por altura en metros).

También se utiliza la medida del pliegue cutáneo y otros métodos más complejos.

Pronóstico y tratamiento

El pronóstico de la obesidad es malo; sin tratamiento tiende a progresar.



DIETA HIPOCALORICA (1.500 kcal.)

Instrucciones generales

La leche y sus derivados (yogur y queso) deben ser descremados. Como edulcorante se utilizará sacarina. Todos los alimentos deben cocinarse de forma variada y sencilla (coccción, plancha). Pueden tomarse todo tipo de infusiones (cefé, té, manzanilla, poleo, etc.) y caldos desgrasados. Está prohibido el alcohol y las bebidas refrescantes. Sólo una vez al día podrá tomarse TAB, Diet-Pepsi o Coca-Cola Light. El aceite del día podrá ser de oliva, girasol, maíz, etcétera. Los alimentos deben pesarse. Los pesos indicados se refieren a alimentos limpios; es decir, sin desperdicios (grasa, huesos, espinas, cáscaras) y pesados en crudo. Dos veces en semana podrá tomarse en lugar de pescado o carne, dos huevos en tortilla, cocidos, a la plancha, etc. Se pueden utilizar alimentos congelados. Los alimentos podrán condimentarse con sal, vinagre, limón, ajo, perejil, pimentón y todo tipo de especias. Deben tomarse verduras como mínimo una vez al día, así como tres piezas de fruta, una de ellas debe ser un cítrico (naranja, mandarina). La fruta siempre fresca. Deben tomarse legumbres dos veces en semana. Las pastas (fideos, macarrones, etc.) y el arroz no deben tomarse más de tres veces a la semana.

Aceite para todo el día: 20 g. (dos cucharadas soperas).

Desayuno. Leche descremada, 200 cc. con o sin café, té o malta. Pan integral, 20 g. Fruta, 150 g. de naranja.

Media mañana. Infusión. Pan integral, 20 g.; queso de Burgos, 30 g.; manzana, 100 g.

Comida

Menú 1: Acelgas, 200 g. Filete de vaca, 200 g. Arroz blanco, 20 g. Pan integral, 20 g. Fruta, 150 g. de naranja.

Menú 2: 100 g. de coles de Bruselas con 75 g. de patatas o 200 g. de coles de Bruselas con 25 g. de patatas. Pollo, 300 g. Pan y fruta, igual.

Menú 3: 35 g. de macarrones con 200 g. de salsa de tomate que sustituye al pan. Sardinias asadas, 200 g. Fruta, igual.

Menú 4: Cocido con 45 g. de garbanzos. 100 g. de repollo y 25 g. de patatas (que sustituye al pan). Carne, 200 g. Fruta, igual.

Merienda: Leche descremada, 100 cc. con o sin café, té o malta. Fruta, 150 g. de naranja. Pan integral, 20 g.

Cena

Menú 1: Sopa con 40 g. de fideos. Pescadilla, 150 g. Lechuga, 300 g. Pan, 20 g. Fruta, 150 g. de naranja.

Menú 2: Sopa con 40 g. de arroz. Tortilla a la francesa de dos huevos. Pan, 20 g. o 200 g. de tomate. Fruta, igual.

Menú 3: 200 g. de alcachofas con 50 g. de patatas; 200 g. de carne picada en forma de hamburguesas. Pan integral, 20 g. o 300 g. de lechuga. Fruta, igual.

Menú 4: Ensalada con 150 g. de lechuga y 100 g. de tomate. 200 g. de jamón de York o serrano. 150 g. de patatas. Pan y fruta, igual.

Antes de acostarse: Leche descremada, 200 cc.

EQUIVALENCIAS

Si en alguna ocasión se desea sustituir un alimento por otro que no esté incluido en la dieta, podrá hacerse consultando las siguientes tablas de equivalencias:

Verduras: 200 g. de acelgas equivalen a: 200 g. de escarola, apio, berro, coliflor, repollo, espárragos, espinacas, judías verdes, puerros, rábanos, tomates, setas; 300 g. de lechuga y pepino; 100 g. de zanahorias, alcachofas, coles de Bruselas, pimientos, remolacha y cebolla; 70 g. de guisantes y habas verdes, 50 g. de patatas (este alimento no es una verdura, pero se introduce aquí). **Fruta:** 150 g. de naranja equivalen a: 150 g. de mandarina, melocotón, albaricoque, fresón, granada; 100 g. de manzana, pera, ciruelas, cerezas, piña; 300 g. de melón, sandía; 75 g. de plátano, uvas, brevas, higos.

Carnes y pescados: 200 g. de filete de vaca equivalen a: 200 g. de ternera, caballo, jamón de York, jamón serrano sin tocino y queso descremado; 300 g. de pollo, conejo, perdiz; 300 g. de rape, merluza, pescadilla, mero, gallo, besugo, salmónete, bacalao fresco, gambas, truchas, dorada, lubina, calamar; 200 g. de sardinias, salmón, boquerones.

Pastas y legumbres: 40 g. de fideos equivalen a: 40 g. de pasta italiana, arroz, sémola, harina; 50 g. de lentejas, garbanzos, judías pintas o blancas, 150 g. de patatas, 60 g. de pan integral; 200 g. de acelgas equivalen a 15 g. de pasta o arroz, a 20 g. de legumbres, a 50 g. de patatas o a 20 g. de pan integral; 20 g. de pan integral equivalen a 50 g. de patatas o a una fruta de 100 g. tipo naranja; 20 g. de arroz equivalen a 25 g. de lentejas, 75 g. de patatas a 30 g. de pan integral; 200 g. de acelgas y 25 g. de patatas equivalen a 45 g. de lentejas, 35 g. de arroz o 125 g. de patatas; 100 cc. de leche descremada equivalen a un yogur descremado o a 25 g. de queso de Burgos o descremado.

Lo fundamental para obtener un resultado práctico es la modificación de los hábitos alimenticios y físicos.

El tratamiento ha de ir destinado a disminuir el aporte calórico y a aumentar el gasto mediante una intensificación de la actividad física.

Dieta. Debe ser particularizada a cada caso concreto, pero, en general, permitiendo la ingesta de líquidos no azucarados en la cantidad que considere oportuna el paciente, va a consistir en una reducción del aporte calórico.

La reducción de peso por semana debe ser, aproximadamente, de 0,5 a 1 kilogramo en la mayoría de los casos.

Además se deberá prever la ingesta adecuada de vitaminas y minerales.

Se debe distribuir el contenido calórico de la dieta en numerosas tomas; en algunos casos llegan a ser hasta siete tomas diarias.

Actividad física. Se deberá incrementar la actividad física a través de un mayor ejercicio físico bajo consejo médico.

En algunas ocasiones, y especialmente si no hay contraindicaciones cardiocirculatorias, se puede recurrir a la realización de saunas para conseguir una pérdida de peso.

Medicamentos. Se suelen utilizar poco, debido a la preocupación que existe por el abuso de alguno de ellos utilizados habitualmente y debido a la tendencia mantenida a recuperar peso cuando se interrumpe la medicación.

La toma de estos medicamentos sin consejo médico debe evitarse.

Cirugía. En situaciones de obesidad mórbida o grave se ha de recurrir, en extremo, a la realización de una intervención quirúrgica, que permite grandes pérdidas de peso. Esta cirugía tiene riesgos, por lo que ha de limitarse a dichas obesidades. ■

Ana MARTIN
Médico de Sanidad Marítima

Registro de Organizaciones de Productores Pesqueros

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dictado una orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» el 11 de octubre pasado, por la que se crea en la Secretaría General de Pesca Marítima el Registro General de Organizaciones de Productores Pesqueros, adscrito a la Dirección General de Mercados Pesqueros, donde deberán inscribirse aquellas organizaciones y sus asociaciones que hayan sido reconocidas.

El Registro constará de dos secciones: en la sección I se inscribirán las organizaciones de productores pesqueros cuyo ámbito geográfico supere el de una Comunidad Autónoma y en la sección II lo harán aquellas organizaciones cuyo ámbito geográfico no supere el de una Comunidad Autónoma. ■

IV Jornadas de Medicina Marítima

Los próximos días 8 y 9 de diciembre se celebrarán en Isla Cristina (Huelva) las IV Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, que organiza la Sociedad Española de Medicina Marítima. El tema de estas jornadas será «Emergencias sanitarias en el Sector Marítimo. Prevención de enfermedades tropicales».

En las jornadas intervendrán reconocidos especialistas, entre los que figuran Alfredo Lago, médico de Sanidad Marítima, que desarrolla su trabajo en el buque hospital «Esperanza del Mar», del Instituto Social de la Marina, quien disertará sobre «La asistencia urgente desde un buque hospital»; Fernando Gómez Muñiz, del Centro Radio Médico, del mismo organismo, quien ilustrará a los participantes sobre «La consulta urgente por radio»; Javier Gárate, director del Centro de Coordinación de

Salvamento Marítimo de Tarifa (Cádiz), quien hablará sobre «La Coordinación y el Rescate en Alta Mar»; Basilio Bernad Rodrigo, director del Plan de Catástrofes de Andalucía, quien presentará la ponencia «Coordinación con los medios terrestres».

En la mesa de «Prevención de enfermedades tropicales» estarán el presidente de la Sociedad Española de Medicina Tropical, José Luis Bada; la médico de Sanidad Marítima, Martina García, y el jefe del Servicio de la Unidad de Enfermedades Infecciosas del Hospital Infanta Elena, de Huelva, doctor Javier Etreros.

Cualquier interesado en tener más información de estas Jornadas puede dirigirse a la Secretaría de las mismas, sita en la Avenida de Federico Silva Muñoz, s/n. 21410 Isla Cristina (Huelva). Tel. (959) 34 38 63 y Fax (959) 34 33 78. ■

Cooperación y asistencia técnica España-Hungría

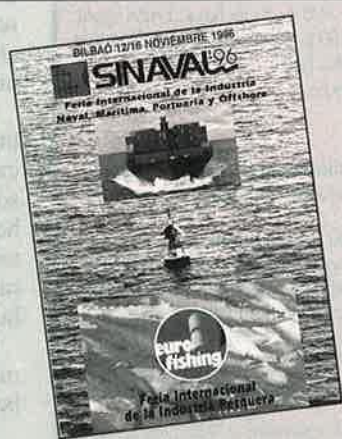
José Antonio Griñán, ministro de Trabajo y Seguridad Social, y Magda Kovacs, ministra de Trabajo de Hungría, firmaron una declaración de intenciones sobre cooperación y asistencia técnica en materia laboral entre España y Hungría, en el transcurso de la sesión de trabajo que mantuvieron ambos ministros. La declaración de intenciones tiene como finalidad coordinar acciones en los campos de formación profesional ocupacional, empleo y desempleo, seguridad en el trabajo, relaciones laborales, administración e inspección de trabajo, con especial énfasis en la aproximación del sistema húngaro en estos campos al correspondiente de la Unión Europea. Asimismo, significa poner en marcha y distribuir información y documentación, organizar seminarios, encuentros técnicos, visitas, estudios y coloquios que puedan ser de interés para los Ministerios de Trabajo de los dos países. ■

Del 12 al 16 de noviembre, en Bilbao

Celebración de Sinaval y Eurofishing

Durante los próximos días 12 al 16 de noviembre tendrán lugar en Bilbao los certámenes Sinaval/Eurofishing, lo que convierte a la Feria Internacional de Bilbao en el mercado mundial del sector pesquero, naval, marítimo y portuario, punto obligado de cita para todos los profesionales del sector. En su edición de 1994 la feria contó con la presencia de 400 pabellones de 17 países y más de seis mil profesionales.

Para este año, el horario de visitas será de 10 a 17 horas. El precio por metro cuadrado de un pabellón es de 9.500 pese-



tas. Un stand de 12 metros cuadrados, ya montado, tiene un coste de unas 232.000 pesetas.

Durante estos certámenes también tendrá lugar la celebración de Seafood Spain dedicado a los productos del mar. España es el principal consumidor de pescado de toda la Unión Europea y también el mayor importador. ■

Normativa sobre jornadas especiales de trabajo

El «Boletín Oficial del Estado» publicó, el pasado 26 de septiembre, un real decreto sobre jornadas especiales de trabajo que sustituye al vigente desde 1983 y que regula la duración de las jornadas especiales en actividades tales como empleados de fincas urbanas; labores agrícolas, forestales y pecuarias; actividades en el comercio; en el transporte por carretera, ferroviario y aéreo; trabajo en el mar; trabajos en condiciones de aislamiento; en el interior de las minas; construcción, y en el interior de cámaras frigoríficas.

En el caso de los trabajadores del mar, el real decreto distingue entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia. Por el primero entiende aquél en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en

el ejercicio de su actividad, y por tiempo de presencia se considera aquél en el que el trabajador se encuentra a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, y los tiempos de presencia no podrán exceder de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes.

Salvo disposiciones específicas, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas. ■



CARRIZOS PUBLICIDAD VIGO

Rodman 83, Una perfecta máquina de pescar

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora total	25,40 m.
Eslora entre perpendiculares	21,80 m.
Manga	6,60 m.
Calado	2,40 m.
Puntal	3,47 m.
Potencia	280 CV.
Velocidad	10 nudos
Capacidad bodega	115 m. ³
Capacidad combustible	50 m. ³
Capacidad agua dulce	8 m. ³
Habilitación	14 hombres
T.R.B.	89 Tons.

**El Rodman 83 no pesca solo.
Pero es lo único que le falta.**

Porque este palangrero ha sido concebido y diseñado para ser una perfecta máquina de pescar. Las suaves líneas de su casco, fabricado en Poliéster Reforzado en Fibra de Vidrio, sin ninguna rugosidad; su resistencia; su dureza; su práctica inalterabilidad al tiempo le hacen similar o superior a cualquier barco de casco de acero pero ganándole en economía, ahorro y capacidad. Pero, además, sus equipos de navegación y detección le convierten en un instrumento perfecto para la faena en la mar.

 **Rodman**
POLYSHIPS
Construcción y reparación naval

Tel.: (9 86) 81 18 11 • Fax: (9 86) 45 29 61 • Tlx. 83667 • Ríos - Teis, s/nº • A. Postal 501 • 36200 VIGO • Spain

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.



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Con seguridad, hacia el futuro.