

# Mar

Nº 493  
Mayo 2010



## Cuenta atrás en la reforma de la Política Pesquera Común

Responsables de pesca de la UE se dieron cita en Vigo y A Coruña



## Plan de ajuste del gasto público

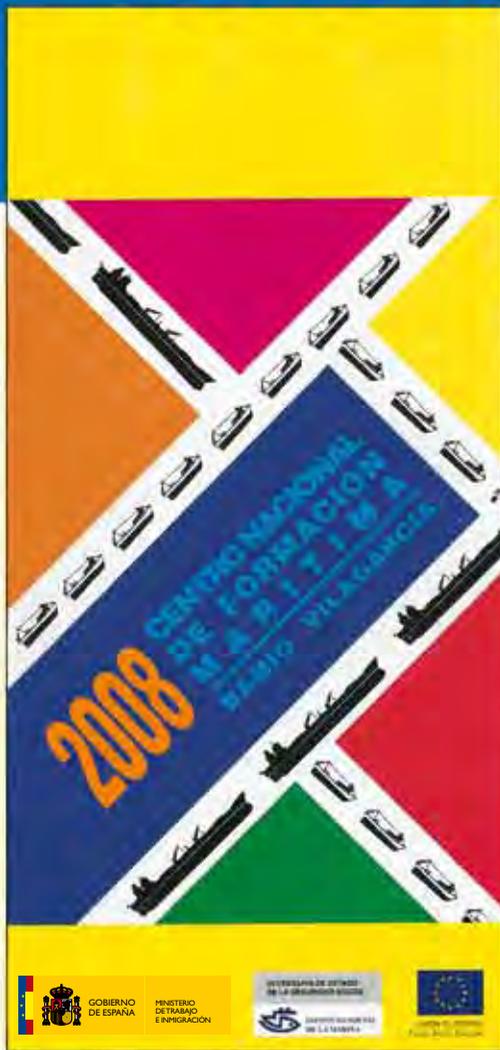
El sector pesquero apuesta por la innovación

Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

**Cerca de 30.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus quince años de existencia.**

**El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo**



**Centro de Formación Marítima de Bamio**

El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)

Tel.: 986 51 02 55

Fax: 986 50 61 11

*También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM*



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN



SECRETARÍA DE ESTADO DE LA EDUCACIÓN CULTURA Y DEPORTE



COMISIÓN EUROPEA

*El Fondo Social Europeo invierte en tu futuro*

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



## La reforma de la Política Pesquera Común

**E**n el marco de la presidencia europea, Galicia ha sido en las últimas semanas centro comunitario del sector de la pesca con la reforma de la Política Pesquera Común como telón de fondo. Representantes políticos de todos los países, sector extractivo, industriales y científicos han sido protagonistas de los debates sobre el futuro de la PPC desde todos los ángulos, con la sostenibilidad de los caladeros y el futuro de la actividad como ejes de los trabajos.

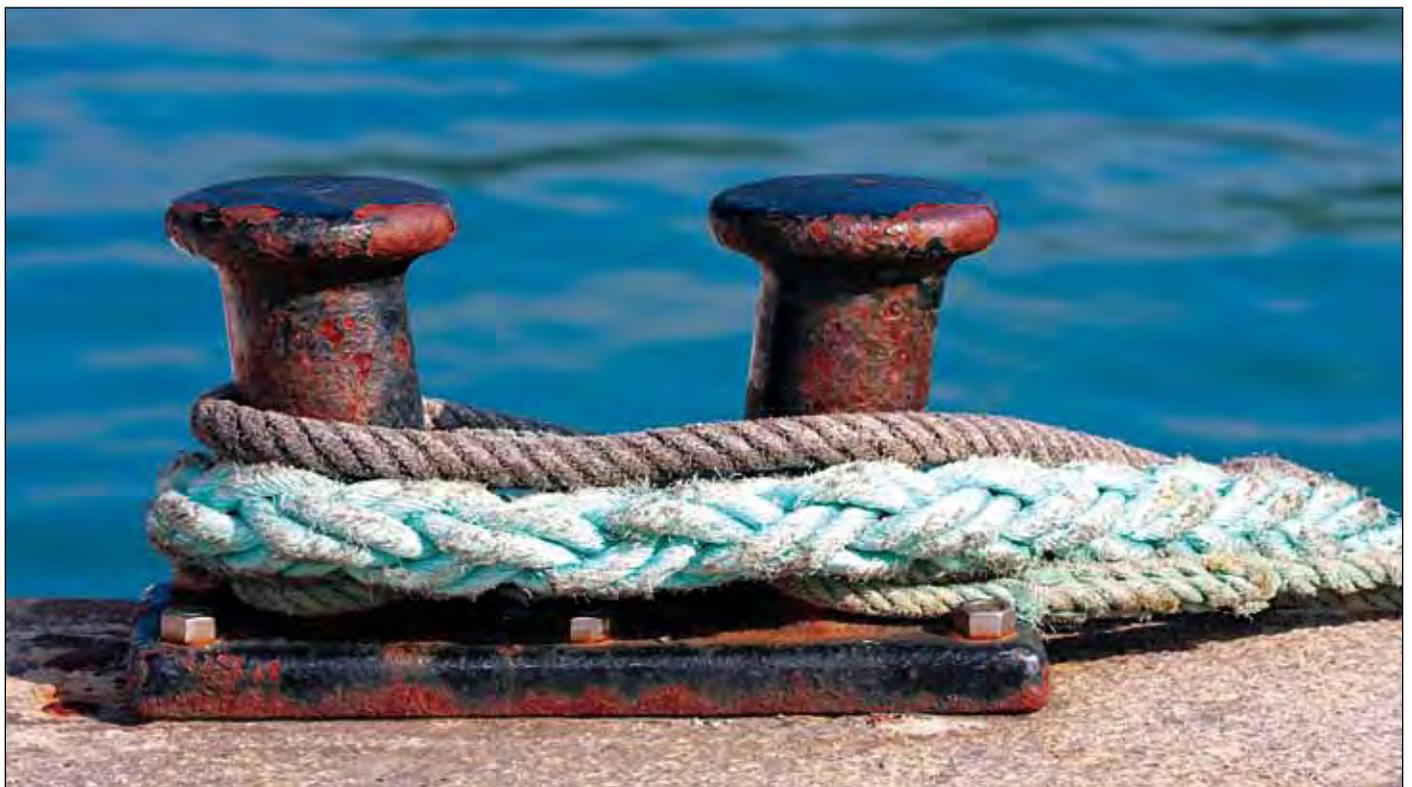
Como presidencia de la Unión Europea en este primer semestre y, sobre todo, como la primera flota pesquera comunitaria, España ha asumido la responsabilidad de impulsar los debates sobre una reforma cuya aprobación tiene ya marcada una hoja de ruta para su entrada en vigor en 2013. Los encuentros en A Coruña y Vigo no se han traducido, como se esperaba, en propuestas o conclusiones cerradas. No era tampoco ese el objetivo de los debates. Sin embargo, los trabajos han servido para seguir avanzando en lo que debería ser el modelo de Política Pesquera Común que necesitan tanto los caladeros para la sostenibilidad de los mismos, como para el mantenimiento de las flotas y la economía que gira en el entorno a esta actividad en determinadas zonas de la costa.

La no existencia de conclusiones no significa sin embargo que no se hayan producido avances en la clarificación

de las posiciones de cada país, puntos en los que hay acuerdo y también discrepancias, lo que significa que los debates en los próximos meses van a ser duros. Es importante señalar que todos los países están de acuerdo en la necesidad de una reforma de la política pesquera que asegure la sostenibilidad de los caladeros con un equilibrio entre el futuro de los recursos y la actividad de las flotas. Hay coincidencia total en la necesidad de un sistema de gestión que posibilite lograr esos objetivos y también, el reconocimiento de fallos en los mecanismos aplicados en los años pasados.

De acuerdo con todo ello, los debates se han centrado en la búsqueda de unos mecanismos capaces de lograr una correcta gestión de los caladeros teniendo en cuenta también los intereses de las flotas de cada país, donde también existen importantes diferencias. Hay Estados partidarios de que, frente a la situación actual, solamente se pongan en marcha modificaciones parciales. Otros, como es el caso de España, tienen como objetivo cambios de mayor calado, tanto para la gestión de los caladeros, como para dar respuesta al potencial de las flotas.

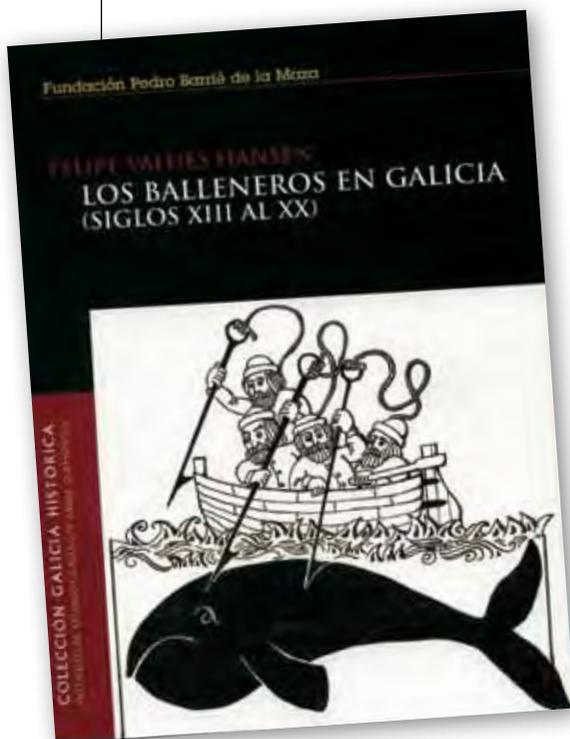
A Coruña y Vigo han supuesto el inicio de un camino para una reforma que, en todo caso, debe suponer modificaciones y un punto de equilibrio entre los intereses de todas las partes. ■



## LOS BALLENEROS EN GALICIA (SIGLOS XIII AL XX)

**Autor:** Felipe Valdés Hansen

**Edita:** Fundación Pedro Barrié de la Maza.



Las pesquerías de ballenas en el Cantábrico se remontan al Medioevo y tienen a los pescadores vascos como protagonistas; pero es en los siglos XVI y XVII cuando este negocio alcanzó en la costa de Galicia su máxima importancia. Después, la pesquería languidece

hasta que en el siglo XX los puertos gallegos vuelven a llenarse de balleneros foráneos —noruegos— a los que mediado el siglo se unirán los locales.

Ahora, la importancia ballenera de esta comunidad es analizada ampliamente en el estudio histórico de Felipe Valdés Hansen *Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX)*. Este trabajo saca a la luz la importancia e interés del pasado ballenero de Galicia remediando, por un lado, la

escasez de textos sobre esta industria tan importante en el Cantábrico y, por otro, la superficialidad y lo anecdótico de lo publicado hasta ahora sobre el tema.

La primera parte del libro aborda los métodos utilizados en la captura y aprovechamiento de los cetáceos reconstruyendo con detalle y veracidad los diversos procedimientos de captura e instrumentos desarrollados por la industria ballenera para mostrar la verdadera dimensión económica de esta industria pesquera. También en esta parte, el autor señala los puertos dedicados a esta actividad y los períodos históricos en que tuvieron importancia económica y social; así como las especies de cetáceos objeto de explotación y sus particularidades, desde su captura en el mar a su comercialización en forma de grasa, carne, barbas, etc.

Se establece la cronología de la expansión de la actividad ballenera en Galicia que permite identificar y seguir la trayectoria de los balleneros vascos, así como rescatar del olvido a las auténticas estirpes de arponeros y armadores balleneros tanto vascos como gallegos del siglo XVII. También se analiza la naturaleza económica de esta industria centrándose en el comercio y en las cargas impositivas, arrendamientos y diezmos sin olvidar la importancia social que tuvieron las ofrendas y limosnas.

En la segunda parte, el estudio pasa revista a la actividad de la flota ballenera, así como a las sucesivas etapas de la actividad industrial y comercial de las factorías gallegas desde su apogeo hasta su ocaso debido al ingreso de nuestro país en la Comisión Ballenera Internacional. ■





SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

#### Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

#### Director:

Vidal Maté.

#### Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

#### Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Vallecillo.

#### Secretaría:

Concha Serrano.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2. Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

**Cartagena:** Casa del Mar. C/Pez, 1. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

**Gijón (Asturias):** Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, 76. Tel. 98 532 71 00.

**Guipúzcoa:** Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (Guipúzcoa). Tel. 943 40 40 00.

**Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. Tel. 959 25 74 11.

**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1. Tel. 981 28 70 00.

**Las Palmas:** Casa del Mar. C/León y Castillo, 322. Tel. 928 49 46 45.

**Lugo:** Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros, 17. Tel. 982 22 50 10.

**Madrid:** Oficina Administrativa. C/Churruca, 2. Tel. 91 591 99 00.

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

**Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

**Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

**Sevilla:** Oficina Administrativa. C/Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.

**Tarragona:** Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19. Tel. 977 24 03 87.

**Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300. Tel. 96 331 99 00.

**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Tel. 986 21 61 00.

**Vilagarcía de Arousa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 50 17 81.

**Vizcaya:** Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

#### Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.  
Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19.  
revista.mar@ism.seg-social.es

#### Diseño:

www.editorialmic.com

Imprime: Rotedic S.A.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-10-001-1

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.



# 6

## REFORMA DE LA PPC

Galicia fue escenario de la cuenta atrás en los debates para la reforma de la Política Pesquera Común

# 22

## PLAN DE AJUSTE DEL GASTO PÚBLICO

El gobierno aprobó un plan de ajuste del gasto público para superar la crisis

- 6 Debate sobre la reforma de la Política Pesquera Común
- 14 La encuesta sobre la PPC
- 16 Propuesta de reforma de Cepesca
- 18 El peso de las mujeres en la reforma
- 22 El gobierno aprobó un plan de ajuste
- 24 Reajuste ministerial
- 26 Jornadas sobre Seguridad Social
- 28 La Seguridad Social a debate
- 30 Bajó el paro
- 32 Maniobras hispano-francesas de salvamento marítimo
- 38 Exposición de acuicultura
- 42 Día Mundial Marítimo
- 44 Seguridad a bordo
- 52 Plataformas tecnológicas de la pesca
- 56 Vida de un marinero
- 64 Plásticos, la invasión silenciosa
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

# 32

## PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

El sector de la pesca apuesta por la innovación para afrontar el futuro

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social



# Cuenta atrás para la reforma de la Política Pesquera Común

*Galicia se convirtió en los primeros días de mayo en la capital comunitaria de la pesca. En A Coruña tuvo lugar la Conferencia sobre la reforma de la Política Pesquera Común (PPC), donde, junto a los cargos pesqueros de las Administraciones comunitaria y española, asistieron más de 200 representantes del sector, desde la parte extractiva a la industria y la comercialización. En Vigo, con asistencia de representantes de los 27 países miembros, entre quienes se hallaban*

*11 ministros, tuvo lugar el consejo informal de Pesca donde se analizaron los aspectos más importantes del sector de cara a la elaboración de la reforma de la PPC para aplicar a partir de 2013. Ha sido el primer gran debate sobre el futuro de la reforma de la política pesquera comunitaria donde se han puesto de manifiesto muchos puntos de acuerdo entre los 27, pero también las diferencias sobre un texto que se presume polémico*





Vigo no supuso, ni era el objetivo, la elaboración de un documento para la nueva reforma. Sin embargo, se constató la conveniencia de establecer un debate en profundidad sobre el modelo de gestión de cuotas para la sostenibilidad de los recursos; las coincidencias en relación con la necesidad de mantener las diferencias entre la pesca costera artesanal y la pesca industrial y el compromiso para avanzar en la reducción de los descartes. Pero, a la vez, se constató la existencia de posiciones encontradas en otras cuestiones importantes ante los diferentes intereses de cada Estado miembro, como la estabilidad relativa, la transferencia de los derechos individuales de pesca o en la política de TACs y cuotas, como instrumentos sobre la gestión de los recursos.

En este escenario, todos los países estuvieron sin embar-

go de acuerdo en la necesidad de mantener un sector de la pesca fuerte como una actividad extractiva, no sólo por lo que supone de ofrecer una parte del aprovisionamiento de pescado a todos los países miembros, sino también por su contribución económica a las zonas dependientes en la costa. Hay acuerdo sobre la necesidad de una política que suponga la sostenibilidad de los recursos pero donde, además de los aspectos biológicos y medioambientales, también se tengan en cuenta los aspectos sociales, el empleo, con los pescadores protagonistas.

Para la ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, el objetivo de la reforma pasaría por "seguir manteniendo un sector pesquero fuerte, que sea estratégico, pero, sobre todo, que mantenga a los hombres del mar y que sea capaz de conservar los recursos de cara al futuro."

El consejo informal de Pesca en Vigo y la Conferencia de A Coruña fueron escenario, tanto para las protestas de la organización ecologista Greenpeace, haciendo un llamamiento a la Comisión Europea para salvar la pesca de los océanos, como para la declaración conjunta de la Confederación Española de Pesca, Cepesca, de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, de la Asociación Nacional de Fabricantes de Pescado, Anfaco y de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, Unacomar, para señalar su compromiso con la defensa de unas pesquerías y de un comercio responsable y sostenible.

A Coruña y Vigo no han aportado las salidas a los interrogantes que hoy hay en toda la Unión Europea sobre el futuro de le PPC. Pero, han constituido inicio en la cuenta atrás en el desarrollo de los debates que deben proseguir en los próximos meses para la elaboración de la propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común que debe estar en marcha a partir de 2013.

### LOS TRES EJES

La Conferencia de A Coruña fue abierta por el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro quien señaló la necesidad del desarrollo de una nueva Política Pesquera Común más ágil en sus planteamientos y en sus decisiones para que las respuestas a los problemas que se planteen se produzcan en unos plazos razonables. Para el responsable de Pesca, son tres los elementos fundamentales que se deben revisar a la hora de abordar la reforma y que se concretará en la gobernanza, la gestión de los recursos o pesquerías y el tratamiento que se deba dar a la pesca costera y artesanal

En relación con la gobernanza, para el secretario general del Mar, en los últimos tiempos se han dado algunos avances muy importantes como la creación de los Consejos Consultivos Regionales con los cuales se ha logrado un diálogo más

## A Coruña fue escenario de una Conferencia sobre la reforma y Vigo sede del consejo informal de los ministros de Pesca





permanente con la Comisión Europea. En esta línea, destaca igualmente la configuración de los nuevos organismos de consulta de cara a la elaboración de nuevas propuestas legislativas sobre todo para la gestión de los recursos de la pesca. No obstante estos avances, para Martín Fragueiro, es indispensable seguir integrando al conjunto del sector de la pesca a la hora de adoptar decisiones. De cara al futuro, aboga por potenciar el peso de los consejos regionales de pesca, para que las decisiones no se adopten de arriba hacia abajo, sino al revés, desde la base hasta los órganos comunitarios para poder responder mejor a la realidad de cada pesquería. En esta política para dar más responsabilidad al sector se halla también el papel de la industria de la pesca de cara a la gestión de las pesquerías.

Un segundo tema a debate planteado por el secretario general del Mar fue la revisión del actual sistema de gestión de los recursos pesqueros de cara a una reformulación de la Política Pesquera Común. En su opinión, es necesario dar una mayor importancia al enfoque ecosistémico de la pesca y una mayor seguridad y continuidad a las inversiones de las empresas pesqueras. Para el responsable español de la pesca, es conveniente un examen en profundidad de la situación actual de las pesquerías y de las regiones costeras comunitarias y una clarificación sobre la actividad en el marco de las 12 millas

Finalmente, Martín Fragueiro señaló la importancia de las zonas costeras dependientes de la pesca y donde no hay más posibilidades para el desarrollo de una política de diversificación, por lo que es indispensable tener en cuenta su singularidad y apoyar su mantenimiento.

En el marco de esta Conferencia, la nota más negativa la puso el director de Política de la Dirección General de Pesca de la Unión Europea, César Debén para quien, si siguen las cosas como están, con algunos cambios o retoques mínimos, se puede producir una auténtica catástrofe en el sector con una quiebra total y el fin de las zonas costeras dependientes de la pesca. Desde su posición en la Unión Europea abogó por la necesidad de que las decisiones en materia de pesca se adopten lo más cerca posible de cada realidad en cuanto no es igual la situación en cada país o zona de pesca.

## **RECOMENDACIONES**

En la Conferencia de A Coruña no hubo acuerdo sobre el futuro de la PPC. Sin embargo, los debates sirvieron para poner sobre la mesa una serie de indicaciones que deberán servir a los responsables comunitarios a la hora de adoptar decisiones sobre la reforma. Cabe señalar que, como se puso posteriormente de manifiesto en la reunión informal de los ministros de Pesca, no hay posturas uniformes sobre las cuestiones más importantes.

Entre los puntos donde se produjeron las mayores coincidencias en el marco de esta Conferencia se halla el sentir generalizado de que, a la hora de abordar los problemas en el sector de la pesca, no solamente se deben tener en cuen-



ta cuestiones medioambientales y biológicas, sino también los intereses de los pescadores y el impacto que cualquier medida pueda tener sobre ese entorno costero desde una perspectiva socioeconómica.

Entre los principales puntos de acuerdo de todos los representantes del sector, se podrían destacar tres: apoyo a la bajura en el marco de las 12 millas, reducción de los descartes y la descentralización a la hora de adoptar decisiones.

La reforma de la PPC debería poner en marcha medidas para eliminar los descartes que suponen en muchos casos tirar al mar más del 40% de las capturas, en unos casos por ser pesquerías no permitidas, en otros por superar techos de pesca o por no interesar desde una perspectiva comercial.

Un segundo punto es la necesidad de dar un mejor trato

a la pesca de bajura artesanal en cuanto la misma supone el 80% de la flota y afectar a unas zonas costeras ligadas directamente con la pesca. En esta línea se plantea la posibilidad de poner en marcha una política de apoyos diferenciable para esta actividad. La Conferencia se manifestó igualmente a favor de mantener la franja de las 12 millas de la costa para las flotas artesanales, aunque no se descarta la necesidad de proceder igualmente a un ajuste de sus capacidades

Finalmente, una tercera conclusión de la Conferencia señala la necesidad de simplificar la Política Pesquera Común para que haya una mayoría de decisiones que se adopten fuera de Bruselas en el seno de los organismos regionales por cada uno de los países miembros más conocedores de la situación en cada una de las pesquerías.



Pedro Armestre. Greenpeace



## CASI 30 AÑOS DE PPC

La Política Pesquera Común es la segunda más importante en el seno comunitario por detrás de la Política Agrícola Común y la misma se ha aplicado en estas casi tres décadas fundamentalmente en los mares del norte de la Unión Europea. En este largo recorrido desde su puesta en marcha en 1983, la misma ha experimentado cambios muy importantes de carea a lograr una sostenibilidad de los caladeros con resultados dispares, pero con unas pesquerías, en muchos casos sobreexplotadas por la ineficacia de las medidas adoptadas y, sobre todo, por los fallos en los mecanismos de gestión y control.

La última reforma de la PPC se aprobó en 2002 para su aplicación en 2003

De cara a una nueva revisión de la misma para su aplicación en 2013, la Comisión abrió el pasado año un periodo de consulta pública para recibir aportaciones sobre lo que debería ser esa política en el futuro en el marco de la situación actual donde destaca el deterioro de una buena parte de los caladeros comunitarios y la necesidad de poner en marcha otros instrumentos para lograr, tanto la recuperación de los mismos como asegurar su futuro

Esta consulta han tenido más de 1.700 respuestas de personas a título individual, así como de un gran número de organismos y entidades del sector, como todos los países miembros con intereses en la pesca. En el caso de España, entre otros organismos o entidades, han hecho su contribución los gobiernos regionales, diferentes puertos como Celeiro, las Cofradías de Pescadores, Cepesca, Aetinape, Conxemar, Anfaco, el IEO y organizaciones ecologistas como Océana, Greenpeace, Ecologista en acción o Birdlife.

Tras los debates llevados a cabo en A Coruña y Vigo, se espera que para el consejo de los ministros de Pesca de finales de junio, la Comisión presente un primer documento, no formal, sobre el contenido de la futura reforma. La hoja de ruta contempla que la Comisión haga su propuesta de reforma en los primeros meses de 2011 para aprobar la misma en 2012

Junto a estos puntos de acuerdo, no fue posible el consenso en otras cuestiones como en el sistema de gestión de la Política de Pesca en relación con el mantenimiento de los TACs y cuotas como los instrumentos para su aplicación. En ese contexto hubo igualmente discrepancias por el sistema que se viene utilizando para la distribución de las posibilidades de pesca, así como por el mantenimiento de otros conceptos como la estabilidad relativa. Los responsables comunitarios

### *Hay coincidencias sobre la necesidad de reducir el volumen de los descartes y estudiar alternativas al actual sistema de gestión basado en TACs y cuotas*

señalaron que Bruselas tenía en estudio el actual sistema de gestión y no se descartó la posibilidad de que en el mismo se introdujeran cambios.

La conselleira del Mar de la Xunta, Rosa Quintana, en línea con los debates y la filosofía marcada por la Conferencia, apostó por una mayor descentralización a la hora de tomar decisiones y, sobre todo, reivindicó el peso de Galicia, como primera región pesquera, en todos los foros donde se hable del sector.





## ACUERDOS Y DIVERGENCIA

Con estas recomendaciones en la mano, el consejo informal de los ministros de la Pesca, como suele ser habitual en este tipo de encuentros, no pasó de los debates y, en todo caso, lo que puso de manifiesto es que hay importantes diferencias en las cuestiones de más interés. Ello supone que los debates en los próximos meses pueden ser largos, con la posibilidad de que, al final, deba decidir la Comisión.

Una parte del consejo informal lo dedicó la nueva comisaria europea de Pesca, María Damanakis a exponer el conjunto de las aportaciones hechas por personas individuales y organismos o Estados al debate abierto sobre el futuro de la reforma de la Política Pesquera Común.

El consejo abordó igualmente los puntos claves de la Política Pesquera Común y los debates vinieron a poner de manifiesto lo que ya se intuía, que hay países como España interesados en llevar a cabo una reforma en profundidad de la PPC, mientras otros están a favor simplemente de hacer algunos retoques y dejar prácticamente las cosas como están.

No hay acuerdo en lo que afecta a modificar la política implantada de la estabilidad relativa o las claves que se aplican hoy para la distribución de las posibilidades de pesca en función de la citación de hace décadas. En este punto, la

***Las diferencias más importantes se hallan en la modificación de la estabilidad relativa y abrir las transferencias individuales de derechos de pesca***

principal oposición viene desde países como Francia y Alemania. España, por el contrario, está claramente a favor de que se modifique la situación actual en cuanto la misma no representa las posibilidades de pesca de cada país. Un segundo punto importante es la posibilidad de la transferencia de los derechos individuales de pesca. La actual situación está suponiendo para una parte de la flota española la necesidad de operar bajo pabellones de otros países. En este aspecto, la posición de la Comisión constituye una incógnita,

aunque en principio, parece que la comisaria no es partidaria de esa política para evitar riesgos de concentración de derechos de pesca en pocas manos.

Siguiendo viejas intenciones de la Comisión, se volvió a poner sobre la mesa la política de los acuerdos con terceros países y, sobre todo, la posibilidad de que los amantes aumenten su participación a la hora de cubrir los costes de los mismos. En este punto, desde Cepesca no se rechaza el pago de un justiprecio por faenar en ese tipo de caladeros, pero se considera que el grueso de esa política de colaboración con países terceros debe correr a cuenta de las arcas comunitarias.

Hubo acuerdo, que no consenso, en la necesidad de abrir un debate en profundidad sobre el sistema de gestión de



los caladeros, actualmente bajo los mecanismos de TACs y cuotas, cuyos resultados no han sido en muchos casos lo suficientemente eficaces para la sostenibilidad de los recursos. Frente a estos mecanismos, se plantea la posibilidad de aplicar otros sistemas como el esfuerzo pesquero. Este puede ser uno de los ejes de los futuros debates. Todos los países están de acuerdo en la conveniencia de hacer un análisis de la capacidad de las flotas de cara a futuras decisiones sobre la política de pesca

La ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, como anfitriona de esta serie de encuentros, hizo un balance de las jornadas de trabajo para señalar que Vigo ha constituido el punto de partida en el debate sobre la futura reforma de la Política Pesquera Común. Para la ministra española, hay una serie de cuestiones sobre las que se han dado pasos importantes

Se ha considerado como prioritaria la diferenciación entre la pesca costera y la pesca industrial, partiendo de que las dos son necesarias para esas zonas y que es preciso luchar para su mantenimiento. De cara a la pesca costera, existe igualmente coincidencia en la necesidad de constituir un fondo para apoyar la misma con todo tipo de medidas sociales, económicas y medioambientales.

En relación con la gestión de los recursos, Vigo ha puesto sobre la mesa que puede haber otras vías diferentes a los mecanismos de TACs y cuotas y que es preciso seguir trabajando para buscar nuevas salidas. Hay coincidencia total en la necesidad de buscar soluciones al problema de los descartes donde juegan un papel importante los artes de pesca que se utilicen.

Se ha abierto igualmente un debate sobre la capacidad real de las flotas, así como la clasificación de los barcos considerando que, además de la eslora de los mismos se deben tener en cuenta otras cuestiones como los artes que utilice etc...

La fiabilidad o no de los datos sobre recursos a la hora de adoptar una decisión fue otro de los puntos donde los ministros estuvieron de acuerdo en la importancia de disponer de una buena información científica para poder desarrollar unas pesquerías responsables.

En relación con la actividad de las flotas comunitarias en terceros países, al margen del debate sobre el pago de acceso a esos caladeros, los ministros coincidieron igualmente en la necesidad de su mantenimiento tanto por los intereses de las flotas comunitarias y su participación en el aprovisionamiento de pescado para el mercado de la UE, como para apoyar a esos países en la aplicación de una política de sostenibilidad similar a la aplicada en la Unión Europea para mantener sus recursos.

Y, como conclusión final, al margen de todos los debates, en Vigo, todos los países de la Unión Europea señalaron su convencimiento de que es preciso seguir viviendo de la pesca, para lo cual es indispensable una política de sostenibilidad de la misma. ■





## UNIDAD DEL SECTOR POR UNA PESCA RESPONSABLE

Coincidiendo con la celebración de la Conferencia en A Coruña y el consejo informal en Vigo, el conjunto del sector de la pesca en España desde la parte extractiva a la industria, hicieron pública una posición conjunta por la que reafirmaban su compromiso en defensa de una pesca y de un comercio sostenible y responsable. Representantes de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, de la Confederación Española de Pesca, Cepsca y de la Asociación Nacional de Industrias Conserveras, Anfac, quisieron dejar patente que, tanto los pescadores, armadores como los industriales, no son ajenos a las políticas comunitarias referidas a la sostenibilidad de los recursos. Las cuatro organizaciones señalan que, para lograr la sostenibilidad medioambiental, social y económica, el sector ya viene adoptando medidas de autogestión y autorregulación más allá de las normas comunitarias y que se halla a la cabeza en el desarrollo de programas de I+D de cara a lograr mejoras en el uso de artes de pesca, a desarrollar programas para el ahorro energético, a la búsqueda de soluciones a los problemas de comercialización de los productos de la pesca, así como para evitar los descartes.

Desde el sector se envió un mensaje claro a los responsables de la pesca comunitarios y de los demás países miembros al señalar que España ha llevado a cabo en los últimos años el mayor proceso de ajuste de todas sus flotas, desde la bajura a la de altura, para adecuarse a las posibilidades de pesca al pasar de los 21.000 barcos que había en 1986, fecha del ingreso en la Unión Europea a los 11.000 barcos que hay en la actualidad. En materia de empleo, ello ha supuesto pasar de 128.000 empleos a menos de 70.000 tripulantes.

Desde el sector se pone de manifiesto que hay en marcha diferentes planes de recuperación en especies donde la presencia española es importante y que los mismos están ofreciendo unos resultados muy positivos, tanto en aguas comunitarias como en NAFO. Las organizaciones pesqueras españolas abogan por la necesidad de un mayor esfuerzo en materia de investigación de recursos, ya que sin esos datos es muy difícil una buena gestión de los mismos. Desde el sector se reclama su importancia como abastecedor de pescado para los consumidores comunitarios y se reclama el desarrollo de una política en pesca donde se tenga más en cuenta desde Bruselas la posición de los sectores afectados.



Consulta pública sobre la reforma

# Demanda de una política pesquera sostenible y responsable

**Bruselas recibió más de 1.700 comunicaciones desde el sector a los organismos comunitarios y los países miembros**

*El pasado mes de diciembre finalizó la consulta hecha por la Comisión sobre el futuro de la reforma de la Política Pesquera Común en la que se han recogido más de 1700 aportaciones, tanto de personas a título individual, como de organizaciones del sector y las diferentes Administraciones. De las mismas se puede concluir la existencia de una coincidencia total sobre la necesidad de aplicar una política que garantice la viabilidad de los caladeros y el futuro de la pesca, pero con un amplio abanico de diferencias en relación con el análisis de los problemas y las soluciones a los mismos.*

En materia de deficiencias de estructuras, el debate reclamaba propuestas e ideas sobre las cinco deficiencias estructurales de la Política Pesquera Común: el exceso de capacidad de la flota, la prioridad en los objetivos, el marco para las decisiones a largo plazo, la mayor responsabilidad del sector en la aplicación de la PPC y la cultura de la observancia.

Hay coincidencia casi generalizada sobre la existencia de una flota excesiva para las actuales posibilidades de pesca, aunque no se puede generalizar. Se pide la realización de una medición sobre la capacidad de la flota desde una perspectiva técnica y medioambiental, pero también por su importancia social y económica. Una mayoría de opiniones reclaman un ajuste de cuotas, aunque hay diferencias sobre si ese coste debe ser público o privado. Igualmente hay diferencias sobre el modelo de gestión y hay una mayoría que señala los riesgos de una concentración de los derechos de pesca si hubiera libertad para transferir los mismos.

En cuanto a la prioridad de objetivos, ecológicos, sociales y económicos, hay una mayoría que apoya un equilibrio entre los mismos, así como la necesidad de que entre los objetivos comunitarios figure el cumplimiento del Rendimiento Máximo Sostenible. Eliminar los descartes es otra de las prioridades.

En relación con la toma de decisiones, una mayoría aboga porque las mismas se planteen pensando en el largo plazo, así como sobre la necesidad de dar mayores competencias a los organismos regionales de pesca.

La consulta se manifiesta claramente a favor de que Bruse-





las dé unas mayores competencias al sector para la aplicación de la Política Pesquera Común y por el reforzamiento de las medidas para impulsar la cultura de la observancia. Que se cumplan las reglas de juego marcadas por la reglamentaria comunitaria y que se lleguen a vincular las ayudas con el cumplimiento de las normas.

### **MEJORAS EN LA GESTIÓN DE LA PESCA**

Hay una posición generalizada en las encuestas a favor de mantener la pesca costera artesanal como una actividad fundamental para esas zonas y sus gentes. En esa línea, se apoya el desarrollo de un régimen diferenciado y gana adeptos la idea de que hasta las 12 millas las competencias a la hora de fijar medidas específicas corresponda a cada país. El propio Parlamento Europeo se ha manifestado en esa dirección.

El debate sobre cómo sacar el máximo rendimiento a las pesquerías comunitarias plantea una gran disparidad de posiciones donde, sin embargo el punto donde más abundan los acuerdos es en la necesidad de que los planes para la gestión de los caladeros se hagan siempre a largo plazo. Cuotas, TACs y nuevos sistemas de gestión, como la capacidad y el esfuerzo pesquero, son cuestiones de debate, sin que haya posturas generalizadas se defensa de uno u otro sistema

En la eliminación del principio de estabilidad relativa, según

se desprende de las opiniones de las encuestas, España no tiene demasiados apoyos en sus peticiones para modificar la misma. Sin embargo, hay una fuerte corriente a favor de que se revisen las claves para la asignación de las posibilidades de pesca o para las transferencias o intercambios de cuotas. Igualmente hay muchas opiniones a favor de que se mantenga el régimen especial para las aguas de las 12 millas a partir de la costa.

En políticas de comercio y de mercados, una mayoría señala la necesidad de modificar los actuales mecanismos para fijar los precios de intervención y que el pescador tenga un mayor protagonismo en la cadena alimentaria de los productos de la pesca. Una mayoría defiende que la PPC se ubique en el marco de la Política Marítima y con una mejor y mayor ordenación del espacio marítimo.

Nadie pone en duda la conveniencia de que las decisiones sobre TACs y cuotas deberían ser el resultado de un análisis profundo sobre los recursos de cada caladero. En materia de política estructural, hay coincidencia en señalar la urgencia de la reestructuración de la flota teniendo en cuenta también el cumplimiento de las exigencias en materia de condicionalidad para la aplicación de los mecanismos de financiación.

Nadie pone en duda la necesidad de seguir manteniendo la política de los acuerdos de pesca con terceros países, pero tratando de que los objetivos y la filosofía aplicable en la UE se cumpliera igualmente en esas zonas para apoyar la sostenibilidad de sus caladeros. También se pide que las autoridades comunitarias tengan un mayor peso en el marco de las organizaciones regionales de pesca. Una parte muy importante de los encuestados aboga porque los beneficiarios de esos acuerdos tenga una mayor participación a la hora de financiar el coste de los mismos

En relación con la acuicultura, la postura general es que se trata de una actividad muy importante para la Unión Europea desde una perspectiva económica y de aprovisionamiento y que se debe apoyar la misma en el marco de la Política Pesquera Común. Hay algunas posiciones partidarias de que sea una política propia fuera de la PPC. Se hace sin embargo un llamamiento para que su desarrollo se haga cumpliendo las reglas de una política de sostenibilidad en las zonas donde se ubiquen las instalaciones y cuidando, en todo caso, su impacto medioambiental.

Entre otras muchas cuestiones, los encuestados abogan porque se preste más atención a la dimensión social de la pesca y en concreto, al papel de la mujer en la misma así como de los grupos vulnerables en la pesca. Se pide una mayor atención para la situación de las zonas periféricas por sus especiales circunstancias a la hora de ejercer la actividad pesquera y la posibilidad de que la pesca recreativa tuviera también en hueco en el seno de la Política Pesquera Común. ■

V. M.





# Cepesca pide un cambio

*La Confederación Española de Pesca, Cepesca, organización mayoritaria en el sector de la pesca en España, ha planteado a las autoridades comunitarias, su propuesta sobre lo que debería ser la reforma de la Política Pesquera Común a partir de 2013. Para los responsables de esta organización, el objetivo final debe seguir siendo conseguir el desarrollo sostenible con un claro equilibrio entre las cuestiones económicas, sociales y medioambientales, con unas empresas rentables y con unas adecuadas condiciones laborales para los trabajadores.*

Los aspectos más importantes de la propuesta española se concretan en los siguientes puntos.

## **DERECHOS DE PESCA TRANSFERIBLES.**

Para Cepesca, el mejor sistema de gestión de las pesquerías sería el basado en los derechos transferibles en toda la Unión Europea, ya fueran individuales o colectivos, tanto basados en cuotas o en esfuerzo pesquero, que ese sería el segundo debate. Para Cepesca se trata de un sistema que no sería ningún experimento ya que el mismo se lleva aplicando en otras latitudes, e incluso se ha promovido desde la propia FAO. Con este sistema, Cepesca considera que las empresas podrían planificar mejor su actividad a medio y largo plazo, así como ajustar las capacidades de las flotas a los recursos existentes. Se podrían adoptar medidas de salvaguarda para evitar el riesgo de concentración de derechos en pocas manos.

## **TACS, CUOTAS Y ESFUERZO PESQUERO**

Para la organización española es indispensable proceder a un debate sobre el sistema de gestión de la política de pesca en la Unión Europea. Desde el inicio de la PPC ha funcionado el sistema de TACs y cuotas de forma predominante, con resultados positivos, pero también con una serie de consecuencias muy negativas para la sostenibilidad de los caladeros como los descartes masivos, la infrautilización de posibilidades de pesca autorizadas cuando un país no cubre su cuota, la distorsión de las estadísticas para evaluar los recursos o el no tener en cuenta la evolución de cada pesquería.

Como medida de gestión alternativa se propugna el esfuerzo pesquero

Desde Cepesca se aboga porque la Unión Europea abra un debate en profundidad sobre el cambio en el modelo de gestión.

## **FLOTA ARTESANAL**

Cepesca entiende que, tanto la flota de altura como la costera artesanal, son dos actividades importantes que necesitan una adecuada gestión. Se apoya el desarrollo de un tratamiento diferenciado para la flota artesanal, pero, de entrada se debería hacer una definición sobre lo que es ese tipo de flota, que

en España se podría asociar a la bajura. Para Cepesca, sería importante que hubiera una sola definición para toda la UE.

## **INVESTIGACIÓN**

Debe existir una política de investigación sólida y creíble para evaluar los recursos pesqueros y no se puede llevar adelante una política si la propia CIEM y la Comisión Europea reconocen que no se hay cifras sobre el 59% de los stocks.

## **RENDIMIENTO MÁXIMO SOSTENIBLE (RMS)**

El establecimiento del RMS para 2015 se debería aplicar con una cierta flexibilidad en fusión de cada pesquería.

## **ESTABILIDAD RELATIVA**

La organización pesquera española se posiciona radicalmente en contra de la actual estabilidad relativa o distribución de las cuotas o posibilidades de pesca en función de una foto fija sobre la actividad de un país en 1983. Para países como España que se incorporaron a la UE y de una forma progresiva en 1986, este sistema es claramente dañino al tener unas posibilidades de pesca que en nada tienen en cuenta el desarrollo de su actividad. Además, mientras España tiene un techo a la hora de mejorar sus posibilidades de pesca, su mercado ha sido invadido por los productos de la pesca de otros países.

España supone el 29% de la flota comunitaria en GT, pero tiene solamente el 11% de las posibilidades de pesca, mientras Dinamarca tiene el 5% de la flota y el 41% de las posibilidades de pesca. Reino Unido tiene el 12% de la capacidad de la flota en GT y el 13% en las posibilidades de pesca, computando en todos los casos las aguas comunitarias y las de terceros países u organizaciones regionales de pesca.

## **ACCESO A LAS 12 MILLAS**

Cepesca no se opone a que se mantenga la situación actual durante 10 años más.

## **CAPACIDAD DE LAS FLOTAS**

Desde la organización pesquera española se considera que no se puede generalizar al hablar de sobrecapacidad de las flotas y se insta a la Comisión a realizar un estudio serio



pesquería por pesquería y flota por flota. Se propugna la constitución de un fondo comunitario de desguace como instrumento para eliminar exceso de flotas.

### **GOBERNANZA**

Cepesca es partidaria de que las decisiones se descentralicen más dando mayores competencias a las organizaciones regionales de pesca y a los países miembros. Se defiende una política que vaya de abajo hacia arriba o no al revés.

### **PESQUERIAS EXTERIORES**

Las pesquerías exteriores tanto en aguas de terceros países, como en las reguladas por diferentes organismos, son fundamentales para la actividad pesquera de las flotas comunitarias. Desde esta perspectiva, se defiende su mantenimiento e impulso con el desarrollo de nuevos acuerdos de pesca en lugar de ir suprimiendo los mismos. Para Cepesca, los acuerdos con terceros países suponen igualmente la posibilidad de aplicar en los mismos una política de sostenibilidad para el mantenimiento de los recursos. Se aboga por potenciar la política de colaboración con esos países. En materia de pagos, Cepesca

- **Derechos de pesca transferibles**
- **Gestión basada en los derechos de pesca**
- **Debate sobre sistema de TACs y cuotas o del esfuerzo pesquero.**
- **Flexibilidad en la aplicación del RMS**
- **Cambios en la estabilidad relativa**
- **Más apoyo a los acuerdos con terceros países**

no cierra la puerta a un ajuste de los cánones siempre que sea Bruselas quien corra con la partida más importante.

### **ESTRUCTURAS Y AYUDAS**

La necesidad de ajustes de estructuras debe conllevar el mantenimiento de la política de ayudas para apoyar la actuación de esas flotas y sus consecuencias socioeconómicas en las zonas afectadas.

### **COMERCIO Y MERCADO**

Es preciso una política para mejorar la concentración de la oferta y la transparencia de los mercados, fundamentalmente vía las OPs. ■





# El marisqueo reclama su presencia en la Política Común Pesquera

*La pesca extractiva sin embarcación o marisqueo es una actividad pesquera que genera miles de empleos —especialmente en Galicia— y coincide con la dimensión de desarrollo sostenible que proclama la política europea a través de la Dirección General del Mar. Pero hasta el momento esta actividad que emplea principalmente a mujeres no ha contado en Bruselas ni con el reconocimiento legislativo ni con los mecanismos económicos*

*para desarrollar la política comunitaria. Para resolver estas carencias dos grupos de trabajo enmarcados en el Consejo Consultivo del Sur han presentado una propuesta para que la Reforma de la Política Pesquera Común en marcha reconozca el marisqueo, establezca ayudas socioeconómicas y mecanismos para la organización del mercado y vincule la pesca tradicional con el desarrollo costero sostenible.*



Alberto Garazo



La presencia de las mujeres en las distintas actividades del sector pesquero español —especialmente en Galicia— ha sido constante, de la misma forma que en los sectores de otros países de la Unión Europea (UE); sin embargo, este importante papel en la actividad del sector tanto en mar como en tierra ya sea gestionando las empresas pesqueras o contribuyendo a mantener el tejido social de las comunidades costeras continúa sin obtener el reconocimiento debido en la UE.

Para colocar a la mujer en el primer plano, en el seno del Consejo Consultivo Regional del Sur, dos grupos de trabajo: el de Pesquerías Tradicionales y el *Ad Hoc* “Mujeres en la Pesca” buscan el reconocimiento de las mujeres en la Reforma de la Política Pesquera Común. Para ello, como señala Xuan López, presidente del grupo de Trabajo Pesquerías Tradicionales y secretario de la Federación de Cofradías Gallegas (FCG), es necesario que la Comisión reconozca la figura del mariscador o pescador a pie y subsane la falta de reconocimiento legislativo en general y en particular la carencia de mecanismos económicos que permite la política Comunitaria como es el caso de los fondos FEP.

Este consejo, creado en abril de 2007 por la Dirección General del Mar para canalizar las propuestas de los componentes del sector pesquero a fin lograr una pesca sostenible, abarca una zona de gran tradición pesquera que va desde la punta de la Bretaña en el extremo Norte, al estrecho de Gibraltar en el extremo Sur incluyendo las regiones ultra periféricas de Madeiras, de las Azores y de las Islas Canarias. En esta zona la presencia de la mujer en el sector ha tenido importancia económica y social de primer orden. Así, en Galicia el número de mujeres afiliadas al Régimen Especial del Mar (REM) es de 6.840 y el número de hombres es de 18.071; por tanto, las mujeres suponen el 27,5 por ciento. El trabajo femenino se concentra mayoritariamente en la pesca extractiva sin embarcación o marisqueo a pie. En este subsector la proporción entre mujeres y hombres es de cinco a uno a favor de las primeras. Estos datos muestran tanto el nivel organizativo del modelo de explotación extensiva de los recursos en parques comunitarios que es fruto de muchas décadas de trabajo, como el necesario reconocimiento legislativo que permita dotar de mecanismos económicos a través de los Fondos Europeos para la Pesca (FEP).

Ahora, con la reforma de la PPC en ciernes, desde estos órganos consultivos, como señala López, se ha preguntado en varias ocasiones a DG Mare: *¿Para cuándo se va a reconocer a las mariscadoras como profesionales del mar? Y ¿cómo lo van a hacer?* Las respuestas han sido que no ha lugar a la pregunta, ya que el reconocimiento de la mujer en la pesca es un tema prioritario para la Dirección.

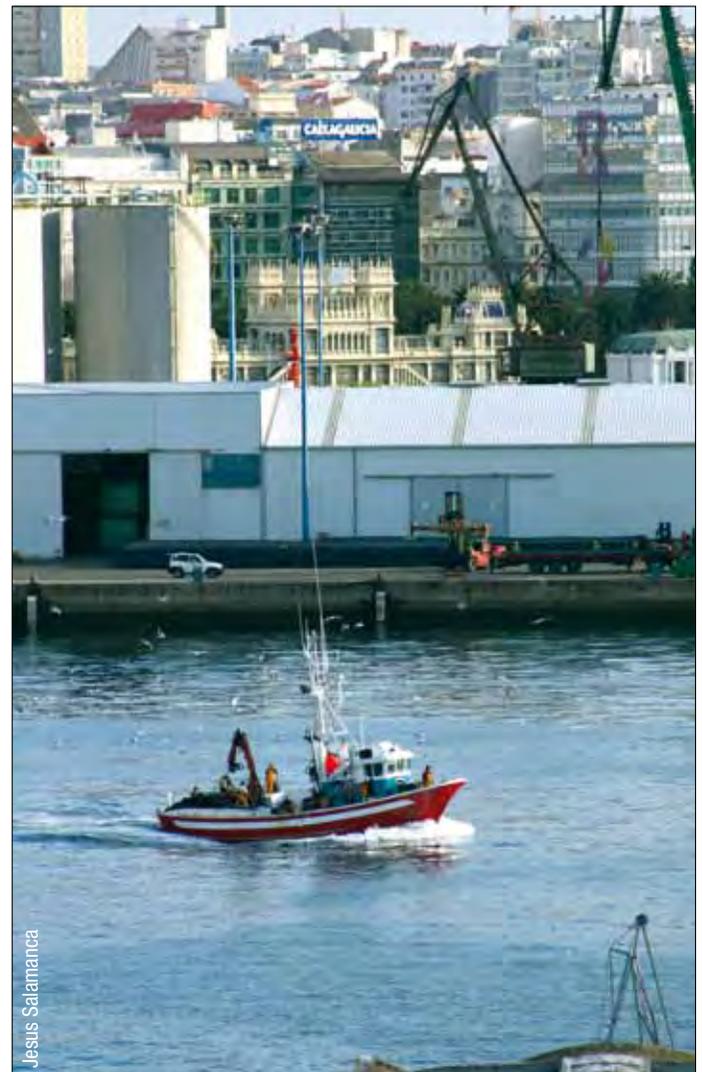
Ante esta situación de impase, desde el grupo de traba-

jo de Pesquerías Tradicionales se está elaborando una propuesta centrada en cuatro aspectos: ayudas socio-económicas; definición y encuadre de la figura de mariscador o pescador a pie; organización común de los mercados; unión del futuro de la pesca artesanal a la Planificación Marítima Integrada. De esta forma se resolvería la falta de reconocimiento legislativo y de mecanismos económicos necesarios para implementar la política común.

### **AYUDAS SOCIO-ECONÓMICAS**

La actual PPC no reconoce la figura de mariscador o mariscadora ya que por pescador se define a la persona embarcada en un buque. Debido a esta restricción los pescadores a pie no pueden beneficiarse de las medidas económicas de ayudas para vedas o paros biológicos en los parques de marisqueo. Otra desventaja evidente se produce en el caso de

### **Habría que adecuar la reglamentación de las OOPP a la realidad organizativa del sector de la pesca artesanal y el marisqueo. Xuan López**



Jesús Salamanca



abandono de la profesión. En el caso del pescador embarcado, si no puede seguir desarrollando su profesión debido a cierre de caladeros u otros motivos es indemnizado. En el caso del marisqueo no existe este tipo de apoyo económico. Además, se añade la falta de ayudas al elemento socio cultural para fomentar el papel de la mujer en las sociedades pesqueras. El hecho de que no existan ayudas para los pescadores a pie es una clara desigualdad que afecta a un colectivo mayoritariamente femenino.

Desde la DG Mare se reconocen estas carencias de definición de pescador a pie en los fondos FEP que impide que este colectivo se pueda beneficiar de las medidas del eje prioritario 1 y, en consecuencia, de las medidas sociales del artículo 26 y 27 de los FEP 2 y se señala la disposición a considerar las particularidades de la pesca a pie de cara a futuras iniciativas.

### **RECONOCIMIENTO DEL MARISQUEO**

Desde estos grupos de trabajo se pide el reconocimiento de los Parques Comunitarios de Cultivo como “pequeños establecimientos de acuicultura”. Ponen como ejemplo a Galicia donde el trabajo de los pescadores a pié se desarrolla en estas zonas de cultivo extensivo que son absolutamente compatibles con la biodiversidad marina y con la sostenibilidad. Estas características del marisqueo contrastan con la piscicultura marina dotada de una estructura empresarial que crea un reducido número de empleos y cuenta con elevadas subvenciones. Por tanto, desde el

CCR Sur se propone a la Comisión que apoye al marisqueo, por ser un tipo de actividad que genera un gran número de empleos femeninos que aportan unos ingresos determinantes tanto en el ámbito familiar como en el social realizando una producción sostenible y respetuosa con el medio ambiente que se adapta escrupulosamente al eje 4 del FEP y se valoren esta acuicultura extensiva en contraposición con las grandes multinacionales de la piscicultura marina intensiva.

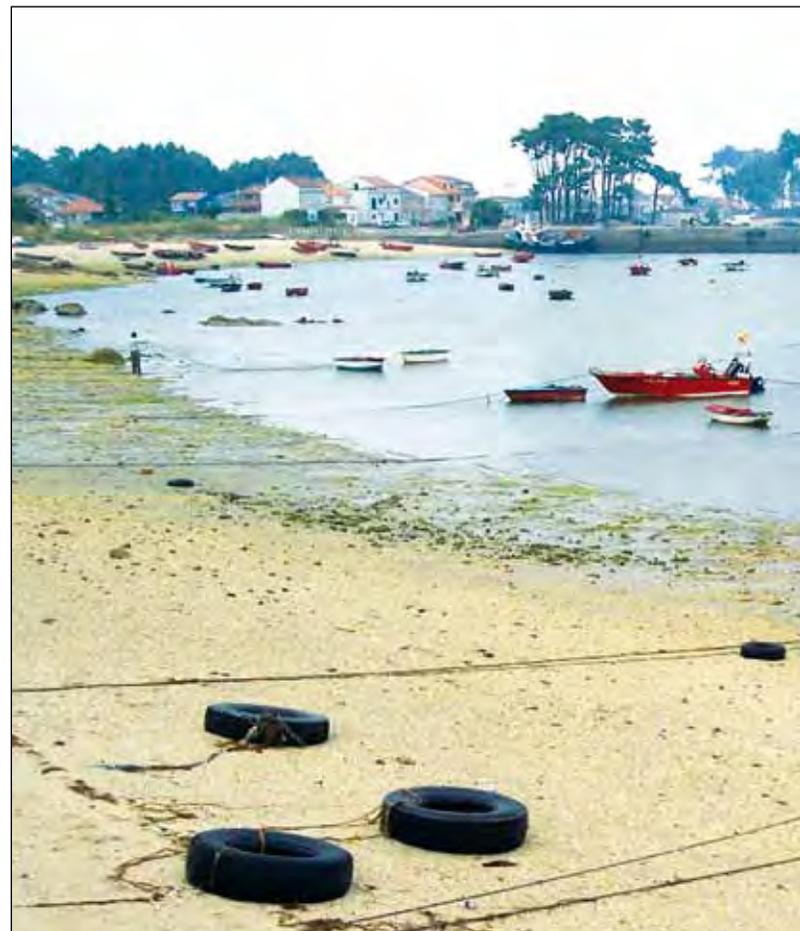
### **MECANISMOS DE ORGANIZACIÓN DE LOS MERCADOS**

El tercer ámbito sobre el que se asienta la propuesta de estos grupos de trabajo es el de la adecuación de los mecanismos de la Organización Común de los Mercados (OCM) a las características específicas de la flota artesanal y el marisqueo a pie. Hasta ahora, el porcentaje del presupuesto existente para sector es desigual y, en el caso de este sector, llama la atención que la Pesca en general en la UE disponga de un 13 por ciento, mientras que la pesca artesanal cuente únicamente con el 0,5 por ciento para organizar sus mercados. Esta

desproporción no parece ajustarse a los puestos de trabajo que crean respectivamente.

De acuerdo con Xuan López,

### **Galicia cuenta con 6.840 mujeres afiliadas al Régimen Especial del Mar (REM)**





la figura reconocida para poder beneficiarse el sector de la pequeña pesca y el marisqueo de estos mecanismos destinados a regular el mercado mediante la intervención utilizando mecanismo —precio de retirada; lucha contra la importación; campañas promocionales; etc. — está creada bajo un concepto de “industria” no trasladable a las unidades o las personas que son trabajadores autónomos a los que la definición de empresarios no se ajusta adecuadamente. Por tanto, habría que adecuar la reglamentación de las OOPP a la realidad organizativa del sector de la pesca artesanal y el marisqueo, con el reconocimiento de las asociaciones ya existentes y la posibilidad de que se lleve a cabo una adaptación para las actividades de comercialización de sus productos bajo unos mecanismos de la OMC al alcance de los productos que pescan.

Otra evidencia de la poca adaptación de la OCM a las necesidades de este subsector pesquero es que muchas de las especies objetivo de la pesca artesanal (excepto las especies pelágicas) y el marisqueo, no figuran entre las susceptibles de ser intervenidas con retiradas o aplazamientos. Entre los casos más evidentes destacan los moluscos y los bivalvos. La propuesta que se hace desde el grupo de trabajo es demostrar, a través de estudios llevados a cabo en las distintas regiones para demostrar a la Comisión la necesidad de establecer modificaciones en los reglamentos y proponer



JMS

la incorporación de las especies comerciales que son objeto de la pesca artesanal y el marisqueo.

### **PESCA TRADICIONAL Y DESARROLLO COSTERO**

El último ámbito en el que hace hincapié la propuesta también pretende contribuir a lograr el objetivo de una pesca sostenible fijado por PPC en sus tres dimensiones: ecológico, sacando el máximo rendimiento a un stock sin poner en peligro su capacidad natural para renovarse; económico, rentabilizando los distintos eslabones del proceso productivo del sector; social, mejorando las condiciones de trabajo, el empleo y la distribución de la actividad a lo largo del litoral. Para ello se pretende unir el futuro de la pesca artesanal y el del marisqueo a la Planificación Marítima Integrada (PMI). En este sentido, el presidente del grupo Pesquerías Tradicionales, pone como ejemplo la costa de la Bretaña francesa que a pesar de la presión ejercida por los millones de parisinos que tienen esta zona como lugar habitual de ocio al planificar su desarrollo económico no se pensó en erradicar los pequeños puertos pesqueros o las zonas de cultivo extensivo. Por tanto, hay que mantener un modelo de titularidad pública de las costas y mantener un equilibrio entre el desarrollo turístico de franja costera y la decisiva importancia del desarrollo y explotación de las áreas de trabajo del entorno medioambiental marino para mantener el tejido económico de las sociedades del litoral. ■

J.M.S.



# DIEZ MEDIDAS para salir de la crisis

Las medidas aprobadas hoy por el Consejo de Ministros son necesarias, son imprescindibles y son las que un Gobierno responsable tenía que adoptar pensando en el futuro de todos”, manifestó Teresa Fernández de la Vega, vicepresidenta primera, en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, celebrado el 20 de mayo fecha en la que se aprobó un decreto sobre el plan del ajuste del gasto público. Ocho días antes, el presidente del Gobierno anunció estas medidas en el pleno del Congreso de los Diputados. Antes de ser aprobadas por el Consejo de Ministros el presidente del Gobierno se reunió con los secretarios generales de UGT y CC.OO. y con el presidente de la CEOE. También

**No se congelarán las pensiones mínimas ni las no contributivas**

fueron presentados los detalles del Plan a la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social. La reducción del salario de los funcionarios es progresiva y oscilará entre un 0,56 y un 7 por ciento. Por otra parte la congelación de las pensiones no afectará a las mínimas ni a las no contributivas. Otra de las medidas recogidas en el Plan establece la supresión del “cheque bebé” de 2.500 euros a partir del mes de enero del próximo año.

Sobre una posible subida de impuestos, la vicepresidenta segunda y ministra de Economía y Hacienda, Elena Salgado, indicó que de momento no hay una propuesta concreta para incrementar los impuestos a las rentas más altas y que la medida correspondiente “se anunciará en el momento oportuno”.



El Gobierno presentó los detalles del plan de ajuste a sindicatos y empresarios en el seno de la comisión para el diálogo social.



## **DIEZ MEDIDAS.**

La relación de medidas anunciadas por Zapatero, en el Congreso de los Diputados es la siguiente:

- Reducción de las retribuciones de los empleados públicos en un 5 por ciento de media y congelarlas en 2011. La rebaja será proporcional a los ingresos. Concretamente oscilará entre un 0,56 y un 7 por ciento. El ahorro será de 2.300 millones en 2010 y 2.200 millones de euros en 2011.
- Se suspende para 2011 la revalorización de las pensiones, excepto las mínimas y las no contributivas. El ahorro se estima en 1.530 millones. Está garantizado el poder adquisitivo para 2010, con su revalorización si el Índice de Precios al Consumo de noviembre supera el 1% establecido, dada que la congelación será efectiva en 2011.
- Reducción de un 15 por ciento del sueldo de los miembros del Gobierno.
- En ayudas a la dependencia el ahorro será del 300 millones, ya que las solicitudes tendrán que resolverse en 6y meses y se eliminará la retroactividad.
- Eliminación del régimen transitorio para la jubilación parcial que conllevará un ahorro de 250 millones en 2010 y 150 millones de euros en 2011.
- Eliminación del “cheque bebé” de 2.500 euros a partir de enero de 2011 lo que traerá consigo el ahorro de 1.250 millones.
- Adecuación del número de unidades de los envases de medicamentos para ajustarlo a la duración estandarizada de los tratamientos. Se podrán dispensar unidades mediante el fraccionamiento de los envases. Esta

## ***La bajada del sueldo de los funcionarios oscilará entre el 0,56 y el 7 por ciento***

medida supondrá un ahorro de 275 millones durante este año y 1.025 en 2011.

- La ayuda oficial al desarrollo se reducirá entre 2010 y 2011 en 600 millones de euros.
- Se prevé una reducción de 6.045 millones de euros entre 2010 y 2011 en la inversión pública estatal.
- Previsión de un ahorro adicional de 1.200 millones de euros por parte de las Comunidades Autónomas y ayuntamientos.

## **REDUCCIÓN DEL DÉFICIT**

El Decreto sigue apostando por conseguir la reducción del déficit en 15.250 millones de euros en 2 años para garantizar que en 2013 España llegue al 3 por ciento del déficit.

## **SÍNTOMAS DE RECUPERACIÓN**

En el mes de mayo se conocieron dos indicadores que reflejan pequeños síntomas de recuperación de la economía. En primer lugar el paro registrado, en el mes de abril, descendió en 25.000 desempleados. El paro en el sector de la construcción, ha bajado en dos meses consecutivos.

Por otra parte la economía española superó la recesión en el primer trimestre del año, al registrarse un incremento del Producto Interior Bruto (PIB), del 0,1 por ciento en tasa intertrimestral. El Instituto Nacional de Estadística (INE) puso de manifiesto que la actividad global sigue moderando su contracción, al decrecer 1,8 puntos menos que el trimestre anterior (-3,1 por ciento). “Este resultado continúa siendo consecuencia de una contribución menos negativa de la demanda nacional y de la aportación positiva del sector exterior, indicó el INI. ■

Para contener el déficit y reducir el gasto público

# EL GOBIERNO REESTRUCTURA la Administración General del Estado

**Con el propósito de conseguir la máxima eficacia y racionalidad en la gestión de la Administración General del Estado (AGE), el Consejo de Ministros del pasado 30 de abril acordó modificar, dentro del plan de austeridad del gasto público, la estructura orgánica de algunos Departamentos Ministeriales, así como de algunos organismos autónomos. En virtud de este Acuerdo, la Dirección General del Instituto Social de la Marina dejará de tener a partir del 1 de julio rango de Dirección General, pasando a tener rango de Subdirección General.**

El Acuerdo, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 30 de abril, reduce tanto estructuras orgánicas básicas de los Ministerios y del sector público empresarial como puestos de altos cargos de la Administración.

La estructura de la Administración General del Estado deberá haberse adaptado al contenido de este Acuerdo en un plazo máximo de tres meses. Además, antes del

**La nueva estructura de la AGE deberá haberse hecho efectiva en un plazo máximo de tres meses**

31 de diciembre de 2010, tendrá que haberse reordenado el sector público empresarial, racionalizado las Fundaciones Públicas y reducido los representantes de la AGE en los Consejos de Administración de las Sociedades Estatales.

El Acuerdo del Consejo de Ministros se complementa con un Real Decreto (495/2010, de 30 de abril) del Ministerio de Presidencia, que reestructura los distintos Ministerios, y otro de Presidencia del Gobierno (494/2010, de 30 de abril), que modifica su propia estructura. Estos dos Reales Decretos se publicaron el pasado 6 de mayo en el Boletín Oficial del Estado.

De este modo, se suprimen 30 altos cargos, una Secretaría General y 29 Direcciones Generales, creando una Dirección General nueva que sustituirá a las dos eliminadas en el Ministerio de Igualdad. Además, desaparecen otras tres Direcciones de Presidencia del Gobierno.

La supresión se realiza, por tanto, bien mediante la eliminación del órgano afectado y la adscripción de sus funciones a otros órganos directivos como mediante la decisión de asignar rango de Subdirección General a los órganos de dirección de determinados organismos autónomos, que hasta ahora tenían rango de Dirección General, como ocurre con el Instituto Social de la Marina.

## **EXCEPCIONES**

La reestructuración que afecta al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación,



se aplaza hasta después del 30 de junio, cuando termine la Presidencia Española de la Unión Europea. Ésta aconseja diferir hasta entonces cualquier modificación orgánica en dicho Ministerio para evitar que haya descoordinación en las acciones que el Gobierno lleva a cabo en su relación con Bruselas y manteniendo la plena capacidad de actuación en dicho ámbito. Sucede lo mismo en las modificaciones que se plantean en las Direcciones Generales vinculadas específicamente al ámbito internacional en los Ministerios de Justicia y de Educación, que entrarán en vigor el 1 de julio.

También hasta la misma fecha no se realizarán las modificaciones previstas en la Dirección General de Personal y Servicios del Ministerio del Interior, en la Dirección General de Planificación del Ministerio de Fomento ni se modificará el rango de la Dirección General del Instituto Social de la Marina.

Según se recoge en el artículo 8 del Real Decreto 495/2010, de 30 de abril, el Ministerio de Trabajo e Inmigración, del que depende el Instituto Social de la Marina, se estructura en los siguientes órganos superiores y directivos: la Secretaría de Estado de la Seguridad Social (de la que dependen la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social y la Intervención General de la Seguridad Social); la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración (de la que dependen la Dirección General de Inmigración, la Dirección General de Integración de los Inmigrantes y la Dirección General de la Ciudadanía Española en el Exterior); la Subsecretaría de Trabajo e Inmigración (con la Secretaría General Técnica y la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social como órganos directivos dependientes); la Secretaría General de Empleo, con rango de Subsecretaría, (de la que dependen la Dirección General de Trabajo y la Dirección General de la Economía Social, del Trabajo Autónomo y de la Responsabilidad Social de las Empresas) y el Gabinete para el Diálogo Social, que tendrá rango de Secretaría General.

En la nueva estructura de la Administración General del Estado, se suprime en el Ministerio de Trabajo e Inmigración la Dirección General de Servicios y se rebaja el rango de la Dirección General del Instituto Social de la Marina a Subdirección General. ■

ANA DIAZ

## Desde el 1 de julio el Director General del ISM tendrá rango de Subdirector General

ÓRGANOS QUE SE SUPRIMEN O MODIFICAN SU RANGO EN LA NUEVA ESTRUCTURA DE LA AGE	
PRESIDENCIA DEL GOBIERNO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Política Económica</li> <li>• Dirección General de Infraestructuras y Seguimiento para Situaciones de Crisis</li> <li>• Dirección del Departamento de Educación y Cultura</li> </ul>
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Secretariado del Gobierno</li> <li>• Dirección General del INAP</li> </ul>
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secretaría General de Financiación Territorial</li> <li>• Dirección General de Servicios y Coordinación territorial</li> <li>• Departamento de Organización, Planificación y Relaciones Institucionales de la Agencia Tributaria</li> </ul>
MINISTERIO DE JUSTICIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Cooperación Jurídica Internacional</li> <li>• Dirección General del Centro de Estudios Jurídicos</li> </ul>
MINISTERIO DE DEFENSA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Comunicación de la Defensa</li> <li>• Dirección General del Instituto de la Vivienda de las Fuerzas Armadas</li> </ul>
MINISTERIO DEL INTERIOR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Personal y Servicios</li> <li>• Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales</li> </ul>
MINISTERIO DE FOMENTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Planificación</li> <li>• Dirección General de Servicios</li> </ul>
MINISTERIO DE EDUCACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Relaciones institucionales</li> </ul>
MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Servicios</li> <li>• Dirección General del Instituto Social de la Marina</li> </ul>
MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General para el Desarrollo de la Sociedad de la Información</li> </ul>
MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, MEDIO RURAL Y MARINO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico</li> <li>• Dirección General de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil</li> <li>• Dirección General de la Confederación Hidrográfica del Segura</li> <li>• Dirección General de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir</li> <li>• Dirección General de la Confederación Hidrográfica Canales de Taibilla</li> </ul>
MINISTERIO DE CULTURA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de la Biblioteca Nacional</li> </ul>
MINISTERIO DE SANIDAD Y POLÍTICA SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General de Recursos Humanos y Servicios Económico-Presupuestarios</li> <li>• Dirección General de Terapias Avanzadas y Trasplantes</li> </ul>
MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España</li> <li>• Dirección General del Instituto Español de Oceanografía</li> <li>• Dirección General del Instituto Nacional y Tecnología Agraria y Alimentaria</li> </ul>
MINISTERIO DE IGUALDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección General para la Igualdad en el Empleo (ambas quedan refundidas en la Dirección General por la Igualdad en el Empleo y contra la Discriminación)</li> </ul>

# REUNIÓN DE MINISTROS RESPONSABLES de Seguridad Social

La adecuación de los sistemas de Seguridad Social a los procesos de envejecimiento demográfico, y la importancia del diálogo social y la participación de los interlocutores sociales en los procesos de reforma y modernización son, entre otras, las consideraciones recogidas en el comunicado final emitido tras la reunión de ministros y máximos responsables de Seguridad Social en un encuentro entre la Unión Europea, América Latina y Caribe sobre coordinación de Regímenes de la Seguridad Social, celebrado en Alcalá de Henares, en el marco de actividades de la presidencia española de la UE. Precisamente estos dos temas son de máxima actualidad en el ámbito español.

## CONCLUSIONES

Entre las conclusiones, recogidas en un comunicado final, cabe resaltar la necesidad de consolidar sistemas de Seguridad Social fi-

***Corbacho destaca el papel de la integración económica y la protección social para una globalización más equitativa***

nancieramente sostenibles, fortaleciendo los regímenes contributivos proporcionando una protección social básica y progresivamente suficiente al conjunto de los ciudadanos. Además constataron la existencia de desafíos comunes que es preciso afrontar, como los relativos a la adecuación de los sistemas de Seguridad Social a los procesos de envejecimiento demográfico, los asociados al logro de la igualdad de trato entre mujeres y hombres; a la sostenibilidad financiera de los sistemas a medio y largo plazo, a la lucha contra la exclusión social y la informalidad o la adaptación a las nuevas formas de trabajo.

Los responsables de Seguridad Social señalan la importancia de la campaña lanzada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a favor de la extensión de la cobertura en materia de seguridad social, así como la reciente iniciativa de la Junta de Jefes Ejecutivos del Sistema de Naciones Unidas a favor del establecimiento de un piso básico de protección social.

En otro orden, recuerdan la importancia del diálogo social y la participación de los interlocutores sociales en los procesos de reforma y modernización de los sistemas de Seguridad Social.

En cuanto a los flujos migratorios entre países, señalan que “se hace preciso que la globalización mundial tenga en cuenta los elementos necesarios de cohesión social.

Así mismo constatan que tanto en la Unión Europea, con la entrada en vigor de los nuevos Reglamentos de coordinación en materia de Seguridad Social, como en América Latina y Caribe, a nivel subregional, se están produciendo experiencias de interés en la coordinación de regímenes.

Sobre asuntos de interés común, resaltan que la modernización conlleva incorporar elementos importantes de innovación por parte

*El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, junto a los máximos responsables de la Seguridad Social de la UE, América Latina y Caribe.*



de las Administraciones, como son los relativos a la administración y transmisión electrónica de datos en los procesos de gestión de ingresos, control de situaciones, reconocimiento de derechos e información a los ciudadanos. Por todo ello los países participantes consideran conveniente promover posibilidades de colaboración mutua y asistencia técnica en la modernización de las administraciones nacionales.

### **CONSOLIDACIÓN**

El ministro español de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, dijo en este encuentro que “la consolidación de los sistemas nacionales de Seguridad Social constituye no sólo una esperanza común, sino también una estrategia realista de salida a la crisis que favorece el crecimiento, la creación de empleo y la asistencia social básica. La combinación de integración económica y de distribución puede ser un revulsivo para aumentar los efectos positivos de una globalización más equitativa”.

Corbacho señaló que este es un momento clave, tanto para los sistemas europeos de Seguridad Social, con la reciente entrada en vigor de los nuevos reglamentos comunitarios en coordinación en materia de Seguridad Social, como para los sistemas de América Latina y Caribe, con la próxima entrada en vigor del Convenio Iberoamericano de Seguridad Social. El ministro español subrayó que “estamos ante una iniciativa que expresa el interés común de dos regiones por avanzar hacia una mayor integración económica y social y, al mismo tiempo, por impulsar el desarrollo de normas internas dirigidas a coordinar los sistemas nacionales de Seguridad Social”.

Sobre la consolidación de los sistemas, Celestino Corbacho manifestó que “constituye no sólo una esperanza común, sino también una estrategia de salida de la crisis que favorece el crecimiento, la creación de empleo y la asistencia social básica”.

Por último puso de relieve que no debe olvidarse a las migraciones como un elemento fundamental de los retos de la globalización actual y que el punto de partida, de cualquier sistema de coordinación, dirigido a proteger los derechos de los trabajadores migrantes, es la constitución y consolidación de sistemas nacionales de Seguridad Social.

### **DERECHOS DE LOS TRABAJADORES**

Por su parte el Secretario de Estado español de Seguridad Social, Octavio Granado, durante su intervención en la sesión de clausura, indicó

**“Los derechos de los trabajadores deben circular de un extremo a otro del mundo”  
(Octavio Granado)**

que la reunión había superado las expectativas previas y ha supuesto el primer paso de una relación que va a profundizarse matizando que se abre la vía de participación de los Estados miembros de la Unión Europea en el Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social. Por último declaró que “los derechos de los trabajadores deben circular de un extremo al otro del mundo, como lo hacen las personas, las mercancías y los capitales”.

El Comisario de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea, László Andor, resaltó que “la crisis ha creado las condiciones ideales para volver a poner en una posición prioritaria del debate el esfuerzo de la protección social, y que en el fortalecimiento de la cohesión social y el empleo, es importante que existan reglas que protejan a los trabajadores cuando se trasladen de un país al otro. La protección social es un activo para conseguir un contexto más estable y sólido”. ■

*Vista panorámica que deja constancia del extraordinario artesanado del Paraninfo de la Universidad de Alcalá de Henares.*



# LA SEGURIDAD SOCIAL a debate

Las cuestiones relacionadas con la Seguridad Social van a tener prioridad en las actividades de la Presidencia comunitaria española". Con estas palabras, Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, manifestó en la clausura de la Reunión de Directores Generales de Seguridad Social de la Unión Europea, celebrada en Madrid.

Durante su intervención puso de manifiesto la importancia que tiene para España que desde la Comisión Europea se haya acogido positivamente la iniciativa de la Tesorería General de la Seguridad Social española de poner en común no solamente códigos de

***Las cuestiones relacionadas con la Seguridad Social tienen prioridad durante la presidencia comunitaria española***

buenas prácticas sino instrumentos de inspección y de control, estadísticas, indicadores de toda naturaleza que permitan ser más eficientes como recaudadores en cotizaciones sociales. También consideró fundamental la colaboración de las diferentes administraciones nacionales en materia de Seguridad Social "para que nos permita a todos ser más eficientes".

## **PACTO DE TOLEDO**

Octavio Granado, en su discurso de clausura, también hizo referencia a situaciones domésticas. Recordó que "el Pacto de Toledo es un pacto de revisión permanente de fun-

Octavio Granado durante su intervención en la clausura de la reunión de directores generales de la Seguridad Social de la UE.



cionamiento del sistema de pensiones cuya renovación se está abordando a través de la Comisión Parlamentaria que va a diseñar las grandes líneas de reforma del Sistema español de Seguridad Social y que después va a permitir al Gobierno, en interlocución con los representantes de los trabajadores y de los empresarios españoles, modificar nuestra normativa en materia de Seguridad Social”.

## **MARCO DE COOPERACIÓN**

El responsable español de Seguridad Social hizo también hincapié en que “el marco de nuestra cooperación no debe quedar limitado al ámbito de la Comunidad Europea, ya que millones de ciudadanos de los países del Sur y del Este del Mediterráneo viven y trabajan ya en Europa y tenemos que diseñar estrategias de cooperación con estos ciudadanos”.

Por otra parte dijo que “de cara a la comunidad latinoamericana, España y Portugal han compartido la iniciativa de poner en marcha un Convenio multilateral Iberoamericano en materia de Seguridad Social que va a permitir el reconocimiento recíproco de pensiones entre todos los países del Norte, Centro y Sudamérica, de culturas ibéricas y de culturas latinas y que va a tener una pata de esta construcción en este lado del Atlántico, a través de España, Portugal y Andorra”.

Por último Octavio Granado explicó que la próxima entrada de los nuevos Reglamentos Comunitarios de coordinación entre los sistemas de Seguridad Social europeos, elaborados ya con las aportaciones de una Unión Europea muy ampliada y reforzada en sus principios fundacionales, quieren ofrecer soluciones actuales y eficaces a todas las cuestiones derivadas del intercambio de información existente en cada Estado miembro como consecuencia de la libre circulación de trabajadores y sus múltiples periodos de actividad laboral que puedan reunirse.

## **ENFERMEDADES LABORALES**

Fuera del ámbito de la UE, y refiriéndose a nuestro país, Octavio Granado anunció que “vamos a pasar de controlar 30.000 procesos de Enfermedades Profesionales en la actualidad a más de 300.000 procesos por enfermedades del trabajo”. En una rueda de prensa previa a la jornada bajo el título “La información como herramienta necesaria en el conocimiento del daño asociado al Trabajo”,

*Octavio Granado, y Concepción Pascual, directora general del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en las jornadas en materia de salud laboral.*



**“El Pacto de Toledo es un acuerdo de revisión permanente sobre el funcionamiento de nuestro sistema de pensiones”  
(Octavio Granado)**

el secretario de Estado de Seguridad Social explicó que se va a llevar a cabo una nueva clasificación que registra aquellas enfermedades que no están en el actual catálogo de Enfermedades Profesionales pero que están conectadas directamente con la actividad laboral y cuya causa es el ejercicio de la misma, y que tienen el mismo grado de protección que el Accidente de Trabajo. “Este sistema de comunicación de enfermedades del trabajo -indicó- es probablemente pionero en el mundo”.

También se refirió a la norma recientemente aprobada que establece una rebaja en las cotizaciones para las empresas que disminuyan su siniestralidad. “Las empresas hacen una inversión para mejorar las condiciones de salud y seguridad de los trabajadores. Con ello disminuye la siniestralidad laboral por lo que es lógico que la reducción de los costes de los accidentes se traslade a las empresas mediante una bonificación en las cotizaciones. Se trata -concluyó diciendo- en gastar más dinero en prevenir accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, gracias a los ahorros que vayamos consiguiendo a través de la prevención”. ■

Paro registrado en el mes de abril

# EL DESEMPLEO DESCIEENDE por primera vez en ocho meses

La valoración del paro registrado en el mes de abril es positiva, ya que durante ocho meses consecutivos se ha ido perdiendo empleo". De esta manera el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, valoraba el descenso del paro en abril que registró 24.188 parados menos. Además, puso de manifiesto que "otro dato muy positivo es el incremento de 50.000 afiliados a la Seguridad Social". De este modo, subrayó Corbacho, debemos felicitarnos todos y no creo que nadie lo vaya a cuestionar, sobre todo pensando en esas 50.000 personas que se han dado en alta en la Seguridad Social o en esas 24.000 que han encontrado empleo durante el pasado mes de abril.

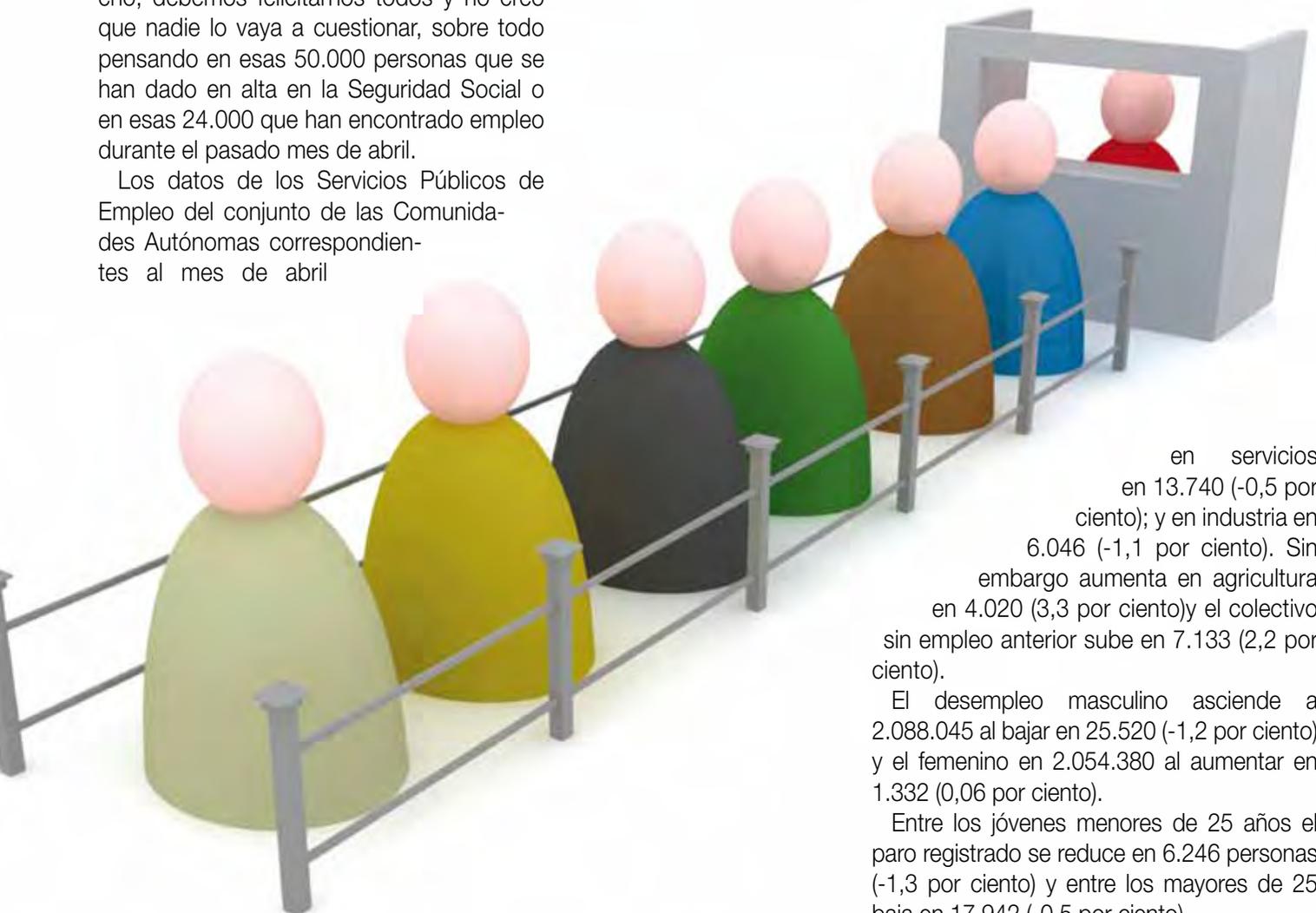
Los datos de los Servicios Públicos de Empleo del conjunto de las Comunidades Autónomas correspondientes al mes de abril

***El paro  
desciende en  
más de 24.000  
trabajadores.***

registran un descenso de 24.188 desempleados, lo que supone una disminución del 0,58 por ciento respecto al mes anterior. De esta manera el paro registrado se ha situado en 4.142.425 personas.

En abril de 2009 el número de desempleados aumentó en 39.478 respecto al mes anterior.

Por sectores económicos el paro baja en construcción, por segundo mes consecutivo, y lo hace en 15.535 (-1,9 por ciento);



en servicios en 13.740 (-0,5 por ciento); y en industria en 6.046 (-1,1 por ciento). Sin embargo aumenta en agricultura en 4.020 (3,3 por ciento) y el colectivo sin empleo anterior sube en 7.133 (2,2 por ciento).

El desempleo masculino asciende a 2.088.045 al bajar en 25.520 (-1,2 por ciento) y el femenino en 2.054.380 al aumentar en 1.332 (0,06 por ciento).

Entre los jóvenes menores de 25 años el paro registrado se reduce en 6.246 personas (-1,3 por ciento) y entre los mayores de 25 baja en 17.942 (-0,5 por ciento).

De las 17 Comunidades Autónomas el desempleo baja en 13 de ellas, entre las que destaca Cataluña (-10.382), Andalucía (-4.086) e Illes Balears (-3.861). Sube en las cuatro restantes, encabezadas por Canarias (4.508) y Comunidad Valenciana (3.233).

Por provincias el desempleo baja en 34. El mayor descenso se registra en Barcelona (-7.191) y Cádiz (-3.956). Los mayores incrementos se producen en Jaén (3.340) y Las Palmas (2.790).

## MÁS DE UN MILLÓN DE CONTRATOS

El número de contratos realizados en abril fue de 1.078.509 lo que supone un aumento de 47.089 (4,5 por ciento), respecto al mismo mes del año pasado. La contratación acumulada en los cuatro primeros meses de 2010 alcanza la cifra de 4.346.201, lo que significa 111.308 más (2,6 por ciento) que en el mismo periodo de 2009.

Los contratos indefinidos ascienden a 102.973, lo que representa el 9,5 por ciento del total.

Respecto a las prestaciones por desempleo el número de altas tramitadas ascendió en marzo a 934.825, lo que representa un 44,4 por ciento más que el mismo mes de 2009. El plazo de reconocimiento ha sido de 3 días, 2 menos que en marzo del año pasado. El total de beneficiarios es de 3.186.685 con un incremento respecto al año anterior del 23,9 por ciento. La tasa de cobertura del sistema de protección por desempleo ha sido del 79,9 por ciento. La nómina de marzo ascendió a 2.845 millones de euros, un 9,6 por ciento más respecto a marzo de 2009.

## AUMENTA LA AFILIACIÓN

Por lo que respecta al número medio de afiliados a la Seguridad Social, en el mes de abril, aumentó en 53.852 trabajadores.

Por sectores, destaca el incremento en hostelería y servicios sociales, en 43.175 y 8.644, respectivamente. La industria manufacturera disminuye en 7.575. Los Regímenes Especiales Agrario, Mar, Carbón y Hogar registran un in-

cremento en los últimos 12 meses de 27.801 afiliados.

Ante estas estadísticas, el Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, ha manifestado que “los datos de afiliación del mes de abril han confirmado la tónica que ya anunciamos en el mes de febrero. Por tercer mes consecutivo la afiliación aumenta, hay más de 100.000 afiliados desde el paréntesis de las vacaciones de Navidad y todos los sectores se incorporan con relativa fuerza a este fin del ajuste en el empleo y en los datos de afiliación a la Seguridad Social”.

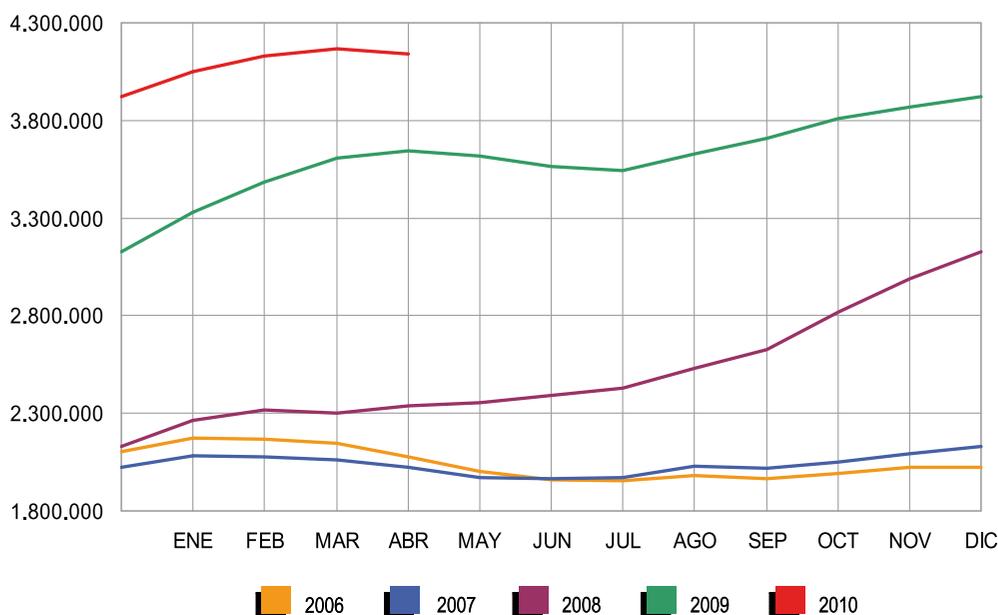
## EMPLEO DE JÓVENES

“El empleo de los jóvenes es una prioridad del Gobierno”. Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración ha puesto de manifiesto que el colectivo de parados menores de 25 años es el que está más sufriendo el paro. La solución de esta problemática está siendo objeto de análisis en la mesa de Diálogo Social que el Gobierno está manteniendo con empresarios y sindicatos. Según el ministro además de impulsar las políticas de empleo para los jóvenes también aprovechó para afirmar que el Gobierno lo tiene que hacer en colaboración con las Comunidades Autónomas ya que “son ellas las que tienen competencia en políticas activas, en materia de formación y en materia de intermediación”. ■

**La afiliación a la Seguridad Social sube en 50.000 personas.**

## Evolución del paro registrado

2006-2010



Las Plataformas Tecnológicas son necesarias para el desarrollo del sector

# OBJETIVO prioritario

***El congreso internacional “E-fishing”, celebrado en el marco de la Feria Internacional de la Industria Naval (Navalia 2010) en Vigo, ha sido el escenario donde el pasado 18 de mayo se presentó la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca (EFTP). La iniciativa nace con el objetivo de aunar y coordinar los esfuerzos que realizan las entidades del sector pesquero europeo en actuaciones estratégicas de I+D+i, incluyendo la transformación y la comercialización de los productos. Cuenta además con un gran apoyo español. Desde la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, que participó en el acto, se piensa que la nueva Plataforma “integrará a todos los actores relevantes de la cadena de valor del sector pesquero en el proceso de I+D+i, en aras a conseguir la modernización de su actividad, haciéndola más sostenible y competitiva”.***



Más de 30 organizaciones pesqueras de distintos países forman ya parte de la recientemente presentada Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca (EFTP), con la que se quiere modernizar el sector, haciéndolo más competitivo y sostenible.

Así lo explicó Javier Garat, presidente de Europêche (la asociación de organizaciones pesqueras de los países de la UE) en la presentación de la Plataforma, que tuvo lugar en Vigo el pasado 18 de mayo. Según Garat, es necesario apostar por un sector moderno, competitivo y sostenible dada la situación actual de la pesca -tocada por la crisis- y donde, a diferencia de lo que ocurre en los terceros países, se dan altísimos costes de explotación y bajos precios del producto en primera venta.

Teniendo en cuenta la experiencia de otras Plataformas Tecnológicas nacionales e internacionales, ha sido el propio sector el que ha impulsado la creación de la EFTP donde, a juicio de Garat, se deben involucrar todos los agentes que tienen que ver con la pesca y la I+D+i: armadores, transformadores, comercializadores de productos del mar, universidades, centros de investigación y Administraciones Públicas.

Entre los principales objetivos de la EFTP destacan la necesidad de lograr un enfoque común europeo de I+D+i, una visión a plazo del sector tecnológico-pesquero, la creación de una hoja de ruta y una agenda estratégica,

**TABLA DAFO DE I+D+i EN EL SECTOR DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA**

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobreexplotación pesquera (desproporción entre recursos y capacidad pesquera)</li> <li>• Patologías y alertas alimentarias.</li> <li>• Pesca IUU o ilegal, no declarada y no regulada</li> <li>• Rentabilidad crítica de la producción que condiciona el desarrollo de I+D+i (situación económica desfavorable)</li> <li>• Contaminación y degradación del medio,</li> <li>• Retraso tecnológico respecto a otros países</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demanda de productos del medio marino (a nivel nacional e internacional)</li> <li>• Posibilidad de complementar Acuicultura y Pesca</li> <li>• Percepción saludable del producto</li> <li>• Nuevas especies, productos y presentaciones</li> <li>• Existencia de Plataformas Tecnológicas en el sector</li> </ul>
DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de coordinación institucional: Administración-ciencia-sector.</li> <li>• Escasa transferencia de información entre agentes implicados.</li> <li>• Atomización del sector.</li> <li>• Falta de espíritu innovador</li> <li>• Falta de gestión empresarial y dimensionamiento de la producción</li> <li>• Falta de confidencialidad y dificultad de proteger el conocimiento.</li> <li>• Escasa motivación entre empresas para cooperar en I+D+i</li> <li>• Falta de control sobre trazabilidad en productos transformados (en punto de venta)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capital humano (masa crítica) e infraestructuras científicas.</li> <li>• Potencialidad de la cultura acuícola y pesquera</li> <li>• Diversidad de organismos e instituciones implicadas (dinamización del sector)</li> <li>• Ventajas fiscales para las empresas que se dedican a I+D+i</li> </ul>

movilizar masa crítica y recursos (tanto humanos como económicos) públicos y privados y definir las prioridades en I+D+i de los Estados de la UE.

El presidente de Europêche explicó que lo que se quiere conseguir es que los distintos programas de investigación tengan aplicación directa en las empresas. Por ello, la organización de la Plataforma Europea deberá ser flexible, de forma que pueda ser proactiva y reaccionar ante las necesidades del sector.

Por su parte, la conselleira gallega del Mar, Rosa Quintana, señaló que la Plataforma es una herramienta fundamental para modernizar el sector. Dijo que Galicia se suma a esta iniciativa europea porque, en el mundo de la pesca, “sólo la especialización, la investigación y la innovación constante y el desarrollo de nuevas tecnologías nos darán ventaja frente a los competidores”.

Rosa Quintana explicó que, gracias a iniciativas como éstas, la pesca tiene futuro y aseguró que “siempre apoyaremos la vía del conocimiento”. Prueba de ello es la creación en su departamento de la Dirección General de Competitividad e Innovación.

Rosa Quintana defendió un modelo de “triple hélice” en el que estén unidos las administraciones, los organismos investigadores y el sector “siendo éste último el que aplique el co-

nocimiento para mover nuestra estructura socioeconómica, vinculada al mar y a la pesca”

La conselleira del Mar gallega destacó el papel que el centro de investigación Cetmar desarrolla, tanto en la coordinación como en la dirección de esta iniciativa, ya que participa en su secretaría técnica de la Plataforma junto a Ariema (de la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura) y al organismo de investigación noruego, Sintef.

### **MEJORAR LA COMPETITIVIDAD**

Las Plataformas Tecnológicas, tal como las define el Ministerio de Ciencia e Innovación, son foros de reflexión y análisis promovidos por las empresas para definir las estrategias de investigación y desarrollo tecnológico necesarias para mejorar la competitividad.

Para que realmente sean útiles, en ellas deben participar todos los agentes de la cadena ciencia-tecnología-empresa. La participación de las Universidades, de los organismos públicos de investigación, de los centros tecnológicos, de las empresas de base tecnológica, de ingeniería, de servicios, de fabricación de bienes de equipos y de las empresas usuarias de tecnologías, facilitará la generación de proyectos de investigación en colaboración, permitirá identificar las necesidades de instalaciones científicas y tecnológicas y marcar estrategias para mejorar la participación en los Programas Marco de la Unión Europea y orientar al tejido empresarial de cada país a mejorar su capacidad tecnológica.



*Acto de presentación de la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca en Vigo. Xunta de Galicia*



Basadas en experiencias europeas, y teniendo en cuenta las propias necesidades del sector, en España se han creado la Plataforma Tecnológica del Sector Marítimo Español y la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA). También existen entidades regionales como la Plataforma Tecnológica de Acuicultura de Galicia.

#### **ASAMBLEA DE LA PTEPA**

Hace poco más de un mes, tuvo lugar en Madrid la II Asamblea de la PTEPA. El presidente de la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura, Juan Manuel Vieites Baptista, aprovechó la ocasión para presentar los trabajos y logros realizados por dicha Plataforma en su segundo año de vida. En la Asamblea también se hizo referencia al informe DAFO de I+D+i para el sector.

Tal como explicó Juan Manuel Vieites, la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura surgió a finales del 2007 para promover la I+D+i en el sector de la pesca y la acuicultura, incluyendo la transformación y la comercialización de sus productos. Su creación fue impulsada por 12 de las principales organizaciones del sector, la Secretaría General del Mar y Ministerio de Ciencia e Innovación.

En la actualidad son más de 175 los miembros que forman esta Plataforma, entre empresas (44%), centros tecnológicos y de

### ***La idea de presentar la Plataforma en una feria dedicada a la construcción naval responde al interés de los armadores europeos***

investigación (27%), asociaciones (26%) e instituciones (3%)

A través de sus cinco grupos de trabajo especializados (recursos marinos vivos, tecnologías pesqueras, acuicultura, tecnologías de la transformación y comercialización), la PTEPA ha venido desarrollando, a lo largo de sus ya casi tres años de vida, una ingente labor de difusión y divulgación como el documento sobre tecnologías aplicadas al estado del arte 2009, el documento visión 2020, el mantenimiento de sus páginas web [www.ptepa.org](http://www.ptepa.org) y [www.ptepa.net](http://www.ptepa.net), o la publicación del boletín de I+D+i bimensual que realiza en colaboración con Pescaplus.

También ha colaborado estrechamente con la Plataforma Tecnológica Europea de la Acuicultura (EATIP), con INNOVAMAR, con Plataformas regionales como TECNOPEIXE y VET+I o con el CDTI.

Además, ha impulsado la puesta en mar-



cha de la EFTP (la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca) y participado en actos y eventos vinculados al sector de la pesca y la acuicultura como el Seminario Internacional sobre I+D+i en Acuicultura de la Fundación CTAQUA; las Ferias World Fishing International y Aqua Farming International 2009 de Vigo; el II Congreso de Acuicultura Mediterránea de Sant Carles de la Rapita o el XII Congreso Nacional de Acuicultura de la SEA.

La creación de las Plataformas Tecnológicas son en estos momentos algo necesario y crucial para el futuro de las empresas y el devenir económico. Si hace años la Innovación y el Desarrollo eran objetivos alejados del día a día de las empresas, hoy son una necesidad para hacer a la economía y a sus sectores productivos mucho más modernos competitivos. ■

TEXTO Y FOTOS ANA DIAZ

**“Lo que queremos es que los distintos programas de investigación tengan aplicación directa en las empresas”, señaló Javier Garat**



## PRESENTACIÓN EN NAVALIA 2010

La presentación de la Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca en el seno de una de las ferias de construcción naval más importantes no ha sido nada casual. Los armadores han querido mostrar así su interés en favorecer la aplicación de los avances tecnológicos y fomentar la adaptación de las políticas empresariales y administrativas a las necesidades de la industria, fomentando la sostenibilidad, la selectividad, la eficiencia y la rentabilidad de la pesca europea.

Pese a que la Agencia Europea de Control Aéreo impuso restricciones que afectaron a los vuelos de algunas de las delegaciones que se esperaban, los organizadores prevén que cerca de 30.000 personas, procedentes de 75 países, han visitado NAVALIA del 18 al 20 de mayo. Además, tienen unas expectativas de cifra de negocio que alcanzarán los 7.000 millones de euros.

En su tercera edición, el certamen se desarrolla en un momento calificado por el sector como de “cambio de ciclo”, porque se mueve entre una caída de pedidos y un posible repunte de contratos de buques offshore, provocado por el aumento del precio del barril de Brent.

Esta edición ha acogido el primer congreso internacional “E-Fishing” (un simposio de carácter bienal) en el que se han mostrado los últimos avances en I+D dirigidos a mejorar la eficiencia energética de los barcos pesqueros. Más de 32 ponentes, procedentes de 16 países, se han encargado de exponer sus trabajos sobre hidrodinámica, combustibles, aditivos y emisiones de gas, motores o el uso de energías renovables en los barcos de pesca.

A.D.

El Museo de Ciencias Naturales de Madrid exhibe la muestra “¿Acuicultura? Descúbrela”

# LA ACUICULTURA entra en los Museos

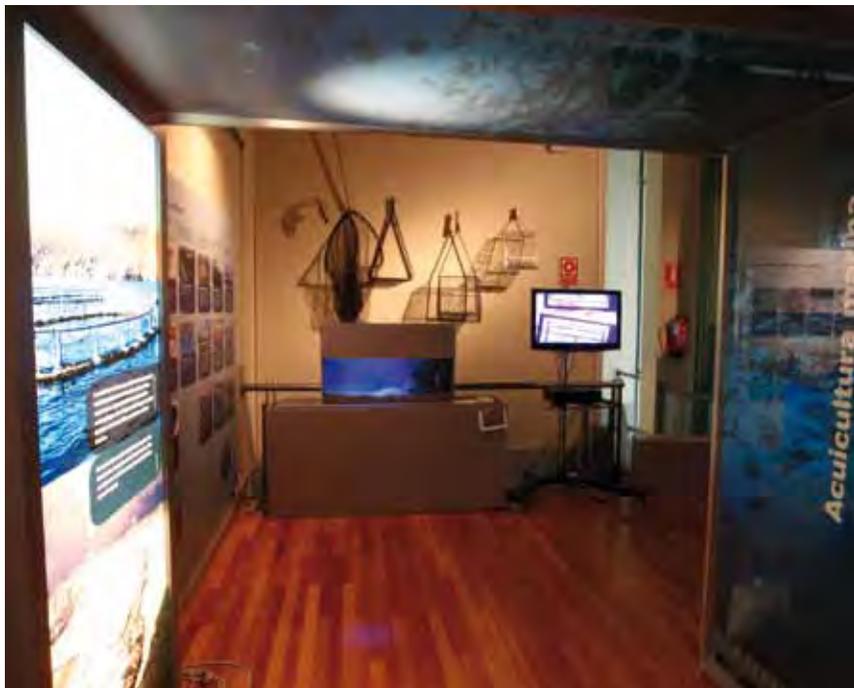
**En su afán por acercar la acuicultura a la sociedad, la Fundación OESA firmó con el Museo Nacional de Ciencias Naturales un convenio de colaboración por el que se acordaba exhibir en el recinto museístico una exposición sobre dicha actividad. Tras varios meses de negociación, el pasado 29 de abril se inauguró en Madrid la muestra que estará abierta al público hasta el mes de diciembre y que, tras esa fecha, recorrerá otras ciudades de nuestra geografía. Paneles divulgativos, vitrinas y videos forman parte de esta muestra que vendrá acompañada por varios ciclos de conferencias, talleres para colegios y familias, así como degustaciones de platos elaborados con productos procedentes de la acuicultura.**

Los ejos de ser una actividad reciente, el cultivo de peces para el consumo humano se viene realizando desde hace mucho tiempo. En la antigua China y en el Egipto faraónico ya se criaban carpas o tilapias. Esta práctica se ha venido conservando y mejorando hasta hoy en día cuando las perspectivas de la acuicultura no dejan de crecer y los expertos vaticinan que llegará a ser fuente indispensable de proteínas animales en la dieta de las generaciones futuras.

**La exposición podrá verse en Madrid hasta finales de año. Después recorrerá otras ciudades españolas.**

Cumpliendo con los principios de divulgación y promoción para los que fue creada, la Fundación OESA ha querido acercar esta actividad milenaria a la sociedad y lo ha hecho metiéndola en los Museos. Se relaciona así la ciencia con el sector productivo y con el público, consumidor final del producto acuícola. El director gerente de la Fundación, Javier Remiro, ha subrayado en este sentido el “potencial comunicador” de la exposición al dar a conocer distintos aspectos de la actividad acuícola. A lo largo de su recorrido, la muestra expli-





ca a los visitantes la realidad de la acuicultura desde sus orígenes hasta la actualidad. También detalla los procesos productivos que se emplean en la crianza de peces en nuestro país y cuáles son las características nutricionales y gastronómicas que tienen los productos procedentes de la acuicultura que, a diario, podemos encontrar en nuestros mercados.

Además, se abordan aspectos relacionados con el sector empresarial, el papel que la I+D+i juega en su desarrollo y la importancia que la acuicultura tiene en la lucha contra la pobreza y la desnutrición en el mundo a través de la cooperación internacional.

La exposición cuenta además con varios acuarios en los que pueden verse ejemplares de las principales especies cultivadas en España (rodaballos, lenguados, truchas, esturiones, doradas y lubinas) así como vitrinas donde se exhiben piezas de interés relacionadas con la evolución de la acuicultura en nuestro país: herramientas e instrumentos utilizados en la recogida de moluscos; libros antiguos con ilustraciones de distintas especies; vídeos y fotografías de instalaciones acuícolas y elementos utilizados en la elaboración de piensos.

La participación de los principales agentes implicados en el sector tanto públicos como privados, científicos y empresariales demuestra el gran esfuerzo e interés que se ha hecho para sacar adelante este proyecto. Con el mismo se da respuesta a una de las exigencias más demandadas por los empresarios en cuanto a mejorar que llega a la sociedad y a los

***Hoy en día,  
prácticamente  
la mitad del  
pescado y  
marisco que  
consumimos  
en nuestros  
hogares procede  
de la acuicultura***

consumidores sobre los productos de crianza.

Quienes visiten en los próximos meses el Museo de Ciencias Naturales de Madrid podrán comprobar la importante labor que el sector científico e investigador de España realiza para impulsar el crecimiento de la acuicultura en nuestro país. El vicepresidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Juan José Damborenea, resaltó en este sentido que la muestra posibilita a los ciudadanos descubrir que lo que se hace en los laboratorios tiene una “plasmación concreta” en la realidad.

**ACTIVIDADES PARALELAS**

Jugando se aprende. Con esta intención se han desarrollado una serie de talleres dirigidos a los más pequeños. El primero de ellos “El cultivador de mejillón” está especialmente recomendado para niños de 4 a 7 años que cursen desde 1º a 4º de Educación Primaria. Tras recorrer la exposición con un guía especializado, los participantes conocerán de cerca las labores y procesos de la cría del mejillón. Pero además, disfrutarán construyendo su propia batea, con cuerdas repletas de mejillones de papel, que se podrán llevar a casa.

Para los mayores de 8 años, niños que cursen los niveles de 5º y 6º de Primaria, Educación Secundaria y público en general, se ha di-





Las premiadas posaron junto a los organizadores de la exposición

señado el taller “De la Ciencia a la Acuicultura” en el que se da a conocer cómo la ciencia y la investigación se aplican a la acuicultura para optimizar los procesos de desarrollo y sostenibilidad. El taller se centra en el proceso aplicado al estudio de los aspectos nutricionales del cultivo del rodaballo. Después de identificar la larva de esta especie en el microscopio, los participantes realizarán distintas prácticas relacionadas con su alimentación.

Durante los ocho meses que la exposición permanecerá abierta en Madrid se programarán además distintas conferencias mensuales a cargo de expertos sobre las especies cultivadas en nuestro país; proyecciones audiovisuales relacionadas con la acuicultura y degustaciones de platos elaborados con especies producidas en la acuicultura por cocineros de renombre.

Las fechas previstas para las próximas degustaciones serán el 3 de junio, el 7 de octubre y el 2 de diciembre. Se realizarán a las 13.00 horas. Las personas que participen en estas actividades gratuitas recibirán un folleto con recetas para preparar en casa platos basados en productos de la acuicultura así como consejos para seguir una alimentación sana.

## **PREMIOS JACUMAR**

Aprovechando la ocasión, el director general de Ordenación Pesquera del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM)

## **En la jornada inaugural se hicieron entrega de los Premios JACUMAR de Investigación en Acuicultura y de implantación de Sistemas de Gestión Ambiental**

entregó el VII y VIII Premio Jacumar de Investigación en Acuicultura y el V Premio de implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental.

El VII Premio JACUMAR recayó en un estudio sobre la trucha arco iris titulado “Estudio sobre el papel de la interleuquina 8 de trucha arcoíris como coadyuvante en vacunas DNA frente al raddovirus en acuicultura”, desarrollado por Carolina Tafalla y Noemí Sevilla, del grupo de investigación de inmunología y patología de peces del Centro de Investigación de Sanidad Animal del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria.

El VIII Premio JACUMAR de Investigación fue concedido al trabajo titulado “Diseño de nuevas vacunas ADN frente al virus en peces: inmunogenicidad y protección conferida por la proteína G del Rabdovirus de la SHV expresada bajo control de secuencias reguladoras del gen de la Beta-actina de la carpa”, desarrollado por Verónica Chico Gras y por un equipo del Instituto de Biología Molecular y Celular de la Universidad Miguel Hernández de Alicante.

Finalmente, el V Premio JACUMAR de Implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental por Empresas de Acuicultura recayó en el Grupo Culmarex, con sede en la localidad murciana de Águilas, por implantar en sus plantas programas de certificación internacional que garantizan que los procesos y materiales empleados cumplen los requisitos establecidos legalmente.

El galardón reconoce la labor realizada por el Grupo Culmarex a la hora de aplicar dichos procedimientos de prevención, control y evaluación para mantener la pureza del entorno en el que trabajan. El compromiso con el medio ambiente adquirido por este Grupo

La muestra exhibe ilustraciones y manuales antiguos de acuicultura



empresarial también queda demostrado en los proyectos que desarrolla con vistas a optimizar e innovar herramientas que permitan llevar a cabo una labor sostenible.

En el transcurso de la entrega de premios, el director general de Ordenación Pesquera del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM), Ignacio Gandarias, declaró que la crisis económica ha ralentizado las previsiones de crecimiento que la Administración había estimado. “El ritmo de crecimiento de la producción se había situado en torno al 10 por ciento en los últimos años –dijo– pero el impacto económico registrado en los dos últimos ejercicios ha provocado que tengan que volver a evaluarse las previsiones iniciales”.

Según Gandarias, al reto de afrontar los problemas económicos se suma el de la definición de las zonas costeras en las que pueden ubicarse las instalaciones acuícolas. En este sentido señaló que “se está desarrollando un plano de localizaciones en el litoral español para que quien quiera invertir sepa las condiciones que puede encontrarse”.

Además, considera que el sector debe trabajar para lograr el desarrollo extensivo de nuevas especies y dar un paso más en su principal cultivo continental: la trucha; de tal modo que pueda ofrecerse un producto más adaptado a los hábitos de los consumidores, al tiempo que puedan abrirse nuevos mercados en el exterior.

## **LA ACUICULTURA EN ESPAÑA**

La acuicultura llega a España poco antes de 1866 cuando aparece la primera piscifactoría de trucha en el Monasterio de Piedra (Aragón). Posteriormente fue desarrollándose una incipiente actividad, muy tradicional y familiar,

*La soja y el maíz se utilizan en la fabricación de piensos para alimentar a los peces*



*Los niños aprenderán cómo se cultiva el mejillón y construirán sus propias bateas*

**La muestra ofrece a los más pequeños la posibilidad de llevarse a casa su propia batea y degustar productos de crianza**

distinguiéndose el cultivo de trucha arcoiris, el del mejillón y los policultivos en los esteros gaditanos.

Con el tiempo, la llegada de nuevas tecnologías y la mayor industrialización han provocado que nuestra acuicultura se diversifique, tanto en lo que respecta a especies como a los sistemas productivos, incorporándose especies como el rodaballo, en el norte de España, y las doradas y lubinas, en Levante y Canarias.

En la actualidad, España es el primer productor acuícola de la Unión Europea, representando en el año 2007 casi el 22% de toda la producción. En dicha fecha, la actividad acuícola española se realizaba en unas 5.503 instalaciones, de las que el 68% eran bateas.

Según los datos aportados por la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR) a las Comunidades Autónomas la producción acuícola española ascendió en el año 2008 a 253.153 Tm (algas 13 Tm, peces continentales 23.143 Tm; Peces 44.697 Tm; Crustáceos 113 Tm y Moluscos 185.184 Tm), correspondiendo la mayor producción (el 75 por ciento) al mejillón.

En estos momentos, es tal la importancia que la acuicultura tiene en nuestro país que prácticamente la mitad del pescado que consumimos en nuestros hogares procede de esta actividad. ■

**FOTOS: JESÚS NAVARRO Y ANA DIAZ  
TEXTO: ANA DIAZ**

Más de 1.600 expertos acudieron a la cita

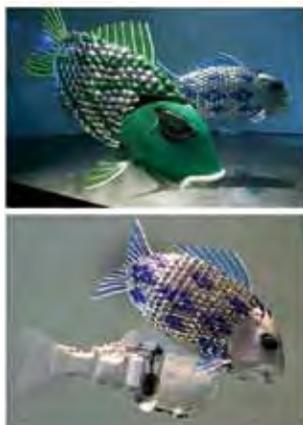
# GIJÓN, capital europea del mar

**Por unos días Gijón ha sido la capital europea del Mar. Una gran "ola marítima" de debates, exposiciones, demostraciones, visitas a todo tipo de buques y actos que invitaban a la participación ciudadana han recorrido las calles de esta ciudad asturiana entre el 17 y el 20 de mayo.**

Desde que la Comisión, el Parlamento y el Consejo de la Unión Europea fijaran el 20 de mayo como el Día Marítimo Europeo, en 2007, Bruselas, Roma y, en esta ocasión, Gijón han acogido ese día todo tipo de eventos relacionados con el mar, empeñados en llamar la atención sobre su importancia del sector en la UE y en la necesidad de potenciar una la política marítima integrada.

Con este objetivo, alrededor de 1.600 expertos, políticos y ciudadanos procedentes de todo el mundo y de todos los subsectores han debatido sobre cuestiones muy diversas, entre ellas, la seguridad, el transporte, la protección medioambiental, la política pesquera o el turismo náutico.

La dimensión de este acto se ha visto también por la altura de los ponentes e invitados al mismo. El Príncipe de Asturias, la comisaria europea de Asuntos Marítimos y Pesca, Maria Damanki, el comisario de Medio Ambiente, Janez Potocnik, el presidente del Parlamento Europeo, Jerzy Buzek, así como altos re-



*El "Pez Robot-Proyecto SHOAL" es uno de los artilugios presentado que más ha llamado la atención.*

presentantes de la administración española, como la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa o la ministra de Ciencia y Tecnología Cristina Garmendia han participado también en la semana marítima asturiana.

La Laboral-Ciudad de la Cultura ha sido el centro neurálgico de las actividades desarrolladas en estos días, donde se incluyeron debates políticos y más de 50 talleres centrados en los seis aspectos principales de la Política Marítima Integrada de la UE: Gobernanza, Sostenibilidad, Innovación, Medio Ambiente, Cuencas Marinas y Políticas transversales.

Los actos comenzaron con la conferencia "Euromares 2010" sobre investigación marina y marítima. Además, la innovación, tema principal en esta conferencia y lema de la Presidencia española de la UE, ha centrado gran número de debates. Su importancia en el desarrollo de la competitividad, la protección medioambiental, la calidad científica y las condiciones de trabajo en los sectores relacionados con el mar se considera *una baza importante para salir de la crisis y para evitar que ésta se vuelva a producir*, según afirmó Diego López Garrido, secretario de Estado para Asuntos Europeos.

La promoción de las profesiones marítimas, la navegación en el espacio marítimo común europeo, investigación y desarrollo en Europa y la innovación en la relación puerto-ciudad, han sido los títulos de los talleres desarrollados en el marco de "Euromares 2010".

## **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

Además, la celebración de la tercera edición del Día Marítimo Europeo en Gijón, ha sido el mayor acontecimiento ciudadano celebrado dentro de los actos de la Presidencia Española de la Unión Europea ya que, durante toda la

*Vista general del Puerto de Gijón*



semana, tuvieron lugar múltiples actividades abiertas al público.

Junto a la sede de la Conferencia, en el mismo recinto de La laboral, se podía visitar el área de exposiciones. En la muestra “Relación Puerto-Ciudad en Gijón”, organizada por la Autoridad Portuaria de la ciudad, se podían contemplar las 76 actuaciones llevadas a cabo en la localidad asturiana que, entre otras cosas, ha permitido que la ciudad pueda disfrutar de espacios como las Playas de Poniente y El Arbeyal, la reforma del puerto deportivo o instalaciones como el acuario.

También la presentación del “Pez robot-proyecto SHOAL”, diseñado para controlar el estado medioambiental de las aguas de la bahía de Gijón, a partir de 2011. Un artilugio que permite detectar contaminantes, analizar el tipo de sustancias de qué se trata y transmitir todos estos datos a un operador en tiempo real.

En lo relativo a la innovación, la exposición “Tecno@rt: el inevitable encuentro del arte y la tecnología” que presentó la Fundación Innovamar, contaba con equipos, prototipos y objetos innovadores en el sector del mar de entidades como el Instituto Español de Oceanografía (IEO), Puertos del Estado, Azti-Tecnalia o el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), entre otras.

## VISITAS A BUQUES

Como no podía ser de otra manera, los buques tuvieron gran protagonismo en estos días y llamaron la atención de un gran número de ciudadanos. El atraque en el Puerto de Gijón de buques como el portaviones “Príncipe de Asturias”, buque insignia de la Armada Española; los patrulleros “Fulmar” y “Gavilán III”

*Mapa de la distribución de actividades que han tenido lugar en Gijón*



## El Día Marítimo Europeo ha sido el mayor acontecimiento ciudadano celebrado dentro de los actos de la Presidencia Española de la Unión Europea



*Universidad Laboral de Gijón*

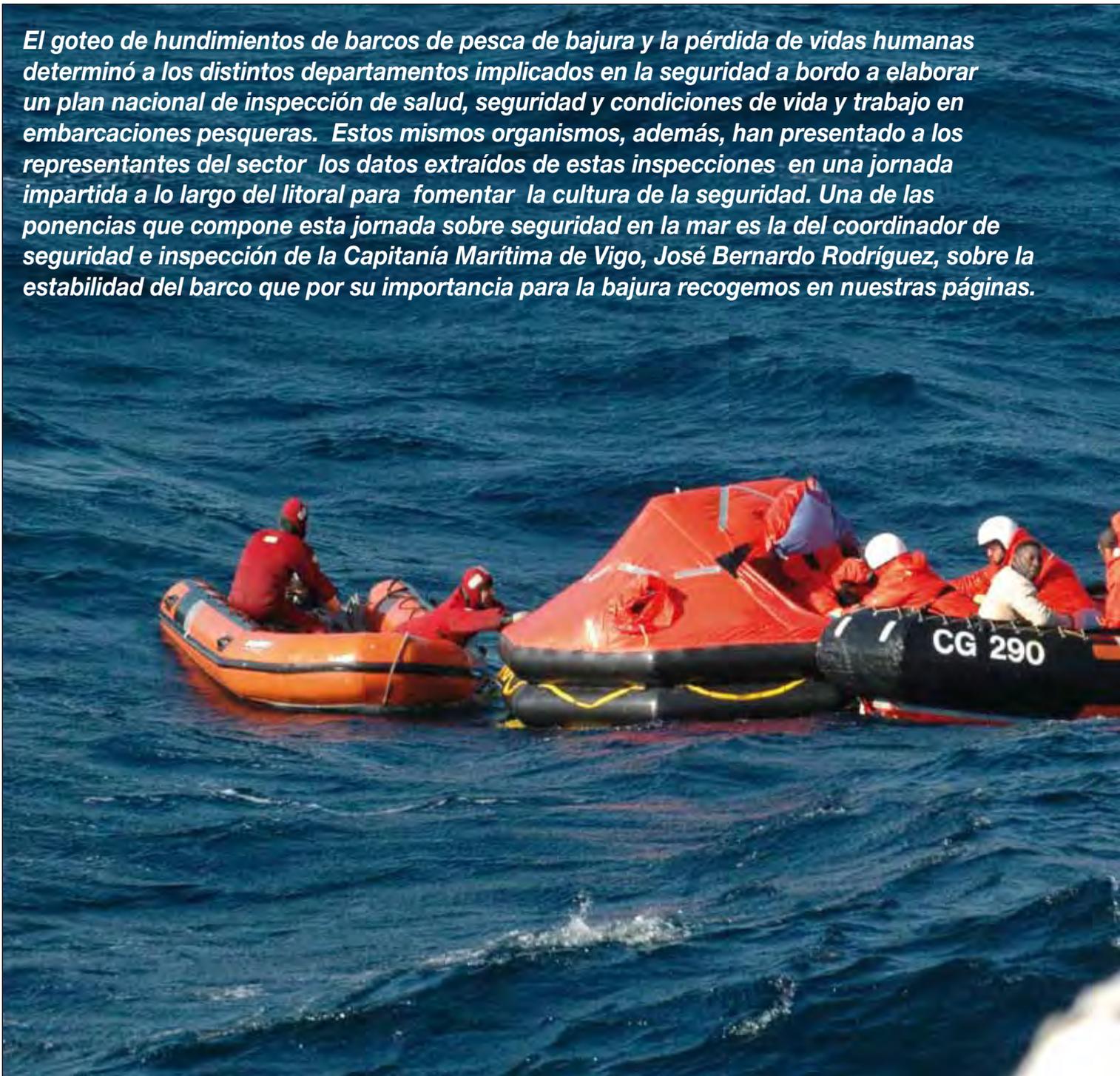
de la Agencia Tributaria; el buque de inspección pesquera “Chilreu”; el patrullero de la Guardia Civil “Rio Nalón”; el buque de Cooperación pesquera “Intermares” y el velero “Traité de Rome”, propiedad de la Comisión Europea dieron aún más relevancia a los actos.

Paralelamente, las Playas de San Lorenzo acogieron una demostración de la Cooperación Inter-agencias en la mar. Seis helicópteros y una decena de embarcaciones participaron en un ejercicio, donde los asistentes pudieron comprobar “in situ” como se desarrollan las actividades relacionadas con el salvamento de naufragos, la detección de inmigración ilegal o la persecución de embarcaciones relacionadas con el tráfico de drogas. En la demostración colaboraron unidades de la Armada, de Salvamento Marítimo, Vigilancia Aduanera, Cruz Roja, el Ejército del Aire, la Secretaría de Pesca y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. ■

A.MUNGUÍA

# ESTRUCTURA BÁSICA DE LA SEGURIDAD en los buques pesqueros

*El goteo de hundimientos de barcos de pesca de bajura y la pérdida de vidas humanas determinó a los distintos departamentos implicados en la seguridad a bordo a elaborar un plan nacional de inspección de salud, seguridad y condiciones de vida y trabajo en embarcaciones pesqueras. Estos mismos organismos, además, han presentado a los representantes del sector los datos extraídos de estas inspecciones en una jornada impartida a lo largo del litoral para fomentar la cultura de la seguridad. Una de las ponencias que compone esta jornada sobre seguridad en la mar es la del coordinador de seguridad e inspección de la Capitanía Marítima de Vigo, José Bernardo Rodríguez, sobre la estabilidad del barco que por su importancia para la bajura recogemos en nuestras páginas.*



Ante las diferentes interpretaciones más o menos interesadas surgidas sobre la seguridad marítima, vamos a tratar de describir desde mi punto de vista particular pero de manera gráfica y sencilla como se encuentra configurado el actual sistema de Seguridad Marítima en un buque pesquero.

Para ello disponemos rodeando al buque de tres anillos de seguridad concéntricos e interrelacionados entre sí, superpuestos en cascada a modo de contiguas y sucesivas barreras de contención.



El primer anillo de seguridad del que se dota el buque, es el estructural. Este anillo es inherente al propio buque y actúa de forma pasiva. Su marco viene configurado por las diversas normativas y especificaciones contenidas en reglamentos, reales decretos y normas legales que regulan tanto su construcción y equipamiento como las diversas inspecciones a que deberá estar sometido a lo largo de su vida útil.

### **ANILLO ESTRUCTURAL**

Este primer anillo comienza su trazado en el momento en que el armador expone a un proyectista naval el buque que, hasta ese momento, se configura en el mundo de sueños e ilusiones de armador. El segundo paso se inicia cuando el ingeniero naval comienza a plasmar en un plano los primeros trazos de sus líneas y formas y en diversos documentos sus especificaciones. A medida que se configura el proyecto, se va desgranando la ingente normativa aplicable en virtud tanto de las características físicas del buque (eslora, tonelaje, etc.) como de los caladeros donde desarrollará su futura actividad pesquera.

Una vez finalizado el proyecto, éste es presentado en la capitania Marítima para que verifique el cumplimiento de toda la normativa constructiva y de seguridad aplicables, y reciba los preceptivos informes favorables de las autoridades estatales y autonómicas pesqueras tendentes a la contención del esfuerzo pesquero. Tras las verificaciones, se autoriza su construcción.

Tras la colocación de la quilla en el astillero, se inspeccionarán periódicamente las diversas fases constructivas del barco hasta su finalización continuando así el trazado de este primer anillo de seguridad. Una vez superadas las correspondientes pruebas particulares y oficiales, se emiten los preceptivos certificados, cerrándose así el contorno de este



primer anillo de seguridad.

La principal finalidad de este primer anillo de seguridad estructural es evitar la materialización de los potenciales riesgos a los que de forma constante va a encontrarse sometido el buque durante su vida útil. Pero si a pesar de todas las medidas preventivas dispuestas, se materializa un riesgo produciéndose el accidente, la finalidad de la seguridad estructural es limitar el alcance de sus consecuencias confinándolo en una determinada zona del buque.

Este primer anillo de seguridad, aunque se considera cerrado una vez finalizada la construcción del buque y emitidos los preceptivos certificados, se actualiza de forma constante con los reconocimientos periódicos anuales y/o especiales a que se encuentra sometido el buque.

Es determinante que durante la vida operativa del buque, las tripulaciones respeten escrupulosamente las normas constructivas con que ha sido diseñado, no alterando mediante pequeñas reformas no autorizadas la seguridad estructural del mismo.

En el análisis de diversos accidentes ocurridos en los últimos años se ha verificado que pequeñas reformas tales como perforaciones de la compartimentación, cierre de falucheras de desagüe, trincado de puertas estancas, subida de pesos a partes altas del buque, retirada de lastre fijo, etc., han sido determinantes en la causa/efecto de diversos accidentes



que, en virtud tanto de las características físicas del propio buque como de la zona o caladero donde vaya a ejercer su actividad pesquera, se establece la “tripulación mínima de seguridad”, especificando tanto el número mínimo de tripulantes como la titulación requerida. El objetivo final es que la tripulación fijada — tanto en número como en titulación y capacitación— sea capaz de operar el buque con debidas garantías de seguridad.

Esta tripulación, considerando el especial aislamiento en que se encontrará habitualmente el buque en la mar, deberá de tener no sólo el conocimiento y competencia sino también contar con los medios materiales

## ANILLO OPERATIVO

El Segundo anillo de seguridad con el que se dota al buque es el operativo, que está formado tanto por la propia tripulación, como por los procedimientos contrastados que ésta deberá utilizar para manejar el buque con seguridad. Este anillo actúa, por tanto, de forma pro-activa.

Una vez finalizada la construcción del bu-



necesarios, para en caso de incidente saber y poder resolverlo por sí mismos y lograr así restablecer la situación de normalidad.

Estos dos primeros anillos de seguridad, se encuentran situados de forma contigua, concéntricos entre sí y dispuestos en cascada. Su cierre efectivo y, por tanto, su vigencia, se verifica de forma periódica y cíclica cada vez que se realiza el despacho del buque. De esta forma, mediante la comprobación y el control de certificados se comprueba que el primer anillo de seguridad se encuentra cerrado, y mediante la acreditación de la tripulación enrolada —número de personas y titulación— se comprueba que el segundo anillo de seguridad se encuentra también cerrado.

Por tanto, una vez verificado el cierre de dichos anillos a efecto de seguridad, junto con la comprobación de la plena vigencia de la correspondiente licencia de pesca, o PTP (permiso temporal de pesca), etc., emitida por las autoridades pesqueras, se autoriza al buque zarpar hacia caladero para ejercer su actividad pesquera.

### **AYUDA EXTERNA**

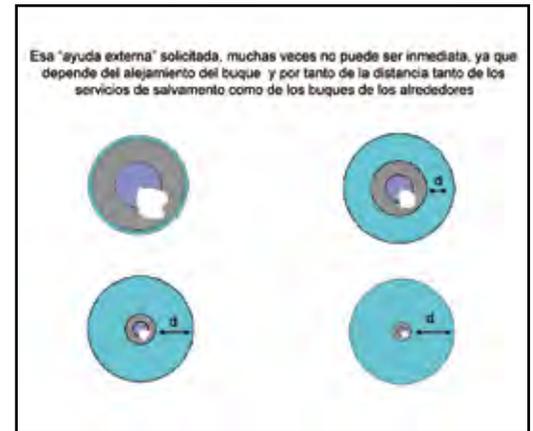
El tercer anillo de seguridad lo denominaremos “ayuda externa” y viene dado por la ayuda logística prestada desde el exterior. El servicio relativo a éste tercer anillo es prestado en España por Salvamento Marítimo bien directamente con sus propios medios, o bien coordinando desde sus centros de salvamento distribuidos estratégicamente por todo nuestro litoral los medios ajenos que se encuentren más próximos al buque siniestrado.

Mientras los dos primeros anillos se encuentren intactos, no será necesaria la activación del tercero. En consecuencia, el buque realizará sus faenas de pesca y operará sin novedad.

Pero si se causa la ruptura en uno de los anillos, bien como consecuencia de una ave-



## **El análisis de los accidentes ha verificado que pequeñas reformas tales como perforaciones de la compartimentación, cierre de falucheras de desagüe, trincado de puertas estancas, subida de pesos a partes altas del buque, retirada de lastre fijo, etc., han sido determinantes en la causa/efecto de diversos accidentes**



ría estructural que produce una situación de inseguridad y la tripulación no consigue controlar la situación rompiéndose, a su vez, el segundo anillo; o bien como consecuencia de una situación de inseguridad originada por la incapacidad de la tripulación para operar el buque con seguridad rompiendo, de esta forma, el segundo anillo y consecuentemente provocando daños en el primero tales como embarrancamiento, abordaje, superar los límites operativos del buque, etc., habrá que reconducir la situación restableciendo el cierre de ambos anillos.

En el caso de que el patrón o capitán no logren reconducir la situación por sus propios medios. Tendrán que solicitar ayuda mediante una llamada de socorro a los servicios de salvamento, activando el tercer anillo. De esta manera se prestará la ayuda suplementaria necesaria, o en el peor de los casos, si dicha ayuda no fuese suficiente para solventar la emergencia y salvar al buque, dicha ayuda externa procederá al salvamento y rescate de la tripulación.

A diferencia de los medios de seguridad de los dos anillos anteriores, que son inherentes al propio buque y, por tanto, se encuentran “in situ”, los medios de este tercer anillo se encuentran a cierta distancia del buque que



solicitó la ayuda por lo que la llegada de los mismos a su costado no será inmediata sino que tardará un cierto tiempo “t” dependiendo no solo del momento en que se efectuó la llamada alertando a los servicios de salvamento sino de la distancia “d” existente entre los servicios de rescate y el buque que requirió la asistencia. Esta distancia ente el buque accidentado con buques en las inmediaciones y con tierra es crucial.

Así pues teniendo en cuenta ese tiempo “t” de respuesta, nos interesa sobre todo:

- Alertar a los centros de salvamento en las primeras fases de la emergencia y mantenerlos informados de la evolución de la misma de manera que puedan activar y preparar con anticipación los medios que pudieran ser necesarios para su intervención. Es mala praxis demorar el aviso a los servicios de salvamento hasta bien avanzada la emergencia o cuando la situación ya está descontrolada.
- Gestionar la emergencia. Es determinante que la tripulación pueda y sepa controlar, en la medida de lo posible, las distintas fases de la emergencia prolongando la flotabilidad del buque el tiempo suficiente hasta la llegada al lugar de los hechos de los medios de rescate que acudan en su ayuda, en caso contrario dispondrá el abandono del buque, trasladándose a las balsas
- Controlar el hundimiento. Es importante intervenir, en caso de inminente pérdida del buque y siempre que ello sea posible, para que el hundimiento se produzca por pérdida de flotabilidad y no por pérdida de estabilidad.

Cada vez que ocurre un incidente u accidente marítimo, anteriormente por parte de las Capitanías Marítimas y actualmente por parte de la Comisión de Investigación de ac-

**Solamente el 50% de las tripulaciones gestiona bien o al menos de forma aceptable las situaciones de emergencia, pero el otro 50% las gestiona mal**

cidentes e Incidentes marítimos (CIAM), se lleva a cabo una investigación que indaga las causas que lo motivaron, las circunstancias que lo rodearon, así como las consecuencias inmediatas y posteriores derivadas del mismo, para responder a lo que los ingleses denominan las 5 W —en referencia a las iniciales de sus preguntas Who, When, Where, What, Why—. Las respuestas a ¿qué, cuándo, cómo, dónde, porqué? ocurrió, y recorriendo pormenorizadamente en espiral los tres anillos concéntricos, averiguando que eventualidades concurren para la materialización del riesgo, y fiscalizando en detalle:

- A.- En el Primer anillo la eficacia y efectividad de los medios estructurales
- B.- En el Segundo Anillo la reacción y aptitud de la tripulación en el manejo de medios, equipos etc. para el control de la emergencia,
- C.- En el tercer anillo, la eficiencia de los medios materiales de alerta ( Radiobaliza, GMDS, equipos de radio etc.) y material de salvamento ( Botes, Balsas etc.) así como Celeridad y eficacia de los equipos de rescate movilizadas por los Centros de Salvamento.



### Factor Humano

- Errores humanos ( Por acción u omisión )
- Superar los límites operativos para los que está diseñado el buque o sus equipos
- Evaluación y entendimiento de la situación
- Factores ergonómicos o del entorno de trabajo (diseño)
- Factores organizacionales (Operacionales, de gestión)
- Factores de influencia del rendimiento (Fatiga - sueño)
- Factores del comportamiento humano (Individuales - colectivos)
- Falta de procedimientos de seguridad
- Falta de mantenimiento de los equipos

Todo ello con un único fin: Retroalimentar de forma integral el sistema con : puntualizaciones, propuestas y sugerencias , adaptándolo a las realidades que se nos presentan para mejorarlo y optimizarlo.

Fruto de las investigaciones anteriormente mencionadas llevadas a cabo sobre los accidentes marítimos ( Si bien suelen concurrir causas técnicas y humanas, no siempre se presentan “puramente” no obstante una de



ambas suele tener prevalencia) podemos concluir que aproximadamente el 20% predominan en su origen fallos estructurales o elementos externos y el 80 % restante predominan en su origen el “factor humano que sin que su relación sea exhaustiva comprende



entre otros : errores humanos (por acción u omisión), superar los límites operativos para los que se encuentra diseñado el buque, mala evaluación y entendimiento de la situación en que se encuentra el buque, factores ergonómicos o de diseño del entorno de trabajo, mala organización del trabajo / responsabilidades a bordo, influencia del rendimiento (fatiga-sueño), falta de procedimientos contrastados de seguridad, etc.

Límites operativos para los que se encuentra diseñado el buque, mala evaluación y entendimiento de la situación en que se encuentra el buque, factores ergonómicos o de diseño del entorno de trabajo, mala organización del trabajo / responsabilidades a bordo, influencia del rendimiento ( fatiga-sueño), falta de procedimientos contrastados de seguridad, etc.

Tanto en los estudios de la OMI como en países con una cultura marítima similar a la nuestra, dichos porcentajes son similares, tal como refleja el estudio realizado por ABS, sobre las causas de los accidentes en Australia, Canadá y Reino Unido

Accident Causation		Australia	Canada	MAIB
Situation Awareness Group	Situation assessment and awareness	10	29	16
	Knowledge, skills, and abilities	13	13	3
	Commission	2	1	3
	Total	30	43	22
Management Group	Fatigue	3	7	4
	Communications	4	18	7
	Bridge resource management	5	5	5
	Procedures	5	1	4
	Manning	2	14	2
	Business management	3	0	1
	Watch handoff	5	7	1
	Total	27	52	29
Risk Group	Risk tolerance	5	10	4
	Navigation vigilance	3	10	5
	Complacency	3	14	5
	Substance abuse	1	2	1
	Task omission	16	13	7
	Lookout failures	5	5	7
	Total	33	54	29
Maintenance Human Errors	Maintenance human error	3	6	0
	Total	3	6	0
Non Human Error Group	Uncharted hazard to navigation	1	23	1
	Material failure	6	4	0
	Weather	4	10	4
	Unknown cause	5	18	7
	Total	16	33	5
Total causes identified:		109	204	88
Mechanical failures, etc:		15	32	15
Percent Human Error related:		85%	84%	82%



Otro de los hechos preocupantes detectados por nuestra parte es que independientemente de la causa que motivó el incidente/ accidente, a la hora de gestionar la propia emergencia por parte de las tripulaciones el 50% se gestiona bien o al menos de forma aceptable pero el otro 50% se gestiona mal o de forma nefasta y en algunos casos concretos las tripulaciones en vez de resolverlos de forma favorable, o reconducirlos minimizando sus efectos, debido a una mala gestión de la emergencia, lo que inicialmente debería ser un simple incidente, se transforma finalmente en un grave accidente, con resultado de pérdida de vidas, buques etc.

En cuanto a cuáles son los principales accidentes marítimos que se producen en nuestra flota pesquera, podemos establecer una serie de subgrupos: tales como embarrancadas, abordajes, Incendios, vías de agua (que se perfila como la mayor causa de hundimientos). Pero sin lugar a dudas la más peligrosa, la más trágica, la que ha producido un mayor número de víctimas entre nuestros tripulantes es la pérdida de estabilidad debido a que cuando se materializa la zozobra del buque, el vuelco se efectúa de forma violenta en segundos, y muchos tripulantes pueden quedar atrapados, y son muy pocos los tri-

pulantes que han sobrevivido a un episodio de zozobra. Por eso, una vez que se materializa, no hay vuelta atrás, “a posteriori” no hay ni tiempo ni posibilidad de reaccionar, y por eso (aunque parezca una perogrullada), la reacción ante la zozobra por parte de los mandos de un buque debe tomarse antes de que ocurra, evitando situaciones de riesgo que puedan conducirnos a ella, ya que el que un buque tenga una buena estabilidad no depende solamente del proyectista y del Astillero que lo construya, sino que también depende del manejo que la tripulación haga del mismo y de los procedimientos operativos que empleen ya que estos influyen positiva o negativamente en la estabilidad, y por lo tanto puede aumentar o disminuir el riesgo de zozobra. (La estabilidad no es una medida rígida o fija como pueda ser la eslora, manga, puntal o el tonelaje, sino que es una medida variable y dinámica que puede mejorar o empeorar según manejo operativo que realicemos del barco).



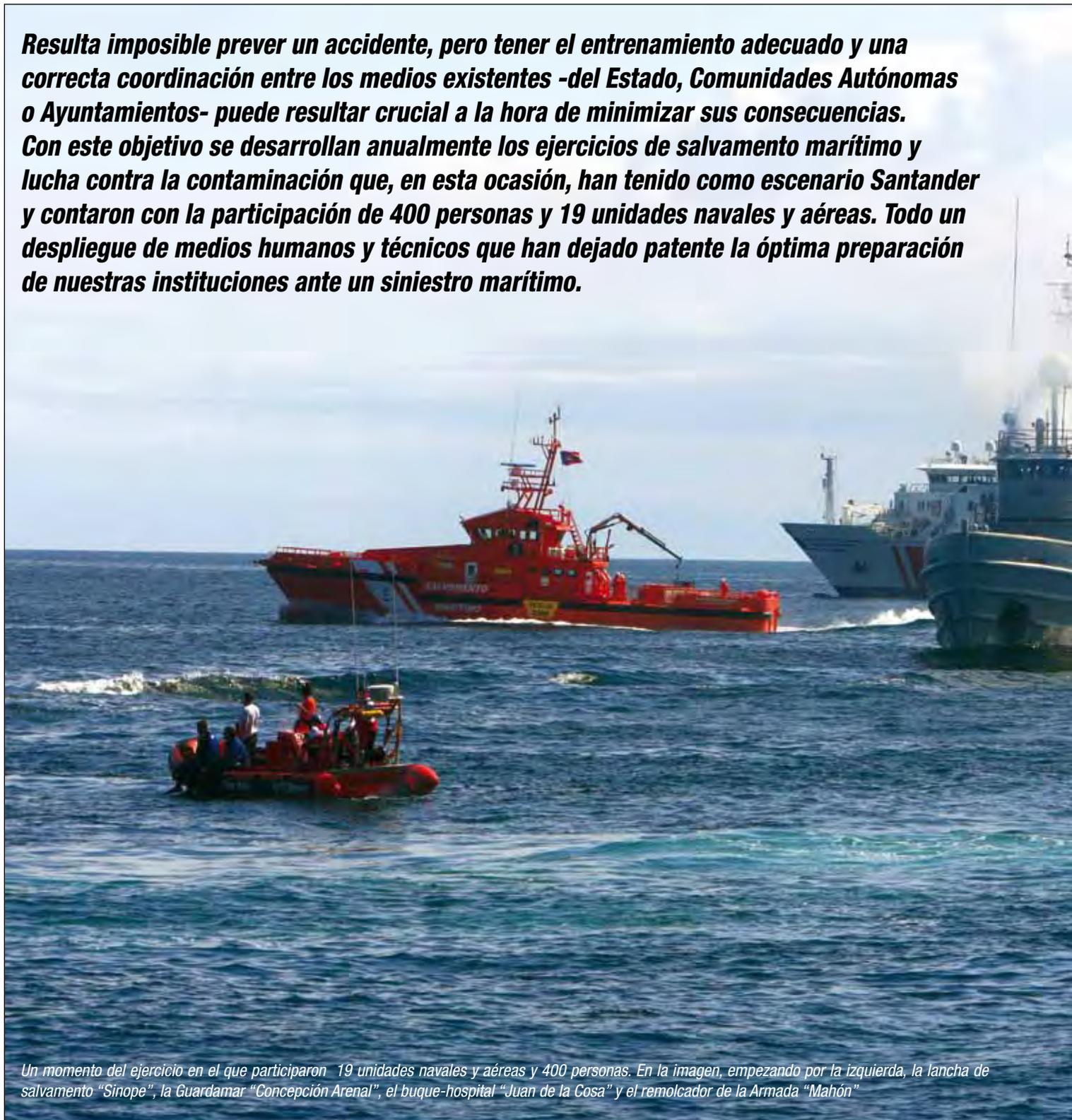
Salvando las distancias podríamos, a modo de paralelismo, poner un sencillo ejemplo: si el señor que se asoma al balcón se cae del mismo, la caída se materializa en milésimas de segundo, y una vez que ha comenzado a caer ya no hay vuelta atrás. Es un puro principio físico, por eso las precauciones para no caerse el señor debe de tomarlas antes de que ocurra, no asumiendo riesgos que puedan producir la caída y no asomándose en demasía al balcón.

Por ello para todos los responsables con capacidad de decisión y, por tanto, mandos del buque (Armadores, Patrones, Capitanes, Mecánicos y Oficiales en general) es necesario conocer su propio buque (sus fortalezas, y debilidades), conocer los principios básicos que rigen la estabilidad, tenerlos en cuenta en sus procedimientos operativos diarios, maniobras y faenas de pesca, no superando jamás los parámetros y límites operativos para los que se encuentra diseñado, respetando los umbrales y márgenes de seguridad establecidos y comprendiendo los primeros “avisos”, síntomas e indicaciones que el propio buque con su comportamiento en la mar nos va mostrando, si así lo hacemos, si respetamos nuestro propio buque, si respetamos los procedimientos establecidos, si respetamos a nuestros propios compañeros, si no desafiamos a la mar de forma innecesaria, si cambiamos el orden de prioridades haciendo de la seguridad de nuestra tripulación y nuestro buque la primera prioridad entonces, y solo entonces contribuiremos a disminuir de forma significativa el alto índice de siniestralidad que actualmente aqueja a nuestra flota. ■

**J. BERNARDO RODRÍGUEZ**  
**COORDINADOR DE SEGURIDAD E INSPECCIÓN**  
**MARÍTIMA**  
**CAPITANÍA MARÍTIMA DE VIGO**

# Alerta ante las CONTINGENCIAS MARÍTIMAS

***Resulta imposible prever un accidente, pero tener el entrenamiento adecuado y una correcta coordinación entre los medios existentes -del Estado, Comunidades Autónomas o Ayuntamientos- puede resultar crucial a la hora de minimizar sus consecuencias. Con este objetivo se desarrollan anualmente los ejercicios de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación que, en esta ocasión, han tenido como escenario Santander y contaron con la participación de 400 personas y 19 unidades navales y aéreas. Todo un despliegue de medios humanos y técnicos que han dejado patente la óptima preparación de nuestras instituciones ante un siniestro marítimo.***



*Un momento del ejercicio en el que participaron 19 unidades navales y aéreas y 400 personas. En la imagen, empezando por la izquierda, la lancha de salvamento "Sinope", la Guardamar "Concepción Arenal", el buque-hospital "Juan de la Cosa" y el remolcador de la Armada "Mahón"*

**S**on las diez de la mañana y, frente a las costas de Santander, un petrolero y el buque ro-ro “Gran Canaria”, que se dirige hacia el Puerto de Bilbao, colisionan. Como resultado del alcance, el doble casco del petrolero se rompe y, según informa el Capitán, hay dos heridos que precisan evacuación urgente. El balance



***Con estas prácticas se logra mejorar la coordinación de los diferentes planes de contingencia (el nacional, el territorial y el específico del puerto), que se activan al producirse un accidente marítimo***

a bordo del “Gran Canaria”, propiedad de la naviera Suardiaz, es aún peor: Cuatro tripulantes han resultado heridos; además, dos personas presas del pánico se han lanzado al agua y no han podido ser rescatadas con los medios de a bordo.

Diez minutos más tarde, el Centro de Coordinación de Salvamento de Santander recibe esta información y, rápidamente, moviliza al helicóptero del Servicio de Salvamento Marítimo y al del Gobierno de Cantabria, para que acudan al lugar donde se encuentran los barcos en ese momento.

Pero los daños personales no han sido los únicos: la colisión ha producido una vía por la que se está vertiendo combustible en el mar. El ritmo al que sale el carburante parece importante por lo que, desde el Centro de Coordinación, se solicita al Capitán del buque un informe más completo sobre lo que está sucediendo.

Una vez realizado este informe, el Capitán Marítimo decide activar el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental. Un procedimiento de actuación preestablecido que contempla: atención sanitaria, operaciones en la costa, evaluación de la contaminación, recuperación del entorno natural, orden y seguridad, residuos, transportes y apoyo logístico.

Estamos hablando de la fase previa del ejercicio de Salvamento y Lucha contra la Contaminación desarrollado en mayo en Santander, pero bien podría tratarse de un suceso real. Por ello, todas las operaciones responden a protocolos de actuación de los servicios de emergencia y a cómo deben coordinarse. Unos

*El D/R del servicio 112 de Cantabria recoge a un marinero del mar.*





*Durante el ejercicio El "Helimer 205" rescató a uno de los tripulantes heridos del "Urania Mella"*

ejercicios con los que se da cumplimiento a lo establecido en el Plan Nacional y que, en esta ocasión, se ha hecho coincidir con el acordado con las autoridades marítimas francesas, basado en el Plan Golfo de Vizcaya. Con las prácticas se logra mejorar la coordinación de los diferentes planes de contingencia (el nacional, el territorial, el específico del puerto e incluso los de carácter internacional), que se activan al producirse un accidente marítimo, así como establecer grupos de respuesta, tanto en la mar, como en la costa. Mantener frescos los criterios de actuación entre las tripulaciones resulta crucial en las tareas de salvamento.

El ejercicio, como si se tratara de un accidente real, consistió en una primera parte centrada en el accidente en sí, que comprendía el traslado y atención de heridos; y, una segunda parte, en la que se entrenaron las acciones a desarrollar en caso de que el vertido tocara la costa (lanzamiento de boyas de deriva, despliegue de barreras costeras y oceánicas, etc.)

## **OPERATIVO DE RESCATE**

Desde el momento en el que se activa el Plan Nacional de Contingencias, a través del servicio 112, comienza un conjunto de gestiones y movimientos que implica a todas las Administraciones. Es el punto de partida a un incesante trabajo de coordinación que implica movilizar

los preceptivos medios materiales y humanos, bajo la dirección de un órgano rector.

Tras el accidente, el helicóptero "Helimer 205" accede a la zona del siniestro y evacúa a los dos accidentados del petrolero (en este caso se trataba del "Urania Mella", propiedad de Sasemar): Uno de ellos es izado con un arnés mientras que el otro herido lo hace en camilla. De esta forma, se movilizan las diferentes formas de evacuación que permite la aeronave.

Por su parte, el helicóptero del Gobierno de Cantabria rescata a los dos tripulantes que han caído al mar.

Mientras tanto, la salvamar "Deneb" y la lancha de la Cruz Roja acuden a toda prisa al buque "Gran Canaria" para desembarcar a las 4 personas que están heridas y acercarlas cuanto antes hasta el hospital de campaña donde serán atendidas. En función de la gravedad de los heridos, la evacuación puede realizarse o bien al buque hospital "Juan de la Cosa", a un hospital de campaña desplegado para la ocasión, o a un centro hospitalario de la red sanitaria pública.

Al acudir a recoger a los heridos, tanto el helicóptero como la salvamar de SASEMAR, desplazan a cada uno de los buques implicados en el fingido siniestro a los equipos que se encargan de evaluar los daños que han

sufrido las embarcaciones y, en el caso del petrolero, de valorar la gravedad del vertido.

Momentos antes, se ha iniciado en este mismo barco un fuego (simulado con botes de humo). Para entonces, el perímetro de la zona donde se ha producido el siniestro está delimitado y cerrado por la patrullera de la Guardia Civil, que también colabora en el control de la situación.

### **PLAN GOLFO DE VIZCAYA**

Llegado este punto, el Capitán marítimo decide activar el Plan Golfo de Vizcaya, por el que se solicita cooperación operacional a la Administración marítima francesa. Este acuerdo de colaboración mutua se fundamenta en el importantísimo tráfico marítimo de hidrocarburos que tiene lugar en los corredores marítimos de Finisterre y la entrada oeste del Canal de la Mancha, una circunstancia que, unida a las adversas condiciones meteorológicas, ha deparado más de algún disgusto. Es por ello que, en 1999, la Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) y la Prefectura Marítima Francesa acordaron mejorar la eficacia de las operaciones, a través de la actuación conjunta de ambas administraciones.

En caso de accidente real, el acuerdo tiene una zona de aplicación comprendida entre los paralelos 42° 30' N, el meridiano 10° W y las costas francesas y las españolas. Así, esta zona está dividida por una línea de demarcación que determina las zonas de responsabilidad nacional inicial en materia de salvamento y lucha contra la contaminación. La de Salvamento coincide con la del convenio referido a esta materia, mientras que la de lucha contra la contaminación, se extiende por una recta que va del punto 45°N-8°W al 46°N-10W.

***La anécdota de estos ejercicios es que uno de los aviones anticontaminación sorprendió a un buque limpiando sentinas, por lo que se cursó la preceptiva denuncia***

### **MEDIOS MATERIALES MOVILIZADOS EN EL EJERCICIO**

#### **Administración General del Estado**

**Ministerio de Fomento:** Buque de Salvamento y Lucha contra la Contaminación "María de Maeztu", Buque recogedor "Urania Mella"; Embarcación de Salvamento Salvamar "Deneb"; Avión CN-235, especializado en Salvamento Marítimo y detección de contaminación; Helicóptero AW-139

**Ministerio de Trabajo e Inmigración:** Buque Hospital "Juan de la Cosa"

**Ministerio de Defensa:** Servicio Aéreo de Rescate (SAR); Remolcador "Mahón"; UME

**Ministerio del Interior:** Dos patrulleras del Servicio Marítimo de la Guardia Civil

**Ministerio de Hacienda:** (Agencia Tributaria) Patrullera "Alcaravan uno"

#### **Comunidad Autónoma y otros Organismos**

**Gobierno de Cantabria:** Un helicóptero/Medios del Servicio de Emergencias; 112/Bomberos, etc

#### **Cruz Roja**

Medios ligeros, Hospital de campaña

También han participado en este simulacro: El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural, Medio Marino; el Ministerio de Política Territorial

#### **Administración marítima francesa**

Avión de reconocimiento y detección de la contaminación; Buque recogedor "Argonaute"

#### **EMSA**

Buque recogedor "Ría de Vigo"



*En la imagen el ro-ro "Gran Canaria" y el "Urania Mella" protagonistas del siniestro son asistidos por el "Helimer 205" y el remolcador "maría de Maeztu", todos ellos propiedad de Salvamento Marítimo.*





El dispositivo contraincendios del remolcador "María de Maeztu" alcanza los 150 metros de distancia y los 70 metros de altura.

Durante el ejercicio, como sucede ante una situación real de cierta envergadura, se solicitó la colaboración de los buques recogedores de EMSA (Agencia de Seguridad Marítima Europea). Concretamente, en el ejercicio santanderino participó el "Ría de Vigo" que, con base en la citada ciudad gallega, la Agencia tiene arrendados a la administración marítima española para actuar en estos supuestos. Actualmente, los estados miembros, a través de la EMSA, cuentan con 16 buques anticontaminación a los que, en breve, se van a sumar dos más, todos ellos disponibles para actuar ante una catástrofe en un plazo máximo de 24 horas.

Para sofocar el fuego que simuladamente se ha producido en el petrolero acude un equipo de intervención a bordo de la embarcación de vigilancia aduanera. Con ella colaboran en la extinción los buques "María de Maeztu", de SASEMAR, y el remolcador de la Armada "MAHÓN", ambos equipados con sus respectivos equipos contraincendios.

***El concepto de buques hospital como el "Esperanza del Mar" y el "Juan de la Cosa", es único en el mundo***

Cabe destacar la capacidad de los dispositivos para mitigar incendios de que disponen estos barcos. En el caso del "María de Maeztu", alcanzan los 150 metros de distancia y los 70 metros en vertical.

#### **ASISTENCIA MÉDICA EN EL MAR**

Quizás uno de los servicios más llamativos con que cuenta nuestro país para atender las necesidades médicas a bordo, junto al Centro Radio-Médico, son los dos buques hospitales del Instituto Social de la Marina (ISM): "Esperanza del Mar" y el "Juan de la Cosa", este último con base en Santander, un servicio único en toda Europa.

Del buque hospital "Juan de la Cosa" parte un equipo médico en una de las lanchas de que dispone en cubierta y, ante la gravedad de las quemaduras de dos marineros, decide evacuarlos a hasta el barco, dotado de las más sofisticadas instalaciones médicas, quirófanos incluidos. Un auténtico hospital flotante.

Simultáneamente, la lancha de aduanas co-

mienza a lanzar boyas que controlan la deriva de la mancha de petróleo, con lo que la Unidad de Seguimiento y Predicción, ubicada en tierra, puede estudiar hacia dónde va el vertido y con ésta predicción mejorar la respuesta.

Durante el ejercicio se simula también la escora del buque “Gran Canaria”, por lo que los equipos técnicos (inspectores de buques de Capitanía Marítima) desplazados hasta el buque deben de tomar las medidas precisas por mantenerlo adrizado y garantizar su estabilidad. Desde tierra, a través de los diferentes órganos creados para coordinar evaluar la situación, se decide la intervención de un remolcador de la Autoridad Portuaria.

Mientras esta tarea se está realizando, se rompe el remolque y un trabajador sufre una fractura, por lo que el equipo médico del “Juan de la Cosa”, debe desplazarse de nuevo, esta vez al “María de Maeztu”. En todo momento, desde el buque hospital se informa de cómo se va a proceder con los heridos recibidos en sus instalaciones (dos quemados y el tripulante fracturado). Finalmente, se decide que uno de los heridos debe ser evacuado a un centro hospitalario, maniobra que se realiza izando una camilla hasta el helicóptero de Sasemar.

## **ENSAYO DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN**

La segunda parte del ejercicio se centró en las posibles consecuencias de un accidente de estas características con el consiguiente vertido de sustancias contaminantes.

A partir del momento en que los aviones detectan la contaminación, los buques recogedores “Urania Mella”, “Ría de Vigo” y el francés “Argonauta” se desplazan hacia el lugar donde se encuentra la mancha principal de crudo, acompañados del remolcador de la Armada española “Mahón” y la salvamar “Denbeb”, así como una lancha de aduanas para proceder a recuperar el hidrocarburo vertido.

Mientras los buques realizan su tarea de extracción, tanto un avión francés como un helicóptero y un avión de Sasemar vigilan la zona para detectar posibles nuevas machas de fuel en el mar. Los helicópteros de la Sociedad disponen de sensores que permiten, desde el cielo, detectar la mancha e incluso tener una aproximación de la sustancia que se ha depositado en el mar. Como anécdota destacar que, durante la realización del ejer-



*Al fondo, el buque-hospital “Juan de la Cosa” al que son trasladados los heridos de mayor consideración para ser intervenidos en sus instalaciones*

cicio, uno de los aviones anticontaminación sorprendió a un buque limpiando sentinas, por lo que se cursó la preceptiva denuncia.

La práctica consiste en que, una vez evaluado el derrame, se procede a informar al centro de respuesta en costa sobre la dirección que lleva la mancha y las previsiones de impacto en la costa, para que los equipos se dirijan al lugar se presume que tocará el vertido.

En este momento, se despliegan unos 200 metros de barrera costera, una operación en la que los efectivos de emergencias emplean 15 minutos. Paralelamente, los buzos de la Unidad Militar de Emergencias (UME) evalúan el posible impacto en la costa, mientras que efectivos de Cruz Roja y de la agencia de protección del medio ambiente colaboran también en las tareas.

Una situación, como hemos dicho ficticia, pero en la que se ha tratado de reproducir una respuesta ante un suceso real y ejercitar todas las posibles maniobras que deben realizar los diferentes equipos. Según la directora general de la Marina Mercante, *M<sup>a</sup> Isabel Durántez*, *estos simulacros permiten tener confianza suficiente por sentirse coordinados y preparados ante un accidente que, esperamos, no suceda.* ■

**A.MUNGUÍA**

**FOTOGRAFÍA: JESÚS NAVARRO**

A través de la documentación del ISM y de Marina Mercante

# VIDA DE UN MARINERO

## de la Bahía de Cádiz

**Excepción hecha de los grandes personajes de la Historia, la mayoría de los relatos de vidas que son contadas nos llegan a través de la documentación escrita, generalmente generada según el poder adquisitivo del que ha disfrutado en vida y que queda reflejada en los archivos.**

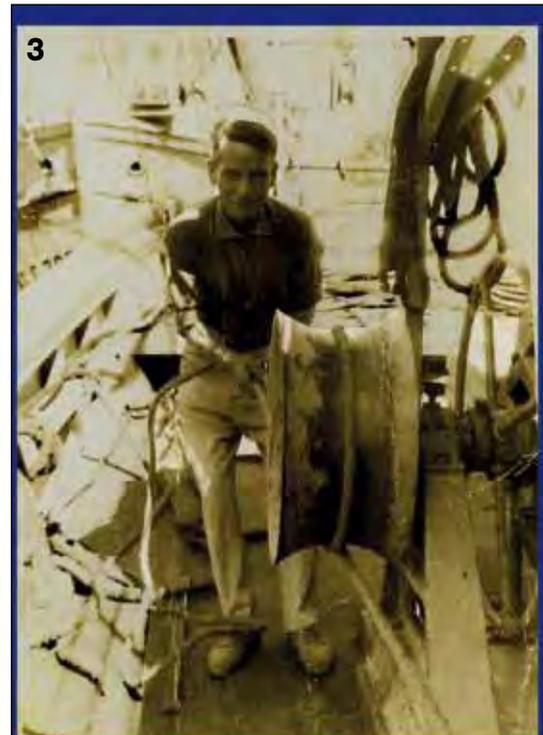
**Rastrear la vida de alguien que sólo ha desempeñado su oficio, sin hechos destacables ni posesiones resulta algo más complicado, aunque no imposible. En el caso de un marinero, sí se acumula suficiente información como para saber muchas cosas de su vida, y ello gracias a los registros del Instituto Social de la Marina y de la Marina Mercante, entre otros. Juan José López Amador, del Servicio de Arqueología y Conservación del gaditano Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, demuestra esta posibilidad rastreando la vida de un marinero a través de los archivos. Éste fue el resultado.**

La vida de José López Navarrete, el "Tiriri", se ha podido reconstruir a partir del control de la marinería ejercido desde la Administración Central, a través del Instituto Social de la Marina y de la Marina Mercante. Un control que ha dejado una gran cantidad de documentos desde los que hemos podido saber de la vida laboral de esta persona, como se podría hacer de cualquier otra relacionada con el mar.

En el presente caso, tenemos la suerte de conservar las cuatro cartillas de embarco y desembarco que proporcionaba la Marina Mercante a todos los marinos. Comprenden desde el año 1932 a 1974, ininterrumpidamente. En ellas se recogen todos los datos respecto a sus embarques y las incidencias ocurridas en cada uno de estos viajes. Cuando las incidencias eran graves, como el hundimiento de un barco, la documentación generada es mayor. También en este caso, contamos con otro archivo: la memoria familiar, transmisora de circunstancias cotidianas y vivencias personales, que han servido para contar aquí algunas de estas historias ya pasadas, que formarán parte de la memoria que se transmitirá, posiblemente, durante generaciones.

José López Navarrete nació en El Puerto de Santa María, Cádiz, el 1 de abril de 1918. Hijo de Antonio y Milagros, fue bautizado como José Joaquín de la Santa Trinidad. Su madre, Milagros, fallece en 1922 (Archivo Pa-

**Sabemos que obtuvo la primera de sus cartillas de embarque en 1932, con la edad de 14 años, aunque no consta su primer embarque hasta 1934, cuando ya había cumplido los 16**



4



- El Puerto de Santa María.*
1. Interior de la lonja en los años 30.
  2. Exterior de la lonja en los años 60.
  3. José echando el pescado, mediados de los 60.
  4. José junto a un amigo y familia a comienzos de los años 70 del siglo pasado.

roquial, Iglesia Mayor Prioral), cuando José tiene 4 años, quedando solo con su hermano mayor, Antonio, y su padre, del que tampoco disfrutaría muchos años, ya que al poco tiempo falleció, quedando los niños al cuidado de su tía, Carmelita General, y de Ana, que en el futuro sería su suegra.

Su vida infantil y juvenil resultó ser muy breve. A la edad de 5 años ya merodeaba por el muelle pesquero, y a los 7 años se empezó a fraguar su futuro entorno a la pesca, donde se buscaría la vida. Todo esto lo compaginaba con unos estudios que le proporcionaron saber leer, tener una estupenda escritura y los conocimientos que le facilitaron obtener un nombramiento profesional. Creemos que no fue hasta los 12 años de edad cuando embarca como marinero, pero será cuatro años después cuando consta por primera vez en la cartilla de embarque.



## LA PRIMERA CARTILLA DE EMBARQUE

La vida laboral de José está bastante bien documentada, al menos con respecto a su relación con el mar. Por las cartillas de embarque sabemos los nombres de los barcos y la fecha que estuvo embarcado. En la primera de estas cartillas sabemos que la obtuvo en 1932, con la edad de 14 años, aunque no consta su primer embarque hasta 1934, cuando ya había cumplido los 16. Respecto a la relación laboral que mantiene en las embarcaciones, sabemos que son generalmente cortas, cambiando constantemente de barco. Repite en varios de ellos muchos años después, incluso en algún barco se enrola 22 años después de haberlo hecho la primera vez, como es el caso del "Victoria", pero no el único de los 85 barcos en los que estuvo embarcado.

Durante la Guerra Civil Española, y más concretamente el 24 de octubre de 1936, José desembarca, según consta en una nota de la 1ª cartilla, "Por ser delegado de La Naval" -aun no sabemos a que se refiere esta nota. Es enviado al frente de guerra, donde resulta herido en la sien izquierda -le roza una bala- y en la pierna, donde le hieren restos de metralla. Permanece en el frente hasta el 1 de enero del año 1938, cuando por su quinta, "ingresa en la situación activa de la Armada", como también consta en la 1ª y 2ª cartilla (**Fotografía II**). Sabemos que realizó la instrucción militar, al menos durante siete meses, en el Buque Escuela Juan Sebastián Elcano, aunque desgraciadamente no hemos localizado documentación alguna ya que, al parecer, parte del archivo histórico de este buque se perdió en un incendio.

De nuevo vuelve a aparecer José, en un asiento en la cartilla 1ª, el 12 de septiembre de 1938, como Marinero, aunque no había acabado la guerra. José ya no está en ella



desde primeros de este mismo año. A partir de entonces, parece que comienza su formación, lo que mejorará sensiblemente en su nivel laboral. Durante su embarque en el “Natividad”, que se produce por primera vez el 15 de junio de 1939, la plaza que ocupa es de marinero, pasando rápidamente a Ayudante Motorista. Así, el 23 de marzo de 1940, aparece en la cartilla 1ª una nota en el embarque del “Natividad” donde se señala que “pasa a ocupar la plaza de 2º Motorista”. Durante los dos últimos años José realiza la preparación oportuna y es nombrado Segundo Mecánico Naval de Motores Semidiésel, según consta en el título que le da el Ministerio de Industria y Comercio, con registro en el folio 380 del libro 1º, de Mecánicos Navales y Fogoneros, dado en Madrid el 25 de febrero de 1940, título que podemos ver en la **fotografía III**.

Queremos reproducir aquí parte del texto, tal cual lo lleva impreso el nombramiento, ya que nos llena de curiosidad lo que dice:

“En atención a que José López Navarrete natural de Puerto de Santa María de la inscripción de Puerto de Santa María provincia de Cádiz recibe los requisitos reglamentarios para desempeñar la plaza de Segundo Me-

cánico Naval de Motores Semidiésel vengo a expedirle este nombramiento, del cual queda tomada razón en este Servicio Nacional de Comunicaciones Marítimas y en la Comandancia de Marina de su inscripción, para que pueda el interesado ejercer dicha profesión guardándosele las consideraciones que deben gozar los de su clase.

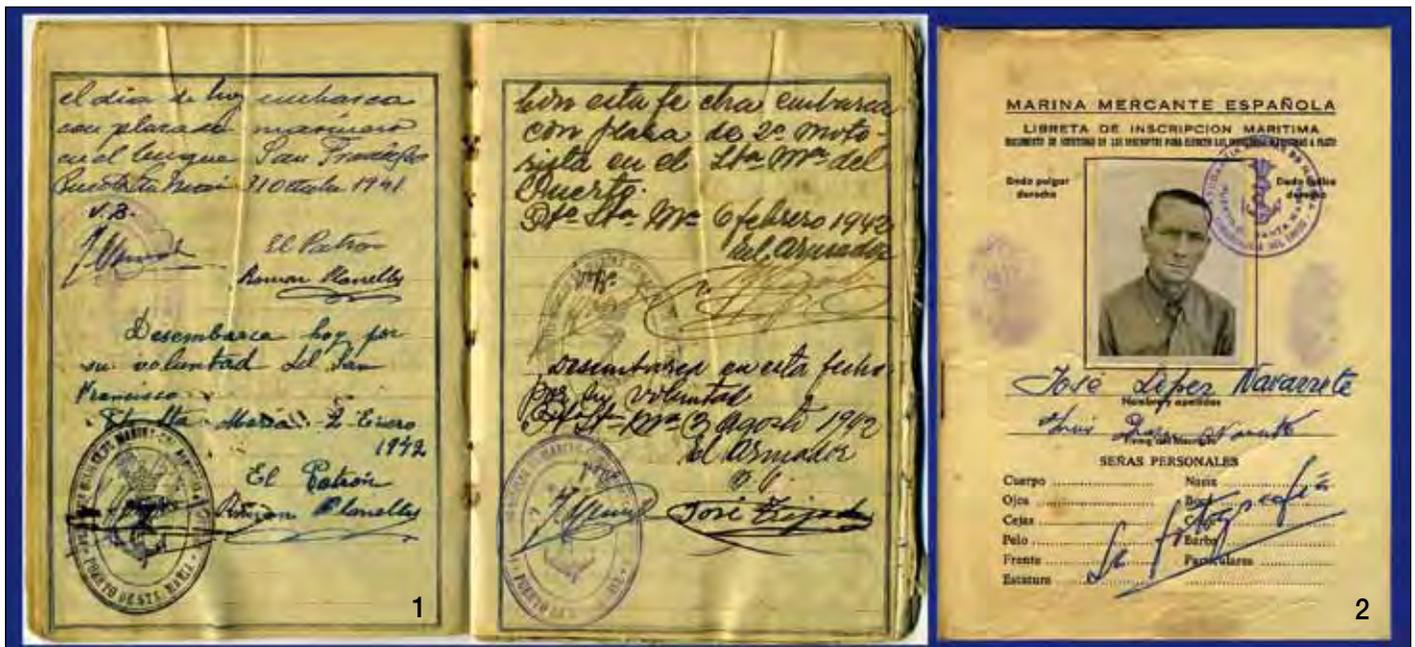
Dado en Madrid a veinticinco de febrero de mil novecientos cuarenta.

Firmado: El jefe -Interino- del Servicio Nacional de Comunicaciones Marítima: Francisco Parga Rapa”.

Según consta en los registros de las cartillas, fueron 136 las ocasiones en las que embarcó, y otras tantas las que desembarcó y, como se ha comentado anteriormente, fueron 85 los barcos en los que realizó su labor el “Tiriri”, **fotografía IV**, siendo muy distintas las plazas que ocupa. Los motivos en los cambios de embarcaciones son muy diferentes, pero en su mayoría lo fueron por su propia voluntad. Lo cierto es que no estuvo mucho tiempo en un mismo barco, aunque en el “Paco Nuis” estuvo de 2º Mecánico casi dos años seguidos, del 9 de mayo de 1951 al 16 de marzo de 1953. Durante la construcción



Título mecánico naval año de 1940, cara anterior y posterior.



1. Primera cartilla con las anotaciones de dos embarques en 1941-42. 2. Portada de la cuarta cartilla con una fotografía de José, en 1969.

de la base Hispano-Americana de Rota, José probó a trabajar cerca de tierra, y estuvo contratado para labores realizadas con maquinaria pesada. No tenemos constancia de cuándo y de cuánto tiempo duró esta aventura, pero no debió ser mucho. Según los datos de embarque y la época de construcción de la base, debió tener lugar entre finales de 1957 y principios de 1958, periodo de 5 meses en los que no estuvo embarcado.

## LA BODA DE JOSÉ

Se casó José cuando tenía 22 años, el día 13 de febrero de 1941, con Milagros Amador Pérez, natural de El Puerto de Santa María. Tenía Milagros 20 años (**fotografía VII**). A partir de entonces, las vecinas conocían a Milagros por “La Pescadera”, ya que la parte del rancho que le pertenecía al “Tiriri” como marinero, no sólo servía para mejorar algunas comidas durante unos días, si no que además, la parte que no se podía conservar se la daba a los vecinos.

Tuvo siete hijos con Milagros. El último, José Joaquín, en 1959. Ninguno quiso o pudo ser marinero. Antonio, el mayor de los varones, hizo el intento en el verano de 1961, en un barco que pescaba durante 3 o 4 días, el “Paquita Marti”, con tan mala fortuna que en el primer viaje, a la vuelta, el barco embarrancó en la Bahía de Cádiz, y más concretamente a la entrada del río Guadalete, donde se formaba una barra. Una fuerte “levanter” los condujo hasta allí, lo que motivó una rápida intervención de barcos de Obras de Puerto dirigidos por el ingeniero, no pro-

<b>Plazas que ocupa embarcado</b>
<b>Marinero</b> , en 20 ocasiones.
<b>Ayudante Motorista</b> , en 5 ocasiones.
<b>2º Motorista o Mecánico Naval</b> , 64 ocasiones.
<b>1º Motorista o Mecánico Naval</b> , 4 ocasiones.
<b>Motorista</b> , en 3 ocasiones.
<b>Engrasador</b> , en 3 ocasiones.
<b>Redero</b> , en 26 ocasiones.
<b>Nevero</b> , en 2 ocasiones.
<b>Cocinero</b> , en 9 ocasiones.
<b>Motivos en los cambios de embarcaciones</b>
<b>Por amarre</b> , 1 ocasión.
<b>Por ser delegado de La Naval</b> , el 24 de octubre de 1936.
<b>Por reforma del buque</b> , 3 ocasiones.
<b>Por terminación de contrato</b> , 1 ocasión.
<b>Por hundimiento del barco</b> , 1 ocasión.
<b>Por enfermedad</b> , 11 ocasiones.
<b>Por accidente</b> , 9 ocasiones.
<b>Por su voluntad</b> , 109 ocasiones.



José López Navarrete, a comienzos de 1940.

duciéndose ninguna baja. Antonio, que con 11 años iba de forma ilegal, pues había que tener 14 años para poder embarcar, se salvó de cometer infracción alguna. Su sueldo consistió en un Cuartón, un cuarto de la parte de un marinero. De vuelta a su casa, no volvería a salir nunca más a la mar, aunque continuó ayudando en algunas faenas en el muelle.

Curiosamente, durante toda la vida Mila-

Milagros Amador Pérez, a comienzos de 1940.



***Durante su embarque en el “Natividad”, que se produce por primera vez el 15 de junio de 1939, la plaza que ocupa es de marinero, pasando rápidamente a Ayudante Motorista***

gros llamó siempre Juan a José. No está claro el por qué. Al parecer todo viene de pequeño, cuando su padre exigía que se le llamase Juan, y así se le quedó para todo el mundo, hasta su muerte.

1. Entrada al muelle de Larache, Marruecos. 2. Detalle de la ciudad de



No fue fácil la vida de este marino. Durante muchos años, excepto los tres últimos, ya estando enfermo, tenía una dependencia absoluta del alcohol. La economía funcionaba gracias a que antes de partir a alta mar, a

Larache.



2

***Uno de los ritos o creencias marineras de José consistía en llevar en los bolsillos de los pantalones unos huesecillos (otolitos de corvina, usados como amuleto en esta zona) que le quitaba, según el marinero, el dolor de cabeza que tenía a menudo.***

echa el turno, los armadores ofrecían a los contratados la posibilidad de recibir un anticipo, que se le restaba del sueldo al cobrarlo, acción que se llamaba safar. En la parte del pescado capturado que pertenecía al marino, entraba alguna de la pesca que durante el periodo de embarque realizaba el propio pescador, para uso propio, y que durante la travesía secaba al sol o salaba. Así hemos podido comer salado o seco, atún, bonito, pulpo, safio, marrajo, tapaculo y voladores. Cuando era una cantidad importante, se colgaban con los alfileres de los tendederos del patio, al que llamábamos corral.

El corral era el patio que pertenecía a la casa que el Ayuntamiento, a través del Estado, construyó en las huertas próximas a la Plaza de Toros de El Puerto de Santa María; casa que en principio alquilaron (1956) y después vendieron al matrimonio López, que lo había solicitado desde hacía bastante tiempo. Al barrio le llamaron "18 de julio", y en la calle D, nº 11, vivían José, Milagros y su familia. Casas adosadas, amplias y de una sola planta, patio, tres habitaciones, cocina, cuarto de baño y salón. Un palacio respecto a los cuartos que tenían alquilados en una casa de vecinos en la Plaza Juan de Austria "Casa la Lengua". Situada en una esquina del barrio, la casa del "18 de julio" lindaba con el campo, aunque con el tiempo quedó inmersa en el entramado urbano, y cuando los vecinos de más edad la abandonaron, incluida la familia del "Tiriri", el barrio pasó sus peores momentos, siendo derribado y construido uno nuevo.

Uno de los ritos o creencias marineras de José consistía en llevar en los bolsillos de los pantalones unos huesecillos que, misteriosamente, le quitaba, según el marino, el dolor de cabeza que tenía a menudo. Con el tiempo, hemos estudiado estos huesos que pertenecen a otolitos que lleva en la cabeza la corvina, un pez muy relacionado con el Golfo de Cádiz. En esta misma revista se ha publicado en el nº 265, un breve estudio, ya ampliado, que trata sobre el otolito como un amuleto de tradición muy antigua en Cádiz.

### **UNA GAVIOTA POR MASCOTA**

La historia que vamos a contar, si uno en persona no lo hubiese vivido, seguro que sería difícil de creer. José López Navarrete "Tiriri" había criado una gaviota Argentea -no sabemos bien si desde que era una cría o que se enredó en algún arte del barco- a la que llamó



José López Navarrete,  
"Tiriri", a finales de los años 60.

"Juanillo". La cuestión es que el pájaro seguía al "Tiriri" allá donde éste iba, incluido los viajes a las áreas pesqueras, la más sonada, la del "Moro", zona geográfica que comprende la banda atlántica de Marruecos y el norte de las islas Canarias (Ferrer 1993).

Aquél pájaro, "Juanillo", comía junto a José, y en su mismo plato. Lo curioso era ver cómo el animal, cuando escuchaba a Milagros poner los platos, era el primero en acudir a la mesa. No se dejaba tocar por nadie excepto por José. Le seguía por el pasillo o la calle andando tras él, igual que un perrito. Muchas de las veces se posaba en los hombros del marino y, cuando alguien se acercaba, echaba a volar. Cuando el marino entraba en las tascas o bares, se quedaba fuera, sobre una cornisa, para seguirlo de nuevo a la salida.

Hay una historia real que trata de la relación entre el marino y el ave. El día 10 de mayo de 1969, el barco pesquero "José Miguel Perles" se hunde en las aguas de La Guera, en la Guinea Española. Durante algunos días los familiares no tienen claro qué ha ocurrido con la tripulación. Durante esos días la gaviota "Juanillo" apareció por los techos y el patio de la casa de José y Milagros. En cuanto la vio, Milagros supo que a su marido no le había ocurrido nada. Efectivamente, al poco tiempo se le comunicó la localización de su marido y, en pocos días, José estaba en su casa.

Desgraciadamente "Juanillo" murió atropellado por uno de los pocos vehículos que había en la ciudad. Le atropelló en una calle junto al muelle pesquero de entonces, cuando seguía al "Tiriri". En los años finales de su vida crió otro pájaro, en este caso un canario, al que llamó "El Cordobés".

Hay una extensa nota en la 4ª cartilla de la Ayudantía Militar de Marina, de Puerto de Santa María, del 24 de mayo de 1969, donde se hace constar que el titular de la libreta está en posesión del Título de 2º Mecánico Naval, que perdió en el naufragio del pesquero "José Miguel Perles", el 10 de mayo de 1969. Hoy sabemos que esto no fue así, pues el título en cuestión se puede ver en la **fotografía III**. Además, según se ha podido saber, el naufragio se produjo el 10 de abril, y no en mayo, como hemos podido ver en la documentación que nos ha facilitado gentilmente la Dirección General de la Marina Mercante. Documentación donde se incluyen copias de la baja del pesquero, de la instrucción militar y judicial, así como un telegrama y un oficio,

1. Tarjeta de asistencia sanitaria.

2. Pegatina del Instituto Social de la Marina adherida en el interior de la cartilla tercera.



y parte de los mensajes de la llamada de socorro del barco naufragado, de la que sólo se reproduce a continuación una parte muy breve:

**07.00H OÍMOS AL PESQUERO JOSÉ MIGUEL PERLES LANZANDO NUEVAMENTE LLAMADA SOCORRO ENLAZANDO SEGUIDAMENTE NOS INFORMA SE ENCUENTRA EMBARRANCADO EN SITUACIÓN 2051 NORTE APROXIMADAMENTE DOS MILLAS NORTE DE GUERA ENCONTRÁNDOSE TODOS LOS TRIPULANTES BIEN A BORDO PUNTO NO SE ATREVEN LANZAR BALSAS AL AGUA NI EL BOTE A CAUSA DEL MAL TIEMPO Y HABER MUCHOS RISCOS POR LA PROA...**

Por suerte en este caso no hubo mas daño que la pérdida del barco. Al parecer los hombres llegaron a tierra por sus propios medios. En pocos días estaba en casa José, aunque el descanso duró poco, ya que en el mes de mayo está de nuevo embarcado.

### **LA ÚLTIMA ANOTACIÓN EN SU CARTILLA**

Entre las anotaciones de las cartillas, encontramos también en la 4ª y última una referida a su "hospitalización el día 22 de agosto del año 1971 en El Aaiún, por un pinchazo en la mano". La tarjeta de asistencia sanitaria de la **fotografía IX**, fue la utilizada para la asistencia del pinchazo de un pez araña, en el entonces Sahara español. Pero sin duda la anotación más importante en la vida de José fue la del 3 de abril de 1974: En la 4ª cartilla consta cómo es desembarcado en Tarifa (Cádiz) por enfermedad. Ésta sería la última anotación, pues no volvería a embarcar. Una enfermedad que le duró hasta su fallecimiento, el 11 de enero de 1977. Casi tres años que pasó en tierra junto a su familia, el mayor periodo junto a ellos. Hoy sus cenizas descansan, junto a las de su esposa, en las aguas que tanto adoró: la Bahía de Cádiz.

Sin duda, son muchos más los datos que sobre este trabajador de la mar podemos contar aquí, y muchas las vivencias familiares, pero no es esa la finalidad de esta pequeña biografía, sino comprobar cómo se puede obtener una importante fuente de información, en este caso, gracias a la documentación recogida por el Instituto Social de la Marina y de la Marina Mercante, principalmente. ■

JUAN JOSÉ LÓPEZ AMADOR



1. El Puerto de Santa María, barcos en el muelle del río Guadalete, finales de los años 70.
2. Barco entrando en la Bahía de Cádiz en los años 80.
3. Año 2007. Día de la Virgen del Carmen en el río Guadalete.

### **BIBLIOGRAFÍA:**

FERRER ANDRADE, J. (1993): "Ala motorización de la flota pesquera" Revista Historia del Puerto, 11, pp. 53-75.

LÓPEZ AMADOR, J. J. y BUENO SERRANO P. (1995): "Un hueso de corvina, amuleto popular"; Rev. Mar, nº 332, 46-49. I.S.M. Madrid.

LÓPEZ AMADOR, J. J. (2003): "Un amuleto de posible origen protohistórico"; Revista de Historia El Puerto, nº 31, pp. 11-22.

LÓPEZ AMADOR, J. J.; y RUIZ GIL J. A. (2003): La ciudad de El Puerto de Santa María a través de la arqueología. Biblioteca de tema portuenses nº 18, Concejalía de Cultura, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, Cádiz.

LÓPEZ AMADOR, J. J. y RUIZ GIL, J. A. (2009): "Arqueología y Etnografía de los recursos marinos en El Puerto de Santa María (Cádiz)." Revista de Historia de El Puerto, (en prensa).

RUIZ MATA, D., RUIZ GIL, J. A. y LÓPEZ AMADOR J. J. (2006): "La pesca en época Prerromana en la Bahía de Cádiz"; En Historia de la pesca en el ámbito del Estrecho, Tomo I, pp. 269-337, Junta de Andalucía, Sevilla.

# PLÁSTICOS, la invasión silenciosa

**Dice el refranero que “nadie se acuerda de Santa Bárbara hasta que no truena”. Eso podría valer para la catástrofe que estos días se está produciendo en el golfo de México, con el vertido de unos cinco mil barriles diarios (alrededor de 800 toneladas) de petróleo desde el pozo accidentado. Ahora todos temen las consecuencias de la enésima catástrofe**

**petrolífera sobre la pesca, el turismo y el delicado ecosistema de estas costas, especialmente del de las marismas del Misisipí. Sin embargo, hay otras muchas veces que no truena. Este es el caso, por ejemplo, de la contaminación producida por el vertido de plásticos y residuos al mar. Los efectos, menos visibles, en su mayoría, tienen consecuencias devastadoras.**

**B**otellas, cajas de poreespán, jeringuillas, bastoncillos higiénicos, cajetillas de tabaco, sogas, redes, tapones, latas de refresco... No, no necesariamente tenemos que estar en un supermercado o un mercadillo para tener al alcance de la vista todos estos objetos y más.

Basta con que nos aproximemos a la playa y observemos los desechos que arroja -devuelve- el mar a la orilla. En un informe elaborado por Greenpeace (ver Mar, número 464, octubre 2007), se señalaba que a comienzos de la década de los 90, el 75% de los desperdicios depositados en las playas eran de plástico.

*Entre los restos de este albatros pueden observarse los objetos de plástico que había ingerido y que le causaron la muerte.*



Chris Jordan

Ésta, la de los plásticos, es una de las contaminaciones más nocivas que existen y de las más abundantes desde hace unos cincuenta años, aproximadamente. Incluso más nociva que la del petróleo, que con el tiempo se va degradando, mientras que los plásticos pueden mantenerse durante mucho tiempo sin apenas degradarse. Desde los ríos o desde los buques y barcos, o arrastrados por el viento llegan hasta el mar toneladas de restos que contaminan las aguas marinas del planeta. Una basura con un devastador efecto sobre la fauna y la flora marina, suponiendo un grave peligro para su biodiversidad.

Sólo procedente de lo que se arroja desde los barcos o de las artes de pesca que se pierden o se tiran al mar desde barcos pesqueros, llegan a las aguas marinas unos 6,5 millones de toneladas de plástico cada año. Y hay que tener en cuenta que esto es sólo el 20%, ya que el resto llega desde tierra firme. Ya en 2005, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), señalaba que había unas 13.000 partículas por kilómetro cuadrado -ya sea flotando o en el fondo del mar-, y que las zonas cercanas a las costas de Francia, España e Italia eran de las más contaminadas del planeta (con unos 1.935 fragmentos por kilómetro cuadrado), seguidas de las de Indonesia, Mar Caribe, Mar Celta, Mar del Norte...

### **CAPACIDAD MORTÍFERA**

Y la situación sigue empeorando con el paso de los años. Según se recoge en este trabajo de Greenpeace, "las investigaciones muestran, por ejemplo, que la cantidad de basura acumulada en la costa de Gran Bretaña se ha duplicado entre 1994 y 1998, y que se ha incrementado 100 veces en algunas partes del océano Antártico".

Datos recogidos de diferentes estudios ofrecen cifras de vértigo respecto al impacto de estos residuos. Se calcula en que más de 130.000 pequeños cetáceos (ballenas, delfines y marsopas...) quedan atrapados entre las redes cada año. Sólo en el mar de Bering, se estima que perecieron unas dos mil focas enredadas entre plásticos. Se han contabilizado hasta 31 especies de mamíferos marinos que han ingerido basura confundiéndola con alimento (en total se tienen datos de 267 especies las que se han visto afectadas por engullir estos residuos). En los osos marinos del Antártico, por ejemplo, se ha comprobado



**Científicos de la organización estadounidense Sea Education Association (SEA) han localizado, a 500 millas de la costa de Atlanta, un "continente" de desechos que se extiende a lo largo de unos 700.000 kilómetros cuadrado**

que el 4% de las muestras de heces analizadas contenía restos de plástico. El citado estudio señalaba que estos plásticos habían sido ingeridos por los osos al engullir a peces que, a su vez, habían comido esta basura.

Respecto a las tortugas, por citar otro ejemplo, un estudio efectuado entre 1998 y 2001 sobre ejemplares varados en las costas canarias, revelaba que el 24,78% murió enredado entre aparejos de pesca. Otro elemento de altísimo riesgo para las tortugas son las bolsas de plástico, a las que confunden con medusas, y que en la mayoría de los casos les acaban provocando la muerte por asfixia o por obstrucción del tracto digestivo. Al parecer, en esta especie se ven especialmente afectados los ejemplares jóvenes, en su etapa pelágica, que es cuando ingieren una mayor cantidad de basura marina.

En cuanto a las aves marinas, por citar algunos ejemplos, decir que también se ven perjudicadas, ya sea por acabar enmalladas o por ingerir pequeños trozos de plástico que flotan en las aguas y a los que confunden con comida. El fotógrafo Chris Jordan realizó un

reportaje fotográfico en septiembre de 2009 en el atolón de Midway, en el Pacífico Norte. En él se pueden ver los devastadores efectos sobre las crías de albatros, que son “alimentadas” por sus progenitores con restos de plástico. A causa de esta “dieta basura” mueren miles de pollos de albatros todos los años en las colonias de cría de Midway, como se destacaba en la web de Reservas Marinas del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, por inanición, intoxicación y obstrucciones intestinales. Las imágenes de este fotógrafo pueden ser observadas en [www.chrisjordan.com](http://www.chrisjordan.com).

## ZONAS MUERTAS

Antes se destacaba el caso de los osos que habían comido a peces que, a su vez, habían engullido trozos de plástico. Esta situación plantea otro problema y es el de ¿cómo puede afectar la ingestión de estos plásticos en los seres que luego se alimentan de ellos? Es decir, ¿cómo afecta esta situación en la cadena alimenticia, incluido el ser humano? Y

es que los productos químicos que contienen los plásticos pueden ser absorbidos por los animales que los engullen. Así, un estudio sobre grandes pardelas revelaba, en 2002, que los PCBs encontrados en los tejidos de esas aves provenían de residuos plásticos.

Desde estas páginas se ha hablado en diferentes ocasiones de los problemas de estos residuos así como de las redes que flotan a la deriva en el mar y siguen capturando especies que acaban pereciendo ahogadas en ellas. Sin embargo, en esta ocasión habría que destacar otra repercusión de estos residuos: Según las características de las corrientes marinas, se producen zonas donde se acumulan estos residuos, dando lugar a zonas en las que por llegarse a grandes densidades de residuos acaban convirtiéndose en lugares sin vida, en zonas muertas. El científico alemán Marcus Sommer denunciaba, el pasado mes de junio de 2009, que existen más de 150 zonas muertas en los océanos, pudiendo llegar algunas de ellas a cubrir áreas superiores a los 70.000 kilómetros cuadrados. La



sopa de plásticos que allí se produce provoca el desplazamiento de los animales y el traslado a zonas de las que no son nativos.

Los elementos más pesados acaban en el fondo del mar, dando lugar a enormes basureros. En este sentido cabe destacar el reciente descubrimiento realizado por los científicos de la organización estadounidense Sea Education Association (SEA). Han localizado, a 500 millas de la costa de Atlanta un “continente” de desechos que se extiende a lo largo de unos 700.000 kilómetros cuadrados (es decir, casi una vez y media la extensión de España). Por su amplitud, es comparable al Great Eastern Pacific Garbage Patch, en el Pacífico Este, descubierto en 1997. Estas grandes acumulaciones se producen al coincidir con zonas de bajas presiones, con vientos débiles y donde las corrientes giran en el sentido de las agujas del reloj. Los restos que hasta allí llegan no escapan nunca de ese círculo.

El basurero detectado frente a las costas de Atlanta tiene una densidad de 200.000 fragmentos de plástico por kilómetro cuadrado, flotando en su mayor parte entre dos aguas y hasta una profundidad de unos diez metros. Los científicos del SEA consideran que la basura proviene fundamentalmente de embarcaciones y de desechos de países ribereños del Atlántico. Además de que los efectos de estos residuos se han demostrado sobre más de 260 especies, estos científicos destacan, también, otro de los efectos nocivos de estos restos, y es el de servir de vehículo de introducción de especies no nativas en una determinada región. Es decir, que contribuyen a la invasión biológica, con un impacto que puede resultar devastador para el ecosistema implicado. Baste recordar en el Mediterráneo los efectos de algunas invasiones, como la de la *Caulerpa taxifolia*.

Se cree que existen otras tres acumulaciones de residuos plásticos como las citadas, al existir otros tres puntos donde se forman esos círculos gigantes en los que confluyen varias corrientes marinas: una en el Pacífico Sur; otra en el Océano Índico; y una más en el Atlántico.

Limpiar esas zonas no parece viable. Sus consecuencias, además del estético, son notables. La solución: No ensuciar y que se fabriquen plásticos biodegradables. Para este verano, los científicos de la SEA tratarán de establecer los límites orientales del basurero hallado frente a las costas de Atlanta. Según



## ***Un estudio sobre grandes pardelas revelaba, en 2002, que los PCBs encontrados en los tejidos de esas aves provenían de residuos plásticos***

señalan, “cuantos más datos existan sobre este basurero, más importante será la toma de conciencia sobre el asunto”.

En definitiva, una vez más el impacto de las actividades humanas son las que están poniendo en peligro la supervivencia de los océanos y, por ende, de los seres que habitan en ellos. Y si ellos están en peligro o en franca regresión, también estarán en peligro los millones de personas que dependen para su supervivencia y, muchos más, de los que dependen como fuente casi exclusiva de alimentación.

Mientras tanto, las miradas siguen puestas en las emanaciones de crudo desde el pozo ubicado frente a las costas de Luisiana. El último desastre, por el momento. Sin embargo, nada apunta a posibles rectificaciones. En el Mediterráneo, por ejemplo, como denuncia Oceana, España, Italia, Egipto, Túnez, Libia, Malta y Croacia también pretenden abrir nuevos pozos petrolíferos. Italia ya tiene 66 y pretende disponer de otros 24 más, algunos sobre montañas submarinas y otros ecosistemas de alto valor ecológico. En cuanto a España, se han autorizado investigaciones frente a las aguas de Málaga, Asturias y Canarias, y están pendientes las solicitudes para las costas valencianas, granadinas y almerienses. Por el contrario, señala esta organización ecologista, los Gobiernos siguen sin apoyar decididamente las energías renovables. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

## Ataque al Consello Regulador Mexillón de Galicia

**La división del sector mejillonero gallego ha propiciado la paulatina caída del precio de este molusco y el constante aumento de molusco importado de Chile y otros países productores enlatado con el sello de Galicia. En la guerra planteada por grandes empresas productoras —algunas quizá de capital gallego— afincadas en Latinoamérica contra la denominación de origen protegido que pretenden el sector mejillonero, las conserveras han obtenido recientemente dos victorias: la publicación de una auditoria que genera dudas sobre las finanzas del Consejo Regulador del Mejillón de Galicia (CRMG) y la anulación del Tribunal Superior de Justicia Gallego de la orden de la anterior Consellería de Pesca que aprobaba el reglamento del organismo regulador.**

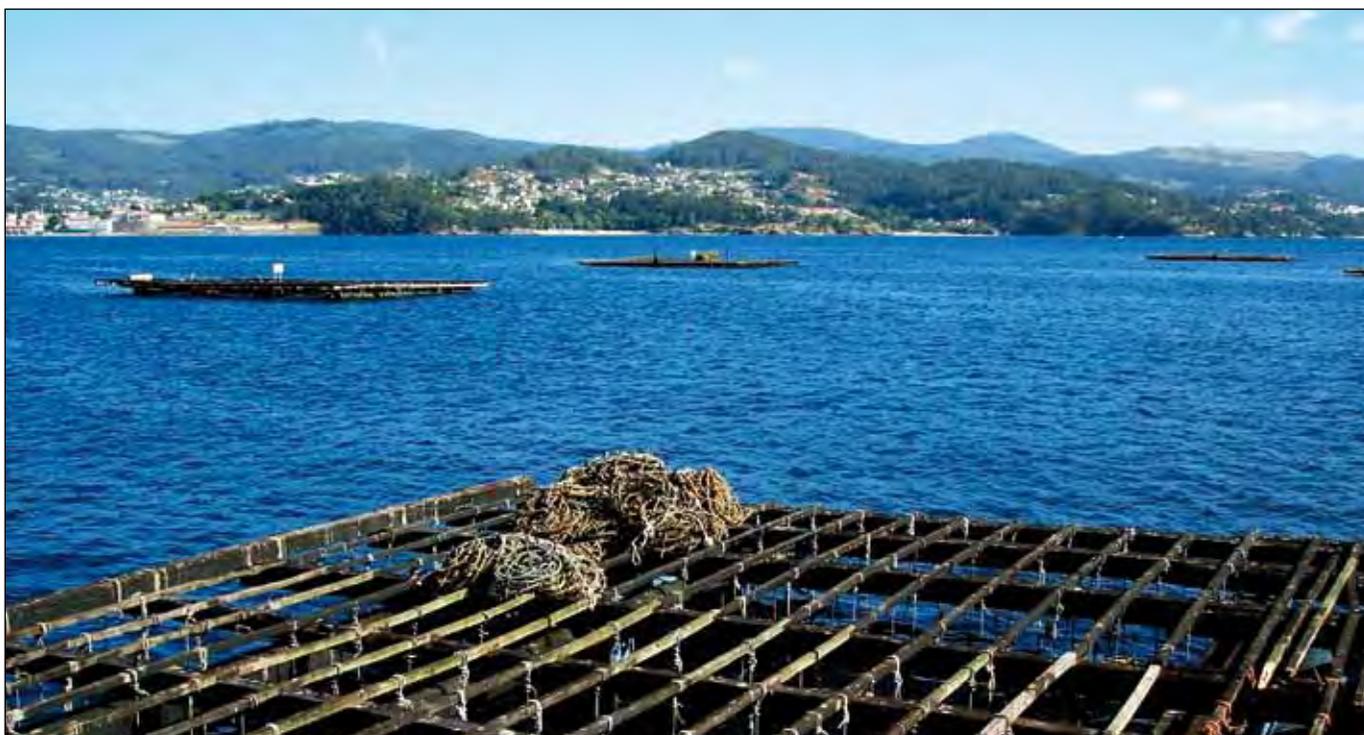
El sector mejillonero gallego, verdadero motor económico de numerosas localidades costeras, ha tenido desde sus inicios una relación difícil con la industria transformadora ya que los objetivos de ambas partes son opuestos. El sector, que cuenta a más de 3.300 bateas registradas y emplea entorno a 10.500 personas, une a su atomización el enfrentamiento que se escenificó en los puertos el verano de 2008 cuando miembros de las asociaciones de bateeiros que formaron la ya desaparecida Pladimega crearon

momentos de mucha tensión para presionar a los asociados en Arousa Norte y Virgen del Rosario por no haberse unido a la plataforma.

Por su parte, la industria transformadora se ha beneficiado de la atomización y enfrentamiento de los productores para mantener el precio del producto bajo y ha intentado parar el registro de denominación del mejillón de Galicia interponiendo demandas en diversas instancias.

Ahora, tras haberse conocido a principios de mayo el contenido de la auditoria encargada por la Xunta

de Galicia a la firma SACE sobre las cuentas del CRMG que muestra el mal estado financiero del organismo, vuelve a aparecer el conflicto que ha estado latente tras el acuerdo alcanzado entre los conserveros y cocederos de mejillón con los productores durante el otoño de 2008 después de tres meses de inactividad en las bateas. La reacción inmediata de Francisco Alcalde, presidente de este organismo dependiente de la Administración regional, fue reunirse con los mejilloneros arosanos para asegurar que las cuentas están claras y saneadas





y señalar al director general de Competencia e Innovación Tecnológica de la Consellería do Mar, Juan Maneiro, como responsable del encargo de la auditoría. Desde el CRMG se ha pedido, tanto el presidente de la Xunta como a la responsable de Pesca, el cese de Maneiro. Además, durante las jornadas informativas, por enésima vez, se ha pedido la unión del sector para afrontar los problemas derivados de la campaña de desprestigio que acosa al Consejo Regulador.

### **LA SENTENCIA**

Pocas fechas después, el Tribunal Superior de Justicia de Galicia (TSXG con sus siglas en gallego) ha declarado nula la orden publicada por el anterior departamento de Pesca, encabezado por Carmen Gallego, que aprobó el reglamento del Consejo Regulador. El tribunal razona su decisión sobre la demanda interpuesta por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas (Anfaco) en que en su momento no se permitió a los conserveros a presentar alegaciones a la orden. Esta resolución del tribunal, aunque no anula este marchamo de calidad del sector mejillonero ya que la protección de esta denominación de origen fue aprobada Unión Europea — una instancia superior — a finales de 2006, es otra andanada a la maltrecha situación de este subsector acuícola.

Para Juan Manuel Vieites, secretario general de Anfaco, la resolución

del tribunal manifiesta que en su día el Consejo Regulador no tuvo en cuenta ninguna de las propuestas presentadas por las empresas conserveras y espera que esta anulación permita a al sector conservero tomar decisiones en paridad con los productores. Vieites mantiene la postura de las empresas conserveras: contar con el mejillón de Galicia pero sin cercenar la libertad de aquellas empresas que quieran traerlo de otras zonas. Los empresarios mantienen su idea de que la denominación de origen protegido (DOP) no añade mayor valor al producto y tratan de incriminar la balanza hacia la identificación geográfica protegida (IGP).

En el consejo regulador no se entiende la anulación puesto que tanto en el proceso seguido en el ámbito regional como en el comunitario hubo períodos de exposición pública para que las partes implicadas pudieran presentar las alegaciones en contra y siguen apostando por la DOP que es, como subraya el presidente del consejo, Francisco Alcalde, es el máximo reconocimiento que da la UE a sus productos.

Así las cosas, los productores del molusco tendrán que analizar la mejor forma de afrontar el proceso de desprestigio contra el Consello Regulador para imponer la identificación geográfica protegida (IGP) ya que sería el golpe de gracia a la economía de la ría aurosana. ■

## BREVES

### • La veda de la merluza, en abril y mayo

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía en Málaga han analizado los efectos de la veda de la merluza sobre los rendimientos de las pesquerías en el norte del mar de Alborán según la época del año. El estudio llevado a cabo por Manuel Mendoza, Teresa García y Jorge Baro, en el que se analiza el esfuerzo pesquero desde 2001 hasta 2008 en diez puertos andaluces, concluyó que los rendimientos más altos de capturas se obtuvieron cuando la veda se realizó los meses de abril y mayo. Unos resultados muy similares se produjeron cuando la veda se efectuó en abril y octubre. Sin embargo, cuando las vedas se realizaron en mayo y junio o en mayo y octubre, los rendimientos sobre el rendimiento pesquero fueron negativos.

### • Ecuador pone límites a la pesca de arrastre

El Instituto Nacional de Recursos Pesqueros y la Dirección General de Recursos Acuáticos de Ecuador ratificaron la prohibición para practicar la pesca de arrastre dentro de las 8 millas náuticas desde la línea de costa, espacio en el que sólo estarán autorizados a faenar los pescadores artesanales. El importante paso dado por Ecuador para proteger este sensible y rico ecosistema fue realizado con anterioridad por Venezuela.

### • Euskadi y la inspección de los productos pesqueros

El Gobierno Vasco intensifica la inspección de la comercialización de la pesca coincidiendo con la temporada de pesca de la anchoa. Durante la misma, se controlará la "trazabilidad y etiquetado" de los productos pesqueros, así como el cumplimiento de las tallas mínimas. No sólo se comprobará que el producto



...

está etiquetado sino que los datos que contenga se ajusten a la realidad en cuanto a su procedencia.

#### • **Prosigue la construcción de los buques del IEO**

Tras la liquidación del astillero MCÍes, adjudicatario de la construcción de los buques Ramón Margalef y Angeles Alvariño del Instituto Español de Oceanografía (IEO), el Consejo de Ministros ha resuelto ofrecer el contrato al segundo de los astilleros que se presentó a la licitación.

Con esta decisión, cumpliendo con la normativa legal, se pretende garantizar los intereses de la ciencia oceanográfica española y de la promoción de Vigo como polo oceanográfico europeo y evitar la repercusión nacional e internacional de la no entrega del Ramón Margalef, en el que el IEO ya ha desembolsado 19 millones de euros.

#### • **Protocolo al Convenio HNS**

La OMI ha adoptado por unanimidad un Protocolo al Convenio sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (HNS), que facilitará la adopción de soluciones para que el Convenio sea ratificado por más Estados en el futuro.

El Protocolo incluye, entre otras medidas, una simplificación de las aportaciones al Fondo HNS, en el que sólo contribuirán los receptores de sustancias nocivas a granel. En compensación, se introduce un aumento del 15% de los niveles de limitación a los propietarios de los buques.

El Protocolo entrará en vigor 18 meses después de que lo hayan ratificado 12 Estados, de los que 4 deben poseer una flota que suponga un tonelaje superior a 2 millones de GT, entre otras condiciones.

GALICIA

## El cerco de Portosín denuncia por enésima vez la “pesca” con dinamita

*La utilización de dinamita para “pescar” sardina por parte de reducido número de pescadores sin escrúpulos en la zona comprendida entre Corrubedo y Finiserra ha vuelto este año, como los años pasados por las mismas fechas. Y, con las explosiones, vuelven las denuncias y el envío de escritos a las autoridades, y, con las denuncias, vuelven las promesas de Pesca de incrementar las medidas de vigilancia para erradicar estas prácticas minoritarias que dejan sin vida la zona y sin pescado para los pescadores que actúan legalmente.*



Un año más los armadores de la flota del cerco de Portosín hablan de un tema recurrente: del uso de dinamita para “pescar” sardina y el sonido de las explosiones en la zona. Las detonaciones han sido escuchadas por diversos barcos durante las primeras semanas de mayo en la ría de Muros-Noia y en la de Corrubedo.

Con el sonido de las detonaciones vuelven —como si de una letanía se tratara— las advertencias enviadas a través del canal 9 de los barcos de cerco a las embarcaciones infractoras; vuelven las denuncias a la Guardia Civil de la zona y las reclamaciones a la Consellería do Mar para que se tomen medidas tajantes para erradicar este tipo de prácticas que no sólo afecta a las sardinas y al placton con que se alimentan, sino también a los huevos y larvas si las detonaciones se producen

en época de puesta; y, vuelve el enfado de la mayoría de los armadores de cerco que escuchan como unos pocos pescadores sin escrúpulos ponen en riesgo este importante banco de sardinas que supone una fuente de ingresos determinante para la zona.

De acuerdo con los profesionales de Portosín siempre son las mismas embarcaciones y en la misma época del año. Estos mismos profesionales señalan que los infractores proceden de Vigo, Redondela y Camariñas. Ahora se espera que se intensifique la vigilancia en la zona —como ha ocurrido en otras zonas del litoral gallego— para terminar con estas prácticas delictivas que, a pesar de la condena de cuatro marineros de Camariñas a cuatro años de prisión por uso de explosivos en la pesca hace pocos meses, sigue dejándose oír por estas fechas en aguas gallegas. ■

## Bueu apuesta por la eficiencia energética

**La iniciativa Enerpesca de la Cofradía de Pescadores de San Martiño de Bueu, Pontevedra, que pretende el ahorro y la eficiencia energética en el sector pesquero artesanal contará con una contribución del 84 por ciento del presupuesto total al haber sido seleccionada por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) en su convocatoria de subvenciones para proyectos destinados al desarrollo tecnológico pesquero y acuícola. La cofradía aspira a reducir más de un 25 por ciento en un período de dos años su actual consumo eléctrico y aumentar la producción de energía fotovoltaica.**



El secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fraguero participó junto al patrón mayor, José Manuel Rosas Otero en la presentación del proyecto en Bueu. Fraguero subrayó que ha sido la única iniciativa seleccionada a nivel estatal y lo puso como ejemplo para el sector pesquero artesanal. Por su parte Rosas explicó que el proyecto se cuenta con dos partes diferenciadas. La primera tiene por objeto reducir el consumo y mejorar el uso de la energía a bordo de las embarcaciones. La segunda se centra en la construcción de un barco que sea lo más ecológico y eficiente posible. Para ello técnicos de una consultora especializada analizarán en la localidad las características de la flota—consumo medio, maniobras que necesitan más consumo, etc. Tras el estudio, los técnicos elaborarán un manual de buenas prácticas para que armadores y marineros puedan incrementar la eficiencia energética.

El objetivo no es otro que incorporar a la pesca artesanal criterios de sostenibilidad energética, medioambiental y económica para lo que se realizarán jornadas y seminarios de formación para el sector.

Este proyecto de la cofradía de Bueu, que cuenta con una masa social de 250 afiliados, de los que 150 son armadores, y una flota de 130 embarcaciones, que en un 90 por ciento tienen menos de 12 metros de eslora, se enmarca junto a otras iniciativas innovadoras como la marca de calidad “Polbo das rías” con la que se identifica el pulpo capturado por esta flota de bajura para mejorar el precio en primera venta o el aprovechamiento de subproductos de la pesca y gestión integral de la pesquería del percebe. Estas iniciativas ponen de relieve el interés por la sostenibilidad para asegurarse el futuro de la pesca en una localidad en la que cerca de un tercio se dedica directa o indirectamente a la pesca. ■

### • Se recuperan las descargas de pesca fresca

El tráfico de pescado fresco llegado a los puertos españoles durante el primer trimestre se situó en poco más de 55 mil toneladas de pescado, que significan un descenso del 5 por ciento respecto del mismo período de 2009. Las descargas han experimentado un incremento según avanza el año; así, se ha pasado de las poco más de 13 mil toneladas de enero a las 19,4 mil de febrero. Marzo se cerró con un total de casi 23 mil toneladas que suponen un incremento del 18% respecto al mes anterior.

El puerto de Vigo es el líder en cuanto a descargas en marzo con más de 6 mil toneladas, seguido de A Coruña con 4,6 mil toneladas, Pasajes con 2,3 mil toneladas, Santander con casi 2,2 mil toneladas y Avilés con una cifra similar al puerto cántabro. Ceuta, por su parte, lidera los puertos que han visto reducido el volumen de sus descargas de pesca fresca (-72 por ciento respecto del mismo período en 2009).

### • Recuperación de áreas marisqueras

La Consellería do Mar de Galicia repar tirará 11 millones de euros entre las cofradías de la comunidad que presenten planes para regenerar alguna de las áreas marisqueras improductivas. De acuerdo con los técnicos, hay cerca de una docena de zonas que, mediante un proceso de recuperación, podrían criar almejas, berberechos u otros bivalvos. Ahora son las cofradías, las organizaciones de productores (OO.PP.) o las cooperativas del mar las que tendrán que presentar planes de regeneración. De esta forma, desde la administración regional se pretende financiar proyectos viables que creen empleo y para ello cuentan con incrementar el número de permisos de explotación para mariscar en las zonas que se regeneren.

**SANIDAD MARÍTIMA****EL MAREO A BORDO**

***La inmensa mayoría de navegantes han sentido alguna vez a bordo en sus propias carnes, y en las ajenas, la sensación de incomodidad y aturdimiento que causa el movimiento del barco, que en ocasiones llega a ser temporalmente invalidante para cualquier actividad.***

Esta sensación, universalmente conocida como mareo, se llama técnicamente “cinetosis”, porque el trastorno ocurre debido a los viajes, por mar, aire, tren, coche, o el movimiento producido por los movimientos de las atracciones de feria. También hay descritos casos de cinetosis por montar a lomos de animales, como caballos, mulas, burros, y muy especialmente camellos, por aquel vaivén que tienen estos últimos.

Nadie está libre de sufrir mareo a bordo; existen susceptibilidades individuales, y muchos navegantes se aclimatan al movimiento del barco, en plazos más o menos alargados en el tiempo, pero esta aclimatación puede desaparecer tras periodos de estancia en tierra, o incluso tras periodos de calma en la mar.

Igualmente, un navegante aclimatado en un barco puede marearse al cambiar a otro barco, que se mueve de forma distinta al suyo. Excepcionalmente se dan casos de personas que abandonan la navegación porque nunca llegan a aclimatarse, aunque seguramente se deba a que sus plazos de aclimatación sean más largos de lo normal.

**CAUSAS DEL MAREO A BORDO**

El mareo no es ninguna enfermedad, sino el resultado de informaciones contradictorias que llegan al cerebro cuando el cuerpo está siendo movido sin hacerlo por voluntad propia.

Tenemos consciencia de la posición debido a la información que nos llega de tres tipos de receptores: somáticos (repartidos por el cuerpo), visuales (ojos) y vestibulares (del oído interno, sentido del equilibrio).

Si nosotros permanecemos quietos, pero nuestro entorno se mueve, como ocurre a bordo, que el barco sube y baja, se inclina y retorna, y nuestro punto de apoyo queda inestable, y además, el horizonte altera su ángulo, los mensajes que llegan al cerebro se interpretan de manera no habitual y turban a quién se encuentra en esta situación.

Merece especial mención el movimiento de subida y bajada del barco, que en casos de mala mar llega a hacer despegar los pies del

suelo, incluso despegar al marino de la cama y elevarle en los movimientos de ascenso. A las sensaciones de aplastamiento sobre la cubierta y despegue de la misma, se añade la más desagradable de revolvérsele a uno el estómago, las náuseas y el progreso inevitable hacia el vómito. Tras el vómito suele acontecer un período de mejoría relativa, pero en menos de una hora existirá jugo gástrico y bolo alimenticio procedente del intestino delgado que pasa al estómago y reaparecerán las náuseas. Esto explica los vómitos verdosos o amarillentos por la presencia de bilis en estómago.

Todo el proceso se ve influenciado por la situación de ansiedad que causa el propio mareo que añade al cuadro un cortejo de origen nervioso con acaloramiento, sudoración fría, posible claustrofobia, hipersensibilidad a olores (muy frecuente a gasoil y los escapes de las chimeneas), hipersalivación y progreso al vómito y en definitiva a la situación descrita al comienzo.

Aunque es normal que todos nos mareemos, existen componentes personales, como susceptibilidades individuales que hacen que unas personas se adapten mejor o peor al mareo del mar. Unos siguen mentalmente los movimientos, como anticipándose a ellos, y logran la calma a corto plazo (con el tiempo se consigue prever los movimientos); otros parecen como mas reacios al mareo, y con marejada aguantan bien, pero se marean con mar gruesa, aunque también se aclimatarán. Raras excepciones son las de aquéllos que han tenido que abandonar la navegación por causa del mareo.

Curiosamente, los niños pequeños no suelen marearse, porque su sistema del equilibrio no está desarrollado por completo y son más resistentes. Cuando alcanzan la madurez auditiva si se marean.

**RECOMENDACIONES PARA NO PASARLO TAN MAL SI NOS MAREAMOS**

Los consejos citados a continuación son orientativos y su utilidad depende del tipo de persona, ya que influye mucho la sugestión y el fenómeno de adaptación.

a) PREVENCIÓN ANTES DEL EMBARQUE:

- Evitar ingestas de alcohol las horas previas a embarcar,
- Evitar ingesta excesiva de estimulantes (café, té, otros).
- Descansar adecuadamente la noche previa al embarque.

b) PREVENCIÓN A BORDO:

- En puerto o cerca de la costa: situarse en los sitios de menor movimiento: cuanto más al centro del barco estemos menos amplios serán los movimientos.
- Tras soltar cabos: situarse, si es posible y el estado de la mar lo permite, en zonas donde nos de la brisa marina, permite estar algo frescos y podemos ver el exterior. Si lo anterior no es posible, colocarse cerca de algún portillo, en la parte central del barco o efectuar cortas salidas a cubierta. Cuidado con apoyarse en la borda e ir mirando el paso del agua o la espuma que hace la proa al romper la mar, que es una postura muy cómoda, pero fijar la vista en el agua que pasa hacia popa a la velocidad del barco puede aumentar la sensación de mareo.
- Con el barco avante claro: evitar mantener la vista fija en lugares próximos, como la espuma pasando al lado del barco. Mucho cuidado con la lectura. Si tiene vistas al exterior, mirar objetos fijos lejanos puede aliviar un poco (línea del horizonte, las nubes). Si ya empieza a aparecer el mareo, tratar de realizar alguna ocupación que requiera distracción con atención dispersa, como ordenar algo, efectuar paseos cortos, aunque frecuentemente estas actividades empeoren el mareo al principio.

No es conveniente tomar comidas abundantes, pero sí es adecuado ingerir alimentos ligeros, para tener algo en el estómago, que facilitan el vómito si se produce. Si se presentan vómitos es fundamental beber líquidos para reponer las pérdidas que causan.

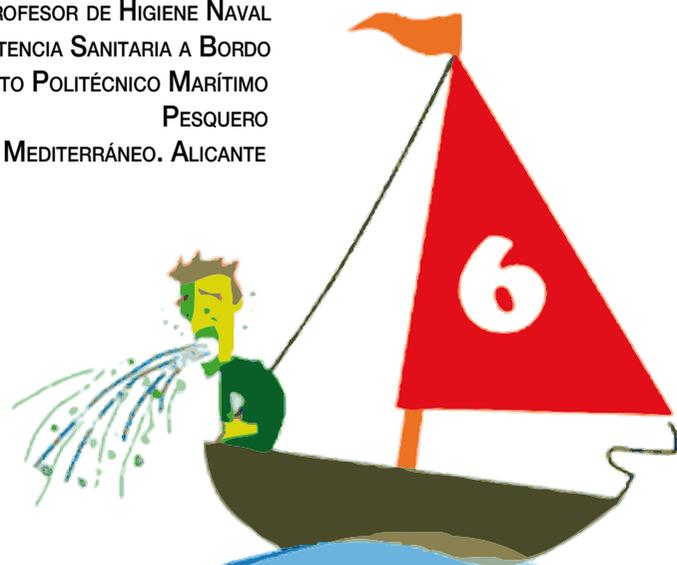
Cuando llegan los vómitos se debe buscar un lugar a bordo donde se pueda vomitar sin riesgo de caída, ya que el propio esfuerzo del vómito causa inestabilidad añadida al movimiento del barco. Además, instintivamente tendemos a vomitar hacia el mar y sacamos el cuerpo por fuera de la borda, y cuando el balance viene a esa banda nos empuja y nos podemos caer al agua.

El vómito, aparte de provocado por las señales nerviosas llegadas al cerebro, se estimula por la agitación del contenido del estómago. Puede ser de alivio el rodearse el vientre con una faja, apretarse un poco el cinturón, o puntualmente sujetárselo con las manos.

Además de los remedios naturales existen unos medicamentos conocidos como anticinetóticos que se han descrito útiles en el mareo por movimiento. Se presentan en pastillas, chicles o parches y el fármaco más utilizado es el dimenhidrinato. Estos productos son preventivos y poco eficaces si ya nos hemos mareado, así que hay que tomarlos desde al menos un par horas antes de la salida del barco o del inicio del movimiento, no cuando comienzan los síntomas, ya que será demasiado tarde. En cualquier caso habrá que leer las indicaciones del medicamento y seguir sus instrucciones. Son productos que tienen efecto secundario de producir sueño, por lo que en algunos casos se añade cafeína al medicamento a fin de contrarrestar el efecto sueño. No deben tomarse en caso de embarazo.

Existen remedios herbarios como el jengibre así como pulseras antimareo o la acupuntura que ayudan a disminuir las posibilidades de marearse. ■

**JOSÉ MANUEL MUÑOZ VÁZQUEZ**  
**MÉDICO PROFESOR DE HIGIENE NAVAL**  
**Y ASISTENCIA SANITARIA A BORDO**  
**INSTITUTO POLITÉCNICO MARÍTIMO**  
**PESQUERO**  
**DEL MEDITERRÁNEO. ALICANTE**



## CERTAMEN LITERARIO “SANTOÑA...LA MAR”

El Ayuntamiento de Santoña convoca la XV edición del certamen de relato corto “Santoña ... la mar”. Se trata de un concurso literario de textos breves – con una extensión máxima de 20 folios (32 líneas por folio) a una cara, en letra tipo Times New Roman, tamaño 12 – que versen sobre temas marinos.

Cada participante podrá presentar por sextuplicado (cosido o encuadernado y con título) hasta un máximo de tres trabajos que habrán de estar en sobre cerrado y sin firmar. En otro sobre deberán figurar los datos del participante.

El plazo de presentación de las obras terminará el 30 de junio a las 14:00 y deberán entregarse en el Registro General de Entrada del Ayuntamiento de Santoña (Parque de Manzanedo s/n, 39740 Santoña) haciendo constar en el sobre el nombre del certamen.

El jurado podrá conceder un primer premio, indivisible, de 4000 euros y publicación del relato y hasta un máximo de dos accésit, premiados con la publicación de los textos, pudiéndose incluir en la edición otros relatos que, aún no habiendo sido premiados en el concurso, sí tengan una calidad meritoria.

Quienes deseen más información pueden dirigirse a la comisión de Cultura y Nuevas tecnologías del Ayuntamiento de Santoña. Tfno 942 628 590 o en el fax 942 671 397

## ADIÓS A CONCHA

Concha Hernández Carazo ha fallecido después de luchar varios años contra la enfermedad, se ha ido sin ruido y con una gran entereza, con la dignidad con que afrontaba su quehacer profesional y los reveses de la vida. Toda la familia del Instituto Social de la Marina lamenta la pérdida de Concha, que dedicó una buena parte de su vida a trabajar con nosotros, siempre preocupada y ocupada por todo lo relacionado con el mar y su gente.

En la revista MAR Concha desempeñó todo tipo de tareas, con la misma profesionalidad resolvía mes a mes los problemas que se planteaban en la mesa de redacción que era la primera en estar dispuesta a desplazarse al lugar de la noticia. Los lectores de MAR disfrutaron durante muchos años de sus informaciones que reflejaban un conocimiento profundo del sector. Cuando se vio obligada a abandonar el trabajo dejó un enorme vacío en la revista, en el Instituto Social de la Marina y entre todas las personas del Ministerio de Trabajo que la conocimos y tuvimos el placer de compartir trabajo con ella.

En el recuerdo de todos nosotros queda su persona y su obra.

## CAMPAÑA DEL FROM CON LOS PARADORES

El FROM está llevando a cabo una campaña para incrementar el consumo de pescado en la dieta infantil e instaurar las cuatro raciones semanales recomendadas por los expertos en nutrición. La campaña incluye acciones directas para hacer llegar este mensaje a todas las partes implicadas en la alimentación de los niños y adolescentes.

En este sentido, ha llegado a un acuerdo con Paradores por el que las familias que acudan a cualquiera de estos hoteles, a comer o a cenar, durante los viernes, sábados y domingos de abril a junio recibirán, como obsequio para sus hijos, un aperitivo de pescado y un kit Pezquegenio.

Se pretende así mejorar la imagen que los niños tienen del pescado ya que, con una atractiva presentación, crecen las posibilidades de que les guste este alimento y se animen a consumirlo más.



## MARKUS GONZÁLEZ NUEVO DIRECTOR GENERAL DE INMIGRACIÓN

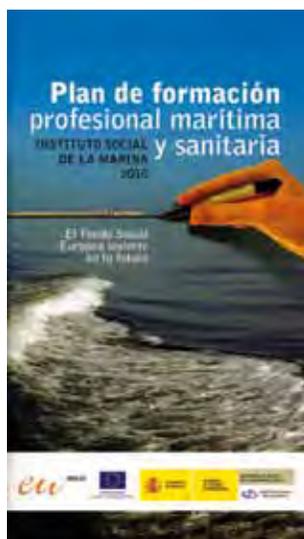
En presencia del ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, tomó posesión el nuevo director general de Inmigración Markus González Beilfuss.

Markus González Beilfuss, nacido en 1969, es doctor en Derecho por la Universidad Autónoma de Barcelona y letrado del Tribunal Constitucional desde el año 2005. Su carrera

profesional ha sido muy intensa. Ha ejercido como profesor titular de la Universidad de Derecho Constitucional, Derecho Procesal Constitucional y Derecho Público de Cataluña de la Universidad de Barcelona y como consultor de Derecho Constitucional de la Universitat Oberta de Catalunya y docente en Derecho Constitucional.

El nuevo director general de Inmigración es autor de diversos trabajos y publicaciones relacionados tanto con los Derechos Humanos, como sobre el fenómeno de la inmigración. Entre ellos cabe citar “El principio de proporcionalidad en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional” y “Tribunal Constitucional y reparación de la discriminación normativa”.

Markus González es también autor de tesis doctorales en las universidades de Göttingen (Alemania), Pisa (Italia) y en los tribunales constitucionales de Austria y Portugal.



## PLAN DE FORMACIÓN DEL ISM

El Instituto Social de la Marina ha editado “EL Plan de Formación Profesional Marítima y Sanitaria 2010” que, al igual que en ejercicios anteriores, está cofinanciado por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo Plurirregional “Adaptabilidad y Empleo” para el periodo de 2007 al 2013. Con el objetivo de continuar respondiendo a las necesidades de formación de los profesionales del sector y contribuir e elevar su nivel de cualificación y competencia profesional, se han incorporado importantes modificaciones, tanto cualitativas como cuantitativas, en relación con el plan del año anterior.

# Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



UNIÓN  
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



MINISTERIO  
DE TRABAJO  
E INMIGRACIÓN

INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

# redtrabaj@

EL TRABAJO ESTÁ EN LA RED

[www.redtrabaja.es](http://www.redtrabaja.es), la nueva web de los Servicios Públicos de Empleo de España



La nueva web [www.redtrabaja.es](http://www.redtrabaja.es) permite el **encuentro directo en Internet** de quienes ofrecen y demandan trabajo y, por primera vez, el reconocimiento en Internet de la prestación por desempleo.