

Mar



Nº 460
Mayo 2007

“Amárrate a la vida”

Campaña del ISM para
las gentes del mar

**Nueva patronal
pesquera**

**Bruselas busca
un mayor control
de la pesca**

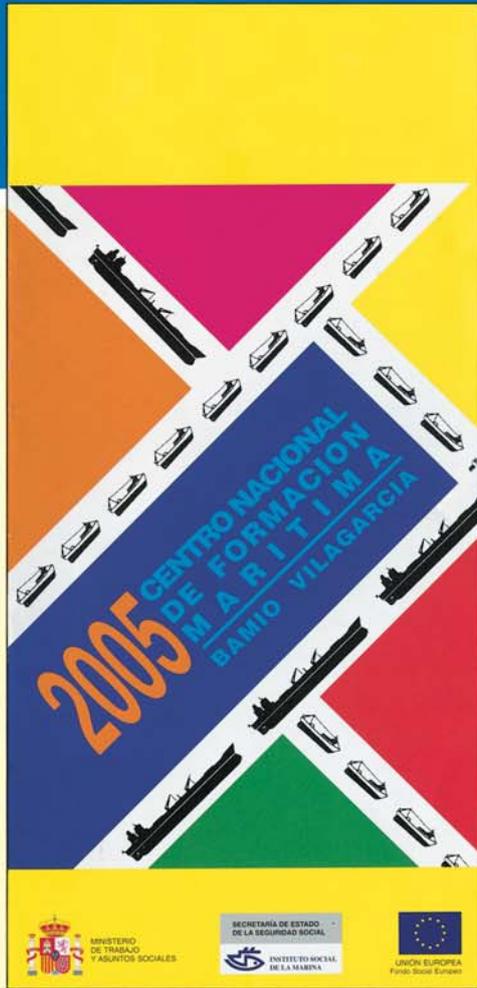
Plantea medidas para evitar los
descartes y aumentar la inspección

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*

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



La Política Agrícola Común desarrollada en el seno comunitario desde los años sesenta, tenía como principal objetivo en su momento lograr un mayor autoabastecimiento de productos agrarios para evitar la dependencia exterior. Gracias a la importante política de ayudas directas o indirectas, cuando la UE era cosa de media docena de países, la PAC fue muriendo de su propio éxito al generar montañas de excedentes que se debían eliminar con el dinero comunitario.

La Política Pesquera Común fue muy posterior, pero se puede decir que la misma sigue todavía sin ver el camino claro y, sobre todo, sin los logros que se buscaban. A varias décadas desde su constitución, sus resultados se pueden medir más por fracasos que por éxitos, con caladeros cada año más deteriorados, con ajustes permanentes de flotas, pero sin que se hayan visto soluciones a viejos problemas que siguen hoy como en el pasado.

Las autoridades comunitarias siguen en la mesa con los debates sobre las salidas para evitar la sangría de los descartes en la

pesca que supone un grave deterioro para los caladeros al equivaler los mismos una media superior al 20% de las capturas.

Bruselas se ha hartado de hacer informes sobre la política de controles al sector de la pesca, sobre el cumplimiento de las medidas dispuestas en los reglamentos comunitarios y hoy es el día que vuelve a plantear la necesidad de definir, como punto de partida, los mecanismos que debe desarrollar cada país para que los resultados sean más uniformes de lo que son en la actualidad.

Los caladeros comunitarios, con tanta PPC que no se ha aplicado como dios manda, andan a la deriva, aunque se ha puesto de manifiesto en los últimos años que, si realmente funcionaran y se cumplieran los mecanismos de recuperación y controles, el mar ofrece excelentes posibilidades de recuperación. Como andan

también según las primeras impresiones de los algunos armadores españoles en aguas de Marruecos, los caladeros en ese país donde desde hace casi ocho años no operaba la flota española. Esquilmar los mares es una política que no tiene color ni banderas.

En lo que afecta al sector de la pesca, una buena noticia debe ser la constitución de una nueva patronal entre las tres organizaciones de armadores que operan fundamentalmente en la altura y la gran altura, aunque también tienen presencia en la bajura. Sólo se trata de unos 1.400 barcos en manos de los armadores de la nueva patronal, pero suponen el grueso del potencial de la flota y las capturas. Es un proceso que ha estado impulsado desde la Administración para superar viejos reinos de taifas y lograr una nueva organización que puede y debe suponer ventajas para todos.

En el ISM, a punto de las celebración de los 25 años de servicio del Esperanza del Mar, se ha puesto en marcha una nueva campaña llamando a la responsabilidad de los marineros sobre la necesidad de trabajar con seguridad en el mar. "Amárrate a la vida" es el slogan. Un toque de atención para evitar miles de accidentes en la actividad cotidiana, aunque no sean mortales. En Trabajo, sigue el desarrollo de disposiciones claves de esta legislatura para mejorar el Estado del bienestar con leyes como las de igualdad y dependencia. Dos leyes que justificarían una legislación. ■

Pesca legal y segura



LA ÚLTIMA OLA

Autor: Edgardo Mackay. **Edita:** Noray

Un buque, el cañonero de la marina estadounidense, USS Wateree, y su joven oficial de navegación, el teniente William C. Buchanan, son los protagonistas de “La última ola”, novela histórica del escritor chileno Edgardo Mackay. A través de sus páginas, el lector será testigo del bombardeo de la ciudad chilena de Valparaíso, del combate de Callao del 2 de mayo, culminando con el cataclismo que asoló a la entonces peruana ciudad de Arica, en agosto de 1868.

El autor centra su narración entre el término de la Guerra de Secesión y mediados de 1868, en las costas del océano Pacífico sudamericano, a través de las aventuras y desventuras de este joven teniente y el buque en donde presta servicio. Así pues, el hecho narrado incumbe a tres países –Perú, Chile y España– y del que poco se conoce por parte del público español e hispanoamericano de nuestros días.

Edgardo Mackay siempre estuvo ligado al mar. Hijo de un oficial de la Marina chilena y de una profesora y poetisa de origen escocés aunque nacida en Argentina, trabajó en la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A., siendo representante de dicha empresa en los Esta-

dos Unidos de Norteamérica. En la actualidad trabaja en una agencia naviera con sede en Santiago.

“La última ola”, publicada por la editorial Noray en su colección Narrativa Marítima, puede adquirirse en librerías o en la página web de la propia editorial, www.noray.es, al precio de 16,90 euros. ■



en este número

Nº 460 - MAYO 2007

Editor:

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

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Concha
Hernández Carazo y Ana Díaz.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora.

Para entrar en contacto con el ISM:

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, 8.
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/ Churrucá, 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.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Imprime: GRAFOFFSET, S.L.

C/. Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-07-001-4

MAR no se hace responsable de las opi-
niones vertidas en los artículos y entre-
vistas publicados. Sólo se considerarán
opiniones de MAR aquellas que vayan
suscritas por su director o aparezcan en
forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcial-
mente los trabajos publicados en MAR,
citando la procedencia y solicitando la
autorización de la revista.



28

NUEVA PATRONAL PESQUERA. Tres organizaciones de armadores se unen en una Confederación

6

CAMPAÑA DEL ISM. El Instituto Social de la Marina pone en marcha una campaña de seguridad para las gentes del mar

14

MÁS CONTROLES PARA LA PESCA. Bruselas se plantea nuevas medidas para evitar los descartes en la pesca y mejorar las inspecciones

- 6 Campaña del ISM "Amárrate a la vida"
- 10 Cursos de formación en Bamio
- 14 Bruselas busca soluciones a los descartes
- 18 La política comunitaria de inspecciones
- 24 Evolución de las flotas en la UE
- 28 Nueva patronal en la pesca
- 30 El seguro marítimo
- 36 Buque nodriza para el Gran Sol
- 40 Amenazas para la foca monje
- 44 Historia de la pesca en América
- 52 Evolución de los contratos fijos
- 55 La SS aumenta las reservas
- 56 La Ley de Igualdad
- 58 Baremos de Dependencia
- 60 Microcréditos para jóvenes
- 62 Balnearios para mayores
- 64 Las autopistas del mar
- 68 Astilleros a tope
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Campaña del ISM
para evitar
accidentes



“AMARRA TU VIDA”



Tras el “transporte”, el sector marítimo pesquero es el que registra mayor número de accidentes laborales. El Gobierno, consciente de esta problemática, implicó a tres ministerios, Fomento, Trabajo y Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación, para que elaboraran un plan con el fin de mejorar la seguridad de los buques pesqueros y, contribuir de esta manera, a la prevención de accidentes.

Mejorar la seguridad de los buques pesqueros es uno de los principales objetivos de la campaña

Al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales le correspondió liderar el Grupo de Trabajo denominado “Campañas y Prevención”, que se está llevando a cabo a través del Instituto Social de la Marina (ISM).

Este plan tiene una doble vertiente. Por una parte se ha realizado una serie de inspecciones y, por otra, se ha puesto en marcha una campaña de sensibilización sobre prevención de riesgos laborales orientada a profesionales del sector marítimo pesquero.



Campaña de Sensibilización de Prevención de Riesgos

infobus

OBJETIVOS

- Informar a los trabajadores del Instituto Social de la Marina de los riesgos asociados en su campo laboral y sensibilizar sobre la necesidad de utilizar los medios de seguridad necesarios para el correcto desarrollo de la actividad.
- Informar de los recursos sanitarios de que dispone el Instituto Social de la Marina, así como de la línea PRE/046/0004.

ACCIONES

- Visualización CD/VÍDEO didáctico e interactivo (a suministrar por el Cliente).
- Información a través de Internet.
- Entrega folletos explicativos (a suministrar por el Cliente).
- Complementación encuesta voluntaria.

CARACTERÍSTICAS

- Campaña móvil de Sensibilización sobre Prevención de Riesgos Laborales.
- Actividad asociada con Sala de Vídeos e Interactivo, con Ordenadores conectados a Internet vía satélite.

IMPACTO DIRECTO/INDIRECTO/AÑO

90.000 personas - 1.000.000 personas.

Embarcaciones y Personal
Madrid/Infobus
002 21 02 21

ciento) y 9 mayores de 24 metros (20 por ciento). Por material de construcción, 18 son de fibra (40 por ciento), 14 de madera (31 por ciento) y 13 de acero (29 por ciento).

Con el fin de continuar trabajando para elevar el nivel de seguridad, salud y condiciones de vida y trabajo a bordo, durante este año se ha puesto en marcha un nuevo plan de inspecciones a buques pesqueros, del que forman parte un inspector de Trabajo, un inspector de Buques y un médico de Sanidad Marítima, con el apoyo del Servicio Marítimo de la Guardia Civil que llevarán a cabo durante todo el 2007 inspecciones a 500 buques pesqueros.

Este objetivo de inspecciones previstas se distribuirá por comunidades autónomas proporcionalmente al número de buques con que cuentan en el Censo Operativo de la Flota Pesquera. Como mínimo un 60 por ciento de estas inspecciones tendrán lugar en la mar.

Según el Plan elaborado por el ISM esta serie de actuaciones tienen vocación de continuidad por lo que, con los resultados de las inspecciones realizadas este año, se redefinirán los objetivos para el 2008.

Los ministerios de Fomento, Trabajo y Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación trabajan de manera coordinada

CAMPAÑA DE INSPECCIÓN

Hasta la fecha se han realizado 45 inspecciones de salud, seguridad y condiciones de vida y trabajo a bordo, 21 de ellas en la mar y 24 en puerto. Los equipos de inspección están integrados por un inspector de Buques, un inspector de Trabajo y un médico de Sanidad Marítima, que han contado con el apoyo del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Los buques inspeccionados han sido: 16 arrastreros (el 35 por ciento sobre el total), 14 cerqueros (31 por ciento), 9 de artes menores (20 por ciento), 3 palangreros (7 por ciento) y 3 boniteros (7 por ciento). Por tamaño se han inspeccionado 14 embarcaciones de menos de 15 metros de eslora (31 por ciento), 22 entre 15 y 24 metros (49 por



El ISM lidera el grupo de trabajo encargado de elaborar las campañas divulgativas y de prevención



AMARRA TU VIDA

"Amarra tu vida". Este es el lema elegido para llevar a cabo durante el presente año una campaña de sensibilización sobre prevención de riesgos laborales orientada a profesionales del sector marítimo pesquero. La campaña contará con charlas de concienciación y con tres autocares, en los que profesionales del sector desarrollarán en su interior sesiones de información y proyecciones audiovisuales. Estos autobuses recorrerán los puertos pesqueros durante seis meses, dando charlas sobre prevención de riesgos laborales en la mar y proyectando un DVD con situaciones de riesgos reales. La parte delantera de cada autobús dispone de 16 puestos de trabajo equipados con ordenadores y, la parte posterior, estará acondicionada con sala de video y proyección.



OBJETIVOS

Los principales objetivos de la campaña son la mejora de la protección social y laboral de los trabajadores del mar y de sus familias, fomentado una cultura preventiva; promover comportamientos y actitudes positivas y favorables en materia preventiva; informar acerca de las actividades sanitarias preventivas de las que se disponen y promover la importancia de la formación en prevención de riesgos laborales tales como la identificación de riesgos y medidas preventivas, protección colectiva e individual, normativa, señalización y formación sanitaria, entre otras.

La programación de las sesiones didácticas cuenta con actividades formativas a través de la proyección de un DVD de presentación con elementos que hacen referencia a la Seguridad y Salud Laboral; talleres formativos dirigidos a los trabajadores y sus fami-





La inspección de buques pesqueros y el desarrollo de una campaña sobre prevención de riesgos laborales, principales actuaciones del ISM

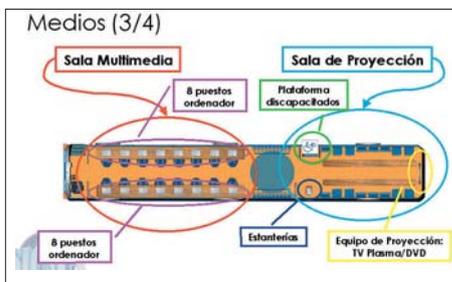
lias mediante la presentación y manejo del Programa Multimedia Interactivo. Dichos talleres están monitorizados y guiados por un técnico. También se realiza un cuestionario con el fin de medir la sensibilidad en materia de Seguridad y Salud Laboral en cada zona geográfica y realizar un informe mensual y el correspondiente informe final en base al análisis cuantitativos de los datos globales de la campaña.

En soporte digital se pueden contemplar cómo modificar los hábitos de conducta, conocer las causas que originan accidentes de trabajo, detectar los riesgos y evaluarlos, actuar sobre ellos con los medios adecuados y prevenir la aparición de enfermedades provocadas por el trabajo. También incluye información sobre el diseño y estabilidad de las embarcaciones, seguridad pasiva y personal y emergencias.

La campaña se realizará en 104 municipios de toda la geografía española, distribuidos por las zonas Norte, Sur y Levante.

CAMPAÑA NACIONAL

Además de esta campaña específica en el sector marítimo pesquero, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, presentó al Consejo de Ministros los pormenores de una campaña de publicidad de ámbito estatal, cuyo objetivo es promover el desarrollo de una cultura y conducta preventiva



frente a las causas más importantes de los accidentes de trabajo graves y mortales.

La campaña se realizará en el cuarto trimestre de este año y tiene como finalidad sensibilizar a la sociedad, a través de los medios de comunicación, sobre la prevención de los riesgos que causan los accidentes como mecanismos para la reducción de la siniestralidad. Los destinatarios son principalmente empresarios y trabajadores, aunque se pretende que llegue a todos los ciudadanos.

Los medios en los que se desarrollará son principalmente en televisión y a través de cuñas de radio y mensajes en prensa escrita y carteles. El periodo de ejecución será el cuarto trimestre de este año y se estima que el coste alcance los 4 millones de euros. ■





Seminarios internacionales sobre EL CONVENIO DE LA OIT y PESCA ARTESANAL

El Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio (Pontevedra), perteneciente al Instituto Social de la Marina, ha sido escenario de dos seminarios internacionales. Uno giró en torno al nuevo convenio internacional de la OIT sobre el Trabajo en el Sector Pesquero y el otro denominado Organización de la Pesca Artesanal.

CONVENIO DE LA OIT

Este curso se desarrolló en el marco del Programa de Actividades para los Trabajadores (ACTRAV), organizado conjuntamente por el Centro Internacional de Turín de la OIT, la Federación Internacional del Transporte (ITF) y el Instituto Social de la Marina. En el seminario participaron veinte sindicalistas de quince países de América Latina, seleccionados por la ITF. El curso estuvo patrocinado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

“Es muy importante para sindicatos y em-





presarios que la actividad marítimo-pesquera se desarrolle bajo el mandato de la OIT. Y quiero trasladar a los participantes mis mejores deseos para que los trabajos se desarrollen en el marco para la adopción del nuevo Convenio Internacional". En estos términos se expresó, en el acto de clausura, Pilar López-Rioboo, directora general del ISM. Por su parte Juan Hunt, director de la Oficina de la OIT en España tuvo palabras

de agradecimiento a la labor desarrollada por el director provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez.

Durante las jornadas se analizó el nuevo convenio internacional de la OIT para el sector pesquero que contó con un amplio respaldo de los agentes sociales y los gobiernos. Dicho convenio, establece un conjunto de normas mínimas que regulan la realidad socio-laboral en el sector de la pesca. Las experiencias españolas en el sector y las de los países participantes fueron los ejes centrales del seminario. Las propuestas del nuevo convenio ya se encuentran recogidas en nuestra legislación. También se destacó la importancia de contar con un instrumento jurídico, de aplicación internacional, que regule el sector laboral de la pesca. En opinión de los ponentes y participantes en el curso, este fin merece los esfuerzos necesarios, de debate y cisiones mutuas, en la búsqueda de la síntesis de las posiciones de todas las partes.

Entre las conclusiones que los participantes trasladaron a los organizadores de las jornadas, cabe destacar, entre otras, las siguientes:

- La importancia que supone contar con sistemas de protección social.

Sindicalistas de 15 países de América Latina analizan el Convenio Internacional de la OIT para el sector pesquero





El seminario sobre Pesca Artesanal ha contado con la participación de representantes de Argelia, Túnez, Marruecos y Mauritania

- La necesidad de llevar a cabo inspecciones y fiscalización que garanticen la plena aplicación del convenio internacional.
- Lograr la imprescindible unidad de acción de las organizaciones sindicales, concretando los objetivos planteados.
- Situar la negociación en un contexto que permita la aprobación de un convenio que goce de un amplio consenso y sea ratificado por los agentes sociales y los gobiernos.
- Evitar la falta de consenso que se detecta en algunos casos, produciendo distorsiones en el mercado en perjuicio de los trabajadores.
- La importancia que supone el tripartismo (sindicatos, empresarios y gobiernos) en

las negociaciones de los convenios de la OIT.

PESCA ARTESANAL

Desarrollo y gestión de la pesca artesanal, redes de comercialización y manipulación de productos, protección social de los trabajadores y convenios internacionales relacionados con la seguridad, fueron los temas abordados en el Seminario Avanzado sobre Organización de la Pesca Artesanal, en el que participaron profesionales de administraciones públicas de ámbito nacional y regional, así como representantes de asociaciones directamente relacionadas con el sector pesquero procedentes de Argelia, Marruecos, Mauritania y Túnez.

El seminario se celebró en el Centro Na-



cional de Formación Marítima en Bamio (Vilagarcía de Arousa-Pontevedra). En el acto de clausura la directora general del Instituto Social de la Marina (ISM), Pilar López-Rioboo agradeció la colaboración de todos los docentes y alumnos que participaron en el seminario y puso de manifiesto su deseo de que los trabajos realizados y las experiencias aportadas sirvan para llevar a cabo una gestión sostenible de los recursos pesqueros, su distribución y comercialización, en beneficio de las comunidades dependientes de dichos recursos.

El seminario fue organizado por el ISM en colaboración con la Agencia Internacional de Cooperación Internacional (AECI), en el marco del Programa Nauta, destinado a coordinar entre las administraciones públicas y el sector privado un desarrollo sostenible en el sector pesquero en África.

Durante la primera semana del Seminario los participantes abordaron temas relacionados con la salud y protección de los trabajadores y, en la segunda, las redes comercializadoras, control de capturas, redes sanitarias y mercados europeos.

Los alumnos participaron de manera activa durante todas las jornadas, tanto en las clases como en los diferentes talleres de trabajo intercambiando las distintas realidades de la pesca artesanal en sus países de origen comparándolo con la experiencia española. También los alumnos realizaron prácticas con visitas a lonjas.

En el acto de clausura, junto a la responsable del ISM, Pilar López-Rioboo, intervino la subdirectora general de la AECI quien resaltó los objetivos del Programa Nauta así como la necesidad de dar continuidad a las actividades emprendidas en los países de origen. ■





Bruselas abre un debate sobre los

DESCARTES

Una parte muy importante de los peces que se capturan en todas las latitudes son devueltos muertos al mar. No hay cifras oficiales sobre el porcentaje de este tipo de capturas, aunque desde diferentes organismos científicos internacionales se estima que el volumen de esas pesquerías pueden ir desde una media del 20% hasta casi el 90% para determinados caladeros y especies.

En la actualidad, según caladeros y tipos de pesca, suponen desde un 20% hasta un 90% de las capturas

rente a este problema que perjudica al conjunto de la actividad de la pesca, se han celebrado muchos debates en todos los foros de cara a su erradicación. Sin embargo, los descartes se mantienen como una cruda realidad, mientras desde todos los rincones surgen voces en demanda de pesquerías responsables que respeten la sostenibilidad de los caladeros. En unos casos, por tratarse de especies no contempladas en las posibilidades pesca autorizadas o por superar los límites de capturas accesorias o accidentales; en otros, por tratarse de especies poco rentables económicamente de cara a los mercados o por ser capturas hechas en un momento de excedentes en los mercados; el hecho es que los descartes son una realidad grave para el sector de la pesca, sin que hasta la fecha hayan funcionado las medidas adoptadas para su erradicación.

A la vista de esta situación, desde los or-



ganismos comunitarios se ha puesto en marcha un debate encaminado a la aplicación de nuevas medidas para evitar la reducción de las capturas accesorias, así como sobre la eliminación de los descartes en el conjunto de las pesquerías comunitarias y muy especialmente en aquellas que suelen arrojar los mayores niveles de este tipo de capturas como es la pesca de arrastre. En principio, las medidas estudiadas, van desde los cambios en los sistemas de capturas, tipos de artes hasta los controles en los desembarcos para que solamente se pesque todo aquello que se pueda comercializar.

Los planteamientos comunitarios en relación con este problema es que los debates se puedan realizar a lo largo de este año para su aplicación en 2008.

Para el comisario de Pesca comunitario Joe Borg, se trata de una actividad que supone un derroche de recursos marinos en un momento cuando por otra parte las autoridades y el propio sector están tratando de buscar medidas para desarrollar unas pesquerías responsables. Desde esta perspectiva, los descartes no tienen ninguna justificación económica, ecológica o ética, supone

una práctica de despilfarro que se debe poner fin cuanto antes.

Desde la experiencia de la Comisión, las actuaciones desarrolladas hasta la fecha en los años precedentes basadas en las mejoras o cambios en los artes de pesca, dimensión de mallas dispositivos acústicos, tipos de redes etc... no han dado todos los resultados esperados, aunque en algunos casos tuvieron un balance positivo. Sin embargo, no se considera prioritario seguir en esa dirección en cuanto supondría añadir una mayor complejidad a la ejecución de la política pesquera común.

Para los responsables comunitarios, por el contrario, se debería ir a un sistema de ordenación basado por el contrario, no en medidas preventivas, sino en resultados, definiendo los mismos en términos de capturas accesorias aceptables máximas, junto con la obligación de desembarcar todos los peces pescados. Con estos criterios, los responsables comunitarios estiman que los pescadores tendrían unos mayores estímulos para que ellos mismos pongan sobre la mesa unas soluciones técnicas no aportadas hasta la fecha. Entre algunas de esas medidas

Una política de cambio sería endurecer los tipos de artes para que fueran más selectivos y evitar pescas no deseadas



La medida más dura sería computar los descartes como parte de las cuotas totales de pesca asignadas a una flota

que circulan por Bruselas, se halla la posibilidad de relacionar los TACs y las cuotas con las pesquerías que se descartan.

En Bruselas preocupa el avance de los descartes y las capturas no deseadas como una amenaza directa contra la sostenibilidad de los caladeros. El descarte afecta por un lado al conjunto de poblaciones jóvenes que no tienen las tallas mínimas lo que supone impedir la recuperación de las poblaciones. Pero, los mismos afectan igualmente a unidades adultas cuando se producen las capturas de varias especies y hay solamente cuota para una de ellas. Finalmente, el descarte guarda relación con la situación de los mercados y el valor comercial en cada momento de una especie, por lo que no vale llenar la bodega de la misma si no ofrece rentabilidad para el barco.

La actual política de pesca, por los tipos de artes utilizados, afecta igualmente a la supervivencia de otras especies marinas co-

mo las aves, tortugas o diferentes mamíferos, lo que supone poner en peligro la biodiversidad en los mares. Todo ello pone de manifiesto la necesidad de poner orden en una actividad con un impacto negativo, tanto en términos económicos, como para la sostenibilidad del medio marino.

Según los datos contenidos en un informe de FAO, solamente en el Atlántico norte, los descartes se estimaban en 1.332.000 toneladas cada año lo que venía a suponer el 13% de todas las capturas. En el Mar del Norte, el volumen de los descartes se cifraba entre 500.000 y 800.000 toneladas. Al oeste de Irlanda y Escocia, el volumen de los descartes se estimaba entre el 31% y el 90% de todas las capturas en función de los tipos de flotas y especies capturadas. Los descartes son inferiores en el Mediterráneo y en el Mar Negro, donde los mismos se cifran en el 4,9% de las capturas, porcentaje que baja a solamente el 1,4% en el Báltico.

Por parte del Instituto de Investigación Económica Agrícola de La Haya se han llevado igualmente a cabo algunos estudios parciales sobre el volumen de los descartes en algunas pesquerías comunitarias. Según esos datos, la actividad de la pesca holandesa en el arrastre hizo descartes en 1998 por un volumen de especies comerciales valoradas en 160 millones de euros, lo que suponía nada menos que el 7605 del valor de todos los desembarques de esa pesquería en el mismo ejercicio. Según el mismo estudio, los arrastreros británicos que faenan en el Mar del Norte en 1999 descartaron eglefino, merlán y bacalao por un importe de 75 millones de euros, el 42% de todos los desembarques. Finalmente, en lo que afecta a la cigala, la pesquería francesa descartó entre el 20% y el 45% de todas las capturas por un valor casi equivalente al 100% del importe de los desembarques anuales.

Según estimaciones llevadas a cabo por FAO en 2005, el porcentaje mundial de los descartes se situaría en una media del 8% del volumen total de las capturas, aunque los mismos pueden ir desde el 3,7% en las pesquerías locales más artesanales hasta el 52% en la actividad de los grandes arrastreros para peces de aleta demersales y camarones.

Por parte del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, CIEM, se llevó a cabo un estudio centrado muy especialmente en aguas comunitarias. Del mismo se concluyó que los descartes son bajos en el Mediterráneo y en el Mar Negro con una media del 4,9%, frente a unos descartes del 13% en el Atlántico nororiental

MORTALIDAD, CUOTAS Y DESEMBARQUES.

Antes de poner en marcha el debate en el seno comunitario para la probable aplicación de nuevas medidas en 2008, los responsables comunitarios en materia de pesca ya han puesto sobre la mesa las primeras reflexiones a partir de las cuales se pretenden cambios profundos en la regulación de este problema.

En principio se pretende establecer una definición lo más exacta posible sobre este problema. Para FAO se entienden por descartes los peces y demás organismos que puedan quedar accidentalmente atrapados en los artes de pesca y que a continuación se vuelven tirar al mar. Esta definición supone incluir en los descartes, tanto a la especies marinas objeto de explotación comercial, como a otros animales capturados de forma accidental.

La casi totalidad de los descartes son animales que no logran sobrevivir a la captura, por lo que se trata de una actividad que supone la muerte de millones de unidades, socavando los caladeros sin dejar beneficio alguno para esas flotas. Para los responsables de pesca comunitarios, la principal razón de los descartes, al margen de cuestiones como los artes, se halla en la excesiva presión de los caladeros que acaba con la capturas de las poblaciones jóvenes, aunque en otros muchos casos, los descartes afectan a las especies de menor valor comercial o que no se incluyan en las cuotas asignadas.

De acuerdo con ese diagnóstico, una de las primeras medidas que se podrían adoptar para evitar el actual problema de los descartes, sería reducir la presión sobre determinados caladeros. Otras medidas posibles serían el cierre temporal de algunas pesquerías, el fomento de artes selectivos o la prohibición de usar otros, una mayor flexibilidad a la hora de computar las cuotas, la imposición de tasas por determinados descartes con la introducción de ajustes en los TACs. En este debate sobre ideas para solventar este problema, igualmente se plantea la posibilidad de prohibir los descartes y establecer unos niveles más adecuados de capturas accesorias. En esa misma línea, pero dando un paso más, se contempla como salida la inclusión de los descartes en los TACs establecidos, aunque ello implicaría la necesidad de tener que volver a definir los TACs. El hecho de que esos peces no pudieran devolverse a la mar, supondría su traslado a puerto y la necesidad de buscar salidas para ese pescado que podría ir desde el consumo humano directo, hasta su transformación



en harinas o aceites. Un mecanismo en esa dirección supondría también unos mayores costes en todo el proceso desde la actividad de la flota hasta los trabajos de comercialización y transformación, sobre todo para la flota no artesanal.

El debate sólo acaba de comenzar. Pero, lo indudable es que se quiere encontrar una salida en los próximos meses para evitar un despilfarro de pescado en un momento de creciente escasez. ■

VIDAL MATÉ



CONTROL DE LA PESCA,

asignatura pendiente

La inspección en el sector de la pesca constituye uno de los viejos caballos de batalla, tanto de la Administración comunitaria como en cada uno de los países miembros de cara al cumplimiento de las directrices de la Política Pesquera Común.

Conocer cómo se aplican en cada país los mecanismos de control sobre la misma, es igualmente uno de los objetivos de los responsables comunitarios ante las graves deficiencias que se ponen de manifiesto a la hora de ver los informes que elaboran los Estados miembros.

Según un reciente informe elaborado por la Comisión y remitido al Consejo y al Parlamento sobre el control en la aplicación de la política pesquera por parte de los países miembros, para el desarrollo del mismo, los servicios comunitarios han encontrado importantes dificultades. Ello ha sido consecuencia de la no existencia de un modelo normalizado de informe en cada uno de los países y, sobre todo, por la falta de una definición común de inspección de actividades pesqueras que permitan disponer de estadísticas comparables. Bruselas, en este informe, no hace un análisis sobre el grado de cumplimiento en cada país de la política de pesca, sino un llamamiento para que se



pongan en marcha los mecanismos necesarios de cara a que al menos sean fiables y que se pueda llevar a cabo correctamente la política de control.

De acuerdo con este objetivo, Bruselas se plantea la necesidad de una mejora en la comunicación de las infracciones graves, así como en la posibilidad de elaborar una lista de los elementos imprescindibles que debe constar una inspección con un modelo normalizado para la confección de los informes. Para ello, se ha puesto en marcha una consulta a los países miembros con el objetivo de llegar a un acuerdo antes de que finalice este año sobre ese futuro modelo.

Para mejorar la ejecución y el cumplimien-



Bruselas reconoce que los sistemas de control en cada Estado miembro adolecen de muchos defectos de forma

to de las obligaciones en materia de inspección y control del cumplimiento de la política de pesca, desde la Comisión se han planteado una serie de prioridades a corto plazo. Bruselas se propone garantizar la utilización plena de todos los actuales instrumentos de regulación como podría ser la recepción de los documentos básicos de registro de capturas, los controles cruzados sobre pesquerías o sobre el transporte. La Comisión defiende la necesidad de asignar recursos humanos más cualificados para el control de la pesca y el reforzamiento de la cooperación y coordinación entre los países

miembros, así como en cada uno de los Estados a todos los niveles. Se considera importante que exista un método sistemático de formación de inspectores para que haya una uniformidad de criterios a la hora de llevar a cabo las inspecciones y los controles. En materia de sanciones, se propone una mejora en los sistemas para adaptar mejor los mismos al tipo y la gravedad de las infracciones. En esa misma línea se contempla igualmente la necesidad de aplicar sanciones más disuasorias, llegando a privar a los infractores de todos los beneficios económicos que puedan resultar de las infracciones. En medios comunitarios, además de las inspecciones en las capturas, preocupan los desembarques, sobre todo de los barcos que faenen en aguas no comunitarias. Para este segmento de actividad se proponen una consolidación de los medios. En lo que afecta a los controles de las capturas, Bruselas propone utilizar cuanto antes las nuevas tecnologías para mejorar los flujos de información a partir de un cuaderno diario de pesca electrónica. Este es un viejo objetivo comunitario para el que España logró un aplazamiento de cara a dar más tiempo al sector en adecuación a esa normativa.

Para el cumplimiento de este conjunto de medidas, Bruselas ha depositado sus espe-



ranzas en el trabajo que pueda desarrollar la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca.

EVALUACIÓN Y CONTROLES

De acuerdo con la reglamentación comunitaria de 2002, la Comisión tiene la obligación de elaborar cada tres años un informe de evaluación sobre los mecanismos de control y la aplicación de las normas de la Política Pesquera Común por cada uno de los países miembros. El último informe está referido a las actividades entre 2003 y 2005 de acuerdo con unos programas de inspección que están dirigidos fundamentalmente a las poblaciones sobre la que hay programas o medidas de recuperación o gestión como serían el bacalao, la merluza, el atún rojo, especies pelágicas o el fletán negro, así como para el análisis de cuestiones horizontales como el seguimiento vía satélite de la actividad de las flotas, las actividades de las flotas de terceros países y los sistemas de comercialización en los puestos y mercados comunitarios.

En el conjunto de la Política Pesquera Común, las actuaciones llevadas a cabo afectaron a las siguientes especies o caladeros:

- **Plan de recuperación del bacalao del Mar del Norte y en las aguas occidentales.** En 2004, todos los países afectados habían implantado un sistema administrativo sobre limitación del esfuerzo pesquero con unas disposiciones mucho más avanzadas en lo que afecta a la asignación de derechos que a las medidas de control sobre los desembarques en los puertos. Las inspecciones llevadas a cabo pusieron de manifiesto, entre otras cosas la ausencia de una estrategia para garantizar

Aboga por establecer una definición común sobre inspección de actividades pesqueras para disponer de estadísticas comparables



el cumplimiento de la limitación del esfuerzo pesquero. Según los datos manejados por la Comisión, no se utilizó eficazmente la información procedente del sistema de localización de buques para comparar la misma con las notificaciones previas de los desembarques y los datos reflejados en los cuadernos de pesca. Tampoco se comprobaron las normas aplicables a las capturas accesorias y los Estados miembros no aplicaron correctamente el margen reducido de tolerancia del 8% a las estimaciones de capturas que constaban en el cuaderno diario de pesca.

La conclusión de la Comisión es que este plan se aplicó de tal forma que ocasionada la mínima perturbación a la actividad pesquera. Su repercusión se vio igualmente limitada por la ausencia de fiabilidad en los datos sobre capturas pro los errores en las declaraciones.

- **Plan de recuperación de la población septentrional de merluza.**

En relación con las medidas de control, la mayor parte de los países ya han implantado los sistemas relativos a los puertos designados y a la notificación previa a los desembarques. A pesar de ello, algunos países tuvieron dificultades para aplicar el margen de tolerancia reducido para estimar las capturas señaladas en el cuaderno diario de pesca.

En lo que afecta al registro de capturas, los datos en poder de la Comisión ponen de manifiesto la inexistencia de informaciones fiables para saber el volumen de capturas en cuanto, en muchos casos, las mismas se desembarcan en un país y se transportaban a otro sin saber el volumen de las mismas. La no existencia tampoco de controles cruzados hace prácticamente imposible determinar cifras sobre registros.

En cuanto a las medidas técnicas, la Comisión ha constatado finalmente que no se han llevado los controles necesarios tanto en mar como en los puertos, donde las capturas de unidades con talla inferior a la mínima sigue constituyendo un grave problema.

La conclusión de la Comisión en esta pesquería es que por falta de coordinación en el transporte internacional y un registro de capturas deficiente con desembarque de peces por debajo del tamaño mínimo reglamentario, supusieron una reducción en la eficacia del programa para la recuperación de la población de merluza en esos caladeros.

- **Plan de recuperación de la cigala y de la población meridional de la merluza.**

Afectó directamente a España y Portugal. Su aplicación se inició en 2005 y por ese motivo, la Comisión reconoce que es pronto para hacer una evaluación profunda sobre sus efectos. De entrada se advierte que en el caso de



España, el número de días de pesca establecido fue igual al que había con la disposición anterior. Según las estimaciones de la Comisión, los países afectados tuvieron dificultades para aplicar el margen reducido de tolerancia en las estimaciones de capturas indicadas en el cuaderno de pesca. En el caso de Portugal, se introdujo con éxito el permiso especial por el que las capturas se deben pesar antes de su transporte. Sobre el registro de capturas, se indica que la insuficiencia de las inspecciones y de los controles cruzados pusieron en entredicho la fiabilidad de los datos.

La conclusión de la Comisión es que se trata de un programa con un efecto muy limitado ya que solamente se aplicó al 25% de los 11.000 barcos que se dedican a la captura de esa especie. Se reconoce la falta de recursos humanos para el programa de inspección y la falta de eficacia del mismo pero el desembarque de unidades por debajo de las tallas reglamentarias.

● **Control del bacalao en el Mar Báltico.**

Los informes manejados revelan la existencia de graves deficiencias en las declaraciones de capturas. Para los inspectores comunitarios, las capturas no declaradas en los cuadernos de pesa se situarían en el 23%, mientras por las medidas observadas en los países miembros, ese porcentaje oscilaría entre un

La Comisión estima que las sanciones no son disuasorias para los infractores. En 2004 supusieron el 0,2% del valor de la pesca desembarcada

8% y el 49%. Esta situación sería consecuencia de los sistemas de desembarque y comercialización que se desarrolla en los puertos de los países afectados donde no existen los controles mínimos y donde la pesca pasa del barco a su comercialización de forma inmediata. La Comisión se lamenta de la no aplicación de sanciones, lo que se traduce en la escasa o nula eficacia de las tareas de inspección.

La conclusión sobre esta pesquería es que hay una casi total ausencia de controles con declaraciones de capturas muy inferiores a las reales lo que repercute en la falta de credibilidad del programa y a la nula eficacia de las tareas de inspección.

● **Redes de arrastre en el Mar Báltico.**

Según los informes comunitarios, el sistema de redes de arrastre con el dispositivo de escape tipo Bacoma ha sido un éxito al ser un sistema aceptado tanto por los pescadores como por las autoridades para su control.

● **Especies altamente migratorias.**

Bruselas mantiene, entre sus principales objetivos para la pesquería del atún rojo, la necesidad de mejorar las medidas de gestión y muy especialmente los controles sobre las declaraciones de capturas para que coincidan los datos de los diarios de pesca con los desembarques. La Comisión ha constatado que



hay un gran descontrol en el seguimiento de los movimientos de muchos barcos. Por otra parte, de acuerdo con las inspecciones realizadas en Francia, Italia, España y Grecia, en algunos de esos países se siguen realizando pesquerías con redes de enmalle a la deriva, aunque se las hayan cambiado el nombre. España ha sido uno de los países que ha denunciado esa situación en otros países mediterráneos como sería el caso de Italia.

● **Organizaciones regionales de pesca.**

En el seno de NAFO, la Comisión considera positivos los trabajos desarrollados directamente por los inspectores comunitarios como fue en el caso del fletán negro. En la actualidad esas tareas se hallan en manos de una Comisión de países miembros.

En el marco de NEAF, la Comisión valora igualmente de forma positiva sus tareas para el control de la actividad de los barcos que llevan a cabo la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada.

● **Buques de terceros países.**

Bruselas reconoce que, hasta la fecha, los mecanismos de inspección y control sobre el pescado procedente de barcos de terceros países han sido muy bajos y, en muchos casos, casi inexistentes. Desde la Comisión se han comenzado a intensificar las inspecciones y las llamadas de atención a cada Estado miembro para llevar a cabo controles sobre esos barcos cuyos desembarques se consideraban simplemente como importaciones de terceros países. Bruselas reclama un mayor control sobre los barcos incluidos en las listas de quienes practican la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada.

El mal funcionamiento de los controles y las inspecciones supone que aún se desembarquen muchos peces sin el tamaño reglamentario y que se sigan utilizando redes de deriva o redes de arrastre con copos ilegales

● **Pesaje de especies pelágicas.**

En el marco de los acuerdos entre la UE, Noruega y las Islas Feroe, se puso en marcha un grupo de trabajo para el control de los pesajes en las capturas pelágicas. Desde la Comisión se han llevado a cabo varias inspecciones. Aunque no se ha logrado un control riguroso sobre esta actividad, la realidad es que se han conseguido avances importantes.

● **Sistema de localización de barcos, SLB.**

Aunque existe una tecnología muy desarrollada para la utilización de este tipo de medios para el control de la actividad de la pesca, de acuerdo con las actuaciones llevadas a cabo hasta

2005, desde la Comisión se estima que las autoridades nacionales no han mostrado un excesivo interés por este tipo de medidas. En algunos países, el sector de la pesca no cumplió con las exigencias en vigor y las autoridades no aplicaron las sanciones que correspondían.

● **Comercialización y trazabilidad.**

Constituye uno de los objetivos más importantes de las autoridades comunitarias para el sector de la pesca de cara a saber en todo momento la procedencia y las condiciones de cada pescado que se comercializa. Bruselas reconoce que en muchos casos se han impuesto las reglas de juego locales. La Comisión reconoce las dificultades para su desarrollo en algunos países ante la gran dispersión de competencias existente.

LOS INFORMES NACIONALES

Los países miembros tienen la obligación de presentar a las autoridades comunitarias informes anuales sobre el cumplimiento de las medidas de inspección. Sin embargo, ante la no existencia de unas reglas de juego claras, si siquiera sobre lo que debe contener cada informe, cada país hace lo que le parece más oportuno, con trabajos que van desde un folio en el caso de Malta, hasta las 100 páginas de la Administración española.

Partiendo de esa situación de disparidad y diversidad de los datos, según recoge la Comisión, éste sería el panorama.

En materia de recursos, se considera que los equipos disponible son medios suficientes en barcos patrulleros y en aviones. Funciona la tecnología de SLB, pero no se utiliza

de acuerdo con las posibilidades que podría ofrecer.

En cuanto al personal, la situación es muy dispar de un país a otro. En conjunto se observa una formación insuficiente y desigual, aunque en los últimos años se han mejorado las condiciones. España es uno de los países donde se ha producido un aumento en el número de inspectores.

Según los datos recogidos por la Comisión, la inspecciones suelen tener una intensidad muy diferente en cada país, no hay la necesaria armonización de las mismas y en muchos casos se hacen porque forman parte de otras tareas de control como las sanitarias. Las inspecciones en los puertos suelen estar muy mal organizadas y en muchos casos ni siquiera se hacen los debidos controles sobre el transporte. Uno de los problemas que da origen a esta situación es el coste elevado de las mismas frente al precio de la pesca que se quiere controlar. Bruselas apoya por una mayor coordinación y colaboración entre las inspecciones de todos los países, sobre todo, allí donde las flotas operan en los mismos caladeros.

Bruselas entiende que, los no cumplimientos en la Política Pesquera Común guardan relación con la no existencia de una política dura de infracciones y sanciones, por lo que muchos pescadores están dispuestos a asumir el riesgo de ser cogidos en una infracción ante las escasas posibilidades de ser detectados y por la no aplicación de sanciones disuasorias. Según los datos estadísticos, el importe de las penalizaciones abonadas en 2003 y 2004 supusieron solamente el 0,4% y el 0,2% respectivamente del valor de la pesca desembarcada en los años 2002 y 2003.

En relación con el cumplimiento de las reglas de juego de la Política Pesquera Común, la sensación en medios comunitarios, a la vista de los informes de cada uno de los países, es que el mismo es totalmente insuficiente. Entre el conjunto de los incumplimientos, destaca el referido a los TACs y cuotas ante la falta de controles suficientes sobre los desembarques. Ello obliga a los científicos a hacer permanentemente evaluaciones sobre capturas oficiales y capturas reales, ya que no existe ninguna confianza en las cifras facilitadas por algunos países. En el caso de la población meridional de merluza, las capturas declaradas se elevaban a 5.549 toneladas, mientras los científicos barajaron 6.810 toneladas. Una situación similar es la existente en las capturas de bacalao en el Mar de Irlanda donde las capturas declaradas eran de 2.700 toneladas, mientras los datos de los científicos elevaban las mismas a 4.420 toneladas.

Para los responsables comunitarios, el con-



trol del esfuerzo pesquero no ha compensado el exceso de capacidad de la flota. Bruselas hace referencia finalmente al nulo funcionamiento de las medidas técnicas, en cuanto se han seguido desembarcando grandes cantidades de pescado con un tamaño inferior al reglamentario, especialmente en la Europa meridional. En el mismo sentido, se destaca como parte muy negativa el que se hayan seguido utilizando artes prohibidos como redes de deriva, mientras en los países del norte tampoco se han erradicado los copos ilegales de las redes de arrastre para retener los peces más pequeños.

La conclusión de la Comisión es clara. Falta mucho camino para desarrollar unas inspecciones uniformes en todos los países y, lo peor, hay todavía un lago recorrido para que se cumplan las reglas de juego marcadas en el sector por la Política Pesquera Común. ■

VIDAL MATÉ

La flota comunitaria sigue a la baja, según los últimos datos manejados por la Comisión. Las medidas dispuestas por Bruselas, junto a las cada día mayores dificultades para ejercer la actividad de la pesca con una cierta rentabilidad para una serie de flotas, ha hecho que en los últimos años se haya mantenido una política de abandonos en la flota comunitaria, tanto en el segmento de altura como en la bajura. Estos recortes han sido muy superiores en los nuevos países miembros que en la UE a 15.



UE, una flota

A LA BAJA

Según los datos de la Comisión, al año 2005 el total de la flota comunitaria era de 83.432 barcos de los que 5.695 correspondían a los nuevos países miembros con la UE ampliada al este, mientras en la UE a 15, el censo era de 77.737 embarcaciones frente a las 83.965 de 2003. En la evolución de las flotas por países, destaca la caída de la misma en un millar de barcos en Grecia donde se pasó de 19.292 embarcaciones teóricas a 18.276, en cualquier caso, una cifra muy elevada. España no le ha ido a la zaga al pasar

en el mismo periodo de 13.613 embarcaciones a solamente 12.523 unidades. En el caso de Italia se pasó de 15.767 a 14.419 embarcaciones y en el Reino Unido de 7.424 a 6.767.

En los nuevos países miembros el descenso en esos años fue de 6.867 unidades a 5.695 barcos.

Esta reducción en el número de embarcaciones se ha reflejado igualmente en el peso real de la flota donde en se ha producido una caída de 132.000 GT, el 6,27%, mientras en potencia la misma flota ha caído un 7,28% en el continente. En las regiones periféricas, fundamentalmente francesas, españolas y portuguesas, también se ha producido una caída de la flota en términos similares.

Para la elaboración de este informe comunitario sobre el comportamiento de las flotas, los países han aportado sus datos, aunque cada uno de los estados ha aplicado un modelo o sistema diferente sobre segmenta-

ción de la flota. En función de sus circunstancias, cada país dio una interpretación a los datos sobre el ajuste a llevar a cabo en los diferentes segmentos de flotas. Bruselas reconoce en su informe que los países miembros recurrieron en 2005 a diferentes medidas de cara a lograr un mayor equilibrio entre el potencial de sus flotas y los recursos disponibles como reducción de su capacidad, limitación de los días de pesca, restricciones en el acceso a los caladeros, limitación de licencias o asignación de cuotas. En mayor o menor medida, todos los países notificaron recortes en sus capacidades de pesca en función de diferentes planes. Igualmente se considera que en la reducción del esfuerzo pesquero ha influido decisivamente el incremento de los precios del gasóleo.

Por países, estas serían algunas de las medidas más importantes adoptadas en cada uno:

● **BÉLGICA.** Se aplicaron restricciones a las actividades de las flotas en el Mar del Norte, las aguas occidentales y en el Golfo de Vizcaya. La política belga establece además en todas sus zonas una serie de restricciones sobre el número total de los días autorizados de pesca de cada barco. En la zona de recuperación del bacalao, no se superó el total de días de marfilado.

● **DINAMARCA.** El plan de recuperación del bacalao en el Mar de Norte ha supuesto una rebaja en el número de días de mar del 12%. La recuperación de la población se considera debe dar lugar a importantes beneficios.

● **ALEMANIA.** La flota tiene una escasa importancia por lo que los planes para reducir la misma han tenido un efecto limitado y se ha concentrado casi en su totalidad en el Mar Báltico. El sistema de gestión se ha centrado en buscar el mayor equilibrio posible entre potencia y posibilidades de pesca.

● **ESTONIA.** Se está aplicando la reducción de los TACs del bacalao en el Mar Báltico así como el plan de reconstitución de la Organización Pesca del Atlántico Noroccidental.

● **GRECIA.** Al no existir planes para la pesca en el Mediterráneo, no se aplicaron planes plurianuales de gestión y recuperación de las poblaciones. Solamente se pusieron en marcha medidas de reajuste de la capacidad pesquera en función de las disponibilidades de los recursos.

● **ESPAÑA.** Se ha mantenido la filosofía relativa a la renovación y modernización de



la flota de acuerdo con las líneas marcadas en 2003. La gestión de entradas y salidas, según los datos del informe ha permitido mantener una ligera reducción de la capacidad pesquera y, en consecuencia, del esfuerzo pesquero en su conjunto.

En 2005, en el caso concreto del Golfo de Cádiz dos planes de recuperación y gestión sostenible de las pesquerías de arrastre y de cerco con reducción del esfuerzo pesquero. Al limitarse el número de días de trabajo, se ha logrado una reducción del esfuerzo en un 32% sobre el año anterior.

● **FRANCIA.** La capacidad de la flota se ha mantenido estable al no existir ayudas para reducción de la misma.

● **IRLANDA.** Se trata de un país con diferentes pesquerías con problemas y donde se han adoptado una serie de medidas muy heterogéneas para lograr una recuperación de las poblaciones. Según el informe comunitario, se reconoce el desarrollo de esfuerzos en ese país con la implantación de diferentes mecanismos de gestión. En 2005, la Administración implantó un nuevo plan para eliminar hasta un 25% de los barcos más viejos, los más grandes y de los más activos en los segmentos de la pesca demersal, así como para la pesca de la vieira. Al amparo de ese plan abandonaron 22 barcos.

● **ITALIA.** Del informe se concluye que en los últimos años se ha producido un importante ajuste a la baja de la actividad de la flota fundamentalmente por la subida de los precios del combustible. El plan oficial de ayudas públicas para reducir la capacidad pesquera ha dado resultados positivos.

Entre 2003 y 2005, la misma experimentó una reducción media del 7% en la Unión Europea a 15%

En los nuevos países miembros, la reducción fue del 18%

En España se ha pasado en el mismo periodo de 13.613 a 12.523 barcos y de 465.657 GT a 451.377 GT



● **CHIPRE.** En el periodo analizado se desguazaron dos arrastreros y otros dos barcos fueron destinados a museos. La flota se redujo en casi 3.000 TRB.

● **LETONIA.** Por el deterioro de los recursos, fundamentalmente en el Mar Báltico y por la edad de las embarcaciones, se desguazaron en 2005 31 barcos con ayudas públicas. En conjunto, la capacidad de la flota se redujo en un 11%, lo que se ha traducido en una mejora de las poblaciones de bacalao.

● **LITUANIA.** Hubo desguaces de barcos con ayudas públicas en la flota que operaba en el Mar Báltico, lo que supuso bajar su potencial en 1.576 TRB. Consecuencia de la reducción del 22% de la capacidad de los buques de pesca que operaban en esas aguas,

se ha producido igualmente una mejora de los caladeros.

● **MALTA.** No ha existido ningún plan para reducir la capacidad de la flota ni el esfuerzo pesquero. El desarrollo de las capturas no requiere ninguna medida para reducir el esfuerzo.

● **PAÍSES BAJOS.** En los últimos tiempos se ha producido un serio ajuste en la capacidad de captura de las flotas, lo que ha permitido aproximar las mismas a las posibilidades de pescas con mejores resultados para los barcos en activo. Se eliminaron 29 barcos con casi 9.000 TRB. Igualmente hubo ajustes en los días de actividad de las flotas.

● **POLONIA.** Se ha desarrollado un importante programa para reducir el esfuerzo pesquero al tener un exceso de capacidad de su flota para la pesca del bacalao en el Mar Báltico. Ello supuso desguazar o cambiar de actividad para 270 embarcaciones.

● **PORTUGAL.** La flota se ha visto afectada por los ajustes en el esfuerzo pesquero de la flota de cerco en sardina, el plan para la recuperación de la merluza, los planes para el fletán negro y los recortes en las pesquerías de aguas profundas. Eso se ha tra-

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA (Enero 2003-diciembre 2005) (excepto regiones ultramar)

UE-15	1 Enero 2003			31 Diciembre 2005		
	Barcos	GT	kW	Barcos	GT	kW
BE	131	24.281	68.083	121	22.686	65.643
DK	3.815	103.318	366.738	3.270	91.469	324.825
DE	2.244	66.844	161.045	2.120	63.858	158.545
EL	19.292	101.707	594.948	18.276	92.367	537.552
ES	13.613	465.657	1.145.004	12.523	451.377	1.050.702
FR	5.711	211.824	910.062	5.359	199.225	849.783
IE	1.592	86.048	227.679	1.402	84.360	208.809
IT	15.767	215.595	1.278.427	14.419	213.095	1.223.933
NL	779	183.678	418.505	727	155.423	348.454
PT	8.214	99.757	332.417	7.884	94.128	321.436
FI	3.572	19.812	190.136	3.266	17.001	171.511
SE	1.811	45.895	224.662	1.603	44.259	218.745
UK	7.424	241.078	942.607	6.767	218.449	881.224
Total	83.965	1.865.494	6.860.313	77.737	1.748.597	6.361.163

Nuevos Estados miembros	1 Mayo 2004			31 Diciembre 2005		
	Barcos	GT	kW	Barcos	GT	kW BE
EE	1.054	26.606	65.007	1.046	24.253	62.048
CY	899	11.935	52.555	883	9.056	46.843
LV	898	44.452	75.817	928	38.580	66.209
LT	307	76.487	80.566	271	64.386	70.655
MT	2.251	16.450	126.350	1.420	15.274	99.145
PL	1.280	47.316	151.124	974	30.254	105.452
SI	178	1.076	11.473	173	1.069	11.459
Total	6.867	224.322	562.891	5.695	182.872	461.811

TOTAL EU	83.432	1.932.469	6.822.974
-----------------	---------------	------------------	------------------

ducido en la eliminación de 25 barcos.

● **ESLOVENIA.** En este país aún no se ha implantado ningún plan de gestión aplicable al Mediterráneo.

● **FINLANDIA.** Hay un plan especial para reducir la capacidad pesquera en la flota dedicada al arenque y que se ha aplicado para los barcos arrastreros pelágicos y para quienes operan con artes fijos. Ello ha supuesto retirar casi 1.400 TRB con ayudas públicas.

● **SUECIA.** Se han desarrollado planes plurianuales para los diferentes segmentos de flotas y especies con problemas prohibiendo determinados tipos de redes o retirando licencias con resultados positivos.

En conjunto, los responsables comunitarios valoran positivamente que la mayor parte de los países han llevado a cabo importantes esfuerzos para lograr un equilibrio entre la capacidad de la flota y las posibilidades de pesca con buenos resultados para la recuperación de las poblaciones. En la misma línea se valora también muy positivamente el hecho de que los propios pescadores son conscientes y en muchos casos, los primeros en demandar medidas para practicar una actividad sostenible. ■

VIDAL MATÉ



El total de la flota comunitaria en 2005 era de 83.432 barcos con la UE ampliada, frente a los 83.965 barcos que había en 2003 en la UE a quince miembros

Variación de capacidad de la flota				
Barcos	Δ GT	Δ GT en %	Δ kW	Δ kW en %
-10	-1.595	-6,57%	-2.440	-3,58%
-545	-11.849	-11,47%	-41.913	-11,43%
-124	-2.986	-4,47%	-2.500	-1,55%
-1.016	-8.439	-8,30%	-57.396	-9,65%
-1.090	-14.280	-3,07%	-94.302	-8,24%
-352	-12.598	-5,95%	-60.279	-6,62%
-190	-1.688	-1,96%	-18.870	-8,29%
-1.348	-2.501	-1,16%	-54.494	-4,26%
-52	-28.255	-15,38%	-70.051	-16,74%
-330	-5.628	-5,64%	-10.982	-3,30%
-306	-2.812	-14,19%	-18.624	-9,80%
-208	-1.636	-3,56%	-5.916	-2,63%
-657	-22.629	-9,39%	-61.382	-6,51%
-6.228	-116.897	-6,27%	-499.150	-7,28%

Variación de capacidad de la flota				
Barcos	Δ GT	Δ GT en %	Δ kW	Δ kW en %
-8	-2.353	-8,84%	-2.960	-4,55%
-16	-2.879	-24,12%	-5.712	-10,87%
30	-5.872	-13,21%	-9.608	-12,67%
-36	-12.101	-15,82%	-9.911	-12,30%
-831	-1.176	-7,15%	-27.205	-21,53%
-306	-17.062	-36,06%	-45.671	-30,22%
-5	-7	-0,66%	-14	-0,12%
-1.172	-41.450	-18,48%	-101.080	-17,96%



Los armadores se unen en una NUEVA PATRONAL

Tras muchos años de intentos frustrados, acaba de constituirse la Confederación Española de Pesca, Cepesca como la nueva gran patronal del sector. En la misma se han integrado la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras, ONAPE, la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, FEOPE, así como la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca. Las tres organizaciones mantienen su personalidad jurídica y plena capacidad para seguir actuando como tales en cuestiones que afecten a cuestiones muy específicas de sus actuales asociados.

ONAPE, FEOPE y la Federación constituyen la Confederación Española de Pesca

El secretario general de la nueva organización será Javier Garat que, en los últimos años, ha ostentado este mismo puesto en el seno de la organización FEOPE, mientras que la presidencia será rotatoria entre las tres organizaciones que forman la Confederación.

La constitución de esta nueva estructura para la organización de los armadores ha contando con el impulso de la propia Administración de Agricultura para cuyos responsables era fundamental tener también enfrente una sola voz a la hora de las negociaciones que se celebren con esta parte muy importante del sector de la pesca.

Según los datos manejados por la nueva organización patronal, en la misma se han integrado 37 organizaciones de armadores que afectan fundamentalmente a la altura y la gran altura, pero también a una parte de la bajura en algunas de las comunidades autónomas más importantes en la actividad de la pesca como Galicia, Andalucía, País Vasco o Cantabria.

En la Confederación se integran unas 1.200 empresas con un total de algo más de 1400 barcos con más de 20.000 empleos directos. Esta flota tiene sin embargo 350.000 GT frente a las 451.000 GT que tiene el conjunto de la flota pesquera española. Eso supone que, aunque no son mayoría por el número de los barcos, se trata del grueso de la flota por el volumen de sus capturas y el peso económico de las mismas en el conjunto de las descargas que lleva a cabo el sector. Por segmentos, se puede señalar que el 95% de los barcos que operan en aguas de terceros países, grandes barcos congeladores, se hallan integrados en la nueva patronal. En total se habla de más de 300 barcos.



En el área del Gran Sol, en la actualidad se mantienen operando unos 184 barcos de los que más de 170 se hallan integrados en la nueva patronal. En el mediterráneo se hallan integrados unos 500 barcos de mediano porte. Se hallan integradas finalmente todas las almadrabas, parte muy importante de a flota de arrastre y la de cerco para el atún rojo.

La nueva organización de armadores tiene entre sus principales objetivos la posibilidad de aunar fuerzas de cara a lograr en definitiva una mayor eficiencia económica. Desde la nueva organización se abordará cuestiones horizontales como son las negociaciones para las compensaciones por la subida de los precios del gasóleo o los trabajos en materia de formación en el sector.

De cara al exterior, se pretende inicialmente el reconocimiento oficial de la nueva organización ante todo tipo de instituciones de cara a las negociaciones que se deban llevar a cabo. La nueva Confederación aboga por el desarrollo de unas pesquerías sostenibles mediante una política que suponga un equilibrio entre los intereses de las flotas y las posibilidades de capturas. Desde estas posiciones, el sector aboga por ajuste no traumático para que la recuperación de los caladeros se consiga de una forma progresiva.



Javier Garat, secretario general.

Desde la nueva patronal no se oculta la posibilidad de tener que seguir con el ajuste de las flotas ante la situación de muchos caladeros con recursos a la baja. Se espera, sin embargo que todos esos procesos se puedan hacer en el futuro de una forma negociada, siempre con la competitividad de las flota como objetivo. La Confederación se plantea entre los objetivos más cercanos, lograr un buen desarrollo del

Fondo Europeo de Pesca que ha entrado en vigor esta campaña con un importante ajuste en las disponibilidades financieras.

La flota integrada en la nueva patronal, suele tener una gran dependencia en su actividad de las decisiones políticas en base a los informes que elaboren los científicos. Ante esta realidad, desde la nueva organización se pretende impulsar el trabajo de los científicos de cara a disponer en cada momento de los mejores estudios para defender sus demandas en materia de posibilidades de pesca en todos los caladeros desde los comunitarios hasta las aguas reguladas por organismos internacionales. ■

V. M.

En la misma se integran 1.200 empresas con 1.400 barcos, con 350.000 GT sobre un total de toda la flota de 451.000

Javier Garat será el nuevo secretario general y las presidencias serán rotatorias

Con la entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación

El seguro marítimo, **OBLIGATORIO** para navegar



La nueva Ley de Navegación Marítima que, con toda probabilidad, entrará en vigor antes de que termine la actual legislatura, regulará en su Título VIII (desde el artículo 473 al 534) todo lo referente al contrato del seguro marítimo. Cuando entre en vigor, los propietarios de buques deberán tener cubierta la responsabilidad civil de los daños causados a terceros como consecuencia de la navegación de sus barcos. Los límites de esta responsabilidad civil serán exponencialmente proporcionales al tonelaje del buque. Al cumplirse el 80º aniversario de la Mutua de Riesgos Marinos (MURIMAR), la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, destacó la importancia de los seguros en la protección de riesgos en la actividad pesquera. La titular de Agricultura y Pesca señaló que la suscripción de convenios de las empresas de aseguramiento con la Administración sirve para prevenir y garantizar la seguridad, tanto a bordo de los buques pesqueros como de las embarcaciones de recreo.



La nueva Ley de Navegación Marítima exigirá que todas las embarcaciones tengan un seguro mínimo que garantice la cobertura de daños y responsabilidad civil de los armadores. Hasta ahora, esta exigencia sólo era obligatoria para las embarcaciones deportivas y de recreo. La normativa, que en la actualidad se está debatiendo en el Senado y que podría aprobarse antes de que termine esta legislatura, cambiará el panorama legislativo existente en nuestro país en materia



de navegación marítima y también exigirá un cambio de mentalidad en el sector. Más de la mitad de la flota pesquera censada en España no cuenta con ningún tipo de seguro. Una vez que entre en vigor la nueva Ley, toda embarcación que navegue en nuestras aguas deberá estar asegurada, lo que traerá garantías tanto al sector como al medio ambiente. Será algo parecido a lo que ocurre con los automóviles. Antes de que un coche circule por nuestras calles y carreteras debe estar cubierto por un seguro obligatorio. Lo mismo sucederá con los barcos y embarcaciones.

Básicamente existen en la actualidad tres tipos de seguros marítimos: el de navegación o casco-máquina, el de productividad y el de responsabilidad civil del armador que es, potencialmente, el que tiene mayor importancia. A estos seguros, se podría añadir un cuarto: el de accidentes laborales, aplicable sobre todo a los enrolados, nacionales de países extranjeros cuyo sistema de Seguridad Social es distinto al nuestro.

Miguel Angel Marcos, director de la división de operaciones de la Mutua de Riesgos Marítimos (MURIMAR) considera que asegurar un barco no es caro "aproximadamente las primas suponen un uno por ciento del valor asegurado" y nos explica que en algunos casos, como sucede con el seguro de responsabilidad civil del armador, más conocido como de Protección e Indemnización (P & I) "resulta muy ventajoso por la cobertura de daños que ofrece". Las primas, no obstante, varían en función de distintos factores

La nueva Ley exigirá a los armadores suscribir un seguro obligatorio para sus barcos

Gran parte de los siniestros ocurren por falta de atención o imprudencias de los tripulantes



como pueden ser la edad del barco, el número de personas que forman parte de la tripulación, los caladeros donde faenan y el tipo de pesca que realiza el barco.

El seguro de navegación, casco-máquina cubre, en general, los daños materiales que se producen en el buque. Con el seguro de

productividad o de pesca, se cubren los gastos ocasionados por la pérdida de las capturas en un siniestro, y con el de responsabilidad civil del armador los daños causados a terceros, tanto si se trata de personas, de los propios barcos o del medio ambiente.

RESPONSABILIDAD CIVIL

Uno de los seguros más importantes es el de Protección e Indemnización (P & I) que cubre la responsabilidad civil del armador. Miguel Angel Marcos, de MURIMAR, nos asegura que cada vez el sector es más consciente de la importancia de contratar un seguro de estas características porque "tiene una cobertura muy amplia".

La mayoría de las compañías y mutuas lo intermedian vía clubs de P & I extranjeros, mayoritariamente británicos, aunque también los hay alemanes y holandeses, con lo que las compañías aseguradoras se convierten en meros agentes del club. La manera de trabajar del club es, según la terminología inglesa, de "pay to be paid"; es decir, se indemniza al armador cuando éste ya ha pagado los daños causados.

RANKING SEGURO DE EMBARCACIONES DE RECREO

CLASIFICACIÓN	ENTIDAD	PRIMAS (euros)	
		AÑO 2004	AÑO 2005
1	MAPFRE EMPRESAS	10.446.750,39	11.948.084,42
2	VITALICIO SEGUROS	7.656.013,00	9.243.343,00
3	WINTERTHUR SEGUROS GENERALES	5.489.246,60	5.882.966,22
4	AXA AURORA IBÉRICA	4.821.733,68	5.468.790,57
5	ALLIANZ	3.359.055,00	3.758.420,00
6	ESTRELLA SEGUROS	2.218.904,00	2.549.049,00
7	SEGUROS CATALANA OCCIDENTE	1.495.761,00	1.433.619,00
8	ZURICH ESPAÑA	1.235.450,00	1.425.144,53
9	MUTUA DE RIESGOS MARITIMOS (MURIMAR)	1.376.808,63	1.415.417,50
10	FIATC	501.065,00	613.351,00
11	CESMAR	272.331,50	513.134,00
12	OCASO	400.456,00	479.611,00
13	GES SEGUROS	271.464,87	312.195,35
14	SEGUROS BILBAO	259.397,47	252.691,07
15	MUTUA GENERAL DE SEGUROS	189.049,32	209.497,58
16	PATRIA HISPANA	126.154,10	131.576,09
17	LEPANTO	72.499,00	67.890,00
18	EUROMUTUA	52.872,00	53.881,94
19	UNIÓN ASEGURADORA	36.046,00	49.405,01
20	LA UNIÓN ALCOYANA	45.801,58	37.099,68
21	MUTUAPESCA	13.663,00	22.894,00
TOTAL		40.340.522,14	45.868.060,96

Estadística Año 2005

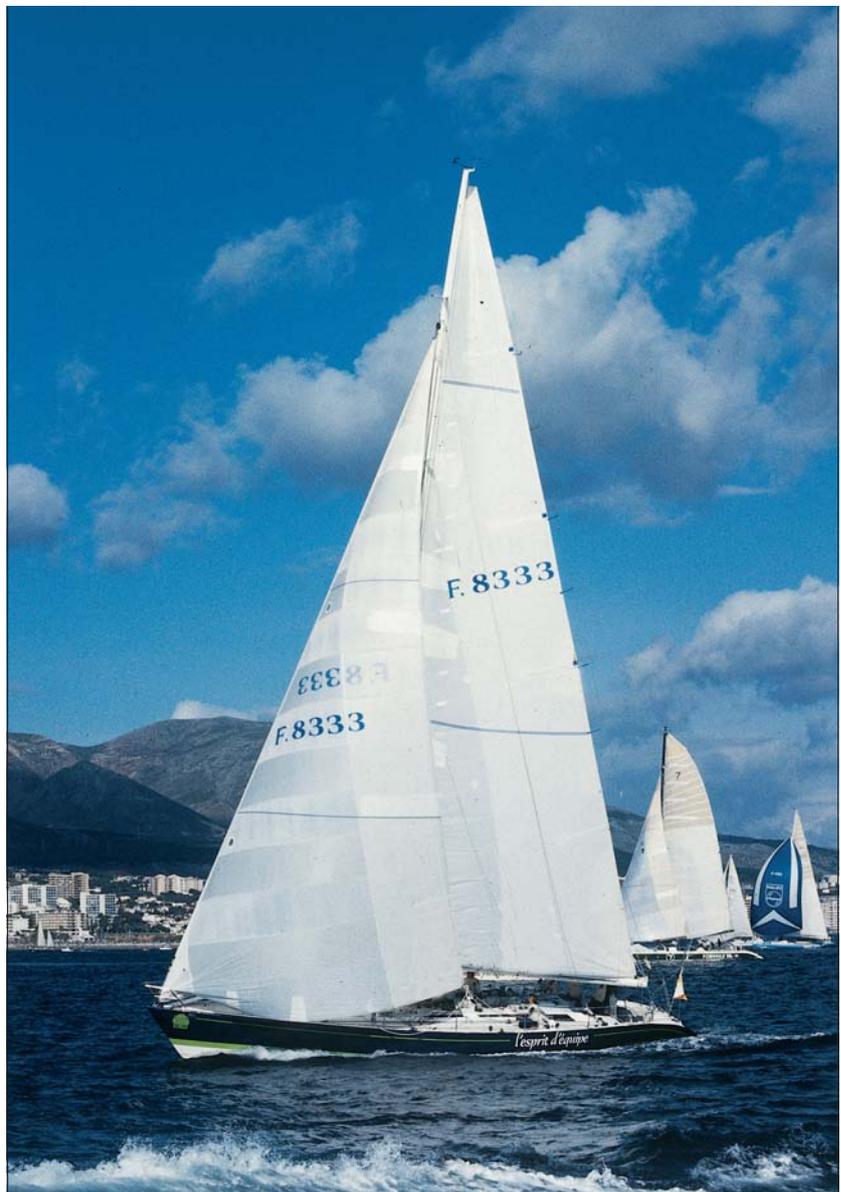
Datos MURIMAR

Murimar es la única compañía española que ofrece el seguro de Protección e Indemnización (P & I) en directo lo que supone una doble ventaja. Por un lado, una mayor agilidad en el tratamiento de los siniestros y, por otro, un ahorro enorme de coste de reclamación jurídica, en el caso de tener que acudir a los tribunales que, en este caso, serían tribunales españoles y no extranjeros, como sucede al hacerse a través de los clubs P & I extranjeros.

SINIESTROS

Miguel Angel Marcos nos comenta que la gran mayoría de los accidentes suceden por la impericia de los tripulantes; de ahí que considere esencial la formación de los marineros. “En los barcos de altura es habitual que los mandos sean españoles y el resto de tripulantes procede de otros países con una formación diferente. Por otro lado, las plantillas en el sector no suelen ser de larga duración ya que muchos pescadores cambian de puesto de trabajo en función del que mejor les pague. Eso redundaría en que los armadores no invierten mucho en formación”.

Pero para el director de la División de Operaciones de Murimar esto no es sólo una responsabilidad del armador sino también de las propias Administraciones. La Administración ha de establecer unas normas pero “no sólo el barco tiene que cumplir dichas normas, el armador es quien tiene que hacer que las normas se cumplan por los trabajadores”.



RANKING SEGURO DE PESQUEROS

CLASIFICACIÓN	ENTIDAD	PRIMAS (euros)	
		AÑO 2004	AÑO 2005
1	MAPFRE EMPRESAS	12.515.000,00	15.953.149,00
2	MUTUA DE RIESGOS MARÍTIMOS (MURIMAR)	10.544.818,65	11.071.020,65
3	MUTUAPESCA	9.259.256,00	9.873.756,00
4	ESTRELLA SEGUROS	6.178.361,00	6.428.467,00
5	AXA AURORA IBÉRICA	5.413.077,33	5.385.542,26
6	ALLIANZ	4.247.584,00	4.651.950,00
7	SDAD. DE SEGUROS MUTUOS MARITIMOS DE VIGO	4.622.580,98	4.487.767,43
8	VITALICIO SEGUROS	3.885.116,00	3.997.925,00
9	CESMAR	3.359.898,27	2.609.904,77
10	UNIÓN ASEGURADORA	54.069,00	74.107,51
11	EUROMUTUA	58.996,00	48.720,24
12	GES SEGUROS	47.582,03	29.446,50
13	FIATC	20.475,00	25.027,00
	TOTAL	60.206.814,26	64.636.783,36

Estadística Año 2005

Datos MURIMAR



En el ramo de casco/máquinas la mayor parte de los siniestros que las aseguradoras deben cubrir son los causados por choques o colisiones de la embarcación (25%), por averías de las máquinas (18%), por golpes de mar e incendios (12%) por temporales y abordajes (9%) y por vías de agua (7%).



En el ramo de responsabilidad civil, los siniestros más graves son los que producen daños personales (60%), los ocasionados por abordajes (18%), por derrames de combustible (9%) o por vías de agua (6%).

ANIVERSARIO

La Mutua de Riesgo Marítimo (MURIMAR) ha cumplido recientemente su 80º aniversario. Desde su nacimiento ha estado íntimamente ligada al Instituto Social de la Marina, hasta el punto de que asegura a uno de los buques insignia del Instituto: el buque-hospital "Esperanza del Mar".

El 6 de abril de 1927, bajo la tutela Caja Central de Crédito Marítimo, nació la Asociación Nacional Mutua de Riesgo Marítimo, que con posterioridad se denominaría Instituto Social de la Marina.

El objeto social de esta Asociación era asegurar la pérdida total y averías de las embarcaciones de pesca y tráfico interior, comprendidas en las listas 3ª y 4ª. De este modo, se daba el primer paso para responder adecuadamente a las peticiones formuladas por los armadores y los dueños de los barcos de pesca, con motivo de la ruina que les producía su pérdida en un accidente.

Una Orden Ministerial de 11 de marzo de 1930, dicta los requisitos para nombrar corredores en la Asociación. Tras la Guerra Civil, la Ley de 18 de octubre de 1941 reorganizadora del Instituto Social de la Marina, incluye entre las sociedades que lo forman, a la Mutualidad de Riesgo Marítimo.

La reforma que el Gobierno de UCD llevó a cabo en los años 80 en el sector del seguro con las sucesivas leyes del Contrato de Seguro, de Organización del Seguro Privado y el Reglamento que la desarrolla, así como al interés existente para dar mayor libertad de acción a la Mutua, hacen que el 22 de julio de 1987 se apruebe la transformación de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgos Marítimos en "Mutua de Riesgo Marítimo,



Sociedad de Seguros a prima Fija”, que es como se denomina en la actualidad. Esto supone una especie de privatización, al quedar fuera de la tutela del Instituto Social de la Marina, aunque no perdiendo nunca sus vínculos con el Instituto.

Hoy en día, MURIMAR ocupa el segundo puesto en el ranking de primas de seguros a pesqueros, a muy corta distancia de MAPFRE pero, si atendemos al número de embarcaciones aseguradas (cerca de 3.000 unidades), es la primera con presencia en casi todos los puertos del litoral español.

También destaca la actividad que tiene en otros ramos, como el de las embarcaciones recreativas, donde se sitúa en el octavo puesto por volumen de primas, compitiendo con las principales multinacionales aseguradoras.

El éxito y expansión de MURIMAR se debe a que, a su ausencia de afán de lucro y a que en su Consejo están representados pescadores de todas las modalidades, ha conseguido mantener unas primas muy por debajo de lo que exige el sector asegurador, sufriendo la competencia de las grandes compañías que luchan por asegurar las embarcaciones grandes y modernas pero no asumen el riesgo de las embarcaciones tradicionales de madera y con bastantes años de antigüedad.

De este modo, ninguna otra aseguradora ha sufragado los daños de hundimientos de barcos como lo ha hecho MURIMAR que, desde sus orígenes, ha estado cerca de la gente del mar, ayudando a paliar en parte el perjuicio económico sufrido por los armadores.

El listado de naufragios es interminable, siendo algunos de ellos trágicamente conocidos, como el del “Ana Rosa”, de Santa Pola; el del “Marero”, de Pasajes; el del “O’Bahía”, de Redondela, el del “José, el francés”, de Carboneras; o el del “Enrique, el Morico”, de Adra.

Al ser MURIMAR la única compañía española que ofrece directamente el seguro “P & I” tendrá que hacer pocos cambios con la nueva Ley de Navegación Marítima, algo que sin duda beneficiará a sus asegurados.

Desde la Mutua contemplan el futuro con optimismo y entre sus objetivos más inmediatos está el de posicionarse como una aseguradora líder en el sector, pese a contar con la competencia de las grandes multinacionales aseguradoras como MAPFRE, Axa o Vitalicio.

A pesar de trabajar fundamentalmente con el sector pesquero, MURIMAR está ampliando su acción con otro tipo de productos, destacando sus seguros multirriesgos, los seguros a embarcaciones deportivas, el seguro para piscifactorías asentadas tanto en tierra como en mar. En estos momentos, además, aborda la apertura del ramo vida. ■

ANA DÍAZ

FRECUENCIAS DE SINIESTROS SEGÚN SU NATURALEZA

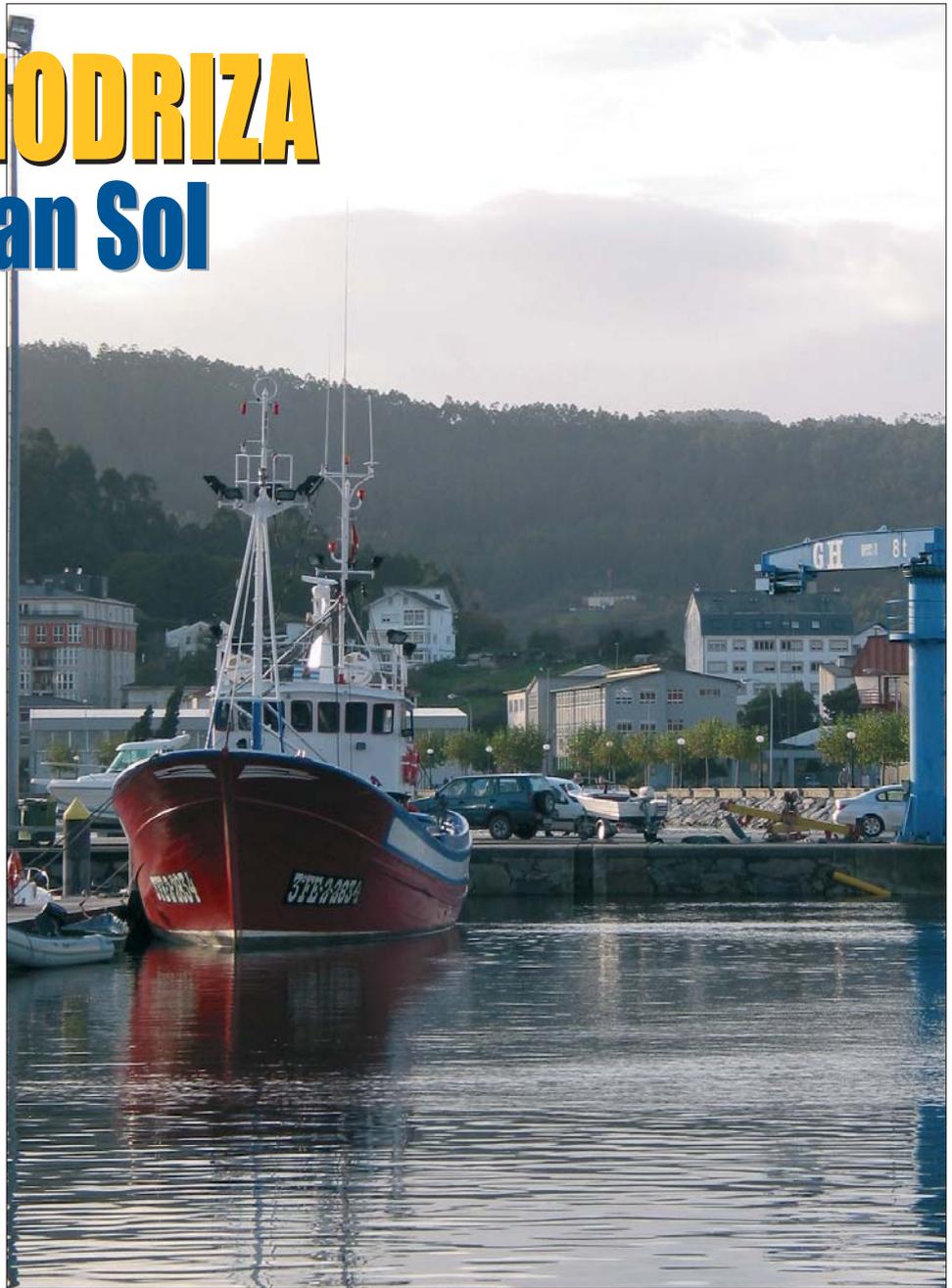
RAMO	CASCO/MÁQUINAS
Choque / Colisión	25%
Averías en Maquinaria	18%
Golpes de Mar	12%
Incendios	12%
Abordajes	9%
Temporal	9%
Vías de Agua	7%
Otros	8%

RAMO	RESPONSABILIDAD CIVIL (P & I)
Daños personales	60%
Abordajes	18%
Derrames de Combustible	9%
Vías de Agua	6%
Otros (Desvíos, Cuarentenas, Equipajes, Remoción de Restos)	7%

Datos MURIMAR

BARCO NODRIZA para el Gran Sol

Los armadores de Celeiro contarán el año que viene con un apoyo que hará más rentable su actividad pesquera. Se trata de un buque lanzadera que traerá merluza desde el Gran Sol en un tiempo récord, ahorrando así combustible y trasladando a puerto pescado más fresco. Es ésta la esencia de un proyecto que desde hace años estudia la asociación Puerto de Celeiro y en el que, según el delegado de flota, Jesús Lourido, "se han puesto muchas expectativas". El Centro Tecnológico de la Pesca de Celeiro (CETPEC) es el encargado de analizar la viabilidad de este proyecto. Un plan que nace donde convergen el programa "Peixe verde" del CETPEC, que busca soluciones al problema del combustible y el uso de energías alternativas técnica y económicamente admisibles para el sector de la pesca, y el proyecto internacional ATMOS, de autopistas del mar en el área atlántica (Atlantic Area Motorway of the Sea, en las siglas en inglés) con el que se pretende mejorar e impulsar el transporte marítimo de cabotaje en corta distancia.



Raúl GUTIÉRREZ

Desde hace dos años, los técnicos y especialistas del Centro Tecnológico de Pesca de Celeiro (CETPEC) están analizando la viabilidad de enviar un barco nodriza al Gran Sol para que traiga pescado fresco a la lonja, mientras los pesqueros siguen faenando hasta terminar su marea, que suele durar unos quince días. Este sistema ya se viene utilizando por los buques congeladores de gran altura pero sería la primera vez en España que una flota de menor tonelaje pruebe este sistema.

Andrés Díaz, director de proyectos del CETPEC, nos asegura que "el coste del transporte de un kilo de pescado es carísimo, ya que el barco de pesca no está diseñado para transportar sino para pescar. Con una iniciativa como ésta, entre otras cosas, se hace más productivo al barco de pesca", nos comenta.

Actualmente, el consorcio Puerto de Celeiro cuenta con una flota de 176 barcos; de ellos un total de 61 pesqueros faenan en los caladeros del Gran Sol. El resto de barcos son boniteros o están dedicados a



las artes artesanales, de bajura, cerco y volanta.

En estos momentos, los barcos parten del puerto de Celeiro para realizar su marea y, pasadas unas dos semanas, al término de la misma, regresan con la carga obtenida. Otras veces, especialmente aquellos barcos que se encuentran en las zonas más alejadas del caladero, se acercan a un puerto francés, irlandés o escocés y las capturas se transportan en camiones. El sistema de envío de pescado por camiones se está realizando con éxito consiguiéndose dos objetivos: disminuir los tiempos de navegación, aumentando los tiempos de trabajo pesquero. Con el buque nodriza mejorarían aún más las cosas.

¿Qué es lo que se pretende con esta experiencia piloto? Pues que, mientras los pesqueros se encuentran precisamente en esas zonas más alejadas del caladero, el barco lanzadera se acerque a recoger las capturas y sea el encargado de traerlas a puerto, mientras los pesqueros siguen faenando. Así se consigue hacer más rentables los barcos y las mareas, ahorrando combustible y trayendo al mercado una merluza más fresca y de mejor calidad.

Según nos explica Andrés Díaz, un barco pinchero gasta por marea unos 8.000 euros

en combustible y un arrastrero puede llegar a gastar hasta 28.000 euros. Generalmente, dos terceras partes de las capturas se descargan en puertos irlandeses para trasladar el pescado por carretera hasta Celeiro, lo que supone otros 3.000 euros por barco. “Con este barco nodriza, evitaríamos tener que tocar otros puertos que no fuesen el nuestro, ya que este buque sería el que traería el pescado hasta Galicia”, nos dice.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Uno de los principales objetivos del buque nodriza es reducir el número de mareas y el período no productivo del buque. Si analizamos los tiempos de viaje desde que un pesquero parte de Celeiro y llega a las diferentes zonas del caladero del Gran Sol observamos que para las zonas 1 y 2, a una velocidad media de 10 nudos, cada viaje supone una media de 35 horas lo que es lo mismo que un día y medio para ir y otro día y medio para volver. Para la zona 3 del caladero, y a la misma velocidad, un pesquero tarda en llegar una media de 60 horas, dos días y medio por viaje y, finalmente, en la zona 4 del caladero, la más alejada, se tarda una media de 96 horas, cuatro días de ida y otros cuatro de vuelta. Esto significa que, en

El barco nodriza permitirá ahorrar combustible y abastecer el mercado con productos más frescos

El sistema que se utiliza en la actualidad para las zonas más alejadas del Gran Sol es el transporte de merluza por carretera



Queda pendiente el desarrollo de la aplicación informática que asegure el éxito del proyecto y decidir cómo será el barco nodriza

Portos de Galicia, organización que engloba a la mayoría de los puertos gallegos, respalda la idea de Celeiro

cada marea, hay un total de entre tres y ocho días no productivos, ya que los pescadores dedican su tiempo a ir al caladero y a regresar con el barco lleno.

Con el buque nodriza podrían llegar hasta diez días antes respecto a un barco que concluye su marea. Si se incrementan las descargas en lonja, también se incrementará el valor del producto, consiguiéndose un promedio de frescura más alto. Así, desde el Centro Tecnológico de Pesca nos informan que en la actualidad cada barco viene a rea-

lizar 16 mareas al año, con una duración media de 22 días por marea desde que sale de puerto hasta que regresa, lo que se traduce en 16 descargas de pesca al año. Con este sistema se quiere reducir el número de mareas anuales hasta 11, aumentando los días de trabajo, hasta 30 por marea, lo que se traduciría en 22 descargas en lonja, lo que significaría un incremento de pescado más fresco.

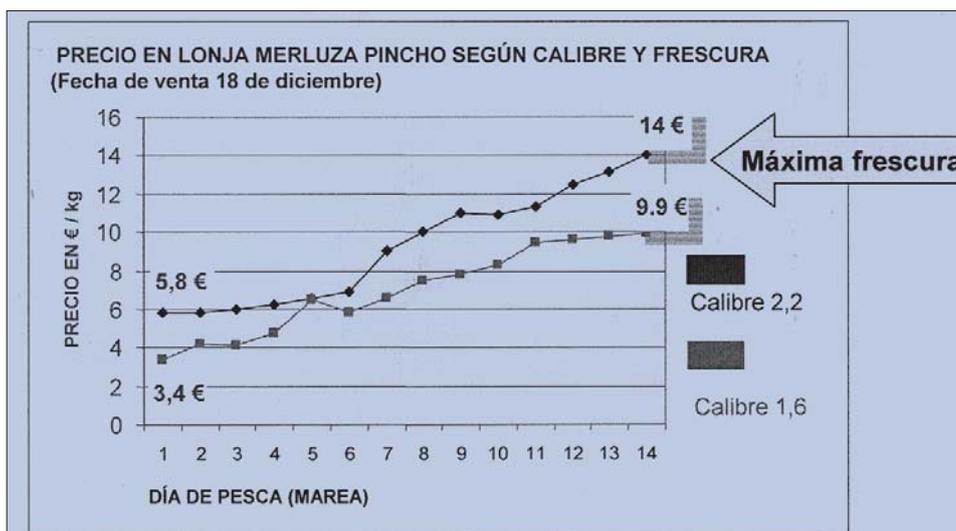
CASI LISTOS PARA EMPEZAR

Los responsables de esta idea tienen diseñadas todas las cuestiones logísticas del proyecto y esperan un apoyo económico por parte de la Xunta de Galicia para consolidar una idea en la que tienen puestas muchas esperanzas y que podría llegar a exportarse a flotas que faenan de manera parecida en otros caladeros.

Según Andrés Díaz, el proyecto está prácticamente listo y quedan pocos detalles, pero importantes, para ponerlo en marcha. Muy probablemente en este año o al año que viene. "Tal vez las primeras veces los resultados no serán tan positivos como esperamos pero al final veremos que se trata de una verdadera revolución", asegura este directivo del CETPEC.

Uno de los grandes dilemas es cómo se gestionará la actuación y el papel que desarrollará el barco nodriza "permitiendo que sean pocos barcos los que trasvasen mucha cantidad de pescado o si se hace al revés, que sean pocas toneladas pero mu-

FACTOR DEPRECIACIÓN FRESCURA



La depreciación del pescado por día de captura. El pescado capturado el primer día de marea tiene un precio inferior al del último día de marea. Por cada día de frescura se estima una depreciación de un 6%.

chos más barcos los que puedan acceder al buque lanzadera”. Desde el CETPEC se cree que la segunda opción es mejor que la primera. Andrés Díaz afirma que lo que se plantea es la posibilidad de cargar entre 70 y 80 toneladas de pescado por viaje y cada barco trasvasaría entre 1.500 y 2.000 kilos. “El barco regresaría a puerto con un producto de mucha calidad y muy fresco”.

Esta es una de las principales ventajas del proyecto. Las mareas que realizan los pesqueros suelen durar entre 10 y 15 días y sólo un tercio de sus capturas se realiza en los últimos días antes de regresar a puerto. Este producto puede llegar a valer en lonja hasta el triple de otro que haya permanecido más tiempo en las cámaras frigoríficas de los pesqueros. “Con el buque lanzadera –dice Andrés Díaz– conseguiríamos mejor precio, con menos peces, pero de mayor calidad. Pero hay que determinar el tope de toneladas que debemos poner en lonja para lograr estos precios porque no se puede saturar el mercado”.

Para todo ello sería necesario desarrollar una aplicación informática que tuviera en cuenta el reglamento de venas y la demanda comercial en lonja, los cupos de pesca, las distancias físicas de los caladeros, el índice de frescura y el factor de depreciación del precio final del pescado y la estabilidad de los precios en lonja del pescado fresco. “Cuando esto esté listo, podremos empezar”, dice Andrés Díaz.

Finalmente está pendiente cómo será el barco que realice estas funciones. La potencia que tendrá, la velocidad media en la que deberá realizar sus viajes y el consumo de combustible. Su capacidad, tanto para almacenar pescado como para transportar pertrechos, carnada o cualquier cosa que necesiten las tripulaciones y sus prestaciones: el transporte de pescado fresco y congelado.

Andrés Díaz asegura que se están analizando varias posibilidades como utilizar un barco mercante de pequeñas dimensiones comprándolo, fabricándolo o alquilándolo para las primeras experiencias piloto. Tampoco un pesquero de la flota de Celeiro que tenga mayor capacidad que en sus bodegas que uno normal.

APOYO INSTITUCIONAL

Portos de Galicia, la organización de la que dependen 122 de los 128 puertos existentes en la Comunidad gallega respalda plenamente este proyecto y, según los directivos del CETPEC “se han volcado en el mismo”. Ya que, según su presidente, Vi-



FLOTA CON BASE OPERATIVA EN CELEIRO

PALANGRE ALTURA – G. SOL	34
ARRASTRE ALTURA – G. SOL	11
ARRASTRE PAREJA ALTURA – G. SOL	4
VOLANTA ALTURA – G. SOL	12
Total barcos Gran Sol	61
BAJURA – ARTESANAL	44
BONITEROS	29
CERCO	21
VOLANTA	6
TOTAL FLOTA	176

TIEMPO DE VIAJE DESDE CELEIRO A LOS CALADEROS DEL GRAN SOL

CALADEROS				
1 y 2		3		4
Caladero 1	Caladero 2	Zona 3 - sur	Zona 3 - norte	Zona 4
30 horas	40 horas	48 horas	72 horas	96 horas
35 horas /media 1,5 días		60 horas /media 2,5 días		96 horas 4 días

cente Irigarri, “se conseguirá traer los productos del Gran Sol en un plazo más reducido de tiempo y con costes inferiores a los actuales”.

Según Andrés Díaz tanto desde la Consejería de Ordenación Territorial, de la que depende Portos de Galicia, como Puertos del Estado conocen la iniciativa “lo que demuestra que hay capacidad de aunar objetivos y puntos de encuentro en los que podemos trabajar juntos”. ■

ANA DÍAZ

Los pescadores,
protagonistas del
proyecto



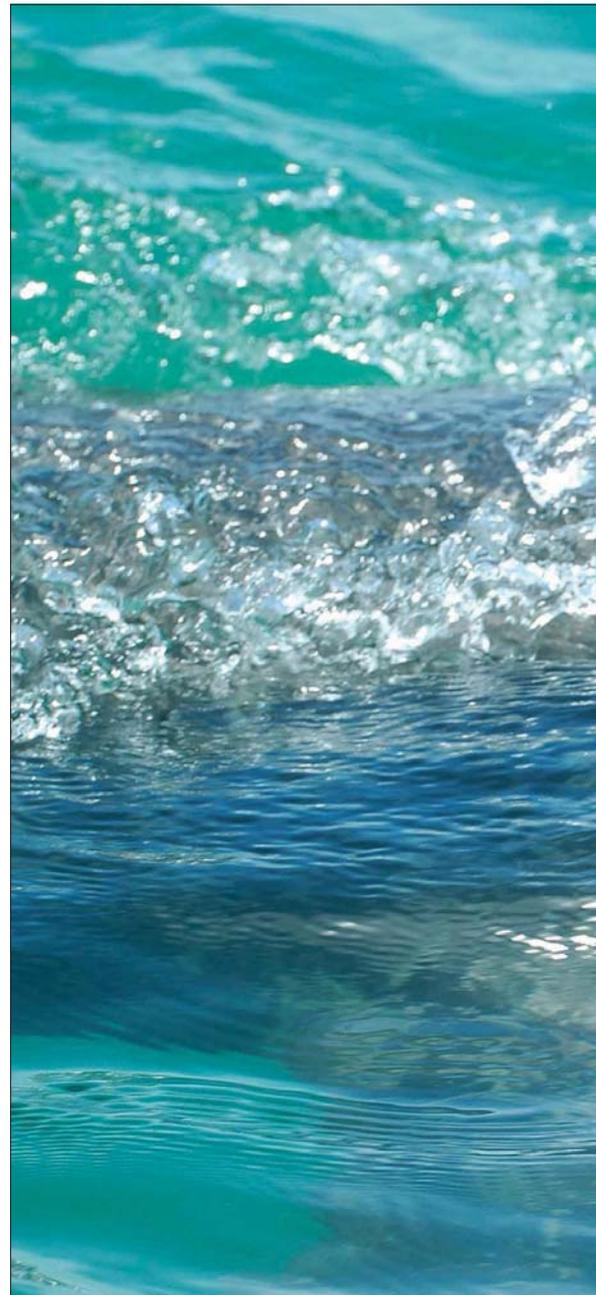
Red de avistamientos

PARA SALVAR A LA FOCA MONJE

Hace algunos años saltó a los medios de comunicación la grave amenaza que pesaba sobre la foca monje, una especie cuyo principal santuario mundial se halla en aguas del extremo sur del Sáhara. Para tratar de paliar la situación de este mamífero marino, uno de los más amenazados del planeta, la Fundación CBD-Hábitat, con la colaboración de la Fundación Biodiversidad y la Secretaría General de Pesca Marítima han impulsado la Red de Avistamientos de Foca Monje (Redfom), cuya finalidad es obtener información sobre sus costumbres, especialmente en alta mar. Sobre la importancia de este proyecto, y la relevancia de la colaboración de los pescadores españoles en él, versa el siguiente trabajo elaborado por José Antonio Montero y Mercedes Muñoz Cañas.

Los pescadores españoles nos demuestran día a día su disposición a colaborar con expertos y científicos en los distintos proyectos que se llevan a cabo en alta mar con especies marinas, en los que el papel de estos profesionales del mar es de la máxima importancia. De manera habitual y precisa, recopilan los datos que los investigadores les solicitan, dando así una imagen de cooperación, dinamismo y preocupación a la hora de conservar y proteger el medio marino.

Con el inicio de un nuevo proyecto en 2006, consistente en la puesta en marcha de la Red de Avistamientos de Foca Monje (Redfom), los pescadores han vuelto a dar





La recién creada Red de Avistamientos de Foca Monje canalizará toda la información procedente de las observaciones de esta especie en alta mar, en la que los pescadores tendrán un papel protagonista

ejemplo de su colaboración desinteresada, al acceder a aportar información que servirá para mejorar el conocimiento de la vida de estos fascinantes animales.

En esta ocasión, los primeros pasos estuvieron rodeados de incertidumbre, ya que las circunstancias de la flota pesquera en ese momento no eran las más favorables: el acuerdo de pesca con Mauritania aún no había sido aprobado y los nervios frente a un futuro incierto se palpaban en el aire. Aún así, el proyecto se inició y se contactó con las diversas asociaciones de pesca, que no dudaron en prestarse a colaborar en todo aquello que les fuera posible.

EN PELIGRO DE EXTINCIÓN

La foca monje (*Monachus monachus*) pasa la mayor parte de su tiempo en el mar. El seguimiento de ejemplares de este mamífero marino, procedentes de la colonia en la península norteafricana de cabo Blanco, ha mostrado a los investigadores su capacidad de alejarse grandes distancias de los acantilados costeros donde se sitúan las cuevas donde descansan y crían.

Aunque algunos pescadores han aportado ya a los expertos datos sobre avistamientos en estas aguas, hay un gran desconocimiento sobre los movimientos del animal en alta mar. Precisamente para llenar esta laguna



informativa es para lo que se ha creado Redfom. El proyecto ha sido impulsado por la Fundación CBD-Hábitat y la Secretaría General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), con la colaboración de la Fundación Biodiversidad. La Fundación CBD-Hábitat es una entidad sin ánimo de lucro que lleva más de diez años trabajando con la foca monje en cabo Blanco.

El objetivo es implicar en la conservación de esta especie, en grave peligro de extinción, a los pescadores españoles de altura que faenan en los caladeros saharianos de Marruecos y Mauritania, facilitándoles su participación activa a la hora de localizar ejemplares en aguas marinas.

PESCA Y CONSERVACIÓN, DE LA MANO

Además de la Secretaría General de Pesca Marítima, otras instituciones, como los ministerios de Medio Ambiente y de Asuntos Exteriores –a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional–, el Instituto Social de la Marina o el Instituto Español de Oceanografía están colaborando en el proyecto. Pero se quiere que los pescadores sean los principales protagonistas, pues de esta manera pueden demostrar

que su trabajo y la conservación del mar no sólo no están reñidos sino que van de la mano.

Una de las premisas de este proyecto es no causar ningún conflicto para con los quehaceres diarios de los pescadores, por lo que se procuró dar todas las facilidades para contactar con Redfom, de manera que el personal de las flotas puede ya dar a conocer sus avistamientos a los expertos a través de correo electrónico, fax y teléfono. Se les ha entregado diverso material divulgativo –cuadernillo, tríptico, CD interactivo y página web– con información de gran utilidad para identificar a la especie, así como sobre la manera de transmitir las observaciones realizadas.

Las fotografías que los pescadores puedan obtener en los avistamientos serán co-tejadas con las del catálogo de foto-identificación de focas de la colonia de cabo Blanco. En caso de ser identificado algún ejemplar, el informante recibirá su historial, con la idea de que esta individualización genere lazos afectivos con el animal. De hecho, el proyecto pretende crear en los colaboradores un sentimiento de tutelaje y responsabilidad hacia la foca monje.

Los datos recibidos se centralizan en la oficina en Madrid de la Fundación CBD-Hábitat, donde se registran en un sistema de información geográfica para su envío posterior a la Secretaría General de Pesca Marítima. Esta base de datos permitirá desarrollar mapas de presencia de focas.

PISTAS PARA IDENTIFICARLA

En la actualidad no queda ni medio millar de ejemplares de foca monje, repartido por el mar Mediterráneo, el litoral norteafricano y las islas Madeira. Su principal santuario mundial es la península de cabo Blanco, en el extremo sur del antiguo Sáhara español, y hoy en día dividida administrativamente entre Marruecos y Mauritania.

De la foca monje sabemos, entre otras cosas, que es muy sociable. En tierra gusta de descansar en compañía, como lo confirman observaciones de grupos grandes y apretados, mientras que en el agua juegan a menudo a pelearse y perseguirse. Pueden alejarse bastante de la costa en busca de presas, a las que capturan con breves inmersiones y a escasa profundidad, aunque son capaces de bucear hasta más de cien metros y durante quince minutos. Su dieta es variada

La WEB de la foca monje

Desde www.redfom.com y www.focamonje.es se tiene acceso a cumplida información sobre la biología de la foca monje del Mediterráneo, así como sobre sus problemas de conservación y las iniciativas emprendidas para salvar a la especie de la extinción. De visita obligada para todos los interesados en este mamífero marino, esta web recién creada incluye una guía visual de identificación de ejemplares por edades y se completa con un excelente despliegue de vídeos, fotografías y documentación. Además, los pescadores encontrarán en ella la información necesaria para colaborar a través de Redfom.

Para más información: **Fundación CBD-Hábitat**,
c / Nieremberg, 8 (bajo A), 28002 Madrid.
Tel. 91 510 01 33. E-mail: monachus@cbd-habitat.com.

e incluye peces, crustáceos y cefalópodos.

En los avistamientos en alta mar sólo suele verse la cabeza del animal y un poco el dorso. En estas circunstancias, es importante ser capaz de distinguir una foca monje de otros mamíferos marinos con los que pueda guardar cierto parecido, como delfines y otros cetáceos de pequeño tamaño. En este sentido, la cara similar a la de un perro, con bigotes y morro chato, sin orejas y la ausencia de aleta en el dorso, son rasgos que nos pueden ayudar a identificarla.

La sociedad demanda cada vez más un compromiso global con la conservación del medio ambiente, algo que ha sido asumido por los pescadores españoles, a los que podemos ver cada vez más involucrados, aportando sus experiencias y conocimientos, en tareas de conservación de especies amenazadas. Ejemplos recientes pueden ser la obtención de métodos para reducir las capturas accidentales de aves en palangres o los dispositivos excluidores de tortugas marinas.

Esta nueva faceta es de especial importancia en los caladeros foráneos, donde el país soberano puede comprobar el interés y respeto de nuestra flota por la conservación



del mar y su biodiversidad. Con el lanzamiento de Redfom se presenta una nueva oportunidad en esta línea para nuestros pescadores. ■

**JOSÉ ANTONIO MONTERO Y
MERCEDES MUÑOZ CAÑAS**
FOTOS: MIGUEL ÁNGEL CEDENILLA
FUNDACIÓN CBD-HÁBITAT

El proyecto Redfom, impulsado por la Fundación CBD-Hábitat y la Secretaría General de Pesca Marítima, cuenta con la colaboración de los ministerios de Medio Ambiente y de Asuntos Exteriores, el Instituto Social de la Marina y el Instituto Español de Oceanografía

CRÍA: Mide aproximadamente un metro y pesa unos veinte kilos. Está cubierta de un pelo fino de color negro.

JOVEN: Pelaje gris plateado y aspecto rechoncho. Con la edad va adelgazando y adquiriendo un color gris o marrón oscuro. Mide algo más de metro y medio y su cuerpo se vuelve estilizado.

SUB-ADULTO Y HEMBRA ADULTA: De color gris. De unos dos metros de longitud. Cuanto más avanza en edad, se hacen más notorias unas cicatrices que presentan en la piel.

MACHO ADULTO: Negruzco y con mancha ventral blanca. Longitud media aproximada de dos metros y medio y casi trescientos kilos de peso.



Identificación según edades



♀

Recién nacido



♂

Cachorro



Jóven



Subadulto



Hembra adulta



Macho adulto

Dibujos: Eduardo Saiz



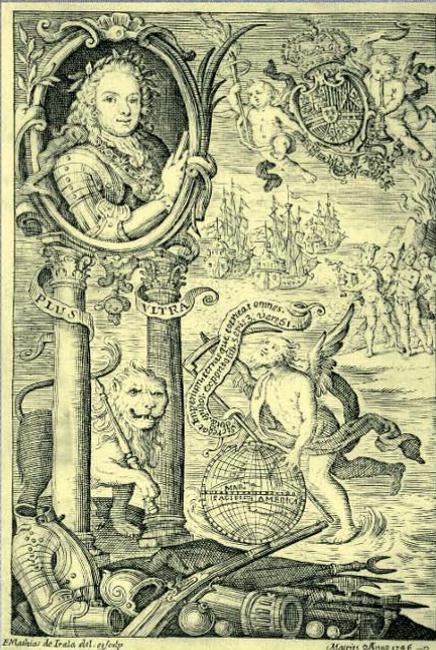
DESCRIPCION
DE LAS ISLAS
Y TIERRA-FIRME
DE EL MAR OCCIDENTAL
QUE LLAMAN INDIAS OCCIDENTALES
DE ANTONIO DE HERRERA
Coronista Mayor de las Indias, y
Coronista de Castilla.

Las pesquerías y su ordenación en la **AMÉRICA ESPAÑOLA** (Siglos XVI-XVII)

En el capítulo anterior de esta serie, el investigador Juan Pérez-Rubín se centró en los orígenes de la presencia de nuestros pescadores en aguas de Terranova y Groenlandia (MAR, número 456, enero 2007). En esta ocasión pasará revista a las primeras exploraciones nacionales que llevaron al conocimiento y valoración de los recursos pesqueros de la América española, tanto en

las costas del Atlántico como del Pacífico. Se decretaron localmente diferentes medidas reguladoras de la pesca marítima que incluyeron la explotación de perlas, con tempranas vedas temporales y espaciales (desde 1535). Sin embargo, con el aumento de la inseguridad en las costas (atacadas por naciones enemigas, piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios) se impuso una política

ON
S,
R ME
ANO,
TALES,
RERA,
s, y



preventiva que dificultó el necesario desarrollo pesquero en el litoral más próximo a las nuevas poblaciones que se iban creando. Básicamente, por las prohibiciones de abrir caminos desde las playas hacia el interior y de habilitar calas y ensenadas para el acceso de embarcaciones.

Debido a la situación de inseguridad existente en la costa, la mayor actividad pesquera en Hispanoamérica tuvo que limitarse a las cercanías de los grandes puertos comerciales, donde únicamente se podía garantizar la defensa de sus pescadores con la artillería costera y estaba asegurado el abastecimiento de sal (tan codiciada que motivó numerosos ataques de mercantes holandeses armados).

Por las referidas razones (inseguridad costera y escasez de sal) y los grandes beneficios económicos obtenidos con el tráfico comercial indiano, no tenemos constancia de que durante los dos primeros siglos llegaran a las extensas costas hispanoamericanas grandes buques de pesca de la metrópoli. A pesar de la existencia de una potente flota de altura nacional a finales del si-

Las deslumbrantes riquezas naturales de las Indias Occidentales (América) impulsaron el tráfico mercante con las numerosas naos de alto bordo procedentes de Andalucía.



Variadas publicaciones españolas sobre la Historia Natural americana desde 1526, aunque la mayor parte de la información científica recogida permanece inédita y repartida en diferentes archivos nacionales.

Las primeras tres grandes obras recopilatorias nacionales sobre la naturaleza americana, publicadas entre 1526 y 1590, alcanzaron una espectacular difusión mundial en la época: traducidas a cinco idiomas y con un total de 90 reimpresiones

glo XVI, con unas 400 naos de alto bordo que se dirigían a América en travesías de unos 35 ó 40 días.

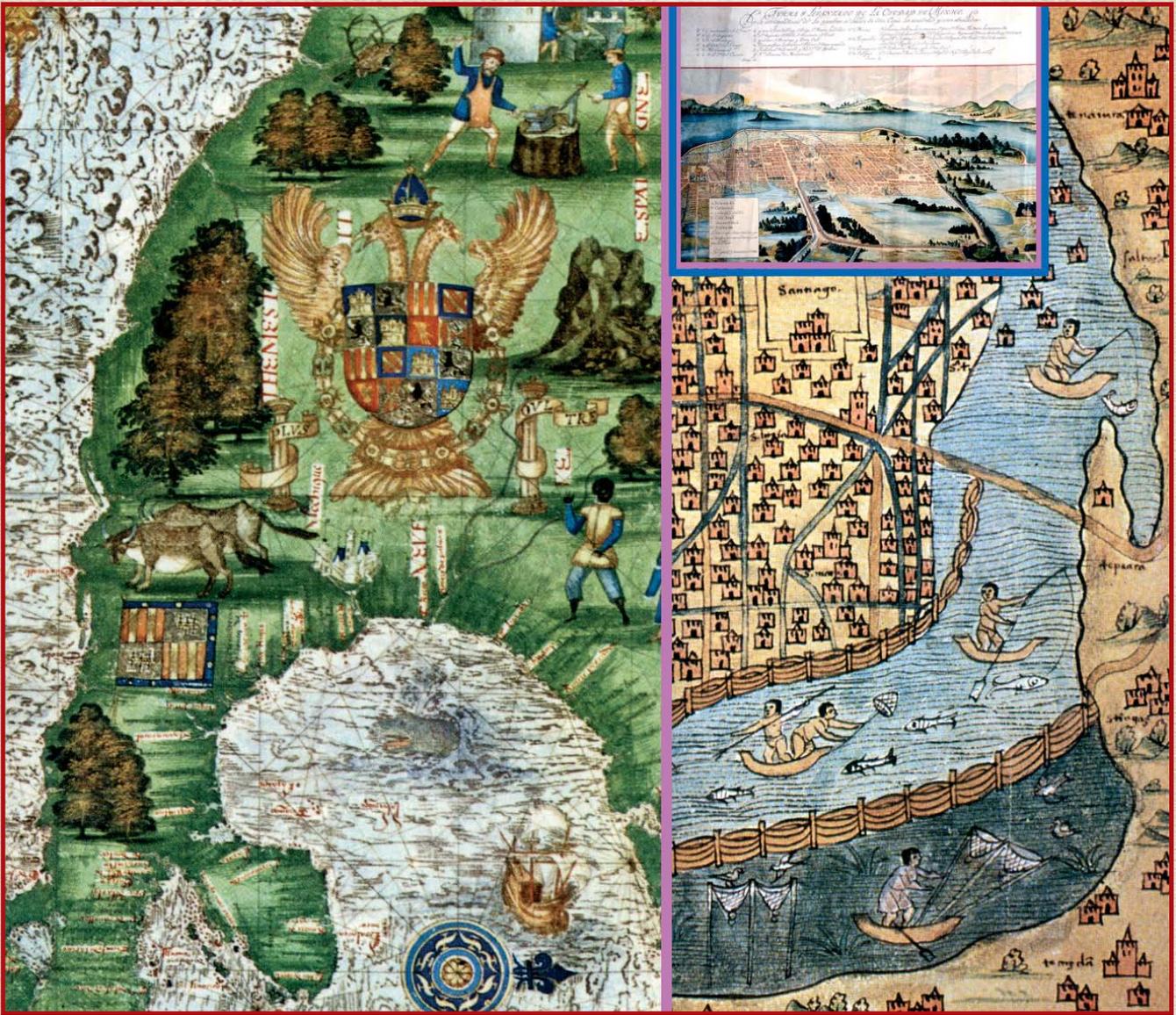
La mitad de dicha flota procedía de las provincias vascas y se dirigía a Terranova para capturar ballenas y bacalao. Las restantes embarcaciones partían de Andalucía, aprovechando el monopolio del comercio y de la navegación con los puertos centroamericanos. Precisamente, esta fue la causa de que, desde principios de ese siglo, fuera descendiendo considerablemente la actividad pesquera en el golfo de Cádiz, pues se produjo un éxodo masivo desde diferentes localidades costeras y muchos de los armadores acaudalados transformaron sus buques de pesca en mercantes.

Por otro lado, desde esa época centenares de exploradores nacionales (militares, misioneros y naturalistas) realizaron millares de observaciones sistemáticas en América, recogiendo muestras y datos de las deslumbrantes riquezas naturales americanas. Por ello, se conservan en los archivos españoles referencias y descripciones de miles de especies acuáticas de los ríos, lagos y mares americanos; con abundantes indicaciones de las particulares técnicas de pesca empleadas por los indígenas y los colonos españoles.

Las primeras tres grandes obras recopilatorias nacionales sobre la naturaleza americana, publicadas entre 1526 y 1590 (por Fernández de Oviedo, Monardes y Acosta), alcanzaron una espectacular difusión mundial en la época: traducidas a cinco idiomas y con un total de 90 reimpresiones. Sin olvidar los muy importantes resultados obtenidos en la que se considera la primera gran expedición científica moderna, dirigida por el médico Francisco Hernández durante 1571-77 (describió unas 3.000 nuevas especies botánicas y más de 400 de animales).

Particularmente, el citado G. Fernández de Oviedo (1478-1557), que cruzó 12 veces el Atlántico, está considerado como el primer naturalista que dio a las prensas un libro original sobre ciencias naturales. Incluyó numerosas descripciones sobre la fauna acuática americana y los variados métodos de pesca, en capítulos independientes dedicados a las perlas y pescados (incluyendo en éste mamíferos, tortugas, y peces). Entre estos últimos, enormes tiburones (precisaban la fuerza de 12 pescadores para subirlos a bordo), peces voladores, toñinas, doradas, etc. Sirva este párrafo como ejemplo:

A una legua de la desembocadura del río hay una isla con leones marinos muy disfor-



mes y grandes, de más de dos quintales. Mataron allí seis, que tenían sabor de vaca y el cuero muy gordo, y tan recio que ningún hombre con una lanza arrojada le pudo traspasar. Allí tomaron dentro del mismo puerto mucha sardina, como la de España, y hermosas y grandes lisas, con las cuales llenaron más de 50 barriles. Cuando este río queda de bajamar, se halla grandísima cantidad de anchova en unos pozos de un palmo de agua (...). El llamado peje reverso es uno de los mejores pescados de la mar para comer, porque es enjuto, tieso y sin flema. Muchas veces los he comido para poderlo testificar. Son mayores que un palmo y feos, pero de grandísimo ánimo y entendimiento.

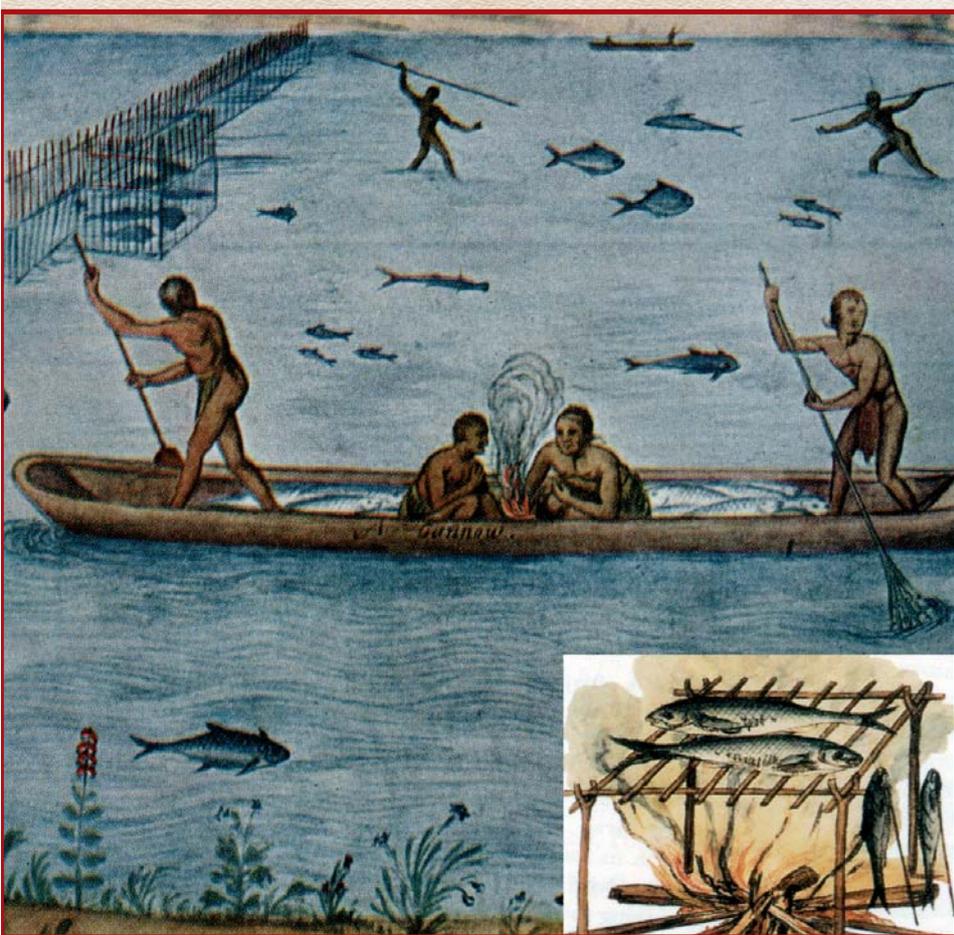
Sin embargo, durante los primeros siglos, la inmensa mayoría de la información descriptiva de los variados territorios descubiertos no se elaboraba para lucimiento del autor, sino con fines principalmente adminis-

trativos (para decidir la ubicación de las nuevas colonias, mejorar la gestión de los recursos, etc.). Por ello, rara vez se publicaban, pues además tampoco interesaba divulgar al extranjero los propios tesoros naturales coloniales; permaneciendo inéditos importantes informes como el de Pedro de Arpide (1587), sobre la caza ballenera en Florida. El máximo secretismo se mantuvo, lógicamente, con la información considerada más estratégica, particularmente las cartas de navegación y los estudios geográficos en las costas.

LA REGLAMENTACIÓN PESQUERA INICIAL

Aunque, entre la gran abundancia de órdenes gubernativas indianas, destaca un mayor interés colonial dirigido a gestionar las actividades minero-metalúrgicas y las producciones vegetales útiles para la medicina o industria, no se descuidó la normativa

Costa atlántica de Nueva España, con imágenes del Golfo de Méjico y de la capital colonial, donde los nativos practicaban variadas técnicas pesqueras (1560).



Sistemas de pesca y posterior asado en parrilla de la captura por indios americanos del Atlántico (1585).

Durante la minuciosa exploración costera del capitán Sebastián Vizcaíno por Las Californias, bautizó diferentes localizaciones por su abundancia en variados recursos marinos, como Almejas, Pescado Blanco y Ballenas

para la pesca marítima. Desde el principio, se distinguió entre las pesquerías proyectadas para el enriquecimiento personal (perlas, tortugas carey, etc.) y las dirigidas a la alimentación cotidiana de los habitantes.

Así, en ciudades como Panamá, el abastecimiento de pescado a la población estaba encomendado a un cacique y sus indios (diariamente descargaban tres canoas llenas de sardina, que se repartían gratuitamente), y se ordenaba a los cristianos que no apremiaran a los indígenas para obtener más pescado del suficiente para el consumo diario. Mientras que, a las misiones costeras que se iban estableciendo, les enviaban desde la Península los instrumentos básicos para que ellos mismos pudieran autoabastecerse de pescado. Así lo expone un documento dirigido a los franciscanos destinados a la costa venezolana de Cumaná, decretando en 1519 que se les enviará: *Un asno, un batel de pesca y unas redes que llaman 'chinchorro' para que puedan pescar; así como los ornamentos, campanas, libros, cera y otras cosas que sean menester para el culto, refectorio, dormitorio y hospital.*

Por otro lado, para todas las pesquerías con ánimo de lucro las normas eran muy claras. A los civiles y militares se les podían

otorgar derechos exclusivos de pesca, pero quedaban obligados a pagar al Rey el Quinto Real o 20% de la ganancia obtenida en la venta. Las concesiones podían ser indefinidas o temporales (generalmente de 10 a 20 años), y los conceptos muy variados: pesquerías de coral, corchilla, perlas, etc. Por el gran valor de estas últimas, en una orden expresa (1528) se obligaba a los concesionarios a llevar un control, registrando las capturas y el personal implicado (debían registrar en un Libro la cuenta y razón de las perlas y de las personas que en su pesca trabajen).

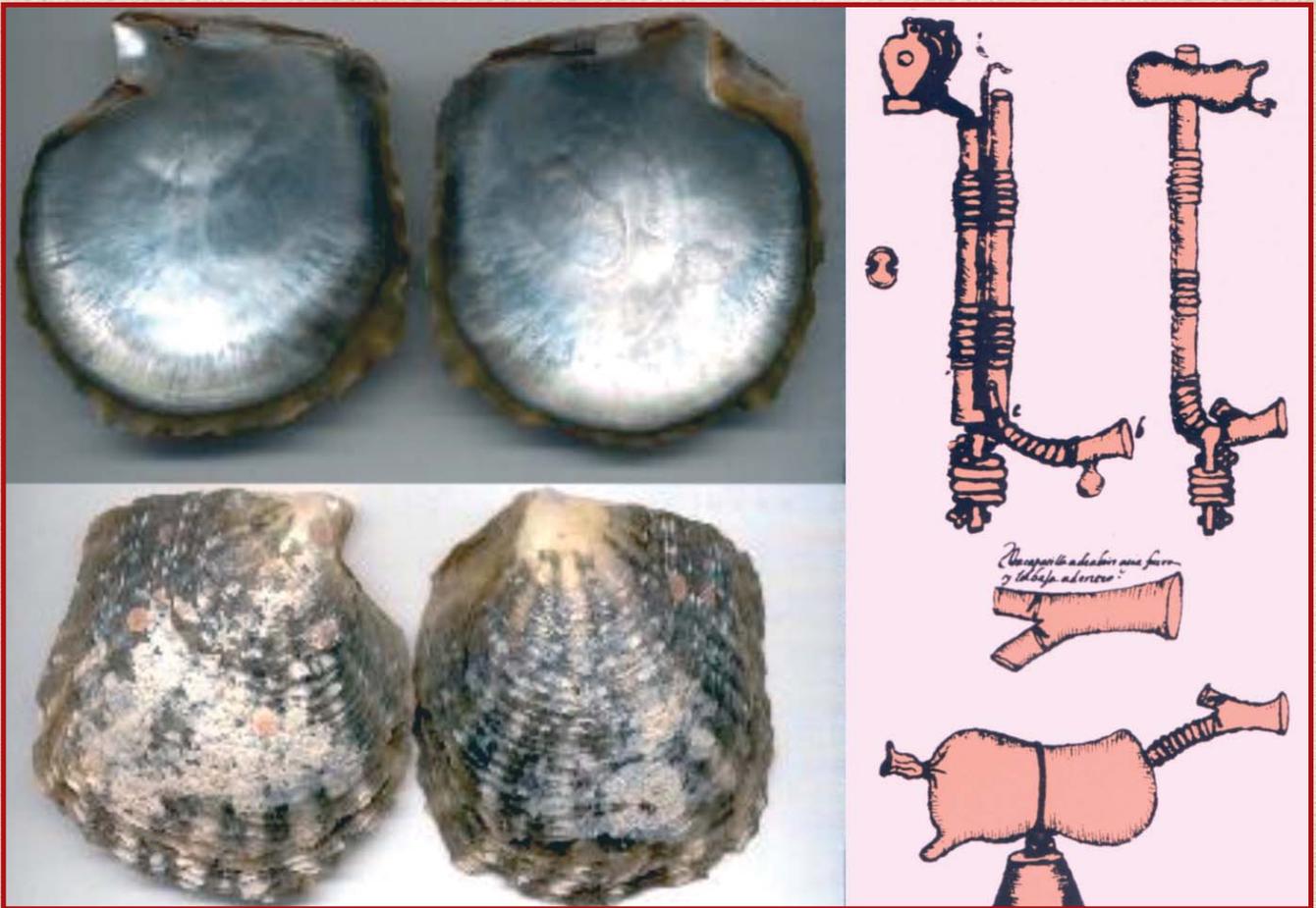
En cada concesión se reiteraba a los castellanos que los indios fueran *bien tratados y conservados* y, para proteger los recursos en la isla de Cubagua, se prohibió a los hispanos pescar con artes de arrastre (*chinchorro*), argumentando que *no conviene a nuestro servicio ni al bien de los naturales de la Isla*. Cambios importantes se produjeron con las *Ordenanzas de Descubrimientos* de 1573, pues se dio por finalizada la *etapa de Conquista* y se desarrolló una política de penetración pacífica, que fue muy intensa hasta 1630 (con más de 300 ciudades fundadas y las primeras nueve universidades).

LA EXPLOTACIÓN PERLERA ATLÁNTICA

Por su continuidad, y el elevado rendimiento económico de perlas y nácar, disponemos de bastante información desde el descubrimiento del recurso en la costa atlántica y el inicio de la actividad extractiva en la isla de Cubagua (1498-1502). La explotación a gran escala se inició en esa zona tras el asentamiento de colonos en la costa continental, con la construcción del fuerte de Cumaná y la primera ciudad castellana (1523-27). Allí sufrieron los primeros ataques para robar las perlas (piratas franceses) y apropiarse de los depósitos de sal (mercantes holandeses).

En el decenio siguiente se llegó a la sobreexplotación de los ostreros de la costa oriental venezolana y se decretó la primera veda temporal y espacial por seis meses (en 1533). Resultó tardía e insuficiente, pues aunque se amplió tres años después la prohibición a nueve meses (de enero a septiembre), se produjo el agotamiento local del recurso en las aguas costeras y el grueso de la explotación se desplazó hacia los ostreros más occidentales.

Una parte de los concesionarios cometió graves abusos en las *granjerías de perlas* (despiadada explotación de indios y negros esclavos), por lo que uno de los capítulos de la Ley de Indias de 1542 se consagró a cor-



Madreperlas y varios artefactos de buceo españoles (ingenios para sacar perlas, 1603).

tarlos de raíz. Decretándose la pena de muerte para el que esclavizara y, en caso de no poder garantizar la vida de los buceadores, la obligación ineludible de clausurar totalmente la pesquería (*porque estimamos en mucho mas la conservación de sus vidas que el interés que nos pueda venir de las perlas*). Los buceadores indígenas fueron sustituidos paulatinamente por negros africanos, que llegaron a ser dominantes desde 1570 y, tras el paulatino agotamiento de los ostreros más litorales, se fueron autorizando ensayos en las aguas más profundas con varios *ingenios para sacar perlas*, alcanzándose finalmente una gran decadencia de la explotación perlera en ese área atlántica durante la primera década del siglo siguiente.

La última legislación económica de esa centuria (1680) mantenía el impuesto del 20% del beneficio total de cada *Ranchería de Perlas*, que debían pagar mensualmente los armadores (*los dueños de canoas y piraguas*). Del control de cada pesquería se encargaba un Real Inspector de distrito que revisaba, a final de mes, los asientos del Libro de contabilidad y examinaba las perlas obtenidas. Las malversaciones graves se castigaban con el decomisado de toda la pro-

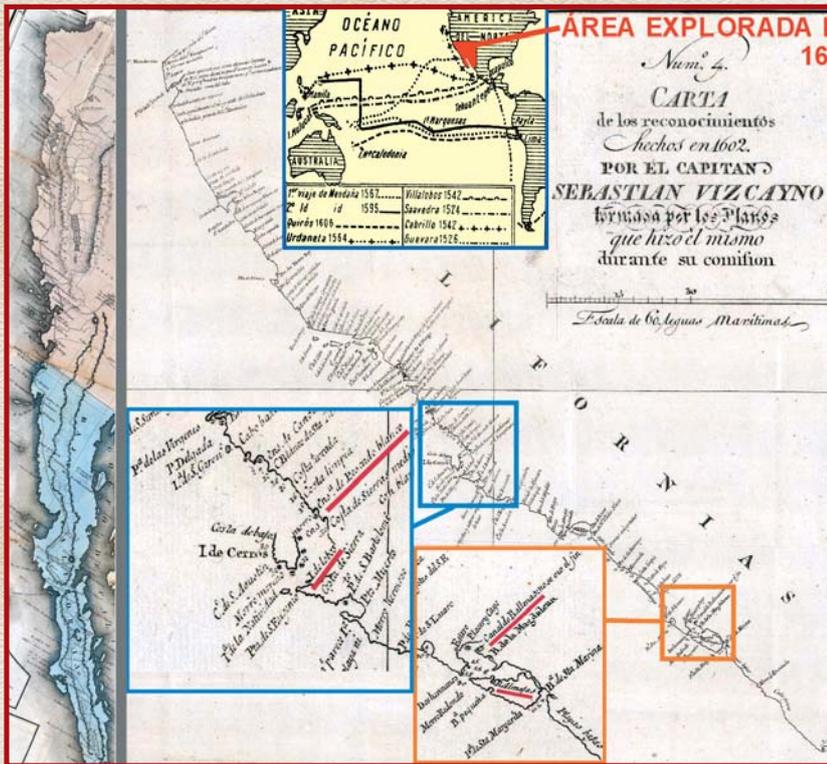
ducción y seis años de destierro para el responsable.

Del aprovechamiento de aquella particular pesquería americana de madreperlas, incluyendo las conchas para elaborar objetos de nácar, trató el padre José de Acosta (1590): *Son las perlas de diferentísimos modos en el tamaño (desde las pequeñas avemarías hasta las grandes paternostres), figura, color y lisura; y así su precio es muy diferente. Raras veces se hallan dos perlas que en todo convengan (en tamaño, forma y color), buscadas éstas especialmente para zarcillos o pendientes de lujo. Cuando esto ocurre, el par sube muchísimo de precio, estimándose algunos en millares de ducados.*

PROSPECCIONES EN LA COSTA PACÍFICA

La primera fase de la expansión española en aquellas aguas se inició tras el descubrimiento del océano Pacífico en una expedición terrestre de Núñez de Balboa (1513) y su nombramiento de *Adelantado de la Mar del Sur*. Las primeras noticias perleras del Pacífico proceden de la Isla Terarequi o de las Perlas, en el golfo panameño de San Miguel, donde a partir de 1515 se obtuvieron

La inmensa mayoría de la información descriptiva de los territorios descubiertos rara vez se publicaba, pues no interesaba divulgar al extranjero los propios tesoros naturales coloniales, como los informes de Pedro de Arpide (1587) sobre la caza ballenera en Florida



Mapa costero de Las Californias elaborado por Sebastián Vizcaíno (1602), con los datos pesqueros señalados en rojo (zonas ampliadas). Referenciado con datos geográficos de 1847 y con otras memorables expediciones españolas.

Con el inicio de la llegada de los jesuitas a la Península de California (1697) se desarrollaron ampliamente los estudios de historia natural, y tenemos interesantes descripciones, como la de la riqueza pesquera de la Bahía de San Lucas

los ejemplares mayores y de precio mas alto (entre 25-30 quilates, vendidos por 650-1.000 pesos de oro).

También destacamos las primeras descripciones gráficas de peces marinos, fechadas en 1533 (*Estampas de Peces del Mar del Sur*) y el descubrimiento, dos años después, de nuevos yacimientos de madreperlas en Baja California, con la llegada de Hernán Cortés a la Bahía de Santa Cruz o de La Paz. Allí acudieron buceadores ilegales, particularmente tras las primeras concesiones amplias en el área (hacia 1550). Unos 65 años después la familia Cardona consiguió autorización para realizar una explotación a gran escala en el golfo californiano.

De gran interés resultó la última expedición costera por *Las Californias* del capitán Sebastián Vizcaíno (1602) que, partiendo del Sur californiano (aguas mejicanas), alcanzó al año siguiente los 43° N (actual estado de Oregón). El mapa que confeccionó fue utilizado por las siguientes expediciones por el área pero, por seguridad nacional, no se publicó hasta dos siglos exactos después de su realización. Durante su minuciosa exploración costera, visitó el espléndido puerto de San Diego y bautizó numerosas localizaciones, algunas de ellas de importancia pesquera, como la más septentrional, donde se lee *Cabo Blanco* (su color se debe a la acumulación de guano, señal inequívoca de gran riqueza pesquera local).

En el sector meridional hay otras: *Ensenada*

de Pescado Blanco, Isla de Lobos, Canal de Ballenas e Isla Almejas. En su diario de navegación se recogen muy variadas descripciones: un día se *obtuvo tanta sardina que todos comieron y sobró mucho*, pescaron selectos lenguados y otros pescados blancos en una amplia ensenada (actual 'bahía Blanca'). En '*Once mil Vírgenes*' encontraron indios amigables, la necesaria agua dulce, y abundancia de pescado, patos, conejos y ciervos (*bahía de San Quintín*). También desembarcaron en la isla de Santa Catalina (*anda esta gente vestida de pellejos de lobos marinos*).

Con el inicio de la llegada de los jesuitas a la Península de California (1697) se desarrollaron ampliamente los estudios de historia natural, y tenemos interesantes descripciones, como la de la riqueza pesquera de la Bahía de San Lucas que, con pequeñas redes de arrastre, se obtenían numerosas especies, entre ellas: *chernas, pargos, meros, cornudas, cazones, tiburones, mantas, lisas, salmones, sardinas, rayas, roncodores, bonitos, puercos, lenguados y ostiones de perlas*.

También aprendieron esos misioneros de las productivas técnicas pesqueras que empleaban los indios en lagunas y esteros, con distintos modelos de redes y trampas muy productivos. Igualmente, aparecen muchos datos de interés pesquero en los diarios de franciscanos como Junípero Serra, que se expandieron posteriormente hacia el norte fundando misiones (1769-1823) y acabaron llegando a la actual San Francisco, en contraste con la expansión meridional rusa desde Alaska.

Con el paso de los siglos, todas las localizaciones pesqueras señaladas por el citado capitán Vizcaíno tuvieron un pujante interés económico y en ellas se desarrollaron convenientemente las pesquerías correspondientes, incluyendo un interés renovado por los referidos *yacimientos perfliferos*, así como la caza de *lobos marinos* y ballenas (ésta se inició en 1791 por balleneros norteamericanos).

EXPLORACIONES EN EL CONO SUR

Durante 1534-39 había concedido Carlos V al menos cuatro capitulaciones a particulares (unas 200 leguas para cada uno) con el objetivo de *conquistar, pacificar y poblar nuevas tierras e islas* en el cono Sur (costas atlánticas, pacíficas y del estrecho de Magallanes). Generalmente, estaban obligados a describir en cada territorio *las cosas que se dan y se crían*, tenían garantizada la exclusividad durante dos años y ellos correrían con



todos los gastos de la expedición. Finalmente, se les podría nombrar gobernador perpetuo de las tierras descubiertas y pobladas, aunque únicamente cobrarían un salario anual en el caso de obtenerse un gran rendimiento económico con los recursos naturales locales (pues los 1.500 ducados estipulados serían pagados de los provechos que se obtuvieran en la dicha tierra).

Otras noticias del área son posteriores a la llegada del pirata Drake al Pacífico y sus saqueos en Perú y Chile (1578), que motivaron el desarrollo de nuevas y urgentes expediciones españolas, como las llevadas a cabo por Pedro Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes (1579-84), donde fundó las primeras colonias con 300 españoles. Con ellas se dieron importantes pasos para el conocimiento de la zona costera y se pretendió desarrollar una adecuada red defensiva en el área (siguiendo el modelo ejecutado en el estrecho de Gibraltar: blindaje de las próximas costas en ambos mares con fortalezas, murallas y torres de vigilancia).

Sin embargo, desde la expedición de los hermanos García de Nodal (1618-19), el área austral americana fue cayendo en el olvido.

Principalmente, al divulgarse internacionalmente la nueva ruta al Pacífico por el cabo de Hornos, y por la necesidad de dirigir los mayores efectivos de la Armada al Caribe, donde las numerosas y peligrosas castas de ladrones del mar representaban la mayor amenaza costera para Hispanoamérica.

Importantes mejoras se produjeron con el gran resurgimiento de la Marina española desde mediados del siglo XVIII, pues se intensificaron la construcción de fortalezas defensivas y las expediciones científicas hacia América, retomándose el interés por los mares australes y desarrollando importantes pesquerías nacionales (en el golfo de Méjico, estuario de La Plata y en los caladeros más australes de la Patagonia).

Las favorables experiencias conseguidas en el tratamiento industrial de las capturas y los ilusionantes beneficios económicos obtenidos, propiciaron la fundación de una potente *Real Compañía Marítima*. De esta última etapa de gran expansión pesquera en el ultramar hispano nos ocuparemos en el próximo capítulo de esta serie. ■

JUAN PÉREZ-RUBÍN
INVESTIGADOR

El cosmógrafo y piloto Pedro Sarmiento de Gamboa (sus últimas expediciones fueron al estrecho de Magallanes, donde fundó en 1581 las primeras colonias con 300 españoles) y el Mapa resultante de la expedición de los hermanos García de Nodal (1618-19), con las recién descubiertas Islas de Diego Ramírez (56° 30' S).



Desde la Reforma Laboral

DOS MILLONES de contratos fijos

Ni los pronósticos más optimistas confiaban en el enorme impacto que la Reforma Laboral iba a tener en la contratación estable.

En primer lugar cabe destacar que cuando un acuerdo cuenta con el consenso de los agentes sociales y el Gobierno, sus resultados son muy positivos. Sin embargo cuando una medida laboral se lleva a cabo de manera unilateral el impacto es mucho menor. En este sentido, el ministro Jesús Caldera felicitó a sindicatos y empresarios por los magníficos resultados que ha ofrecido la Reforma Laboral.

La Reforma del Mercado de Trabajo tenía un objetivo fundamental: establecer estabilidad por precariedad. Durante muchos años España tenía el mayor porcentaje de temporalidad respecto a sus socios europeos. Era necesario llevar a cabo reformas para conseguir que los contratos temporales se fueran transformando en indefinidos.

Para conseguirlo, el Gobierno, con el consenso de sindicatos y empresarios, puso en marcha una serie de bonificaciones, dirigidas a los empresarios que convirtieran contratos temporales en estables. Dichas bonificaciones terminaban en diciembre. Esta medida entró en vigor en el mes de julio y hasta finales de año se produjeron 615.000 conversiones. En el mismo periodo del año 2005 el número de conversiones ascendió a 320.000. Es decir, que la reforma laboral duplicó el número de contratos que de temporales pasaron a fijos.

Sin embargo, el fomento de la contrata-



ción estable necesitaba contar con nuevas medidas. Y para conseguirlo, se establecieron una serie de incentivos para fomentar la contratación indefinida inicial desde comienzo del año en curso.

Si tenemos en cuenta estas dos fases de fomento del empleo estable los resultados son realmente espectaculares, según anunció Antonio González, secretario general de Empleo. “Los contratos indefinidos han alcanzado la cifra de dos millones desde que entró en vigor la reforma laboral el pasado 1 de julio, hasta la fecha”. El secretario general de Empleo aportó más datos muy significativos. “De esos dos millones de contratos fijos registrados en estos diez meses de vigencia de la reforma, la mitad son conversiones de temporales a indefinidos y, la otra mitad, contratos indefinidos iniciales, los únicos que actualmente están bonificados, tras la finalización del plan extraordinario de ayudas a la transformación de empleo temporal en fijo”

LA ENCUESTA DE POBLACIÓN ACTIVA

La Encuesta de Población Activa (EPA) confirma todos estos datos. En relación al primer trimestre de este año refleja que la tasa de temporalidad del sector privado se ha reducido en 2,13 puntos porcentuales respecto al trimestre anterior, al descender desde un 35,37 por ciento en el cuarto trimestre a un 33,24 por ciento en este.

Con esta nueva reducción, que se acumula a la registrada en el cuarto trimestre, la tasa de temporalidad en el sector privado ha caído en casi tres puntos, concretamente 2,91, desde la entrada en vigor de la reforma laboral en julio del pasado año. Así la tasa de temporalidad ha pasado desde un 36,11 por ciento a finales de junio de 2006 al 33,24 por ciento a finales de marzo de 2007.

Tras esta reducción, la tasa de temporalidad alcanza su valor mínimo desde el cuarto trimestre de 1989, cuando se situó en un 32,05 por ciento. A partir de entonces la

La tasa de temporalidad se ha reducido en casi tres puntos

De cada diez contratos fijos, seis son iniciales y cuatro proceden de conversiones

**“A diferencia de etapas anteriores, se está acentuando la tendencia a que el primer contrato que se efectúa sea indefinido”
(Antonio González, Secretario General de Empleo)**



temporalidad no había alcanzado nunca un valor tan bajo como el registrado en el último trimestre. De hecho, el mínimo registrado desde comienzos del año noventa había sido de 33,49 por ciento en el primer trimestre de 2003.

También cabe destacar que la reducción de la tasa de temporalidad antes señalada es resultado de la más fuerte aceleración del empleo con contrato indefinido y la más intensa caída del empleo temporal que ha registrado la EPA, que ofrece este tipo de datos desde que se creó en 1987.

El aumento trimestral de 305.200 empleos fijos en el sector privado supera cualquiera de los registros anteriores. El más alto hasta ahora había sido el registrado en el cuarto trimestre de 1999, que había quedado por debajo de los 190.000, un 38 por ciento inferior al incremento contabilizado en esa ocasión.

Respecto al empleo temporal, en el sector privado nunca se han registrado descensos de la magnitud del contabilizado en este trimestre, concretamente -281.000.

REFORMA LABORAL

Las conclusiones más destacables de la EPA del primer trimestre, sobre la reforma laboral, son entre otras, las siguientes:

- Los datos registran con toda claridad los efectos de la reforma laboral tanto al incremento del empleo indefinido como la reducción del empleo temporal.

- Las medidas de la mencionada reforma han dado como resultado la mayor reducción de la tasa de temporalidad que se ha registrado hasta la fecha.

- También pone de manifiesto que la actuación de la reforma laboral se está concentrando, de manera especialmente intensa en el sector privado, donde la caída de la tasa de temporalidad se ha constituido en un récord y ha alcanzado el mínimo de los últimos 17 años.

Por otra parte la EPA viene a corroborar e incluso a mejorar las que venían mostrando desde hace meses otras fuentes estadísticas como son los contratos registrados, la afiliación a la Seguridad Social y la Encuesta de Coyuntura Laboral, en cuanto al impulso del empleo indefinido, la moderación del temporal y la reducción de la tasa de temporalidad en el empleo.

También la Encuesta de Población Activa, al referirse sus datos al primer trimestre de este año pone de manifiesto que además del comportamiento positivo del Plan Extraordinario de Conversión de Empleo Temporal en Fijo, se ha producido un gran impulso a la contratación indefinida inicial. Todo ello ha traído consigo la obtención de dos millones de contratos indefinidos, una cifra jamás alcanzada en tan escaso periodo de tiempo.

En definitiva la EPA ha constatado de manera fehaciente que el funcionamiento de las medidas de la Reforma Laboral está siendo muy satisfactorio, y que sus resultados mejoran incluso a los cosechados en todas las reformas anteriores. Y, es que en esta ocasión, ha quedado de manifiesto, una vez más, que las normas y actuaciones que son fruto del diálogo y consenso con los agentes sociales, arrojan resultados plenamente positivos y eficaces. ■



Acuerdo del gobierno y agentes sociales para reformar la “hucha”

GARANTIZAR LA SEGURIDAD de las inversiones

Los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales y de Economía y Hacienda y las organizaciones CEOE, CEPYME, CCOO y UGT, han alcanzado un acuerdo sobre el texto del anteproyecto de ley que modificará la Ley Reguladora del Fondo de Reserva de la Seguridad Social.

El Fondo de Reserva amplía las opciones de inversión al permitir la renta variable

La modificación de la ley venía demandada por el gran crecimiento del Fondo de Reserva (la “hucha” de la Seguridad Social), y persigue dotar a la gestión del Fondo de mayor flexibilidad, para conseguir conjugar la seguridad en las inversiones con una mayor rentabilidad, mediante la diversificación de riesgos. El Fondo de Reserva cuenta en la actualidad con más de 40.300 millones de euros, lo que permitiría abonar ocho meses de pensiones.

La Ley amplía los activos aptos para la inversión, permitiendo que la parte de gestión externalizada se oriente hacia valores de renta fija emitidos por entidades privadas, acciones y otros instrumentos financieros,

participaciones de Instituciones de Inversión Colectiva y otros valores.

Los criterios de inversión evitarán que el Fondo pueda ejercer una influencia significativa en una entidad, y tendrán en cuenta los principios de responsabilidad social y económica. La Ley también amplía las facultades de los gestores y los mecanismos de control de los interlocutores sociales, y prevé la fijación reglamentaria de límites para hacer efectiva la seguridad y la diversificación.

En el seno de la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo el acuerdo será presentado a los grupos parlamentarios a fin de exponer los contenidos del mencionado acuerdo tanto con las reflexiones de los expertos como con la experiencia internacional de otros fondos públicos de reserva.

El desarrollo reglamentario de la Ley, una vez aprobada por el Parlamento se producirá también en el contexto del diálogo social en la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Medidas de la Seguridad Social. ■



Ley de Igualdad

PRESTACIONES para las mujeres y PERMISOS para los hombres

Con motivo de la entrada en vigor, el pasado 24 de marzo, de la Ley Orgánica para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres, el Instituto de la Mujer ha establecido un teléfono de información gratuita 900.19.10.10, que funciona las 24 horas del día para informar a los ciudadanos sobre la Ley y especialmente sobre los aspectos laborales y sobre las principales medidas de conciliación de la vida personal, familiar y laboral. Igualmente la página web: www.mtas.es/mujer dispone de una información detallada, clasificada por grupos de materias para facilitar su consulta.

A través de la línea gratuita del Instituto de la Mujer, también se informa sobre aspectos jurídicos (matrimonial, filiación, registro civil, legislación laboral, malos tratos, violación, justicia gratuita), orientación laboral (trabajo autónomo, asalariado, cooperativas, formación profesional ocupacional, oficinas de empleo) o recursos sociales (casas de acogida, madres solteras, centros asesores, asociaciones de mujeres y servicios sociales).

DERECHOS Y MEDIDAS

La Ley reconoce una serie de derechos hasta ahora no contemplados y establece medidas de carácter innovador, entre las que se encuentran las siguientes:

- Se reconoce el derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y el fomento de una mayor corresponsabilidad entre mujeres y hombres en el reparto de las obligaciones familiares.
- Se crea una nueva prestación de maternidad por parto, de 42 días de duración para las trabajadoras que no tienen cotización suficiente.

- Se crea el permiso de paternidad autónomo y su correspondiente prestación económica.

- Se mejora la prestación económica por riesgo durante el embarazo.

- Se protege el riesgo durante la lactancia, con la correspondiente prestación económica.

- También contempla los Planes de Igualdad en las empresas y negociación de convenios colectivos, se establecen medidas específicas para prevenir el acoso sexual, entre otras.

PRESTACIONES POR MATERNIDAD

La Seguridad Social dedicó más de 329 millones de euros al pago de la prestación económica por maternidad durante el primer trimestre del año, lo que supone un 11,57 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior.

De enero a marzo el Instituto Nacional de la Seguridad Social gestionó 81.386 prestaciones económicas correspondientes al permiso por maternidad, cuya cuantía es equivalente al salario íntegro de la trabajadora o el trabajador. Esta cifra indica un crecimiento del número de procesos por maternidad del 3,79 por ciento sobre el primer trimestre del 2006.

Del conjunto de prestaciones reconocidas la mayor parte, 79.986 prestaciones corresponden a permisos disfrutados por la madre y, 1.400 permisos disfrutados por el padre.

Por Comunidades Autónomas el mayor número de permisos de maternidad se registró en Cataluña (15.591), Andalucía (14.412), Madrid (13.075) y la Comunidad Valenciana (8.589).

Esta prestación económica de la Seguridad Social protege las situaciones de maternidad, de adopción y el acogimiento, tanto preadoptivo como permanente durante los períodos de descanso.

PERMISOS POR PATERNIDAD

La Seguridad Social ha concedido 7.687 prestaciones correspondientes al nuevo permiso de paternidad de 13 días (15 contando con los dos que ya se recogían en el Estatuto de los Trabajadores), independientemente del de maternidad. Estas cifras se refieren desde la entrada en vigor de la Ley de Igualdad el pasado 24 de marzo.

Las Comunidades Autónomas donde se ha solicitado y reconocido un mayor número de prestaciones por paternidad son: Cataluña (1.587), Madrid (1.369) y Andalucía (975). ■



Más de 329 millones de euros a prestaciones por maternidad en el primer trimestre de este año

La Seguridad Social ha concedido 7.687 permisos por paternidad



LEY DE DEPENDENCIA

Gobierno, Comunidades Autónomas, así como diversas organizaciones relacionadas con personas mayores y discapacitados, han dado luz verde para que la Ley de Dependencia comience a aplicarse de inmediato.

El Consejo Territorial, organismo en el que están representados todas las Comunidades Autónomas y el Gobierno han establecido el baremo estatal del Sistema de Dependencia mediante el cual se establece el baremo específico de cada ciudadano que lo solicite.

Para establecer dicho baremo se tienen en cuenta la valoración, entre otras, de las

siguientes actividades diarias: comer y beber, regulación de la micción/defecación, lavarse, otros cuidados corporales, vestirse, mantenimiento de la salud., desplazarse dentro y fuera del hogar, tomar decisiones, etc.

En base a estas consideraciones el ciudadano recibirá una evaluación de hasta 100 puntos que le definirá como persona dependiente en los siguientes grados y niveles:

- Dependencia Moderada (Grado I): 25-49 puntos.

Nivel 1: 25-39

Nivel 2: 40-49

- Dependencia Severa (Grado II): 50-74 puntos

Nivel 1: 50-64

Nivel 2: 75-74

Todos los ciudadanos que deseen una evaluación deberán acudir a los servicios sociales de su Comunidad Autónoma



● Gran Dependencia (Grado III): 75-100 puntos.

Nivel 1: 75-89

Nivel 2: 90-100

En la evaluación se hará especial hincapié en las discapacidades intelectuales y mentales.

Durante este año serán beneficiarios del Sistema de Dependencia los ciudadanos que se encuentren en una situación de Gran Dependencia, Grado III.

Por otra parte cabe resaltar que todos los ciudadanos que deseen una evaluación deberán acudir a los Servicios Sociales de su Comunidad Autónoma, para determinar su grado y nivel de dependencia y las prestaciones a las que tiene derecho.

NIVELES DE PROTECCIÓN

El Gobierno, a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, acaba de aprobar un Real Decreto que contó con la información favorable del Consejo Territorial de la Dependencia.

Mediante esta norma se garantiza el nivel

mínimo de protección en todo el Estado para asegurar la igualdad de los ciudadanos. Por otra parte establece que Asuntos Sociales financiará a las Comunidades Autónomas con una aportación nueva de hasta 250 euros mensuales por persona valorada como Gran Dependiente. También el Estado realizará una aportación nueva este año de hasta 1.014 euros mensuales por beneficiario para financiar los servicios y prestaciones de la Ley.

El Real Decreto asegura que las personas con discapacidad que sean valoradas como Grandes Dependientes tienen garantizados este año los servicios y prestaciones que la Ley de Dependencia establece.

Por otra parte cabe destacar que la norma incluye también el instrumento de valoración específico para menores de 3 años. El baremo específico se centra en la evaluación de las variables de desarrollo de los menores, así como de las necesidades de apoyo en salud, como las variables de desarrollo (actividades motrices y adaptativas), necesidades de apoyo, tales como el peso al nacer, necesidad de soportes para funciones vitales y medidas de movilidad. ■

Se valorará la autonomía de las personas para las actividades básicas de la vida diaria y la necesidad de apoyo y supervisión

MICROCRÉDITOS para jóvenes

Los jóvenes con menos posibilidades de acceso a la financiación disponen de microcréditos para poner en marcha proyectos empresariales, merced a un Convenio suscrito entre el Instituto de la Juventud y la Fundación Social La Caixa. El convenio también cuenta con el apoyo de seis entidades colaboradoras que acompañarán y captarán a los futuros jóvenes empresarios.

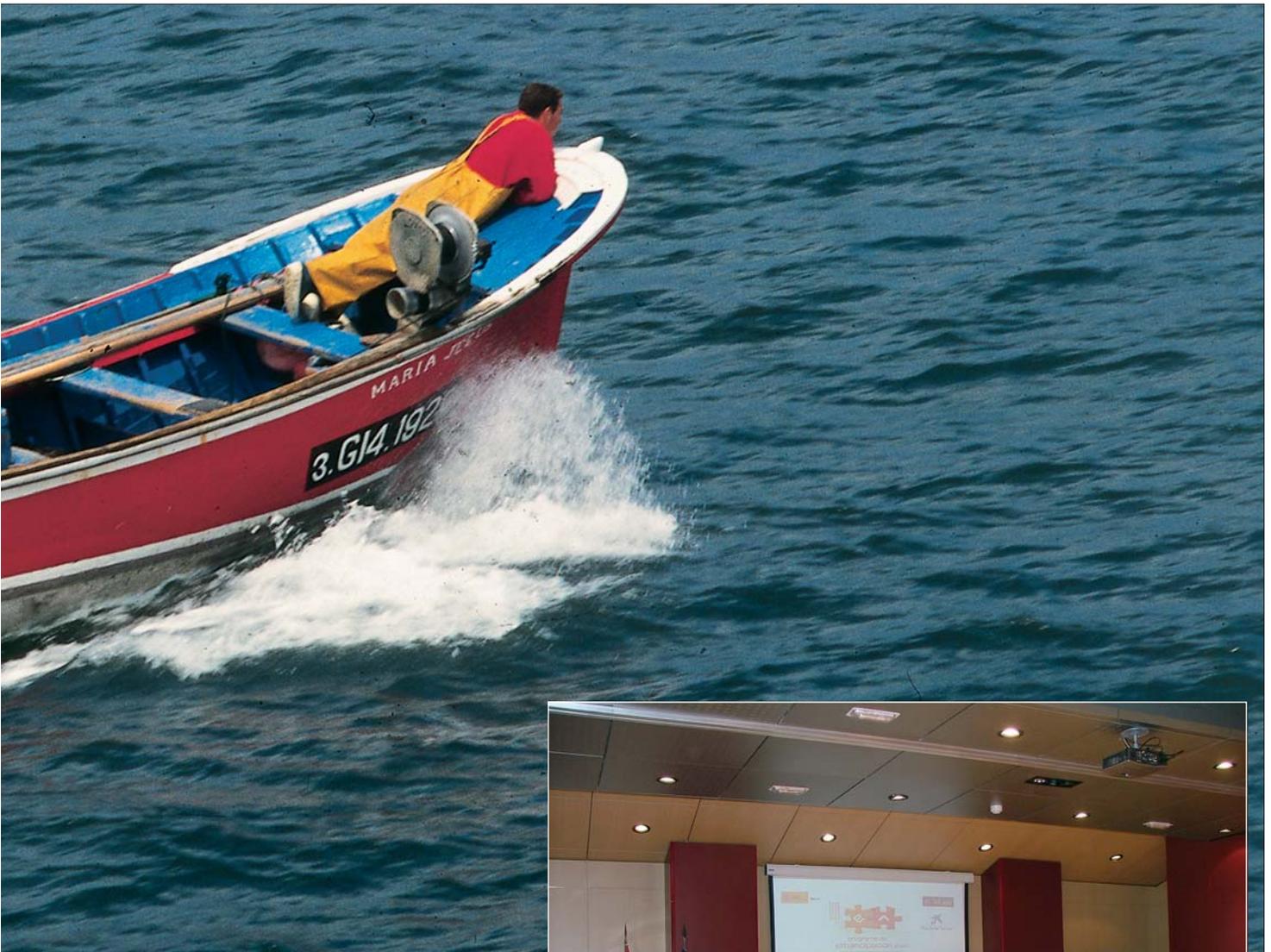
La directora general del Injuve, Leire Iglesias ha manifestado que “el Programa de Microcréditos, que se enmarca dentro del Programa de Emancipación del organismo de la que es titular, constituye una gran herramienta para la constitución de jóvenes empresas, aunque el carácter emprendedor depende de los jóvenes y son ellos los que tienen gran parte de responsabilidad”.

Leire Iglesias también ha recordado que España ofrece actualmente los mejores datos de empleo de los últimos 25 años y, en su opinión, “este debe traducirse con igualdad para toda la ciudadanía. Precisamente este año que celebramos el Año Europeo de la Igualdad, debemos trabajar para distribuir la riqueza y por eso localizar a los jóvenes con menos oportunidades es nuestro objetivo. Ese es el reto que tenemos delante y del que tendremos que dar cuenta”, terminó diciendo la responsable del Injuve.



FINANCIACIÓN DEL PROGRAMA

Podrán hacer uso de este Programa de Microcréditos los jóvenes menores de 35 años, residentes en el Estado español que cuenten con el correspondiente permiso de trabajo para desarrollar su actividad por cuenta propia y que deseen crear una empresa.



La Obra Social La Caixa ha habilitado una línea de financiación de hasta seis millones de euros, que se pondrán a disposición de los jóvenes empresarios y emprendedoras en situación desfavorecida, que presenten el plan de empresa precalificado y el certificado de validación emitido por las asociaciones y entidades intermediarias o por las oficinas de Emancipación Joven.

El porcentaje máximo de la financiación será del 95 por ciento del coste total del proyecto, teniendo cada préstamo una cuantía máxima de 15.000 euros que, en ocasiones debidamente justificadas, podría alcanzar los 25.000 euros. El plazo de amortización será de cinco años, más seis meses de carencia optativa y el tipo de interés será del 5 por ciento, porcentaje que se mantendrá fijo durante el período de financiación. La comisión de apertura será del 0,50 por ciento, la de estudio será del 0,25 por ciento y sin ninguna comisión la amortización anticipada. El presupuesto total que recibirán



las entidades intermediarias para sufragar las actividades a desarrollar es de 144.000 euros y la Obra Social La Caixa 108.000 euros.

Para solicitar el microcrédito los jóvenes pueden acudir a las sedes centrales o regionales de las organizaciones o a cualquier Oficina de Emancipación Joven o bien a la web, www.emancipacionjoven.es

Las entidades colaboradoras de este programa son las siguientes: RED ARAÑA, CEAR, COCEDER, COCEMFE, FUNDACIÓN RADIO ECCA y UPTA-ESPAÑA. ■

Un impulso para la creación de jóvenes empresas



200.000 PENSIONISTAS disfrutarán de estancias en BALNEARIOS

El Programa de Termalismo Social del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para este año cuenta con 200.000 plazas, lo que supone un incremento del 25 por ciento respecto al año pasado, distribuidas en 82 balnearios.

Este programa, que se puso en marcha en 1989, permite a las personas mayores disfrutar de tratamientos termales y estancias en balnearios, en turnos de 12 días y en régimen de pensión completa.

El programa ofrece a los pensionistas españoles alojamientos, tratamientos termales básicos, reconocimiento médico previo y seguimiento médico de cada tratamiento, actividades de ocio y tiempo libre y una póliza de seguro. La duración de los turnos es de

12 días y los precios oscilan entre 226,50 euros y 388,60 euros, tomando como referencia el número de plazas concertadas en cada uno de los balnearios y los precios asignados. El precio medio por plaza y turno es de 314,48 euros.

TIPOS DE TRATAMIENTOS

El cuanto al tipo de tratamientos, el 70 por ciento de los beneficiarios del programa necesitan tratamientos para afecciones osteo-

articulares, que son realizados por balnearios especializados en este tipo de enfermedad. También se ofertan plazas en establecimientos que prestan tratamientos para enfermedades respiratorias y del aparato digestivo, renales y de vías urinarias, dermatológicas y nerviosas.

PUESTOS DE TRABAJO

Durante el año 2006, en el que se contó con un total de 160.000 plazas, el programa consiguió mantener 10.710 puestos de trabajo. Durante este año la previsión asciende a 13.000 puestos de trabajo.

El programa tiene un doble objetivo. En primer lugar facilita el acceso de los pensionistas a tratamientos termales a precios reducidos para que el tratamiento pueda también actuar de forma preventiva, curativa y rehabilitadora, así como desarrollar el potencial económico de las zonas colindantes a los balnearios, contribuyendo al mantenimiento y creación de puestos de trabajo.

REQUISITOS

Los requisitos para acceder a estas plazas son los siguientes: ser pensionista de la Seguridad Social por jubilación o invalidez, así como por el concepto de viudedad o de viudedad tras pensiones, únicamente cuando el beneficiario haya cumplido 60 años; precisar tratamientos termales y carecer de contraindicación médica para recibirlos, así como alcanzar la baremación establecida.

Las solicitudes, bien por escrito o personalmente, deben presentarse en los Servicios Centrales, Direcciones Provinciales y Centros del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, y en los órganos competentes de las comunidades autónomas que tengan los servicios del Imsero transferidos. También el trámite puede realizarse a través de la pá-



gina web, www.seg-social.es/imsero.

Las 200.000 plazas para los pensionistas se distribuyen en origen en proporción al número de pensionistas de cada comunidad autónoma. ■

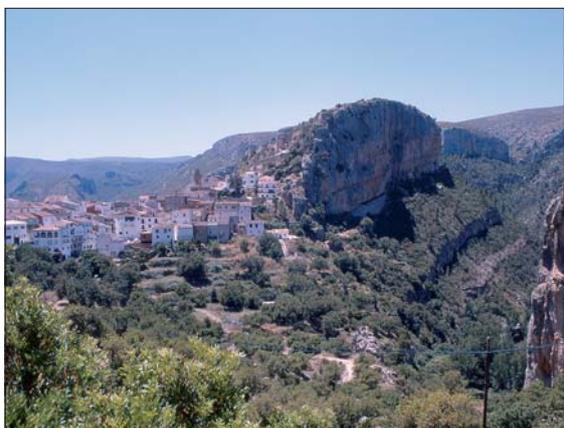
PLAZAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PENSIONISTAS BENEFICIARIOS
Andalucía	30.480
Aragón	7.640
Principado de Asturias	6.785
Cantabria	2.965
Castilla-La mancha	10.207
Castilla y León	16.474
Cataluña	31.675
Comunidad Valenciana	19.657
Extremadura	5.790
Galicia	16.057
Islas Baleares	3.621
Islas Canarias	5.352
La Rioja	1.512
Madrid	22.045
Murcia	4.755
Navarra	2.805
País Vasco	10.307
Ceuta	219
Melilla	179
Plazas no regionalizadas	1.000
TOTAL	200.000

El Programa cuenta con 200.000 plazas en 82 balnearios distribuidos por toda España

El número de plazas se ha incrementado un 25 % respecto al año anterior

La aportación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se eleva a 32 millones de euros



La primera línea entre Francia y España podría estar operativa en 2008

Los grandes puertos del norte luchan POR LA AUTOPISTA DEL MAR



Los gobiernos de España y Francia han puesto en marcha el concurso para adjudicar la primera Autopista del Mar, una decisión que modificará el transporte de mercancías entre ambos países y abre una lucha entre los principales puertos del norte peninsular. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez Arza, y su homólogo francés, Dominique Perben, ministro de Transportes, Infraestructuras, Turismo y del Mar celebraron el lanzamiento de la convocatoria con la que se pretende reducir la circulación en los ejes de carretera saturados entre ambos países, transfiriendo al transporte marítimo buena parte del tráfico de vehículos pesados y remolques, despejando así la conexión transfronteriza de los Pirineos. Esta iniciativa supone la primera actuación en el oeste de Europa del concepto de Autopista del Mar de alta frecuencia y calidad de servicio. Las conexiones seleccionadas podrán comenzar a operar el año que viene, cuando se hayan cubierto los trámites establecidos por las legislaciones de ambos países.

El plazo de presentación de ofertas termina el 3 de septiembre y deberá hacerse en español y en francés

Las Autopistas del Mar consisten en líneas marítimas regulares de corta distancia entre dos lugares, a menor distancia que por vía terrestre, en las que a través del transporte marítimo de mercancías se mejoran significativamente los costes de la cadena logística. Además, se configuran como los trayectos óptimos entre dos puntos en términos de viabilidad, rentabilidad y plazos de entrega, respecto al mismo trayecto por carretera.

Al cumplirse nueve meses de su creación en París el 3 de julio de 2006, la Comisión Intergubernamental hispano-francesa constituida para seleccionar una o varias Autopistas del Mar entre puertos españoles y franceses en la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte puso en marcha el pasado 11 de abril el concurso para adjudicar el establecimiento y explotación de estas autopistas. Los principales puertos del norte peninsular no quieren perderse esta oportunidad y luchan por hacerse cargo de las mismas.

Según consta en la Resolución del Minis-

terio de Fomento publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de 17 de abril, el objeto del concurso consiste en la selección de una o varias Autopistas del Mar con la finalidad de establecer y explotar un servicio de transporte puerta a puerta marítimo-terrestre internacional, principalmente dedicado al transporte intracomunitario, que permita una transferencia modal significativa desde la carretera mediante la concentración de flujos de mercancías en itinerarios marítimos.

Este servicio consiste en la mejora de los enlaces marítimos existentes o en la creación de nuevos que presenten una relación elevada calidad/precio y que sean regulares, frecuentes y que acaben siendo viables. Las Autopistas deberán enlazar puertos españoles y franceses de categoría A de la red transeuropea de transportes y deberán efectuar el servicio marítimo buques de pabellón comunitario.

SUBVENCIONES

Los organismos adjudicadores serán el Estado español, a través del Ministerio de Fomento, y el Estado francés a través del Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

El importe máximo de la subvención será de 15 millones de euros por cada Autopista del Mar, por lo que se refiere a la aportación de nuestro país. En cuanto a las subvenciones que concederá el Gobierno galo, el presupuesto de 2007 de la Agencia de Financiación de Infraestructuras de Transporte de Francia incluye en su partida presupuestaria una dotación de 41 millones de euros para el conjunto de las Autopistas del Mar y para la ayuda a la puesta en servicio de las líneas marítimas de corta distancia.

La participación económica de los dos países deberá estar equilibrada. Si bien, las ayudas podrían ampliarse y complementarse con subvenciones de carácter comunitario del programa Marco Polo II. La reglamentación comunitaria limita las ayudas a los tres primeros años del lanzamiento de la iniciativa y a un 30% del coste final.

Las empresas interesadas en explotar estas rutas marítimas podrán presentar sus propuestas hasta el 3 de septiembre de 2007. Una comisión intergubernamental hispano-francesa será la encargada de seleccionar las Autopistas del Mar más viables.

Los proyectos deberán presentarse en España en la dirección de Puertos del Estado Avenida del Partenón, 10-4ª planta Campo de las Naciones 28042 Madrid y en Francia en la Mission du Transport Intermodal de Marchandises en la dirección



Grande Arche de la Défense. Paroi Sud 92055 La Défense cedex.

UNIONES DE OPERADORES Y NAVIERAS

Según la Resolución del Ministerio de Fomento, el grupo adjudicatario debe estar integrado por, al menos, una compañía marítima y un operador terminal por cada uno de los puertos español y francés implicados. No obstante, se valorará positivamente la incorporación en las sociedades de otros operadores vinculados con el sector y también se tendrá en cuenta en los criterios de selección de ofertas la presencia de más de un puerto español.



**España y Francia
financiarán los
proyectos,
pudiendo
completarse las
subvenciones
con ayuda del
programa
comunitario
Marco Polo**

**La selección
final se realizará
en función del
volumen de
tráfico que se
trasvase, de la
calidad del
proyecto y del
volumen de
ayudas
solicitadas**

Las Autopistas del Mar propuestas a las Administraciones española y francesa podrán incluir tramos de cabotaje nacional y prolongarse además a otros puertos comunitarios, si bien las conexiones con otros países de la Unión Europea no podrán ser objeto de las subvenciones estatales mencionadas.

El procedimiento del concurso en todas sus fases –hasta la propuesta de selección dirigida a los Estados– la llevará a cabo la Comisión Intergubernamental.

Además de los criterios indicados, la selección de la oferta adjudicataria se realizará sobre la base del volumen de tráfico trasvase de la carretera al mar, de la calidad del proyecto, y de los resultados económicos-financieros; en particular, el volumen de la subvención solicitada.

A partir de este momento, los candidatos dispondrán de varios meses para presentar sus ofertas de forma que puedan seleccionarse una o varias Autopistas de Mar a finales de 2007, y ponerse en funcionamiento a lo largo del año que viene, una vez cubiertos los trámites establecidos por las normativas nacionales de ambos países.

Pese a que, en un principio, el concurso está abierto a los puertos de la cornisa cantábrica y atlántica, tanto la ministra de Fomento española, Magdalena Álvarez, como su homólogo francés, el ministro Dominique Perben, consideran que hay que aprovechar la experiencia de lo que será la futura autopista atlántica para su posterior traslado a la fachada mediterránea.

Estas Autopistas del Mar traerán consigo importantes ventajas. Por un lado, las empresas podrán trasladar en cada viaje cantidades de carga mucho mayores, ya que los buques de gran tamaño pueden transportar

la mercancía que llevan hasta 420 trailers. Esto implica beneficios para el medio ambiente y las carreteras estarán mucho menos congestionadas.

Las bases del concurso pueden consultarse en la página web de Puertos del Estado www.puertos.es. En dicho documento se establece que el Convenio definitivo establecerá el conjunto de obligaciones de la Sociedad Explotadora y los compromisos asumidos por ésta en relación a las características del servicio (frecuencia, calidad y volumen). Las modalidades financieras de las subvenciones, las consecuencias del incumplimiento de obligaciones; en particular, del régimen aplicable al reintegro de la subvención recibida y las eventuales penalizaciones aplicables. Y, finalmente, las garantías que deberá presentar la Sociedad Explotadora.

El Convenio tendrá una duración mínima de siete años, computados a partir de la fecha de su firma, aunque los candidatos podrán proponer en su oferta una duración superior.

La Sociedad Explotadora deberá portar una garantía de tráfico y garantizar la financiación de la Autopista de forma previa a la firma del Convenio. Esta Sociedad se comprometerá a establecer y explotar la Autopista en las condiciones establecidas y hasta el fin del período de validez del Convenio. El incumplimiento de esta obligación implicará el reintegro de todo o parte de las subvenciones recibidas e incluso la aplicación de sanciones.

La puesta en marcha y explotación de la Autopista seleccionada deberá realizarse en el plazo máximo de un año, desde la firma



del Convenio, aunque los candidatos podrán proponer un plazo inferior, lo que constituirá un criterio de evaluación de las ofertas.

Desde la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) aseguran que aunque saben que el Ministerio de Fomento y el organismo Puertos del Estado se han puesto en contacto con algunas empresas navieras, a ellos no se les ha consultado.

Para el director general de ANAVE, Manuel Carlier, las condiciones del concurso son complicadas, por lo que no será fácil encontrar muchas ofertas. Manuel Carlier considera "poco realistas" aspectos como el servicio diario a partir del tercer año, la duración de la oferta de 500 días o la duración mínima del servicio de siete años. Asimismo le ha sorprendido que no se haga referencia a los criterios de calidad que Puertos del Estado desarrolló hace año y medio.

Según Manuel Carlier, el concurso tiene la ventaja de que clarifica la situación. "Nos consta que varias empresas han estado posponiendo planes de lanzamiento de servicios en espera de este concurso. Ahora, para bien o para mal, ya se conocen sus condiciones"

PUERTOS COMPETITIVOS

La evolución de los tráficos, con tasas de crecimiento superiores al PIB, refleja una buena posición competitiva de nuestros puertos en el sector del transporte marítimo. La actividad directa, indirecta e intuida del sistema portuario español supone aproximadamente el 20% del Producto Interior Bruto del sector del transporte, lo que representa aproximadamente el 1,1% del PIB nacional. Por otra parte, los puertos generan un empleo directo de más de 35.000 puestos de trabajo directos y de unos 110.000 indirectos. En esta generación de riqueza interviene tanto la inversión pública de las Autoridades Portuarias como la inversión privada.

Dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) para el período 2005-2020 del Ministerio de Fomento se contempla una inversión pública y privada total para los puertos de cerca de 22.500 millones de euros, a los que habría que añadir otros 3.620 millones que serían destinados a proyectos relacionados con el transporte intermodal.

En la actualidad, la función de los puertos va más allá del tradicional papel de puntos de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros, convirtiéndose en centros donde se ubica toda una serie de actividades que otorgan un valor añadido a la mercan-



cía, integrándolos plenamente en las cadenas logísticas e intermodales. Es por ello, por lo que suelen considerarse motores del desarrollo económico.

Entre los puertos que se espera participen en el concurso destaca el gijonés de El Musel a los que se une Bilbao y los gallegos de Vigo y A Coruña que no están dispuestos a ceder a Gijón este corredor. A estos puertos podrían unirse Pasajes (Guipúzcoa) y Santander que estudia concurrir a la convocatoria. Los ganadores se beneficiarán de un aumento importante del tráfico, nada menos que ocho barcos diarios durante el primer año, ya que absorberá el 10% del tráfico de mercancías que se mueve por carretera.

Cada aspirante español deberá aliarse con un puerto francés. Para Galicia se perfilan como candidatos Saint Nazaire –con el que Vigo mantiene una línea de transporte de automóviles– y Le Havre el líder galo del tráfico de contenedores, con el que Gijón también está conectado semanalmente.

Los puertos portugueses de Lisboa y Leixoes (Oporto) también quieren participar en el concurso y quieren abrir líneas de colaboración con las autoridades portuarias gallegas para integrarse en el proyecto. Estas alianzas podrían reforzar las candidaturas de Vigo y A Coruña frente a Gijón o Bilbao que, en principio, parece ser la competencia más dura para los puertos del norte. ■

ANA DÍAZ

PARA MÁS INFORMACIÓN

- Boletín Oficial del Estado – BOE 92 de 17/4/2007 páginas 16867-16868
- BOE 265 de 6/11/2006
- Boletín Oficial de la República Francesa Decreto nº 2007-514, de 4 de abril de 2007
- Diario Oficial de las Comunidades Europeas: 13 de abril de 2007
- Páginas web:
<http://www.puertos.es>
<http://www.transports.equipement.gouv.fr>
<http://www.marches-publics.gouv.fr>

El caladero del Cachucho, próxima zona marítima protegida



Material de investigación utilizado en la **Campaña Trébol**, realizada en aguas del Cachucho por el IEO.

El caladero del Cachucho (uno de los nombres que se le da a la palometa roja), también conocido como Le Danois, será designado próximamente como zona marítima protegida, la primera con que contará España.

Cuando se está a punto de aprobar en el Senado la Ley de Parques Nacionales para defender los hábitat marinos, algunas voces, como la del investigador del Instituto Español de Oceanografía Francisco Sánchez, afirman que se deberían acelerar los trámites para dar protección tanto a esta zona como a otras de interés. El Investigador del IEO de Gijón ve difícil, con el ritmo que se lleva en estos momentos, alcanzar el objetivo marcado por la Unión Europea para 2010, que es el de que al menos un 10% de la plataforma marítima esté protegida.

Francisco Sánchez, que ha sido el principal promotor de la protección de este área marítima de 235.000 hectáreas y situada a unos 60 kilómetros frente a la localidad de Ribadesella, ha realizado diversos estudios multidisciplinarios de esta plataforma, como la que se centró en investigar los daños pro-

vocados por el tren de bolos (campaña Trébol) sobre los fondos marinos de esta zona, estudio realizado a petición de algunas cofradías de pescadores (ver MAR, número 442, octubre 2005).

Precisamente, uno de los objetivos de la declaración de zona protegida es detener la destrucción causada por la pesca en la planicie pétreo del Cachucho y que se realice una gestión eficaz de las pesquerías. *Hasta ahora, las cuotas limitan las capturas sin tener en cuenta los ecosistemas. La UE pretende que las pesquerías sean sostenibles*, señala Francisco Sánchez.

El biólogo del IEO destaca la importancia de estos "Picos de Europa" del mar, de gran importancia para el ecosistema marino, zona en la que, por sus especiales características, se cobijan multitud de especies adultas reproductoras, así como especies de gran porte y muy delicadas como esponjas marinas, gorgonias y corales. ■

En 2007, la producción acuícola en Canarias alcanzará las 12.000 toneladas

La acuicultura canaria goza de una extraordinaria salud. Desde 2003, se ha triplicado la producción en las Islas, llegando a las 8.000 toneladas en 2006. Para este año, la previsión es que se alcancen las 12.000 toneladas, superándose el volumen de capturas de la pesca artesanal.



El importante incremento previsto para este año será posible gracias a la incorporación de nuevas zonas de cultivo en Tazacorte (La Palma) y en Castillo del Romeral (Gran Canaria), que generarán unas 3.800 toneladas anuales. Precisamente la costa de esta última localidad está llamada a convertirse en una de las más productivas de toda España, ya que los informes científicos estiman en unas 20.000 toneladas anuales el potencial de cultivo en un futuro próximo, y sin que ello ocasione perjuicios al ecosistema marino.

Gran Canaria concentra cerca del 40% de la producción acuícola de las Islas. Lanzarote, La Palma y Tenerife completan el grueso de la producción destinada, principalmente, a la exportación a la Península.

“El crecimiento de la acuicultura ha sido enorme en los últimos años”, explicó el viceconsejero de Pesca del Gobierno de Canarias, Gonzalo Angulo. Reconoció que la acuicultura está llamada a convertirse en “la llave que abra la puerta a la subsistencia del sector pesquero en las Islas, frente a las dificultades por las que atraviesa la pesca tradicional”. Sin embargo, también recalzó que el sector acuícola aún no había resuelto una de sus asignaturas pendientes: la diversificación hacia otras especies.

La posibilidad de seguir incrementando la producción acuícola dependerá de la capacidad del espacio marino para soportarlo. El Gobierno de Canarias se comprometía, a través de su viceconsejero de Pesca, a “controlar y garantizar el crecimiento sostenible”. ■

BREVES

► La mitad de la flota de Barbate renuncia al caladero marroquí

Diez de los veinte barcos de cerco con licencia para ir al caladero de Marruecos, con base en el puerto gaditano de Barbate, han regresado a Cádiz, renunciando a los altos costes del viaje hasta el caladero nor-afriicano. Y es que el mes y medio de trabajo apenas les ha proporcionado rentabilidad. El resto de los armadores también se está planteando el regreso, caso de que no se supriman algunas de las limitaciones impuestas. Los primeros meses, las licencias fueron abonadas por la Junta de Andalucía (unos 80.000 euros para el total de la flota de Barbate), pero a partir del 1 de junio, ese dinero tendrá que ser aportado por los pescadores.

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, desmintió a periodistas en Níjar, Almería, que estos barcos hayan abandonado su actividad en Marruecos, acusando a una campaña de intoxicación política tal información. “Veremos si dentro de unos días quieren renovar sus licencias o no”, afirmó la ministra.

► Pila de hidrógeno como alternativa al gasoil

El Centro Tecnológico de la Pesca (Cetpec) de Celeiro, Lugo, pone en funcionamiento la primera pila de hidrógeno de uso industrial como combustible alternativo al gasoil, aprovechando la celebración de las I Jornadas Técnicas Cetpec I+D+i Peixe Verde, energía y pesca. El encendido de la primera pila, en fase de ensayo, la realizó el consejero de Innovación de la Xunta, Fernando Blanco, y se utilizará para generar energía en los barcos de pesca. El hidrógeno se produce a partir de energía eólica, por lo que Blanco destacó que esta experiencia “cobre mayores posibilidades de cara al futuro”.

► El Plan de Salvamento Marítimo, al 52%

Magdalena Álvarez, ministra de Fomento, informó de que las inversiones del Plan de Salvamento Marítimo se encontraba ejecutado o comprometido el 52% del total de 515,7 millones de euros destina-



BREVES

do a inversiones (siete veces más que el Plan anterior), así como el 42% de la partida destinada a operaciones y mantenimiento. El Plan está dotado en total con 1.023 millones de euros. Con respecto a la situación existente en 2004, los recursos humanos se han incrementado un 55%.

► **Control de descargas de pesqueros del Atlántico nordeste**

En mayo entró en vigor un nuevo sistema de control de barcos pesqueros del Atlántico nordeste, a fin de evitar las descargas de capturas de pescado ilegales. Se condiciona el desembarco de pescado congelado a que el país bajo cuyo pabellón faena el barco dé la autorización al Estado en cuyo territorio se encuentre el puerto de desembarque. El dispositivo de control fue aprobado por la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANA), a la que pertenecen la Unión Europea, Islandia, Noruega y Rusia.

► **Suelta de larvas de cangrejo en la isla de Cabrera**

El Gobierno balear ha procedido a la suelta de 25 ejemplares adultos de cangrejo "Maja squinado", habitual en aguas de Baleares pero en peligro de extinción, así como de 130.000 larvas en aguas de la isla de Cabrera. Los cangrejos se capturaron en Córcega y se conservaron en el Laboratorio de Investigaciones Marinas y Acuicultura (Limia) de la Consejería de Agricultura y Pesca, ubicado en el Puerto de Andraxt. En cautividad se produjo una puesta de 260.000 larvas, de las que se liberó la mitad, y a 15 de los ejemplares adultos se les ha colocado un transmisor de radiofrecuencia para conocer sus movimientos.

► **El Seprona interviene 4.000 kilos de inmaduro en Málaga**

En un camión frigorífico, en la Caleta de Vélez, en el municipio de Vélez-Málaga, efectivos del Seprona de la Guardia Civil intervinieron 4.134 kilogramos de jureles inmaduros. Tras comprobarse las medidas del pescado (inferior a los 15 centímetros estipulados), se incautó y se trasladó a un centro benéfico de distribución de pescado.



COMUNIDAD VALENCIANA

El MAPA anuncia su nuevo Plan de Acción Internacional de la Acuicultura

En el acto de clausura de la tercera Conferencia Sectorial de Acuicultura Marina, celebrada en l'Oceanografic de Valencia, el secretario general de Pesca Marítima, Martín Fragueiro, anunció la puesta en marcha del nuevo Plan de Acción Internacional de la Acuicultura para el mes de junio.

Con este nuevo Plan, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) quiere dar continuidad a las acciones de promoción internacional de los productos de la acuicultura española realizadas en los dos últimos años, con el fin de explotar nuevos mercados y dar nuevas oportunidades de negocio al sector marítimo.

La acuicultura española supone, aproximadamente, un 20% del volumen y un 30% del valor total de la producción pesquera de Europa. El secretario de Pesca destacó el espectacular incremento de la producción de peces desde 2004, que pasó de 22.545 toneladas a 36.397 en 2006. Para este año la previsión apunta a que se superarán las 40.000 toneladas.

Martín Fragueiro destacó, asimismo, el impulso dado por la actual Administración pesquera a la investigación, "buscando alternativas a las que hemos destinado más de tres millones de euros a planes nacionales de cultivo marino,

con un compromiso del Gobierno para potenciar un sector que en 2020 alcance el 40% del total de la producción pesquera española".

La tercera Conferencia Sectorial de Acuicultura Marina sirvió para analizar el desarrollo de una acuicultura sostenible y los progresos de calidad y seguridad alimentaria en España. ■



Las ventas en la Feria del Pescado de Bermeo superaron los 300.000 euros

La decimotercera edición de la Feria del Pescado de Bermeo concluyó con más de 300.000 euros en ventas y con un récord de expositores (33). Una de las atracciones de la Feria la constituyó la presencia del buque hospital del ISM "Juan de la Cosa".



La muestra estuvo dedicada en esta ocasión al pescado fresco, a pesar de que este producto no se pone a la venta. Sin embargo, la organización habilitó una caseta informativa en la que se explicaron pautas a seguir a la hora de realizar la compra, al tiempo que se repartió una guía de consejos elaborados por técnicos del instituto de investigación vasco Azti.

Los simulacros de venta en la cofradía vieja reunieron a numerosas personas, ya que resultan muy atractivos para conocer cómo se realizaba anteriormente este proceso.

Las preferencias del público que acudió a la localidad vizcaína, res-

pecto a las actividades complementarias, se centraron en el buque hospital "Juan de la Cosa". En su primera visita al puerto de Bermeo había interés por conocer el tipo de servicio y las instalaciones de que dispone este barco que atiende las necesidades sanitarias de los pescadores que faenan en aguas del Cantábrico.

Tras el récord de expositores alcanzado en esta edición, al finalizar la Feria, algunos de los participantes se pusieron en contacto con los organizadores para confirmar su presencia el próximo año. "Esta es la muestra más clara de que se han quedado a gusto", señalaron fuentes de la Arrain Azoka Elkarte, promotora de la muestra. ■

BREVES

► Consultas de la UE para una acuicultura sostenible

La Comisión Europea ha puesto en marcha una consulta, que se prolongará hasta el próximo 15 de julio, para favorecer el desarrollo de una acuicultura sostenible. Esta consulta, a la que se puede acceder a través de la página www.ec.europa.eu/fisheries/cfp/governance/consultations, tiene como finalidad establecer qué acción es deseable en la UE para que "tanto el sector como los consumidores puedan sacar el máximo provecho de esta actividad, manteniendo un óptimo nivel de sostenibilidad en el mismo".

► Países del sur del Pacífico prohíben el arrastre de fondo

En la reunión prevista para crear una nueva organización de pesca para administrar las aguas del sur del Pacífico, la Orap-Pa, concluyó con una drástica decisión: prohibir la pesca de arrastre de fondo en todas las áreas de su zona de influencia donde existen ecosistemas marinos vulnerables. La superficie de estas áreas equivale a la cuarta parte de los océanos, extendiéndose desde la línea del Ecuador hasta el Antártico, y desde Australia hasta la costa occidental de Sudamérica. El acuerdo recibió el visto bueno de la UE, miembro de esta organización, y entrará en vigor a partir del 30 de septiembre.

► Nuevo barco de vigilancia costera en Tarragona

El secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, hizo entrega a la Guardia Civil de Tarragona de un buque para la vigilancia costera en la provincia tarraconense. Es la octava patrullera entregada al Servicio Marítimo de la Guardia Civil como parte del acuerdo entre los ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Interior sobre control, inspección y vigilancia de la pesca. El nuevo barco, de treinta metros de eslora y dotado de los más avanzados sistemas de navegación y comunicaciones, tendrá su base en el puerto de Torredembarra.

Los dolores de cuello (cervicalgias) son el síntoma predilecto de diversas enfermedades que, si bien pueden revestir cierta gravedad, son tratables en la mayoría de los casos.

El dolor cervical se puede originar en cualquier estructura del cuello, incluyendo músculos y nervios al igual que vértebras de la columna y los discos amortiguadores entre ellas. Puede manifestarse por dificultad para mover el cuello, especialmente hacia un lado (rigidez) o también como un entumecimiento u hormigueo que se extiende hacia las extremidades superiores, si el problema está presionando los nervios de la zona. Del mismo modo, las molestias cervicales también pueden proceder de zonas cercanas al cuello, como los hombros, la mandíbula, la cabeza y la parte superior de los brazos.

TIPOS MÁS FRECUENTES DE CERVICALGIAS

1. Cervicalgias agudas, generalmente debidas a una contractura muscular. Este es el caso de las torticolis, que aparecen de manera casi repentina, sin causa inicialmente sospechada ni aparente. Cede en unos días con tratamiento decontracturante. Los síntomas dominantes son el dolor y la dificultad para realizar algunos movimientos, que, en algunos casos pueden llegar a impedir el desarrollo de actividades cotidianas.

2. Cervicalgias crónicas. Afectan aproximadamente al 10% de la población adulta. Más frecuentes en mujeres, posiblemente porque trabajan en mayor número delante de pantallas de visualización de datos, realizan tareas caseras que obligan a mantener el cuello flexionado o desarrollan actividades laborales que condicionan posturas forzadas de cuello. El mantenimiento de estas posturas durante horas ocasiona contracturas musculares dolorosas.

3. Cervicalgia por artrosis del raquis cervical. Sus síntomas más importantes son el dolor, localizable en cuello y hombros, y la rigidez o limitación de los movimientos. Cuando está muy avanzada pueden sentirse mareos, ya que las arterias vertebrales pueden verse afectadas por los osteofitos, crecimientos óseos típicos de los procesos degenerativos. Son habituales también la sensación de hormigueo y adormecimiento en manos y dedos, y también en hombros y extremidades superiores cuando están afectadas las raíces nerviosas que emergen entre las vértebras de la columna.

4. La hernia de disco intervertebral es causa de dolor cervical irradiado al hombro y brazo en personas jóvenes. Comienza bruscamente y puede estar precedido de traumatismos -en ocasiones aparentemente banales- o de movimientos forzados, aunque a menudo no hay una causa clara en su origen. Casi siempre se ven afectadas las vértebras cervicales más bajas y son habituales la limitación de la movilidad y el dolor, que se agravan con los movimientos, la tos y los estornudos.

Estas hernias surgen más frecuentemente en personas jóvenes porque en los adultos la deshidratación de

DOLOR DE CUELLO

los discos y la degeneración de su núcleo pulposo impide que aparezca esta lesión.

5. El síndrome del latigazo cervical es una de las patologías más frecuentes en los accidentes de tráfico. Al chocar, el cuello y la cabeza sufren un violento movimiento de balanceo hacia delante y atrás. Como consecuencia de ello y dependiendo de la violencia del impacto pueden llegar a desgarrarse ligamentos, estirarse los músculos, desplazarse las vértebras (esguince cervical), dañarse los discos intervertebrales y hasta producirse hernias discales. El dolor y la limitación del movimiento pueden durar meses e incluso pueden cronificarse.

6. El papel del estrés en la cervicalgia crónica está admitido, aunque no se conoce muy bien por qué el estrés y la ansiedad ocasionan cervicalgias. Las personas estresadas se quejan de dolor en el cuello y en la parte alta de la espalda, normalmente asociado a contracturas musculares.

7. Las desviaciones de la columna vertebral y otras enfermedades óseas (osteoporosis, osteomalacia, enfermedad de Paget, etc..) son causas menos frecuentes de cervicalgias.

DIAGNÓSTICO

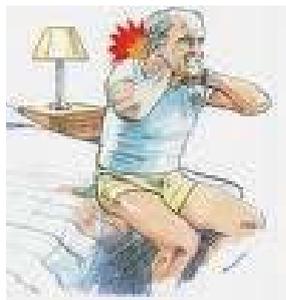
El médico, en primer lugar, llevará a cabo un interrogatorio clínico detallado acerca de los principales síntomas que presenta el paciente y tras un estudio detallado efectuar una exploración física en busca de contracturas musculares, valorando la movilidad de las extremidades superiores.

En la mayoría de los casos, lo anterior junto a la realización de una radiografía simple anteroposterior y lateral del cuello será suficiente para indicar la causa y gravedad de la afección.

En los casos en los que el diagnóstico no es claro o los síntomas no ceden a las medidas habituales, resulta útil realizar estudios radiológicos como la tomografía axial computarizada (TAC) o la resonancia magnética (RNM). Y, si se sospecha que las raíces nerviosas están afectadas, los estudios electrofisiológicos permitirán comprobar el estado de los nervios de las extremidades superiores.

Si se sospecha de meningitis, el paciente será enviado a una unidad de urgencias a fin de efectuar exámenes adicionales (punción espinal para análisis de líquido cefalorraquídeo), ingreso hospitalario e inicio tratamiento antibiótico.

Si se considera que el dolor de cuello es debido a una enfermedad del tiroides (como por ejemplo por una protuberancia en la parte frontal del cuello), se requiere un seguimiento para las pruebas analíticas tiroideas.



Es preciso aclarar que se pueden encontrar lesiones en pacientes que no han manifestado síntomas de ningún tipo de cervicalgia. Este caso es habitual cuando por otras causas se realiza una radiografía de cuello. También es importante señalar que no hay correlación entre la intensidad de los síntomas clínicos y la gravedad de las manifestaciones radiológicas: personas con dolor y limitación de la movilidad cervical pueden tener una estructura ósea totalmente normal. En estos casos hay que pensar que el origen del problema radica en causas musculares (sobreesfuerzos, deficiente higiene postural, acumulación de tensiones en el trabajo, estrés...).

TRATAMIENTO

El tratamiento de la cervicalgia depende del problema que la origina.

- Las contracturas musculares agudas se resuelven en pocos días con reposo, aplicación local de calor y administración de relajantes musculares.

- Más complejo es el tratamiento de la cervicalgia crónica. La fisioterapia deviene fundamental en este caso para mejorar la potencia muscular, recuperar la movilidad y aumentar la flexibilidad. La higiene postural (conocer las posturas correctas y ejercicios que se pueden realizar en casa o inicialmente en un centro de rehabilitación), dormir con una almohada que se adapte a la anatomía del cuello, las técnicas de relajación y el masaje relajante y descontracturante constituyen medidas básicas. La natación es un buen aliado, pero debe evitarse la técnica de braza: aumenta la tensión de la musculatura del cuello en vez de relajarla; son preferibles el estilo crol o espalda.

- Las tracciones y elongaciones cervicales son un tema controvertido, cuentan con tantos defensores como detractores. No se aconsejan cuando hay lesiones neurológicas y están contraindicadas en casos de hernia discal.

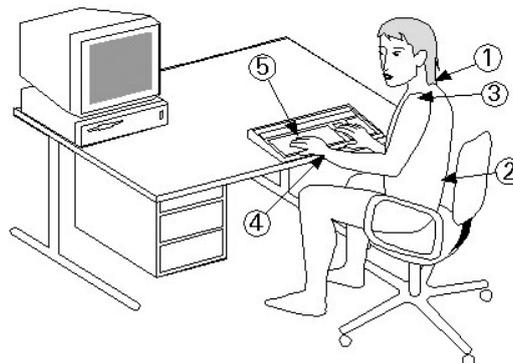
- El uso de collar cervical blando puede estar indicado en periodos de mayor dolor, especialmente para aliviar las molestias severas nocturnas. Reduce a la movilidad del cuello a un 75%. En cuanto al collar cervical duro, se recomienda sólo para lesiones agudas como hernias discales, traumatismos o esguinces cervicales. Reduce la movilidad a un 15% y su uso prolongado debilita la musculatura, por lo que siempre ha de utilizarse bajo prescripción médica y sólo durante el tiempo estrictamente necesario.

- Los analgésicos, los antiinflamatorios no esteroideos y en ocasiones los relajantes musculares pueden ser de gran ayuda en la cervicalgia.

- En la actualidad se están utilizando otras técnicas, como el Soft Laser de Bioestimulación, los Campos Magnéticos Pulsantes de Baja Frecuencia o la aplicación de ultrasonidos en las zonas contracturadas, pero todavía no hay datos concluyentes sobre su mayor eficacia respecto a los tratamientos tradicionales.

- Respecto a la intervención neuroquirúrgica, hay que ser cautelosos. Es necesaria en algunos casos, pero en los me-

nos. Tan sólo se recomienda cuando el dolor resulta intratable, las raíces nerviosas han sido afectadas o hay compresión de la médula espinal por estrechamiento del canal raquídeo. La mayoría de las hernias discales se curan espontáneamente o con medidas conservadoras. Sólo en casos graves de hernia se indica la intervención quirúrgica.



PREVENCIÓN

- Utilizar técnicas de relajación y ejercicio regular para prevenir estrés y tensión indeseables en los músculos del cuello.

- Aprender ejercicios de estiramiento para el cuello y la parte superior del cuerpo. El estiramiento se recomienda todos los días, especialmente antes y después del ejercicio. Un fisioterapeuta puede ser de mucha ayuda en este aspecto.

- Si la persona tiende a sufrir de dolor cervical por el ejercicio, se debe aplicar hielo en el cuello después de la actividad física.

- Asegurarse de adoptar una buena postura, especialmente al sentarse frente a un escritorio la mayor parte del día, manteniendo un apoyo en la espalda. El monitor de la computadora se debe ajustar al nivel de los ojos, con lo cual se evita tener que mirar continuamente hacia arriba o hacia abajo.

- Si la persona trabaja con una computadora, debe estirar el cuello cada hora más o menos.

- Utilizar un juego de audífonos cuando se está al teléfono, especialmente si el hecho de responder o usar éste aparato es parte principal del trabajo.

- Al leer o digitar documentos en el escritorio, se recomienda colocarlos en un sujetador de documentos levantado, de tal manera que queden a nivel del ojo.

- Evaluar las condiciones de sueño. Asegurarse que la almohada esté brindando el apoyo apropiado y cómodo para el cuello y la cabeza, y es probable que se requiera una almohada especial. Así mismo, se aconseja verificar que el colchón sea lo suficientemente firme.

- Tenga cuidado al levantar objetos pesados, asegúrese de flexionar las rodillas y mantener la espalda recta.

- Utilizar cinturones de seguridad en vehículos y cascos para bicicleta con el fin de prevenir lesiones. ■



PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA MADRID

Mueren tres marineros al naufragar el pesquero "Nuevo Amadorín"

ÚLTIMA HORA

El barco encalló en unos acantilados cuando se hallaba faenando cerca de la costa de Ribadeo en Lugo

Tres pescadores muertos, el patrón y armador del barco, Máximo Blanco, su hijo Oscar y un inmigrante peruano, Félix Armando Peña, fue el balance del naufragio el pasado 27 de mayo frente a las costas de Ribadeo del barco "Nuevo Amadorín" cerca de una zona de acantilados. Un cuarto tripulante habitual en el trabajo en la embarcación, Jesús García Gómez, se salvó al no haber embarcado ese día por tener que acudir a una consulta médica.

Según los datos manejados por los servicios de rescate, la causa más probable de naufragio fue que el barco encallara en las rocas y que un golpe de mar se tragara la embarcación.

El barco "Nuevo Amadorín" era una embarcación con base en el puerto de Burela que entró en servicio en 1997, de once metros de eslora, casco de acero y una potencia de 45cv. Se trataba de una embarcación similar a más de dos centenares de barcos que operan en esa zona de la costa dedicados a la pesca artesanal. En el momento del siniestro estaba operando para la captura del centollo con el arte conocido como "miño", que se compone de una red de fondo con cuatro paños. Para los expertos en pesca, se trata

Los fallecidos son el armador y patrón, su hijo y un inmigrante peruano

de un aparejo relativamente peligroso en cuanto se utiliza en una pesquería que se desarrolla muy cerca de la costa, en muchos casos entre rocas, de una manipulación costosa y que tiene el riesgo de meterse en la hélice del barco.

A primeras horas de la mañana del lunes 28, otro barco pesquero dio la voz de alarma del accidente, a partir de la cual se puso en marcha una operación para socorrer a la embarcación, desde la que no se había emitido ninguna señal de petición de auxilio, probablemente ante la rapidez con que se produjo el accidente. En la operación participó el helicóptero Pesca 2 y dos lanchas del Servicio de Guarda Costas, un barco del servicio de Aduanas y tres lanchas de Salvamento Marítimo, Guardia y Protección Civil que no pudieron hacer nada para evitar el naufragio del pesquero y rescatar con vida a sus tripulantes. En un primer momento se recuperaron los cuerpos del patrón y del trabajador peruano, y solamente dos días más tarde se puso a localizar el cuerpo, también sin vida, del hijo del armador.

El armador y patrón del barco, Máximo Blanco, de 44 años, era un hombre muy experimentado en el trabajo de la pesca y era miembro del cabildo de la Cofradía de Burela. Estaba casado y deja una hija tras la muerte en el mismo accidente de su hijo Oscar Blanco, de 19 años, que trabajaba en el barco tras haber obtenido una titulación náutico-pesquera. Félix Armando Peña, de 53 años, era uno de los primeros inmigrantes que llegaron a la zona para trabajar en el sector de la pesca donde vivía con su familia.

Más vigilancia para el Mediterráneo oriental

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha entregado al Servicio Marítimo de la Guardia Civil la patrullera de inspección y vigilancia "Rio Francoli". Este barco se ha construido para que sirva de Plataforma al Servicio Marítimo con la posibilidad de poder permanecer varios días en la mar desempeñando tareas de inspección y control en todas las costas del Mediterráneo oriental y acompañando a la flota en su actividad habituales en los caladeros de la zona.

Esta patrullera es la octava que se entra a la Guardia Civil para el desarrollo de las tareas de vigilancia. "Rio Francoli", por sus características técnicas, tiene además la posibilidad de prestar apoyo a la flota pesquera al disponer de los más avanzados medios de comunicación.

Ayudas para formación profesional náutico-pesquera

La Administración pesquera ha convocado las ayudas destinadas al fomento de las actividades de formación profesional pesquera para el año 2007 y enero de 2008. Con estas ayudas, cuyo plazo de solicitud terminan el nueve de junio, se pretende dar respuesta permanente a la formación de

los profesionales del sector de la pesca acercando a los mismos los avances tecnológicos para fomentar la mejora de su cualificación y el mantenimiento de los trabajadores en el sector.

El importe de la ayuda por cada actividad formativa en su conjunto no podrá superar los 24.100 euros.

Hacia un convenio conservero gallego

La Consellería de Trabajo de la Xunta se ha comprometido a trabajar para la elaboración de un convenio conservero de ámbito regional que responde con más realismo a las necesidades específicas del sector en la comunidad autónoma. En la actualidad hay un convenio estatal suscrito el pasado año por empresario y sindicatos mayoritarios, pero que no contó con el respaldo del CIG por considerar el mismo ilegal.

Comisión mixta UE-Marruecos

En la primera semana de junio estaba prevista la celebración de la primera reunión de la comisión mixta hispano-marroquí para analizar el desarrollo del acuerdo de pesca a las pocas semanas del inicio de su aplicación. Entre los temas que hay sobre la mesa se halla el uso de luces para la pesca, así como la distancia mínima de la costa para el desarrollo de la actividad.



ACUERDO PARA LA MEJORA DEL CRECIMIENTO Y DEL EMPLEO

FIJO, GANAMOS TODOS

Para impulsar la contratación indefinida y la conversión de empleo temporal en fijo.

Para mejorar la productividad del trabajo y la competitividad empresarial.

Para un mayor crecimiento y desarrollo social.

Bonificaciones extraordinarias hasta el 31 de diciembre por de conversión de contratos temporales en fijos.

CC.OO.



CEOE
Confederación Española de Organizaciones Empresariales

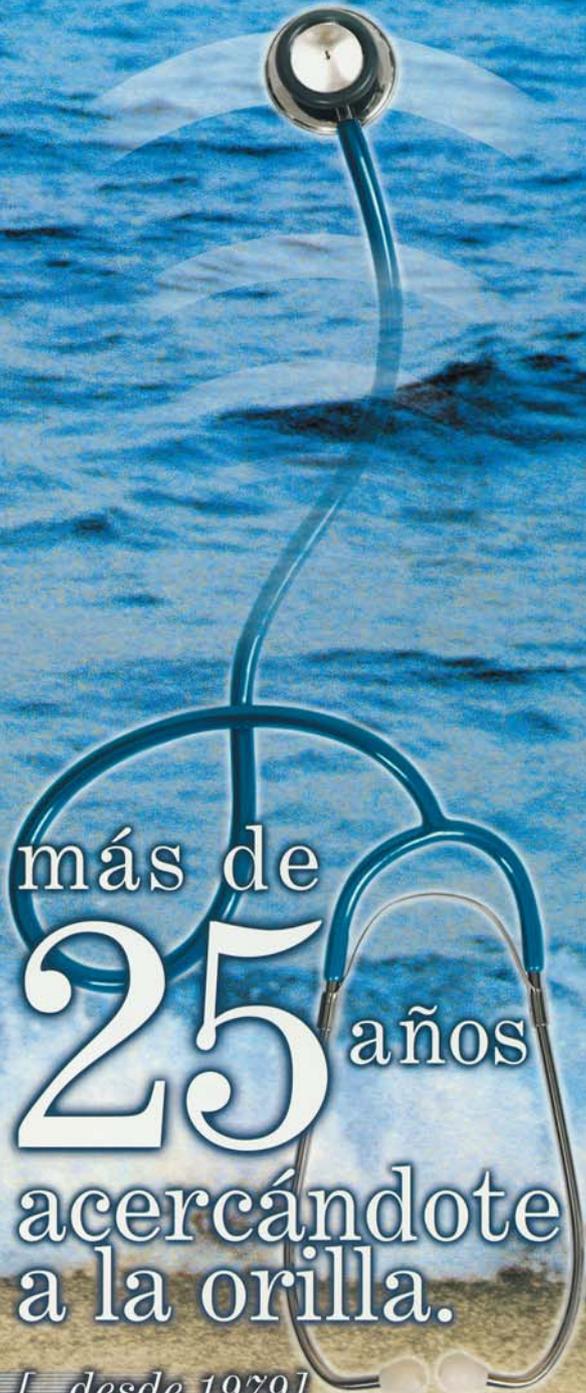
CEPYME

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

INEM
INSTITUTO DE EMPLEO
SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL

www.inem.es

Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español