

# Mar

Nº 448  
Abril 2006

El ISM puso  
en marcha la  
AME 2006

Centro Radio Médico  
Llamada  
100.000

SS-2-1727

Marruecos,  
un acuerdo  
sin fechas

Dos años de  
política  
social



# Centro Nacional de Formación Marítima de BAMIO

**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  
cualequiera de las Direcciones  
Provinciales del ISM*



**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**

**L**o que se necesita para lograr una rentabilidad suficiente en el sector de la pesca como para mantener la actividad, constituye una empresa cada día más complicada ante la existencia de unas mayores dificultades para ubicar los barcos en caladeros rentables muy especialmente para las flotas comunitarias. A la escalada permanente de los precios del gasóleo a la que no se ha encontrado una respuesta, se suman los problemas para el acceso a nuevas aguas, la falta de recursos suficientes en aquellos donde se puede operar y fundamentalmente la competencia en aumento con países terceros cuyos costes de explotación son inferiores, por no hablar de las pesquerías ilegales que siguen campando por los mares.

Todos estos problemas se hallan casi de manera permanente sobre la mesa tanto de las empresas pesqueras, como de los responsables comunitarios, pero sin que hasta la fecha se hayan abordado las respuestas necesarias. Bruselas ha hecho una primera propuesta para

el apoyo a las empresas pesqueras en crisis. Las cosas de Bruselas van despacio, pero van. Lo que sucede es que, cuando se trata de ajustar o liquidar ayudas o aprobar reformas en esa dirección, los procesos, aunque lentos, se acaban aplicando siempre. Por el contrario, cuando se trata de dar soluciones, los planes y ayudas se ponen sobre la mesa y las intenciones se hacen viejas como proyectos.

En España se mantiene y acrecienta la preocupación por los precios del gasóleo, combustible para el que las alternativas son complejas y nunca de una aplicación inmediata. Sin embargo, es positivo que al menos se pongan en marcha trabajos para dar soluciones a medio y largo plazo.

Para colaborar en la búsqueda de mejores salidas a las flotas pes-

queras se halla el viaje reciente de la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación a dos países africanos y los esfuerzos para que se aplique cuanto antes el acuerdo con Ma-

rruecos. Aunque no es una solución para la flota, constituye sin embargo un aliviadero.

Igualmente, en una suma de medidas para mejorar la

actividad de las flotas desde otra perspectiva, destaca la actividad del ISM. Por un lado, con el nuevo plan de Asistencia Médica Embarcada, AME, que esta campaña se inició este mes de abril con el barco "Científico" para atender a unos 10.000 tripulantes y 900 barcos y que desde el próximo mes de julio será relevado por un nuevo barco propio del ISM, el Juan de la Cosa, sin olvidar las 100.000 llamadas atendidas en tierra desde el Centro Radio Médico para marineros a bordo. En conjunto, unas actuaciones difíciles de cuantificar, pero que suponen un importante apoyo económico por el ahorro que significa para el armador tener a pie de barco una respuesta a un problema de enfermedades o accidentes.

No vive la actividad pesquera un momento boyante. Pero mejor sería la situación si en las últimas décadas se hubiera practicado una política pesquera más responsable por las que ahora se aboga, no solamente desde los grupos ecologistas que siguen haciendo sus propuestas en defensa del medio ambiente marino, sino también, al menos sobre el papel, desde el propio sector. ■

## De flotas, costes y apoyos



## MEMORIAS DE TRAFALGAR

**Autor:** Victor San Juan. **Edita:** Noray. Colección Narrativa Marítima



**E**l 21 de octubre de 1805 tuvo lugar la batalla de Trafalgar en aguas del golfo de Cádiz. Un choque bélico entre las armadas británica y la flota aliada franco-española que resultó decisivo para la historia de Europa, ya que supuso el final de las aspiraciones napoleónicas a la conquista de las islas británicas.

Con el trasfondo histórico de esta batalla, Victor San Juan construye su novela "Memorias de Trafalgar". Un teniente de navío, Anselmo Armas, veterano del combate de San Vicente, vaga por Sevilla buscando el reingreso en la Marina, en el verano de 1805. Nada le puede hacer sospechar que, al partir hacia Cádiz huyendo de su suerte, se va a ver envuelto en una de las más trascendentes batallas de todos los tiempos.

Esta novela, publicada dentro de la colección "Narrativa Marítima", ha sido escrita por un amante del mar, ingeniero y capitán de yate, que ha cruzado en velero el Atlántico en varias ocasiones. Admirador de escritores de la talla de Galdós, Conrad, Pla, Melville y Kipling, trata de transmitir lo que el mundo del mar y los barcos pueden evocar. En esta misma colección de libros de la editorial Noray también publicó la obra "Soy capitán", otra novela basada en un hecho histórico

centrado en esta ocasión en la época de la independencia de Chile. En 2001 obtuvo el premio Nostromo de literatura. El libro "Memorias de Trafalgar" tiene doscientas páginas y puede adquirirse al precio de 13,90 euros en librerías o en la página web de la propia editorial: [www.noray.es](http://www.noray.es). ■

# En este número

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

**Director general:**  
Eduardo González López.

**Director:**  
Vidal Maté.

**Redacción:**  
Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y  
Concha Hernández Carazo.

**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/ Alameda, 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/ Paz, 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.  
**La 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. 926 49 46 45.  
**Lugo:** Oficina Administrativa. Carril dos  
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.  
**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churruga, 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:** GRAFFOFFSET, S.L.  
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.  
Los Angeles. 28906. GETAFE (Madrid).  
**Depósito Legal:** M. 16516/1963.  
**NIPO:** 205-06-011-1

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.



# 36

## ACUERDO CON MARRUECOS.

Diferentes dificultades  
han vuelto a retrasar  
la entrada en vigor del  
nuevo acuerdo de  
pesca

# 6

**COMENZÓ LA AME 2006.** El  
Instituto Social de la Marina puso  
en marcha con el barco  
"Científico" la AME 2006 para  
atender en varias costeras a casi  
10.000 trabajadores  
y unos 900 barcos

# 8

## LA LLAMADA 100.000.

El Centro Radio Médico recibió  
la llamada 100.000 para asistir  
a los trabajadores del mar

- 6 Comenzó la AME 2006
- 8 Llamada 100.000 en el Centro Radio Médico del ISM
- 14 Dos años de gobierno socialista en Trabajo y Asuntos Sociales
- 20 Propuestas de Bruselas para las crisis pesqueras
- 26 Estudio de alternativas al gasóleo pesquero
- 32 España acerca posiciones con países africanos en pesca
- 36 Marruecos, un acuerdo sin fecha fija
- 38 Matanzas de animales en la mar
- 44 Adena por el medio ambiente marino
- 48 Conferencia sobre biodiversidad
- 50 Plan de Salvamento Marino
- 54 Salón náutico en tierra firme
- 58 Puertos y tasas
- 62 La mujer en el mar
- 64 Convenio ISM- Mutuas de Trabajo
- 66 Emigración y afiliados a la Seguridad Social
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

*Aunque la campaña de Asistencia Médica Embarcada 2006 comenzó en el mes de abril, por el buque "Científico", a partir del mes de julio, será reemplazado por el nuevo buque hospital del ISM, "Juan de la Cosa", construido en los astilleros de Izar. Esta es la principal novedad de la campaña 2006 que año tras año presta asistencia sanitaria a los trabajadores del mar. Esta campaña inició su cobertura en el año 1992.*

En tu misma ruta, en tu mismo rumbo: allí estaremos". Este es el lema elegido para esta campaña, dirigida a los 10.000 trabajadores del mar pertenecientes a 900 barcos que integran las flotas de bocardes, del bonito y del pez espada que faenan en el Cantábrico y el Atlántico Norte. Igual que el año pasado la campaña ha comenzado en abril y se prolongará hasta el mes de diciembre, según solicitó el propio sector, ya que en marzo las flotas están más cerca de tierra por lo que es menos necesaria la presencia del buque hospital. Habitualmente la campaña comenzaba en marzo y terminaba en el mes de noviembre. Desde el mes de abril y hasta mayo el buque sanitario "Científico" prestará apoyo a los barcos que faenan para capturar el bocardes, de mayo a junio lo hará a la flota del bonito y, desde el mes de julio a diciembre, a la flota de la pesca del bonito y el pez espada, con el fin de que cuenten con la misma asistencia médica que los trabajadores que están en tierra, a través

# Comienza la campaña de AME 2006

ciembre prestará apoyo sanitario el "Juan de la Cosa". Los carteles de difusión de la campaña están escritos en castellano, gallego y vasco.

## "JUAN DE LA COSA"

Inicialmente, y hasta el mes de julio, la Asistencia Médica Embarcada será prestada por el buque sanitario "Científico", contratado por el ISM, cuyo puerto base está en Santander. Pero la principal novedad de este año es que en el mes de julio se incorpora el nuevo buque sanitario "Juan de la Cosa", construido en los astilleros de Izar. El objetivo primordial de la Asistencia Médica Embarcada es atender sanitariamente a la flota que se dedica a la pesca del bocardes, el bonito y el pez espada, con el fin de que cuenten con la misma asistencia médica que los trabajadores que están en tierra, a través





de consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico a los barcos pesqueros, ingreso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del enfermo tanto por vía marítima o aérea.

### ASISTENCIA TELEMÁTICA Y LOGÍSTICA

Además de la atención médica los trabajadores del mar cuentan en la AME con asistencia telemática, merced al acuerdo firmado entre el ISM y el Servicio Cántabro de Salud para la prestación de asesoramiento médico y asistencia especializada a través del Hospital Universitario "Marqués de Valdecilla". Los facultativos del buque hospital podrán realizar consultas específicas con el mencionado hospital por teléfono, Internet o videokonferencia.

Además de la atención sanitaria, el buque realiza también tareas de apoyo logístico a los barcos que lo soliciten, como reparaciones en la obra viva de los pesqueros, zafamamiento de hélices en posibles enganches en las artes de pesca entre otros.

El buque sanitario "Científico" está dotado de los elementos necesarios para ejercer su labor. Dispone de enfermería equipada con sala de curas, cuidados intensivos, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para catorce en caso de necesidad. También cuenta con una embarcación neumática para el transporte entre los pesqueros y el barco, dos grúas y helipuerto para posibles traslados en helicóptero.

### BALANCE DE AME 2005

Durante la campaña de la AME del pasado año, el número de trabajadores asistidos fue de 188 y el número de casos 190, de los que 114 fueron por enfermedad y, el resto, por accidente. El número de consultas ascendió a 406, de

las que 100 fueron ambulatorias y 306 radiomédicas. Los días navegables fueron 247.

### CATORCE AÑOS DE AME

La campaña de Asistencia Médica embarcada se inició en el año 1992 para prestar asistencia sanitaria a los trabajadores del mar. Inicialmente su acción comenzaba en junio y se prolongaba hasta septiembre prestando apoyo a los pesqueros que faenaban en aguas del Cantábrico en la pesca del bonito. Atendiendo las peticiones de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, el tiempo de asistencia se fue ampliando en años sucesivos. En 2002 se amplió de marzo a noviembre para atender a las flotas del bocarte y pez espada. En el año 2005, de acuerdo con las necesidades de las flotas y las previsiones pesqueras los buques sanitarios asistirán a la flota del bocarte durante los meses de abril y mayo, de junio a septiembre atenderá a la costera del bonito y, de octubre a diciembre a la del pez espada.

La flota protegida asciende a 900 barcos pesqueros con unos 10.000 trabajadores. La flota del pez espada faena en distintas zonas del Atlántico Norte y está compuesta por unos 110 buques con 1.500 tripulantes. La costera del bonito, que desarrolla su labor entre el caladero existente en el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa está compuesta por 600 embarcaciones con 5.000 tripulantes y, la campaña del bocarte en el Cantábrico está formada por 250 barcos con 3.200 trabajadores. ■

**Por primera vez se incorpora a la campaña de Asistencia Médica Embarcada el nuevo buque hospital del ISM "Juan de la Cosa"**

**La AME da cobertura sanitaria a 900 barcos con 10.000 tripulantes**

**El pasado 17 de marzo, a las cuatro y veinte de la madrugada el doctor José Luis Camón, recibía la llamada número 100.000 en el Centro Radio Médico (CRM), perteneciente al Instituto Social de la Marina. El Centro Radio Médico, ha sido protagonista en los últimos meses, al recibir la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo, distinción con la que el gobierno ha querido reconocer el trabajo desarrollado por este departamento del ISM al servicio del conjunto del sector marítimo pesquero. También el año pasado, el CRM cumplía su 25 Aniversario.**

# RECÍBE LA LLAMADA NÚMERO 100.000

**El Centro Radio Médico**

Están sólo un teléfono "manos libres", instalado en una mesa, dentro de un sencillo despacho. Su número es el 91 310 34 75. Atendiéndolo, las 24 horas del día, un médico. Esta singular consulta, situada en una céntrica calle de Madrid, es la que permite que cualquier pescador, marino o pasajero embarcado pueda disponer de atención sanitaria en alta mar. Se trata del Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina, con 26 años recién cumplidos, que hace las funciones de un servicio de urgencia a cualquier hora del día y todos los días del año. Un servicio que permite tener un médico en cada barco, aunque sea a distancia. Quien se sienta enfermo o se accidenta navegando en cualquier parte del mundo.

do puede conectar, a través de la radio, con ese número de teléfono y será atendido por el doctor de guardia, quien tras realizar la consulta radiomédica, hará un diagnóstico, pondrá un tratamiento y seguirá la evolución de la patología de que se trate hasta su total curación, evacuación o repatriación e ingreso en un centro hospitalario. El Centro Radio Médico (CRM) es, en resumen, un servicio que trata de superar el vacío que, en materia de asistencia sanitaria, se produce en el trabajo marítimo. Su creación surgió para dar respuesta a una necesidad de la gente del mar? a quién acudir cuando un tripulante embarcado se pone enfermo o se accidenta?

No hay que olvidar el factor de aislamiento en que se desarrolla el trabajo marítimo pesquero y el hecho de que los marinos a bordo representan una población de riesgo en caso de accidente o enfermedad. El Centro Radio Médico inició su singladura a las 00:00 horas de 1 de mayo de 1979 en la cuarta planta de las dependencias del Instituto Social de la Marina en el número 20 de la madrileña calle Génova, donde aún continúa. Tras cuatro años de gestación, el Centro empezó a funcionar dependiendo de lo que era entonces la estructura administrativa y médica del Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, que dirige el doctor Juan Bartolomé Martín, quien según el mismo ha relatado se le

El doctor José Luis Camón inicia una consulta radiomédica y anota el resultado en el Libro Registro.



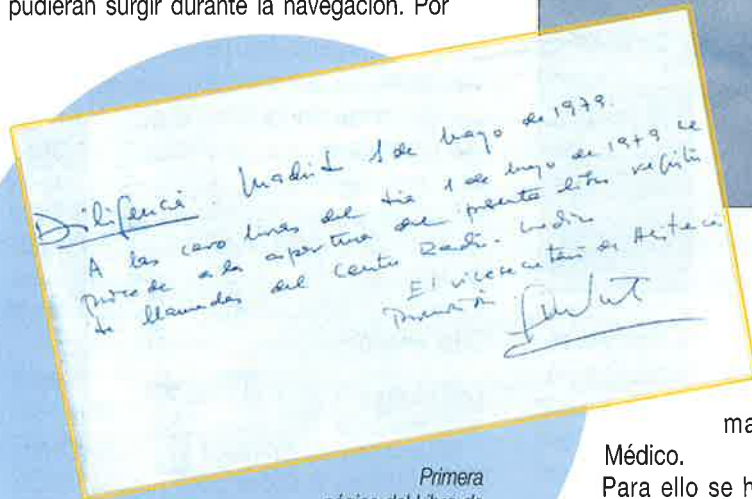


llegó a "tildar de loco" cuando presentó el primer proyecto de CRM.

Actualmente dedicado a tareas de cooperación internacional en el ministerio de Asuntos Exteriores, el doctor Bartolomé ha explicado en su ponencia "Proceso histórico de creación del Centro Radio Médico Español", presentada en el IV Congreso Nacional de Medicina del Mar (Gijón 1999), todos los avatares que precedieron a la puesta en marcha del Centro.

Juan Bartolomé recuerda en este trabajo, dedicado a la memoria de otro médico histórico del CRM, Jon Guridi, ya fallecido, su experiencia embarcado en buques de distinto tipo, especialmente en pesqueros, donde pudo detectar las imperiosas necesidades que existían, "era necesaria una transformación a fondo del sistema asistencial médico en la navegación y para ello la radio era fundamental, ya que con ella se podrían paliar, en parte, los graves problemas sanitarios que afectan a los trabajadores del mar en sus travesías y singladuras por todos los mares del mundo".

El primer eslabón de la cadena fue la publicación de la primera "Guía Sanitaria a Bordo", que siguiendo una recomendación de la Organización Mundial de la Salud, tenía como fin que los trabajadores pudieran tener un apoyo ante los problemas de orden sanitario que les pudieran surgir durante la navegación. Por



Primera página del Libro de Registro del CRM inaugurado por el entonces vicesecretario de Asistencia y Promoción, José Bruno Otero.

una orden ministerial se impuso su uso obligatorio a bordo de las embarcaciones españolas. En ella se incluía un capítulo "en el que puse especial cuidado", comenta el doctor Bartolomé, dedicado a las consultas radiomédicas.

Otro factor decisivo fue la propia reestructuración del Instituto Social de la Marina el 19 de septiembre de 1978 que conllevó la creación del Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, origen del actual Servicio de Sanidad Marítima. Al frente del mismo estaba Juan Bar-

tolomé que continuó sus gestiones con los responsables del ISM hasta que le dieron vía libre para poner en marcha el Centro Radio

Médico.

Para ello se habilitó un espacio en la cuarta planta de las dependencias del ISM en el número 20 de la calle Génova, en Madrid, donde se acondicionó un despacho para la consulta, un panel para las historias clínicas de los enfermos en tratamiento y un mapamundi donde se señalizan los barcos con los que se está en contacto. Asimismo, se preparó un cuarto para el médico de guardia, puesto que el servicio se presta durante las 24 horas del día, una sala para las comunicaciones y el banco de datos sanitarios y otra para archivo y reuniones.

El Centro contaba también con una biblioteca profesional, una colección de cartas de navegación y algo fundamental: un panel con un diagrama del cuerpo humano idéntico al que

**Las consultas radiomédicas se realizan gratuitamente a la flota que lo demande, tanto si el paciente es un trabajador de nacionalidad española como de otra cualquiera**

## La labor del CRM no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o ingresado en un centro hospitalario en tierra

Pero es que no se necesita nada más, por- que el auténtico cordón umbilical que une a los barcos en navegación con el CRM es la radio. Próximamente también contará con un sistema

### LA RADIO, CORDÓN UMBILICAL

llevarla la Guía Sanitaria a Bordo, realizada co- mo ya se ha dicho por el ISM, obligatoria y gra- tuita en todos los buques españoles. Merece ser recordado que este diagrama humano, que sigue vigente, fue idea del doctor José Luis Alarcos, médico en el centro asistencial de Te- rranova y que en el recuerdo de José Acebes García "fue un pionero en la asistencia sanitaria a las gentes del mar". En la actualidad, 26 años después, la estruc- tura y el equipamiento siguen siendo práctica- mente los mismos, aunque las instalaciones acababan de ser remozadas y los avances tecnol- ógicos han irrumpido en la vida del Centro pa- ra mejorar su funcionamiento.

Los responsables del ISM, por entonces su presidente era Julio Cientuegus y el vicescre- tario de Asistencia y Promoción, José Bruno Otero, seguían con expectación los últimos preparativos, entre los que se contaron ensa- yos de consultas con barcos en diferentes si- tuaciones en periodos de vacaciones". Al tren- te estaba Juan Bartolomé.

### LOS PRIMEROS DÍAS

Retomando los primeros pasos del Centro Radio Médico, el doctor José Acebes García, actualmente jubilado, recuerda que fueron días de nervios. El equipo médico ya estaba forma- do. Lo integraban: el mismo, los doctores José Luis de Miguel, José Luis Aranda, Mauricio Lo- dio y la doctora Noemí Arribas, quien junto a Carmen Romero han sido las únicas mujeres ti- tulares en el CRM. "Ha habido otras —dice Acebes— pero han sido contratadas para sus- tituciones en periodos de vacaciones". Al tren- te estaba Juan Bartolomé.

Además de gratuitas, las consultas al Centro Radio Médico tienen para Telefónica un carác- ter absolutamente prioritario, lo que hace que los barcos puedan ponerse en contacto con el CRM en pocos minutos.

En la actualidad las posibilidades de entrar en contacto con el CRM son varias. Con los nuevos adelantos en telecomunicaciones, los barcos que tienen los medios necesarios para ello pueden llamar directamente por teléfono, vía satélite, aunque todavía no son la mayoría. Los demás cuentan con la vía radio, sea a tra- vés de onda corta o por medio de cualquier emisora costera.

Desde el principio la entonces Compañía Te- lefónica Nacional de España (actualmente pri- vatizada) colaboró con el CRM. Asesoró en la instalación de comunicaciones y ayudó a resol- ver las comunicaciones por radiotelegrafía, que aunque minoritarias existen. Para ello se co- nectó al Centro Radio Médico con las centrales Diana y Girión con teletipresores punto a punto.

En la actualidad las posibilidades de entrar en contacto con el CRM son varias. Con los nuevos adelantos en telecomunicaciones, los barcos que tienen los medios necesarios para ello pueden llamar directamente por teléfono, vía satélite, aunque todavía no son la mayoría. Los demás cuentan con la vía radio, sea a tra- vés de onda corta o por medio de cualquier emisora costera.

Desde el principio la entonces Compañía Te- lefónica Nacional de España (actualmente pri- vatizada) colaboró con el CRM. Asesoró en la instalación de comunicaciones y ayudó a resol- ver las comunicaciones por radiotelegrafía, que aunque minoritarias existen. Para ello se co- nectó al Centro Radio Médico con las centrales Diana y Girión con teletipresores punto a punto.

En la actualidad las posibilidades de entrar en contacto con el CRM son varias. Con los nuevos adelantos en telecomunicaciones, los barcos que tienen los medios necesarios para ello pueden llamar directamente por teléfono, vía satélite, aunque todavía no son la mayoría. Los demás cuentan con la vía radio, sea a tra- vés de onda corta o por medio de cualquier emisora costera.

Desde el principio la entonces Compañía Te- lefónica Nacional de España (actualmente pri- vatizada) colaboró con el CRM. Asesoró en la instalación de comunicaciones y ayudó a resol- ver las comunicaciones por radiotelegrafía, que aunque minoritarias existen. Para ello se co- nectó al Centro Radio Médico con las centrales Diana y Girión con teletipresores punto a punto.



tuaciones. Finalmente, a las doce de la noche del 1 de mayo de 1979, fiesta del Trabajo, el CRM empezó a funcionar. El acto fue sencillo: tan solo consistió en la apertura del libro de registro de llamadas por parte de Bruno Otero, con la presencia de todo el equipo médico.

La primera guardia le correspondió a la doctora Noemí Arribas, pero ni el día 1 ni el 2 sonó el teléfono, según nos cuenta José Acebes. El CRM no era aún conocido. Sin embargo, en la mañana del día 3, cuando estaba de guardia Acebes, se produjo la primera consulta. Procedía del pesquero "Capitán Jorge III", que estaba faenando en aguas de Angola. Dos de sus tripulantes presentaban trastornos intestinales, que quedaron resueltos en un par de días.

## LA GRAN PRUEBA

Pero la "gran prueba" para el CRM se produciría el 15 de mayo, día festivo en Madrid porque es San Isidro, patrón de la ciudad. El buque español "Lekeitio" solicitó por radio consulta médica para un tripulante accidental de gravedad en la sala de máquinas. El barco era un bulcarrier que transportaba cereales desde Estados Unidos a Europa y se encontraba a 800 millas de las Azores y a 600 de Terranova (Canadá), donde, precisamente, el ISM contaba con el Centro Asistencial de Saint John's. Después de las consultas pertinentes se decidió que el buque se dirigiera a Terranova.

Mientras, desde el CRM en conexión con el responsable del Centro Asistencial en aquella localidad, el doctor Félix Remartínez, se preparó y coordinó con el centro de Salvamento y Rescate de Halifax (Canadá) la evacuación del enfermo al Hospital General de San Juan de Terranova por medio de un helicóptero, siendo las condiciones climatológicas un tanto adversas.

"Fueron dos horas tensas y de decisiones difíciles, mientras se coordinaba el salvamento, en todo momento, desde el CRM se daban instrucciones para atender al accidentado que tenía una fuerte hemorragia y varias fracturas, una de ellas abierta en la tibia y otras dos en el cráneo", relataba en su día el doctor Juan Bartolomé. Pero finalmente, tras una laboriosa intervención quirúrgica en la que participaron tres médicos, entre ellos el español Remartínez, el accidentado salvó la vida. Se llamaba Constante Castro Portela y era el tercer maquinista a bordo.

## BANCO DE DATOS

Así como en las consultas médicas normales, el facultativo dispone de una serie de instrumental clínico del que se sirve para reconocer al paciente, en el CRM los médicos han aprendido a valerse de otro tipo de material.



Para la buena ejecución de las consultas de los tripulantes españoles se ha hecho necesario disponer de un banco de datos sanitarios de todos los tripulantes de nuestros buques.

Conseguirlo ha sido laborioso, pero no difícil debido a que la atención sanitaria del colectivo marítimo pesquero es responsabilidad del Instituto Social de la Marina. Por ello las fuentes para dotarlo han sido el propio CRM, los centros asistenciales en el extranjero, en permanente contacto siempre para cualquier emergencia con el CRM, el buque hospital "Esperanza del Mar" y las direcciones provinciales del ISM en las que se realizan los reconocimientos Previos al Embarque.

Al principio estas historias clínicas de los trabajadores se microfilmaban y se conservaban en microfichas ordenadas alfabéticamente con la filiación del trabajador. De ello se encargaba el impagable Manuel Narváez, quien también era responsable de localizarlas cuando se pro-

**En la "Guía Sanitaria a bordo" existe un capítulo dedicado a las consultas radiomédicas donde se establece un sistema para la realización de las mismas**

# CONSULTA MÉDICA POR RADIO

**LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MÉDICO:**

- Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas.
- Antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín.
- No dude en comunicar si carece de alguno de los medicamentos aconsejados.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

**1. Filiación:**

- D.N.I.
- Nombre
- Apellidos
- Fecha y lugar de nacimiento
- Cargo a bordo

**2. Situación o caladero**

- Precupa al enfermo
- Procure indicar de forma precisa lo que

**3. ¿Cuál es el problema?**

- Desde cuándo lo presenta?
- Minutos
- Horas
- Dias

**4. ¿Cómo comenzó?**

- ¿Dónde se localiza?
- Use las láminas adjuntas

**5. ¿Respira sin dificultad?**

- Se le palpa el pulso?
- ¿Cuántas pulsaciones por minuto?

**6. ¿Tiene fiebre?**

- Indique la temperatura
- ¿Cuál, por qué?

**7. ¿Sigue algún tratamiento médico?**

- ¿Cual, por qué?

**8. ¿El enfermo es alérgico a algo?**

- Ha tenido alguna enfermedad importante o
- ha sido operado?

**9. ¿Es consumidor de: tabaco, hachís, alcohol, sustancias inyectadas o inhaladas?**

**Lámina 1**

**Lámina 2**

ducía alguna consulta y el médico de guardia la precisaba.

Con la irrupción de la informática en el CRM, el médico de guardia cuenta, al hacer la consulta, "con un gran respaldo informático que permite tener en tiempo real, en el ordenador, los antecedentes sanitarios del paciente, sus reconocimientos médicos, anteriores consultas radiomédicas, repatriaciones, e, incluso, historiales médicos que remiten los propios pacientes cuando han estado hospitalizados o han sido atendidos en cualquier centro sanitario para que se disponga de una información más completa". Así nos lo explica el doctor Fernando Gómez Muñiz, que lleva ya veinte años en el Centro Radio Médico.

Además con la informatización se protege más la identidad del enfermo, ya que, a veces, la consulta puede ser oída en otros barcos y "no hay lugar a dudas para el médico a la hora de buscar en el ordenador, ya que unos apelli-

## FORMACIÓN DE TRIPULANTES

Desde el comienzo de la labor del Centro Radio Médico se detectaron dificultades con las que se enfrentaban, de un lado, el capitán o el patrón para transmitir los síntomas que presentaba un paciente, y del otro, el médico para explicar las exploraciones o tratamientos a poner en práctica. Es lo que el doctor Carlos Montañés define como la "distorsión del "intéprete intérprete". Para subsanar este problema se hacía necesario formar a la gente del mar desde el punto de vista sanitario. Así se puso en marcha el Programa de Formación Sanitaria en el que "por medio de cursos los oficiales de los buques reciben entrenamiento sobre cómo deben explorar a un enfermo, cómo transmitir lo que ven y lo que tocan, aplicar un tratamiento, tratar una herida de forma adecuada, prestar primeros auxilios...". Así lo comenta Elena García Acebes, quien junto al doctor José Toscano fueron los pioneros en impartir estos cursos. En este punto todos los doctores coinciden en lo positivo de sus resultados. El doctor Alberto Vicente, que estuvo en el CRM en la década de los 80, y aún continua trabajando en el Servicio de Sanidad Marítima, la valora así "la formación ha sido esencial para la mejor de la consulta radiomédica. Se notaba en los primeros años la carencia de conocimientos. Ahora es mucho más fácil realizarla. No hay que obtener las respuestas con "sacacorchos", sino que te dan datos concretos que te facilitan el trabajo y el diagnóstico".

Para el doctor Gómez Muñiz también ha sido un avance la obligatoriedad de los reconocimientos previos al embarque "hace años te encontrabas con muchas patologías crónicas que se agravaban al embarcarse. Hoy día es raro encontrar patologías crónicas. Lo habitual es que nos llamen por enfermedades que se producen cuando están embarcados". Desde el comienzo de la labor del Centro Radio Médico se detectaron dificultades con las que se enfrentaban, de un lado, el capitán o el patrón para transmitir los síntomas que presentaba un paciente, y del otro, el médico para explicar las exploraciones o tratamientos a poner en práctica. Es lo que el doctor Carlos Montañés define como la "distorsión del "intéprete intérprete". Para subsanar este problema se hacía necesario formar a la gente del mar desde el punto de vista sanitario. Así se puso en marcha el Programa de Formación Sanitaria en el que "por medio de cursos los oficiales de los buques reciben entrenamiento sobre cómo deben explorar a un enfermo, cómo transmitir lo que ven y lo que tocan, aplicar un tratamiento, tratar una herida de forma adecuada, prestar primeros auxilios...". Así lo comenta Elena García Acebes, quien junto al doctor José Toscano fueron los pioneros en impartir estos cursos. En este punto todos los doctores coinciden en lo positivo de sus resultados. El doctor Alberto Vicente, que estuvo en el CRM en la década de los 80, y aún continua trabajando en el Servicio de Sanidad Marítima, la valora así "la formación ha sido esencial para la mejor de la consulta radiomédica. Se notaba en los primeros años la carencia de conocimientos. Ahora es mucho más fácil realizarla. No hay que obtener las respuestas con "sacacorchos", sino que te dan datos concretos que te facilitan el trabajo y el diagnóstico".

cer pequeñas exploraciones, te pasan datos de constantes vitales y eso para nosotros, que no tenemos al enfermo delante, es fundamental”.

## **PATOLOGÍAS**

Desde su fundación hasta las cuatro y veinte de la madrugada del pasado 17 de marzo en el Centro Radio Médico se han recibido 100.000 llamadas o consultas, según figura en el Libro Registro. Señalan los facultativos del CRM que no es lo mismo las llamadas que los casos pues, aunque alguno se puede resolver con una sola llamada, en muchas ocasiones son necesarias dos y hasta tres consultas para cerrar el caso. El promedio de llamadas diario es de diez.

Todo ello está debidamente anotado en el libro-registro del Centro Radio Médico (el “callaburros” como se le conocía al principio) en el que se apuntan el nombre del barco, el del que hace la consulta, su puesto, el día, la hora, qué médico le atendió y las indicaciones que hizo.

La mayor parte de las llamadas durante estos años se debió a procesos de enfermedad y un 25 por ciento a accidentes. “Es curioso —señala Fernando Gómez— que desde que se inauguró el Centro hasta ahora la proporción de accidentes no ha variado, quizá una décima de un año a otro, pero la proporción sigue siendo de un 25 por ciento”.

Las causas más frecuentes de los accidentes fueron los golpes y las caídas y los lugares del barco donde más accidentes se produjeron fueron la cubierta, seguido de la máquina, la cocina y el parque de pesca.

De las enfermedades, las de mayor incidencia fueron los procesos digestivos, los problemas osteomusculares y nerviosos.

De las cerca de 3.000 consulta que el CRM atiende al año la mayoría proceden de buques pesqueros y la nacionalidad de los tripulantes atendidos es española en un 90 por cien, seguida de la marroquí, senegalesa y portuguesa, aunque cada vez llaman más buques con bandera extranjera, pero es porque o bien la tripulación es española o si es extranjero hay algún español a bordo que conoce la existencia del CRM.

Según nos comenta el doctor Santiago Navarro se han empezado a producir llamadas desde los caladeros más variados: Chile, Norte de Brasil, Australia, Islandia, Norte de Noruega, “porque las flotas van buscando nuevos caladeros, aunque ahora la mayoría de las llamadas vienen de Gran Sol, Escocia, Senegal y Dakar”.

## **CENTRO RADIO MÉDICO ¿DÍGAME?**

A partir de que el médico de guardia pronuncia estas palabras y empieza la consulta por



**El CRM es una consulta de urgencia, abierta las 24 horas del día durante todo el año, que permite a los pescadores y marinos recibir atención médica, a través de una conexión de radio, si caen enfermos o se accidentan**

radio la labor del CRM no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o, en caso necesario, ingresado en un centro hospitalario en tierra. En este último caso, si dicho centro se encuentra fuera del territorio nacional, se realiza la labor de seguimiento del paciente hasta su repatriación e ingreso.

El Centro Radio Médico se encuentra conectado punto a punto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo, por si en un momento determinado fuese necesaria la intervención de medios de evacuación de enfermos o accidentados, tales como helicópteros, lanchas de salvamento u otros.

Las consultas radiomédicas se realizan gratuitamente a la flota que lo demande, tanto si el paciente es un trabajador de nacionalidad española como de cualquier otra nacionalidad. ■

*El gobierno que preside José Luis Rodríguez Zapatero ha cumplido dos años y alcanza el ecuador de la legislatura. En este tiempo, ha promovido reformas de gran calado y amplia repercusión social, con el objetivo común de mejorar la vida de los ciudadanos, modernizar España y fortalecer las estructuras sociales y económicas del país.*

# Reformas para MEJORAR LA VIDA de los ciudadanos

La Ley de Dependencia resume por sí sola la filosofía del Gobierno. Supone una ampliación de derechos ciudadanos y moderniza y fortalece las estructuras sociales y económicas de España. El nuevo Sistema Nacional de Dependencia, que se configura como cuarto pilar del Estado del Bienestar, tras el Sistema Nacional de Salud, el sistema educativo y el sistema de pensiones, que fueron desarrollados en la década de los ochenta, constituye una auténtica revolución social. Garantiza la atención del Estado a las personas que no pueden valerse por sí mismas, a través de una serie de prestaciones del mismo sexo.

Muchas han sido las iniciativas que aumentan los derechos de ciudadanía y cimentan un nuevo cambio social, entre las que se incluyen las leyes de igualdad, de Dependencia y contra la Violencia de Género así como la legalización del matrimonio entre personas del mismo sexo.



Balance de **DOS AÑOS DE GOBIERNO**

nes económicas y sociales que en la actualidad sólo alcanzan a unos pocos.

La implantación del Sistema de Dependencia requerirá de una inversión pública de más de 25.000 millones de euros hasta alcanzar su pleno rendimiento y consolidación en 2015. El gasto público en la atención a la dependencia pasará del actual 0,33% del PIB al 1%. El desarrollo de la ley aportará un valor añadido en términos sociales y económicos y abrirá nuevas oportunidades al sector privado socio sanitario y de seguros, ya que se estima que requerirá la creación de 300.000 puestos de trabajo nuevos en los próximos años.

El anteproyecto de Ley de Dependencia viene a demostrar, además, que el esfuerzo de diálogo por parte del Gobierno está dando sus frutos: los agentes sociales, las organizaciones representativas de personas mayores y de personas con discapacidad y las comunidades autónomas ya han expresado su acuerdo con sus principios.

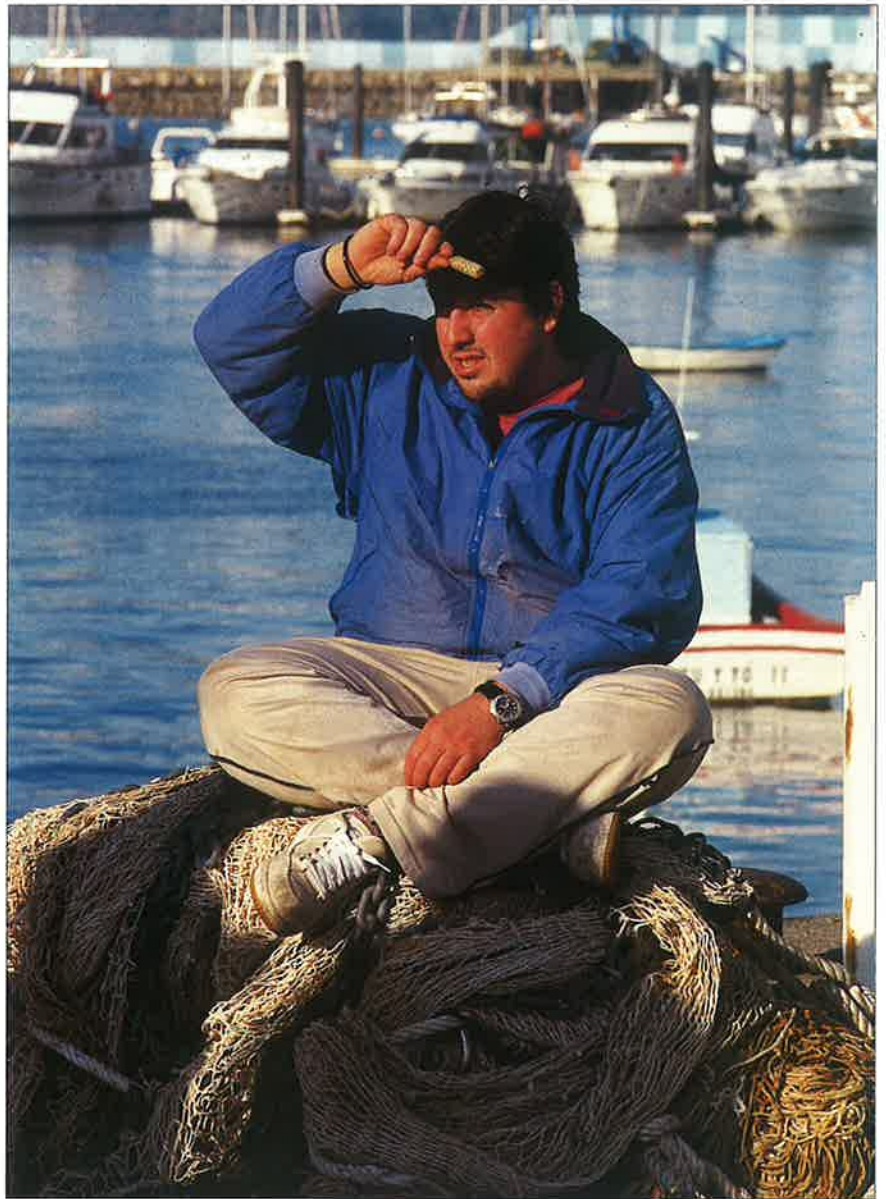
El mismo espíritu de diálogo ha fructificado igualmente en el anteproyecto de Ley de Igualdad entre Mujeres y Hombres, acordado con las centrales sindicales y las organizaciones de mujeres, que pretende contribuir a hacer de España una sociedad más justa, en la que la vida de hombres y mujeres se desarrolle en condiciones de plena igualdad, mediante un conjunto de medidas laborales, sociales y administrativas.

Ambas leyes vienen a coronar un balance inicial que arroja datos incontestables: se han creado 1,7 millones de empleos, la tasa de paro es la más baja desde hace 25 años y se ha reducido en medio millón el número de parados; el Salario Mínimo Interprofesional ha subido en este periodo un 13,6% y las pensiones más bajas han experimentado la mayor subida de la historia (entre un 13,4 y un 16,6 %); se ha legalizado a casi 700.000 inmigrantes que se hallaban en situación irregular y ha sido aprobada una ley contra la violencia de género pionera en Europa.

Las políticas sociales constituyen una de las prioridades del Gobierno como lo prueba el hecho de que absorben la mitad de los presupuestos generales del Estado. En esa dirección se orientaron las primeras medidas: creación de empleo, mejora de las pensiones, aumento del salario mínimo, afianzamiento del sistema de seguridad social.

### **MÁS DE 19 MILLONES DE OCUPADOS**

En materia de empleo, España vive un momento histórico, la cifra de ocupados es la más alta registrada en España (19.300.000 personas); desde abril de 2004 se han creado 3.700 empleos por día. La creación de empleo se ha



concentrado sobre todo en las mujeres, cuya ocupación ha crecido en más de 900.000 trabajadoras, con una tasa del 12%, muy por encima de la de los varones (7,1%). La cifra de ocupadas es también la mayor de todos los tiempos.

En cuanto a la tasa de paro (8,7%), es la más baja desde hace 25 años y, por primera vez, se sitúa por debajo de la media europea. Igualmente, el número de parados se ha reducido en medio millón en este periodo, con una caída del 23%. La tasa de paro femenina ha decrecido en un 25%, y es la más baja desde 1979.

Las políticas activas de empleo han tenido en la formación una herramienta crucial para aumentar la adaptabilidad de los trabajadores, las oportunidades de empleo y la productividad del conjunto de la economía. En los dos primeros presupuestos de este Gobierno, los recursos destinados a formación crecieron por encima del 30%. Con ese mismo criterio, la vigente Ley de Presupuestos dedica más de 6.600 millones a políticas activas.

**Las medidas emprendidas amplían los derechos de ciudadanía y cimentan un nuevo cambio social**

**UN MILLÓN DE AFILIADOS MÁS A LA SEGURIDAD SOCIAL**

La incorporación de un millón de nuevos afiliados a la Seguridad Social, que ha superado los 19,3 millones de personas ocupadas, es un indicativo del buen estado de la economía nacional.

La consolidación financiera del sistema ha permitido aumentar con sucesivas dotaciones en 14.400 millones de euros el Fondo de Reserva de la Seguridad Social. Actualmente supera los 31.200 millones, representa el 3,47% del Producto Interior Bruto y equivale a seis mensualidades de la nómina de pensiones.

En esta situación de bonanza, el Gobierno ha planteado a la mesa de diálogo social una propuesta de reforma de la Seguridad Social que permita asegurar la sostenibilidad futura del sistema y posibilitar el incremento del gasto social y de las políticas de apoyo a las familias en los próximos años.

El ámbito de las pensiones, en 2006, por segundo año consecutivo, 3.116.578 de personas que perciben pensiones mínimas se han beneficiado de una subida de entre un 4,92% y un 8%. El proceso continuará hasta que se alcance el compromiso del 26% de subida en esta legislación. La subida de las pensiones mínimas en los dos años de Gobierno está entre el 13,4% y el 16,6%, lo que supone el mayor impulso dado a las pensiones más bajas en todo el periodo democrático.

Otra medida en beneficio de las pensiones más bajas ha sido la posibilidad de compatibilizar el extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI) con la pensión de viudedad, de la que se han beneficiado unos cien mil pensionistas. Hay que anotar, asimismo, la elevación en más de un 13% de las pensiones mínimas de viudedad – más de un tercio del total – que ha beneficiado a más de



**El Gobierno aprobó la reducción de la edad de jubilación de mariscadores, pescadores de bajura y pequeños armadores**

El aumento del Salario Mínimo Interprofesional fue una de las primeras decisiones del Gobierno. Actualmente se sitúa en 540,9 euros y acumula una subida del 13,6% desde 2004 con el objetivo anunciado de alcanzar los 600 euros mensuales al término de la legislación.

Una actuación prioritaria en la política de empleo es la lucha contra los accidentes de trabajo. A la aprobación, en marzo de 2005, del Plan de actuación para la mejora de la Seguridad y Salud en el Trabajo y la reducción de la siniestralidad laboral, que supuso una mejora en la dotación personal de la Inspección de Trabajo y el reforzamiento de la estructura del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), hay que añadir otras actuaciones acordadas con agentes sociales y Comités Autónomos para iniciar una campaña de control en los sectores que cuentan con los mayores índices de siniestralidad laboral y para garantizar el cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales.

Desde la firma del acuerdo sobre Competitividad, Empleo Estable y Cohesión Social en julio de 2004, el diálogo con los interlocutores sociales ha resultado fructífero para la política de empleo. A los ya mencionados, hay que añadir el acuerdo para la Extensión de Convenios Colectivos, que permitió que más de 2.650.000 trabajadores (el 21% de los asalariados) que carecían de convenio colectivo se acogieran a otro vigente en su sector o ámbito de actividad; el acuerdo para la mejora del sistema de protección por desempleo de los trabajadores agrarios de Andalucía y Extremadura o el que establece un nuevo modelo de Formación Profesional para el Empleo y destina a este fin más de 2.000 millones de euros.



730.000 pensiones, medidas ambas ampliamente demandadas por las asociaciones de viudas.

Con el propósito de progresar en el desarrollo social, el Gobierno ha presentado ya el Anteproyecto de Estatuto Social del Trabajador Autónomo, que en breve aprobará su tramitación parlamentaria. En él se recogen una serie de propuestas que suponen un avance en la equiparación de la protección social de los trabajadores autónomos con la de los trabajadores asalariados, en la misma dirección de los postulados del Pacto de Toledo.

A finales de 2004 el Gobierno aprobó la reducción de la edad de jubilación de mariscadores, pescadores de bajura y pequeños armadores, medida que afectó a 28.405 personas.

En lo que concierne específicamente al Instituto Social de la Marina, en junio de 2004 se adjudicó la construcción de un nuevo buque hospital para la prestación de atención sanitaria a los trabajadores del mar, que en breve entrará en servicio.

### **MAYORES Y DISCAPACITADOS, MEJORES SERVICIOS**

En las políticas sociales ocupan un papel destacado las actuaciones dirigidas a mayores y discapacitados. En esta capítulo, los Programas de Vacaciones para Personas Mayores del IMSERSO y de Termalismo Social han recibido un gran impulso: el primero crece en 2006 un 22% (830.000 beneficiarios, 150.000 más) y el segundo un 27% (160.000 beneficiarios). Se ha aumentado un 44% el número de personas que pueden beneficiarse del Programa de Turismo para Discapacitados.

Se trata de programas que, además de mejorar la calidad de vida de las personas mayores y de las personas con discapacidad, favorecen la creación o el mantenimiento del empleo en el sector turístico. En 2006 se estima



en 114.000 los empleos relacionados con el Programa.

La reserva del 5% de las plazas que se convocan en la Administración Pública a las personas con discapacidad; la aplicación de 24 millones de euros a programas para la eliminación de barreras arquitectónicas y virtuales de las ciudades españolas, mediante convenio con la ONCE; la posibilidad de compatibilizar la pensión de invalidez con el trabajo remunerado durante los cuatro años siguientes al inicio de la actividad; la eliminación de la incompatibilidad entre la pensión de orfandad para mayores de 18 años y la asignación por hijo a cargo discapacitado; la creación de una pensión mínima para mayores de 60 a 64 años con incapacidad total cualificada y el incremento en 2006 de un 5,57% en las prestaciones familiares para hijos con minusvalía mayores de 18 años, son algunas de las medidas adoptadas a favor de este colectivo.

Dos actuaciones igualmente significativas han sido los Proyectos de Ley de reconocimiento de la Lengua de Signos, y de Ley de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

En la línea de contribuir a mejorar los servicios sociales de nuestro país, han comenzado ya las obras de los Centros Estatales de Referencia de Alzheimer en Salamanca, de Enfermedades Raras en Burgos y de Atención a Personas con Grave Discapacidad Física de San Andrés del Rabanedo (León), cuya objetivo es impulsar y coordinar la investigación, la atención especializada y la formación de profesionales sociosanitarios en cada una de sus especialidades. Así mismo, se ha comprometido la construcción en Extremadura de otros

***La incorporación de un millón de nuevos afiliados a la Seguridad Social es un indicativo del buen estado de la economía nacional***



## PRINCIPALES MEDIDAS ADOPTADAS DESDE ABRIL 2004 EN EL ÁMBITO DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

### 2004

- **21 de abril.** La Seguridad Social reconoce el derecho del padre a la prestación por maternidad en caso de fallecimiento de la madre.
- **7 de mayo.** El Consejo de Ministros aprueba el Plan de Medidas Urgentes para la Prevención de la Violencia de Género.
- **28 de mayo.** El Consejo de Ministros aprueba la subida del Salario Mínimo Interprofesional a 490,8 euros a partir de 1 de julio.
- **1 de junio.** La Seguridad Social empieza a emitir la nueva Tarjeta Sanitaria Europea.
- **21 de julio.** El Gobierno adopta medidas para hacer efectiva la reserva del 5% de empleo público para los discapacitados.
- **8 de julio.** Arranca el Diálogo Social entre Gobierno e interlocutores sociales con la firma de Declaración por la Competitividad, Empleo Estable y Cohesión social.
- **19 de julio.** El Instituto Social de la Marina adjudica la construcción de un nuevo buque hospital para la prestación de atención sanitaria a los trabajadores del mar.
- **8 de octubre.** Aprobado el Plan Nacional para el Empleo 2004. Moviliza 31.626 millones de euros y beneficia a 1.460.000 desempleados.
- **23 de diciembre.** Aprobada en Consejo de Ministros la revalorización de pensiones para 2005. Suben entre un 3,5 y un 8%.
- **29 de diciembre.** El BOE publica la Ley Orgánica de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género. La Seguridad Social asegura las prestaciones de las mujeres víctimas de violencia de género.
- **30 de diciembre.** El Consejo de Ministros fija en 513 euros al mes el SMI en 2005.
- **30 de diciembre.** El Gobierno impulsa el Sistema Nacional de Atención a las Personas Dependientes, universal y público, que generará alrededor de 300.000 puestos de trabajo. Los Presupuestos Generales del Estado de 2005 incluyen una partida de 50 millones de euros para proyectos del futuro sistema.
- **30 de diciembre.** Se reduce la edad de jubilación de 28.405 mariscadores, pescadores de bajura y pequeños armadores.

### 2005

- **10 de enero.** Se incrementan en 6.000 el número de plazas del programa de Termalismo Social del IMSERSO para la temporada 2005, hasta un total de 126.000 en 68 balnearios.
- **26 de enero.** Seguridad Social, mutuas y sindicatos alcanzan un acuerdo sobre la segregación del servicio de prevención ajeno de las mutuas de Accidentes de trabajo y Enfermedad Profesional.



dos centros más: el de Promoción de la Vida Independiente en Badajoz y el de Atención a Personas con Discapacidad Intelectual en Cáceres.

### REGLAMENTO DE EXTRANJERÍA, DERECHOS Y DEBERES PARA TODOS

El diálogo y la participación social han marcado la política de inmigración, concretado en el Plan de Choque de Medidas Urgentes en materia de Extranjería destinado a reducir el colapso de expedientes de renovación de permiso de residencia y trabajo de inmigrantes legales; el nuevo Reglamento de Extranjería y, finalmente, la puesta en marcha del proceso de Normalización, pactado con los interlocutores sociales.

El proceso ha supuesto que casi 700.000 inmigrantes que trabajaban en España en situación irregular puedan hacerlo de modo legal, con pleno disfrute de sus derechos, pero también con el cumplimiento de los deberes que como trabajadores les corresponden. Prueba de lo exitoso del proceso es el espectacular incremento de la afiliación a la Seguridad Social derivada del mismo.

En el capítulo de emigración, el Gobierno ha aumentado en un 45% el presupuesto destinado a pensiones asistenciales, que beneficiará a los mayores emigrantes.

### LEY DE VIOLENCIA DE GÉNERO, PIONERA EN EUROPA

El Gobierno abrió la legislatura con la ley Orgánica de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género, la primera en Europa de sus características. Para el desarrollo de la Ley, el Gobierno creó la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia sobre la Mujer; implantó protocolos para garantizar la eficacia del sistema de protección derivado del Servicio de Teleasistencia; creó 19 juzgados especializados y 519 compatibles; nombró 50 fiscales delegados y un Fiscal de Sala contra la Violencia sobre la Mujer.

Además, constituyó un fondo de 10 millones de euros para la puesta en práctica de la asistencia social integral; creó el registro central para la protección de las víctimas de violencia doméstica y las unidades de Valoración Integral Forense y estableció ayudas económicas para las víctimas de la violencia de género con especial dificultad para encontrar empleo. La actual Ley de Presupuestos ha incrementado los recursos en un 64%, hasta alcanzar 17 millones de euros.

El impulso al Primer Plan de Acción de Mujer con Discapacidad, que tiene como objetivo remover los obstáculos que ocasionan un fuerte déficit de ciudadanía a las mujeres con discapacidad, a través de medidas que les garanticen el ejercicio y disfrute de sus derechos, constituye la principal actuación que se ha tomado para afrontar la problemática que soportan las personas que, además de mujeres, padecen algún tipo de discapacidad.

## MEJORA DE ESTRUCTURAS

En el plan de mejora de estructuras sociales, la educación ha sido otro de los ejes de actuación prioritaria del Gobierno. En este punto, además de la elaboración de una nueva Ley Orgánica de Educación, se han aumentado en 40.000 las becas y en 21.000 el número de estudiantes que reciben ayudas compensatorias dirigidas a las familias con menos renta.

En materia de salud y consumo, el Gobierno ha promovido las leyes de medidas contra el Tabaco, de Reproducción Asistida y de Protección de los Consumidores, ha conseguido que el precio de los medicamentos baje un 6% y ha aprobado una aportación extraordinaria de 3.000 millones de euros para las Comunidades Autónomas que tenían un amplio déficit.

En justicia, se han creado 37 juzgados de lo mercantil, 250 nuevas unidades judiciales y 135 nuevos fiscales.

En vivienda se puso en marcha el Plan de Choque que permitió a 183.000 familias acceder a una vivienda con algún tipo de protección.

El Plan de Vivienda 2005-2008 prevé una inversión de casi 7.000 millones de euros para ofrecer a 720.000 familias una vivienda digna y asequible. Paralelamente, el Gobierno ha movilizado más de 7,6 millones de metros cuadrados de suelo de su propiedad para levantar más de 30.000 viviendas protegidas.

Justo cuando se cruzaba el ecuador de la legislación, el alto el fuego permanente anunciado por la organización terrorista ETA ha venido a poner una nota de esperanza añadida al periodo que se abre. Un tiempo que ha de estar marcado por la cautela, pero que apela a la unidad de todos los partidos en una apuesta por la democracia y la libertad. ■



## PRINCIPALES MEDIDAS ADOPTADAS DESDE ABRIL 2004 EN EL ÁMBITO DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

- **4 de febrero.** El Consejo de Ministros aprueba el proyecto de Ley sobre las cláusulas de los convenios referidas a la edad ordinaria de jubilación.
- **7 de febrero.** Se abre el plazo para la normalización de trabajadores extranjeros en situación laboral irregular.
- **Marzo 2005.** Las mujeres afiliadas a la Seguridad Social alcanzan los siete millones.
- **19 de mayo.** El Gobierno incrementa un 50% los fondos destinados a las comunidades autónomas para formación continua.
- **7 de junio.** Se publica en el BOE la Ley 9/2005 que permite compatibilizar las pensiones del SOVI con las de viudedad del sistema de la Seguridad Social.
- **9 de junio.** Se refuerza la Inspección de Trabajo hasta alcanzar los 2.000 efectivos
- **11 de junio.** Trabajo destina 198 millones de euros para la especialización profesional de los trabajadores ocupados.
- **21 de junio.** El Gobierno destina 507 millones de euros en 2005 al fomento del empleo para personas con discapacidad.
- **28 de julio.** La Seguridad Social equipara los derechos de las parejas homosexuales en materia de prestaciones sanitarias.
- **8 de noviembre.** El Gobierno propone medidas para mejorar la seguridad jurídica en las contrataciones y subcontratas.
- **10 de noviembre.** Trabajo propone una reforma de la Seguridad Social que asegura el futuro y reduce las lagunas de protección del sistema.
- **15 de noviembre.** Gobierno y autónomos crean un grupo de trabajo para debatir el documento de los expertos sobre el Estatuto del Autónomo.
- **24 de noviembre.** Los desempleados que se constituyan como autónomos dispondrán del 40% de su prestación para destinarla a inversión.
- **30 de diciembre.** Finalizado el proceso de normalización de trabajadores extranjeros, arroja un balance de 573.270 autorizaciones positivas y 550.136 nuevas altas en la Seguridad Social.
- **30 de diciembre.** El Salario Mínimo Interprofesional para 2006 sube el 5,4% y queda fijado en 540,9 euros mensuales.

### 2006

- **13 de enero.** Los magistrados suplentes y los jueces interinos se integran en el Régimen General de la Seguridad Social
- **13 de enero.** Aprobado el proyecto del Estatuto de los Ciudadanos Españoles en el Exterior.
- **9 de febrero.** El Fondo de Reserva de la Seguridad Social duplica su cuantía. Tras sucesivas dotaciones adicionales, de los 15.182,4 millones de euros de febrero de 2004, pasa a 31.207,64 millones.
- **1 de marzo.** Nuevo sistema informatizado de renovación de permisos de trabajo y residencia para inmigrantes.
- **3 de marzo.** El Gobierno aprueba el anteproyecto de Ley Orgánica de Igualdad entre Mujeres y Hombres. ■

**El sector califica las mismas como muy vagas e insuficientes para afrontar las dificultades de las flotas**

En principio, las organizaciones pesqueras comunitarias englobadas en Euro-pêche y en el Cogeca se han mostrado en contra. En su opinión, este documento no afronta con realismo las raíces del problema, las medidas son escasas tanto a corto como a medio y a largo plazo y parece como si las principales medidas para

La Comisión de la Unión Europea ha presentado una primera comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las posibles medidas a adoptar para mejorar la situación económica del sector de la pesca, ante el deterioro experimentado tanto por la subida de los precios de los combustibles como sobre todo por las cada día mayores dificultades para desarrollar su actividad con capturas suficientes. Esta comunicación sería la primera respuesta del comisario Joe Borg a las demandas de ayuda hechas desde todo el sector de la pesca, documento que será debatido en los próximos meses hasta lograr una propuesta definitiva.

**Bruselas plantea medidas para MEJORAR LA SITUACIÓN ECONOMICA de la pesca**





solucionar la crisis se concretaran fundamentalmente en una mayor reducción de la capacidad de las flotas y de seguir reduciendo el esfuerzo pesquero en detrimento del empleo.

Por su parte, para la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, se trata de una propuesta en líneas generales positiva que recoge la mayor parte de los planteamien-

tos de los países miembros. No obstante, se considera que hay una serie de medidas referidas fundamentalmente a la comercialización y a la investigación para el desarrollo del uso energético más eficiente que deben ser mejoradas. Igualmente se reclama una mayor flexibilidad a la hora de aplicar las medidas para la modernización de la flota.

Bruselas reconoce en su comunicación la importancia del sector de la pesca en la Unión Europea donde, además de proporcionar proteínas para la alimentación humana, supone una actividad muy importante para mantener un tejido económico en una gran parte de las zonas costeras. La Comisión reconoce que en los últimos años la pesca se ha enfrentado a tiempos difíciles derivados fundamentalmente del agotamiento de los recursos en algunos caladeros y las malas condiciones de los mercados que han forzado un progresivo ajuste de las empresas pesqueras. La modernización de las flotas y una mejora en la gestión de las pesquerías se estaba traduciendo ya, según los estudios de la Comisión, en una mejora en los resultados del sector. Sin embargo, en los últimos tiempos el alza de los precios del combustible ha supuesto un agravamiento de la situación especialmente para determinadas flotas lo que ha supuesto en muchos casos que una parte de los buques estén faenando con pérdidas en su actividad.

Para los responsables comunitarios, estos malos resultados financieros de las empresas lo están sufriendo también las tripulaciones con un recorte en sus ingresos que llegan a estimarse hasta en un 25%. Igualmente se estima que ello se puede y traducir en una menor seguridad a bordo.

Aunque esta situación que afecta al conjunto de las flotas, los problemas son más graves en aquellas que utilizan artes de arrastre de fondo. Entre los años 2003 y 2005, los precios del combustible experimentaron unos incrementos superiores al 50%. Ello se ha traducido en una fuerte reducción de los beneficios. En el mismo periodo los costes de combustible que suponían anteriormente un 18% del valor de los desembarques en el caso de los arrastreros, pasaron a significar el 36%. Para las flotas que faenan con artes fijos, el gasto en gasóleo ha pasado de suponer el 9% al 18%.

Para los responsables comunitarios, la situación de crisis por la que atraviesa el sector se debe a una disminución de los ingresos de las empresas pesqueras por dos razones.

En primer lugar se considera que ha tenido un papel muy importante en esta situación el estancamiento de los precios del mercado. En los últimos años, los precios de un importante número de especies comerciales no han tenido un incremento de los precios similar al que tuvieron los costes, como ha sucedido con los pescados blancos cuyas cotizaciones se hallan



**Desde  
Europêche y el  
Cogeca se  
considera que la  
Comisión sigue  
apostando por  
reducción de la  
capacidad de la  
flota y del  
esfuerzo  
pesquero como  
principal salida**

estabilizadas según la Comisión. Esta caída de los precios se considera se debe igualmente a un aumento de las importaciones desde terceros países. También se justifica esa nueva situación por el mayor peso de los grandes grupos de distribución que imponen su política de precios, así como la existencia de una mayor competencia entre el pescado con otros productos alimentarios en la cesta habitual de la compra.

La reducción de los ingresos por parte de las empresas de la pesca se ha debido finalmente a una grave disminución en los rendimientos de pesqueros consecuencia del desarrollo de pesqueras intensivas que han agotado las existencias de algunas especies, junto a los elevados índices de mortalidad. Según los datos manejados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, CIEM, tras un estudio llevado a cabo en las aguas atlánticas nororientales y adyacentes, de 43 poblaciones analizadas, el 81%, 31, estaban en una situación de sobreexplotación, mientras solamente ocho se pescaban a los niveles correspondientes de acuerdo con el Rendimiento Máximo Sostenible. La sobreexplotación se situaba entre dos y cinco veces por encima de los niveles aconsejables.

De acuerdo con esta situación, desde mediados de los años noventa se ha producido una importante reducción de las posibilidades de captura tanto para especies demersales como bacalao, abadejo, pescadilla, carbonero o merluza como para especies bentónicas como platija, lenguado, rape o cigala. Entre otras especies, destaca la reducción de las posibilidades para la pesca de bacalao entre 1998 y

2005 donde se produjo un recorte del 54%. Frente a esta situación, la capacidad de pesca de la flota ha disminuido muy lentamente. Según los datos manejados por la Comisión. En la última década esa reducción ha sido solamente de un 2% anual, aunque la misma se ha compensado con crecer gracias a una mejora de las técnicas de pesca lo que se ha tra-

ducido en una mayor eficacia. Ante la falta de recursos, para lograr los mismos niveles de capturas, los barcos han tenido que aumentar su esfuerzo pesquero, lo que se ha traducido en una menor rentabilidad. Bruselas apunta claramente en esta primera comunicación que la capacidad excesiva de la flota es un factor clave que propicia la sobreexplotación, por lo que suprime esa capacidad excesiva debería ser un objetivo importante. Esta reflexión de la Comisión se considera es un dato negativo en los planteamientos comunitarios a la hora de buscar salidas a la crisis y se teme que una vez más se abogue por la reestructuración de las flotas en beneficio de la sostenibilidad de los recursos.

**SALIDAS A CORTO PLAZO**

Ante la existencia de estas dificultades, desde la Comisión se plantea la necesidad de que se adopten medidas tanto a corto como a medio y a largo plazo de cara a posibilitar el salvamento y la reestructuración de las empresas pesqueras de cara a recuperar la rentabilidad perdida con una serie de cambios estructurales. Con la mirada puesta en un futuro de precios altos para el combustible, se propugnan

igualmente otras actuaciones utilizando la actual normativa comunitaria. Todo ello se pretende en base a una política de diálogo con todos los países miembros.

En el corto plazo, siempre de acuerdo con las reglas de juego marcadas por la Unión Europea, se plantea la posibilidad de que los Estados miembros puedan evitar la quiebra de empresas con dificultades. En esta línea se propugna lo que se denomina en el informe comunitario como ayuda de salvamento y reestructuración. Esta política se justifica ante la previsión de que los precios del combustible sigan siendo elevados y ante la necesidad de que las flotas deban adaptarse a esa situación con medidas de reestructuración para recuperar su viabilidad muy especialmente en los buques que utilizan artes de arrastre y dedicadas a la captura de especies demersales.

Esta ayuda se plantea desde la Comisión como un apoyo a corto plazo, solamente por el tiempo necesario para que la misma elabore un plan de reestructuración o de liquidación. Esta ayuda se concederá solamente por un plazo máximo de seis meses. En este punto, la propuesta de la Comisión es clara al señalar que ese apoyo debe adoptar la forma de un préstamo reembolsable o de una garantía indicando que cuando la ayuda de salvamento vaya seguida de la aprobación de un plan de reestructuración, la misma podrá reembolsarse con la ayuda recibida por la empresa en forma de apoyo de reestructuración.

Desde la Comisión se da por hecho que en muchos casos, cuando se acometan planes de reestructuración de empresas pesqueras para asegurar su viabilidad económica, se necesita igualmente invertir para la adaptación de los barcos de pesca. Bruselas pone sobre la mesa la necesidad de una correcta utilización de los actuales mecanismos, tanto si se trata de ayudas comunitarias como de las posibilidades de ayudas nacionales para medidas de modernización y equipamiento como para los programas de reestructuración. La ayuda de salvamento que se plantea deberá limitarse al mínimo necesario ya que el propósito de la reestructuración se debe limitar a asegurar la rentabilidad de la empresa mediante una reducción de los costes operativos sin aumentar el esfuerzo y la capacidad de pesca actual global de la flota.

La Comisión señala su compromiso de mantener una postura vigilante en relación con la aplicación por parte de cada Estado en materia de inversiones en el contexto de los programas de salvamento y reestructuración cuando las mismas sean necesarias para recuperar la viabilidad de una empresa. En esta línea se plantean las acciones siguientes:

Un primer cambio de artes de pesca para lograr un nuevo método que suponga menos gasto en combustible



La compra de equipamiento para mejorar la eficacia en el consumo de combustible como los economizadores o, una sustitución del motor siempre que en el caso de barcos con menos de 12 metros de eslora total y que no empleen artes de arrastre, la potencia del nuevo motor sea igual o menor que la del viejo barco. Si se trata de los demás barcos de hasta 24 metros de eslora total, la potencia del motor nuevo debe ser un 20% inferior a la del viejo. Para arrastreros de más de 24 metros de eslora total, la potencia del nuevo motor debe ser un 20% inferior a la del viejo y el barco debe optar igualmente por un método de pesca que consuma menos combustible.

Estas opciones de ajuste se pueden hacer igualmente de una forma global cuando se trate de empresas que exploten varios barcos. En esta estrategia también se incluye la posibilidad de que se aplique un desguace sin ayuda pública. La misma política también se aplicará cuando un grupo de pequeñas y medianas empresas presenten un plan de reestructura-

**“El desguace ordenado de algunos buques aumentará las posibilidades de capturas de los que permanezcan operativos”**

**(Propuesta Comisión)**

**“El tamaño actual de muchas flotas en la UE está muy por encima de lo que debería ser si todos tienen que operar con beneficios”**  
**(Propuesta Comisión)**

ción. Bruselas no se niega a contemplar la ayuda estatal para el cese temporal de actividades durante el tiempo que dure la ejecución de las inversiones para salvamento y reestructuración.

**AYUDAS A LARGO PLAZO**

Las medidas a largo plazo para el sector de la pesca solamente se estima que se podría plantear siempre que se produzca una recuperación de los caladeros y que se pongan en marcha prácticas sostenibles de pesca. Para lograr esos objetivos se dibujan tres escenarios:

El primero se basa en una mejora en la gestión de las pesquerías. Bruselas considera imprescindible mantener la actual política para evitar el deterioro de las poblaciones ya amenazadas y lograr unos caladeros sostenibles para lograr unos mejores rendimientos de las flotas. La Comisión aboga por avanzar hacia una política de Rendimientos Máximos Sostenibles (RMS) y se plantea igualmente abrir este mismo año un debate para definir la política encaminada a reducir paulatinamente la mortalidad de los peces en las pesquerías más importantes. En esta misma dirección y con los mismos objetivos, se propone una mejor gestión de los derechos de pesca en cada Estado miembro. También se propugna una mejora en la gobernanza de la política de pesca con un mejor cumplimiento de las normas internacio-

nales para lo cual se confía en el papel que pueden jugar los consejos consultivos regionales mediante una mayor cooperación entre todas las partes implicadas e interesadas en cada caladero

Sin embargo, en esta batería de propuestas para lograr la mejora en la gestión de los caladeros, la propuesta comunitaria no se corta para señalar que la medida más importante sería la adaptación del esfuerzo de las flotas a los recursos disponibles. Para Bruselas, señala textualmente la comunicación, “la capacidad excesiva de la flota constituye tanto un problema económico como de conservación. Desde el punto de vista de la conservación, el equilibrio deseado entre los índices de explotación y la disponibilidad de los recursos podía lograrse, teóricamente, desplegando una flota mayor durante un periodo más corto o una flota más pequeña durante un periodo más largo. Sin embargo, la capacidad excesiva propicia claramente la explotación excesiva y un rendimiento económico insuficiente. Teniendo en cuenta el agotamiento de muchas poblaciones de peces y la necesidad de nuevas reducciones del esfuerzo pesquero, el tamaño actual de muchas flotas de la UE está muy por encima de lo que debería ser si todos los buques tienen que operar con beneficios, particularmente en el caso de la pesca demersal. “Este desequilibrio entre esfuerzo excesivo y recursos disponibles –continúa la comunicación– debe corregirse urgentemente si la pesca





comunitaria quiere recuperar su rentabilidad. El desguace ordenado de algunos buques aumentará las posibilidades de captura de los buques que permanezcan operativos”.

La comunicación apunta que son varios los países donde se han adoptado hace poco tiempo o se están preparando programas de desguace como son los casos de Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Países Bajos y el Reino Unido. Se apunta que los desguaces pueden contar con ayudas nacionales y comunitarias y se plantea la necesidad de que Bruselas y los Estados miembros estudien las medidas posibles para reducir la capacidad excesiva de la flota bien eliminando físicamente barcos o reasignación de embarcaciones para otras actividades que no sean las pesqueras.

La comunicación no cita el caso de España donde desde el ingreso en la UE en 1986 se ha pasado de casi 20.000 barcos a poco más de 14.000 mientras el TRB pasó en el mismo periodo de casi 700.000 a 350.000 TRB.

Un segundo escenario de medidas a largo plazo contempla un mejor cumplimiento de las normas de gestión de las pesquerías ya que el incumplimiento por parte de algunos de las reglas de juego supone una grave amenaza para quienes las cumplen para respetar el estado de las poblaciones. Bruselas alerta sobre las capturas y los desembarcos no registrados que suponen un elevado porcentaje y que impide el desarrollo de dictámenes científicos más fiables. Ante esta situación se plantea una intensificación de la lucha contra la pesca ilegal, incontrolada y no regulada en cuanto supone una competencia desleal para la flota comunitaria. Se propone que en esta lucha se desarrolle tanto en aguas de la UE como en aguas internacionales ya que se trata de actividades que suponen unos altos beneficios para este tipo de operadores.

Una tercera parte de la estrategia a largo plazo se concreta en lograr una mejor organización y funcionamiento de los mercados. En este contexto se propone un análisis de la eficiencia y eficacia de los mecanismos actuales y el rendimiento financiero de los desembarques de cara a buscar nuevas herramientas que mejoren los sistemas de comercialización. Las organizaciones de productores se ven como un medio para aumentar el valor añadido de las capturas. Otras medidas que se ven de utilidad sería la elaboración de un código de conducta sobre comercialización, aumento de las inversiones para mejorar la calidad y el valor añadido de los productos de la pesca o sistemas como el etiquetado ecológico en apoyo a la pesca sostenible y legal.

Finalmente, como un instrumento para mejorar las pesquerías en el futuro se aboga por el fomento a la investigación de los métodos de pesca para lograr una reducción del consumo de combustible y un mayor respeto por el me-



dio ambiente. En esta línea se hallan los trabajos para desarrollar nuevas tecnologías para mejorar la concepción de los artes de pesca, la producción de energías renovables y la aplicación de nuevos tipos de biocombustibles.

Para el desarrollo de estas medidas, desde la Comisión se propone que los Estados miembros utilicen los instrumentos financieros actuales y los previstos por Bruselas a partir de 2007 con el nuevo Fondo Europeo de la Pesca. Todo ello, con la mirada puesta en un único objetivo, devolver la sostenibilidad al sector dada su gran importancia económica, social y cultural para las comunidades costeras. Se trata del inicio de un debate, aunque Bruselas deja muy claro que uno de los instrumentos más importante de cara a ese fin es la reducción (más) de las flotas. Para los responsables de Europêche y del Cogeca “ parece que la Comisión quiere utilizar el grave problema de la subida de los costes del gasóleo como pretexto para llevar a cabo su política de reestructuración de la flota pesquera en beneficio de la sostenibilidad de los recursos”. ■

**Agricultura  
lo valora  
positivamente,  
aunque estima  
que es  
necesario  
ampliar algunas  
medidas**

VIDAL MATÉ

**de gasóleo  
10% el consumo  
para ahorrar un**

# UN PLAN PROPONEN Los armadores

*El gasóleo supone un alto componente en el conjunto de los costes de explotación de un barco de pesca con unos porcentajes que oscilan entre el 20% y el 30% del total, según buques y tipos de actividad. Esta situación es motivo de preocupación tanto en medios de la Administración como en el propio sector ante los problemas que ha provocado en los últimos tiempos y, sobre todo, ante el temor a los que puedan producir en el futuro si se repiten situaciones de crisis políticas en zonas productoras y siguen subiendo los precios.*





Con la referencia en esta situación, la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, FEOPE ha puesto en marcha un plan destinado a analizar la actual situación del sector en materia de gastos de combustible para adoptar en una segunda fase las medidas necesarias encaminadas a lograr un ahorro en el consumo de carburante. Los resultados de este Plan se pretende puedan tener utilidad para el conjunto de las flotas, razón por la cual la asociación va a solicitar ayuda financiera a la dirección general de Estructuras de la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para la financiación del estudio. El coste total de los trabajos se puede situar en unos 1,5 millones de euros desde los estudios a pie de barco para la toma de datos hasta la elaboración de alternativas técnicas.

El sector de la pesca tiene un consumo aproximado de gasóleo de unos 1.200 millones de litros con un coste de unos 600 millones de euros, lo que supone prácticamente el doble de los gastos por el mismo concepto antes de la subida de los precios.

Según las previsiones del presidente de FEOPE, Manuel Liria, los objetivos del plan serían lograr una rebaja en la demanda de gasóleo del 10%, aunque se darían por contentos si se inicia progresivamente un proceso de ajuste en este tipo de gastos y se logra inicialmente rebajar la cifra en un 3%. El plan está previsto se desarrolle en dos fases. Una primera basada en la recogida de datos en todos los puertos, todos los tipos de barcos y segmentos de la pesca para, en una segunda fase proceder a estudiar las diferentes alternativas técnicas que se puedan aplicar al sector de cara a lograr esos objetivos, contando con la colaboración de consultores técnicos, empresas de la industria auxiliar y la universidad.

### **EL AHORRO COMO OBJETIVO**

De acuerdo con los problemas por los que atraviesa el sector de la pesca en relación con el gasto y coste del combustible, los principales objetivos de esta iniciativa se concretan en los siguientes puntos:

- A partir de una evaluación muy pormenorizada de la situación, buscar soluciones para ahorrar gasoil tanto desde el plano tecnológico como con cambios en las prácticas de trabajo ofreciendo alternativas para las flotas en los diferentes segmentos.

- Crear hábitos de ahorro y aumento de la eficacia en el uso de la energía en base a una política de mayor información a todos los niveles para que en cada barco se sepa cuánto, dónde y cómo se gasta la energía así como

**La iniciativa ha sido elaborada por la organización FEOPe, pero se pretende utilizar por el conjunto de las flotas**



desarrollando tecnologías que optimicen el consumo.

- Se quieren definir y divulgar propuestas específicas para cada una de las flotas para lograr un aumento de la competitividad en el entorno de un gasoil incluyendo posibles replanteamientos en las estrategias de pesca para mejorar la relación entre costes y capturas.
- En su caso se quieren proponer actúales piloto en I+D+i de cara a comprobar que las acciones propuestas son viables en condiciones normales.
- Se propone realizar un seguimiento del desarrollo de las energías alternativas así como estudiar los aspectos técnicos, logísticos y económicos para su aplicación a la industria pesquera. En el mismo sentido se quiere promover el desarrollo de tecnologías basadas en energías alternativas o renovables.
- Finalmente, se pretende promover el establecimiento y la puesta en marcha por parte de las diferentes administraciones de medidas estructurales y apoyos financieros para actuaciones e inversiones que fomenten el ahorro de energía.

El proyecto iniciativa Ahorro por el que se pretende la elaboración de ese plan parte de que nos encontramos ante un sector de la pesca con una flota muy dispar en sus niveles tecnológicos en cuanto a segmentos de flota muy competitivos, hay otros envejecidos, aunque como media se puede decir que la situación no es mala en relación con los principales competidores. En los últimos años se ha producido una importante renovación de las flotas, aunque en muchos casos primaron más los díseños para lograr una mayor eficiencia en la actividad de la pesca que para el ahorro energético. Todo ello se ha traducido en la existencia de una flota renovada con una situación aceptables desde el punto de vista del aprovechamiento energético, mientras hay otra flota que necesita grandes cambios, aunque en muchos casos su grado de envejecimiento plantean dudas sobre la justificación de elevadas inversiones.

Para los redactores de este proyecto, ya hemos llegado a un momento en que no es posible hablar de crisis del petróleo como algo lejano, sino como una realidad que se repite cada vez con más intensidad y que no nos hallamos ante problemas de coyuntura por un determinado conflicto, sino ante una crisis estructural. Hablando de cifras, se recuerda el precio de 3\$ del barril en 1973 para pasar a los 30\$ en la crisis de 1979 para bajar en 1986 a los 20\$. Tras una cierta estabilidad en los primeros años de esta década en el entorno de los 30\$, en la actualidad nos encontramos ante una escalada de cotizaciones con visos de mantenerse en el tiempo no solamente por el conflicto en Asia, sino por la estabilización de la producción y sobre todo por el crecimiento de la demanda por parte de algunos países emergentes como China o India. La política de especulación ha alargado la crisis de los precios, pero, en todo caso, se considera



que sectores económicos y gobiernos deben reaccionar para reducir la dependencia del petróleo y sus derivados.

La pesca es una de las actividades donde tiene más importancia el precio del combustible en el conjunto de los costes de explotación yendo los mismos desde el 20% al 30% según segmentos de flotas o tipos de pesca. El gasoil es el combustible que utiliza la gran mayoría de la flota pesquera española. Aunque no se puede hablar de precios uniformes, las cotizaciones medias habrían pasado de unos 0,20 euros litro en 2004 hasta 0,47 euros en 2005, lo que supone un incremento superior al 100%. Este incremento de los precios ha traído graves consecuencias sobre el conjunto de las empresas pesqueras hasta el punto de que algunos armadores optaron por dejar los barcos en puerto en lugar de salir a faenar. Se da por hecho que, dada la amplitud de esta crisis de precios, la misma puede provocar un ajuste importante en la capacidad de las flotas con la desaparición de muchas unidades. Se trata de unas previsiones señaladas por el propio comisario Joe Borg cuando decía recientemente que el 30% de las empresas de la pesca se hallaban en peligro de desaparición consecuencia del problema. Al margen de las acciones posibles que tiene el sector para protegerse frente a la subida de los precios del combustible como serían los Fondos de Garantía habituales en otras actividades como el sector aéreo o las ayudas por paralización definitiva que contempla y segura contemplará la política pesquera comunitaria, para los redactores del proyecto, la realidad es que los armadores van a tener que asumir en el futuro operar con un gasóleo caro y por ello la necesidad de adaptarse a la nueva situación. En consecuencia, los armadores deberán esforzarse para ser competitivos en el nuevo escenario de los combustibles caros al que se suman los recortes de las posibilidades de pesca y las importaciones. Frente a los costes que supone la actividad extractiva en el mar, el sector deberá competir igualmente con la acuicultura y con flotas con mejor acceso a caladeros ricos en pesca y con costes inferiores.

Este problema que afecta al conjunto de las flotas es mucho más grave en la pesca de arrastre por tener un gasto más importante en el consumo de gasóleo. En las grandes empresas, los problemas son soportados fundamentalmente por los armadores. Sin embargo, en las pequeñas y medianas empresas donde el trabajador percibe un ingreso "a la parte" el problema se puede trasladar igualmente a los pescadores.

Las soluciones a los problemas derivados del aumento de los precios del combustible se



asegura no serán fáciles para una aplicación inmediata. Pero, avanzar en el conocimiento de las mismas se estima debe ser un compromiso de todo el sector para asegurar su propia supervivencia.

### **RADIOGRAFÍA DEL SECTOR**

La elaboración de las alternativas a los precios altos del combustible se quiere hacer a partir de un análisis completo sobre la realidad del sector. Este conjunto de actuaciones se basará en datos reales sobre la situación de las flotas en cada uno de los puertos y por tipos de actividad. En la primera fase, el trabajo más importante previo es recoger por medio de las organizaciones integradas en FEOPE, los datos estadísticos sobre cada uno de los buques, instalaciones técnicas, equipamiento tecnológico o consumos, todo ello con la garantía de total confidencialidad.

En cada uno de los puertos se contempla la celebración de reuniones con los representantes de las flotas junto con expertos, fabricantes de motores, astilleros etc...A partir de la recogida de todos los datos, se pretende la creación de modelos de consumo para saber cuáles son las diferencias en cada una de las flotas en función de los tipos de barcos, actividad, tamaño edad o niveles de equipamiento. Se parte de que el mayor problema con el consumo de combustible es el arrastre. En principio, los

**Las medidas que se adoptarían podrían contribuir a mejorar la situación económica de muchas empresas pesqueras**

**Preocupan las últimas crisis del petróleo, pero sobre todo las que podrían seguir en el futuro**

Una asignatura pendiente en la flota serían más aerodinámicos.

En la navegación dotando al mismo de un perfil cascos de cara a lograr una menor resistencia serían diferentes al igual que en el caso de los del combustible, se asegura que los motores construir en la actualidad con los precios altos timo en sus prestaciones. Si se tuviera que decir que sus hélices tienen un rendimiento óptimo son muy pocos los barcos de los que se pueda bricantes han ido mejorando los mismos, pero tema en su conjunto, se considera que los fa-

En lo que afecta al motor propulsor y al sistema con el ahorro del combustible. En las construcciones de nuevos barcos en re- trumento fundamental a la hora de llevar a ca- de todos estos estudios se considera un ins- de aislamiento, frío y climatización. El objetivo las máquinas y artes de pesca o los sistemas los métodos para la recuperación de energía, sistemas para la generación de energía auxiliar, cascos, sus formas, la pintura o limpieza, los bera o tomas de fuerza, la estructura de los conjunto del equipo propulsor como hélice, to- cuestiones como los motores propulsores, el reducción del combustible. El estudio analizará as disponibles que se pueden aplicar para la flotas se halla la investigación de las tecnologi-

En una segunda fase sobre el análisis de las tes varias. En las siguientes modalidades de pesca: segmentos a analizar por separado se concre- atuneros congeladores de cerco; arrastros; congeladores; palangreros de altura de fresco; palangreros de altura de fresco; arrastros de balsa de tres-

Para tener una idea lo más exacta posible sobre las estrategias pesqueras y el funciona- miento de las flotas se analizarán, entre otras cuestiones, el valor económico de las capturas en relación con los costes del combustible en las flotas que se considere necesario y al me- nos en la que opera en el Gran Sol. Se estudia- rán los tiempos de navegación, descansos y de- tención de la pesca, las posibilidades de apli- cación de tácticas de grupo o flotilla, la optimi- zación de las rutas para reducir los consumos, la influencia de las corrientes o las previsiones de climatológicas, la mejora de las cuotas de explota- ción, las paradas rotativas, medidas para la mejor conservación del casco, vicios en los es- tados de la carga, el consumo del barco en los

El desarrollo de los generadores eólicos bordo. Es una posibilidad para muchos barcos donde actualmente se obtiene la misma con motores auxiliares. Igualmente se contempla la posibili- dad de sistemas de propulsión con motores diésel eléctrica. Las redes y en conjunto los artes de pesca son un punto importante en los gastos de combustible en la actividad. En función de la resistencia al agua de los mismos hace ya mucho tiempo que se fabrican artes menos pesados que los tradicionales. En muchos casos el sector se ha negado a utilizar las ar- tes más modernas por estimar tienen menos eficacia a la hora de la pesquería. Finalmente y entre otros puntos se contempla la posibili- dad de disponer de instrumentos a bordo pa- ra la recuperación de energías, así como el uso de nuevas tecnologías para dar solución a los problemas de aislamiento, frío o climati- zación.

En una segunda fase sobre el análisis de las tes varias. En las siguientes modalidades de pesca: segmentos a analizar por separado se concre- atuneros congeladores de cerco; arrastros; congeladores; palangreros de altura de fresco; palangreros de altura de fresco; arrastros de balsa de tres-



puertos o la eliminación de pesos innecesarios en los buques.

A la vista de los resultados de todos los trabajos anteriores, el informe pretende la elaboración de modelos teóricos para comparar el consumo en barcos antes y después de la incorporación de las alternativas y mejoras tecnológicas o los cambios en el comportamiento de esas flotas. Junto a ello, se analizarán igualmente los incrementos de costes que ello suponga para hacer finalmente un balance sobre la eficacia o rentabilidad en la implantación de los cambios. Para la implantación de los nuevos sistemas, desde el Plan, uno de los objetivos es igualmente la búsqueda de los mecanismos de ayuda que existen en los organismos competentes en materia de política de estructuras.

## ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Una parte final del plan se concretará en un estudio sobre las posibilidades de utilización de energías alternativas para el sector de la pesca. No obstante este objetivo, se advierte sobre las dificultades que supone la sustitución total o parcial del gasoil a corto plazo por lo que los trabajos se deben abordar con la mirada puesta como mínimo en el medio plazo.

Las posibles alternativas el sector de la pesca en el uso de combustibles se concretarían en los siguientes productos:

● **FUEL PESADO.**-Su precio es sensiblemente superior al del gasoil y la diferencia no se ha reducido en los últimos tiempos. Son pocos los barcos que están preparados para su utilización. También habría dificultad de acopio en muchos puertos. Usar un fuel ligero podría ser una salida, aunque también supondría rebajar su potencial.

● **BIOCARBURANTES.** Se usa ya para motores diésel sólo o mezclado con gasoil ya es una práctica que se hace desde los años setenta ya que los motores requieren sólo pequeñas modificaciones. El uso más importante es la colza. Uno de los principales problemas que plantea en principio es la no existencia de producciones importantes. En España hay en marcha un plan para su expansión de acuerdo con las directrices comunitarias y se espera que en unos años haya una oferta elevada. Igualmente queda por resolver el problema del precio al ser tan caro como el gasóleo hasta que no se clarifique una nueva política fiscal para estos productos, tanto en el caso del biodiésel como para el bioetanol.

● **PILA COMBUSTIBLE.** Se trata de un sistema que está generando muchas esperanzas en todos los sectores. Hasta la fecha el combustible más desarrollado es el hidrógeno. Por



el momento no hay motores que utilicen industrialmente este sistema y parece lejano el día que estén disponible a precios razonables.

En un proceso de combustión fría que convierte la energía química contenida en un combustible en energía eléctrica con un rendimiento muy superior al de los motores actuales.

● **GAS NATURAL.** Es un sistema que ya se utiliza en diferentes sectores como el transporte. En el caso de los barcos el principal problema sería la necesidad de contar con importantes espacios para su almacenamiento. Es una energía hasta la fecha a precios razonables, aunque en alza.

● **ENERGÍA SOLAR Y EÓLICA.** Su primera ventaja es que son gratuitas. Actualmente es utilizada tanto por barcos de transporte de pasajeros como por algunos pesqueros, pero solamente para fines secundarios, no para mover el barco.

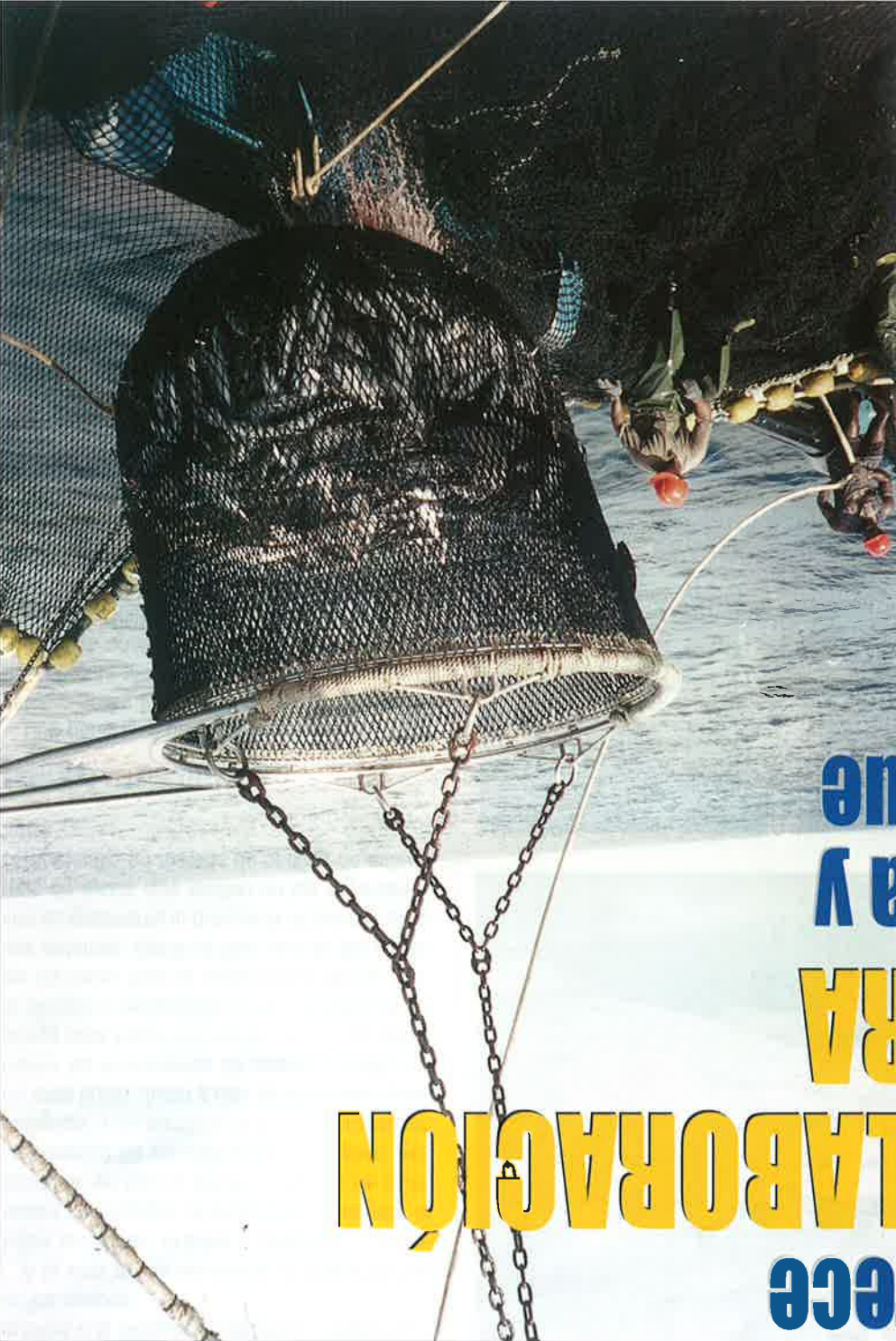
A corto plazo, ahorrar gasoil se presenta como la principal salida. ■

VIDAL MATÉ

# España ofrece MÁS COLABORACIÓN PESQUERA en Namibia y Mozambique

España, como un país miembro de la Unión Europea no tiene ninguna competencia para desarrollar negociaciones en materia de acceso a caladeros en política de pesca. Se trata de atribuciones que corresponden a los responsables comunitarios. Sin embargo, las autoridades españolas mantienen abiertas diferentes líneas de colaboración con varios países donde hay importantes intereses pesqueros, en unos casos mediante un acuerdo comunitario y otro a través de empresas mixtas. Para los representantes de la Administración española, estos trabajos suponen actuaciones positivas de cara a las negociaciones que en su día desarrollen los representantes comunitarios para suscribir nuevos acuerdos.

**La ministra Elena Espinosa hizo una gira por los dos países, donde hay importantes intereses de empresas pesqueras españolas**



**A** judas en materia de investigación en la acuicultura, desarrollo de campañas de investigación oceanográfica, programas de formación de profesionales desde la actividad pesquera hasta los procesos de transformación, apoyos para el control de los recursos, sistemas de trazabilidad para la pesca. Estos son algunas de las actuaciones que ha desarrollado y lleva a cabo la Administración española con diferentes países donde hay intereses pesqueros. Y estas fueron las ofertas con las que viajó igualmente la ministra de Agricultura,



Pesca y Alimentación Elena Espinosa a Namibia y Mozambique el pasado mes de marzo acompañada por el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero y por el director general de Recursos Pesqueros, Fernando Curcio

Con la mirada puesta en el futuro, la Administración pesquera española mantiene en los últimos meses una ofensiva en materias de pesca en el continente africano de cara a establecer unas relaciones de estabilidad en materia de colaboración. Aunque en el desarrollo de estas acciones no hay ningún tipo de compromiso sobre acceso a caladeros o recursos, la realidad es que se está contribuyendo a crear un clima de cooperación con una serie de compromisos de estabilidad.

Tras la visita meses pasados a Mauritania, los últimos viajes de los responsables de pesca a Namibia y Mozambique tienen una clara justificación en cuanto se trata de dos países importantes para la actividad de las empresas pesqueras españolas, pero también para los propios intereses de esos dos países.

Namibia es un país con una fuerte presencia de las empresas mixtas españolas que en conjunto suponen más del 40% de toda la cuota de merluza de ese caladero donde destaca la presencia del grupo Pescanova. La falta de un acuerdo en los últimos años se ha traducido en una fuerte presencia de empresas privadas que desarrollan su actividad en esas aguas con unas importantes inversiones en tierra. Las empresas mixtas se benefician de las posibilidades de pesca en esa zona, pero en paralelo han desarrollado en las últimas décadas una importante infraestructura industrial en tierra que beneficia a ambas partes. Por otro lado, Namibia es un gran exportador de pescado al conjunto de la Unión Europea lo cual exige cada vez más una política más correcta de etiquetado y trazabilidad.

En el caso de Mozambique, la situación es diferente. Existe un acuerdo con la Unión Europea firmado en 2003 y en virtud del mismo faenan en sus aguas más de una treintena de grandes barcos atuneros y palangreros de superficie. La visita de la Administración española supone un dato positivo no solamente para las relaciones de ambos países, sino también de cara a las próximas negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo de pesca.

En Namibia, la ministra española de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa se entrevistó en primer lugar con el ministro del ramo Abraham Iyambo donde se analizaron las relaciones bilaterales entre ambos países. En Namibia existen una decena de empresas mixtas de capital español y en esa reunión, con la



presencia de los propios empresarios españoles, se analizaron los proyectos llevados a cabo en los últimos años por este tipo de sociedades donde se destaca su papel en la creación de empleo y riqueza. Un dato sobre el que en este tipo de reuniones han insistido tanto la Administración como los propios empresarios, es que se trata de actividades y empresas que no se han instalado en esos países para explotar unos recursos y salir corriendo, sino con

## **Ambas Administraciones apuestan por la sostenibilidad de los caladeros y un mayor control de los recursos**

idea de permanencia como lo demuestran sus elevadas inversiones.

Desde la Administración se presentaron a los responsables de pesca de ese país, los informes iniciales sobre las campañas oceanográficas "Namibia 0502" y "Namibia 0602" desarrolladas por el barco oceanográfico español "Vizconde de Eza".

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación mantuvo igualmente una reunión con el presidente de ese país Hifikepune Pohamba quien agradeció la colaboración que está llevando a cabo la Administración española en materia de pesca y muy especialmente en los campos de la formación y la investigación. Los responsables de pesca namibios señalaron su reconocimiento a la gran preparación de los españoles en materia de pesca. La ministra Elena Espinosa señaló las posibilidades para establecer un convenio de formación en toda la actividad de la pesca desde la fase extractiva hasta la comercialización así como en el desarrollo de nuevas campañas de investigación para tener un riguroso control de los recursos.

Durante esta visita, las autoridades de Namibia comunicaron su decisión de imponer importantes restricciones a las posibilidades de capturas en esas aguas de cara a lograr una mayor sostenibilidad de los caladeros. Esta medida afectará fundamentalmente a las flotas

dedicadas a la captura de la merluza, donde hay una mayoría de intereses gallegos. Frente a la cuota actual de 180.000 toneladas, las autoridades de ese país reducirán la misma a 140.000 toneladas con a aplicación además de



zonas de veda y limitaciones en el uso de anzuelos. Se considera es una reducción importante, aunque los propios responsables de las empresas mixtas están de acuerdo en la necesidad de hacer este tipo ajustes de cara a lograr una recuperación del caladero. Grupos como Pescanova, Pescapuerta, Veirasa o Mascato reconocen la necesidad de adoptar este tipo de medidas para todos con el fin de preservar el futuro de los recursos.

La visita a Mozambique se enmarcaba más como un país donde existe un acuerdo de pesca suscrito por la Unión Europea y donde ya funciona una política de colaboración en diferentes campos. De entrada, España ofreció un reforzamiento de la colaboración en cuestiones como la política de regadíos, los seguros agrarios y el desarrollo rural en su conjunto.

En materia de pesca, España ya se halla apoyando los trabajos del gobierno de ese país para mejorar un laboratorio de inspección de pescado de cara a lograr su homologación por las autoridades comunitarias. Con un aumento muy elevado de las exportaciones, para Mozambique es importante contar con este tipo de instalaciones. España ha contribuido al equipamiento del laboratorio en la ciudad de Maputo, además de dar formación técnica a sus trabajadores. Estas actuaciones se van a complementar con cursos sobre pesca artesanal, acciones que complementan las desarrolladas vía programas como el Nauta o por medio de la Agencia Española de Cooperación Internacional.

En un encuentro con el ministro de Pesca de ese país, Cadmiel Feliane, la responsable española del ramo ofreció la posibilidad de un nuevo convenio de colaboración para la formación de tripulantes de barcos pesqueros, trabajadores para la industria, técnicos en acuicultura y comercialización de los productos del mar. Entre los ofrecimientos destaca igualmente la cooperación para regular los sistemas de trazabilidad de acuerdo con las exigencias comunitarias como instrumento para aumentar las exportaciones y la posibilidad de que el barco oceanográfico "Vizconde de Eza" pudiera llevar a cabo una campaña de evaluación de los recursos marinos.

Las autoridades de Mozambique aprovecharon igualmente la visita de la ministra española para destacar su apuesta por una explotación responsable de los caladeros antes de que se produjeran problemas de sobreexplotación. De acuerdo con este planteamiento, en el futuro habrá recortes en las capturas para el langostino, algo que afectará negativamente a la flota gallega que opera en esas aguas, aunque no se descarta la posibilidad de abrir las capturas de otras especies que en la actualidad no es-



tán explotadas. Para ello se van a desarrollar varias campañas con el apoyo de España con nasas, palangre de fondo y arrastre de cuyos resultados depende en parte el acceso a nuevos recursos.

En relación con las posibilidades de capturas en aguas africanas, cabe señalar finalmente el desarrollo de las negociaciones con Mauritania cuyo acuerdo de pesca finaliza el próximo 31 de julio. Aunque Bruselas y Mauritania han señalado su decisión de llegar a un acuerdo, hasta la fecha las conversaciones atraviesan algunas dificultades tanto por las posibilidades de capturas que Mauritania quiere recortar, como por el montante compensatorio. ■

**VIDAL MATÉ**

**Entre otras formas de colaboración destaca el trabajo que lleva a cabo el buque oceanográfico Vizconde de Eza**

*El acuerdo de pesca con Marruecos, suscrito el pasado mes de julio entre Bruselas y Rabat, que debería haber entrado en vigor el pasado 1 de marzo, ha vuelto a entrar en el dique seco debido tanto a razones técnicas como otras políticas. Inicialmente se comunicó desde las esteras comunitarias la necesidad de aplazar su aplicación hasta el pasado mes de mayo, ante la imposibilidad de estar aprobado en esa fecha por el Parlamento de Marruecos. Ahora, los motivos están también en la propia Unión Europea.*

# El acuerdo con Marruecos SE APLAZA nuevamente hasta el verano



Su entrada en vigor estaba prevista el 1 de marzo

ara la entrada en vigor del acuerdo es igualmente necesaria su aprobación por el Parlamento Europeo. La Euro-cámara abordó el asunto en la primera semana de este mes de abril con dos posiciones enfrentadas. Quienes proponían su aprobación sin un debate previo en profundidad para proceder más tarde a la revisión de los puntos que fueran necesarios y quienes planteaban su aprobación tras un análisis memorizado del mismo. Ganó la segunda posición.

Posteriormente, por otras razones técnicas, ese plazo se ha ampliado sin fecha según las propias fuentes comunitarias, aunque se asegura la posibilidad de que el mismo pueda en-  
Daniel Varela fue el encargado de elaborar el informe sobre el protocolo con Marruecos.

ción, por lo que ello supone otro retraso más en el proceso para su entrada en vigor. Los socialistas estaban a favor de su aprobación frente a la posición en contra de los representantes del Partido Popular uno de cuyos diputados, Daniel Varela fue el encargado de elaborar el informe sobre el protocolo con Marruecos.

trar en vigor para antes de verano. Para el comisario de Pesca Joe Borg, "si todo va bien", el acuerdo debería estar en vigor para antes de verano.

Mientras tanto, en el sector afectado surgen dudas sobre la posibilidad real de poner operar en esas aguas tal como se esperaba ante las nuevas cuestiones que se quieren introducir en el acuerdo inicial por parte de las autoridades de Marruecos.

El nuevo acuerdo de pesca con Marruecos supondrá la posibilidad de operar en esas aguas para un total de 119 barcos de los que inicialmente se han asignado 95 a España, 14 a Francia y otros 10 a Portugal. Ante este reparto, las autoridades españolas están negociando con los responsables comunitarios la posibilidad de elevar esa cifra hasta el centenar de embarcaciones al haber sido el país que más ha sufrido las consecuencias de la no renovación en su día del acuerdo y de haber llevado a cabo un profundo proceso de reconversión de las flotas. Hoy, parte de esos barcos que se quedaron si trabajo se hallan faenando en el caldero nacional con el consiguiente perjuicio para otras flotas que lo hacían habitualmente. Por este motivo el máximo de barcos con una salida en aguas de Marruecos supondría un alivio para todo el sector.

El nuevo compromiso supone un coste anual para las arcas comunitarias de casi 40 millones de euros a los que se debe sumar el canon a pagar por los armadores.

Tras la firma del acuerdo, responsables comunitarios y las propias autoridades de Rabat no ocultan la existencia de flecos sobre los que se debería producir un acuerdo total. Entre otros puntos, destaca el deseo planteado por Rabat de, al margen del compromiso suscrito por la UE, tener libertad para repartir otras licencias mediante subasta para cualquier armador que quiera faenar en esas aguas. Frente a este planteamiento, para las autoridades comunitarias el acuerdo se planteaba con exclusividad. Ello significaría que todas las operaciones de la flota pesquera de la UE en aguas de Marruecos se gestionen en el marco de este acuerdo.

Los negociadores de ambos países dejaron igualmente abierta la posibilidad de que se pudiera incrementar el tope de 60.000 toneladas fijadas para la pesca de especies pelágicas entre las que se hallan arenque, bocarte, caballa y chicharro. Ambas partes coinciden que se trata de un volumen bajo para las posibilidades de capturas que hay en esas aguas. Inicialmente se fijó una cifra baja para dejar una parte de esos recursos para la flota



marroquí. Actualmente se estima que el stock reservado puede ser superior a sus posibilidades de pesca.

Al margen de las cuestiones técnicas contempladas en el acuerdo, en las últimas semanas han sobrevolado nuevas dudas sobre la aplicación del mismo ante la petición de Suecia de que se tengan en cuenta los intereses y los derechos del pueblo saharauí. La petición sueca es apoyada por otros países del norte de la UE sin intereses para la entrada en vigor de este compromiso. Sin embargo, según el informe jurídico del consejo de ministros de la UE, el acuerdo de pesca se ajusta al derecho Internacional, posición que coincide con la postura de la Comisión. ■

**El Parlamento Europeo rechazó su aprobación sin un debate previo**

**VIDAL MATÉ**

# El Gobierno de Canadá autoriza una nueva MATANZA DE FOCAS

La industria pelétera se cobra 335.000 ejemplares

Con el inicio de la primavera, en el golfo de San Lorenzo se inicia la temporada de caza de focas, la mayor matanza de mamíferos marinos del mundo. Una auténtica masacre que se cobró, a tiros y garrotazos y en tan sólo unos diez días, unos 335.000 ejemplares cuya edad media se sitúa en los tres meses de vida. El número de ejemplares lo justifica el Gobierno de Canadá por el excesivo incremento de su población, algo sobre lo que discrepan los expertos que, además, denuncian que el Plan de Gestión de caza de focas no está teniendo en cuenta el impacto que estas muertes tendrán en el ecosistema. La industria pelétera es la gran beneficiaria de esta matanza. Una matanza, la de focas, que constituye un ejemplo significativo de cómo gestiona y utiliza los seres vivos de este planeta el ser humano, junto a la de ballenas, tiburones, delfines, tortugas...

Los animales, reunidos en grandes manadas, no oponen resistencia. Tampoco pueden huir, ya que muchos de los ejemplares perseguidos, los que aún no han cumplido las tres semanas de edad, no saben nadar



Las impactantes imágenes de ejemplares “bebé” de foca de apenas unos días de vida a las que se les destruía el cráneo a garrotazos, a fin de no dañar su blanca piel, dieron la vuelta al mundo a principios de la década de los 70. El rechazo de la opinión pública mundial llevó al cierre de las importaciones de pieles de foca, cuyo primer paso fue dado por los Estados Unidos de América, al prohibir la entrada de productos derivados de este animal en 1972. Años después, en 1983, fue la Unión Europea (entonces CEE), la que prohibió la compra de pieles de cría de foca.

Ese rechazo, así como la caída de la población de foca hasta los 1,3 millones de ejemplares en la década de los 80, hizo que estas cacerías se detuvieran. Era el freno que se ponía a una actividad que se inició a comienzos del siglo XIX. Los excelentes resultados de la in-

dustria peletera llevaron a auténticas masacres que, entre los años 1818 y 1862, se cobraron más de 18 millones de ejemplares.

Poco a poco, la demanda de los mercados asiáticos fue suplantando al mercado europeo y estadounidense, por lo que el gobierno canadiense empezó a incrementar de forma desorbitada la cifra de capturas. Como señala la organización Greenpeace, de las 19.000 capturas realizadas en 1985 se pasó a 65.000 en 1995 para, al año siguiente, autorizar la caza de 240.000 focas. En el periodo 2003-2005, se autorizó la matanza de 975.000 focas. En la primavera de 2006, como se señaló anteriormente, el número de focas muertas ascendió a 335.000 (325.000 para la industria peletera y 10.000 para los aborígenes canadienses).

La concesión realizada por las autoridades canadienses ante las protestas de ecologistas y de la opinión pública mundial, es la de prohibir la caza de “bebés” foca de menos de 15 días de vida. Sin embargo, y a pesar de que señalan que las focas capturadas son adultas, lo cierto es que prácticamente la totalidad de las piezas cobradas rondan los tres meses de vida.

### **MASACRE SOBRE EL HIELO**

Durante tan sólo unos pocos días, unos doce mil cazadores, según fuentes oficiales de Canadá, procedieron a matar las 335.000 focas antes señaladas. El 97% de ellas murieron a tiros y un 3%, a garrotazos. La masacre –no cabe calificar a esta actividad de otra manera– es realmente sencilla, ya que los animales reunidos en grandes manadas no oponen resistencia y, además, no pueden huir, ya que muchos de los ejemplares perseguidos, los que aún no han cumplido las tres semanas de edad, no saben nadar.

Cuando se inician estas cacerías las hembras de foca, que alcanzan la madurez sexual entre los 4 y los 6 años de vida, acaban de dar a luz a un único cachorro entre los meses de febrero y marzo de alrededor de 10 kilos de peso. Y sobre estas manadas irrumpen los cazadores que, como en otras ocasiones, ven con muy malos ojos la presencia de periodistas y ecologistas por los alrededores, por lo que no dudaron en embestir la embarcación desde la que observaban la cacería, según relató el corresponsal de la agencia EFE, sin consecuencias para sus ocupantes.

Y es que los ecologistas vienen denunciando, y los periodistas dando fe de ello, de las condiciones en las que se realizan las matanzas. En 2001, un equipo independiente de ve-





**“Debido a que las cacerías se centran en crías que no alcanzan ni mucho menos la edad reproductora, los impactos sobre la población podrían tardar más de diez años en conocerse”  
(Greenpeace)**

terinarios realizó un informe en el que señalaba que un 42% de los casos, la foca no presentaba evidencias de daño craneal suficiente, no ya para estar muerta sino siquiera inconsciente, en el momento de despellejarla. Por el contrario, el ministro consejero de la Embajada de Canadá en Madrid, Stuart Savage, señala que según la Asociación Canadiense de Veterinarios, el 98% son capturadas mediante métodos rápidos e incruentos, y que el Ministerio de Pesca y Océanos vigila estrechamente la aplicación de esta reglamentación.

Otra de las grandes discusiones del momento, además de la crueldad de estas matanzas, es del estado de la población de focas. Las autoridades señalan que el número total de ejemplares se aproxima a los 6 millones, por lo que es abundante y se halla fuera de peligro. Además, insisten, la población se ha triplicado con respecto a los años 70 (época en la que se llegó al mínimo de la población de focas), aumento que está afectando a la recuperación de recursos en crisis, como el bacalao. Phil Jenkins, portavoz del Ministerio de Pesca, señala que las cuotas de caza se realizan teniendo en cuenta en sus modelos de gestión el impacto ambiental, como el calentamiento global y la desaparición de la capa de ozono. *Es por ello por lo que en esta ocasión sólo hemos estable-*

*cido una cuota de caza para 2006 (la anterior cuota fue la ya mencionada de casi un millón de ejemplares para el periodo 2003-2005).*

Los ecologistas y expertos discrepan de estas afirmaciones. Así, María José Caballero, de Greenpeace, afirma que *se basan en argumentos pseudo-científicos, suposiciones incorrectas y modelos fallidos y no toman en consideración aspectos fundamentales.* Para empezar, señalan desde la organización ecologista, que el Gobierno de Canadá no sabe de forma exacta cuántas focas van a morir, ya que no tendrá control sobre las desechadas debido a daños en la piel o que se pierden al caer al agua.

Sobre los cálculos de crecimiento de la población, asumen [los dirigentes canadienses] *que los factores biológicos y ambientales permanecerán sin cambios tanto a corto como a medio plazo, una premisa altamente cuestionable a la luz de los crecientes impactos del cambio climático sobre las condiciones de los océanos y las zonas heladas.*

#### **CAMBIO CLIMÁTICO**

De hecho, las moderadas temperaturas de este año en Canadá han provocado que la capa de hielo que habitualmente cubre gran parte de las aguas del golfo de San Lorenzo haya





Activista de Greenpeace inutilizando una piel de cría de foca para evitar que sea cazada. Greenpeace/Pierre Glaizes.

quedado reducida a pequeños témpanos flotantes. Los científicos señalan que esta situación ha provocado una mortandad más alta de lo normal entre los cachorros nacidos en las últimas semanas, ya que hay un gran riesgo de que caigan al agua cuando todavía no saben nadar y perezcan ahogados. David Lavigne, una de las mayores autoridades científicas en el mundo de las focas, señaló que en los periodos recientes que se ha producido una situación similar a la de este año, la mortalidad fue de un 25% de los cachorros en 1998 y 2000, y que llegó hasta un 75% en 1991 y 2002. Y este es el séptimo año de malos hielos.

Esta situación provocada por la disminución de la capa de hielo, ha llevado a Rebeca Aldworth, directora de la campaña de focas de la Sociedad Protectora de Animales de Estados Unidos (HSUS), a declarar que *este año las focas del golfo de San Lorenzo van a sufrir dos desastres consecutivos. Primero, por la alta mortalidad debida a las condiciones del hielo; y segundo, por la matanza de 335.000 ejemplares.*

Además, la directora de campaña de HSUS denunció que las altas cuotas de capturas permitidas por Canadá desde, 1996 *pueden tener un impacto catastrófico sobre el futuro de la población de focas en la región.* Y es que, a la posible alta mortandad de "bebés" de foca

producida por "causas naturales", se une la matanza de ejemplares de apenas semanas de vida. Por ello es que Greenpeace denuncia, también, la gravedad de la situación y la irresponsabilidad de las autoridades canadienses. *Las cuotas de caza se basan en censos realizados cada cinco años. Debido a que las cacerías se centran en crías que no alcanzan ni mucho menos la edad reproductora, los impactos sobre la población podrían tardar más de diez años en conocerse, y serían necesarios quince años para determinar la evolución de la población. Por lo tanto, los censos oficiales no reflejan la realidad del estado de estas poblaciones.*

Otro de los caballos de batalla esgrimidos para permitir estas matanzas de focas es el de su glotonería. Diversos estudios científicos han demostrado que las focas sólo consumen al día de pescado el equivalente a un 3% de su masa corporal, mientras que se extendió la creencia, tal vez interesadamente, de que el porcentaje alcanzaba hasta un 27%. Esa glotonería, que no es tal, se aplicaba de forma perversa a la desaparición del bacalao, cuando dicha desaparición, así como el de otras especies del Atlántico Norte, se ha debido a una pésima gestión pesquera, algo que preconizan hasta los propios científicos canadienses. Voces interesadas achacaron a que las focas co-

**“Este año las focas del golfo de San Lorenzo van a sufrir dos desastres consecutivos. Primero, por la alta mortalidad debida a las condiciones del hielo; y, segundo, por la matanza de 335.000 ejemplares” (Rebeca Aldworth)**

## MASACRES EN ALTA MAR

Los lectores de *Mar* han podido leer en nuestras páginas algunos de estos casos especialmente indignantes y crueles. Uno de ellos es el del tiburón. Decenas de miles de escualos son perseguidos para cenarles la aleta y, tras ello, tirar al animal aún vivo al mar, donde le espera una

La de focas no sufre, por desgracia, la única masacre de animales en el mar, aunque sí la mayor de mamíferos marinos de las que se registran en la actualidad. Y al hablar de masacres nos referimos a matanzas donde, por lo general, prima casi exclusivamente el interés de un fuerte grupo económico. No interesa conocer el estado real de la población de esos animales, de si mueren en condiciones dignas o de si su utilización es absolutamente superflua, como resulta el caso de las pieles de las focas.

Al menos por estas latitudes, y gracias al trabajo de los científicos desde organismos como el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), o del propio Instituto Español de Oceanografía (IEO), entre otros, y de la labor realizada desde la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), se logró ir poniendo coto a esta situación. Desde 2002, España se sumó a la prohibición de estas masacres, así como el Parlamento Europeo, regulando esta práctica.

La muerte lenta y terrible, ya sea a manos de otros depredadores o desangrado. La fuerte demanda de aletas de tiburón para el mercado asiático, y el alto precio pagado por ellas (hasta 420 euros el kilo se pagaba hace un par de años), hacía que no interesara el resto del animal.

A estas alturas, no cabe ninguna duda de que el ser humano es el depredador más voraz y cruel que habita el planeta. En ocasiones estas masacres entran en el apartado de "capturas accidentales". Este podría ser, en parte, el caso de los delphinos. A pesar de que se dio un importante paso al regular la pesquería del atún -es-



## La edad media de los animales sacrificados en la península de El Labrador y en Newfoundland ronda los tres meses de vida, según el Fondo Internacional para el Bienestar Animal

Greenpeace/Andrew Davis



Abundando en esta idea, parece que no se tiene en cuenta que las focas se alimentan, a su vez, de algunas especies que, al mismo tiempo, también son depredadoras del bacalao. De esta manera, al no haber focas, el número de estos depredadores aumentará y, por tanto, el de la presión que ejercerán sobre el bacalao. La red trófica marina es tan compleja, debido a sus innumerables interconexiones,

mal, (FAW), del Fondo Internacional para el Bienestar Animal, que dicha especie constituye solamente el 2% de su alimentación (según datos

Se reclama, desde el Gobierno, la importación de esta cacería para, por un lado la población aborigen, y el interés de la carne de foca y otros elementos que se extraen de estos animales. Del total de focas autorizadas a ser capturadas este año, tan sólo 10.000 corresponden al cupo de la población aborigen. De dicho cupo, si que se aprovecha todo, no sólo la piel.

### INTERESES OCULTOS

que resulta osado atreverse a plantear una relación tan directa y unívoca de una especie sobre otra sin tener en cuenta el resto de factores que están interactuando.



Del resto de la cuota, las 325.000 focas restantes, prácticamente sólo se aprovechará la piel. La poca carne que se recoja será para hacer comida para animales. La importancia económica de esta cacería para una región tan castigada por la crisis pesquera, y que según las autoridades canadienses *supone un recurso natural abundante y valioso para las lejanas comunidades del norte y del este de este país*, es puesta también en cuestión. Para Sherri Cox, directora del IFAW en Canadá, *según el propio gobierno de Terranova y Labrador, la caza de focas sólo representa unos 10 millones de dólares [en 2005] para la economía de la región. Y aun-*

*que se emiten más de doce mil licencias para cazar, de hecho sólo hay unos cuatro mil cazadores sobre el hielo. La industria turística que crea el avistamiento de ballenas en Terranova es mayor que el de la caza de focas.*

La industria peletera pagó este año cada piel a 35 euros. Esta es sin duda, la gran beneficiada de esta actividad. La propia Sherri Cox denunció la existencia de grupos de presión que buscan que Ottawa defienda esta cacería por encima de todo, incluso de la mala imagen que proporciona al país. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

**pecie sobre la que nadan en superficie acompañándola en sus migraciones-, a fin de evitar la alta mortandad de delfines que se producía en ella, esta especie sigue sufriendo numerosas bajas a causa de su captura accidental en pescas con redes pelágicas. Sólo en aguas europeas se calcula en unos diez mil delfines y marsopas los que mueren atrapados en las redes todos los años.**

**Además de su captura accidental, el delfín también es perseguido por los pescadores, en este caso, japoneses. Actividad en la que se registra otra de las más sangrientas y crueles matanzas. Esta actividad levantó una fuerte polémica al emitirse imágenes sobre la crueldad utilizada en su captura. Unos 4.500 murieron en esa ocasión a lanzazos desde las barcas. Previamente se les había acorralado con las**



**embarcaciones junto a la costa, cerrándoles todas las salidas. El animal muere desangrado en una lenta agonía que puede durar hasta diez minutos, según denunció Greenpeace en su momento.**

**Los científicos consideran que las muertes del delfín común de forma accidental al año puede suponer un 5% de su población, cifra muy superior a la pérdida**

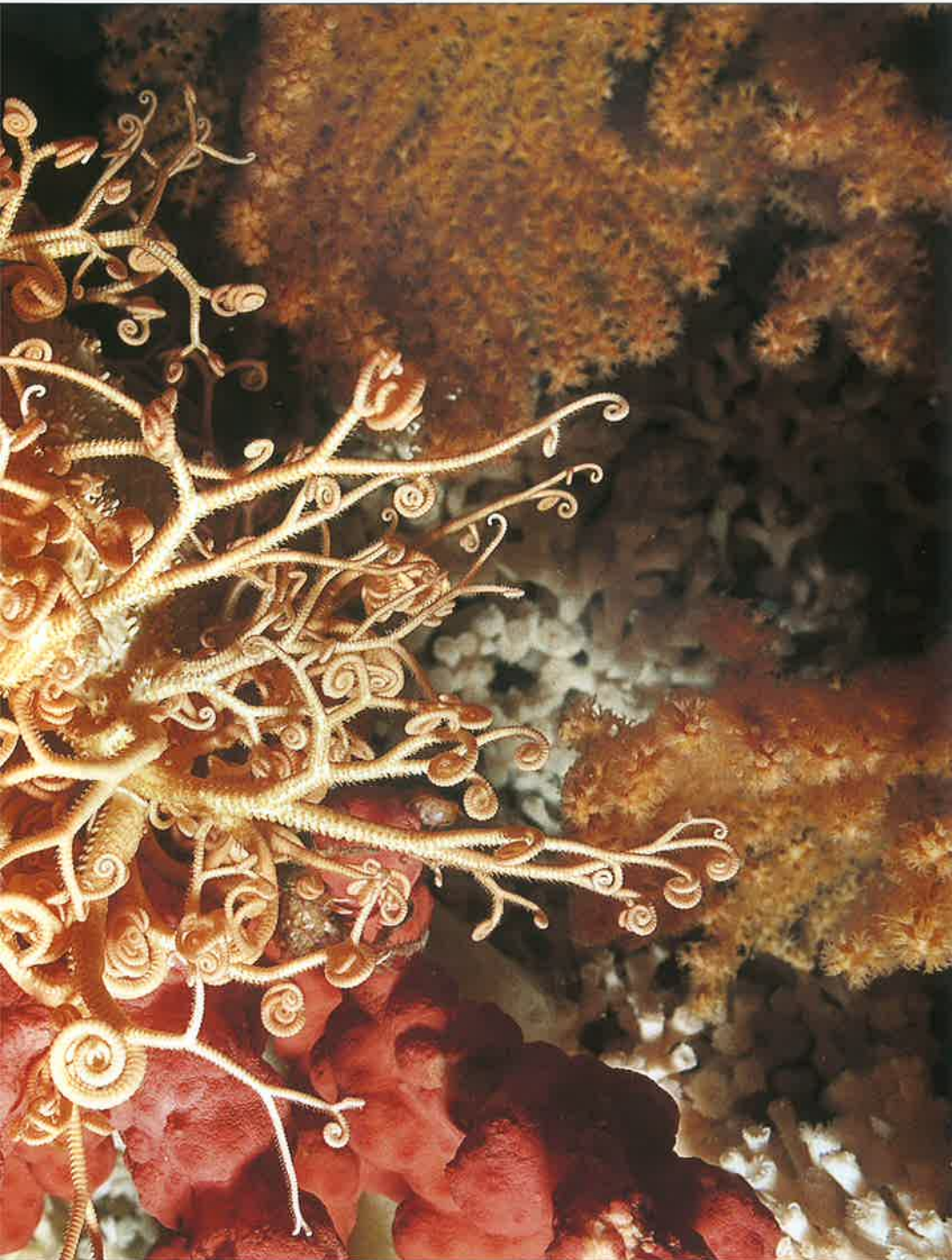
**del 1% que los expertos estiman como una amenaza para la viabilidad de la especie. Y añaden que el declive de las poblaciones de delfín y marsopa tendría unos efectos desconocidos en los ecosistemas marinos. Sin embargo, se sigue sin darle la importancia que mere-**

**ce a estas situaciones.**

**Se podría hablar de muchos otros casos en que se persigue a los animales de forma cruel y, en muchos de ellos, por cuestiones superfluas, como la tortuga carey. Es la misma falta de escrúpulos que hace, por ejemplo, que mueran de forma accidental más de 300.000 ballenas, marsopas y delfines cada año. ■ R. G.**



# CONSERVACIÓN DE 20 ESPACIOS MARINOS



## Propuesta para la

WWF/Adena pretende la protección de un 10% de la superficie de nuestras aguas

Con la asistencia de la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, los representantes de WWF/Adena presentaron su propuesta para la creación de una Red de Areas Marinas Protegidas en España, con el objetivo de salvaguardar los paraísos marinos de mayor riqueza, así como frenar la degradación y la pérdida de diversidad biológica. En la selección de estas áreas, la organización ecologista contó con la colaboración de cerca de cuarenta científicos y expertos marinos de los principales centros de investigación, universidades y ONG españolas.



WWF/Canon/ Erling Svensen



WWF/Isaac Vega

**A**reas que sirven de refugio a especies intensamente explotadas, de especial importancia económica, social y ecológica, o que estos espacios hayan permanecido parcialmente protegidos de la actividad humana, son las premisas seguidas por los miembros de WWF/Adena, junto a los expertos que han prestado su colaboración en este estudio, a la hora de seleccionar las 20 zonas que conformarían una propuesta viable de protección de al menos un 10% de nuestras aguas para 2020.

La biodiversidad de los océanos se está viendo fuertemente mermada por el aumento y descontrol de las actividades humanas, como se ha señalado en reiteradas ocasiones desde estas mismas páginas. Las causas son varia-

das como la sobrepesca; utilización de técnicas pesqueras dañinas, como las redes de deriva; capturas accidentales; contaminación acústica; vertidos tóxicos; invasiones biológicas; destrucción física de la costa; descargas de aguas residuales o desaladoras; plataformas petrolíferas... Son algunas de las principales amenazas. Con estas Áreas Marinas Protegidas se podrán conservar los hábitat y las comunidades de especies que viven en ellos.

En este sentido, y por lo que respecta a la actividad de las flotas pesqueras, un nuevo estudio elaborado por un equipo internacional de investigadores ha venido a llamar la atención, según publica la revista *Science*, sobre la incidencia que tienen en los recursos marinos. Afirman estos científicos que "la alteración de la cadena alimenticia y la pérdida de biodiversidad está erosionando la resistencia de los ecosistemas marinos y aumenta la vulnerabilidad a los cambios ambientales".

### **CRITERIOS DE SELECCIÓN**

Los investigadores aconsejan actuaciones coordinadas a todas las escalas. Y una de estas actuaciones es la creación de Áreas Marinas Protegidas, como las propuestas en aguas territoriales españolas por WWF/Adena. Para establecer dicha protección, lo primero es establecer qué se quiere proteger y si esa zona responde a dichas premisas. El primer escollo para ello es el de la falta de información para caracterizar los hábitat. Se sabe muy poco sobre el estado real de conservación de muchas especies. O, lo que es lo mismo, se invierte muy poco en investigación sobre ello.

Tras el trabajo de recopilación de información que se ha venido realizando, con la colaboración de centros de investigación, universidades y ONGs de todo el país, se definieron unos criterios para establecer las propuestas de zonas a proteger: zonas que se encuentran más o menos preservadas; de importancia ecológica, económica, social, científica; o por el grado de aislamiento que se las quiera otorgar.

Los beneficios de la red no pasan exclusivamente por conservar diferentes tipos de ecosistemas, como señalan los responsables de WWF/Adena, "sino por proteger hábitat críticos para especies en peligro, servir como 'banco de semillas' para especies comerciales, evitar la sobrepesca o proporcionar actividades económicas alternativas. Resulta fundamental, como señalan los científicos, proteger áreas con toda su biodiversidad. No proteger especies de forma aislada, sino una gran variedad de especies y hábitat, así como las interacciones entre los elementos que conforman un ecosistema. Y estas zonas de gran valor pueden estar próximas a la costa o en alta mar.



**WWF** for a living planet®  
 Financiado por: MAVA Foundation

**ZONAS MARINAS PRIORITARIAS para su CONSERVACIÓN**

### ÁREAS A PROTEGER

Después de estos trabajos, la propuesta de protección se concretó en las siguientes áreas:

- **Cañón y Cabo de Creus-Cañón de Palamós.** Con cañones de hasta dos mil metros de profundidad, presenta una gran variedad de fondos marinos.
- **Delta del Ebro-Columbretes.** Aves marinas y numerosos cetáceos en esta zona de gran importancia en producción pesquera.
- **Canal de Menorca.** El canal que une Mallorca y Menorca posee fondos someros bien conservados ricos en coral rojo, entre otras especies. En el talud, de mil metros de profundidad, abundan langostas y gambas.
- **Cabo de La Nao-Sierra Gelada.** Abundan las praderas de *Posidonia* y *Sebadales*. Importante criadero de langostinos.
- **Guardamar-Águilas.** Cañones submarinos de más de dos mil metros de profundidad.

El banco de Águilas aún resulta desconocido para la ciencia y se cree que de él proceden los langostinos y gambas del entorno del mar Menor.

- **Montañas submarinas y conos volcánicos de Alborán.** Abundancia de plancton y grandes corales. Abundancia de delfines.
- **Estrecho.** Fundamental como paso migratorio natural.
- **Frente de Doñana.** Chimeneas de emanaciones gaseosas frías a dos mil metros con invertebrados únicos. Los bancos de arena dan



WWF/Canom/ Morten Lindhard

lugar a un rico caladero de pesca.

● **Banco de Galicia.** Elevados índices de productividad y concentración de nutrientes. Frágil ecosistema que da cobijo a gran cantidad de especies y debe ser protegido de las artes pesqueras destructivas.

● **Ría de Arousa.** Lugar idóneo para la cría de moluscos, peces y crustáceos y uno de los sistemas naturales más productivos de las costas españolas.

● **Costa da Morte.** Da cobijo a especies de alto valor comercial, como la merluza, y riqueza ornitológica.

● **Cañón de Avilés.** Importante espacio para pequeños pelágicos, aves marinas y cetáceos. Hábitat del calamar gigante.

● **Banco del Danés.** Conocido como El Cachucho, alterna fondos rocosos y arenosos de gran riqueza.

● **Entorno marino del cabo de Ajo.** Punto clave para el paso de aves marinas. Muy rico en especies altamente vulnerables.

● **Cabecera del cap Bretón.** La cabecera del cañón separa, de forma convencional, las poblaciones norte y sur de merluzas, gallos y rapas. Importante pesca del bonito y abundancia de cetáceos.

● **Banco Concepción.** Concentración de aves marinas, tortugas y cetáceos, tiburones y túnidos.

● **Estrecho de la Bocaina.** Grandes veriles de excepcional riqueza ecológica, seabadales y una enorme biodiversidad de algas. Importante para cetáceos y tiburones.

● **Fuerteventura Sur-Banquete.** Importante zona para alimentación de cetáceos. Buena representación de flora y fauna templada del Archipiélago.

● **Gran Canaria.** Únicas colonias de corales blancos de profundidad vivos conocidas en Canarias. Gran importancia pesquera.

● **Corredor Tenerife-Gomera, Parque de las Ballenas.** Alberga la mayor población estable de calderón tropical, junto a tiburones y mantas.

Como señaló Juan Carlos del Olmo, secretario general de WWF/Adena, todavía hay grandes lagunas en la conservación de los ecosis-



temas marinos. Para conservar nuestros paraísos es imprescindible desarrollar ahora leyes específicas que reflejen la singularidad del mar. Esta es la única forma de que la protección de los océanos se convierta en una realidad. Idea que compartió en su intervención la ministra Cristina Narbona, abundando en la necesidad de dotarse de instrumentos jurídicos adecuados para ejercer dicha protección, y en que trabajaría para que esta propuesta no se quede sólo en un proyecto.

Como se desprende de la somera descripción de las áreas propuestas para su protección, muchas de ellas son de una gran riqueza pesquera. Conviene por ello poner el acento en que no se debe relacionar protección con restricción de la actividad humana en las mismas, como recalcan en su trabajo los responsables de este informe, sino con la gestión sostenible de los distintos recursos y ecosistemas. Las Áreas de Protección Marina, además de ser herramientas para la conservación de la biodiversidad y de los procesos ecológicos, se pueden convertir en una importante fuente de riqueza para las comunidades cercanas si están bien diseñadas.

La degradación de los mares desemboca en la desaparición de los recursos, lo que afecta directamente a los que viven de dichos recursos, por los que estas áreas pueden constituir una importante fuente de riqueza para los que viven del mar. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

**WWF/Adena, con la colaboración de expertos marinos de los principales centros de investigación, universidades y ONG españolas, ha presentado una propuesta para la protección de 20 espacios marinos, el 10% de nuestras aguas, hasta 2020**

Greenpeace, en la Conferencia Convenio de Biodiversidad de la ONU



# MORATORIA a la pesca de arrastre en aguas internacionales

**Con motivo de la celebración de la octava Conferencia de las Partes del Convenio de Biodiversidad Biológica de la Organización de Naciones Unidas, en la ciudad de Curitiba (Brasil), Greenpeace solicitó que se promueva una moratoria para frenar la pesca de arrastre en aguas internacionales e impulsar una red de áreas marinas protegidas.**

**K**aren Sack, asesora política de Greenpeace, instó a las partes del Convenio de Biodiversidad Biológica a poner freno a la pesca intensiva. Denunció la grave situación que atraviesan las pesquerías, tres cuartas partes de las cuales han sido sobre explotadas hasta impedir su regeneración natural. Durante los últimos 15 años, especies como el atún han sido pescadas hasta casi llevarlas al agotamiento.

Millones de personas dependen del pescado en todo el mundo como fuente principal de alimentación, señaló la responsable de Greenpeace, al tiempo que señalaba cómo los *barcos-factoría* han esquilado los mares del norte y se desplazan progresivamente hacia el sur para pescar en aguas de países en vías de desarrollo que no tienen capacidad para defenderse.

En este sentido, cabe destacar la actuación que la organización ecologista viene realizando en aguas de Guinea Conakry (dentro de la campaña "Un año en la vida de los Océanos"), en las que ha detectado la presencia de numerosos pesqueros (un 30% de los barcos registrados en diez días) faenando ilegalmente en estas aguas. Uno de estos barcos no contaba, ni siquiera, con licencia para pescar. El barco Esperanza, de Greenpeace, llevando a bordo a un oficial de la



marina guineana y un inspector de pesca de ese país, colaboró en el arresto del barco "Lian Ru 14", a 60 millas frente a las costas de Guinea.

Sebastián Losada, responsable de la Campaña de Océanos de Greenpeace, señaló que en el barco se encontraron con que las cajas destinadas a empaquetar el pescado estaban rotuladas con los nombres de otros siete barcos que sí tenían licencia para pescar. El capitán del barco dijo que su documentación se encontraba en el puerto de Las Palmas, donde estas capturas ilegales son descargadas, según señala esta organización.

En la reunión de Curitiba, las organizaciones ecologistas Justicia Global y Greenpeace urgieron a la comunidad internacional para que tome medidas ante este expolio a la biodiversidad marina. Solicitan que el 40% de los océanos se convierta en reservas naturales con el fin de protegerlos de la pesca en alta mar y de la contaminación, del mismo modo que se hace en tierra. En la actualidad, sólo el 0,6% de los océanos está protegido, frente al 12% que representan las tierras protegidas). Precisamente los debates sobre Áreas Protegidas en Alta Mar concitaron las discusiones más acaloradas de la reunión, ya que a ellas se oponen, evidentemente, las potencias pesqueras.

## RESERVAS MARINAS

Mientras esta protección se lleva a cabo, y se establece una red global de reservas marinas, los ecologistas solicitan que la pesca de arrastre de profundidad sea prohibida, a fin de detener la destrucción de la vida marina de los fondos de los océanos. La UE mantuvo una posición equidistante, al sugerir que ese debate se realizara en Naciones Unidas, ya que es el único organismo que puede imponer normas que afectan a las grandes profundidades de alta mar, puesto que se encuentran en aguas internacionales.

Con motivo de la citada cumbre sobre biodiversidad, y dentro de las discusiones sobre protección marítima, se presentó la iniciativa de un grupo de países del Pacífico sobre la creación de una reserva marina de casi siete millones de kilómetros cuadrados (un 5% de la extensión de este océano), lo que la convertirá en el mayor espacio protegido en el mar del mundo. Palao, islas Marshall y la Federación de Estados de Micronesia pretenden prohibir la pesca a fin de proteger a más de 120 especies de coral y 520 clases de peces.

Esta iniciativa tuvo el rechazo frontal de Japón, Australia y Noruega, que también se opusieron a todas las propuestas de protección del mar tratadas en la reunión, porque entorpecen la pesca. Los impulsores de la reserva marina del Pacífico señalan que si se protegen los corales, los peces saldrán beneficiados y, por lo



WWF/Canon/Mike R. Jackson



WWF/Canon/Michel Gunther

tanto, también los pescadores. Es la eterna discusión de los que tratan de preservar las riquezas del mar y de los que sólo tienen interés en sacar el máximo provecho de él sin tener en cuenta sus consecuencias.

La cumbre de la ONU, que terminó sus debates a finales de marzo, debatió medidas para atajar la acelerada tasa de extinción de animales y plantas, tanto en la tierra como en el mar, causada por las actividades humanas. Se trata de una reunión, la de Curitiba, de discusión en la que no se alcanzan acuerdos formales. EE.UU. no firmó la Convención de la Biodiversidad, algo que sí han hecho los 188 países reunidos en Brasil. Esperemos que las propuestas no queden a título de inventario. ■ R. G.

**Greenpeace solicita una moratoria para la pesca de arrastre de fondo en aguas internacionales**

# MULTIPLICACION INVERSIONES Y EFECTIVOS

## El Plan Nacional 2006-09

En la presentación oficial del Plan Nacional de Salvamento 2006-09 la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha destacado que el 90 por ciento de una inversión superior a los 1.000 millones de euros irá dirigida a nuevos medios aero-marítimos, así como a la multiplicación de efectivos, la modernización de remolcadores y buques polivalentes y un sensible aumento del patrullaje en la totalidad de la costa.

Salvamento marítimo



El paquete inversor representa múltiples car por seis lo dedicado a esta materia en toda la legislación anterior, de manera que, al finalizar el Plan se contará con 25 embarcaciones rápidas, 4 aviones de ala fija y 5 helicópteros, más de los existentes.

Salvamento Marítimo pondrá como principales objetivos de su diseño del Plan "aumentar un 50 por ciento la plantilla de inspectores y un 30 por ciento el tiempo dedicado a estas vi-

**Con una dotación de más de 1.000 millones de euros aspira al total control de costas y la reducción del tiempo de respuesta a la emergencia**



gilancias, dedicar a lo menos 2.000 horas/año al patrullaje aéreo de prevención y elevar los standards de formación y preparación de los efectivos salvamentistas”.

### **MEJORA DE MEDIOS**

En su explicación de los objetivos del Plan, la titular de Fomento, Magdalena Alvarez, particularizó “la importancia de la dotación de medios materiales y humanos, cuya respuesta de actuación multiplicará por 90 la capacidad de recogida de material contaminante en aguas españolas, hasta 4.300 metros cúbicos de residuos, frente a los 8º que apenas se podían recoger en 2004”.

El nuevo esquema de distribución de buques polivalentes y embarcaciones rápidas –añadió– “permitirá ampliar un 50 por ciento su zona marítima de actuación y vigilancia, mientras que se establecen los instrumentos generales de coordinación con las comunidades autónomas litorales, así como con los centros internacionales de proximidad, en Francia, Portugal y Marruecos”.

El planteamiento de medios aspira a “una respuesta tal, que las embarcaciones rápidas se presentarán en cualquiera aguas –dentro de las 15 millas náutica– en un tiempo máximo de 75 minutos, mientras que los remolcadores re-cortarán sus tiempos de respuesta a los 40 mi-





## Refuerzo del flanco de Canarias

### EL GOBIERNO DOTA MEDIOS ADICIONALES CONTRA LA INMIGRACIÓN ILEGAL

El adelanto de tiempo en las actuaciones y respuestas, por parte de las tripulaciones y medios de salvamento y remolque, que es una de las principales líneas del Plan, alcanzará expresamente a la lucha contra la inmigración ilegal.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, hizo notar "la preocupación y sensibilidad del Gobierno frente a la oleada masiva de inmigrantes" y explicitó que "se duplicará el número de efectivos en las zonas afectadas por la llegada de pateras". Se refirió expresamente al flanco costero de Canarias, donde -añadió- han arribado más de 2.000 inmigrantes irregulares en los tres primeros meses del año. Es por lo que Salvamento Marítimo contará, entre otros medios, "con un avión de vigilancia y dos nuevos helicópteros".

Los secretarios de Estado de Asuntos Exteriores e Interior, Bernardino León y Antonio Camacho, activaron en un inmediato viaje a Mauritania, el pasado día 16 de marzo, un Plan Urgente de Cooperación con la autoridades de aquel país, consistente en el ofrecimiento de buques

patrulleros españoles para vigilancia de aquellas costas y el establecimiento de centros de acogida a emigrantes.

Las mismas medidas de apoyo, diseñadas en la víspera por la reunión interministerial urgente que presidió la vicepresidenta María Teresa de la Vega, en Moncloa, se refirieron al refuerzo de infraestructuras y medios materiales y humanos solicitados por el Gobierno de Canarias.

En las mismas veinticuatro horas el comisario europeo de Justicia, Libertad y Seguridad, Franco Frattini, atendió el requerimiento de las autoridades españolas y sumó un experto de la Comisión a la delegación española en viaje a Mauritania, denotando la "expresa preocupación de Bruselas" y su "abierto disposición a recurrir al Fondo Europeo de Refugiados, en ayuda de esta situación", que cuenta con un presupuesto de 615 millones de euros, para el período 2005-2010.

#### PATRULLAJE MARÍTIMO CONJUNTO

Una delegación de la Guardia Civil ha establecido, en Mauritania, las bases del

proyecto Atlantis, a desarrollar por medio de un patrullaje conjunto con la Gendarmería de este país, para el control de buques dedicados a la inmigración ilegal.

Atlantis tiene un coste aproximado de 180.000 euros, a repartir entre la Comisión Europea (60 por ciento) y el Ministerio de Interior, con especial detenimiento en la celebración de cursos de capacitación para los miembros de la Gendarmería Mauritania.

La base del patrullaje conjunto será el puerto de Nuadibú, del que partirá una embarcación de altura de la Guardia Civil, cuya tripulación irá integrada por ocho miembros de la Guardia Civil y dos de la Gendarmería. Su esquema de navegación y vigilancia será de 20 días al mes, durante la duración del proyecto Atlantis, bajo pabellón español.

Para el instituto armado español, la plataforma de Mauritania es usada por las mafias de la inmigración irregular, alternativamente a Senegal y Cabo Verde, previéndose un aumento de barcos-chatarra en los próximos meses, entre África occidental y Canarias. ■ S.de F.

nutos, coordinados por una flota aérea con disposición total y exclusividad de funcionamiento, que debe actuar en un máximo de 60 minutos para toda un área de 25 millas a contar de su base”.

## MODERNIZACION DE FLOTA

La dotación del Plan Nacional de Salvamento dirige una especial atención a los medios humanos, en virtud de nuevas contrataciones profesionales para actuación y mantenimiento, aumentando un 50 por ciento el número de inspectores y elevando a 2.000 horas/año el patrullaje aéreo de prevención y vigilancia.

Las nuevas disponibilidades significan la modernización de la flota, hasta un rejuvenecimiento en 20 años de la media de edad de los remolcadores y buques polivalentes, que pasará de los 27,6 años a los 6,7 al término del Plan en 2009. Para entonces, se habrán adquirido, suplementariamente, 4 aviones de ala fija, 16 buques tipo “Salvamar”, 10 embarcaciones rápidas, 7 remolcadores de tiro y 4 buques polivalentes de gran tamaño.

El Plan quedará cerrado, así, con el siguiente balance de medios:

- 10 helicópteros, 8 de nueva construcción y 2 de alquiler.
- 4 aviones de ala fija, primeros de nueva construcción que se aportan al esquema.
- 14 buques propios, frente a los 3 existentes en el año 2004.



- 1 buque recogedor de residuos, con más de 3000 metros cúbicos de capacidad.
- 55 embarcaciones tipo “Salvamar”, 16 de ellas de nueva construcción.
- 10 embarcaciones rápidas polivalentes, todas ellas de nueva construcción.
- 6 bases estratégicas de salvamento y lucha contra la contaminación.
- 6 bases de actuación submarina y de buceadores, frente a 1 existente en el Plan anterior, 1 robot submarino y campana de inmersión en profundidad. ■

S. DE F.

**Se dota más del doble de los helicópteros y aviones de ala fija y se triplican las embarcaciones de actuación rápida**

### Desde la presente temporada 2006

## NÁUTICA DE RECREO: MÁS MEDIOS PARA SALVAMENTO Y POTESTAD SANCIONADORA

**El sensible incremento de medios salvamentistas del Plan Nacional va a ofertar su respuesta práctica al segmento de la náutica de recreo, en la que se detecta las últimas temporadas “un inquietante aumento de las infracciones” y “la necesidad de generar entre los usuarios una mayor conciencia en materia de seguridad marítima”.**

**Como consecuencia no deseada del fuerte tirón del parque de embarcaciones turístico-deportivas, el director general de Marina Mercante, Felipe Martínez, ha avanzado que “la presente temporada 2006 contemplará el ejercicio de la potestad sancionadora, especialmente en todos los casos relacionados con la vida humana y la integridad física de las personas, en costas y playas”.**

**Las Capitanías Marítimas “no solamente van a realizar su acostumbrada tarea informativa sobre disponibilidades y medios de salvamento y auxilio, sino recalcar los aspectos novedosos de la actividad sancionadora”. Será el trasunto de la incorporación a la legislación española, Real Decreto 2127/2004, de la Directiva Europea de Embarcaciones de Recreo, que se refiere tanto a los motores de las embarcaciones como a las motos náuticas, sus emisiones, escapes y sonoridad, lo mismo en mares que aguas interiores.**

**Los siete mil kilómetros de costa, los trescientos puertos deportivos, los cien mil amarres y las doscientas cuarenta mil embarcaciones de recreo matriculadas en España, acrecentarán su seguridad con los**

**nuevos medios de salvamento y un equipo humano, “dispuesto a actuar en mas de un millón quinientos mil kilómetros cuadrados de superficie marítima, asignada al Estado español, añadió la directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SA-SEMAR), Pilar Tejo Mora-Granados.**

**Señaló la circunstancia, bien contrastada por su departamento, de que el 54 por ciento de las emergencias en la náutica de recreo se deben a “falta de prevención, que luego deriva en fallos mecánicos o carencia de combustible”, y la curiosidad de que el teléfono móvil se ha vuelto” colaborador enorme de los avisos, con un 78 por ciento de utilización, frente al resto, que usa el equipo VHF para dar la alarma”. ■ S.de F.**



Salón Náutico de Madrid

# Más de 200 firmas en el epicentro DEL NEGOCIO DE NAVEGAR

*El aumento de más del 30 por ciento de la superficie expositiva en el VIII Salón Náutico de Madrid y el atractivo estratégico hallado por más de doscientas primeras firmas nacionales y extranjeras en la muestra se han sumado a su éxito de público durante los pasados días 29 de marzo a 2 de abril.*

Como manifestó el director general de Marina Mercante, Felipe Martínez, en el acto inaugural del certamen, “el sector sostiene una importante etapa de auge, según revela el creciente número de embarcaciones del registro español y Madrid se ha vuelto el puerto deportivo más importante de España y el epicentro del negocio náutico”.

Los expertos de la Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos (ADIN) han calificado el momento del sector como “sólido y estable”, resaltando su incidencia y conexión con la industria turística, “cuyos destinos hacia la costa tienen mucho que ver con las prácticas náutico-deportivas, lo que genera riqueza hoy en España por encima de los 260 millones de euros al año y crecimientos sostenidos del 10 por ciento”.

## APUESTA POR MADRID

Al ser la primera feria anual del sector, el Salón Náutico de Madrid no solamente genera pautas del inicio de temporada y es el balcón de las principales novedades en barcos y equipos. La zona centro de España significa un vivero de vocaciones para la náutica, más de 5.000 licencias federativas en el último año y nada menos que un 30 por ciento del negocio náutico total.

La paradójica expresión de “Madrid, primer puerto deportivo de España” no resulta tanto si se tiene en cuenta que solamente la superficie de los embalses practicables que lo rodean

–Atazar, Valmayor, San Juan y El Vellón– atrae a más de 22.000 titulados de vela y remo, sin contar con los miles de aficionados que se vuelcan al Mediterráneo y otras aguas no interiores.

Los madrileños compran barcos de esloras en su mayoría inferiores a los 8 metros, indicio de la facilidad de esta tipología para su transporte –por encima de la capacidad económica de los dueños– y se hacen con un 70 por ciento de embarcaciones a motor y un restante 30





a vela. El comprador-tipo es mayor de 35 años y ha formado ya familia antes de iniciar esta afición, pero Madrid y su área de influencia es una cantera de vocaciones náuticas también.

Es por lo que el VIII Salón Náutico ha tenido muy presente en su variada oferta de apertura de temporada a las producciones de iniciación a la náutica, de precio asequible para la juventud y también, dirigido a ésta, se ha ofertado mucho alquiler y chárter, de cara al planteamiento de las vacaciones, con tiempo por delante.

Las embarcaciones neumáticas y semirrígidas, las motos de agua, kayacs, el windsurf, la pesca deportiva, las prendas náuticas, el equipo de transporte y los útiles de navegar se han presentado con el diseño colorista de siempre. Vela y motor han vuelto a ser las coordenadas de la muestra, pero Madrid también ha sumado la novedad de la histórica presentación del



equipo de la regata Comunidad de Madrid, cuyo capitán, el medallista olímpico José María Vanderplog, calificó al X-37 de "barco ganador, por modelo y tripulación", que estarán presentes en las próximas Regata de la Reina y Copa del Rey.

#### **AMPLIO CATÁLOGO**

Los constructores nacionales y extranjeros han dedicado a la especificidad del cliente de este Salón los más modernos modelos para la iniciación a la náutica del motor, el "Quicksilver 470" y el open total "505" de la misma marca, así como las lanchas rápidas de doble motor "Sessa" o las "Bayliner".

En modelos de pesca-recreo ha destacado el "Trophy 20-52", mientras que en cruceros se mostró el atractivo "31 SE" de Maxum. Por Benetau se presentó la embarcación cerrada "Flyer-12" y Tourmarine aportaría sus novedosos modelos de recreo "Faetón" y espectaculares parabrisas. Oremar se trajo a Madrid sus versiones nuevas de los modelos "Dyna" y el cruiser "390-Sport" y Marina Ginesta el "F-42/5", con el sistema extensible de bañera,

**La capital se ha convertido en el primer puerto deportivo español y el catalizador de la principal oferta de iniciación a la náutica**



S. DE FRANCISCO

Desde el protocolo inaugural, que presidió (COE) Alejandro Blanco Bravo, hasta las presentaciones de los Trofeos de la Comunidad de Madrid, de la Federación Madrileña de Vela, el Salón ha sido una innovación al fomento de los deportes náuticos y su turismo conexo. Las "Nuevas tendencias del Turismo Náutico" fueron analizadas por un foro experto de la Real Liga Naval Española, y Azimutel Video presentó las últimas novedades sobre "Electro-nica al servicio de la náutica", mientras la Federación Madrileña de Vela hizo públicas las apariciones de los libros memorialísticos "Tratalgar, tres armadas en combate" y "Tratalgar". Se han dado a conocer, dentro del calendario oficial 2006, los "Trofeo Infanta Cristina", de la Comunidad Autónoma de Murcia, la "Copa de España IMS" y la "Semana Náutica de Melilla", así como la "Presentación Med-Cup", la reunión experta del "Forum Monotipos (A3.2)" y fueron entregados los trofeos de la "Regata Anual de Grana y Oro", del Centro de Navegación de Arusa. ■

**PRESENTACIÓN DE EVENTOS 2006**

Los pioneros de la construcción en aluminio presentarían el "Moggaro 650" para submarinismo y pesca y la línea Rodman quedó expresamente representada por toda una gama de pesca, los "R-1040", "R-1070", etc., muy evolucionados en habitabilidad. A sumar, las clásicas renovaciones de los modelos Yamaha Motor, Ferry Pesca, Conade, Náutica Intxea, Pro-Marine Vigo, etc. El catálogo resultaría casi inabarcable para los más de 50.000 visitantes que, según fuentes de la muestra, han destilado por los pabellones de Ifema.

Launched-22", con acabados de madera. con cocina y baño así como el "Chris Craft 245", con capacidad para cuatro personas, de proa abierta "SR-290" y el cruiser "SR-290" mientras que Marina Marbella mostró la lancha







**Octava edición del Salón, con positivos indicios para la apertura de temporada y las últimas novedades en barcos y equipo**

## **PUERTOS DEPORTIVOS Y ATRAQUES ROMPEN LAS COSTURAS**

Los más de trescientos puertos deportivos españoles son pocos y se quedan pequeños para resistir el gran desafío expansionista de la náutica de recreo. Las instalaciones vienen creciendo a un ritmo de incremento del 18 por ciento anual, durante el último lustro, pero ni dan respuesta a la demanda -hay voluminosas listas de espera para conseguir amarres- ni ofrecen cabida a la fuerte tendencia de incremento de los megayates.

Si hasta el presente la demanda española de puertos y atraques se servía de plazas con capacidad para unas mayores esloras, que apenas rebasaban los 25 metros, el futuro amenaza con mega-yates de 50 y hasta 100 metros de eslora, de los que ya hay más de 3.000 navegando. Así, la disponibilidad de puertos deportivos y atraques o amarres da impresión de romper las costuras, por una cuestión de simple tamaño físico y descubre además una ubicación demasiado desigual, al estar las

dos terceras partes de las instalaciones españolas en aguas del Mediterráneo.

También es de notar la problemática medioambiental despertada por muchas instalaciones que, dentro del "boom" de este sector en los últimos años, han alterado líneas de costa, perjudicando la deposición de arenas de playa y algunos innumerables engendros de urbanismo asociado a la náutica de recreo.

Casi el 80 por ciento de los yates matriculados en España no rebasan los 12 metros de eslora, pero la tendencia del mercado constructor amenaza con una media de 40 metros, al horizonte de 2010, lo que da una idea del esfuerzo de ampliación y nuevas construcciones de puertos deportivos y amarres, que habrán de duplicarse, cuando menos, para rehabilitar los actuales déficits.

Con las cifras del pasado año se puede constatar que los 108.000 atraques existentes en España apenas significan el

amarre para la mitad de los barcos existentes, y ello sin contar los extranjeros y foráneos, precisamente la mayor tasa de megayates y embarcaciones que, por su sofisticación, requieren más amplitud, calidad y servicios. Y no es que se haya hecho poco esfuerzo en España por dotar las costas de instalaciones de acogida: en los últimos 30 años su número creció en 281 por ciento y, si en los años más próximos se han ido sumando más de 7.000 nuevos atraques, se contará con 35.000 más hacia 2010.

La misma desigualdad de las situaciones geográficas se opera en el mercado de los amarres, auténtica "milla de oro" en el caso de la Baleares, donde hay actualmente 10 proyectos de puertos deportivos en espera, y donde una plaza cuesta diez veces más que otra del mismo rango en otra geografía. ■

S. DE F.



# ABRIR LA COMPETENCIA INTERPORTUARIA

## de un sistema económico autosuficiente

*La vicepresidenta del Gobierno y ministra de la Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega, aludió al propósito de “dotar al sistema portuario español de herramientas indispensables para incrementar su capacidad competitiva y calidad”, al presentar el Proyecto de Ley de Modificación sobre el Régimen Económico y la Prestación de Servicios, al término del Consejo de Ministros del pasado 24 de febrero. El ejecutivo –añadió– envía al Parlamento “un texto legal que dotará al sistema de una oferta de servicios –coordinada por las Autoridades Portuarias– con amplio margen de autonomía de gestión, superior al que disponen otras alternativas portuarias europeas”.*

Las principales líneas del Proyecto de Ley conectan con la necesidad de modernización de la plataforma marítima, la reordenación de la competencia en el sector, para lo que se modifican los Títulos I y III de la actual Ley de Puertos –aprobada en noviembre de 2003–, se suprime la tasa de servicios generales y se reducen las cuotas a las embarcaciones deportivas y la de estadía de buques en puerto durante los fines de semana.



## COMPETENCIA INTERPORTUARIA

La nueva modificación de la Ley de Puertos mantiene la naturaleza jurídica de las tasas de los ingresos que perciben las Autoridades Portuarias por la utilización o aprovechamiento especial del dominio público portuario, bajo estructura común.

No obstante, el Proyecto de Ley faculta a cada Autoridad Portuaria para cuantificar sus ta-

sas por servicios conforme a sus costes individualizados, en el marco de unos planes de empresa acordados con el Ministerio de Fomento y con la interlocución del ente público Puertos del Estado.

Es por lo que el nuevo texto legal dice "promover la apertura a la ordenación de la competencia interportuaria y potenciar el principio de autosuficiencia económica y financiera de los puertos españoles de interés general".

## LA PROBLEMÁTICA DE LOS COSTES Y TASAS

*La andadura parlamentaria de este Proyecto de Ley apelará a la expectación sobre los nuevos tráficos marítimos intereuropeos, horizonte 2010, a que apunta el nunca definitivo "Libro Blanco del Transporte en la Unión Europea", ahora en visos de nuevo diseño, tras el fracaso de la Directiva de los Servicios Portuarios.*

*Implementar las alternativas al transporte rodado y la congestión medioambiental amenazante aboca a un afinado estudio de cos-*

*tes, inevitablemente referido al de las tasas portuarias. El sector naviero, que precisamente ultima su diseño de nuevas líneas intereuropeas, las llamadas autopistas del mar y los cabotajes de corta distancia, reclama la seguridad, tanto en las bonificaciones a las nuevas modalidades, como la protección frente a desproporcionados incrementos a la tasa al buque y a la carga, después de que las Autoridades Portuarias hayan quedado facultadas para su fijación. ■ S. de F.*

**El Gobierno envía al Parlamento la modificación de la Ley de Puertos, bajo estas líneas generales de reordenación del sector**



## **El Proyecto de Ley concede amplio margen de autonomía a las Autoridades Portuarias, suprime y reduce determinadas tasas**

### **TASAS**

Como mejoras técnicas aportadas por la presente modificación el texto legal incorpora "la supresión de la tasa de servicios generales, la reducción de cuotas en la tasa de embarcaciones deportivas y de pesca y los costes de la estadia en puerto de los buques, durante los fines de semana.

Se define un nuevo concepto de las bonificaciones dirigidas a "potenciar la intermodalidad", que aspira a "potenciar y consolidar la plataforma logística y crucerística" de nuestro país, a nivel internacional, "y la incentivación de las prácticas medioambientales y de calidad del servicio portuario"

La modificación del antiguo Título III de la Ley sobre el Régimen Económico y la Presta-

### **EL CAMBIANTE ESCENARIO, AL FONDO**

*Para el comisario europeo de Transporte, Jacques Barrot, es el cambiante escenario europeo del transporte marítimo el que fuerza la revisión constante del "Libro Blanco" u horizonte 2010.*

*"Nuestro propósito, hace cinco años, consistía en reequilibrar los modos de transporte, eliminar los cuellos de botella, hacer frente a los principales procesos de globalización del tráfico comercial, y todo esto ha devenido ya un tópico... Debemos completar el "Libro Blanco", ante la sucesión de cambios y nuevos retos: la globalización se ha acelerado, Europa empieza a crecer, los precios del combustible se han acelerado y la amenaza terrorista ha modificado el sistema de entender el transporte de personas y mercancías"*

*La entrada en servicio de buques con mayor capacidad, asociados a "feeders" cada vez más rápidos, así como la explosiva demanda de los mercados interregionales europeos, hace irreconocible el paisaje de fondo, y pondera claramente que los puertos del sur de Europa crecerán más que los del norte.*

*Los países de la Europa del Este, bañados por el Mediterráneo y el Mar Negro, y los desarrollos de Marruecos aportan buena parte del nuevo escenario, donde se acrecen proyectos de puertos y logística que hacen esperar -para 2015- crecimientos de hasta 20 millones de TEU y tasas de aumento, en contenedores, de hasta el 90 por ciento. ■ S. de F.*



ción de los Servicios Portuarios elimina la distinción –que el nuevo texto considera superficial– entre “servicios portuarios generales y básicos”.

Redefine las sociedades de estiba, que pasarán a denominarse “sociedades anónimas para el trabajo de la estiba” y –“en defensa del interés general”– en estas sociedades tendrán “participación mayoritaria las Autoridades Portuarias, pero se exigirán mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos relevantes, con el objetivo de favorecer aproximaciones con los sectores privados involucrados”.

Capítulo novedoso será el del fomento de la “contratación, por parte de las empresas estibadoras, de trabajadores en relación laboral común” y, asimismo, se abrirá un “tratamiento específico para los nuevos tráficos asociados a las llamadas autopistas del mar, como a otras modalidades que –por calidad y precio– hagan atractivo el transporte marítimo de mercancías, en relación con los otras alternativas”. ■

S. DE F.



## VUELTA A LA LEY DE 1992

**Al reforzar los aspectos de la titularidad pública de los servicios portuarios y la organización concreta de las sociedades de estiba, el presente proyecto de Modificación de la Ley 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de los Servicios en los Puertos de Interés General supone una vuelta a la Ley 27/1992.**

**A partir de agosto de 2004, en que Puertos del Estado circuló un primer borrador de propuestas, ha transcurrido más de un año y medio, con un segundo borrador, en marzo de 2005, a la búsqueda del consenso, que ahora ya se emplaza al trámite parlamentario definitivamente.**

**Algunos de los aspectos más polémicos de la organización de los puertos y la prestación de sus servicios son inseparables de**

**cuanto en esta materia se ha debatido y rechazado en el Parlamento Europeo –en enero último–, cuando no prosperó la Directiva de Liberalización de los Servicios Portuarios, por 250 contra 120 votos.**

**Por estas cuestiones, ambos calendarios de legislación portuaria van a solaparse, seguramente en Madrid y Estrasburgo, en un tiempo en que también habrá de modificarse el Libro Blanco sobre la Política de Transportes de la UE, elaborado en 2001 y con propósito de vigencia en 2010.**

**Es parte del arduo camino de la liberalización de los puertos y su respuesta a los aumentos de tráfico y los riesgos de saturación de sus capacidades. ■ S. de F.**

# La participación de la mujer española en el sector pesquero, LA MÁS ELEVADA DE LA UE



**El peso de la mujer en el sector pesquero en España es del 43 por ciento, el mayor de la U.E., según un informe elaborado por la Dirección General de Pesca de la Comisión Europea. Sin embargo en el subsector extractivo las mujeres representan el 1 por ciento en España, en acuicultura el 44 por ciento y en el de transformación, el 75 por ciento.**

**E**n comparación con otros países en España la acuicultura representa el mayor predominio del empleo femenino dentro de la U.E., con un 44 por ciento, seguido muy de lejos por Irlanda en el que la mujer representa el 30 por ciento de participación en el sector.

En cuanto a la transformación se sitúa en la cabeza compartido dicha posición con Dinamarca. A continuación con un 60 por ciento se sitúa Portugal.

El alto porcentaje registrado en España, el mayor de la muestra, se debe a la elevada participación que tiene la mujer en Galicia en acuicultura y transformación.

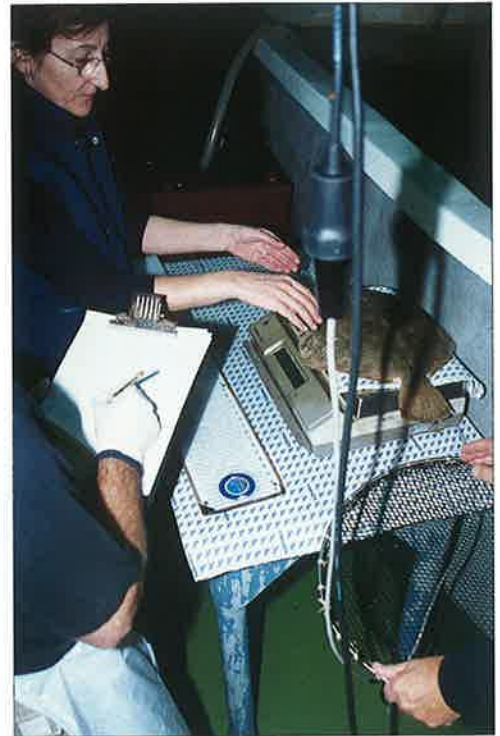
Por lo tanto el dato en el resto de España sería mucho menor. Es necesario subrayar que el informe de la U.E. incluye el marisqueo como actividad de la acuicultura, una decisión técnicamente correcta, pero administrativamente se aproxima más a la actividad extractiva. En este sentido cuando la mujer actúa como fuerza de trabajo en la pesca extractiva, su actividad se desarrolla fundamentalmente en el marisqueo a pie.

## **PESCA EXTRACTIVA CON EMBARCACIÓN**

Esta actividad, que cuenta con múltiples modalidades, está básicamente compuesta por fuerza de trabajo masculina. La participación de la mujer es nominal y habitualmente no realiza las tareas propias de la pesca con embarcación. Esta circunstancia se refiere tanto a la pesca de altura, como a la costera, artes menores y marisqueo en barcos.

Es cierto que los barcos no tienen facilidades para la integración de la mujer, pero además, la participación de la mujer en la pesca extractiva en embarcación produciría una difícil conciliación de la vida familiar y laboral, sobre todo en la pesca de altura que están lejos del hogar du-





rante larguísimos periodos de tiempo. Si se observa la presencia de mujeres empleadas en el marisqueo con embarcación y fundamentalmente su actividad es el marisqueo de percebe. Esta actividad no requiere una permanencia prolongada en la embarcación ya que se limita al traslado a los bancos marisqueros para la captura del percebe en las rocas de la costas o islas de difícil acceso por tierra.

Otros trabajos en la actividad de la pesca extractiva con embarcación, serían las rederas así como los trabajos de administración, ya que algunas mujeres están asalariadas en la empresa pesquera, aunque su ocupación no sea puramente extractiva.

La mínima representación de la mujer en la pesca extractiva con embarcación conlleva que se traslade a las cofradías de pescadores y sus órganos directivos una mayor participa-

ción de los hombres, aunque con el paso de los años se observa que cada vez hay más cofradías que tienen mujeres en tareas representativas y de gobierno.

#### **PESCA EXTRACTIVA SIN EMBARCACIÓN**

En este subsector radica la principal participación de la mujer en el sector pesquero. Es en el marisqueo de Galicia donde se concentra la mayor parte de la fuerza de trabajo femenino en la pesca extractiva en España. A partir de los años 60-70 las especiales características de esta actividad productiva hicieron que fuese un auténtico yacimiento de empleo para muchas mujeres gallegas, actividad que también arrastra un fuerte componente de economía complementaria. En el marisqueo a pie la proporción entre hombres y mujeres es de cinco a uno a favor de las féminas. ■ **JMB**

***En el marisqueo a pie la presencia de la mujer es cinco veces superior a la del hombre***

***Los barcos de pesca carecen de facilidades para la integración laboral de la mujer***

(% de la fuerza de trabajo femenina)

Estado	% Participación en el sector	% Pesca	% Acuicultura	% Transformación	% Dirección y administración
España	43	1	44	75	37
Reino Unido	40	1	15	46	40
Dinamarca	39			75	50
Alemania	34		19	55	
Bélgica	30	3		45	35
Suecia	29	4	13	48	59
Holanda	26	5	3	43	10
Portugal	19	2	14	60	53
Irlanda	16		30	45	
Francia	15	2		64	28
Finlandia	14			58	
Grecia	8	7	10	11	15
Italia	3	1	11	37	22

Fuente: "The role of women on fisheries" Dirección General de Pesca de la Comisión Europea.



# El ISM firma un acuerdo con las Mutuas SOBRE PRUEBAS MÉDICAS

*El Director General del Instituto Social de la Marina (ISM), Eduardo González, y el presidente de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales (AMAT), Matías Salvá, han suscrito un convenio marco para la emisión, por parte de las mutuas, de informes y práctica de pruebas complementarias para la valoración y revisión de las incapacidades temporales.*

Las mutuas son entidades colaboradoras de la Seguridad Social, sin ánimo de lucro y, mediante este convenio prestarán los servicios mencionados para que el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) pueda establecer y evaluar la tramitación de los expedientes de incapacidad temporal.

## **INFORMES MÉDICOS**

Por otra parte el convenio marco suscrito permitirá examinar las situaciones de incapacidad temporal, en base a los informes que emitan las mutuas, para la valoración y revisión de la incapacidad temporal de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores Del mar. El número de afiliados al Régimen Especial del Mar, sobrepasa los 83.000 trabajadores.

Los informes deberán realizarse en un plazo máximo de diez días hábiles. Posteriormente serán remitidos a las direcciones provinciales del INSS. No obstante dichas direcciones provinciales de común acuerdo con las mutuas





podrán acortar los plazos de práctica y remisión de los informes y pruebas médicas.

El Instituto Social de la Marina efectuará una compensación económica a las mutuas por los servicios prestados, siempre que las pruebas médicas se hayan realizado en los términos solicitados por el ISM. Las liquidaciones se efectuarán por meses vencidos previa presentación de las facturas ante la dirección provincial del INSS, organismo que gestiona la solicitud de realización de los informes y pruebas, que a su vez remitirá a la dirección provincial del ISM que resulte competente.

El convenio tendrá una vigencia hasta el mes de diciembre del año en curso, aunque podrá ser prorrogado por sucesivos periodos de un año por mutuo acuerdo entre las partes.

### **SERVICIOS DE PREVENCIÓN**

Por otra parte ya se ha llevado a cabo la segregación de la prevención de riesgos laborales por parte de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, merced a una norma aprobada el año pasado. Ésta pretende que este servicio fuese abordado de manera exclusiva y, de paso conseguir mayor

transparencia en las cuentas de las mutuas y hacer más competitivas las empresas que prestan sus servicios exclusivamente en la prevención.

Para cumplir estos objetivos las mutuas han creado 25 empresas para combatir la siniestralidad laboral. Cuentan con un presupuesto de 400 millones de euros y darán empleo a 7.800 trabajadores.

La práctica totalidad de las mutuas han decidido crear este tipo de empresas, ya que del total de 28 mutuas sólo dos han renunciado a crear este tipo de empresas.

Además esta segregación de los servicios de prevención de las mutuas, también contribuye a solucionar los problemas de restricción de la libre competencia. También se consigue una delimitación clara de la actividad de naturaleza privada desarrollada por las mutuas como servicio de prevención ajeno, respecto a su actividad como entidades colaboradoras en la gestión de la Seguridad Social, hecho que había puesto de manifiesto tanto el Tribunal de Cuentas, como la Intervención General de la Seguridad Social, en los informes emitidos en los últimos años. ■

**Las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales emitirán informes y pruebas médicas para la valoración de la incapacidad temporal**



# Los trabajadores autónomos SUPERAN LOS 3 MILLONES

*En el mes de abril el Régimen Especial de trabajadores autónomos superó la cifra de tres millones, concretamente 3.004.122 trabajadores afiliados a la Seguridad Social. Esta cifra supone que en los últimos doce meses al número de autónomos en alta ha aumentado en 102.783 afiliados en relación al mes de marzo del año anterior, que registró una media de 2.901.339 trabajadores autónomos. El aumento equivale a un 3,54% en términos porcentuales.*

**E**l Régimen Especial de Autónomos es el segundo más importante del sistema de la Seguridad Social en número de afiliados, tras el régimen general de trabajadores por cuenta ajena que superó en la última semana del pasado mes de marzo los catorce millones de afiliados. Estos dos regímenes suponen más del 92 por ciento del total del sistema que en abril alcanzaba la cifra de 18.553.556 ocupados. Los autónomos, en el mes de marzo de 1982 superó la cifra de dos millones de afiliados.

En lo que va de año la media de afiliados a la Seguridad Social asciende a 18.316.079 trabajadores ocupados cifra que supone un aumen-



**En los últimos doce meses los autónomos han aumentado en más de 100.000 trabajadores**

**A finales de marzo el número de extranjeros en el Régimen Especial del Mar ascendía a 4.331 trabajadores**

to de 411.827 afiliados de media registrada en el año 2005.

### **EXTRANJEROS**

A finales de marzo pasado el número de extranjeros afiliados a la Seguridad Social ascendía a 1.755.082, de los que 1.196.328 estaban adscritos al Régimen General, 150.147 al de Autónomos, 160.540 al Agrario, 4.303 al Régimen Especial de Trabajadores del Mar, 588 al del Carbón y 243.176 al Régimen del Hogar.

Por Comunidades Autónomas, el mayor número de afiliados extranjeros corresponde a Cataluña, con 397.113, seguido de Madrid, con 393.643. En tercer lugar figura la Comunidad Valenciana con 217.444, seguido de Andalucía, con 188.670 y Murcia, con 97.700.

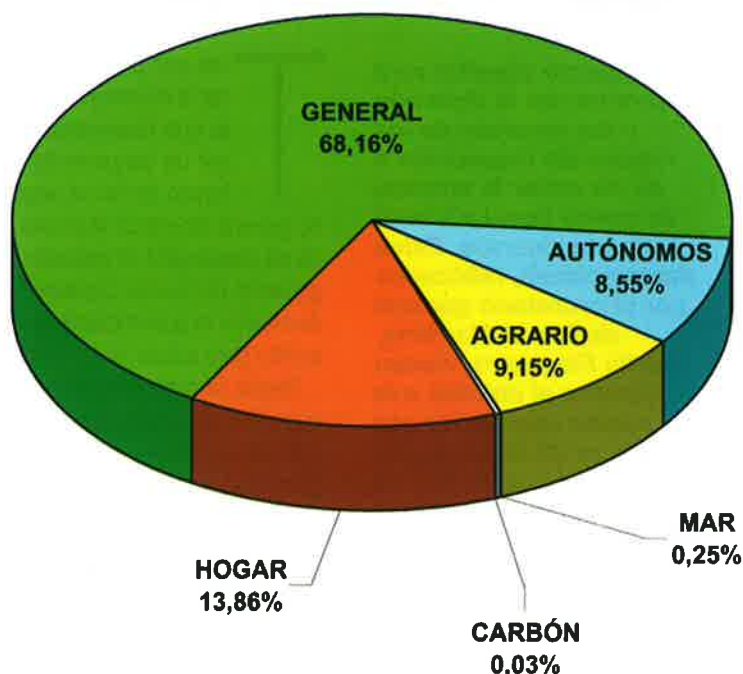
### **EXTRANJEROS EN EL MAR**

En el Régimen Especial del Mar el mayor número de afiliados extranjeros corresponde a Galicia, con 1.273 trabajadores extranjeros, seguido de Cataluña, con 634. A continuación figura el País Vasco, con 432 afiliados, seguido de Canarias con 430, Comunidad Valenciana con 416 y Andalucía con 414.

La comunidad autónoma que cuenta con mayor número de trabajadores extranjeros afiliados al régimen del Mar, procedentes de países europeos, es Galicia, con 261. En segundo lugar figura Canarias con 185 y el País Vasco con 167. Respecto a trabajadores extranjeros

procedentes de otros países la mayor parte de ellos desarrollan su actividad en Galicia, concretamente 1.004. En segundo lugar se sitúa Cataluña con 575 y en tercera posición la Comunidad Valenciana con 405. ■

## **AFILIADOS MEDIOS DISTRIBUCIÓN POR RÉGIMENES**



## Más control en el puerto de Las Palmas para evitar la entrada de pesca ilegal



Greenpeace/Pierre Gleizes

***El Gobierno español va a incrementar la dotación y los recursos de los medios de inspección a fin de evitar la entrada de pesca ilegal a través de sus puertos. Estas declaraciones, realizadas por el secretario general de Pesca Marítima, Martín Fragueiro, vienen a poner el colofón a la acción mantenida por activistas de Greenpeace en el puerto de Las Palmas para impedir la descarga "ilegal" del buque pirata Binar 4.***

**T**ras seis días de bloqueo para evitar la descarga del buque Binar 4, al que Greenpeace acusa de llevar un cargamento de pesca obtenido de forma ilegal, el secretario general de Pesca Marítima aseguró que no se descargará el pescado hasta que el gobierno de Guinea Conakry no confirme o desmienta la autenticidad de esa carga por escrito para actuar en consecuencia.

Según la organización ecologistas (que puso fin a su acción después de conocer la postura española y de que las autoridades guineanas confirmaran que el trasbordo de la carga, efectuada en alta mar, se había realizado de forma ilegal), las declaraciones realizadas por ambos países les lleva a poner fin al bloqueo de las 200 toneladas de pescado que lleva en las bodegas. Martín Fragueiro anunció que también se man-

tendrá precintada la carga de otros barcos que faenaron en aguas de Guinea Conakry hasta que las autoridades del país africano confirmen su origen.

La acción contra el Binar 4 viene a materializar las denuncias por la falta de control de las descargas de pescado ilegal en el puerto de Las Palmas. Una situación que acaba de ser denunciada por la propia Comisión Europea que, por boca de su comisario de Pesca, Joe Borg, considera que "el puerto de Las Palmas no garantiza los controles de pesca extracomunitaria", aunque la "normativa española es acorde a lo dispuesto a escala comunitaria y existe un sistema de control a nivel nacional". El comisario también afirmó que el número de inspectores asignados a este puerto no era suficiente para garantizar su control. ■

## La Junta convoca unas Jornadas sobre pesca para analizar la situación en el golfo de Cádiz

**La convocatoria de unas Jornadas para analizar la situación de la pesca en el golfo de Cádiz, prevista para los días 15 y 16 de mayo, ha llevado a los pescadores de la zona a desconvocar el paro que tenían previsto iniciar el pasado 24 de abril. Durante la celebración de las Jornadas se harán públicos los resultados de la campaña oceanográfica realizada desde el Emma Bardán para evaluar los recursos pesqueros de la zona.**



Siempre revueltas las aguas por el golfo de Cádiz. Los nuevos paros previstos en los puertos de Isla Cristina, Punta del Moral, Lepe, Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, se suspendieron finalmente ante la convocatoria de unas Jornadas, por la Junta de Andalucía, para debatir los problemas por los que atraviesa el sector pesquero en el golfo de Cádiz. El debate previsto cumple el deseo del sector de que se trate en profundidad la grave situación que se vive en esta zona, y no "en pequeñas reuniones de dos o tres horas", como señaló José Antonio Carrillo, presidente de los armadores de Isla Cristina.

La evaluación de los problemas de la zona no va a resultar nada fácil. Opiniones hay para todos los gustos. El patrón mayor de la Cofradía de

Pescadores de Punta Umbría, Ángel Mendoza, considera que la única solución para el sector de arrastre en el golfo de Cádiz es la reestructuración del 50% de la flota en este caladero. "La salida está en sentarnos todos y concienciarnos del problema que atravesamos y de la necesidad de velar por la sostenibilidad y el futuro del caladero".

Desde esta misma Cofradía se acusó de los destrozos de los fondos, fauna y flora marinos a los arrastreros, precedentes fundamentalmente de la zona de Huelva, que actúan con una potencia desmedida y con mallas ciegas. "No sólo están destrozando a la flota artesanal -señaló Ángel Mendoza- sino que están siendo desleales con sus propios compañeros, también arrastreros, que no están incumpliendo las normas". ■

### ► Crece el pesimismo en la costera de la anchoa

Los primeros datos capturas de la anchoa invitan a la esperanza, según el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Jaime Tejedor. La primera jornada deparó la captura de 104 toneladas de pescado de "buen tamaño", y se vendió en lonja a casi 7 euros el kilo. Sin embargo, en las jornadas siguientes empezó a escasear. En el momento de cerrar esta edición, los pescadores temen que se repita el fiasco del pasado año. Las próximas semanas se confirmará si el paro biológico decretado hace un año por la UE fue realmente efectivo, o se quedará en un espejismo.

### ► Proyecto Observatorio Nacional de Acuicultura

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) llevarán a cabo el proyecto de investigación "Observatorio Nacional de Acuicultura". Dicho proyecto tiene por objetivo el desarrollar un sistema operativo a fin de potenciar las actividades científicas y empresariales del sector en la acuicultura española. A la realización de este proyecto el MAPA destinará 800.000 euros, y perseguirá, para el bienio 2006-2007, incrementar las actividades de I+D+i y acercar la acuicultura a los colectivos sociales.

### ► Decomisos de inmaduros

Durante el mes de abril ha proseguido el goteo de decomisos de inmaduros realizados por la Guardia Civil. A través de Servicio de Protección de la Naturaleza, se intervinieron 737 kilos de pescado inmaduro en tres municipios de Gran Canaria. Por otra parte, agentes de este servicio se incautaron de 210 kilos de chirlos inmaduros en dos naves de compraventa de pescado en la capital almeriense, y otros 440 kilos de la misma especie en un camión isotermo que transitaba desde Isla Cristina a la provincia de Almería. Por último, en Jaén, este servicio requisó, en un puesto de Merca-Jaén, 140 kilos de merluza que no alcanzaba la talla mí- ●●●

## BREVES

●●● nima de comercialización. Tras ser examinada, esta carga se consideró no apta para el consumo humano y fue destruida.

### ► El subcomité pesquero de la FAO se reunirá en Santiago

Santiago de Compostela albergará la décima reunión del subcomité pesquero de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Este foro internacional que se reúne cada dos años, y que en esta ocasión tendrá lugar entre el 30 de mayo y el 2 de junio, se encarga de formular recomendaciones para un desarrollo viable del comercio de la pesca.

### ► Estudios sobre pesca sostenible

La Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA recibirá asesoramiento técnico por parte del Gabinete de Economía del Mar de la Universidad de Barcelona en materia pesquera y pesca sostenible, tras el convenio establecido entre ambos. Los informes, que incluirán aspectos económicos, sociales y ambientales, abordarán las siguientes áreas de trabajo: la reforma de las políticas pesqueras, la globalización y sus implicaciones para los sectores de la pesca y la acuicultura, la coherencia política en pesquerías y los aspectos medioambientales, económicos y sociales de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, entre otros.

### ► La Xunta obligará a las cofradías a actualizar los censos

Las cofradías de pescadores gallegas deberán actualizar anualmente el censo de votantes, a fin de evitar los problemas que se registran en los pósitos en los periodos electorales. Dicha actualización será controlada, en los tres primeros meses de cada año, por el Departamento de Asuntos Marítimos de la Xunta. Aunque estaba establecida con anterioridad, ahora se velará de forma más estricta por su cumplimiento. ●●●

BALEARES

## España insiste en ampliar la veda para proteger a los juveniles de atún rojo

*La delegación española en reunión del grupo de trabajo de la Comisión Internacional para al Conservación del Atlántico (ICCAT) sobre "Estrategias de gestión del atún rojo" volvió a insistir en la necesidad de ampliar la veda del atún rojo de julio a diciembre, a fin de proteger a los juveniles.*



Una veintena de delegaciones se dieron cita, entre el 19 y el 21 de abril, en Palma de Mallorca, ciudad elegida en esta ocasión para la reunión del grupo de trabajo de la ICCAT. España, que participa como miembro de la delegación de la UE junto con Francia e Italia, volvió a insistir en la posición mantenida por la ministra Elena Espinosa en la última reunión de este organismo (celebrada en Sevilla en noviembre del pasado año) sobre la necesidad de ampliar la veda de julio a diciembre para proteger a los juveniles de atún rojo.

Las sugerencias y conclusiones sobre los asuntos planteados en esta reunión, como la posibilidad de mover la línea de separación de los dos stock del Atlántico Este y Oeste o la necesidad de establecer una reducción del esfuerzo pesquero, se debatirán en la próxima reunión de la

ICCAT, que tendrá lugar en noviembre en la ciudad croata de Dubrovnik.

Marta Crespo, directora gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Almadraba, llamó la atención sobre el "disparate" de que en la última reunión la Unión Europea bloqueara (por las presiones de Francia) la medida de ampliar la veda propuesta por España. Medida que también contó con el rechazo de Libia, país que captura "catorce veces más atunes del cupo que tiene asignado".

La delicada situación del stock de atún rojo, agravado desde la proliferación de las granjas de engorde, ha llevado a que las almadrabas hayan sufrido una reducción del 80% en las capturas en los últimos años. Unas almadrabas que dan trabajo a 400 personas, además de a otras 200 en puestos indirectos, como fábricas de comercialización, salazones... ■

## Pesca y marisqueo en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas

**El Parque Nacional de las Islas Atlánticas fue noticia durante el mes de abril por dos cuestiones: los niveles de capturas pesqueras y marisqueiras y, según denuncia de WWF/Adena, la necesidad de un control de acceso de las embarcaciones de recreo que visitan estas aguas.**



El nivel de capturas pesqueras dentro del Parque se mantendrán como hasta ahora, según aseguró el consejero de Pesca de la Xunta, Fernández Cortés, en respuesta a la pregunta parlamentaria del diputado del BNG Bieito Lobeta, en la que indagaba sobre la pretensión de "reducir" el número de capturas. El responsable de la Xunta aseguró que se mantendrá el esfuerzo pesquero, lo que no es incompatible con el planteamiento de "limitaciones" de actividades en zonas concretas. Limitaciones que se centran en las zonas en que se está aplicando la biorremediación para combatir los restos de fuel del Prestige y en la protección de fondos arenosos del mar y para ciertas algas.

Se trata de hacer compatible la "explotación de los recursos con la protección del

ecosistema marino", aseguró Fernández Cortés, añadiendo que la dirección del Parque solicita la creación de un Plan de Seguimiento sobre la actividad pesquera y marisqueira que se lleva en este Parque, algo que consideró "beneficioso" para los que faenan en estas siete mil hectáreas de mar.

Por otra parte, WWF/Adena considera imprescindibles las medidas de control sobre las embarcaciones que se adentran en el Parque, dado el importante impacto que tienen sobre los fondos marinos. Una situación que se hace más grave ante el constante incremento de visitantes - 231.897, en 2005-, pero que hay muchos más que llegan de forma incontrolada desde las embarcaciones y desembarcan en sus playas de modo incontrolado. ■

## BREVES

### ► Francia introduce cambios en los controles de pesca

La amenaza de multas por parte de la comisión Europea ha llevado a Francia a anunciar una serie de cambios en los dispositivos de controles de pesca. En un comunicado del Ministerio de Agricultura francés se explicaba que se "utilizarán de forma más eficaz" los medios de control del Estado, "orientándolos hacia la búsqueda de tráfico organizado de pesca ilegal".

El pasado 1 de marzo, la Comisión Europea exigió a Francia el pago de una multa de casi 60 millones de euros tras comprobar la ausencia de las oportunas medidas de control de pesca a fin de evitar la pesca de inmaduros.

### ► Seis buques anticontaminación y remolcadores para Galicia

Desde el Ministerio de Fomento se prevé el envío a Galicia de dos remolcadores que sustituirán a los ahora existentes, de 30 años de antigüedad, así como un buque polivalente para la recogida de contaminantes en el mar. El buque de la Agencia Europea de Seguridad Marítima tendrá su base también en Galicia. Estas nuevas embarcaciones, previstas por Fomento en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, se sumarán a los dos barcos propiedad de la Xunta que operan en el litoral gallego en un plazo máximo de tres años, y constituirán un importante operativo ante posibles catástrofes y rescates en el mar.

### ► Fondos IFOP para 2006

Presidida por la ministra Elena Espinosa, la Conferencia Sectorial de Pesca acordó los criterios de reparto y distribución de 23,3 millones de euros correspondientes a los Fondos IFOP (20,4 millones) y a la financiación de Programas Nacionales de Cultivos Marinos (2,9 millones) para 2006. Del IFOP, Galicia percibirá algo más de 12 millones de euros, seguida por la Comunidad valenciana, con 2,85 millones, y Cataluña, con 1,9 millones. En cuanto a los Planes de Cultivos Marinos, Galicia percibirá 585.000 euros; Cataluña, 503.000; y Andalucía, 481.000.

# CANAL ESTRECHO LUMBAR

**El dolor lumbar es un síndrome que se presenta en el 80-90% de la población adulta en algún momento de su vida y frecuentemente se manifiesta con episodios repetitivos.**



**H**ace 30 años no existía información acerca de la magnitud del problema del dolor de espalda. Los costes sociales y laborales que conllevan el diagnóstico, tratamiento y las secuelas de estas enfermedades eran desconocidos.

La proporción de personas afectadas por dolor de espalda es enorme. En España corresponde a unos 2 millones de personas, cifras que son mucho mayores cuando se analizan determinadas profesiones que implican levantar pesos, empujar o tirar de objetos pesados de forma repetida, o en conductores de larga distancia.

Se piensa que de un 60 a un 80 % de las personas de este planeta ha padecido o padecerá un episodio de lumbalgia a lo largo de su vida.

El dolor agudo o crisis provoca intolerancia a la actividad cotidiana por dolor en la parte baja de la espalda o por síntomas en los miembros inferiores durante un período inferior a 3 meses. Tiende a mejorar entre 4 - 6 semanas en el 90% de los pacientes aunque no se conozca exactamente la causa anatómica o fisiológica que lo produjo.

## LA COLUMNA VERTEBRAL

La columna vertebral consiste en un tallo óseo que sirve de sostén al tronco y a la cabeza, permitiéndoles movimientos variados.

Está formada por 24 vértebras articuladas y 9 fusionadas en una sola. Se divide en 7 vértebras cervicales, 12 vértebras dorsales y 5 lumbares. El sacro y el cóxis están formados por 4 y 5 vértebras fusionadas respectivamente.

Las vértebras se alternan con una serie de discos fibrocartilaginosos que le confieren la resistencia y flexibilidad que la caracterizan.

De esta forma la columna vertebral cumple su cometido funcional de:

- Estuche protector para la médula espinal y sus envolturas.
- Papel estático y mecánico.
- Forma parte de las paredes posteriores de la caja torácica y cavidad abdominal.

Desde el punto de vista biomecánico, es fundamental el hecho de que soporta, según el nivel, a la mayoría del tronco, cabeza y miembro superiores con sus múltiples actividades en su totalidad. En sedestación, bipedestación o durante la mar-

cha ha de soportar una gran carga.

La mayoría de movimientos de la columna vertebral se producen en las regiones cervical y lumbar.

A todos los niveles de la columna vertebral se realizan varios tipos de movimientos:

- Flexión: movimiento anterior. En la región lumbar el tórax se mueve hacia la pelvis.
- Extensión: movimiento posterior. En la región cervical la cabeza se separa del tórax mientras que en la región lumbar el tórax se separa de la pelvis.
- Inclinación lateral derecha e izquierda: la cabeza se mueve lateralmente hacia los hombros y el tórax se mueve lateralmente hacia la pelvis.
- Rotación derecha e izquierda: movimiento rotatorio de la columna vertebral en un plano horizontal. La barbilla rota desde su posición neutra hacia los hombros mientras que el tórax rota hacia un costado.
- Reducción: movimiento de retorno desde la flexión lateral a una posición neutra.

## ESTENOSIS COLUMNA LUMBAR

El canal lumbar es el espacio por donde transcurre la médula.

Los segmentos más móviles de la columna, y por tanto, los más frecuentemente sometidos a lesión son el lumbar y el cervical.

La **estenosis lumbar** consiste en el estrechamiento anormal del canal central y/o los recesos y los canales laterales de las vértebras lumbares.

El concepto de estenosis es relativa ya que es diferente para los distintos individuos. Un área segmentaria de canal puede ser normal para una persona y estenosante para otra aun con las mismas condiciones de estatura, raza o sexo. También existen estrechamientos fisiológicos del canal producidos por movimientos normales de la columna.

Tipos de estenosis

● **Estenosis congénita:** espina bífida, escoliosis, cifosis.

● **Estenosis adquirida:**

■ Aguda: por traumatismos, sobreesfuerzos, fracturas o herniación del núcleo pulposo del disco



■ Crónica: también llamada "del desarrollo". Las causas más frecuentes de la estenosis crónica suelen ser generalmente la combinación de problemas degenerativos e inflamatorios (microtraumatismos repetidos, envejecimiento).

El estrechamiento causa compresión y atrapamiento de las raíces L3, L4, L5 y S1. A veces se extiende a otras raíces lumbares o sacras y a la cola de caballo.

### CLÍNICA

La clínica de la estenosis del canal lumbar por la compresión provocada se caracteriza por dolor lumbar o lumbociático que progresa con la EXTENSIÓN de la columna lumbar y se alivia con la flexión.

Generalmente, el cuadro clínico doloroso se parece al de una hernia de disco, pero la instauración y evolución más lenta y progresiva, la edad del paciente y la afectación bilateral o de más de una raíz o nivel nos marca la diferencia entre ambas.

La extensión de la columna lumbar produce isquemia radicular y compresión neural que pueden provocar la llamada "claudicación neurógena" consistente en parestesias dolorosas en miembros inferiores, adormecimiento y falta de fuerza si el paciente no se sienta o flexiona la columna inclinándola hacia adelante.

Esta clínica se da cuando el paciente permanece mucho tiempo de pie, al caminar o con la extensión de la columna lumbar

### TRATAMIENTO

Si la estenosis espinal no provoca compresión nerviosa no debe hacerse nada.

#### Tratamiento no quirúrgico:

Las alternativas no quirúrgicas se centran en:

● Tratamiento farmacológico a base de AINES

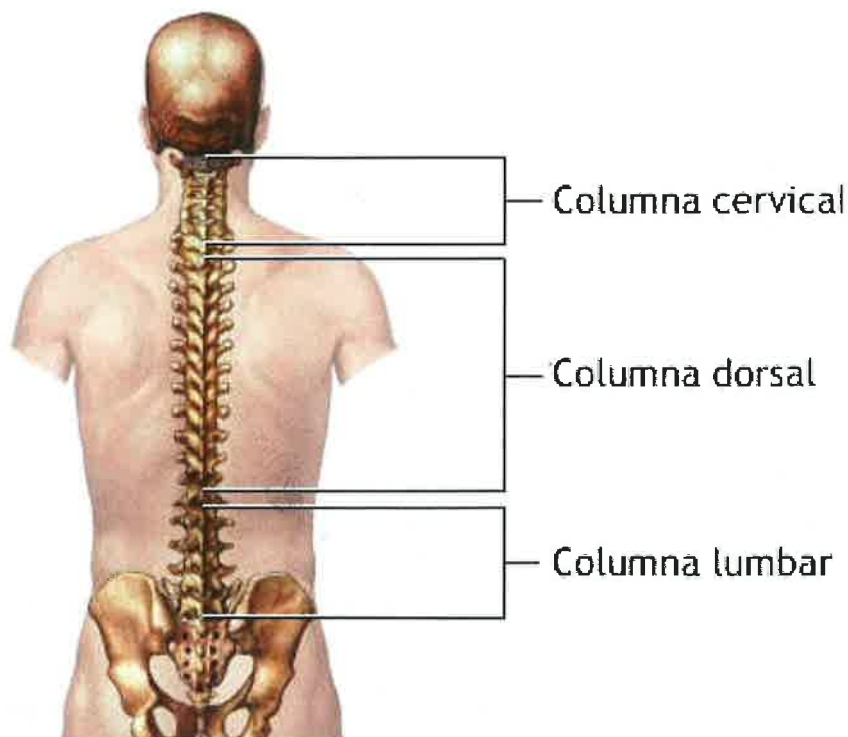
● Tratamiento con terapia física y rehabilitación, aunque puede no mejorar e incluso empeorar el déficit neurológico.

● A veces se puede usar un corsé externo como método transitorio y tratamiento del dolor con medios farmacológicos o mediante neuroestimulación.

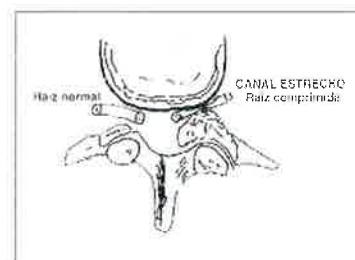
#### Tratamiento quirúrgico:

Está indicado plantearse la cirugía cuando el grado de compresión nerviosa empeora progresivamente.

La cirugía no debe plantearse si puede llevar-



se una vida aceptablemente normal salvo que se afecten los nervios que controlan los esfínteres. Por tanto será quirúrgico todo paciente con dolor incapacitante aún con poca actividad física y que presenta estenosis comprobada por imagen y, si es posible, también neurofisiológicamente.



### ANÁLISIS DEL PUESTO DE TRABAJO

La actividad laboral del paciente debe ser evaluada de acuerdo con las tareas que realiza para definir si participa en la génesis del dolor lumbar.

La relación causal deber ser cuidadosamente examinada mediante un análisis ergonómico del puesto de trabajo y éste debe realizarse tempranamente para evitar un tratamiento médico que no lograría la mejoría del paciente.

El análisis del puesto de trabajo comprende el reconocimiento de las tareas que el paciente realiza en sus actividades laborales, identificando en ellas las posturas que deben adoptarse, la característica del diseño de la estación de trabajo y las herramientas que se utilizan.

También se miden los esfuerzos que deben realizarse y se cuantifica el número de movimientos a ejecutar. Con esta información se pueden encontrar las situaciones potencialmente nocivas y elaborar las recomendaciones para su modificación

**NURIA ROMERO ROEL**

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. CEUTA

## Ordenación de artes fijos y menores en el Mediterráneo

El Ministerio de Agricultura ha aprobado un Real Decreto por el que se establecen medidas para la ordenación de la flota pesquera que opera con artes fijos y artes menores en el Mediterráneo en aguas exteriores. El objetivo es conseguir la máxima adaptación entre la capacidad extractiva y el estado de los recursos. Los artes afectados son los de enmalle o enredo, palangre de fondo, aparejos de anzuelo, artes de parada y artes de trampa.



Las embarcaciones de nueva construcción destinadas a ejercer la pesca con artes fijos y artes menores deberán tener como mínimo cinco metros de eslora total y un arqueo mínimo de 1,5GT. Eso no afecta a los barcos con una longitud menor, pero que ya en este momento ya se hallen desarrollando la actividad de la pesca. Los buques dedicados a la pesca con palangre de fondo deberán contar además con una eslora entre perpendiculares igual o superior

a los nueve metros. No podrán ejercer esta actividad las embarcaciones que tengan como único medio de propulsión el remo o la vela. La nueva disposición señala la imposibilidad de aumentar el esfuerzo pesquero de los barcos dedicadas a esta actividad. El periodo autorizado para ejercer la pesca con artes fijos y artes menores será para cada buque de cinco días pro semana y de 16 horas por día. En todo caso, los aparejos y artes de

pesca incluidos en esta nueva disposición deberán ser retirados de su calamento durante 41 horas continuadas por semana y transportados a puerto. Sin embargo no se contemplan estas exigencias para los barcos que utilicen los artes de parada, las embarcaciones que estén dedicadas a la pesca de túnidos a la cacea o con cañas y cebo y los barcos que ejerzan la actividad con nasas cuyo tonelaje sea superior a 150GT.

### Convenio Pesca - Universidad de Barcelona

La Secretaría General de Pesca Marítima y la Universidad de Barcelona han suscrito un convenio por el que este centro realizará diferentes estudios en relación con el sector marítimo pesquero. Entre otros informes se abordará la reforma de las políticas de pesca, la globalización de la economía y su efecto en el sector, las implicaciones de la pesca y la acuicultura, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o los aspectos medioambientales de la actividad pesquera. El convenio supone un coste para Agricultura de 120.000 euros.

### Pedro Maza, reelegido presidente de FAAPE

Pedro Maza ha sido reelegido presidente de la Federación Andaluza de Armadores de Pesca, FAAPE, durante la reunión celebrada por la junta directiva en Algeciras. El presidente señaló la preocupación del sector por el incremento permanente de los precios del gasóleo, lo que supone mermar aún más la rentabilidad de la actividad de la pesca y reclamó la entrada en vigor cuanto antes del nuevo acuerdo de pesca con Marruecos.

### FERIAS

● Del 9 al 11 de mayo tiene lugar en Bruselas la **European Seafood Exposition** que supone una cita para el mundo de la pesca y la industria derivada

● **Aquaculture International 2006.**

Del 17 al 19 de mayo en Glasgow en Escocia.

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

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.  
21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

**Dirección Provincial de Huelva**



Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



más de  
**25** años  
acercándote  
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español