

# Mar

Nº 451  
Julio-agosto 2006

Acuerdo Gobierno, patronal  
y sindicatos

**Pacto para  
reformar la  
Seguridad  
Social**

**Bruselas, Libro  
Verde del mar**

JUAN DE LA COSA

**El "Juan de la Cosa"  
tendrá su puerto  
base en Santander**

**Nuevo barco  
hospital del ISM**

Asistirá a la flota pesquera del  
bocarte, bonito y pez espada, pero  
también acudirá a otras zonas

Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

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

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



**Centro de Formación  
Marítima de Bamio**  
El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)  
Tel.: 986 51 02 55  
Fax: 986 50 61 11

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

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



**C**on una inversión inicial cercana a los 19 millones de euros, el Instituto Social de la Marina acaba de botar y poner a disposición del sector marítimo pesquero, un nuevo barco hospital, el "Juan de la Cosa". El nuevo barco se suma los trabajos en esta materia que desarrolla en la actualidad el "Esperanza del Mar" y viene a sustituir a otro barco hospital, el "Científico", que en los últimos años ha desempeñado su actividad contratado por el ISM.

La asistencia médica embarcada para las flotas constituye una demanda del sector de la pesca. Fruto de esa necesidad fue la puesta en marcha por el ISM del primer barco hospital, el viejo "Esperanza del Mar" en 1982, un carguero transformado y posteriormente en 2001 la botadura del nuevo "Esperanza del Mar" que opera fundamentalmente en los caladeros del África occidental. Con el "Juan de la Cosa" se cubrirán las necesidades de las flotas que operan en las costeras de anchoa, bonito y pez espada fundamentalmente entre los meses de abril y octubre, pero con posibilidad de prestar sus servicios el

resto del año para otras flotas en diferentes partes del mundo donde sea necesaria su presencia.

Sobre el papel, el barco hospital tiene como misión la prestación de asistencia médica embarcada a las flotas donde opere. En consecuencia, su primera misión sería la de evitar la pérdida de vidas con una

presencia sobre el terreno. Sin embargo, el valor de la actuación del barco en alta mar va mucho más allá de la asistencia médica al suponer un importante soporte para la actividad económica de esas flotas que con esta asistencia sobre el terreno, evitan la pérdida de días de pesca, consecuencia de accidentes o enfermedades de sus tripulaciones.

Sin salir de la actividad de la pesca, la actualidad en las últimas semanas ha girado sobre dos cuestiones bien diferentes. Por un lado, la propuesta comunitaria para elaborar un Libro Verde del mar donde se abordasen con-

juntamente todas sus problemáticas, desde la pesca hasta los vertidos o la contaminación y el transporte, para lograr un tratamiento integral de las aguas. Un

dato positivo, al menos en el planteamiento. En la otra parte se hallan los intereses de las flotas con dificultades en aumento para seguir suscribiendo

acuerdos de pesca con los países africanos. Hubo acuerdo con Madagascar y, a última hora, se suscribió igualmente un nuevo acuerdo con una duración de seis años con Mauritania que ofrece posibilidades de pesca para casi 200 barcos de los que un centenar son españoles. Se trata de un acuerdo muy importante para las flotas congeladoras con dificultades en otras latitudes, aunque el mismo supone un recorte en las posibilidades de pesca para los cefalópodos, algo casi generalizado en todas las aguas. En la parte opuesta, la flota se tuvo que retirar de un país importante como Senegal. Finalmente cabe señalar que al fin se produjo la firma oficial y su ratificación por Bruselas y Rabat del acuerdo de pesca con Marruecos para su inmediata entrada en vigor. Y en los mares del norte, Noruega sigue con su ofensiva contra los barcos españoles en unos mares donde por encima de la pesca, parece existen intereses de empresas en busca de yacimientos petrolíferos.

En casa, la noticia ha sido el nuevo pacto gobierno, patronal y sindicatos para la reforma de la Seguridad Social. ■

## El ISM en alta mar



## LOS ABORDAJES EN EL MAR

Autor: **Carlos F. Salinas**. Edita: **Logis Book**

**S**e trata de una obra con la que el autor trata de dar un respuesta a la mayor parte d los interrogantes que se pueden producir en la prevención de este tipo de accidentes en la navegación en la que se incluye además el reglamento actualizado de las normas internacionales para la prevención de abordajes. El libro se ha enriquecido con 141 ilustraciones de Gonzalo Pérez así como con las ideas y experiencias de cientos de marinos en relación con este problema.

Tradicionalmente, los abordajes han sido una de las causas más importantes que han provocado la muerte de muchas personas en el mar así como de catástrofes ecológicas de grandes dimensiones. Entre los casos más importantes cabría señalar la colisión a la altura de Tobago en 1979 entre los petroleros Atlantic Express y el Aegean Captain que supuso el vertido de más de 300.000 toneladas de hidrocarburos al mar o la tragedia de 1978 cuando el petrolero Víctor colisión con el ferry Doña Paz causando la muerte de más de 4.000 personas.

El autor de la obra señala que desde el momento en que un marino se hace cargo de una guardia de navegación tiene la obligación de interpretar el contenido del reglamento internacional vigente para dar respuesta a cuantas situaciones se le puedan presentar. Sin embargo, existen una serie de puntos que tienen una difícil comprensión y que en ocasiones presentan situaciones confusas.

El libro de Carlos F. Salinas viene a dar una respuesta a esa serie de cuestiones de acuerdo con la reglamentación en vi-

gor, así como de las nuevas tecnologías aplicadas al sector. La obra recoge igualmente una serie de fichas y de casos prácticos con la mirada puesta sobre todo en que nunca se produzcan abordajes. Desde esta perspectiva se trata de una obra con fines preventivos. No es suficiente conocer la reglamentación sobre los abordajes, sino que lo importante es saber interpretarla. Se trata de un trabajo fundamentalmente pastas profesionales, pero también para quienes tengan interés por estas cuestiones marinas. ■



# En este número

Nº 451 - Julio-agosto 2006

**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  
Pontón, 2 - Tel. 965 12 65 23.  
**Amería:** 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/ Albarada, 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. Solifeza, 8.  
Santander - Tel. 942 21 46 00.  
**Castellón:** Casa del Mar. C/ Pez, 1. Catagena  
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.  
**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y  
Segarra, s/n. Grao de Castellón -  
Tel. 964 28 36 72.  
**Seula:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 -  
Tel. 956 50 02 40.  
**Gilón (Asturias):** Casa del Mar. Príncipe  
de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.  
**Gulpúzcoa:** Casa del Mar. C/ Marinos, 1.  
Pasaja (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. 928 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.  
**Tarazona:** Casa del Mar. C/ Francisco Bastos,  
19 - Tel. 977 24 03 87.  
**Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 -  
Tel. 96 331 99 00.  
**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 -  
Tel. 986 21 61 00.  
**Vilagarcía de Arousa:** Casa del Mar. Avda. de  
la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra) - Tel. 986 50 17 81.  
**Vizcaya:** Oficina Administrativa.  
C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) -  
Tel. 94 412 61 00.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones  
locales.

**Redacción y Administración:**  
Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.  
Teléfonos 91 310 04 07  
y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.  
**Imprime:** GRAFOFFSET, S.L.  
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.  
Los 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.



**26 LIBRO VERDE  
DEL MAR.** Bruselas  
presentó su  
propuesta de Libro  
Verde para abordar  
toda la problemática  
del mar.

6

**NUEVO BARCO HOSPITAL DEL  
ISM.** El ISM construyó y puso  
a disposición del sector el nuevo  
barco hospital "Juan de la Cosa".

22

**REFORMA DE LA SEGURIDAD  
SOCIAL.** Gobierno, patronal y  
sindicatos suscribieron un nuevo  
pacto, en este caso, para reformar  
la Seguridad Social.

- 6 El "Juan de la Cosa", nuevo buque hospital del ISM
- 14 El marino Juan de la Cosa
- 22 Acuerdo para reformar la Seguridad Social
- 28 Libro Verde de la UE para el mar
- 35 El acuerdo con Marruecos para otoño
- 36 La Ley de Puertos en septiembre
- 38 El Cluster pide paso en la UE
- 44 La difícil supervivencia de las ballenas
- 50 Bruselas busca nuevas vías para la acuicultura
- 54 El FROM sale de campaña
- 58 Evolución del paro y las afiliaciones
- 62 Ayudas para emigrantes e inmigrantes
- 63 Planes de integración ciudadana
- 64 Cese rechaza la propuesta económica para la pesca
- 68 Acuerdo pesquero con Mauritania
- 69 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Un hospital, con tecnología punta, al  
servicio de los pescadores



# “Juan de la Cosa”, EL NUEVO BUQUE SANITARIO

*El Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, acompañado por el director general del Instituto Social de la Marina (ISM), Eduardo González, presidió el acto de presentación y puesta en servicio del buque sanitario y de apoyo logístico “Juan de la Cosa”, del Instituto Social de la Marina, que tuvo lugar en Santander, puerto base del nuevo buque. Al acto asistieron el presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla; el delegado del Gobierno, Agustín Ibáñez, y la Consejera de Sanidad y Servicios Sociales, Charo Quintana, entre otras personalidades.*



Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social durante la rueda de prensa. A su izquierda, Charo Quintana, Consejera de Sanidad y Asuntos Sociales. A su derecha, Eduardo González, director general de ISM y Miguel Ángel García, capitán del buque.



El presidente de Cantabria Miguel Ángel Revilla saluda al director general del ISM, en presencia de Octavio Granado y Agustín Ibáñez, delegado del Gobierno en Cantabria.

El "Juan de la Cosa" estaba atracado en el muelle Albareda en Santander, desde donde partió y una vez frente a la Isla de Mouro, su tripulación realizó un simulacro de operación de salvamento en la que también intervinieron efectivos de Salvamento Marítimo y de Sasemar.

Tras el simulacro de salvamento, Octavio Granado afirmó que "así, de esa manera, va a actuar el barco, tras su puesta en servicio, en el que prestará apoyo logístico y sanitario a la pescadores y marineros mercantes cuyos buques faenan en la Cornisa Cantábrica. A continuación, y en una rueda de prensa celebrada a bordo del "Juan de la Cosa", el secretario de Estado de Seguridad Social, señaló que "la



Los dos capitanes del "Juan de la Cosa", Andoni Alberdi y Miguel Ángel García.



**“La Seguridad Social española es la única de Europa y una de las pocas del mundo que cuenta con dos hospitales en el mar”.  
(Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social)**



Seguridad Social española es la única de Europa, y unas de las pocas del mundo, que cuenta con dos hospitales en el mar”, en referencia al otro buque sanitario “Esperanza del Mar”, que atiende el banco canario-sahariano y también perteneciente al Instituto Social de la Marina. Octavio Granado agradeció también la colaboración que llevaron a cabo durante el simulacro, la Autoridad Portuaria, la Comunidad Autónoma de Cantabria, Salvamento Marítimo y Sasemar. Por último destacó el hecho de que el “Juan de la Cosa” se halle conectado a centros sanitarios de referencia, como el centro de referencia nacional Valdecilla, entre otros, “lo que es una garantía”.

Por su parte la Consejera de Sanidad y Servicios Sociales de la comunidad autónoma cántabra, Charo Quintana, tras recorrer la zona hospitalaria, manifestó que se sentía impresionada por el magnífico centro hospitalario, sus instalaciones y su equipamiento. “Es un ejemplo magnífico -subrayó- de lo que la telemedicina puede ofrecer”. Además aseguró que “inmediatamente se revisarán todos los extremos que sean necesarios del convenio suscrito entre el ISM y el Hospital Universitario Marqués de Valdecilla, porque “todo esfuerzo por nuestra parte será poco para colaborar en este trabajo dentro del buque”.

José María González Vallecilla, responsable médico del “Juan de la Cosa”, resaltó que las instalaciones sanitarias cuentan con el mejor equipamiento. “Ocurra lo que ocurra, nosotros somos el único referente sanitario en este momento”. “El buque -indicó- está diseñado para prestar asistencia en cualquier caso, pues en muchas ocasiones nos encontraremos fuera del radio en el que podemos recibir ayuda”. Las actuaciones sanitarias anuales en la zona las situó entre 200 y 300 de las que más de un diez por ciento suponen un “riesgo vital” para el afectado. El médico del “Juan de la Cosa”, también dijo que en los últimos quince años, el otro buque sanitario “Esperanza del Mar” y el



**Cualquier embarcación se puede poner en contacto con el “Juan de la Cosa”, por radiofonía, en la frecuencia internacional de socorro (MF 2182) y por VHF canal 16 (CH 16)**

“Científico”, alquilado por el ISM, no se han producido accidentes entre la tripulación y, que las consultas más frecuentes se producen como consecuencia de traumatismos, trastornos digestivos, problemas dermatológicos, infartos y peritonitis. También explicó que en algunas ocasiones el equipo médico no necesita trasladarse a los barcos ya que reciben consultas por teléfono en los casos más leves. “También contamos con un equipo para videoconferencias y con un quirófano preparado para que los médicos del buque puedan ser asistidos por especialistas en las intervenciones quirúrgicas”.

**COMIENZA EL SIMULACRO**

A las doce de la mañana del pasado 20 de julio, el “Juan de la Cosa” bajo el mando de los capitanes Miguel Ángel García y Andoni Alberdi, partía del muelle santanderino Albareda, rumbo a la Isla de Mauro, donde la tripulación, con el apoyo logístico de una embarcación de Salvamento Marítimo y el helicóptero Helimer Cantábrico, realizó un simulacro de operación de salvamento.

Desde la barca de Salvamento Marítimo, que actuó como un barco pesquero, comunicaron al buque sanitario que llevaban a bordo a dos trabajadores víctimas de un accidente en un pesquero. Uno de los marineros presentaba un traumatismo craneal y, el otro, varias fracturas de fémur. El primero de ellos, tras recibir los primeros auxilios en el “Juan de la Cosa”, donde el equipo médico consiguió estabilizar sus constantes vitales, fue evacuado por el helicóptero, con una precisión milimétrica, para ser trasladado a un centro sanitario en tierra. Inmediatamente después, un médico embarcó en una lancha de trabajo del buque sanitario y se dirigió al pesquero para reconocer in situ al otro marinero. Una vez comprobada la gravedad de la fractura fue trasladado al buque hospital donde le hicieron varias radiografías, y después de ser intervenido en el





## Junto al “Esperanza del Mar”, el Instituto Social de la Marina cuenta en la actualidad con dos buques sanitarios al servicio de los pescadores

quirófano de la sala de cirugía, fue trasladado a la UCI.

Fueron dos simulacros de accidentes realizados con gran precisión, tal y como actuarían en un accidente semejante en mar abierto.

### ÁREA DE COBERTURA

El “Juan de la Cosa” dará cobertura a los pesqueros que llevan a cabo la campaña del bonito entre los meses de julio a septiembre. La flota está compuesta por 600 barcos con 5.500 tripulantes.

De enero a marzo y de octubre a diciembre acompañará a los “espaderos” flota compuesta por 110 barcos con 1.500 trabajadores y durante los meses de abril y mayo prestará su apoyo a la flota dedicada a la captura del bo-carte, compuesta por 250 embarcaciones con 3.200 pescadores.

Su área de influencia se sitúa entre las Islas Azores y Madeira hasta el Gran Sol y toda la Cornisa Cantábrica. Por su parte el otro buque sanitario del ISM, el “Esperanza del Mar”, atenderá a los pesqueros que faenan en la zona Atlántica en torno a las Islas Canarias. De esta manera, estarán cubiertas las áreas en las que habitualmente faenan los buques pesqueros.

Un mes antes de la puesta en servicio del nuevo buque sanitario, el director general del ISM, Eduardo González, y la Autoridad Portuaria, representada por Javier del Olmo, firmaron un convenio de colaboración para que el muelle Maliaño sea el lugar habitual de atraque del “Juan de la Cosa”. El convenio tiene una vigencia de cinco años, y tiene en cuenta diversos aspectos, desde los accesos de la tripulación, hasta el mantenimiento y cuidado del barco, que correrá a cargo de la Dirección Provincial del ISM de Cantabria. En la firma del convenio también estuvo presente el Delegado del Gobierno Agustín Ibáñez, que tras la firma dijo que “la flota del Cantábrico va a tener a su disposición un buque hospital más grande, con más dotación y mejores medios”.





## **TECNOLOGÍA DE ÚLTIMA GENERACIÓN**

El nuevo buque hospital y de apoyo logístico "Juan de la Cosa" ha sido construido en el astillero Izar en Gijón. El tiempo de ejecución ha sido de 21 meses, y la inversión ha supuesto para el ISM cerca de 19 millones de euros, con equipamiento incluido.

Está dotado de aparatos de comunicación electrónicos de última generación. La informática juega un papel fundamental en la atención médico-sanitaria, al contar con un sistema de telemedicina y videoconferencia. Por ejemplo, una radiografía, en soporte digital, podrá ser enviada vía satélite a un hospital de referencia. Lo mismo ocurrirá durante una intervención quirúrgica que podrá realizarse a través de videoconferencia.

## **CARACTERÍSTICAS Y EQUIPAMIENTO**

El "Juan de la Cosa" tiene 75 metros de eslora y 14 de manga, con un registro bruto de 2.623 toneladas. La velocidad punta es de 16 nudos.

Su autonomía es de 9.600 millas, lo que se traduce entre 20 y 30 días de navegación. Cuenta con una bomba contraincendios exteriores, pescantes para cuatro lanchas de trabajo y bote salvavidas, con una capacidad para 16 personas.

La habilitación y el hospital cuenta con 10 oficiales en cubierta, 28 personas en cubierta

superior (16 tripulantes y 12 reservas, 10 personas en la cubierta del hospital (un ATS, un mozo sanitario y 8 enfermos. En total 48 personas, distribuidas en 30 camarotes individuales para oficiales, tripulantes y dos enfermos. También tiene habilitados 3 camarotes dobles en el hospital y 4 triples de reserva para ampliar el hospital si es necesario.

También el barco cuenta con una zona de náufragos, áreas comunes y áreas de servicios. Todos los camarotes del hospital cuentan con conexiones informáticas, de televisión y todos los elementos necesarios para lograr un ambiente recuperador durante los procesos de enfermedad accidentes sufridos a bordo de las embarcaciones.

Por otra parte, la seguridad está presente en todo momento, tanto en la amplitud de camarotes y sistemas de compartimentos en los mismos, como en lo que respecta a los dispositivos de puesta a flote y recuperación de lanchas salvavidas. Precisamente esta es una operación clave tanto en la salida urgente de médicos para atender a los enfermos y accidentados a bordo de sus propios buques, como para subir a éstos al buque hospital.

## **ÁREA SANITARIA**

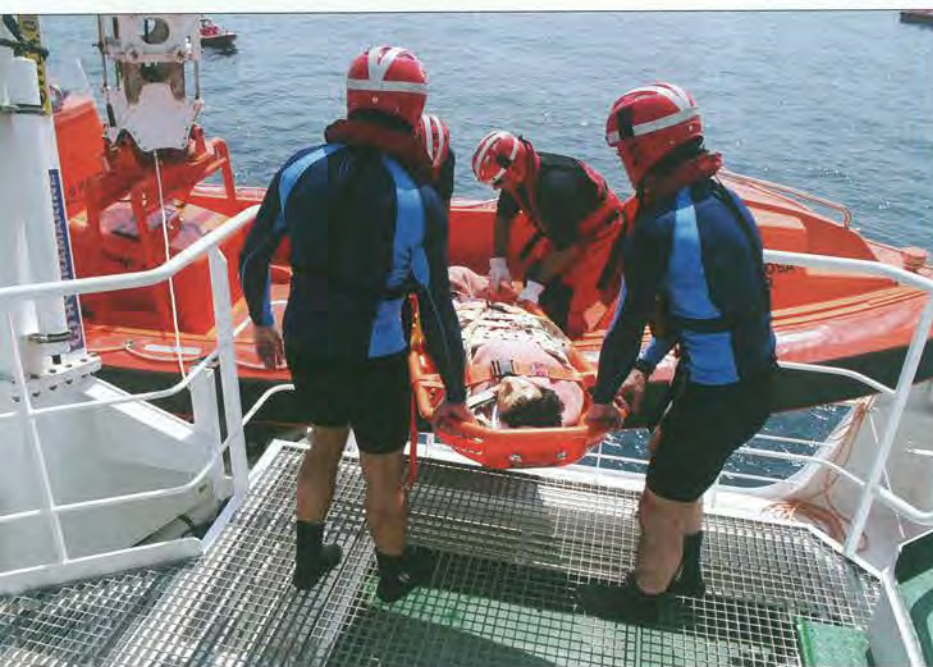
El área sanitaria cuenta con 10 camarotes para enfermos. Además el barco está preparado para albergar 12 pacientes más.

***El "Juan de la Cosa" está dotado con modernos medios de atención médico-sanitaria y con sistemas informáticos de última generación, como son la telemedicina y videoconferencia***



**La construcción del segundo barco sanitario del ISM se realizó en el astillero Izar en Gijón, con una inversión de 19 millones de euros, por parte del ISM**

**El "Juan de la Cosa" dará cobertura a 960 barcos con 9.700 trabajadores, que faenan en la Cornisa Cantábrica**



- En concreto la zona hospitalaria está dotada, entre otros elementos, de quirófano, laboratorio y salas de cura, cuidados intensivos, exploraciones radiográficas y sala de aislamiento para el tratamiento de quemados, infecciosos y psiquiátricos.

- El equipo de radiología está dotado de mesa y tubo de disparo para chasis de revelado en seco, completado con una consola de visualización digital, con mecanismo sincronizado de disparo, software integrado de tratamiento de imágenes y transmisión y almacenamiento de datos.

- El laboratorio contiene un microscopio binocular con óptica completa, equipo autoanalizador bioquímica, analizador hematológico y coagulómetro, entre otros. De esta manera dispone del material médico más avanzado que pueda encontrarse en cualquier hospital de tierra.

- La sala de cirugía está dotada con una mesa de quirófano, dos sistemas de soporte para las camas de cuidados intensivos, lupas y bisturí eléctrico.

- En la sala de curas hay instaladas una unidad de monitorización de constantes clínicas para enfermos críticos, camillas, lámpara de exploración y otra portátil.

- En la Unidad de Cuidados Intensivos (UCI), está instalada una unidad de monitorización de constantes clínicas en críticos, electrocardiógrafo de 6 canales, neuroestimulador, entre otros.

- La sala de esterilización tiene una sellado-



ra térmica para envases estériles, esterilizador de calor seco y autoclave por presión a vapor.

● Además el buque hospital cuenta con distinto equipamiento médico entre los que cabe destacar una grúa para movilización de pacientes, silla de ruedas, espirómetro con constantes clásicas, botellas de oxígeno, electrocardiógrafo portátil, camillas de rescate y material quirúrgico general.

## JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS

Después del acto de presentación y puesta en servicio del buque "Juan de la Cosa", celebrado el pasado jueves 20 de julio, se celebraron dos jornadas de puertas abiertas, para que los ciudadanos pudieran visitar el barco. En la segunda jornada, los presidentes de las Cofradías de pescadores, los patronos de las embarcaciones y los miembros de las tripulaciones tuvieron la oportunidad de conocer de primera mano los medios de que dispone para prestar ayuda y atención sanitaria en alta mar a los pescadores que trabajan en las embarcaciones.

El Delegado del Gobierno, en Cantabria, Agustín Ibáñez, hizo un llamamiento a todos los profesionales del mar para que se acercaran al puerto de Santander para visitar el barco y conocer de primera mano los medios de que dispone para prestar ayuda y atención sanitaria en alta mar a los pescadores que trabajan en las embarcaciones. ■

J. M. B.

Fotos: JESÚS NAVARRO



## Características

- **Eslora total (m): 75**
- **Eslora entre perpendiculares (m): 62**
- **Manga de trazado (m): 14**
- **Puntal a cubierta plataforma (m): 5**
- **Puntal a cubierta superior (m): 7**
- **Calado medio de trazado (m): 4**
- **Peso en rosca (t): 1.650**
- **Toneladas de Registro Bruto (GT): 2.623**
- **Dos motores propulsores, marca Mak, tipo 9M20 de 1.710 Kw c/u a 1.000 r.p.m.**
- **Dos hélices propulsoras de paso variable, marca LIPS (Wärtsila), de 2,4 m de diámetro a 266 r.p.m.**
- **Velocidad punta/nudos, con beaufort 4, al 90% MCR: 16**
- **Autonomía con gasoil propio (millas): 6.000**
- **Autonomía con gasoil total (millas): 9.600**
- **Consumo específico de los motores principales (g/Kwh.): 189**
- **Consumo diario a velocidad de crucero de 14 nudos, con margen de mar**
- **Generadores principales marca MAN, tipo D2840 LE 301, con alternador marca Leroy Somer, tipo LSAM 49,1 S4 (Kw): 3x400**
- **Generador de emergencia, MAN, D2842 LE 201; Leroy Somer. LSAM 49,1 M75 (Kw): 500**
- **Hélice propulsora de emergencia y maniobra de proa, marca HRP, de 1 m de diámetro (Kw): 350**
- **Gasoil propio (m): 150**
- **Gasoil suministro a otros buques (m3): 94**
- **Agua dulce propia (m3): 106**
- **Agua dulce suministro a otros buques (m3): 100**
- **Tanques de aceite (m3): 25**
- **Capacidad de bodega (m3): 273**
- **Grúa de proa, marca Hidramarine, de 5 t a 14 m**
- **Grúa de proa, marca Hidramarine, de 2,5 t a 14 m**
- **Gancho de remolque con control remoto (t): 15**
- **Bomba contra incendios exteriores, marca Itur, accionamiento eléctrico, de 400 t/h a 12 bar.**
- **Pescantes para lanchas de trabajo y bote de rescate, marca Hydramarine: 1x67 t + 1x4 t + 2x2,5 t**
- **Lanchas de trabajo y bote de rescate:**  
1 FRDC de 10 m + 1 Alusafe de 7,7 m + 2 Springer de 6,6 m
- **Balsas salvavidas para 16 personas c/u**
- **Habitación y hospital:**
- **10 oficiales en cubierta oficiales**
- **28 personas en cubierta superior (16 tripulantes y 12 reservas)**
- **10 personas en cubierta hospital (1 ATS + 1 mozo sanitario + 8 enfermos)**
- **48 personas en total, distribuidas en 30 camarotes individuales para oficiales, tripulantes y dos enfermos; 3 camarotes dobles en el hospital y 4 camarotes triples de reserva, para ampliación del hospital o uso diverso.**





Retrato hipotético de Juan de la Cosa, realizado en el Museo Naval de Madrid durante el siglo XIX.



# Juan de la Cosa

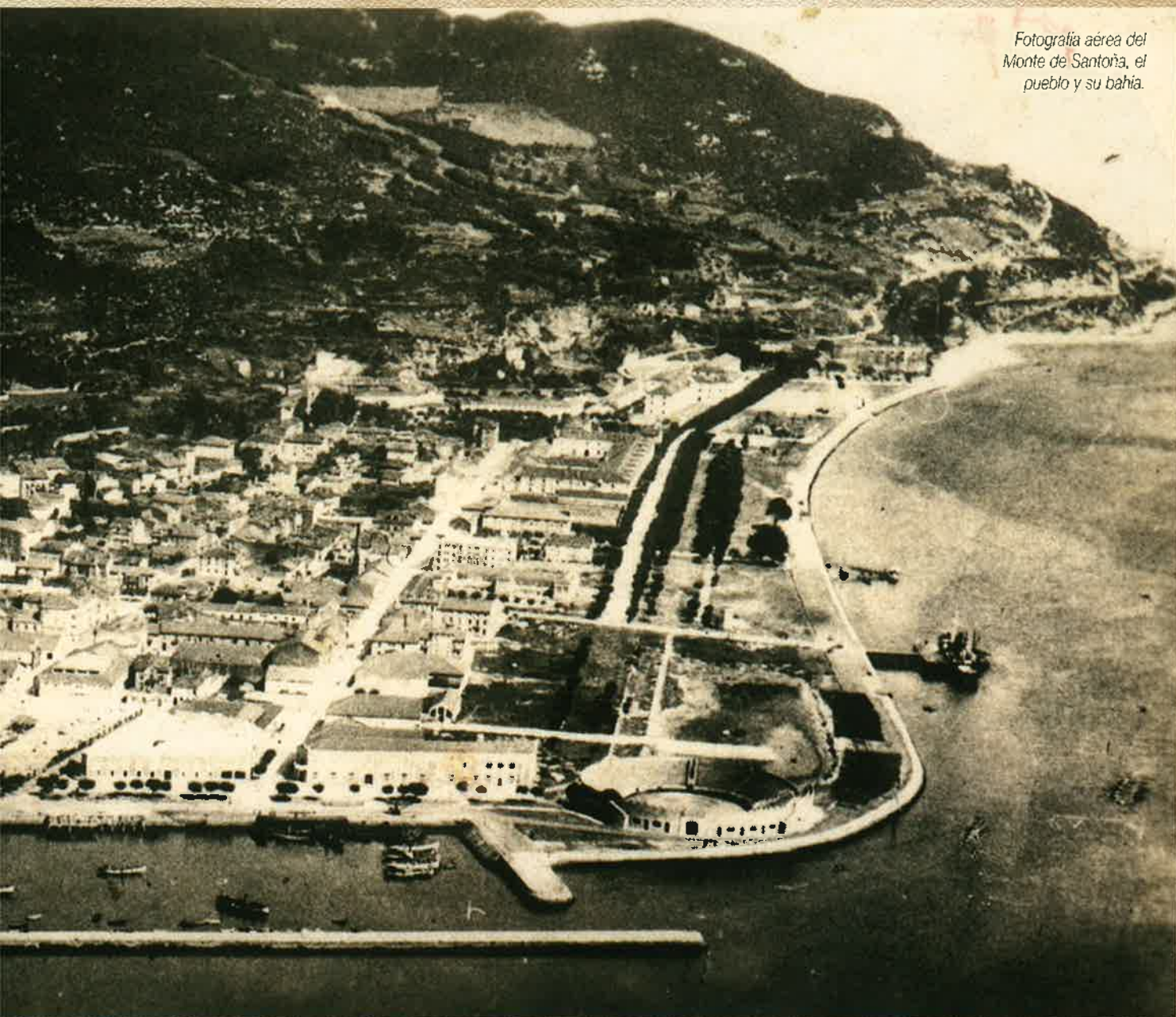
## en el descubrimiento del Nuevo Mundo

*Puede afirmarse del cántabro Juan de la Cosa que fue uno de los pocos hombres de mar que estuvieron presentes en gran parte de las pioneras expediciones que desbordaron los límites del Viejo Mundo, introduciendo en la conciencia de los europeos renacentistas los horizontes del océano y de América. Pero, además, en él concurre la circunstancia de haber sido el primero que dibujara en un mapa los perfiles de las tierras recién descubiertas y de las inmensas masas de agua que hasta entonces separaban, y hoy unen, a la vieja Eurasia con los Nuevos Mundos.*

**“T**oparon con el cuerpo de Juan de la Cosa, que estaba realtado a un árbol, como un erizo asaeteado; y porque de la hierba ponzoñosa debía estar hinchado y disforme, y con algunas espantosas fealdades, cayó tanto miedo en los españoles, que no hubo hombre que aquella noche allí osase quedar”. Así describe fray Bartolomé de las Casas el estado en que los soldados de Hojeda hallaron el cuerpo acribillado de flechas envenenadas por los indígenas colombianos de Turbaco, en la actual Colombia. Tal ocurrió el 28 de febrero de 1510.

El valeroso, inteligente y discreto marino, cosmógrafo y cartógrafo, según todas las evidencias documentales disponibles había nacido en Santoña hacia 1460. Probablemente, en los dieciocho años que mediaron entre el des-

Fotografía aérea del Monte de Santaña, el pueblo y su bahía.



cubrimiento de América y su terrible muerte, había sido el mareante hispano que más viajes de exploración y descubrimiento hizo a las Indias desde puestos de responsabilidad.

Pero, ¿qué se sabe de este hombre, cuya fama fue eclipsada en los libros de historia por la de colones, pinzones, vespucios y otros?

### LOS RASTROS DE UN CASI DESCONOCIDO

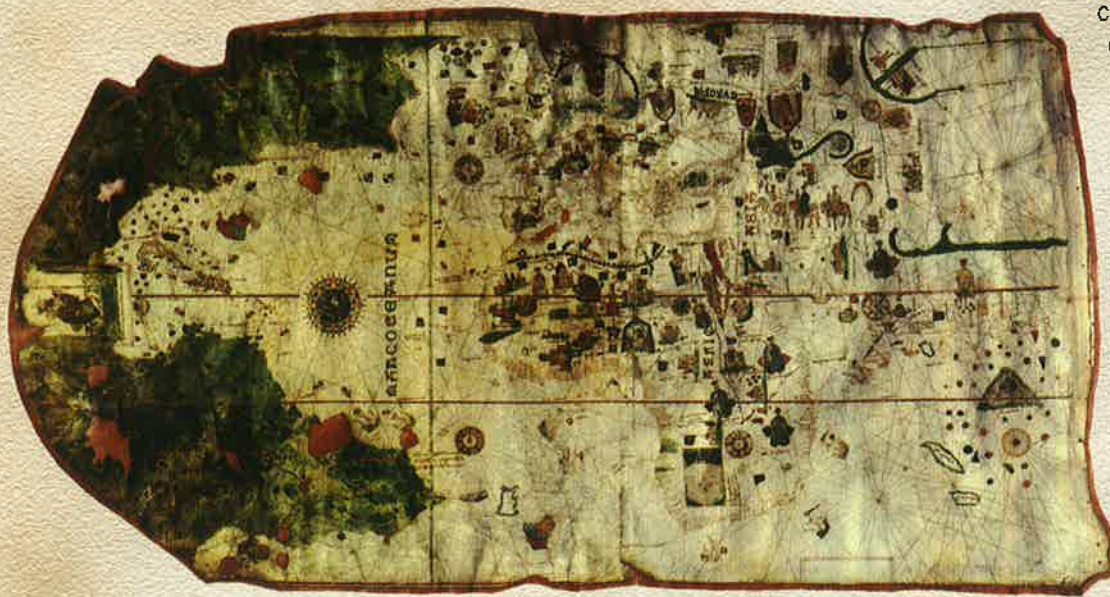
Ciertamente, no es mucho lo que sobre este personaje se conoce, y aún esto ha sido oscurecido y despintado por varias razones y circunstancias. Destacan entre ellas, la pretensión de apropiación regionalista de su figura por parte de eruditos locales del Norte y del Sur, empeñados en hacerlo hijo de su tierra; otro factor que ha trabajado en tal sentido fue el equivoco sembrado por Alicia B. Gould sobre la existencia de dos "juanes" de la Cosa,

no por inconsistente y falto de fundamento menos dañino al respecto. De hecho, probablemente su persona hubiera pasado desapercibida de no haber localizado y descrito Alexander Humboldt, en 1832, el famoso primer mapamundi de la historia en que aparece el continente americano, firmado en el Puerto de Santa María el año de 1500.

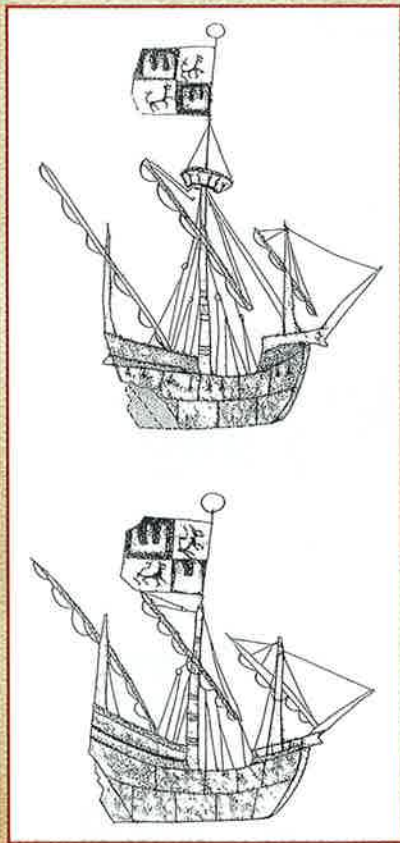
Hasta ahora la primera referencia conocida sobre Juan de la Cosa, es la que le identifica como dueño y maestre de la nao capitana en la escuadra descubridora, la *Santa María*. Sólo se encuentra una alusión a nuestro hombre en el diario colombino del primer viaje, y ésta, sin citarle por su nombre, para implicarle en grave acusación: nada menos que le imputa la responsabilidad de la pérdida del buque insignia en la noche de Navidad de aquel año descubridor. Acusación frontalmente contradictoria



Cabeza de maestre de nao o armador montañés. Ménsula de la desaparecida capilla de Santiago en la Catedral de Santander.



Carta mapamundi de Juan de la Cosa, primera de la historia humana en que se representa el Nuevo Mundo.



Calco de una de las carabelas portuguesas que aparecen en la carta de Juan de la Cosa. (J.L.C.S.)

Nao cantábrica de 1478. Se trata de la imagen más cercana conocida a la nao Santa María, del maestre Juan de la Cosa. Inicial miniada de una sentencia arbitral de San Vicente de la Barquera.

con los hechos siguientes: el Almirante no solo no le dejó en la isla Española, como al resto de los tripulantes del buque naufragado, sino que regresó con él a bordo de la misma carabela que había de devolverle a la Península; menos aún se compagina dicha inculpación con la presencia del montañés en el segundo viaje colombino, desempeñando el significativo cargo de cartógrafo de la expedición, es decir, el de mayor confianza científica y marinera del

capitán general; y, en fin, tampoco sería coherente en modo alguno, el haber incurrido en tan gravísima falta, con que quedara sin castigo ni investigación posterior, ni que, para colmo, con que la Reina Católica concediera al montañés una sustanciosa compensación económica "porque en nuestro servicio e nuestro mandado fuistes por maestre de una nao vuestra a los mares del Océano, donde en aquel viaje fueron descubiertas las tierras e islas de la parte de las Indias, e vos perdistes la dicha nao", según cédula firmada el 28 de febrero de 1494.

Todavía hemos localizado otra referencia documental que pone de manifiesto la animadversión que dedicaba a nuestro hombre Cristóbal Colón. En los famosos Pleitos Colombinos declara un testigo lo siguiente: "queste testigo vio e oyó al dicho Almirante cómo se quejaba de Juan de la Cosa, diciendo que porque le avía traído consigo a estas partes la primera vez, e por hombre ábile, é le avía enseñado el arte del mar, e que andaba diciendo que sabía más que!".





## CLAVES PARA COMPRENDER LA FIGURA DE JUAN DE LA COSA

Los trabajos del profesor Demetrio Ramos en el Archivo Nacional de la Torre do Tombo, en Lisboa, nos proporcionan evidencias de que Juan de la Cosa estaba en aquella ciudad, desempeñando un servicio de inteligencia para la Corona de Castilla, cuando Bartolomé Días regresó tras haber rebasado por primera vez el cabo de Buena Esperanza, allá por el año de 1488; puerto del que pudo escapar a bordo de una carabela cuando los oficiales del rey luso estaban a punto de prenderle por espía. Este dato, hasta hace bien poco desconocido, arroja nueva luz sobre la trascendencia de nuestro personaje, consecuencia de su temprana y estrecha relación con los Reyes Católicos, como hombre que gozaba de su más alta confianza para los asuntos del Océano.

Parece claro que el hecho reseñado ayuda a comprender, no solo su presencia en los dos primeros viajes de descubrimiento y colonización, a pesar de la poca simpatía que al parecer le profesaba el Almirante, sino que también otorga coherencia y explica los demás acontecimientos conocidos de la posterior biografía de nuestro hombre. Así, cuando los Reyes se decidieron a romper el monopolio colombino sobre las Indias, y comenzaron a otorgar nuevas capitulaciones de *descubrimiento* y *rescate*, Juan de la Cosa figuró en la primera de todas ellas, la concedida a Hojeda en 1499, a quien acompañó en calidad de segundo en la expedición, con el cargo y título de piloto mayor. De la Cosa sufrió entonces una herida de flecha, lo que no le impidió levantar buenos mapas de todo lo que descubrieron, pues, según un testigo, "truxeron figuras por la altura e por punto llano".

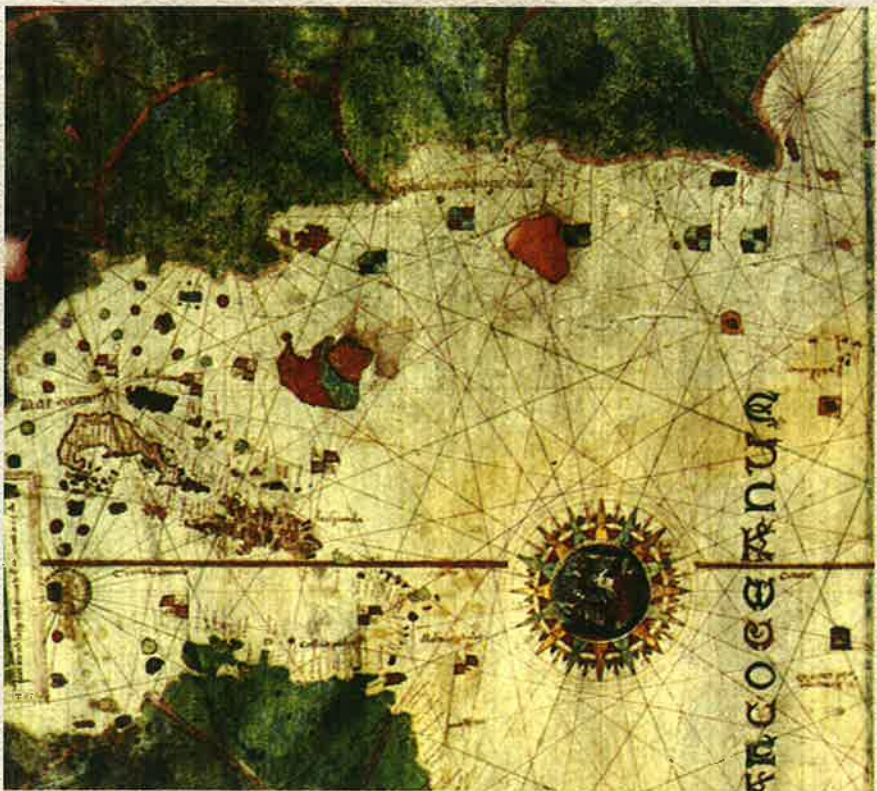
En aquel viaje también fue Américo Vespucio, cuyo nombre, gracias a la notoriedad alcanzada por la publicación de las cartas que escribió dando cuenta de las peripecias de la expedición, fue elegido arbitrariamente por el cosmógrafo Waldseemüller para denominar con su nombre de pila al continente "americano", en la renovada edición que hiciera de la Geografía de Ptolomeo el año 1513. En ella apareció por primera vez en un mapa tal nombre sobre lo que desde entonces ha venido en llamarse América.

### LA CARTA MAPAMUNDI

Fue precisamente a la vuelta de aquella exploración, en que descubrieron la costa comprendida entre las bocas del Orinoco y el cabo de la Vela, cuando el montañés concluyó en el Puerto de Santa María su extraordinaria carta mapamundi, donde recoge y representa todo

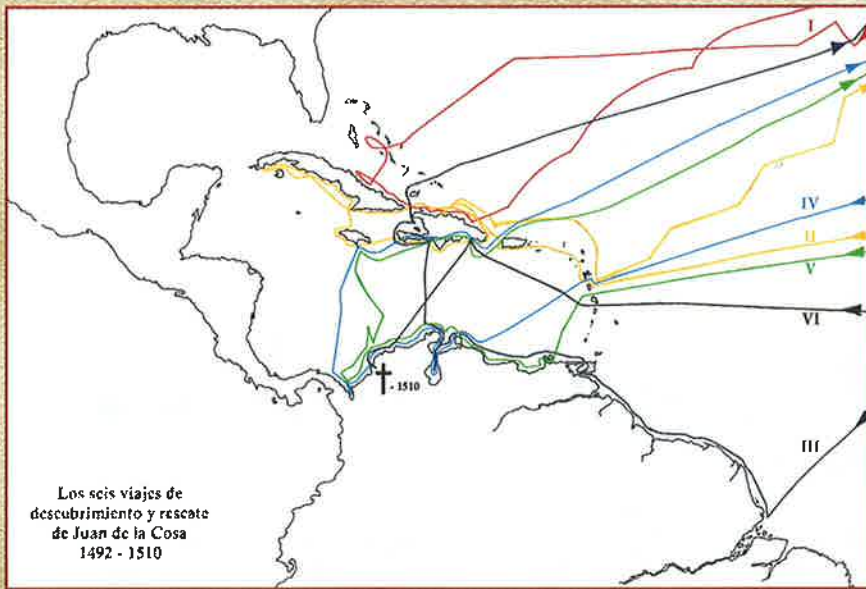


Sector Este de la costa del continente sudamericano explorado por Juan de la Cosa, junto a Hojeda y Vespucio, en que el primero dibujó dos de las naves castellanas con que se llevó a cabo la expedición.



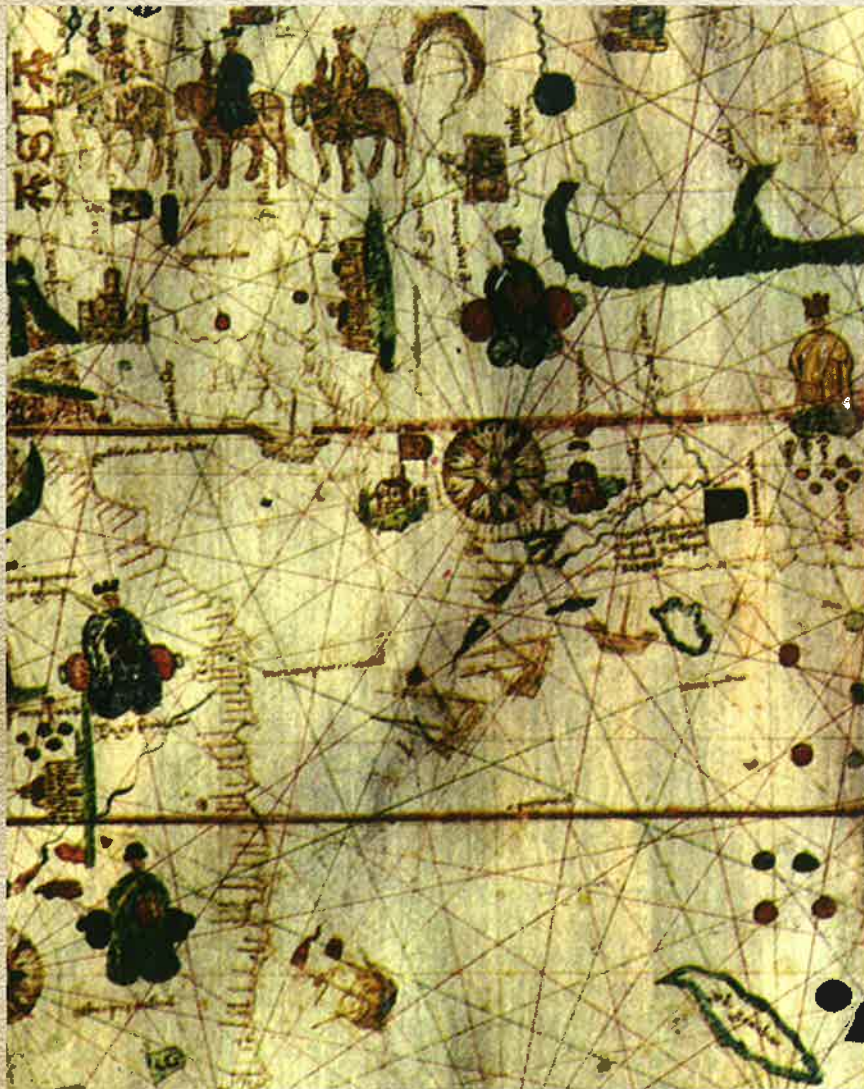
lo explorado hasta entonces, tanto por españoles y portugueses como por el italiano Caboto, entonces al servicio de Inglaterra. En el famoso mapa aparece compendiado junto al conocimiento antiguo el recientemente acumulado sobre Europa y África, con formas muy próximas a las reales. Mientras que Asia y el extremo Oriente siguen patrones fieles a las tradiciones clásica y medieval, el Nuevo Mundo queda descrito desde Brasil hasta Terranova. No únicamente en esto contradice los criterios mantenidos por Colón, sino también en la representación de Cuba, que en esta joya

*Representación de las principales islas del Caribe, de arriba abajo y de izquierda a derecha, Bahama, Cuba, Jamaica y Santo Domingo. Destaca la representación de Cuba como isla separada del continente, contradiciendo la creencia de Colón, quien obligó a jurar a todos los tripulantes del segundo viaje que era una península de Asia. La forma peculiar con que representa Juan de la Cosa a la mayor de las islas del trópico americano tuvo fortuna en cartógrafos posteriores que se la copiaron reiteradamente, como es el caso del que dibujó el mapamundi llamado de Cautino.*



Los seis viajes de descubrimiento y rescate de Juan de la Cosa 1492 - 1510

Rutas de viajes de descubrimiento y rescate llevados a cabo por Juan de la Cosa.



Detalle de la India recién alcanzada por Vasco de Gama, adornado con la representación de tres carabelas portuguesas y un barco autóctono que por sus velas podía ser algo parecido a un junco. Curiosidad anecdótica local que evidencia la calidad de la información acopiada por Juan de la Cosa.

cartográfica aparece inequívocamente como una isla, a pesar de que el Almirante se muriera defendiendo que se trataba de una península de Asia.

La carta está dibujada sobre dos pergaminos unidos, que en conjunto miden casi dos

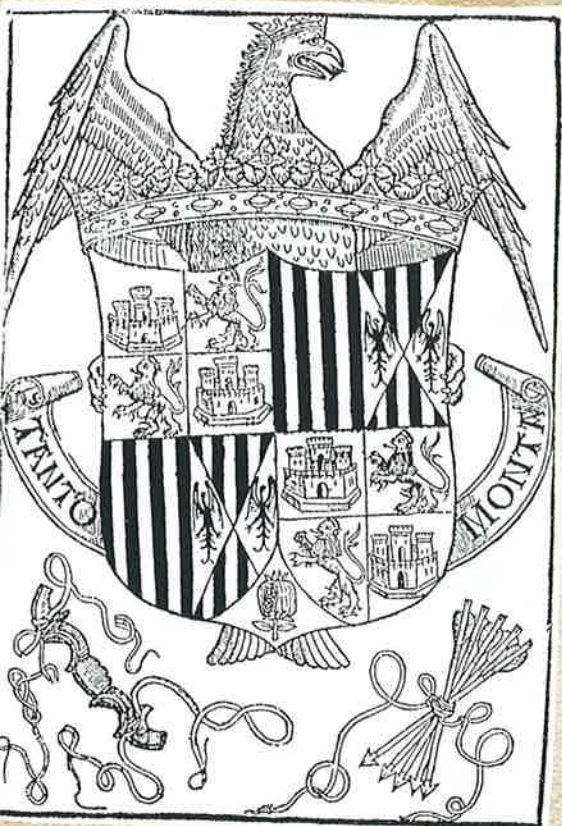
metros por uno; la forma del conjunto es rectangular, con el lado izquierdo redondeado, y está construida sobre una red de rosas de los vientos unidas entre sí por rumbos, con el trópico de Cáncer como eje; carece de graduación y está ricamente decorada con pan de oro, colores y abundantes figuras de barcos y personajes míticos o religiosos.

Dada su riqueza ornamental, el mapamundi debió de ser confeccionado para los Reyes, y tiene todo el carácter y contenido para ser considerado el primer *Padrón de Indias* conocido, es decir, el mapa patrón en que se resumía la más ajustada representación del Mundo en aquel entonces, la referencia básica de la que los cosmógrafos sacaban las cartas de navegación para uso de los pilotos en viajes posteriores. Seguramente formó parte de los fondos de la Casa de la Contratación de Sevilla; desaparecido de España, posiblemente en el curso de las guerras napoleónicas, apareció posteriormente en poder de un coleccionista parisino, a cuya muerte lo adquirió el Estado Español en pública subasta el año 1853. Actualmente se conserva en el Museo Naval de Madrid, como la pieza más preciada de sus colecciones.

### LA ÚLTIMA DÉCADA DE UNA VIDA AVENTURERA

Transcurridos cuatro meses largos desde el regreso de su tercer viaje a las Indias, partió de nuevo Juan de la Cosa a los inmensos territorios en proceso de exploración, esta vez en compañía de Rodrigo Bastidas; era el mes de octubre del año 1500. Consistía el objetivo que se proponían lograr en descubrir el gran tramo de costa que media entre el cabo de la Vela y el Darién, litorales de donde trajeron una de las primeras remesas importantes de oro que de América vinieron en aquellos años iniciales de la colonización. En compensación por el éxito alcanzado, los Reyes le nombraron alguacil mayor de Urabá, a la vez que le concedían una estimable pensión. Desde entonces comienza a aparecer explícitamente Juan de la Cosa como oficial asalariado de la recién creada Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla.

En 1503 la reina Isabel adquirió a nuestro hombre dos cartas de marear, cuyo paradero actualmente resulta desconocido, y le encargó nuevamente un peligroso y muy delicado trabajo de inteligencia en Portugal "para saber secretamente del viaje que los portugueses hicieron a las Indias", concretamente a Brasil. A tal fin se desplazó a Lisboa, donde, con menos fortuna que quince años antes, no pudo evitar ser apresado, aunque pronto le pusieran en libertad, gracias a la intervención directa de la Reina.



Escudo de armas de los Reyes Católicos, valedores de Juan de la Cosa.

Coincidió estos acontecimientos en el tiempo con las pretensiones, planteadas simultáneamente por Juan de la Cosa y Rodrigo Bastidas, de lograr capitulación para ir a descubrir más allá de lo hasta entonces explorado, si bien el santofnés reclamaba mayor porcentaje en los posibles beneficios. Dos párrafos de otras tantas cartas de Isabel la Católica nos ahorran argumentar sobre quién era el hombre, de entre los marinos de la época, que gozaba del mayor prestigio y estima para la Corona: "Yo sería más servida que el dicho Juan de la Cosa ficiere este viaje, poniéndose en lo justo, porque creo que lo sabía hacer mejor que otro alguno"... "en lo de navegar yo mandaré que se rija por lo que pareciere al dicho Juan de la Cosa, porque sé que es hombre que sabrá bien lo que se aconsejare".

Conseguida la capitulación por el montañés, partió hacia Urabá, esta vez, por fin, a la cabeza de una expedición, con el título de capitán general de la misma. Zarpó al frente de cuatro navíos a mediados de 1504. Conocemos los pormenores de la aventura gracias a la crónica de Gonzalo Fernández de Oviedo, quien, a pesar de la poca simpatía que demuestra por el cántabro, no tiene más remedio que reconocer que era "hombre diestro en las cosas de la mar". En accidentada peripecia, la expedición recorrió las costas entre la isla Margarita y el golfo de Urabá; por el camino recogieron en



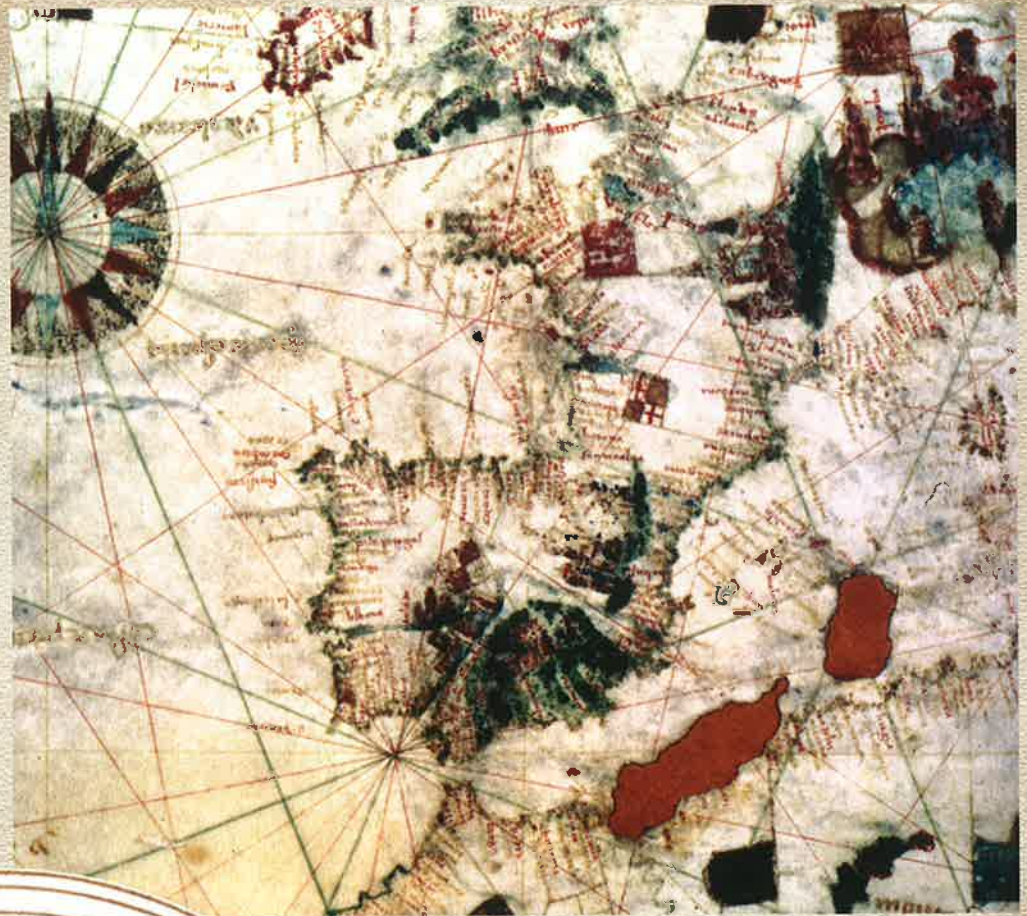
Estampa de San Cristóbal con la firma, lugar y fecha, en la cabeza del mapamundi: "Juan de la Cosa la hizo, en el Puerto de Santa María en año de 1500".

Cartagena de Indias a Cristóbal Guerra y sus hombres para, tras grandes calamidades y la pérdida de barcos por efecto de la "broma" (el molusco *Teredo navalis*), lograr llegar a salvo a la Española, siempre bajo el mando supremo de Juan de la Cosa. A pesar de penosos avatares, la empresa resultó muy provechosa, ya que consiguieron acumular cuantioso rescate, a consecuencia de lo cual recibió el montañés como premio de los Reyes la sustanciosa pensión de 50.000 maravedíes a su regreso a Es-

### Los seis viajes de descubrimiento y rescate realizados por Juan de la Cosa

1. (3.VIII.1492 - 15.III.1493): **Primera expedición colombina**  
- **Maestre de la nao Santa María**
2. (25.IX.1494 - 11.IV.1496): **Segunda expedición colombina**  
- **Maestro de hacer cartas**
3. (1499-1500): **Primera expedición de ruptura del monopolio colombino, al mando de Hojeda**  
- **Piloto Mayor**
4. (1500-1502): **Expedición de Rodrigo Bastidas y Juan de la Cosa**  
- **Capitán y corresponsable**
5. (1504-1506): **Expedición de Juan de la Cosa**  
- **Capitán General**
6. (1509-1510): **Expedición de Hojeda, Nicuesa y de la Cosa**  
- **Teniente de Gobernador y corresponsable**

Sección del Atlántico Norte en que el cartógrafo montañés representa, con precisión y detalle, no solo a la fachada atlántica europea, sino también a las islas Azores, además de lo recientemente explorado por Caboto en las costa del actual Canadá.



Gran rosa de los vientos que preside y centra el punto de atención principal del mapamundi de Juan de la Cosa, decorada con una estampa de la Virgen María, referencia religiosa fundamental de un hombre nacido en Santa María del Puerto (Santoña) y avecindado en su madurez en el Puerto de Santa María (bahía de Cádiz).



pañía, en el año 1506. Iniciaba su andadura el verano del siguiente, cuando fue requerido con urgencia por la Casa de la Contratación, para que asumiera el mando de la armada de dos carabelas que habían decidido aprestar para la defensa y guarda de la costa entre Cádiz y el cabo de San Vicente,

contra los piratas que merodeaban, acechando la arribada de los buques que regresaban de América; se trataba de una de las pioneras formaciones navales organizadas a tal fin. Todos los barcos, mercancías y tesoro aportaron sin novedad, mientras que el costo de la armada no fue muy gravoso, gracias al rescate que supuso una carabela que hallaron abandonada a la deriva con cargamento de madera.

El mes de marzo de 1508, el rey Fernando convocó en Burgos a los cuatro hombres de mayor prestigio y conocimientos en asuntos oceánicos de aquel tiempo, con el fin de discutir sobre la proyectada expedición a la Especiería asiática por la ruta de Occidente, así como sobre la estrategia a seguir en las futuras expediciones al Nuevo Mundo. El plantel de selectos expertos que conformó aquella restringida y exclusiva junta estuvo formado por Juan de la Cosa, Yáñez Pinzón, Díaz de Solís y Américo Vespucio.

Buena parte del año 1509 lo ocupó el capitán de la Cosa en la preparación de la importante expedición a Veragua y Urabá a cuyo frente había de partir, junto con Hojeda y Nicuesa. Para ello recibió, en concepto de ayuda de costa, estimable cantidad de caudales del Rey Católico, quien también le otorgó casa en la Española y repartimiento de indios, "porque nos ha servido mucho", dado que el santoñés llevaba a la isla a su mujer e hijos. Juan de la

Cosa iba en aquella expedición en calidad de teniente de gobernador, y había contribuido a la misma con tres barcos y trescientos hombres, financiados con sus propios recursos.

A pesar de los consejos del experimentado cántabro, quien había insistido en proponer que el desembarco se realizara en Urabá, donde creía que los indios no utilizaban flechas envenenadas, el capitán general, Hojeda, prefirió hacerlo en la costa de lo que más tarde sería Cartagena de Indias. Tuvieron un primer choque con los indígenas, del que salieron airoso, tras el cual el capitán general mandó a de la Cosa que se internase con un destacamento hasta el siguiente pueblo de Turbaco. Allí fueron sorprendidos por el repentino asalto de una nube de indios, en el curso de la cual el marino cántabro resultó acribillado a flechazos envenenados. Poco después, Hojeda, con el refuerzo de Nicuesa, atacó a los indios de Turbaco en sangrienta represalia, de la que no se libraron niños, mujeres ni ancianos.

### A MODO DE CONCLUSIÓN

Juan de la Cosa no solo fue uno de los marineros más prestigiosos e importantes de su tiempo, sino también un sabio conocedor como pocos de los secretos de la geografía del planeta Tierra, cuya inmensidad contribuyó a desvelar; pero es que, además, tuvo el mérito añadido de haber sido el primero en plasmar en imágenes cartográficas la forma de un Mundo que entonces se desbordaba en una expansión sin precedentes, haciéndola de tal modo asequible al conocimiento de los demás.

Con el discurrir del tiempo, la figura del montañés quedó bastante desdibujada a lo largo de los siglos posteriores a su peripecia vital, entendemos que por dos razones principales: Una, porque la valiosa producción cartográfica que le ha dado notoriedad en nuestros días, entonces era secreto de Estado, conocido por muy pocos; la otra, porque aquel hombre de mar y de acción, agente real, aventurero y cosmógrafo, que se sepa, no fue proclive a la redacción de informes y descripciones más o menos literarios, como Colón o Vesputio, gracias a los cuales éstos lograron buena parte de su fama universal. Ello no obstante, la buena y cuidada letra con que rotula su único mapa conservado, así como la firmeza y soltura de la firma localizada en el Archivo General de Indias, son claros indicadores de que dominaba con soltura el arte de la escritura.

El interés por Juan de la Cosa se despertó a partir del descubrimiento de su mapamundi, hace ahora poco más de siglo y medio, a pesar de lo cual su perfil sigue aún careciendo de



la definición deseable. La escasa difusión de la espléndida biografía que le dedicó Antonio Ballesteros Beretta, publicada hace medio siglo, ha permitido la persistencia de atribuciones infundadas, tales como la de su pretendida condición de "vizcaíno", con que se le apellida en alguna ocasión en los Pleitos Colombinos, error propio de quienes desconocen que en los siglos XV y XVI se aplicaba ese adjetivo a los habitantes de toda la Cornisa Cantábrica, desde Guipúzcoa hasta Asturias, e incluso a veces Galicia. Hoy en día, cuando tales pretensiones y atribuciones sólo persisten en ámbitos de erudición histórica visceralmente nacionalista, nadie discute en los medios científicos responsables ni la naturaleza de Juan de la Cosa ni la trascendencia de su quehacer en la pionera experiencia descubridora de las verdaderas dimensiones del Mundo.

En todo caso, aquellos fueron hechos cuyo protagonismo de ningún modo puede ser atribuido a un solo hombre, sea Colón, Pinzón, Vesputio o de la Cosa, ni fijados en un único viaje, antes bien, fueron el producto y consecuencia del esfuerzo colectivo de un pueblo que dominaba como ningún otro de los europeos contemporáneos la vanguardia tecnológica naval de aquellos tiempos, eso sí, guiado por un puñado de hombres valerosos, inteligentes y ciertamente ambiciosos. ■

JOSÉ LUIS CASADO SOTO  
MUSEO MARÍTIMO DEL CÁNTABRICO, SANTANDER

*Magnífica representación de África, donde el pobre conocimiento del interior, compensado con gran riqueza decorativa en alusión a los mitos y noticias heredadas de la vieja escuela cartográfica mallorquina medieval, contrasta con la sobriedad, rigor y sobre todo, enorme riqueza de topónimos en los litorales explorados por los marineros ibéricos.*



*Firma y rúbrica autógrafas de Juan de la Cosa en un documento de peritaje de navios conservado en el Archivo General de Indias, Sevilla.*



En sólo dos meses, y con la aprobación de medidas en materia de Seguridad Social

# Segundo GRAN ACUERDO SOCIAL

*En sólo dos meses, y fruto del diálogo y el consenso, Gobierno e interlocutores sociales han logrado el segundo gran acuerdo social, en esta ocasión sobre Medidas en Materia de Seguridad Social. El primer acuerdo se centró en la Mejora del Crecimiento y del Empleo, suscrito en el pasado mes de mayo. El acuerdo se firmó en el Palacio de la Moncloa, en presencia del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero. Lo suscribieron el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, los secretarios generales de CC.OO. y UGT, José María Fidalgo y Cándido Méndez, respectivamente, el presidente de CEOE, José María Cuevas, y el vicepresidente del CEPYME, Enrique Martínez.*

**E**n el acuerdo se subraya la necesidad de que nuestro sistema protector se adecue a la evolución que está experimentando la sociedad española, marcada por el proceso de envejecimiento demográfico, la incorporación creciente de las mujeres al mercado de trabajo y el fenómeno de la inmigración, así como a la aparición de nuevas realidades y demandas sociales. Todo ello, con el objetivo de lograr un sistema de protección social más solidario y eficiente y, a la vez, garantizar los niveles de cobertura, teniendo en cuenta el equilibrio financiero y la compatibilidad de la Seguridad Social con la creación de empleo y riqueza productiva.

José Luis Rodríguez Zapatero, aprovechó la ocasión para afirmar que este acuerdo no es fruto de la respuesta a ninguna situación de crisis y que tampoco estamos acuciados por la necesidad, sino que nos movemos por anticipación. "Reformamos para mejorar, para proteger y para consolidar", subrayó.

Sobre la situación de la Seguridad Social, el presidente del Gobierno dijo que el sistema de pensiones se encuentra en la mejor situación de su historia, con más de 18,8 millones de afiliados a la Seguridad Social, lo que supone 1,4 millones más sólo en los dos últimos años. De esta manera hay una relación de 2,6 trabajadores por cada pensionista. A continuación

manifestó que “la Seguridad Social representa el 63 por ciento del gasto social y, por tanto, constituye el principal componente de nuestro Estado de Bienestar. Y está buena salud – continuó diciendo – ha permitido que en los dos últimos años cerca de 2,5 millones de pensionistas hayan visto mejoras sus pensiones mínimas en un 13 por ciento y reafirmamos el compromiso de que suban un 26 por ciento a lo largo de la Legislatura”.

José Luís Rodríguez Zapatero también se refirió a la situación económica por lo que atravesamos. En este sentido señaló que nuestra fortaleza económica es envidiable. Y para demostrarlo dijo que “crecemos a una tasa elevada y sostenida. En el primer trimestre del año lo hemos hecho al 3,5 por ciento, una décima más que en 2005 y muy por encima del 2,2 por ciento de la Unión Europea de los 25. En este sentido manifestó que “los datos apuntan que el crecimiento del segundo trimestre será similar. Prevemos que en 2006 se crearán 700.000 puestos de trabajo. Muchos de ellos serán más estables. De hecho esperamos, además, convertir un millón de empleos temporales en estables antes de finalizar el próximo año. Muy probablemente la tasa de paro estará ya en el entorno del 8,5 por ciento en el segundo trimestre”.

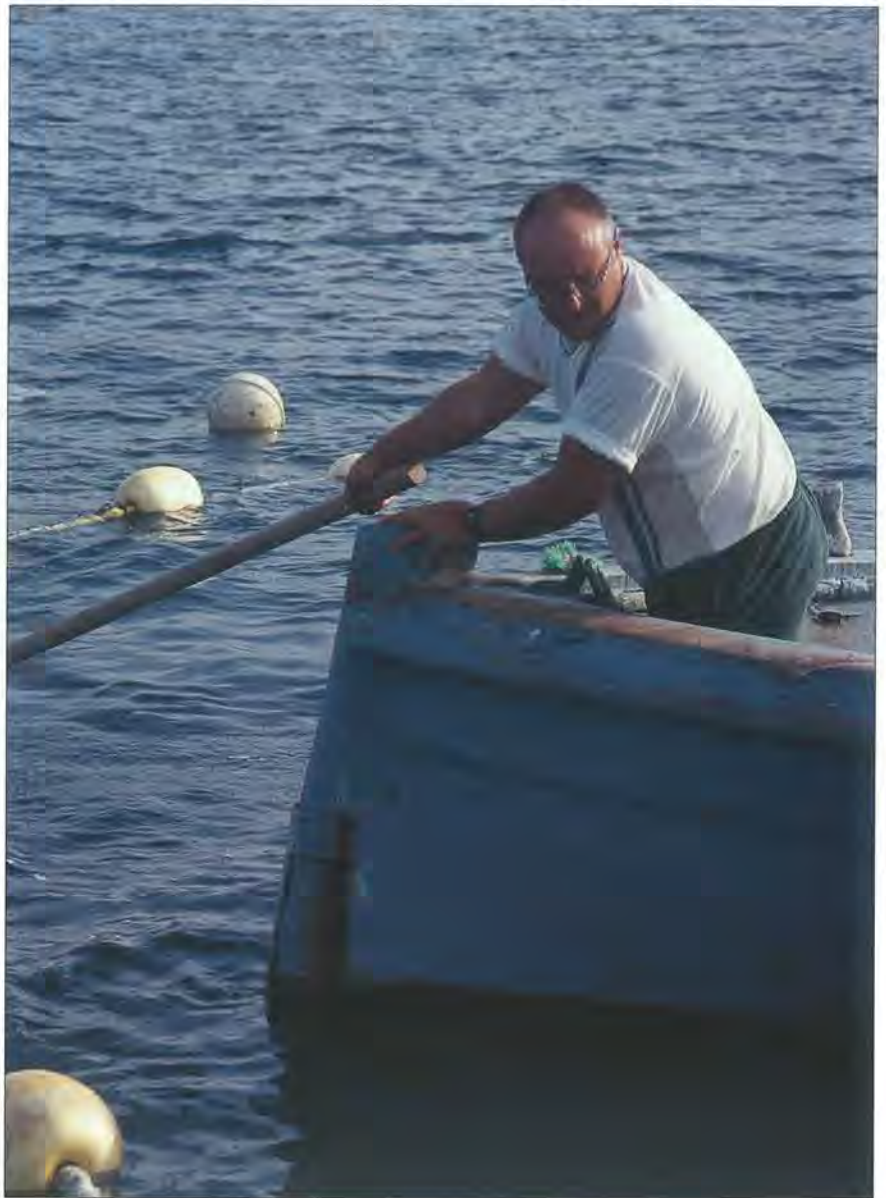
## **CARACTERÍSTICAS**

El texto aborda una reforma global del sistema de Seguridad Social, cuyo objetivo principal es asegurar el futuro de las pensiones dotando al sistema de más equidad y estabilidad. A este respecto el presidente del Gobierno anunció que el Fondo de Reserva (la hucha de la Seguridad Social) contará con una nueva aportación de 3.800 millones de euros, por lo que el total del Fondo supera ya los 35.000 millones de euros.

El acuerdo es de carácter global y afecta a todas las prestaciones del sistema. Los acuerdos anteriores se centraron sólo en la jubilación, periodo de carencia y cálculo del tiempo de cotización y desarrolla los principios establecidos en el Pacto de Toledo.

Además aprovecha la buena la buena salud financiera para establecer en determinadas medidas periodos transitorios amplios que evitan costes sociales, al contrario de lo que sucedería si se espera a adoptar las reformas en tiempos de crisis.

También es el primer acuerdo consensuado en la historia de la democracia en materia de Seguridad Social, firmado por los dos sindicatos mayoritarios, la patronal CEOE, CEPYME y el Gobierno.



También es un acuerdo equilibrado ya que tiene un cuenta las reformas adoptadas en materia laboral y dentro de la protección social compatibiliza la mejora de las prestaciones, la generación de ahorros para el sistema, la creación de empleo y el crecimiento económico en una marco de mayor competitividad empresarial, la mayor correspondencia entre cotizaciones y prestaciones, y la mejora en la gestión y control de recursos y prestaciones.

En último lugar también hay que subrayar que es un acuerdo equitativo, ya que elimina situaciones discriminatorias y se adapta a los cambios sociales.

En conclusión , se trata de un acuerdo que desde una perspectiva global asegura el futuro del sistema público de pensiones, mantiene el equilibrio entre la mejora de las prestaciones y la salud financiera del sistema, aumenta la equidad y se adapta a los cambios sociales.

Para comprobar la efectividad de las medi-

**El acuerdo contempla actuaciones para consolidar el sistema, apoyar a la familia, prolongar la vida laboral, incapacidad temporal y jubilación**



**“Este es el primer acuerdo en 20 años que suscribimos todos los actores implicados en el área de protección social” (José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno)**

das adoptadas, todos los firmantes del documento se han comprometido a realizar un seguimiento periódico y una evaluación de la marcha del sistema, a fin de detectar posibles tendencias negativas y adoptar las medidas necesarias en cada caso para su consolidación.

#### **LAS CLAVES DEL ACUERDO**

##### **Políticas de consolidación del sistema**

- Se garantiza la financiación de los complementos a mínimos por el Estado, y se recoge el compromiso de incremento de las pensiones mínimas.

- Las cotizaciones evolucionarán garantizando el crecimiento del empleo y la correspondencia con las prestaciones.

- Se simplifica la tarifa se accidentes de trabajo, pasando de la actual (más de 40 epígrafes y 400 denominaciones profesionales) a otra basada en los sectores de actividad económica, eliminando la picaresca y las situaciones desproporcionadas.

- Se reforma la gestión del Fondo de Reserva, a fin de combinar la seguridad de las inversiones con una mayor rentabilidad, y se simplifica y adecua el régimen de reserva de las Mutuas.

- El Régimen Especial Agrario, trabajadores por cuenta ajena, se integra en el General (siguiendo el ejemplo del acuerdo para la integración del REASS cuenta propia suscrito con las OPAS), después de un amplio periodo transitorio que evitará incrementos de costes que perjudican al empleo. También se estudiarán mejoras en el ámbito de las prestaciones en el Régimen Especial de Empleados de Hogar.

- Se extienden los incentivos al mantenimiento en activo de trabajadores mayores a todos los de más de 59 años que disfruten de contrato indefinido.

- Los interlocutores sociales evaluarán con el Gobierno, cada tres años, el cumplimiento de las previsiones y la marcha del sistema.

##### **Políticas de apoyo a la familia**

- A través del IRPF y de la mejora de las prestaciones familiares de Seguridad Social se apoyan a las familias con menores ingresos.

- Se establecen mejores pensiones para viudas y huérfanos discapacitados.

- Se mejora la pensión de orfandad en familias numerosas o en familias sin vínculo matrimonial.





- Se reconoce la pensión de viudedad en "parejas de hecho" con hijos o dependencia económica del fallecido.

- Se adecua la pensión de viudedad a las nuevas situaciones familiares, eliminándola en las situaciones en las que no existe ni vínculo familiar ni dependencia económica del fallecido.

#### **Prestaciones por incapacidad.**

- Un nuevo catálogo de enfermedades profesionales adapta las mismas a las recomendaciones de la Unión Europea y a la jurisprudencia, con un nuevo procedimiento de registro y notificación que corrige los problemas detectados en algunas enfermedades.

- Los trabajadores accidentados no consumirán con su prestación por desempleo la prestación de Incapacidad Temporal (IT).

- El complemento de gran invalidez tiene un sistema de cálculo que hace más equitativo su importe, mejorando las prestaciones más bajas.

- La incapacidad temporal dispone de un marco regulatorio más preciso, que permite la mejora en el control sin desprotección.

- La pensión de incapacidad se equipara

***"El diálogo social es nuestro modo de hacer política, y este acuerdo se anticipa a la salud de la Seguridad Social en el futuro" (Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales)***



en procedimientos de cálculo a la de jubilación, evitando su posible utilización como una forma de eludir los periodos mínimos de cotización.

#### Prestaciones por jubilación. Prolongación de la vida laboral

- El periodo mínimo de cotización exigido para acceder a la pensión será de quince años efectivos (5.475 días), tras un periodo de aplicación progresiva.

- La jubilación parcial se equipara en requisitos a la jubilación anticipada. Se exigen - después del correspondiente periodo transitorio y respetando durante los primeros años los acuerdos en la negociación colectiva- 65 años de edad, 30 cotizados, seis de antigüedad en la empresa y una actividad mínima del 25 por ciento (susceptible de ser compensada por una mayor actividad del trabajador de relevo con contrato indefinido).

- Se adoptan medidas de compensación para los pensionistas derivados de despidos anteriores al 1 de enero de 2002.

## ACUERDO DE REFORMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL PRINCIPALES MEDIDAS Y COMPARATIVA SITUACIÓN ACTUAL

### GARANTÍA ENTRE INGRESOS Y GASTOS

Concepto	Situación actual	Tras el acuerdo
<b>Enfermedades profesionales</b>	La tarifa de primas vigente data de hace más de 26 años (1979).	Aprobación de una nueva tarifa de cotización por contingencias profesionales que simplifique la actual y mejore la relación prima-riesgo.
<b>Pensión de Jubilación</b>	Si no se alcanzan 15 años cotizados, se completa el periodo mínimo exigido con las pagas extras (hay casos de acceso con sólo 12,6 años cotizados).	El periodo mínimo de cotización se fija en 5.475 días (15 años) efectivos de cotización.
<b>Jubilación parcial y anticipada</b>	Condiciones de acceso diferentes. Se accede a los 60 años, con 15 de cotización, mientras que para la jubilación anticipada se precisan, con carácter general, 30 años.	Se homogenizan los requisitos. Acceso a los 61 años (para mutualistas anteriores al 1-1-1967 se mantiene en 60 años), 30 años cotizados y 6 años de antigüedad en la empresa.
<b>Se incentiva prolongar la vida laboral</b>	Sólo se incentiva retrasar la jubilación a partir de 35 años cotizados.	Se incentiva la prolongación más allá de los 65 años en todos los casos. Incentivo: la pensión se incrementa un 2% por año o un 3% si se han cotizado 40 o más años.
	Se incentiva la permanencia en empleo de trabajadores con 60 ó más años y 5 de antigüedad en la empresa.	Se amplían los incentivos a los trabajadores con 59 años.

**ACUERDO DE REFORMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
PRINCIPALES MEDIDAS Y COMPARATIVA SITUACIÓN ACTUAL**

**MEJORA DE LA PROTECCIÓN**

Concepto	Situación actual	Tras el acuerdo
<b>Incapacidad permanente</b>		Extensión paulatina de los complementos a mínimos a los pensionistas de incapacidad permanente total cualificada menores de 60 años.  Reducción del período de cotización exigido para acceder a la pensión a los menores de 31 años.
<b>Gran invalidez</b>	Incremento del 50% sobre la pensión de incapacidad permanente absoluta. Aunque la necesidad de atención sea la misma la cuantía de la pensión varía.	Determinación más equitativa del complemento: una parte fija igual para todos (50% base mínima) y otra variable (25% de la base cotización).
<b>Viudedad</b>	Las parejas de hecho no tienen derecho a la pensión por viudedad  En caso de divorcio se concede pensión, aunque no hubiese relación económica entre los divorciados.	Se reconoce el derecho a las parejas de hecho, con convivencia acreditada o hijos comunes.  En caso de divorcio, sólo se reconoce el derecho en caso de tener reconocida pensión compensatoria.
<b>Orfandad</b>		Parejas de hecho. Si el sobreviviente no accede a la pensión de viudedad, su importe se suma a la pensión de orfandad.
<b>Mejora de la protección no contributiva</b>	Se complementa la pensión de viudedad de menores de 60 años hasta el tramo inmediatamente superior (60-64 años) sólo si tienen responsabilidades familiares.	Ahora, también, en caso de beneficiarios discapacitados se mejora la pensión aunque no tengan responsabilidades familiares.
<b>Incapacidad temporal derivada de accidente de trabajo o enfermedad profesional</b>	En caso de pasar a la situación de desempleo, se percibe directamente la prestación de IT por el INSS en lugar del seguro de paro.	En la misma situación (cese de la relación laboral) cuando la IT deriva de un accidente de trabajo o una enfermedad profesional, se sigue percibiendo la IT. Tras el alta médica, se pasa al desempleo.

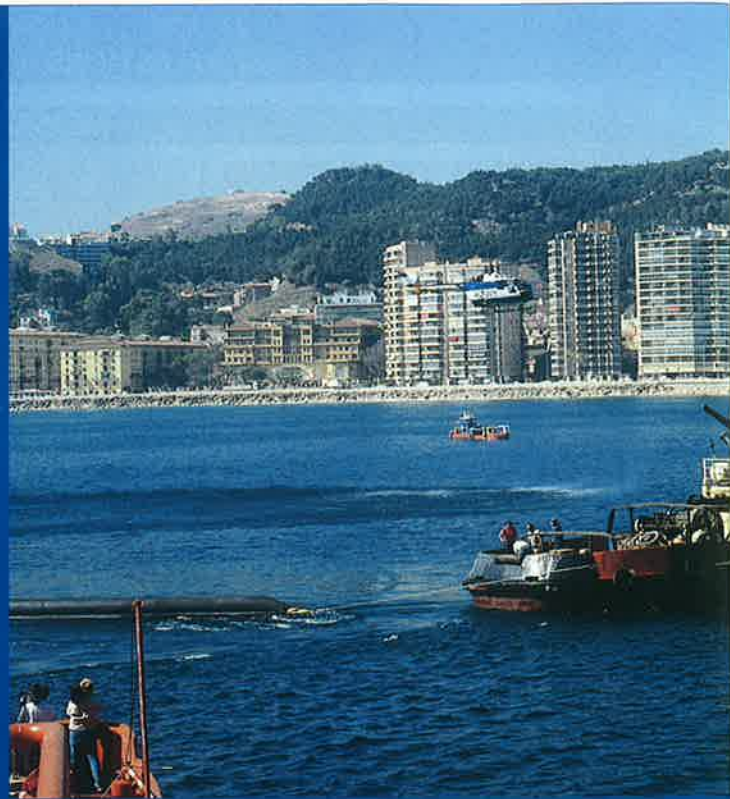
● Se impide la aplicación acumulada de los diferentes procedimientos de anticipación de la edad de jubilación. En el caso de los coeficientes reductores de la edad de jubilación por penosidad, su aplicación es excepcional y vendrá precedida del recargo en las cotizaciones.

● Los trabajadores despedidos cotizarán en desempleo por el 125 por ciento de la base mínima de cotización.

Σ Todos los trabajadores que retrasen un año o más su jubilación por encima de los 65



**Gobierno e interlocutores sociales se comprometen a evaluar de forma periódica la efectividad de las medidas**



El "Libro Verde" movilizará la más amplia consulta de la historia de la Unión Europea, a la búsqueda de



# Una política marítima UNIFICADA E INTERDEPENDIENTE para un sector sostenible

*El presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, ha dirigido la presentación del "Libro Verde: Hacia una futura Política Marítima de la Unión", que pretende coordinar las actuaciones de los departamentos concernidos –transporte, pesca, industria, energía, regiones, medioambiente e investigación– hacia una respuesta de síntesis al desafío del crecimiento sostenible.*

**B**ruselas encuestará la más importante consulta, en la historia de la Unión, para obtener una respuesta unificada e interdependiente a la problemática de los nuevos flujos comerciales, la deslocalización de industrias manufactureras y el encarecimiento del petróleo y las materias primas.

La Comisión Europea recogerá respuestas



de los países-miembros, sobre todas estas disciplinas, durante los próximos trece meses, y elevará sus conclusiones a una próxima Conferencia de Política Marítima Europea, ya en la presidencia alemana de 2.007.

### **CRECIMIENTO ACELERADO Y SOSTENIBILIDAD**

Bajo el propósito de “instaurar una política marítima global y de forma ambientalmente sostenible”, el presidente Barroso presentó el esfuerzo planificador de diez de sus comisarios en la organización de esta “task force”, materializada en forma de “Libro Verde”.

El trabajo analiza y cuestiona una amplia problemática, inseparable del “crecimiento acelerado que están experimentando los mil doscientos puertos marítimos europeos, con motivo de los nuevos flujos comerciales, eslabón fundamental del progreso económico de la Unión”. El documento apela, inicialmente, a

***Bruselas auscultas las respuestas a una problemática de los océanos, transporte, pesca, industria, turismo y entorno, frente a los retos de la globalización***



que "Europa necesita una flota comercial competitiva y una industria naval próspera, lo cual solamente será viable si a esto se oferta una política anticipatoria en ciencia y tecnología innovadoras".

Para los redactores del "Libro Verde", la más próxima experiencia europea ha revelado que "el transporte marítimo aumenta su importancia frente a la problemática viva de los costes medioambientales y congestivos del tráfico rodado, amenazantes del colapso para el sistema".

De forma poco acostumbrada, Bruselas ha sorprendido al sector con la magnitud de este pronunciamiento que reconoce "la preeminencia del transporte marítimo", y ha puesto en li-

## La oportunidad del patrimonio marítimo de la Unión

*"Los negocios humanos tienen sus mareas que, elegidas en los momentos de flujo, conducen a la fortuna; si no se acierta, toda la navegación se prosigue en medio de bajos fondos y miserias..."*

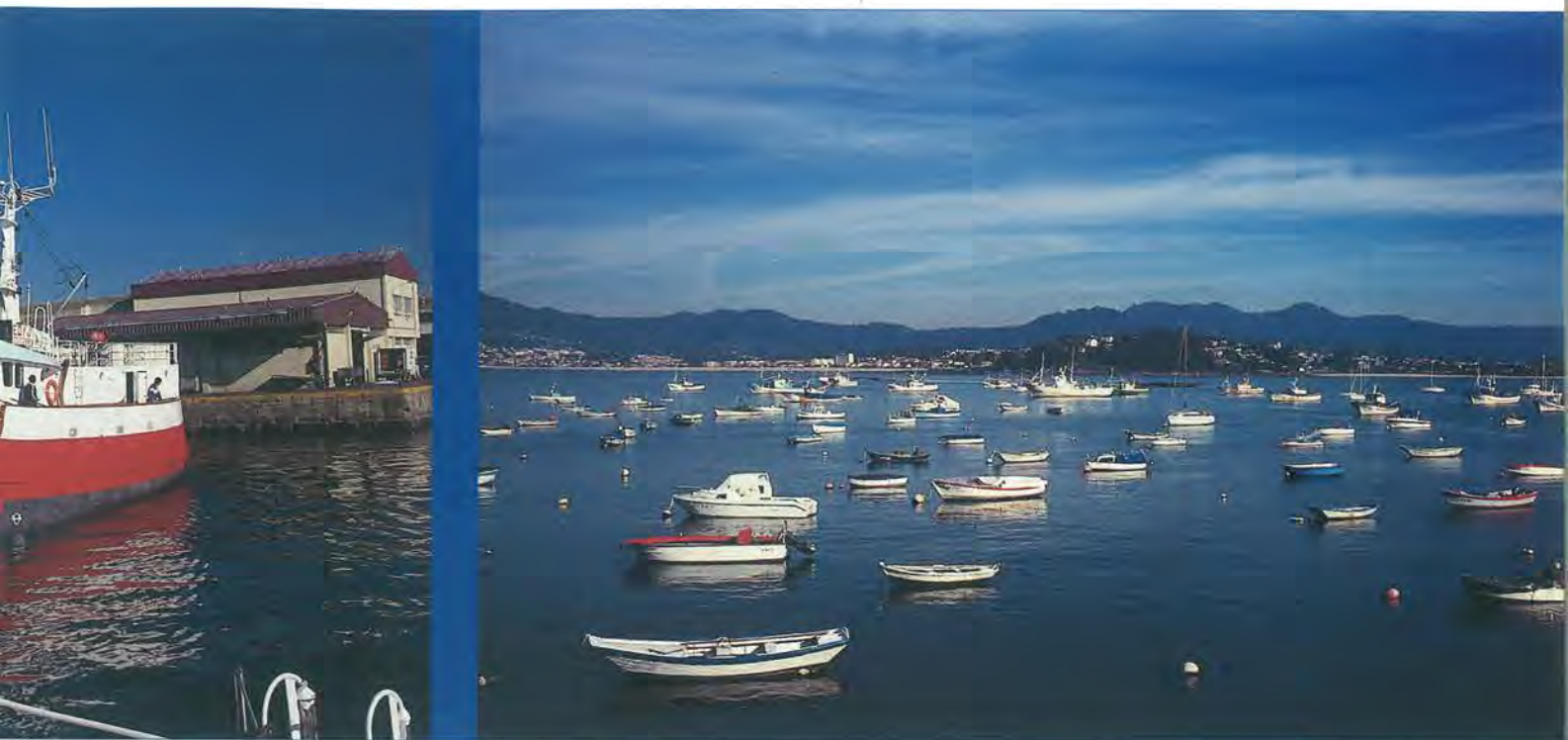
*(William Shakespeare: "JULIO CESAR, Acto IV, escena 3)*

Con esta admonición del dramaturgo británico llega a adornarse el "Libro Verde: Hacia una Política Marítima de la Unión Europea" en uno de sus más expresivos párrafos demandantes del esfuerzo común y el agregado de voluntades. En la encrucijada de sostener la supremacía europea en el desarrollo sostenible de las actividades marítimas, se apela a "la identidad y el patrimonio defendibles,

después de que la historia y la tradición presenten a Europa como la gran descubridora -a través del mar- de la inmensidad del planeta, la diversidad de las culturas y la riqueza de los recursos".

El "Libro Verde" hace un consciente reconocimiento de que "lo gestionado hasta ahora con políticas fragmentarias, en materias de transporte, energía, industria, pesca, construcción naval, regiones costeras y entorno, ha llevado a soluciones y medidas -a veces contradictorias- de reflejo negativo o desproporcionado". Añade que "ha llegado la hora histórica de juntar piezas y dar soluciones externas o globales, frente a lo que hasta ahora fueron impulsos internos de los estados-miembros".

Se rememoran los objetivos estratégicos de la Comisión Europea para el período 2005-09, de "desarrollar una política marítima exhaustiva, que mire por asegurar una economía próspera y aceptable por el entorno, sostenida desde la tecnología y la innovación". Y se demanda el debate experto de los foros nacionales, los gobiernos y organizaciones no gubernamentales, la industria naviera y el cúmulo de protagonistas económicos conexos de las regiones marítimas, sin cuya concreción no podría esperarse el rectificado de la marcha, sabido que es el adagio marino de que sin rumbo acertado no hay viento favorable.



nea de meta a siete comisarios, tras de una iniciativa concertada. El referido "Libro Verde" ha sido dirigido por el comisario de Política Marítima y Pesca, Joe Borg, y sus principales aportaciones sectoriales llevan las firmas de Stavros Dimas, comisario de Medio Ambiente, Gunther Verhuegen, comisario de Industria y Empresa, Jacques Barrot, comisario de Transportes, Danuta Hubner, de Política Regional, Janez Potocnick, Ciencia e Investigación y Andris Piebals, comisario de Energía.

#### **POLÍTICAS HORIZONTALES Y APOYO FINANCIERO**

Para José Manuel Barroso se impone la necesidad de aunar una visión del sector marítimo y enfrentarse al interrogante de si "¿puede Europa gestionar sus mares y regiones marítimas de una forma inconexa y sectorial?", o si, "por el contrario debe abandonar la verticalidad con que se han abordado hasta ahora esas materias, e inaugurar una política horizontal que, transversalmente, las intensifique"...

El presidente de la Comisión Europea ha reconocido "la necesidad de reconducir todo este esquema y la importancia de hacerlo pronto y como respuesta a una realidad avalada por el hecho de que "el 40 por ciento del Producto Interior Bruto europeo venga aportado por nuestras regiones marítimas, así como que el 4 por ciento de éste salga de la industria relacionada con el mar".

Por primera vez en los últimos tiempos, el ejecutivo de Bruselas aboga por "mantener las

ayudas financieras al sector marítimo", después de que el pasado año se lo hubiesen cuestionado, especialmente, en las ayudas a puertos. Este giro estratégico-financiero merece un párrafo textual, en el sentido de que "es conveniente mantener este sostenimiento financiero con el objetivo de asegurar el desarrollo de estas actividades", si bien particulariza que ello será "en materias de ayuda a la investigación y la innovación marítima".

En su gradación de la problemática actual de la marina mercante se hace especial observancia sobre "la caída histórica del empleo en este sector, pese a tratarse de profesiones altamente calificadas", lo que no resulta comprensible sobre el estudio de la oferta disponi-

**Considera "social y económicamente vital la mejora del transporte, ante la deslocalización de las industrias y la problemática de las materias primas"**

#### **Joe Borg: el vuelo alto del halcón maltés**

**El Comisario de Pesca y Asuntos Marítimos, Joe Borg, ha saltado de la dirección del equipo redactor del Libro Verde de la Política Marítima Europea al desafío de asumir las competencias del Transporte Marítimo, hasta ahora gestionado por el francés Jacques Barrot. Este ensayo de altos vuelos políticos, desde la cúpula de Bruselas, amenaza con comprensibles roces y fricciones en plena travesía.**

**La solución de "compromiso" vendría dada por que se crease una nueva Dirección General de Asuntos Marítimos -con la que sueña Borg- de la misma forma que se implantó, en su día, la Dirección General de Medio Ambiente, haciendo asumibles las materias antes distribuidas por diferentes departamentos.**

**Tal sistemática es discutible, porque en aquél caso -el del Medio Ambiente- se trataba de unos contenidos "horizontales", investigación, competencia, fiscalidad, etc., lo que no queda tan claro en las materias relacionadas con la política de transporte marítimo, ni va a gustarle demasiado a Barrot.**

**Si los altos vuelos políticos ensayados por el halcón maltés Borg conducen a alguna parte se sabrá después del año de consultas del Libro Verde, al que Jacques Barrot no se privará de añadir conclusiones propias. ■ S. de F.**



ble en la Unión Europea, más que como reflejo de las otras debilidades e insuficiencias, más explícitamente criticadas en el fondo del "Libro Verde".

## SECTORES EN CRECIMIENTO

Al dar la palabra a su comisario de Pesca y Asuntos Marítimos, Joe Borg, el presidente le agradeció su esfuerzo coordinador del "Libro Verde", cuyos trabajos se iniciaron en 2.005 y obtuvieron aportes expertos de "dieciocho de los veinte países costeros", entre los que destacó a Francia, Portugal y España. Expresó también Barroso un párrafo de gratitud hacia los protagonistas económicos y navieros, por su implicación ante estas inquietudes y lo que socialmente significa la Europa marítima, "pues no podemos olvidar" -finalizó- "que la mitad de los habitantes de la Unión Europea, más de 35 millones de personas habitan territorios a menos de 50 kilómetros del mar".

En su presentación del "Libro Verde", Joe Borg se refirió al trabajo de continuidad e impulso de la política marítima "como una respuesta inevitable al crecimiento y la diversificación de nuestras actividades en este campo, al que hay que referirse desde otros, aneños y socialmente inseparables -y a veces, en conflicto mutuo- por lo que reclaman una regulación conjunta para su convivencia: es lo que sucede en el impacto entre progreso y sostenibilidad, referidos a transporte, pesquerías, industrias de costa, turismo, etc."

"Se trata de actividades" -añadió- "básicas y

## LOS INTERROGANTES DEL "LIBRO VERDE"

### 1. "¿CÓMO DIRIGIR EL RETO DE UNA POLÍTICA MARÍTIMA?"

"El rango de nuestras actividades económicas y recreativas que se refieren a los mares, los océanos y las costas se incrementa visiblemente. Son los casos, entre otros, del transporte marítimo, pesca, acuicultura, extracciones de petróleo y gas, energía eólica, construcción naval, industrias de costa, etc.

En el futuro explotaremos así mismo otras fuentes marinas adicionales, minerales y gas y otras relacionadas con la biotecnología marina. Los océanos y los mares juegan también un papel importante en nuestra vida social y cultural, así como representan una inextinguible fuente de vida y salud.

Nuestra explotación de estas fuentes ha estado limitada solamente por el grado de desarrollo tecnológico y la fuerza de los elementos naturales. En cualquier caso, los avances de la tecnología y el in-

cremento de la población se han combinado para crear tensiones añadidas sobre las fuentes útiles y recursos, particularmente en relación con la pesca, el transporte, la náutica de recreo, las explotaciones de petróleo y gas y el mismo medio marino.

Han sido tomadas medidas para la gestión individual de estos rubros y tal fragmentación entre las distintas áreas hace difícil aprehender el potencial impacto de unas actividades sobre las otras. Este es el propósito, el de reemplazar la visión fragmentaria por otra, integrada, próxima y común. Este acercamiento integral está en el fondo de la futura política marítima."

### 2. "¿CÓMO OBTENER BENEFICIOS DE ESTA INTEGRACIÓN"

"Si contemplamos las áreas costeras, lo primero que podemos observar es un incremento de la pugna, a veces conflic-

tiva, por el espacio físico. Todas las actividades tienen un impacto en las demás. Veamos los casos de la construcción o ampliación de puertos, las factorías e instalaciones para la pesca, los parques eólicos, etc., y en todos ellos presenciaremos un impacto o afectación sobre las fuentes, el entorno, la calidad del agua, etc.

Todos estos nuevos desarrollos reducen el espacio, impiden otras actividades, incluso las hoy tan socialmente en boga como la náutica de recreo. Las tareas de "off-shore" o mismamente los accidentes marítimos generan poluciones sobre el mar, costas, fauna y flora, por muchos años de efectos incontrolados, hasta el punto de que más de 80 por ciento de la polución oceánica es resultante de la actividad humana, por lo que la problemática de los océanos no podrá ser contemplada aisladamente, desde el mar, tierra o la atmósfera. Todo lo referi-



decisivas para el progreso de Europa, tanto en el aspecto vitalmente económico –por los cambios traídos por la globalización y la deslocalización– como por la trascendencia social de la sostenibilidad del entorno y la seguridad de las navegaciones o el bienestar de los colectivos.”

Borg, desde su actualizada perspectiva como titular de Pesca en la Unión Europea, se refirió a “las transformaciones que se están operando en esta materia, como consecuencia del agotamiento de los recursos marinos, en tanto los consumos de pescado se incrementan actualmente en el 9 por ciento anual” y señaló que “otro tanto de preocupación tiene que movernos, sustitutivamente hacia la potenciación de la acuicultura”.

Para el comisario maltés, “el turismo es otro sector vital que se asoma al mar de la Unión Europea, ya que somos el principal centro marítimo-turístico del mundo, pero tenemos las mismas exigencias de sostenibilidad ambiental para seguir siéndolo”.

### **UNA RELACIÓN MARÍTIMA ARMÓNICA**

Expresó puntualmente Borg que “el territorio marítimo de la Unión Europea, con sus zonas ultra-periféricas de las colonias francesas, Canarias, Azores y Madeira, es el mayor del mundo, como así resulta nuestra problemática y sus retos, que pasan por la armonización de políticas que rebasan las actuaciones particulares de los países-miembros.”

A propósito de mejorar “estas interacciones en todo lo referido a política marítima, ya la

do al mar debe ser visto de forma integrada”.

#### **3. “¿CÓMO DEBE IMPLICARSE LA UNIÓN EUROPEA?”**

La Unión Europea está concernida por dos océanos y cuatro mares, justamente por los que se entrecruzan las problemáticas de transporte, entorno y seguridad, por encima de las fronteras terrestres.

Las políticas que impactan sobre las actividades marítimas –pesca, entorno, industria, etc.– disponen de una fuerte base legal en el Tratado de la Unión mismo, y han sido sustancialmente desarrolladas en los últimos años. La protección de los ecosistemas marinos y recursos pesqueros no puede ser desarrollada individualmente, porque los entornos y las poluciones desconocen las fronteras.

El transporte marítimo es una clave vital del comercio y sus costes ambientales, por el transporte rodado, no solamente

han crecido sino que adquieren mayor exigencia con la deslocalización de las actividades manufactureras fuera de Europa.

Se necesitan considerables recursos para desenvolver la investigación y ciencia marítima, así como las nuevas tecnologías para obtener usos sostenibles del mar. Veinte países-miembros son costeros. Cuando Rumania y Bulgaria se adhieran, nuestras fronteras tocarán el Mar Negro. La línea de costa de la Unión Europea es siete veces más que la de Estados Unidos y cuatro que la de Rusia. Las regiones marítimas de la Unión suman casi la mitad de la población de Estados Unidos y su Producto Interior Bruto. Las áreas de fachada marítima de la Unión Europea son más amplias que sus territorios terrestres. Esto significa que la Comisión Europea, en sus Objetivos Estratégicos 2005-09, ya haya decantado la necesidad de juntar la política marítima al desarrollo sostenible”.

#### **4. “¿CÓMO PUEDE IMPACTAR ESTA POLÍTICA EN LOS ESTADOS-MIEMBROS?”**

“Como en cualquier otra política de la Unión Europea debe ser aplicado el principio de subsidiariedad.

Esto significa que la Unión Europea solamente debe hacer lo que haremos mejor juntos que individualmente.”

#### **5. “¿CÓMO DESARROLLAR ESTA CONSULTA?”**

“Los protagonistas de la preparación de este Libro Verde recogerán el análisis de las respuestas en unas bases del informe y conclusiones para 2007”.

#### **6. “¿CÓMO IMPLICAR A LOS PROTAGONISTAS EN EL PROCESO?”**

“El trabajo se propone involucrar a las autoridades gubernamentales y organizaciones no gubernamentales con relevante peso experto en la identificación de estas claves del camino a seguir.

## **ANAVE reclama “un ejercicio similar” para España**

Los expertos de la industria naviera española cerraban su periódico informe anual sobre “Marina Mercante y Transporte Marítimo 2005-06”, justamente cuando Bruselas publicaba el “Libro Verde” de referencia, por lo que, sin propósito de sentar criterio definitivo, ANAVE estimó positivo que se reconozca al menos la inexistencia de una política marítima global como, implícitamente, se hace invitando al sector a abrir ese gran debate.

La industria naval española reclama “un ejercicio similar” para España, que encueste a todos los sectores y subsectores relacionados con la navegación y permita conocer “la posición del Gobierno”. Los empresarios sostienen una comprensible expectación tras los paréntesis abiertos tanto en el Parlamento Europeo de Estrasburgo como en el Congreso de los Diputados, sobre la liberalización de los servicios portuarios, por su decisiva incidencia, tanto en materia de costes del sistema como en el arranque de la red europea de autopistas del mar y el cabotaje de corta distancia.

Con la apertura de este debate, a nivel de la Comisión Europea, el sector naviero estima como nada superfluo el que se reconozca la vital significación del transporte marítimo y la necesidad de reimpulsar legislaciones y planes favorables, largamente demandados.





Agenda de Lisboa nos marca visiblemente el campo, hacia el aumento de la combinación entre tecnología e investigación aplicada, para sostener nuestra ventaja de conocimiento científico". En la misma medida -añadió- "hemos hecho significativos progresos en materia medioambiental, biodiversidad y clima, que trataremos de armonizar y combinar con los retos del aprovechamiento de recursos, a salvo de los impactos -no deseados- del impulso a la construcción naval, las infraestructuras portuarias y las industrias de costa"

Las regiones costeras de la Unión Europea sustentan "un enorme atractivo de crecimiento para las inversiones, después de la tarea constructiva desplegada en base a los fondos estructurales y de cohesión" -añadió- "que, durante los últimos años, han mejorado y modernizado el territorio y las opciones de nuevo tejido industrial". Preciso que "las regiones marítimas son las que darán la nueva medida del sistema transportista, en torno a puertos y vías navegables, con revisión profunda de la logística y los aprovechamientos de servicios conexos"

Señaló, finalmente, que "debemos movernos desde las ideas generales hacia las más específicas, para producir un cambio de percepción, por parte de todos, y armonizar una respuesta de futuro que sea válida a la vez que unificada. Se trata de incentivar otro marco de actuación económica, de intercambio para las materias y los servicios, entre los ejes de la sostenibilidad del entorno y la calidad de vida de las personas." ■

S. DE FRANCISCO

## Invertir la tendencia del empleo marítimo

Los trabajadores del mar son cada vez menos numerosos en la Unión Europea, lo que el "Libro Verde" justifica como una paradoja más de la realidad marítima, que precisa personal estable y altamente cualificado. La penuria de empleos no toca a todos los estados miembros en una misma proporción, pero puede decirse que se está soportando con marinos de terceros países y en condiciones aún no atractivas para los nacionales europeos.

La movilidad dentro del sector marítimo se ve amenazada por obstáculos legislativos en el reconocimiento de las categorías y barreras nacionales de acceso. No se han hecho esfuerzos de reciclaje profesional para los casos de pérdidas de empleo, ni se ha incentivado especialmente el aprendizaje con experiencia a bordo. Debe hacerse un gran inventario del empleo marítimo y una búsqueda profunda de las razones de los abandonos, así co-

mo evitar la jungla normativa y salarial de pabellones, estados y procedencias. No se ha desarrollado tampoco una panoplia de buenas prácticas a bordo, ni se enfatiza en los estudios universitarios la ramificación profesional hacia el mar.

Con la ratificación del Convenio de Trabajo Marítimo de la OIT (febrero 2006) se tiene un peldaño crucial para enmendar el rumbo en estas profesiones, de las cuales destaca, por su inseguridad y riesgo, todo lo referido a la pesca, que ya se ha coordinado, financieramente, por los Fondos Europeo (FEP) y el Instrumento Financiero de Orientación (IFOP), y queda por desarrollar una gran actividad de creación de empleo en las regiones marítimas costeras y la interface tierra/mar, donde han de darse los principales beneficios de la política de integración que rastrea el "Libro Verde".

Si el crecimiento del transporte maríti-

mo ha superado, en los últimos sesenta años, al de la economía mundial, no se comprende esta sostenida tendencia negativa del empleo, ni la de tantas profesiones marítimas conexas a esta actividad en puertos, organización, asistencia técnica, enseñanza, etc. La misma evidente paradoja puede relacionarse con el crecimiento de oportunidades en los segmentos del turismo marítimo, la biotecnología marina, la acuicultura, las nuevas energías, etc., que demandan profesionales tan estables como altamente cualificados y se insertan entre los grados formativos medio y universitario.

El "Libro Verde" demanda respuestas para asentar una primera piedra, más que un discurso, sobre la auténtica asignatura pendiente del sector, la empleabilidad, a salvo de sus eternas amenazas de inseguridad física y laboral o precarias consecuencias sociales y retributivas. ■ S. de F.

# España volverá a faenar en MARRUECOS en otoño

*El convenio se cerró hace justamente un año y el mismo ha estado sometido a varias interpretaciones desde el país norteafricano.*

Un año después de que se cerrara el acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Marruecos, los barcos comunitarios, entre los que hay una mayoría de pesqueros españoles, no han podido regresar a las aguas de ese país. Diferencias en la interpretación de su contenido por parte de las autoridades de ese país, como la posibilidad de reservarse el derecho para negociar la concesión de licencias de pesca a otros barcos al margen del compromiso con las autoridades comunitarias en las mismas aguas, han retrasado su entrada en vigor previsiblemente hasta otoño.

En principio, el acuerdo con una duración de cuatro años, debería haber entrado en vigor la primavera pasada, fechas que se han ido aplazando sin razones aparentes con la posibilidad de que el mismo ya esté en vigor para otoño. Aunque en todo momento se ha negado la posibilidad de ligar acuerdos de pesca con mejoras en las condiciones de acceso a los mercados comunitarios en el sector agrícola, la realidad es que en la actualidad hay en marcha negociaciones entre Bruselas y Rabat.

Durante las últimas semanas se han desarrollado la mayor parte de los procesos que estaban pendientes para su aprobación definitiva. El primer paso fue su aprobación el pasado 20 de julio por el consejo de ministros de Marruecos tras una sesión extraordinaria. Tras esa aprobación, el convenio fue firmado a finales del mismo mes por los representantes de la Unión Europea y Rabat como parte final de un proceso que ha durado un año. En este momento solamente falta que el acuerdo sea



ratificado por el Parlamento de Marruecos. Se esperaba que ese trámite se hubiera hecho en el mismo mes de julio antes de las vacaciones estivales de los diputados, pero ello no se hizo y, en consecuencia, el acuerdo deberá pasar por el Parlamento en septiembre antes de su entrada en vigor. Lo más probable es que el acuerdo se aplique desde el mes de octubre.

El acuerdo con Marruecos supone la posibilidad de operar en esas aguas 119 barcos, de los que un centenar son españoles en función de la presencia histórica de la flota en esas aguas. El acuerdo beneficia fundamentalmente a las flotas de bajura de Andalucía y Canarias, seguidas de la gallega. Igualmente contempla la posibilidad de capturar 60.000 toneladas de diferentes pequeñas especies pelágicas.

El coste del acuerdo para las arcas comunitarias es de 144 millones de euros para todo el periodo, cifra a la que se suman los cánones de los armadores. ■

**Tras la firma del convenio entre Rabat y Bruselas, solamente falta su aprobación por el Parlamento marroquí**



# La modificación de la Ley de Puertos QUEDA PARA SEPTIEMBRE

**Por vicisitudes de la misma agenda parlamentaria y sucesivas ampliaciones de plazo para la presentación de enmiendas, la modificación de la Ley de Puertos se queda para setiembre. La Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar y Comisiones Obreras desconvocaron la huelga de estibadores, que hubiese paralizado todos los puertos de interés estatal los pasados días 22 a 26 de mayo.**

**S**e trataría de aprovechar el interregno para el acercamiento del máximo consenso sobre los puntos más problemáticos del anteproyecto, ya que, por otra parte, la misma agenda parlamentaria no dejaba ningún hueco antes del verano, con los señalamientos del debate sobre el Estado de la Nación y el referéndum sobre el Estatuto de Catalunya.

## **LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS, CLAVE**

Representantes de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar y de Comisiones Obreras desconvocaron en su día la huelga planteada para finales de mayo en el sector de estiba, después de reunirse con miembros de los Grupos Parlamentarios y con el portavoz de Infraestructuras del Congreso, Salvador de la Encina (PSOE).

Comisiones Obreras se refirió a que “al aceptarse que nuestras enmiendas sean incorporadas al texto del anteproyecto, desconvocamos las movilizaciones” y la Coordinadora Estatal difirió la convocatoria de huelga, “hasta comprobar la evolución de las enmiendas y que se cumplen los acuerdos, esta vez, ya que en otras no se han cumplido”.

Por CCOO se había denunciado que “con el proyecto de Ley actual todas las concesiones administrativas quedan exentas de emplear estibadores portuarios, así que las terminales de uso particular —que serán cada vez más importantes— podrían ocupar trabajadores sin ningún tipo de condiciones laborales dignas o de calificación profesional”. Por la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar se rechaza palmariamente la redacción de todo el art. 30 del anteproyecto actual, referente a ese mismo régimen de las terminales de carga y

descarga, con lo que la principal problemática se focaliza en la prestación de servicios.

## A LA BÚSQUEDA DEL MÁXIMO CONSENSO

Sucesivos aplazamiento del plazo de la presentación de enmiendas a este anteproyecto de Modificación de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General llegaron a la amenaza de una enmienda a la totalidad, por parte del portavoz de Infraestructuras del Grupo Popular, Andrés Ayala.

La actuación conciliadora de su homónimo, del Grupo Socialista, obtuvo un aplazamiento mas, junto con la desconvocatoria de la anunciada huelga de los estibadores, ya que, en virtud del esfuerzo suplementario de ampliar el consenso —admitiendo enmiendas de los convocantes— se obviaba el conflicto. El parlamentario de Infraestructuras, Salvador de la Encina, hizo notar —además— que por problemas de agenda del Congreso, el texto quedaba indefectiblemente para setiembre, y, en el interregno se podría avanzar en el acuerdo.

Por el Grupo Popular, Andrés Ayala, alertó que la

sucesión de aplazamientos del período de enmiendas “puede provocar una situación delicada en los puertos, ya que en agosto se acaba la prórroga concedida por el Congreso de los Diputados para la sustitución de las Sociedades de Estiba por las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, lo que dejaría los puertos y los trabajadores en un vacío legal”. Esta circunstancia —replicó de la Encina— “no tiene gran importancia y se salvará con voluntad política”. ■

S. DE FRANCISCO

**Se consiguió evitar la huelga de la estiba y ampliar el plazo de enmiendas, a la búsqueda del máximo consenso**



## AL BORDE DE LAS AUTOPISTAS DEL MAR

*La implantación de la alternativa de las “autopistas del mar” como respuesta a la saturación física y medioambiental de los transportes terrestres europeos, es inseparable del problema de costes.*

*Si no se consigue un coste “puerta a puerta” que sea competitivo con la alternativa ya sabida de la carretera, carecería de sentido el esfuerzo implantador —ya en proceso— y las referidas “autopistas” remedarían un frustrante arar en el mar.*

*Para incentivar esta utilización del transporte marítimo uno de los primeros obstáculos reside en los costes portuarios. La propia “hoja de ruta” de la implantación de las autopistas y el cabotaje de corta distancia (Libro Blanco del Transporte/Horizonte 2.010) apunta a que “el coste portuario es un factor de gran influencia en la competitividad de la cadena de “puerta a puerta” y mayor es esta influencia cuanto más corta es dicha cadena. Dado que sobre los costes portuarios no tiene influencia la distancia del transporte marítimo que cubra el servicio, es necesario fijar un coste máximo del interface portuario, susceptible a su vez de ser descompuesto en sus componentes, tasas portuarias, servicios al buque y servicios a la mercancía... (sic.)”*

*El importante problema de los costes de la estiba, misma- mente la necesidad de la tarifa plana (independientemente del día y horario de la prestación), ha causado sus recelos y reticencias en el sector naviero, cuanto que la ofensiva de las asociaciones de estibadores que han bloqueado iniciativas liberalizadoras ante el mismo Parlamento Europeo, con la gran huelga de enero último.*

*Si los navieros apelan a “la necesidad de desmontar un sistema de monopolio prestador que limita la libre competencia entre puertos”, los sindicatos sostienen que “esa liberalización traerá consigo la precariedad de la labor de estiba y su reducción de calidad del servicio”.*

*En el Parlamento español se amplió hasta el 9 de mayo el proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, ya que los distintos Grupos Parlamentarios trataban de “instalar un buen clima de negociación”, lo que evidentemente contrastó con el señalamiento de “huelga total en los puertos españoles los días 22-26 de mayo” por la Coordinadora de los estibadores. ■ S. de F.*



José Parajú, director gerente de Cluster



# El Cluster

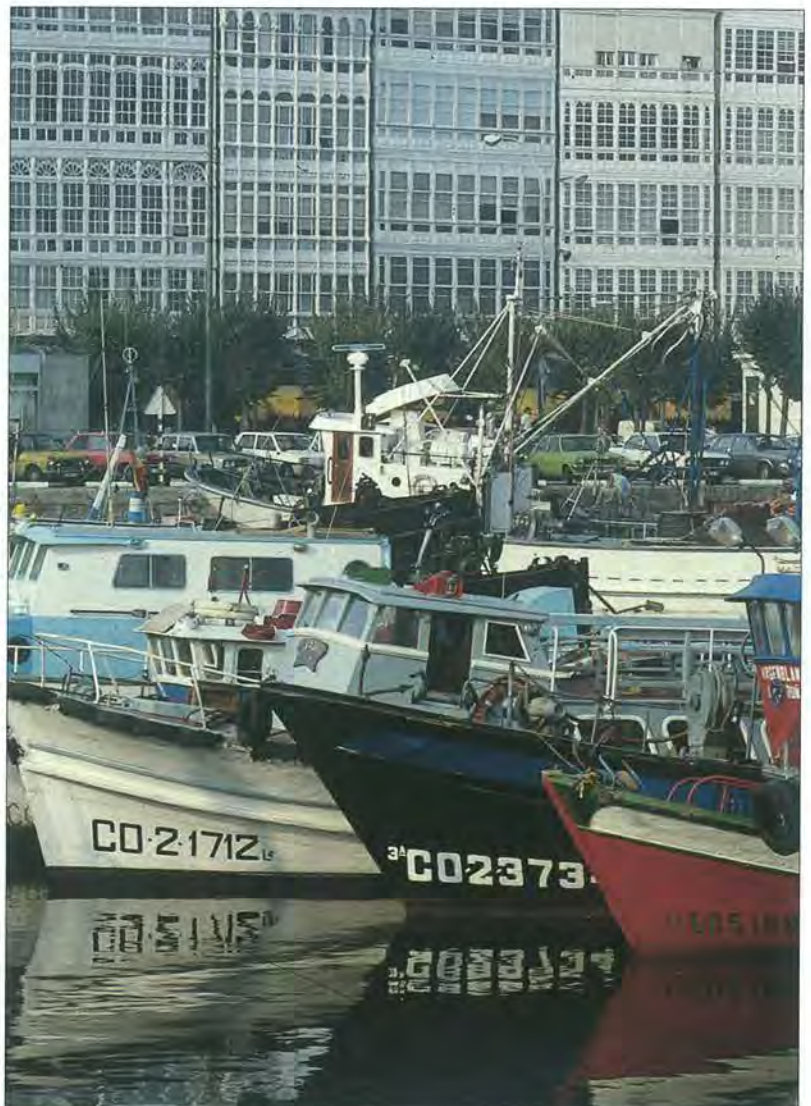
## reclama ayudas comunitarias para las sociedades mixtas

*A los tres años de su constitución, con el respaldo del Ministerio de Agricultura, el Cluster se ha convertido en una piedra fundamental para la de las sociedades pesqueras mixtas. En este periodo se han dado algunos pasos importantes en favor de las mismas. Sin embargo, su futuro pasaría por el reconocimiento a todos los de Bruselas y por la integración en esta estructura de empresas pesqueras de otros países comunitarios que se sumen en su estrategia a las españolas.*



Sobre las empresas mixtas, según los datos manejados por el propio Cluster, se conocen las grandes cifras que dan una idea de su importancia: 220 empresas, 550 barcos, inversiones de 200 millones de euros, capturas por un volumen de unas 450.000 toneladas, empleo total superior a los 17.000 trabajadores de los que más de 13.000 con tripulaciones de los barcos y de los que 13.500 son originarios de los países donde operan estos barcos.

Sobre esta flota, no hay sin embargo datos más concretos en relación a dónde donde faena cada barco, bajo qué banderas funcionan los armadores, sistemas de relaciones laborales o el volumen o los tipos de capturas.



De acuerdo con la importancia de esta flota, el director gerente del Cluster, José Parajuá, se ha planteado el trabajo y los objetivos de la Asociación en una doble dirección. Por un lado, se quieren dar salidas en el seno comunitario en lo que afecta a la política de ayudas. Por otra parte, se pretende lograr una nueva imagen para los barcos que operan bajo diferentes banderas en una línea de seriedad y desarrollo de una política de sostenibilidad en todos los caladeros donde operan.

Para el director gerente del Cluster, las empresas mixtas son una consecuencia del desarrollo de la Política Pesquera Común cuando utilizaba la salida de barcos hacia terceros países como uno de sus principales instrumentos para ajustar las flotas a las posibilidades de pesca. Actualmente, estas flotas que tuvieron en su día ayuda para salir de las listas comunitarias, se hallan fuera de los apoyos de Bruselas desde diciembre de 2004. El Cluster estima que es necesario volver a disponer de los fondos estructurales para poder desarrollar una política desde una política de calidad en el empleo al de una pesquería sostenible y con unos

mínimos de rentabilidad. Los responsables de la sociedades mixtas están firmemente convencidos que se trata de unas empresas claves en la política de cooperación con los terceros países donde operan y, en consecuencia, pretenden que una parte de las ayudas comunitarias hacia esos Estados se articulen por la vía de estas sociedades.

#### **POLÍTICA DE COLABORACIÓN**

Desde el Cluster se aboga por desarrollar una política de colaboración con las diferentes Administraciones en campañas experimentales de investigación en países como Perú o México. En la misma línea de colaboración y en aras de cambiar una vieja imagen negativa de las sociedades mixtas, se defiende el diálogo con las organizaciones no gubernamentales implicadas en la pesca para desarrollar acciones a favor de la sostenibilidad de los mares y el respeto al medio ambiente.

En esta ofensiva para lograr ayudas comunitarias para esta flota, hasta la fecha las actuaciones han correspondido exclusivamente a

***El sector pretende que se contemple la actividad de las mismas en el marco de la política de colaboración de la UE con terceros países***



## CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN

En función de este problema, el estudio plantea el desarrollo de campañas de comunicación para dar a conocer su papel tanto como abastecedoras de pescado como sociedades de gran interés para el desarrollo sostenible de las economías de terceros países menos avanzados. A la empresa mixta se considera se la debería ver como agente importante de la transferencia de innovación y conocimiento, así como un entramado que hace posible unas económicas con los países donde llevan a cabo su trabajo. Sería una actividad muy positiva y que jugaría a favor de la imagen de estas empresas, el cumplimiento de un de las sugerencias que se hacen desde este estudio. Los redactores del mismo proponen la existencia de una base de datos sobre las empresas mixtas donde figurase el nombre de la misma, la participación del capital español, los países donde opera, los listados de los barcos y modalidades de pesca, así como el volumen de capturas y las especies junto con los tipos de actividades y la generación de ingresos.

Disponer de estos datos, además de un servicio para contar con una información correcta sobre su actividad y medir su importancia, sería demostración de que se trata de un segmento de flota donde se ha apostado por una transparencia que desgraciadamente no ha existido hasta la fecha como hubiera sido necesario.

Un segundo fenómeno detectado en relación con estas sociedades es su escaso reconocimiento por parte de organismos e instituciones de su papel en el desarrollo de terceros países donde construyen el equipamiento de infraestructuras en tierra con sus propios recursos al no llegar otro tipo de apoyos desde otros fondos previstos para ello. Para el mejor desarrollo de estas sociedades se plantea la necesidad de integrar a las mismas en los programas de cooperación, en la ayuda al desarrollo y a las acciones de partenariado. Desde esta perspectiva se plantean, entre otras actuaciones, la inclusión de las sociedades mixtas en el marco de la política de cooperación al desarrollo, en la elaboración de planes de desarrollo sostenible en terceros países en colaboración con todo tipo de instituciones, la posibilidad de que los fondos oficiales de ayuda al desarrollo se puedan aplicar en proyectos pesqueros o similares y lograr que los fondos de ayuda al desarrollo tengan un carácter finalista. Estos fondos podrían proceder de organismos como FAO, BEI, BID por diferentes vías como préstamos, asistencia técnica o programas de inversiones de capitales públicos y privados.

Las credenciales del sector en este segmen-



**Los responsables del Cluster buscan igualmente una nueva imagen para este segmento de flota que opera bajo banderas de otros países**

empresas españolas con el apoyo de la Administración. El Cluster estima que es indispensable aglutinar en su seno a organizaciones y empresarios de otros países comunitarios para hacer así una mayor fuerza ante Bruselas. De las flotas pesqueras comunitarias, casi los únicos países con alguna flota en estas circunstancias serían Portugal, Holanda e Italia. Se espera que en los próximos meses se produzcan resultados en esa dirección

Con la mirada puesta en lograr esos objetivos, desde el Cluster, en colaboración con el Ministerio de Agricultura y la Escuela de Negocios de Caixanova se ha elaborado un estudio donde se analiza la actual situación de las sociedades mixtas y se hace un diagnóstico de la situación para, a partir de estos datos, plantear el desarrollo de un plan director para superar las actuales carencias y asegurar el futuro de este segmento de la flota que opera en caladeros de otros países al margen de los acuerdos de pesca comunitarios.

De acuerdo con los hechos y tendencias detectados en el sector de la pesca en general y muy especialmente en lo que afecta a las empresas mixtas, se proponen las siguientes líneas de actuación:

Un primer problema detectado en el segmento de las empresas mixtas es la existencia de una imagen distorsionada sobre las mismas en los organismos internacionales, así como en esos mismos terceros países donde operan al no existir una adecuada información sobre su actividad como generadoras de empleo y abastecedoras de pescado a unos mercados comunitarios deficitarios.





to se concretan en el funcionamiento de 220 empresas con 550 barcos y 13.500 empleos en terceros países con plantas de proceso y transformación de la pesca en tierra con la consiguiente creación de infraestructuras. Entre los objetivos prioritarios del Cluster se destaca lograr la inclusión de este modelo de empresa en al esfera de la política de cooperación para el desarrollo

Un tercera carencia de estas sociedades es su necesidad de realizar inversiones de cuantía elevada para mantener su posición de competitividad y las dificultades para lograr financiación en terceros países por los riesgos que conlleva el sector de la pesca. Uno de los problemas a los que se deben enfrentar las sociedades mixtas para acceder a las disponibilidades necesarias en créditos es la limitación existente en la mayor parte de los terceros países donde operan para el retorno de los capitales. El sector financiero considera a la pesca como una actividad de riesgo, lo que supone encarecer los costes de financiación. Ante esta dificultad, se plantea la necesidad de definir y consensuar las inversiones prioritarias en colaboración y coordinación con entidades públicas y entidades financieras. De cara al futuro, se apunta que sería muy importante que en los nuevos acuerdos de pesca se insistiera en la necesidad de que esos países adoptaran medidas más liberalizadoras de cara al retorno de capitales y la constitución de garantías a favor de entidades financieras para que esas socie-

dades pudieran conseguir en la UE la financiación necesaria para sus inversiones.

La situación de la flota constituye un punto de análisis muy importante. Un alto porcentaje de esta flota necesita una urgente renovación, no sólo para adecuarse a las nuevas tecnologías y lograr una mayor eficiencia en su actividad, sino también para mejorar las condiciones de seguridad y la mejora de al vida laboral de las tripulaciones. Los empresarios hablan de la necesidad de renovar en un periodo máximo de cinco años 150 barcos de los 500 que se hallan en estas sociedades mixtas, a los que se deberían sumar otros barcos que necesitan mejorar su estado. De acuerdo con este panorama el estudio plantea la urgencia de establecer planes conjuntos entre las diferentes Administraciones y organismos para diseñar las ayudas posibles. El proceso de renovación de flota debería suponer a la vez la incorporación a las mismas de las últimas tecnologías en materia de pesca para lograr una actividad más segura, pero también una pesquería más responsable y respetuosa con los recursos.

#### **EQUIPARAR A LOS BARCOS**

En la actualidad, desde diciembre de 2004, las ayudas para la modernización de la flota en el seno comunitario se limitan sólo para equipamiento y modernización, pero sin aumentar su tonelaje y potencia. Estas medidas no se aplican sin embargo a los barcos de las empresas mixtas al operar con una bandera de un

***Frente a las críticas, señalan su decidida voluntad de practicar unas pesquerías responsables con los recursos pesqueros y con el medio ambiente***



tercer país. El estudio sugiere la posibilidad de equiparar a los barcos de las empresas mixtas en el tratamiento de los buques mercantes y los barcos pesqueros, con dos alternativas: ayudas para la amortización directa del capital de los créditos o ayudas indirectas. Un tercer planteamiento es la instrumentalización de un sistema de avales mediante la creación de un fondo de garantía para que el sector pudiera optar por un modelo de financiación a más largo plazo. En definitiva, se trata de buscar salidas a un problema de financiación que se cortó cuando acabaron las ayudas comunitarias hace más de un año.

La escasa formación profesional del personal necesario para desarrollar el trabajo de las empresas mixtas, tanto en los barcos como en

tierra, constituye otro de los problemas al que se enfrentan estas sociedades. Ante estas circunstancias, para superar el problema se estima indispensable en una primera fase identificar todas las necesidades en materia de formación. A partir de ese conocimiento de la realidad, se propugna el desarrollo de programas de formación según las necesidades de cada país. El mecanismo propuesto para atajar ese problema se hace desde un doble enfoque. Por un lado, mediante la formación de profesional en ese país con la constitución de escuelas náutico pesqueras. La segunda salida sería la potenciación de acuerdos con terceros países por los que se convalidaran los títulos obtenidos en los países comunitarios y evitar así que en muchos casos sea necesario duplicar personal para ocupar un mismo puesto.

La seguridad agroalimentaria constituye en la actualidad uno de los principales retos en estos sectores y sobre cuando se trata de producciones procedentes de terceros países para el acceso al mercado comunitario. Se trata de una política de controles y de garantías en materia de seguridad alimentaria, que en alguna medida, ha supuesto una nota diferenciadora entre los productos elaborados y transformados en países comunitarios y los importados desde algunos terceros países. Las empresas mixtas desarrollan su actividad fuera del marco comunitario, en muchos casos en países con escaso desarrollo, lo que hace más difícil el cumplimiento de una serie de exigencias higiénico sanitarias. Ante esa situación, desde el sector se aboga por una detección de los problemas higiénico sanitarios en esos países para tratar de dar una respuesta a la situación desde la perspectiva de las exigencias de los mercados comunitarios. Es necesario contar con laboratorios adecuados en terceros países y programas para el desarrollo de los controles. Pero, para lograr esos objetivos es indispensable disponer programas de ayudas que hoy no existen.

Al margen de los problemas de ayudas o de sanidad e higiene en el trabajo, una de las dificultades con las que se enfrentan más a menudo las empresas mixtas afecta a las normas jurídicas que se aplica en esos países desde la protección a las inversiones hasta los mecanismos para las exportaciones. En cada uno de los países hay normas jurídica diferentes de cara a las empresas mixtas, no son extrañas las situaciones de inseguridad jurídica, las discriminaciones en función del origen del capital y los diferentes sistemas arancelarias a la hora de colocar los productos en los mercados. Todo ello se traduce en una situación de inseguridad que sería urgente adaptar para lograr una actividad en la pesca son sobresaltos y que garantice las inversiones realizadas.



## FISCALIDAD

Para mejorar el funcionamiento de las empresas mixtas se reclaman soluciones para los problemas en el campo de la fiscalidad para evitar situaciones como la doble imposición y el mal trato que reciben los empresarios comunitarios cuando disponen de barcos pescando en países como los calificados paraísos fiscales. Para dar respuesta a esa situación, entre otras salidas se propone inicialmente la elaboración de un estudio sobre los diferentes tratos fiscales que existen para proponer respuestas. También se reclaman salidas en lo que afecta a la tributación de los trabajadores.

La Seguridad Social preocupa y es una cuestión de gran interés tanto para armadores como para los trabajadores que se hallan en estas sociedades. Desde el sector se pone sobre la mesa la existencia de una gran disparidad entre los diferentes convenios suscritos en esta materia. Uno de los problemas más frecuentes a los que debe hacer frente el sector es el recelo de los trabajadores comunitarios a darse de alta en el Régimen de cada país, por lo que en muchos casos es preciso tener un doble aseguramiento, uno en el país originario del trabajador y otro donde realiza la actividad. Ante esta situación, la posición generalizada en el sector es poder ofrecer la posibilidad a los trabajadores para que estén afiliados al Sistema en vigor en su país. En la actualidad, para la adscripción de una empresa mixta a la Seguridad Social española es preciso que la participación española en la misma sea superior o

igual al 34%. Los armadores reclaman que se rebaje ese porcentaje en cuanto cada vez cada vez los terceros países donde operan los barcos piden una mayor participación en este tipo de sociedades.

En contra de determinadas opiniones que consideran a las empresas mixtas con banderas de algunos terceros países como un instrumento para la depredación de los mares, desde el sector se reivindica el papel de estas sociedades para contribuir a unas pesquerías sostenibles y respetuosas con los recursos en cuanto ellas son las primeras interesadas en seguir pescando. Actualmente nadie pone en duda la existencia de una sobreexplotación de recursos y sobre la necesidad de desarrollar políticas pesqueras sostenibles y una mejor utilización comercial de una serie de especies. Ante este problema, el sector reclama los trabajos necesarios para una evaluación realista de los recursos, estudios científicos responsables, unos programas de investigaciones para desarrollar conjuntamente con terceros países una gestión adecuada de los caladeros.

Finalmente, desde las empresas mixtas se aboga por hacer del Cluster un instrumento de desarrollo así como un órgano para catalizar lo que debería ser un plan estratégico para el sector. En ese objetivo se propugna por superar la actual atomización del sector a la hora de unas negociaciones y la definición de unos planes a largo plazo. ■

VIDAL MATÉ

**En la actualidad hay 220 empresas con 550 barcos que exportan a la UE unas 450.000 toneladas de pescado**

**Suponen el empleo directo para más de 17.000 personas, de las que 15.300 son de los países donde faenan**

59ª Asamblea de la Comisión  
Ballenera Internacional

## Los partidarios de la caza de cetáceos

# YA SON MAYORÍA EN LA CBI

**Por 33 votos a favor, 32 en  
contra y una abstención, Japón  
logró que se aprobara una  
declaración de apoyo a la caza  
comercial de ballenas, aunque  
aún está lejos del 75% necesario  
para abolir la moratoria**

*Es la primera vez desde que entrara en vigor la moratoria de la caza comercial de ballenas, hace ahora 20 años, en que los países a favor de reiniciar esta actividad son mayoría en una votación, aunque tan sólo fuera por un voto de diferencia. Ya lo pronosticaron los representantes nipones al final de la pasada reunión de la Comisión Ballenera Internacional, puesto que contaban con cuatro nuevos "fichajes" para la cita de este año en Saint Kitts y Nevis. Aún les queda lejos el lograr la mayoría suficiente del 75% de los votos para eliminar la moratoria, pero ya han empezado a socavarla. Greenpeace exige a los países contrarios a la matanza de ballenas una actitud más enérgica y de denuncia de la compra de votos que viene realizando Japón.*



**P**or 33 votos a favor, 32 en contra y una abstención, Japón logró que se aprobara una declaración de apoyo a la caza comercial de ballenas durante la 59ª Asamblea de la Comisión Ballenera Internacional (CBI). El país anfitrión, el pequeño estado caribeño de Saint Kitts y Nevis (formado por dos pequeñas islas de apenas 50.000 habitantes que tiene, al parecer, un gran interés en que se reinicie la caza comercial de ballenas), fue uno de los apoyos del país nipón junto a Santa Lucía, República Dominicana, Antigua y Barbuda, Saint Vicente, Kiribati, Islas Marshall, Marruecos, Islas Salo-



món, Surinam, Mali y Mongolia (estos dos últimos ni siquiera tienen costa pero pagan las cuotas de este organismo para votar siempre a favor del reinicio de la caza comercial de cetáceos), entre otros.

En realidad, Japón esperaba contar con 36 votos a favor de su propuesta, pero hubo deserciones de última hora. Países que, en el último momento, se les hizo imposible votar alguna de las afirmaciones que contenía la que se ha dado en llamar "Declaración de Saint Kitts". Afirmaciones como que "la moratoria ya no es necesaria", que "el uso de las ballenas contribuye a reducir la pobreza", o que la "CBI no se

ocupará de la protección de los mamíferos, sino del control de la caza comercial de ballenas".

Algunos, como el director regional noruego de pescado crudo y responsable de la caza ballenera en el país escandinavo, Hermond Larsen, llegó a señalar que "si queremos alcanzar un equilibrio y un desarrollo sostenible de los recursos marinos, debemos cazar una parte de los mamíferos para preservar la cadena trófica".

Resulta que las ballenas -como hace unos meses acusaban por enésima vez los canadienses a las focas para justificar su matanza-



**Japón sigue con la compra de votos de países pobres para lograr sus objetivos en la CBI. Saint Kitts y Nevis, dos pequeñas islas de 50.000 habitantes, es uno de esos apoyos. Mali y Mongolia, sin ni siquiera tener costa, son otros.**

se comen todo el pescado, y están poniendo en grave peligro el equilibrio en el mar. Eso sí, no han aportado estudios científicos que avalen tan peregrina e interesada afirmación. Focas y ballenas son dos de los chivos expiatorios más utilizados a la hora de buscar responsables a la desastrosa situación por la que atraviesan nuestros mares debida, en realidad, a la mala gestión pesquera. Una situación que ha llevado a una disminución del volumen de peces, en los últimos cien años, de un 90%, según se advierte en un editorial publicado en el último número de la revista Science por el científico Carlos Duarte, profesor del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, junto a los investigadores Iris E. Hendriks, científica asociada en la Universidad de las islas Baleares, y Carlo H. Help, director del Centro de Ecología Marina del Instituto holandés de Yerseke. Estos científicos achacan la situación más bien a la sobre-explotación pesquera y otras actuaciones de la mano del ser humano.

#### **VOTO SECRETO**

Volviendo a la asamblea de la CBI, otro de los principales objetivos de Japón sigue siendo el de lograr imponer el voto secreto, lo que sin duda favorecerá que aumenten los apoyos de los países caribeños que, en no pocas vo-

taciones, se abstienen para evitar el escarnio internacional. En su enésimo intento, Japón volvió a fracasar. También perdió otra votación en la que trataba de evitar que la CBI discutiera el futuro de delfines, marsopas y ballenas. Asimismo, se rechazó su propuesta de permitir la caza comercial a algunas poblaciones costeras a pequeña escala.

Resulta evidente que no va a cejar en el empeño de lograr esos objetivos, en los que no ha tenido éxito en esta ocasión. Objetivos como el de conseguir la expulsión de los observadores internacionales en la CBI como Greenpeace o WWF/Adena, considerados "molestos" para sus intereses, dentro y fuera del organismo ballenero.

En la playa situada frente al hotel en el que se celebraba la reunión, diez activistas de Greenpeace pretendieron colocar 863 colas de ballenas de cartón –simbolizando las capturas estimadas por Japón durante la pasada campaña en el santuario ballenero Antártico–, pero fueron inmediatamente detenidos por la policía, al igual que la tripulación del buque Artic Sunrise, al que se le había denegado entrar en aguas de Saint Kitts.

Esta organización ecologista se quejó de que *mientras se permite la compra de votos de naciones pobres para levantar la moratoria a la caza comercial de ballenas, se arresta a los que quieren proteger a las ballenas y al entor-*



no en que viven, en declaraciones de Sebastián Losada, responsable de la campaña de Océanos de Greenpeace.

También dejaron claro que seguirán con esta actividad pacífica de denuncia y de entorpecimiento contra la cacería "científica" japonesa. En la campaña de este año, realizada cuando los balleneros japoneses acuden a aguas del santuario Antártico, se produjeron momentos de gran tensión. Y es que además del lanzamiento de agua a presión contra los activistas de Greenpeace mientras tratan de impedir que disparen contra las ballenas a bordo de lanchas zodiac, interponiéndose entre los arponeros japoneses y los animales a los que pretenden abatir, en esta ocasión se produjo una acción más que peligrosa cuando un barco nodriza embistió a uno de los dos barcos que la organización ecologista había desplazado a la zona, el Arctic Sunrise. Afortunadamente, la peligrosa maniobra del Nissin Maru se saldó sin otras consecuencias que el susto y unos pequeños daños en la proa del navío de Greenpeace, como puede comprobarse en una de las imágenes que acompañan a este reportaje.

Este año Greenpeace envió a aguas del Antártico a dos de sus barcos, el Arctic Sunrise y el Esperanza, ya que este último iniciaba una campaña, de algo más de un año de duración, de denuncia sobre la grave situación que atraviesan nuestros mares, y su primera actuación

consistía, precisamente, en denunciar la "caza científica" realizada por los japoneses.

### **SIGUE LA "CAZA CIENTÍFICA"**

Desde que se instauró la moratoria en 1986, Japón ha cazado más de 6.800 rorcuales alibancos en la Antártida. El año pasado, según datos de WWF/Adena, tenía previsto cazar 850 rorcuales alibancos y 10 rorcuales comunes. En 2007, pretende incrementar los rorcuales comunes hasta los 50 y capturar, también como "caza científica", 50 ballenas jorobadas. El convenio CITES tiene clasificado al rorcual común como especie amenazada.

La comunidad científica mundial ha condenado en reiteradas ocasiones esta actuación "por mostrarse incapaz de publicar en revistas científicas reconocidas resultados relevantes procedentes de este pretendido programa de investigación", como señala WWF/Adena. Por su parte, Greenpeace señala que una vez que las ballenas son medidas y pesadas por los "científicos" de a bordo, empiezan a trabajar los carniceros troceándolas y empaquetándolas para su venta.

*Daños causados al barco de Greenpeace Arctic Sunrise tras una arriesgada maniobra del ballenero Nissin Maru.  
Greenpeace/Kate Davison*





WWWF/Agencia/Canon/Morten Lindhard

blación, y que el 77% de sus habitantes está en contra de la caza comercial de ballenas.

La organización Greenpeace, junto con la Agencia de Investigaciones Medioambientales y la Sociedad Humane, de los Estados Unidos de América, está trabajando en el seguimiento de la pista del dinero que hay tras las flotas balleneras. Greenpeace señala que está centrando su atención en uno de los gigantes de la alimentación, Gorton's, empresa que lidera el sector de los productos pesqueros congelados en EE.UU. "Gorton's pertenece a Nissui USA, empresa subsidiaria de Nissui, la segunda mayor empresa de Japón de productos pesqueros y propietaria de un tercio de Kyodo Sempaku, la empresa que gestiona la flota ballenera". Según señala en un comunicado la organización ecologista, están pidiendo a Gorton's que utilice su influencia para convencer a Nissui que acabe con la caza de ballenas.

Pero a Japón le da igual, como le da igual las acusaciones de compra de votos. Se escuda en afirmaciones vagas que lo que realmente encubren es un importante negocio económico de sus empresas al cual no van a renunciar. El ministro australiano de Medio Ambiente, Ian Capbell, denunció que una parte de la carne de ballena capturada como "caza científica" acababa como componente de comida para perros, algo que negó Japón.

El país nipón está cazando unas dos mil ballenas al año, lo que ha sobrecargado su mercado. Según algunas de las últimas encuestas realizadas en Japón, sigue bajando el consumo de carne de estos cetáceos entre su po-

Los noruegos, por su parte, también en manos de una potente industria pesquera que, en buena medida, marca determinadas políticas del país escandinavo, decidió reemprender la caza comercial en 1993. Desde entonces, ha capturado unas 5.500 ballenas. Para la próxima campaña se ha fijado una cuota de 1.052 ballenas enanas (en la actual campaña piensan cazar 700), aunque su parlamento ya ha aprobado duplicar esa cifra en las dos siguientes campañas.

En la práctica, tanto japoneses como noruegos hacen caso omiso a las decisiones de la CBI que no le son favorables. De cara a la próxima reunión, que tendrá lugar en la localidad de Anchorage, Alaska, Japón ya ha

## La Universidad de Las Palmas, en la Comisión Ballenera

*En ocasiones, la CBI actúa como lo que se espera de ella, un organismo que vele por la conservación de los cetáceos y trate de minimizar los impactos humanos adversos sobre estos animales. En esta ocasión, se dedicó especial atención a los estudios realizados sobre la relación entre las maniobras militares con sónar y la muerte de cetáceos. El asesoramiento corrió a cargo del catedrático de Anatomía Patológica de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Antonio Fernández, en representación del equipo de Investigación canaria de la Universidad de Las Palmas.*

*Cada vez que la OTAN ha celebrado maniobras militares en las proximidades de las islas Canarias, en los días posteriores se producen varamientos de cetáceos, en especial de zifios. Desde 1985 se constata la misma situación. Y es que los potentes sónares de media y baja frecuencia resultan letales para los animales. De nada han servido las protestas de ecologistas y científicos sobre el uso de este material, ya que además de la relación causa-efecto registrada en este tiempo, estudios elaborados por científicos de Estados Unidos avalaban esta interacción.*



*Científicos canarios de la Universidad de Las Palmas determinaron que los animales muertos que habían examinado se encontraban nadando a profundidades entre los 800 y los 1.400 metros. El sonido del sónar provocó su huida y una rápida ascensión que dio lugar a que sus vasos sanguíneos se llenaran de burbujas de nitrógeno, ocasionando embolias en sus órganos vitales. Es decir, un daño similar al que puede sufrir un buceador que ascienda sin realizar la descompresión. La CBI dio por bue-*





anunciado que va a retomar contactos con los países de la CBI que están a favor de la caza comercial, y así lograr los votos que necesita para eliminar la moratoria. Ello no le va a hacer descuidar el reclutamiento de nuevos países miembros. Las próximas adhesiones al organismo ballenero serán las de Camboya, Guatemala, Islas Marshall e Israel. Evidentemente, Japón desea que la CBI vuelva a sus orígenes, es decir, un organismo encargado de gestionar la caza de ballenas, y no de su protección ni la de los cetáceos en general, a pesar de que mueren más de 300.000

a causa de capturas accidentales todos los años.

Por su parte la delegación de Brasil, así como la de algunos países de la UE, hicieron saber que van a intensificar su campaña en contra de la caza de ballenas, y de que la CBI debata y actúe para evitar la alta mortandad de delfines, marsopas y ballenas, no sólo a causa de la caza sino por la contaminación, actividades pesqueras o las producidas a causa de las maniobras militares (ver recuadro), entre otras. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

*na estas conclusiones (en la reunión de su comité científico, en julio de 2004, en Italia), producto de la investigación de estos patólogos de la universidad de Gran Canaria, dadas a conocer en marzo de 2003. A partir de ese momento, la CBI recomendó revisar todos los casos de varamientos masivos de zifios, ya que sospechaba que la influencia de las maniobras militares en las muertes de estos animales era mayor de lo que se pensaba.*

*Ahora fue invitado el equipo investigador, en la persona de su coordinador, Antonio Fernández, para asesorar a la Comisión sobre los avances producidos en su investigación. El catedrático de la Universidad de Las Palmas participó en la reunión del comité científico, celebrada entre el 24 y el 26 de mayo, dentro del área de Medio Ambiente. Los investigadores españoles están utilizando un nuevo método que denominan "colisión ante-mortem", que permite saber si un animal murió a consecuencia del choque producido por un barco o si ya estaba muerto en el momento del choque.*

*El último varamiento de zifios producido en España tuvo lugar a finales de enero en Almería. Hasta allí se desplazó el equipo de investigadores de la universidad canaria, según informó en su momento "Canarias 7", y constató que estas muertes se debían a las mismas causas que las registradas en los varamientos producidos en las islas Canarias. A pesar de la importancia de los estudios de estos patólogos de la Universidad de Las Palmas y de la repercusión mundial que están teniendo los mismos, tal y como denuncia el periódico canario, el equipo de investigadores cuenta con muy pocas ayudas para proseguir con su trabajo. Quizás esta nueva intervención ante el comité científico de la CBI sirva para llamar la atención sobre la importancia de su trabajo. ■ R. G.*



En el sector acuícola

La Comisión  
propone  
medidas para

# PROTEGER LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA

*La acuicultura, junto a otras actividades humanas, es una de las principales vías de introducción de especies alóctonas (que son ajenas a un determinado ecosistema), lo que da lugar a uno de los problemas más graves de contaminación: la biológica. Para garantizar una mayor protección frente a este peligro, la Comisión Europea ha propuesto una serie de medidas para regular la introducción de especies ajenas a un ecosistema. El comisario Joe Borg ha destacado que estas medidas contribuirán a garantizar el papel que desempeña la acuicultura y la necesidad de diversificación, imprescindible para el desarrollo de este sector.*

La acuicultura es un sector en auge. Su espectacular crecimiento en los últimos años, cuya producción supone el 30% del mercado de productos pesqueros, resulta revelador de esta pujanza. Sin embargo, para mantener esta expansión que, según los expertos, puede crecer un 10% en los próximos diez años, se hace imprescindible diversificar la producción. Una diversificación que, en ocasiones, implica la introducción de especies alóctonas.

Esta introducción de especies, como fueron los casos de la trucha arco-iris o la ostra



del Pacífico, resultaron -y resultan- determinantes en la expansión del sector europeo de la acuicultura, pero también pueden tener efectos adversos en los ecosistemas y causar graves pérdidas de biodiversidad. Y esto, precisamente, es lo que se trata de evitar con las medidas propuestas por la Comisión Europea.

En este sentido, el comisario de Pesca Joe Borg destacó que la acuicultura desempeña un papel cada vez más importante en nuestro sector pesquero. La diversificación es un aspecto esencial para garantizar su desarrollo

*duradero, sin olvidar la necesidad de contar con un medio ambiente equilibrado y sano. Estas medidas contribuirán a garantizar una mayor compatibilidad de estos dos aspectos.*

### **CONTAMINACIÓN GENÉTICA**

Al igual que en agricultura o ganadería, la acuicultura introduce variaciones genéticas con vistas a mejorar la producción y la calidad del producto. Lo grave de esta situación, como señaló en una ocasión a esta revista María Antonia Ribera, bióloga del Laboratorio de Botánica de la Universidad de Barcelona, es *que estas variedades genéticamente modificadas, o incluso distintas pero muy próximas genéticamente, puedan cruzarse con las especies autóctonas, dando lugar a descendencia genéticamente diferente.* Y afirmaba que esta



situación podría dar lugar a una extraordinaria "mezcla genética" a escala planetaria de consecuencias desconocidas. Por ello es por lo que María Antonia Ribera reclamaba una legislación más estricta, *tanto en su redacción como en su aplicación, basada en un profundo conocimiento científico y de ámbito supranacional*. Aunque en acuicultura, la importación de alevines está sometida a controles sanitarios, las medidas de cuarentena existentes no son eficaces, como destacaba la bióloga a MAR, para gran número de organismos que llevan consigo (este sería el caso de la introducción de la *Sargassum muticum*).

Estos son los peligros que trata de atajar la Comisión Europea con las medidas propuestas. Así, todos los proyectos de introducción

de especies alóctonas se deberán someter a la aprobación de un comité consultivo nacional, que determinará si la introducción propuesta es rutinaria o no.

En el caso de que se trate de una introducción calificada como de no rutinaria, la Comisión prevé periodos de cuarentena y, en algunos casos, las autoridades nacionales también podrán exigir que se proceda a una liberación piloto antes de su introducción comercial.

La aplicación de la propuesta de la Comisión Europea sólo afecta a los movimientos de poblaciones de peces reguladas en la Política Pesquera Común, por lo que los peces ornamentales quedan fuera de ella. Y es que la Comisión opina que los problemas que se puedan plantear con estas especies, así como los que se planteen con los organismos modificados genéticamente, deben resolverse a través de la normativa comunitaria específica en este campo, que considera "muy desarrollada y en continua evolución".

Como ya se ha señalado, la introducción de especies de peces y crustáceos alóctonas constituye una auténtica oportunidad económica para la acuicultura, aunque reconoce el riesgo, como ya ha sucedido, de que su introducción entrañe la pérdida de biodiversidad. Las nuevas medidas que se quieren poner en marcha no supondrán "retrasos indebidos por cuanto la propuesta establece plazos estrictos".

### **MEDIDAS CONSENSUADAS**

Las actuaciones recogidas en la presente propuestas son el resultado de consultas realizadas a lo largo de varios años. "Se basan en



## La Comisión Europea propone una serie de medidas para regular la introducción de especies alóctonas en el sector de la acuicultura con el fin de prevenir sus posibles efectos negativos en el entorno

los códigos de prácticas voluntarios elaborados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) y la Comisión Asesora Europea sobre Pesca Continental (CAPEC), así como en los instrumentos comunitarios de protección de la biodiversidad”.

El reglamento propuesto tiene un objetivo principal: Frenar la pérdida de biodiversidad. Este objetivo se fijó en el sexto programa de

acción en materia de medio ambiente y en la estrategia comunitaria para el desarrollo sostenible. Asimismo las medidas propuestas contribuirán al cumplimiento de los compromisos internacionales de la Comunidad en el marco del Convenio sobre Diversidad Biológica y al seguimiento de la cumbre mundial sobre desarrollo sostenible. ■

R. G.

### Los residuos de la acuicultura

**La acuicultura gallega genera 311.000 toneladas de residuos al año. Así lo señala el Centro de Investigaciones Marinas de Corón, en Vilanova de Arousa, tras el estudio efectuado a lo largo de 2005 centrado en el análisis de los subproductos procedentes de la acuicultura en Galicia.**

**La mayor generación de residuos se produce en el cultivo del mejillón, la ostra y el berberecho, entre los moluscos, y la trucha y el rodaballo, entre los peces. Cifras que se corresponden al mismo tiempo, y en consecuencia, con las que son las principales especies cultivadas en la Comunidad.**

**Del total de las 311.000 toneladas de residuos, más de la tercera parte es de-**

**bida a lodos procedentes del cultivo del mejillón que, a pesar de que están en marcha algunos proyectos para minimizar el impacto del cultivo y a la limpieza de los restos, éstos no se reciclan. Algo que sí se produce con el que constituye el segundo residuo acuícola en orden de importancia: las conchas procedentes de la industria conservera. En este caso, las más de 53.000 toneladas de residuos se transforman en otros subproductos.**

**La acuicultura de peces también produce abundantes residuos. Residuos que son tratados y convertidos en productos para la agricultura. Son unas 2.700 toneladas al año, a las que hay que sumar otras 907 toneladas procedentes del**

**eviscerado de las especies. En el caso de las granjas de rodaballo, la mayor parte de los residuos -unas 58 toneladas al año- procede de los peces muertos.**

**El resultado del estudio, en el que se incluye la memoria anual del Centro de Investigaciones Marinas, fue presentado recientemente por la consejera de Pesca de la Xunta de Galicia, Carmen Gallego. En total se realizaron en este centro en 2005 dieciocho investigaciones distribuidas en cuatro ámbitos de actuación: acuicultura, gestión y protección de los recursos marinos, oceanografía y la patología de las especies marinas. Pesca destinó a la investigación que realizó este centro el pasado año 845.000 euros.**

# Pescado **Azul** ¡Si quiero!

# AZULES para todos

El Ministerio de Agricultura, a través del FROM, ha puesto en marcha una nueva campaña encaminada a promover una mayor demanda de los pescados azules, donde los más representativos son la caballa el jurel y la sardina. El presupuesto de las actuaciones se eleva a 2,4 millones de euros y la población joven constituye uno de los principales objetivos para incorporar al consumo.

## Respetar las tallas mínimas.

El presente y el futuro del pescado azul pasa por el consumo responsable del mismo. Que tú puedas seguir disfrutándolo depende de ti. ¡Toma medidas!



**CABALLA**  
Cantábrico, Noroeste, Golfo de Cádiz 20 cms.  
Mediterráneo 18 cms.



**JUREL**  
Cantábrico, Noroeste, Golfo de Cádiz 15 cms.  
Canarias, Mediterráneo 12 cms.



**SARDINA**  
Cantábrico, Noroeste, Golfo de Cádiz, Canarias, Mediterráneo 11 cms.



**PeZqueñines no**

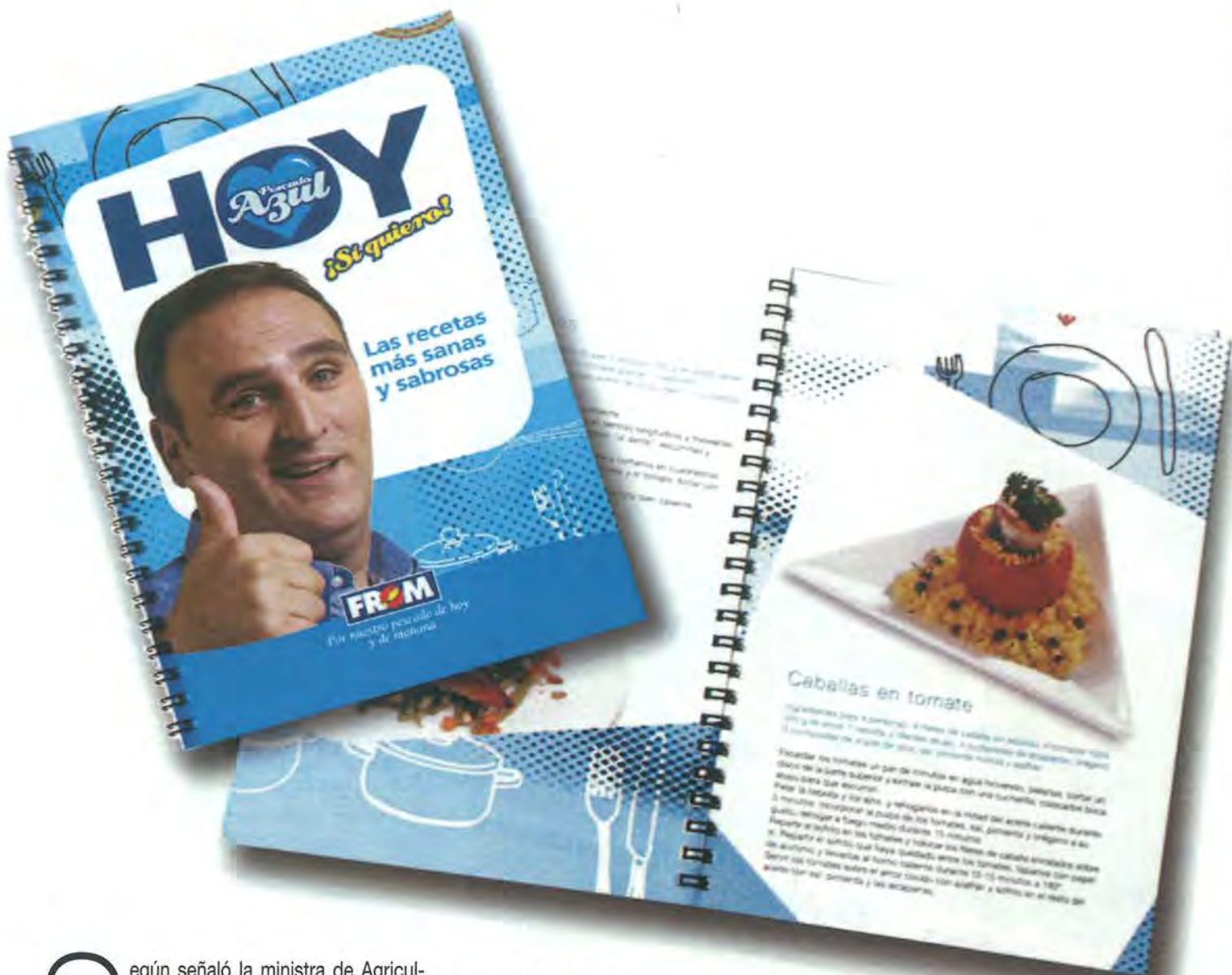


Por nuestro pescado de hoy y de mañana

[www.from.es](http://www.from.es)



NIPO 251-06-001-9 D.L. M-27781-2006



Según señaló la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, con esta iniciativa se pretenden, entre otros objetivos dar a conocer a los consumidores los beneficios que tienen para la salud los pescados azules en general y muy concretamente los tres que se han convertido en los ejes de esta campaña bajo el eslogan "Pescado azul. Sí quiero". Con este tipo de campañas, la Administración pretende afianzar la actividad en el sector de la pesca en España frente a los competidores internacionales con beneficios tanto para los pescadores como para los consumidores.

El plan de promoción de los pescados azules forma parte del plan anual elaborado por Agricultura que en 2005 tuvo un presupuesto de 15,9 millones de euros y que en este ejercicio se eleva a 16,2 millones de euros.

Para el secretario general de Pesca Marítima Juan Carlos Martín Fraguero, se trata de unas campañas de promoción muy importantes porque la captura de estas especies corres-

ponde a una gran parte de la flota de bajura, lo que supone ingresos para miles de pescadores. En muchas ocasiones, del desarrollo de estas pesquerías, dependen en los ingresos para esas flotas el resto del año. Desde la Administración, al margen de estas campañas de promoción, se han desarrollado programas para la mejora de la calidad y la presentación de estas especies para que todo ello se traduzca en resultados positivos para el sector.

Las especies conocidas como pescados azules, históricamente las más baratas del mercado, han tenido también tradicionalmente una mala imagen en el conjunto de las especies pesqueras frente a los denominados pescados blancos. Igualmente en algunos casos, ha influido el hecho de que desprenden olores más fuertes en la cocina.

De acuerdo con esta problemática y teniendo en cuenta sus efectos muy positivos para la salud, los pescados azules han sido igualmente uno de los blancos de las campañas de promoción de la Administración en los últimos

**La ministra de Agricultura, Elena Espinosa, presentó la campaña para aumentar la demanda de este tipo de productos de la pesca**

# Pescado Azul ¿Sí quiero?

años, lo que ha supuesto romper en parte muy importante esa mala imagen que perjudicaba a pescadores y a los propios consumidores.

## RAZONES NUTRITIVAS

Además de las razones económicas para el impulso de la demanda de los pescados azules, desde la Administración se defiende su consumo por sus efectos positivos sobre la salud.

Los pescados azules contienen una gran cantidad de vitaminas li-

posolubles, especialmente la A y D. Por otra parte, un dato importante en relación con la grasa del pescado es su riqueza en ácidos grasos poliinsaturados, una grasa calificada como buena entre cuyos efectos más importantes es que es un vasodilatador, a la vez que aporta al cuerpo el llamado colesterol bueno o el HDL, mientras sirve igualmente para contrarrestar el colesterol conocido como malo o el LDL. Este importante contenido de ácidos grasos poliinsaturados, omega 3, no los tiene porque los peces sean capaces de sintetizarlos, sino porque los mismos se alimentan de microalgas marinas donde se hallan en una importante proporción. Estos aportes de este tipo de grasas son mayores en los meses de verano que en el resto del año, razón por la cual, aunque se aconseja su consumo durante todo el año, se apoya que se incremente en los meses de verano. Desde el FROM se resalta la necesidad de una dieta, como con los pescados azules, que puede influir de forma muy importante en la reducción de los riesgos cardiovasculares, así como sobre los mecanismos que contribuyen al inicio en el desarrollo de este tipo de enfermedades. En apoyo de estas sugerencias se ponen sobre la mesa los datos sobre poblaciones de esquimales donde consumían grandes cantidades de pescado con una incidencia mínima de las enfermedades cardiovasculares.

En esta misma línea de apoyo al consumo de los pescados azules por sus efectos en la salud, se atribuyen igualmente sus efectos positivos en el caso de los riesgos de problemas de derrames cerebrales, desórdenes inmunológicos, asma o desórdenes neurológicos. Yendo más allá, expertos en nutrición han llegado a relacionar el consumo de ácidos grasos omega 3 con una reducción del crecimiento de las células cancerígenas, así como para bajar los riesgos de metástasis y la artritis. Y, como punto final para defender su consumo, se destaca su precio medio o bajo en comparación con otras especies.

La caballa se halla presente en todas las costas de la península, aunque su presencia es superior

en el norte en los meses de invierno y primavera a una profundidad de unos 250 metros. Las tallas mínimas para su captura son de 20 centímetros en el Cantábrico, noroeste y Golfo de Cádiz mientras se rebaja a 18 centíme-



### La sardina

Si quieres comer rico y sano la sardina es la solución. Tiene mucha vitamina A y su carne es sabrosa y aromática. Puedes prepararla frita, a la plancha, en espeto, escabechada o como tú quieras. El único secreto es que sea fresca.



**COMPOSICIÓN NUTRITIVA**  
Parte comestible del pescado: 70%  
Contenido proteico: 22%  
Contenido en grasa: 9%  
Calorías (cada 100g): 178 Kcal



### El jurel

El jurel es succulento y tiene un delicioso sabor. Es un pescado que agradece una cocina sencilla: asado, al horno, a la parrilla o a la sal siempre está riquísimo. Es un alimento lleno de energía por sus abundantes proteínas y contiene numerosas vitaminas y minerales. En definitiva, un bocado sano y muy sabroso.



**COMPOSICIÓN NUTRITIVA**  
Parte comestible del pescado: 52%  
Contenido proteico: 19,7%  
Contenido en grasa: 5,8%  
Calorías (cada 100g): 131 Kcal



### La caballa

Este pescado se adapta muy bien a numerosas preparaciones, conservada en aceite de oliva, por ejemplo, es un bocado exquisito. Pero además, también puedes prepararla a la parrilla, en salsa, en adobo, así como simplemente hervida y servida con mayonesa. Su aporte en proteínas y la calidad de éstas hacen que sea un alimento muy indicado en épocas de crecimiento y desarrollo.



**COMPOSICIÓN NUTRITIVA**  
Parte comestible del pescado: 61%  
Contenido proteico: 18,7%  
Contenido en grasa: 11,4%  
Calorías (cada 100g): 175 Kcal



tros en el Mediterráneo

La sardina es el pescado más representativo de las especies azules y proa el volumen de capturas y el número de pescadores dedicadas a su captura, la más importante. Se trata de una especie pelágica que habita en la plataforma y se acerca más a la costa en los periodos de reproducción en primavera. En todas las zonas de capturas, la talla mínima es de 11 centímetros

Finalmente, en el caso del jurel, los ejemplares deben tener una talla mínima de 15 centímetros en el Cántabrico, noroeste y en el Golfo de Cádiz, mientras para Canarias y el Mediterráneo, las tallas mínimas son de 12 centímetros.

Para la captura de los pescados azules, los artes más utilizados por los pescadores son los de cerco para sardina, caballa y jurel, el arrastre para caballa y jurel, palangre fundamentalmente para caballa y enmalle para sardina y caballa.

En relación con este segmento de pescados, cabe señalar que junto a estas tres especies, también se hallan entre los pescados azules, el atún, la palometa o el boquerón.

Los pescados más grasos consumidos en España son la caballa con un 9,5%, el bonito con un 8,3% y la sardina con el 16,4%. Los andaluces y los catalanes son quienes consumen más pescados azules, seguidos de los madrileños y los valencianos a una gran distancia, mientras en la parte opuesta se hallan los navarros y riojanos. Los pescados azules de origen marino contienen más ácidos grasos, omega 3, que los criados en agua dulce

Según los datos sobre consumo manejados por el FROM, la sardina es la especie favorita por el conjunto de la población española con presencia habitual en el 73% de los hogares encuestados. Sardina y jurel son igualmente

dos especies cuya compra se halla 10 puntos por encima de la media. La sardina es igualmente la especie más comprada tanto en la restauración como en las instituciones y los colegios. La población inmigrante adquiere en un 45% la sardina, pero no compra generalmente jurel y caballa por desconocimiento de la especie. ■

VIDAL MATÉ

**HOY** Pescado **Azul**  
**¡Si quiero!**

Azul que te quiero azul

**FROM**  
Por nuestro pescado de hoy y de mañana  
[www.from.es](http://www.from.es)

**El presupuesto para la campaña es de 2,4 millones de euros**



# DESCIENDE el paro y AUMENTAN los afiliados

*"Se mire por donde se mire, y se consulten las fuentes que se consulten, todas ellas indican un fuerte crecimiento del empleo, de la contratación y del número de afiliados a la Seguridad Social". En estos términos se expresó el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, durante la presentación de los datos de paro y afiliación correspondientes al pasado mes de junio.*

“**C**oncretamente –señaló Caldera–, el descenso del paro registrado en el sexto mes de este año, es el segundo mejor dato desde junio del año 2001. Y lo mismo ocurre con la evolución del número de afiliados a la Seguridad Social con casi medio millón de afiliados más, durante los primeros seis meses de este año”.

## **PARO REGISTRADO**

Concretamente el paro registrado en las Oficinas de los Servicios Públicos de Empleo, descendió en 44.774 personas en junio, respecto al mes anterior, lo que supone una reducción del 2,2 por ciento. Esta disminución sitúa el número de parados por debajo de los 2 millones, concretamente 1.959.754, lo que no ocurría desde julio del pasado año.

El descenso es el segundo mejor dato de un

mes de junio, tras el del año 2001. La media de los últimos cinco años es de -36.009 personas. En junio del año pasado el desempleo bajó en 32.533 respecto al año anterior.

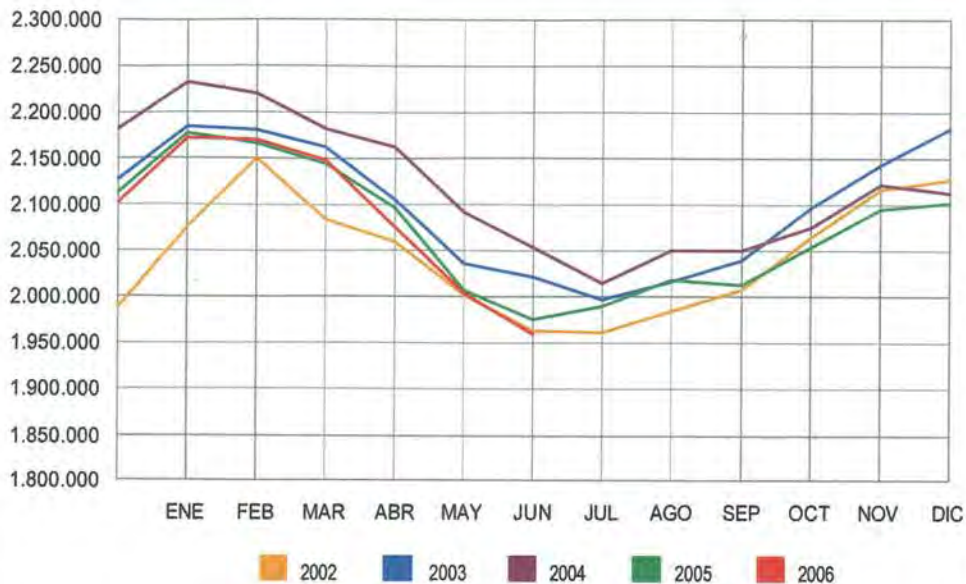
En términos interanuales, continúa el descenso, por tercer mes consecutivo. Desde junio de 2005, el paro se ha reducido en 15.106 personas, lo que significa una disminución del 0,7 por ciento.

Por otra parte la disminución del paro afecta a todos los sectores económicos, excepto en agricultura donde se incrementa en 1.123 (1,8 por ciento). En servicios baja en 33.236 (-2,7 por ciento), en industria disminuye en 7.444 (-2,6 por ciento), en construcción en 3.185 (-1,5 por ciento) y en el colectivo sin empleo anterior disminuye en 2.032 personas (-0,9 por ciento).

El desempleo masculino se reduce en 24.255 desempleados (-3,1 por ciento) y se sitúa en 738.74, respecto al mes anterior y, el femenino,

## EVOLUCIÓN DEL PARO REGISTRADO

2002 - 2006



**La afiliación media a la Seguridad Social ha aumentado en más de 900.000 personas, en el mismo periodo de tiempo**

en 1.221.011, al descender en 20.519 (-1,6 por ciento). En comparación con el mismo mes del año pasado, el desempleo masculino se reduce en 19.771 personas (-2,6 por ciento) y, el femenino, se incrementa en 4.665 (0,3 por ciento).

Por edades el paro registrado se reduce entre los jóvenes menores de 25 años en 12.548 (-5 por ciento) y en las personas que superan esa edad baja en 32.226 (-1,8 por ciento).

### RÉCORD DE CONTRATOS

El número total de contratos realizados en el pasado mes de junio ha sido de 1.655.753, la mayor cifra registrada en cualquier mes de la serie histórica. La contratación acumulada durante el primer semestre del año en curso ha alcanzado la cifra de 8.992.251, lo que significa 850.172 (10,4 por ciento) contratos más que en igual periodo de 2005.

Respecto a los contratos indefinidos en el mes de junio se han realizado 152.484, la mayor cifra alcanzada en un mes de junio. Supone el 9,2 por ciento sobre el total de la contratación y representa un aumento de 19.462 (14,6 por ciento) sobre el mismo mes del año anterior.

En este primer semestre se han realizado un total de 961.572 contratos estables, lo que supone un aumento de 165.623 (20,8 por ciento) sobre el mismo periodo de 2005.

En cuanto a la duración de la jornada los contratos indefinidos a tiempo completo ascienden a 113.777 y, a tiempo parcial, 38.707.



Los primeros han tenido una subida, respecto a junio de 2005, de 15.338 (15,5 por ciento) y, los segundos, se han incrementado en 4.124 (11,9 por ciento).

### AFILIADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL

En el mes de junio la Seguridad Social alcanzó 18.802.906 afiliados medios, que representan 113.250 más que los afiliados registrados en mayo de este año. El ritmo de crecimiento de la afiliación, es de un 4,7 por ciento para el conjunto del sistema y, un 4,99 por ciento para el Régimen General.

**Desde marzo de 2005 al mismo mes de 2006 el empleo ha crecido un 5 por ciento**

**Sindicatos,  
empresarios y  
Administración  
Pública  
acuerdan la  
creación de la  
comisión  
tripartita para  
el Empleo  
Joven**



En total, desde hace doce meses, la Seguridad Social cuenta con 787.435 afiliados medios más y, en el primer semestre de 2006 el número medio de afiliados ha crecido con 488.524 ocupados, de los que el 62,82 por ciento son españoles y, el 37,18 por ciento, extranjeros.

El día 30 de junio se registraron 18.642.858 afiliados para el conjunto del sistema y, 14.191.899 para el Régimen General, cifras que suponen un incremento respecto a mayo de 2.527 y 12.965 afiliados respectivamente.

La evolución por regímenes refleja que en el General, que agrupa a los trabajadores por

cuenta ajena, es el mayoritario del sistema y, como en meses anteriores mantiene un crecimiento interanual intenso, en esta ocasión, del 4,99 por ciento. En términos absolutos, el Régimen General registro en junio 14.337.956 afiliados medios, lo que supone que en el curso de un año los afiliados a este régimen han aumentado en 681.077.

El Régimen Especial de Trabajadores Autónomos es el segundo en importancia con 3.028.237 afiliados medios, con una tasa de crecimiento interanual del 2,83 por ciento, lo que significa 83.439 afiliados medios más.

Los Regímenes Especiales Agrario, tanto por cuenta propia, como por cuenta ajena, del Mar y del Carbón, sumaron en junio un total de 1.087.554 afiliados medios y, como es habitual, todos ellos registraron caídas en la afiliación. En total perdieron una media de 56.850 afiliados. Por último, el Régimen Especial de Empleados de Hogar, modera su ritmo de crecimiento, con un 29,62 por ciento de tasa interanual, y 349.069 afiliados medios, al irse diluyendo los efectos del proceso de normalización de los inmigrantes.

Por sectores, la construcción y las actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios de empresas (incluye las empresas de trabajo temporal), siguen liderando el crecimiento con tasas interanuales casi iguales del 8,71 por ciento la primera, y del 8,70 por ciento la segunda. El resto crece por encima de la media del 4,62 por ciento, a excepción del comercio (3,78 por ciento) y Administración Pública (2,50 por ciento). La industria manufac-

turera vuelve a decrecer con un 0,43 por ciento.

## EMPLEO JOVEN

Sindicatos, empresarios y gobierno han alcanzado un acuerdo para crear la Comisión Tripartita para el Empleo Joven, que velará por la calidad en el empleo, mediante el análisis, discusión y evaluación de las políticas en materia de empleo joven.

Según el sondeo Juventud y Empleo, realizado por el Instituto de la Juventud (INJUVE), perteneciente al ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, un 77 por ciento de jóvenes considera que la característica más importante que debe tener el empleo es la seguridad y la estabilidad. Sólo un 17 por ciento de jóvenes valora como aspecto principal de un empleo el que proporcione ingresos altos. Además, un 69 por ciento de jóvenes afirman que su primer trabajo no tenía nada que ver con los estudios realizados.

El acuerdo para la creación de esta comisión, se firmó en el INJUVE. Su directora, Leire Iglesias, destacó que es la primera vez que se constituye un órgano de estas características y que, sin duda, repercutirá en la calidad del trabajo para los jóvenes.

La presidencia de este nuevo órgano la ocupará la directora general del INJUVE y, las vicepresidencias las formarán representantes de las organizaciones sindicales y empresariales.

## FUNCIONES

Las principales funciones de esta Comisión, son las siguientes:

- Análisis y estudio de la realidad de los jóvenes residentes en el Estado Español en materia de empleo.

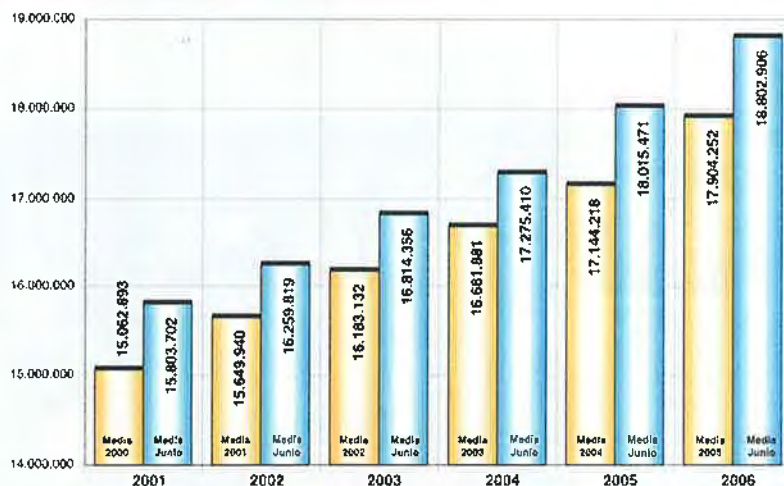
- Realizar un seguimiento de la evolución del empleo joven, haciendo especial hincapié en la creación de un sistema permanente de observación.

- Informar las diferentes propuestas que lleguen a través de los interlocutores sociales, la Administración así como el Consejo de la Juventud y organismos, instituciones o entidades de naturaleza jurídica pública o privada.

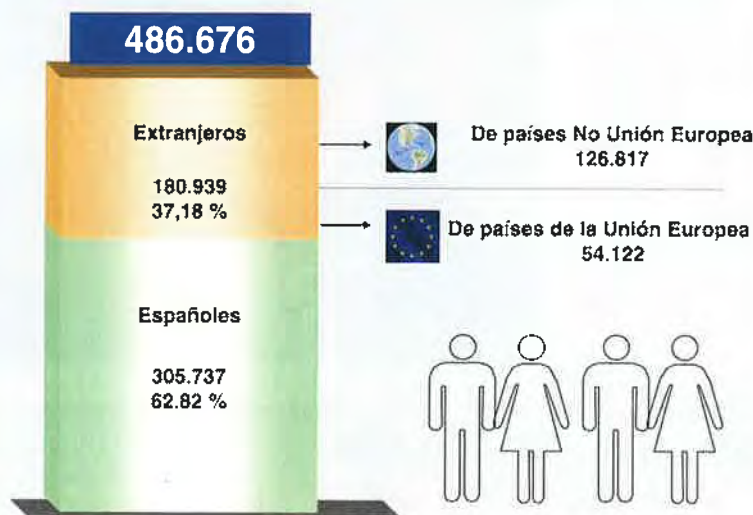
- Proponer acciones para tratar de mejorar el empleo, la inserción sociolaboral, el conocimiento y protección de sus derechos laborales, así como la integración de los menos favorecidos.

- Proponer acciones con el fin de mejorar la capacidad gubernamental en torno a la puesta en marcha de acciones que impulsen el

## EVOLUCIÓN DE LA AFILIACIÓN MEDIA (Comparación media junio con media año anterior)



## CRECIMIENTO DE LA AFILIACIÓN EN LOS SEIS PRIMEROS MESES DE 2006



espíritu emprendedor entre los jóvenes y que mejoren el desarrollo empresarial del país.

- Evaluar políticas públicas, programas y acciones gubernamentales referidas al empleo juvenil.

Tras la firma del acuerdo, la directora general del INJUVE se refirió al Pacto Europeo para la Juventud, tema que fue tratado por los interlocutores sociales. Dicho pacto fue creado a instancias de los presidentes o jefes de Estado de España, Francia, Alemania y Suecia, quienes reclaman consagrar toda la atención necesaria a la situación de los jóvenes, más expuestos a la precariedad, el desempleo y los ingresos más bajos, en contraste con su preparación y necesaria aportación para el crecimiento europeo. ■

# Pensiones asistenciales PARA EMIGRANTES

*El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la dirección general de Emigración, ha editado una serie de folletos para informar a los emigrantes españoles, los principales cambios producidos en las pensiones asistenciales por ancianidad, tras la entrada en vigor de la nueva normativa.*



Estos folletos explicativos estarán a disposición de los emigrantes en las distintas consejerías laborales de las embajadas donde se tramitan este tipo de pensiones y, especialmente, en las de Argentina, Brasil, Chile, México, Uruguay y Venezuela países donde más emigrantes españoles reciben estas prestaciones.

El número de beneficiarios, registrado en el primer trimestre de este año asciende a un total de 49.583 personas, lo que ha supuesto un total de 21.292.334 euros con cargo al ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. En el pasado mes de abril se ha efectuado el primer pago, correspondiente al primer trimestre de este año, y en el mes de julio se abonó el segundo trimestre.

Las pensiones asistenciales por ancianidad constituyen un instrumento de protección del Estado, que garantiza un mínimo de subsistencia para los emigrantes españoles de origen, mayores de 65 años, que carezcan de recursos y vivan en países donde los sistemas públicos de protección social no cubran sus necesidades básicas.

Para que las pensiones se acomoden a la realidad económica de cada país, se ha deter-

## ESCOLARIZACIÓN DE HIJOS DE INMIGRANTES

*El 40 por ciento de los hijos de inmigrantes entre 16 y 25 años, que residen en nuestro país, continúan sus estudios a esa edad, y otro 12,6 por ciento estudia y trabaja a la vez. Estos datos se recogen en el estudio denominado "Hijos de Inmigrantes que se hacen adultos: marroquíes, dominicanos y peruanos" realizado por los profesores Rosa Aparicio y Andrés Tornos y editado por el Observatorio Permanente de la Inmigración.*

*Dicho informe fue presentado por Consuelo Rumi, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración. En el estudio se recoge el resultado de una encuesta realizada a 593 personas, que residen en Madrid y Barcelona, y que son descendientes de marroquíes, dominicanos y peruanos y que han nacido en España o han venido antes de los nueve años.*

*En el acto de presentación Consuelo Rumi manifestó que el estudio constituye una excelente herramienta para abordar mejor el futuro, así como un instrumento para adelantarse a la existencia de situaciones de marginalidad y, de esta manera, poder eliminar situaciones de injusticia y discriminación.*

*De los jóvenes que continúan con sus estudios, el 77 por ciento tienen entre 16 y 18 años. El 46 por ciento entre 19 y 22 años y, el 20 por ciento entre 23 y 25 años, predominando en los tres tramos de edad los de nacionalidad peruana.*

*En cuanto a la ocupación actual de los hijos de inmigrantes que han venido a trabajar a España, el informe señala que más del 37 por ciento trabaja, el 12,6 por ciento estudia y trabaja y menos del 9 por ciento se encuentra en paro.*

*Entre los hombres destacan los trabajos relacionados con los oficios manuales cualificados (42 por ciento) y sin cualificar (33 por ciento), mientras que entre las mujeres resaltan los puestos de trabajo de administrativos y comerciales (35 por ciento) y los oficios manuales cualificados (29 por ciento).*

*Por sectores de actividad, las segundas generaciones se emplean de manera especial en la hostelería y restauración (27 por ciento), el comercio (26 por ciento) y la construcción (16 por ciento). Los hombres se dedican más a la hostelería y restauración (31 por ciento), la construcción (26 por ciento), y el comercio (23 por ciento). Las mujeres, sin embargo, desarrollan su trabajo en el comercio (31 por ciento), servicio doméstico (22 por ciento) y hostelería y restauración (21 por ciento). ■*

**En el primer trimestre el número de beneficiarios asciende a 49.583, con un presupuesto que supera los 21 millones de euros**

minado el límite de rentas o ingresos por debajo del cual el beneficiario tendrá acceso a estas pensiones durante este año. La cuantía de la pensión asistencial será la diferencia entre el límite antes señalado y, en su caso, los de la unidad familiar.

Por otra parte los beneficiarios de una pensión asistencial deberán comunicar en un plazo de 30 días, cualquier cambio que pueda incidir en la conservación o variación de la pensión asistencial reconocida, tales como el cambio de estado civil, residencia o recursos económicos.

También deberán presentar anualmente, en las fechas establecidas para cada país, la fe de vida y declaración de ingresos o rentas computables de su unidad familiar, referidos al año anterior. En caso contrario, se extinguirá la pensión asistencial y será necesario presentar una nueva solicitud.

La pensión asistencial también se extinguirá si el beneficiario regresa a España, renuncia a la nacionalidad española, dispone de suficientes ingresos o rentas, o si reside en un país distinto al que emigró por más de seis años o si fallece. ■

# INTEGRACIÓN SOCIAL de los inmigrantes

*El Plan Estratégico de Ciudadanía e Integración responde al compromiso del Gobierno con las políticas de integración de los inmigrantes. En el último debate sobre el Estado de la Nación el presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, anunció que este Plan constituía una de las prioridades en materia de inmigración.*

Para su elaboración el Gobierno ha llevado a cabo un proceso de consultas multilateral, en el que han participado las Comunidades Autónomas, los Ayuntamientos, los agentes sociales, las asociaciones de inmigrantes y las organizaciones no gubernamentales.

## OBJETIVOS

El Plan tiene como principales objetivos, potenciar la cohesión social, construir políticas públicas basadas en la igualdad de derechos y deberes y, la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos inmigrantes y españoles, adecuar los servicios públicos a la realidad de una sociedad diversa, favorecer la comprensión del fenómeno migratorio y fomentar un sentimiento de pertenencia de los inmigrantes a la sociedad a la que se incorporan.

El alcance de estos objetivos impli-

ca el avance en el reconocimiento efectivo de la igualdad de derechos y deberes de los inmigrantes, el refuerzo de los servicios públicos y su acceso en igualdad de condiciones que los ciudadanos españoles y el establecimiento de un sistema de acogida que asegure la rápida inserción sociolaboral de los inmigrantes.

La inserción requiere el esfuerzo y la colaboración de todos y, por ello, es una responsabilidad que debe ser compartida entre la población española y la inmigrante, el Estado y la sociedad, la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos.

Por otra parte este Plan pretende ser un marco de cooperación en el que puedan insertarse los múltiples esfuerzos e iniciativas que ya se vienen realizando desde las Administraciones Públicas y desde la sociedad civil, que permita aunar esfuerzos y dotar de coherencia el conjunto de actuaciones.

A partir de este momento el Gobierno hace público el borrador del Plan y abre un proceso de consultas (a través de la página web [www.mtas.es/planestrategico](http://www.mtas.es/planestrategico)) que permitirá a personas o asociaciones realizar aportaciones, lo que dará aún más transparencia y consenso al resultado final.

Una vez finalizado el proceso de consultas el Plan Estratégico de Ciudadanía e Integración para el período 2006-2009 será aprobado por el Consejo de Ministros tras tener en cuenta los informes del Consejo Superior de Política de Inmigración, el Foro para la Integración Social de los Inmigrantes y la Comisión Laboral Tripartita.

El Plan está dotado con un presupuesto de 2.000 millones de euros. ■



El CESE valora la propuesta de la Comisión para mejorar la situación económica del sector de la pesca

# INSUFICIENTES y poco realistas

*El Comité Económico y Social, CESE, de la Unión Europea ha elaborado un dictamen por el que el organismo está de acuerdo con el diagnóstico hecho por la Comisión sobre la situación con en el sector de la pesca dada su importancia tanto en el conjunto de la economía como en la situación de muchas zonas costeras. Sin embargo, para el CESE, se trata de una propuesta insuficiente y poco realista para solucionar el problema que se pretende abordar.*

*Se estima que las medidas no son realistas porque una gran parte de las empresas pesqueras son familiares y propietarias de una sola embarcación que operan en caladeros con recursos duros muy limitados y tripulaciones mínimas, sometidas a unas norma de gestión muy rigurosas por lo que son muy escasas las posibilidades para llevar a cabo medidas que permitan reestructuración para garantizar su viabilidad a corto plazo.*







**E**n materia presupuestaria, desde el CESE se apunta que las posibilidades para adoptar medidas de reestructuración de las flotas es muy limitada al no existir un presupuesto para ello distinto al nuevo Fondo Europeo de la Pesca. De acuerdo con esta situación se estima que serán muy pocas las empresas que puedan acogerse a las mismas. Para las que, por disponer de una mayor dimensión intentarían acceder a las ayudas de salvamento y reestructuración, según los redactores de este dictamen, la Comisión debería, entre otras cosas, ofrecer un presupuesto distinto al dispuesto por el FEP; que las ayudas para salvamento fueran a fondo perdido con un plazo de aplicación de seis meses así como una mayor flexibilidad y agilidad en el desarrollo de los programas nacionales que deben presentar cada Estado miembro para que las empresas que lo deseen puedan disponer cuanto antes de las ayudas disponibles.

Al margen de las medidas propuestas por la Comisión para apoyar a las empresas en crisis, de cara a dar una salida a las flotas afectadas muy directamente por la subida de los precios de los combustibles, el CESE reclama a la Comisión y al Consejo otra serie de medidas entre las que destacarían las siguientes:

Un incremento de las ayudas "de mínimos"



hasta los 100.000 euros. Como se sabe la propuesta inicial de la Comisión es pasar de 3.000 a 30.000 euros para un periodo de tres años.

La posibilidad de una paralización temporal de la flota por una situación imprevisible como podría ser en este momento los altos precios de los combustibles que supone en algunos casos más del 30% de los costes de explotación de una embarcación pesquera.

**La mayoría de las empresas son familiares, tienen una sola embarcación y trabajan en caladeros con recursos limitados**



Posibilidad de disponer de ayudas para financiar primas de cobertura como sucede en la actualidad en los seguros agrarios y para algunas producciones acuícolas con ayudas de hasta el 50%.

La constitución de un fondo comunitario para desguaces con unos fondos extraordinarios dando prioridad de disponer de los mismos a los segmentos de flotas con mayores dificultades para que quienes quieran dejar la actividad lo puedan hacer de forma digna.

Aumentar los apoyos de todas las administraciones públicas, nacionales y comunitarias para desarrollar los programas de I+d+i de cara a lograr una mayor eficiencia energética en la actividad de la pesca buscando energías alternativas o complementarias al gasóleo.

Para el CESE es igualmente muy importante que los pescadores entren más de lleno



en las actividades de comercialización para conseguir un mayor valor añadido a sus productos.

De cara a lograr una mayor rentabilidad de las empresas de la pesca se plantea la necesidad de una revisión a la baja de la fiscalidad así como de la incorporación a la pesca de los segundos registros para las flotas de la UE que operan fuera de las aguas comunitarias

Para el CESE, hay muchas razones de peso por las cuales es muy importante ayudas a las flotas pesqueras comunitarias. Con un volumen de oferta entre capturas y acuicultura de 7,3 millones de toneladas, se trata de una actividad que aporta una elevada cantidad de proteínas para el consumidor comunitario. Pero, es que, además de esa oferta estratégica, supone la base de un importante entramado de empleo y de actividad económica sobre todo en las zonas costeras en muchos casos, las de un menor desarrollo. Solamente con sus casi 90.000 barcos se generan unos 230.000 puestos de trabajo directos. Junto a los problemas provocados por la crisis del petróleo, el sector está haciendo frente a otros problemas como la reducción de las posibilidades de pesca en casi todos los caladeros por el agotamiento de las poblaciones junto a la existencia de diferentes planes de sostenibilidad por los que se restringen las capturas y las posibilidades de rentabilidad.

### **LAS RAZONES DE LA CRISIS**

Los responsables comunitarios, a la hora de justificar su propuesta, basan la misma en dos datos: ingresos a la baja en el sector en la



pesca e incremento de los costes de explotación.

En el primer caso esos recortes se achacan a un estancamiento de los precios de mercado por las importaciones y el desarrollo de la acuicultura, la mayor concentración de la distribución imponiendo precios, así como por la disminución del esfuerzo pesquero. El segundo problema, los costes de explotación al alza van desde la subida de los precios de los combustibles hasta la mano de obra.

Frente a estos problemas, Bruselas propuso medidas a corto y largo plazo. A corto plazo destacan los planes de salvamento y reestructuración de la empresa pesquera con posibilidad de mejorar su rentabilidad con cambios de estructuras, mientras para el largo plazo se plantean políticas para que el sector se adapte a una nueva situación dominada por los precios altos para los combustibles. Bruselas plantea como eje de sus propuestas con una fórmula de préstamos reembolsables

Ante a este planteamiento, para el CESE, si se pretende que las ayudas sean totalmente eficaces de cara a dar soluciones a este problema, los apoyos para salvamento deberían ser a fondo perdido y nunca reembolsables.

En relación con las medidas de ayuda para la modernización del sector en el corto plazo, el CESE está de acuerdo con el diagnóstico hecho por la Comisión, pero reitera que son medidas insuficientes y faltas de realismo dado el carácter minifundista del sector. No obstante, para las empresas con una mayor dimensión que intentaran acceder a las ayudas para salvamento y reestructura-



ción, se estima que Bruselas debería ofrecer un presupuesto específico, ayudas a fondo perdido y que su aplicación sea para un plazo superior a los seis así como una mayor flexibilización y agilidad en los programas nacionales que debe presentar cada país.

En cuanto a las medidas a largo plazo, las mismas sólo se justificarían si se produce una recuperación de los caladeros, si existe una pesca sostenible, con el desarrollo de nuevas campañas de investigación y finalmente con una mejor organización y funcionamiento de los mercados.

Para el CESE, se trata de medidas positivas que se deberían desarrollar con carácter inmediato para apoyar la competitividad de las flotas comunitarias. ■

**Al no disponer de recursos suficientes, las posibilidades de poner en práctica las medidas propuestas son muy escasas**

VIDAL MATÉ

# Suscrito un nuevo acuerdo pesquero CON MAURITANIA

**Ofrece posibilidades de pesca  
para casi 200 barcos, de los que  
un centenar son españoles**

**Representantes de la Unión Europea y del país africano suscribieron casi contra reloj en ese país la firma de un nuevo acuerdo de pesca para su entrada en vigor el uno de agosto y que sustituye al actual. Con este compromiso se abren posibilidades de pesca para un total de casi 200 barcos comunitarios para los próximos seis años, de los que cerca de un centenar son españoles. El acuerdo beneficia igualmente a otros Estados miembros como Francia, Estonia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Países Bajos, Portugal y el Reino Unido. El coste anual de mismo para las arcas comunitarias es de 85 millones de euros a los que se suman otros 22 millones de euros que deben aportar como canon por el desarrollo de su actividad los armadores.**

Las negociaciones para la renovación de ese acuerdo han pasado por un periodo de dificultades en los últimos meses ante las exigencias financieras de Mauritania a la vez que se reducían las posibilidades de pesca tras los cambios políticos habidos en ese país africano. Al final se ha suscrito un nuevo acuerdo muy importante para el conjunto de las flotas comunitarias y muy especialmente para la española ante las cada día mayores dificultades para operar en otros caladeros de la zona. Por ese motivo, Mauritania supone, además de por su cercanía, una salida muy importante para las flotas españolas.

El nuevo compromiso supone una fuerte inyección económica para Mauritania. En el mismo se han recogido finalmente una serie de exigencias en materia de política de pes-

ca. Desde la Unión Europea se ha conseguido que la mayor parte de los fondos que se aporten vayan para desarrollar una política de pesca sostenible, así como para apoyar la modernización del sector en ese país. Se apoya la creación de empleo y, sobre todo, una política de conservación de recursos y unos mayores controles para todas las flotas.

Por su parte, las autoridades de Mauritania han impuesto un recorte del 30% en las posibilidades de capturas de cefalópodos y ajustes igualmente a la baja en las capturas de otras especies como la marluza.

El acuerdo ofrece igualmente posibilidades para la pesca de crustáceos, especialmente de gambas, atún y pequeños pelágicos. A pesar de todo ello, se sigue tratando de un acuerdo de gran interés para la flota española. ■

## **Marruecos y la UE ratificaron el acuerdo de pesca**

**El gobierno de Marruecos y la Unión Europea firmaron a finales del pasado mes de julio el acuerdo de pesca negociado un año antes por el que 119 barcos comunitarios, de los que 100 serán españoles, accederán durante un periodo de cuatro años a las aguas de ese país. Esas posibilidades de pesca se suman a una cuota adicional de otras 60.000 toneladas para especies de pequeños pelágicos.**

**Tras varios meses de incertidumbres por la interpretación de algunas cuestiones técnicas, al final el acuerdo fue aprobado por el**

**consejo de ministros de Marruecos y solamente faltaba, al cierre de este número, su ratificación por el Parlamento de ese país para que los barcos puedan volver a faenar en unas aguas que tuvieron que abandonar en 1999 por la no renovación del acuerdo pesquero vigente en aquel momento.**

**la Unión Europea pagará por este acuerdo un total de 140 millones de euros en cuatro años, cifra a la que se suman los cánones de los armadores comunitarios y otras compensaciones en materia de empleo o descargas en los puertos de ese país.**

## La tripulación del "Francisco y Catalina" brinda un ejemplo de solidaridad



323

**En los difíciles tiempos que corren, los once tripulantes del pesquero "Francisco y Catalina", con su patrón José Durá al frente, dieron todo un ejemplo de solidaridad al abandonar sus faenas pesqueras para rescatar a 51 inmigrantes que se hallaban a la deriva a cien millas de las costas de Malta. Todo un acto de "valor y generosidad", en palabras del vicepresidente de la Comisión Europea, Franco Frattini.**

Cuando el pasado 14 de julio la tripulación del "Francisco y Catalina" avistó la embarcación a la deriva en la que viajaban 51 inmigrantes, no imaginó que una acción tan de sentido común como salvarles la vida se convirtiera en toda una pesadilla por la burocracia y el desprecio a los más mínimos valores humanitarios. Recoger a esos naufragos, que se supone una obligación legal y moral -salvo, en este caso, para el gobierno maltés-, se convirtió en una especie de odisea surrealista.

El pesquero español con base en Carboneras, Almería, se encontró bloqueado en alta mar, con sesenta y dos personas (entre ellas, dos mujeres embarazadas y una niña de dos años) hacinadas en cincuenta metros cuadrados y con la comida más bien escasa durante una semana.

Al final, después de intensas negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por el gobierno español, el gobierno de La Valeta accedió a que el barco atracara en

su territorio. En todo momento estuvo vigilado por una patrullera y los inmigrantes-náufragos recogidos por la policía tras su desembarco como si se tratara de delincuentes. Todo acabó bien ya que se salvaron las vidas de esas personas y la tripulación española dio todo un ejemplo de solidaridad. Después de tanto penar durante estos días, los reconocimientos hacen justicia a su bella labor. Además de los elogios del vicepresidente de la Comisión Europea antes citados, el Consejo de Ministros español les ha concedido la medalla al Mérito Civil; y la Cruz Roja, la Medalla de Oro por su "acción humanitaria".

El "Esperanza del Mar" rescató, pocos días después, a 90 inmigrantes cuyo cayuco había naufragado a 80 millas de las costas de Marruecos, ya que el país magrebí renunció a auxiliarles. Ante el peligro que corrían sus vidas, acudió en su rescate el barco hospital del Instituto Social de la Marina, trasladándoos hasta el puerto de La Luz de Las Palmas. ■

## BREVES

### ► **Recogida de residuos del palangre de la flota andaluza**

La Junta de Andalucía, en colaboración con la Sociedad Española de Cetáceos (SEC), pone a punto un proyecto de recogida de residuos en los puertos andaluces procedentes de la actividad desarrollada por la flota palangrera. El objetivo de esta actuación es concienciar a los pescadores de los problemas que se generan al arrojar la basura por la borda, el importante impacto que tiene sobre la fauna marina, y la necesidad de utilizar las instalaciones portuarias existentes a tal efecto.

Tras estudiar el tipo de residuos que se generan, se iniciará un plan piloto en el puerto de Carboneras (Almería), que se ha ofrecido para colaborar en esta experiencia. En el futuro, se pretende extender este proyecto al resto de la flota pesquera andaluza.

### ► **La flota española, la segunda en infracciones de la UE**

Un total de 2.396 infracciones graves de pesca cometió la flota española en 2004, lo que representó el 25% de toda la Unión Europea. Este porcentaje sólo fue superado por la italiana, con un 36%, según un informe difundido a mediados de julio por la Comisión Europea. En el caso español, las infracciones más frecuentes cometidas por los pescadores es la pesca ilegal o sin licencia (937 casos); así como el almacenamiento o la venta de productos pesqueros que no cumplen los mínimos de calidad (489).

### ► **Puertos de Las Palmas duplica su capacidad de inversión en obras**

Puertos de Las Palmas accede a más de 49 millones de euros de ayudas Feder, tras la autorización en las modificaciones financieras dispuesta por el Ministerio de Economía y Hacienda. Esta modificación contempla que se aumente la dotación en Puertos en dicha cantidad, con lo que la Autoridad Portuaria de Las Palmas duplica su capacidad de inversión en obras. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordó licitar varias obras por un total de 140 millones de euros, de los que

PAÍS VASCO

## La Comisión Europea pretende prohibir la captura de anchoa en 2007

*La historia se repite como un calco. Tras la decisión de cerrar el caladero de anchoa en el Cantábrico hasta diciembre, la Comisión Europea ya ha anunciado que propondrá un TAC cero para 2007. Igual que el año pasado. Veremos si los intereses políticos no impiden que esta vez primen las medidas científicas para la regeneración caladero.*

Francia hará todo lo posible para modificar la decisión de cerrar el caladero del golfo de Vizcaya, prevista hasta la reunión del Consejo de Ministros de Pesca de diciembre próximo. Así lo ha anunciado su ministro de Pesca, Dominique Bussereau, que tratará de que se busquen otras soluciones a largo plazo. Era de esperar esta decisión, similar también a la postura adoptada el año pasado. Habrá que confiar en que España no modifique, como el año pasado, su decisión y se mantenga firme en la adopción de las medidas que proponen los científicos, y que la Comisión pretende que se lleven a efecto con la propuesta de un total admisible de capturas (TAC) para 2007 de cero toneladas, como igualmente propuso para este año de 2006 y que al final no se tuvo en cuenta.

El estado de los recursos es más que preocupante, ya que la biomasa existente en la actualidad se sitúa en 18.640 toneladas, muy por debajo del límite que marca el riesgo de colapso de la pesquería que es de 21.000 toneladas. Los grupos ecologistas coinciden en solicitar que no se reabra el caladero sin que haya una constancia científica que confirme la recuperación de la anchoa, en contra de lo que se hizo este año.

Lo lógico, tras lo señalado, es que se espere a las campañas de primavera (tanto la acústica, que realizan el IEO y el Ifremer francés, como la de huevos, que efectúa el Instituto de investigación del Gobierno vasco AZTI) para saber cómo se encuentra en esos momentos el stock y, con esa información, tomar una decisión basada en parámetros estrictamente científicos y no políticos. ■



## Los pescadores gallegos denuncian a los barcos que utilizan dinamita

**Año tras año se repite la misma historia. Una serie de buques, cuyos tripulantes no tienen en cuenta ni a sus compañeros de profesión ni el daño ecológico que puedan causar, siguen lanzando cartuchos de dinamita al mar para obtener sardina. Las quejas por esta situación se han transformado este año en denuncias, como las realizadas por los armadores de Portosín.**

Vigo y Camariñas, con cuatro barcos en cada uno de estos puertos, y Portonovo, con uno, son los nueve buques denunciados por los armadores de Portosín por el uso de explosivos en la pesca de la sardina. Según declaraciones realizadas por el patrón mayor de esta localidad, Eduardo Carreño, esperan que se vea en su acción su compromiso por acabar con esa práctica fraudulenta.

Esta actuación, que recibió el apoyo de pescadores de diversos puertos gallegos de la zona, se vio ensombrecida por las declaraciones de altos mandos de la Guardia Civil que circunscribieron estas denuncias a "un conflicto entre pescadores", lo que provocó un profundo malestar entre los pescadores de cerco.

Lo cierto es que se siguen escuchando explosiones, las últimas en la misma desembocadura del Miño, según señaló un armador de A Guarda. A pesar de la proliferación de estas actuaciones, en seis años la Guardia Civil tan sólo requisó cien cartuchos de explosivos y 90 deto-



Isidoro MORA

adores. De las once operaciones realizadas, la más destacable es la que condujo a la inhabilitación de los armadores de "O Pronto", con base en Combarro, por un periodo de diez años y una multa de cien mil de las antiguas pesetas, tras encontrarse dinamita y artefactos explosivos en el barco.

Según los datos de que se disponen, los explosivos son comprados en localidades del norte de Portugal, especialmente en Viana do Castelo, donde hay un mercado negro en el que no resulta demasiado complicado hacerse con este material. ■

## BREVES



49 serán financiados con los fondos Feder.

### ► Pesca impide la descarga de un buque de la "lista negra"

Las autoridades pesqueras españolas impidieron la descarga de atún congelado que pretendía realizar el mercante de origen ruso "Sunny Jane" en el muelle corruñés de A Pobra do Caramiñal, al figurar en la relación de buques sospechosos de practicar tráfico ilegal de pesca. Esta lista la elabora la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nororiental (NEAFC), y los estados miembros -los de la UE más Noruega, Rusia e Islandia- se comprometieron el pasado diciembre en impedir que, los barcos incluidos en dicha lista negra, descarguen en sus puertos.

### ► La Xunta quiere reducir los accidentes en la actividad pesquera

El sector de la pesca es el que presenta un mayor índice de siniestralidad laboral. Desde 1992, una media de 26 marineros gallegos mueren en el desempeño de su trabajo. Para reducir estas cifras, se va a reforzar la prevención a través de la puesta en marcha de dos planes: el Vixia, para inspección de buques, y el Aboia, para fomentar el uso de chalecos en la pesca de bajura. Tras las inspecciones a bordo, la Xunta dará un plazo de dos meses para que se subsanen las deficiencias de seguridad detectadas.

### ► Cultivos marinos en alta mar

Tras cinco años de la puesta en marcha de un proyecto de cultivos marinos en alta mar frente a las costas de Conil (Cádiz), realizado por el Centro de Investigación y Formación Pesquera y Acuícola El Toruño, los técnicos consideran que queda demostrada su viabilidad. Ni los oleajes ni las inclemencias meteorológicas afectaron al novedoso diseño con que cuentan las jaulas instaladas. Gracias a este proyecto, se abren nuevas perspectivas para los cultivos marinos. ●

## Lesiones y enfermedades de la **RODILLA**

**La rodilla es una articulación muy vulnerable que soporta una gran cantidad de presión en las actividades cotidianas, como levantar objetos y arrodillarse, y en otras actividades de gran impacto como correr y hacer ejercicios aeróbicos.**

La rodilla está compuesta por los siguientes huesos:

- **Tibia** - hueso de la espinilla o hueso más grande de la parte inferior de la pierna.
- **Fémur** - hueso del muslo o hueso de la parte superior de la pierna.
- **Rótula** - hueso plano situado delante de la articulación de la rodilla.

Los extremos de los huesos están cubiertos por una capa de cartilago que amortigua los golpes y protege la rodilla. Básicamente, la rodilla es la confluencia de dos huesos largos de la pierna unidos por músculos, ligamentos y tendones.

Existen dos grupos de músculos en la rodilla: el cuádriceps (ubicado en la parte frontal del muslo), que permite enderezar la pierna, y el músculo de parte posterior del muslo, que permite doblar la pierna en la rodilla.

Los tendones son cordones resistentes de tejido que conectan los músculos con los huesos. Los ligamentos son bandas de tejido elástico que conectan los huesos entre sí. Ciertos ligamentos de la rodilla proporcionan estabilidad y protección a las articulaciones, mientras que otros limitan el movimiento de la tibia hacia delante y hacia atrás.

### PROBLEMAS DE RODILLA MÁS FRECUENTES

Muchos problemas de la rodilla son el resultado del proceso de envejecimiento y del uso y desgaste continuo de la articulación de la rodilla (por ejemplo, la artritis). Otros son el resultado de una lesión o de un movimiento repentino que distiende la rodilla. Entre los problemas más comunes de la rodilla se incluyen los siguientes:

#### ● **Esguince o distensión de los ligamentos y, o músculos de la rodilla**

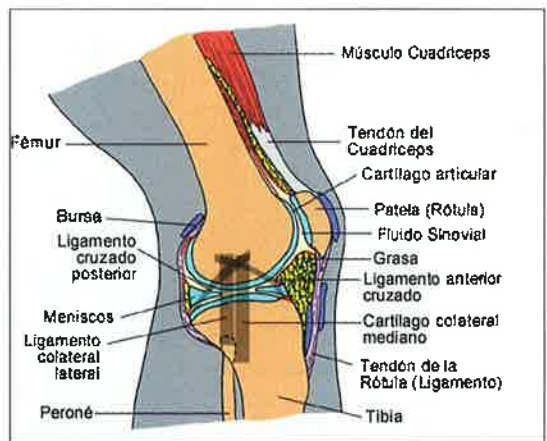
Por lo general, esto sucede cuando la rodilla sufre un golpe fuerte o una torcedura repentina. Con frecuencia, los síntomas incluyen dolor, hinchazón y dificultad para caminar.

● **Desgarro meniscal.** Una lesión de la rodilla puede desgarrar los meniscos (almohadillas elásticas en forma de curva que actúan como amortiguadores contra golpes y también contribuyen a la estabilidad). Los futbolistas y otros jugadores de deportes de contacto, se pueden lesionar el menisco por torcer la rodilla, girar, parar súbitamente o decelerar. En atletas, los desgarros meniscales suelen suceder en combinación con otros daños como la lesión de un ligamento cruzado anterior lesionado. La gente más anciana puede lastimar el menisco sin ningún trauma previo ya que el cartilago se debilita y des-

gasta a través del tiempo, preparándose para un desgarro degenerativo.

Al producirse la lesión puede experimentarse una sensación de chasquido cuando se desgarran el menisco. La mayoría de la gente todavía puede caminar sobre la rodilla lastimada. Cuando comienzan los síntomas de inflamación en la articulación aparece dolor, rigidez, tensión en la línea de la articulación y aumento de líquido ("agua dentro de la rodilla").

Sin tratamiento, se puede desprender un fragmento de menisco y flotar en la articulación, ocasionando su bloqueo, frecuentemente en un ángulo de 45°.



#### ● **Tendinitis**

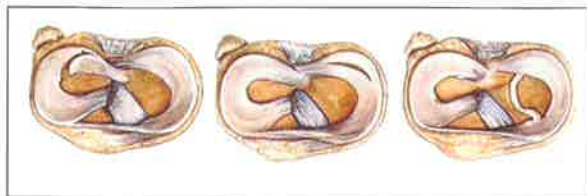
Inflamación de los tendones que puede aparecer como resultado del uso excesivo de un tendón durante ciertas actividades como correr, saltar o andar en bicicleta. La tendinitis del tendón rotular se denomina rodilla de saltador. Esta condición se observa con frecuencia en actividades deportivas como el baloncesto, en el que la fuerza con que se choca contra el suelo después del salto distiende el tendón.

● **Artritis.** Existen 3 tipos básicos de artritis que pueden afectar a la rodilla:

- **Osteoartritis.** Es la forma más común. Es una enfermedad degenerativa lentamente progresiva en la que se desgasta el cartilago de la articulación. Por lo general afecta a personas de mediana o avanzada edad. Puede ser producto de una fuerza excesiva sobre la articulación, por ejemplo, en lesiones repetidas o en personas con sobrepeso.

- **Artritis reumatoide.** La artritis reumatoide puede afectar a las rodillas haciendo que la articulación se inflame y destruyendo el cartilago articular. Puede ocurrir a cualquier edad y generalmente afecta a ambas rodillas.





- **Artritis postraumática.** Parecida a la osteoartritis. Puede desarrollarse años después de una fractura o un desgarro meniscal o ligamentoso.

Generalmente el dolor debido a la artritis se desarrolla gradualmente, aunque la iniciación súbita también es posible. La articulación puede aparecer rígida e hinchada, siendo difícil doblar o extender la rodilla. El dolor y la hinchazón son más intensos por la mañana o después de un período de inactividad. El dolor puede aumentar también después de actividades tales como caminar, subir escaleras o arrodillarse. Frecuentemente el dolor puede ocasionar un sensación de debilidad en la rodilla que lleva a caídas o a inmovilización de la articulación.

### DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS DE RODILLA

Además del examen y la historia médica completa, los procedimientos para diagnosticar los problemas de la rodilla pueden incluir los siguientes:

- Rayos X
- Imágenes por Resonancia Magnética
- Tomografía computarizada.
- Artroscopia. Procedimiento de diagnóstico y tratamiento de invasión mínima. Se emplea un pequeño tubo óptico iluminado (artroscopio) que se inserta en la articulación a través de una pequeña incisión practicada en ella. Las imágenes del interior de la articulación se proyectan en una pantalla y se utilizan para evaluar cualquier cambio degenerativo y, o artrítico en la articulación, para detectar enfermedades y tumores de los huesos y para determinar las causas de la inflamación o dolor de los huesos.
- Escáner por radionúclidos de los huesos - técnica nuclear de diagnóstico por imágenes que utiliza una cantidad mínima de material radioactivo que se inyecta en la corriente sanguínea del paciente para que sea detectado por un escáner. Este examen muestra el flujo sanguíneo hacia el hueso y la actividad celular dentro de él.

### TRATAMIENTO DE LOS PROBLEMAS DE RODILLA

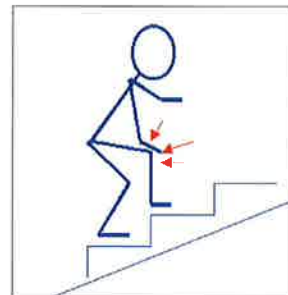
El tratamiento específico de los problemas de la rodilla será determinado por su médico en función de :

- Su edad, su estado general de salud y su historia médica.
- Grado de avance de la enfermedad o lesión.
- Su tolerancia a determinados medicamentos, procedimientos o terapias.
- Sus expectativas para la trayectoria de la enfermedad o lesión.
- Su opinión o preferencia.

Si el tratamiento inicial no proporciona alivio y los rayos X muestran una destrucción de la articulación, el especialista puede recomendar el reemplazo total de la articulación de la rodilla.

### CONSEJOS PARA LIMITAR EL IMPACTO DE LA ARTRITIS

- **No ignore el dolor de las articulaciones.** Los estudios demuestran que el daño a las articulaciones ocurre en etapas tempranas en algunas formas de artritis, frecuentemente en los primeros dos años. Si tiene dolor en las articulaciones que dura más de dos semanas, acuda a su médico.
- **Obtenga un diagnóstico específico.** Dado que existen muchas formas de artritis y cada una tiene un tratamiento distinto.
- **Pierda el exceso de peso.** Mientras más pese, más tensión tendrá en sus articulaciones, especialmente las rodillas, caderas, espalda y pies. Estudios han demostrado que una pérdida de peso de 5 kg disminuye el riesgo de desarrollar osteoartritis de rodilla.
- **Esté activo.** El ejercicio regular protege las articulaciones al fortalecer los músculos que las rodean. Una actividad física de tan sólo 30 minutos la mayoría de los días de la semana puede disminuir el dolor, aumentar el alcance del movimiento y reducir la fatiga.
- **Mantenga una dieta saludable.** Investigaciones recientes señalan la importancia de la vitamina C y otros antioxidantes en reducir el riesgo de padecer osteoartritis.
- **Piense en grande.** Para proteger sus articulaciones siempre use la articulación más grande y fuerte posible para completar la labor. (cuando cargue cosas grandes, use sus brazos en lugar de sus manos y llévelos cerca de usted para reducir el riesgo de lesiones.
- **Póngase a punto.** Practicar deportes ofrece múltiples beneficios, pero también existe el peligro de una lesión seria, la cual puede conducir a la osteoartritis: protéjase haciendo un calentamiento apropiado y variando el uso de grupos musculares, lleve protectores para aliviar la tensión en las articulaciones, considere actividades de bajo impacto articular como ciclismo y natación.
- **Modifique sus tareas laborales.** Se ha demostrado que el movimiento repetitivo aumenta el riesgo de desarrollar artritis.
- **Relájese.** La tensión comúnmente dispara el dolor articular y la fatiga. Se ha demostrado que el masaje o el baño caliente pueden aliviar la tensión muscular y el dolor en las articulaciones.
- **Deje de fumar.** Fumar puede reducir la masa muscular, conducente a la osteoporosis y a un mayor riesgo de fracturas. Fumar también puede aumentar el riesgo de complicaciones de diversas formas de artritis y puede prolongar el tiempo de recuperación después de intervenciones quirúrgicas. ■



**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID.

## Programa de viajes del Imserso

El gobierno aprobó una partida de 57,9 millones de euros para los programas de viajes en la próxima temporada de vacaciones que organiza el Instituto de Mayores y Servicios Sociales, el Imserso. Para la temporada 2006-2007 se espera que participen en los programas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales más de un millón de personas entre mayores y discapacitados. El objetivo para 2008 es llegar a un millón y medio de personas. Siguiendo con la ampliación de la oferta, las posibilidades de vacaciones se han ampliado a países como Francia, y Andorra, así como para el turismo rural, circuitos culturales, turismo de naturaleza e impulsando el termalismo social en los balnearios.

Para el periodo 2005 a 2008 el gobierno destinará para estas acciones 438,4 millones de euros lo que conlleva el mantenimiento o la generación de más de 130.000 puestos de trabajo en el sector del turismo en temporada baja.

## Apoyo a las familias numerosas

Un total de 4.353 familias numerosas reciben mensualmente 226,3 millones de euros de la Tesorería General de la Seguridad Social en concepto de bonificación del 45% de las cuotas que pagan a la Seguridad Social por la contratación de cuidadores para las familias. Las personas que deseen solicitar esa ayuda lo deben hacer en las direcciones provinciales de la Tesorería de la Seguridad Social. Únicamente es necesario acreditar la condición de familia numerosa y que el cuidador presta servicios en exclusiva para esa familia.

## Bruselas no renovó el acuerdo pesquero con Senegal

Las autoridades comunitarias no llegaron a un entendimiento con Senegal para renovar el acuerdo pesquero que ha venido funcionando en las dos últimas décadas y donde tiene importantes intereses la flota española.

El acuerdo con el país africano suponía la posibilidad de operar pa-

ra casi un centenar de barcos españoles. Sin embargo, frente a esas posibilidades, en la actualidad solamente estaban haciendo uso de las licencias una treintena de embarcaciones, según los datos manejados por la Administración. De acuerdo con las mismas fuentes esos barcos, ya disponen de licencias para faenar en otros caladeros en la misma zona.

Las discrepancias entre Bruselas y las autoridades de Senegal se han entrado en cuestiones económicas. La Unión Europea solicitaba un 60% menos de posibilidades de pesca para operar en ese caladero ante la posición de las empresas pesqueras comunitarias hacia esas aguas. Sin embargo, Senegal reclamaba el mantenimiento de las compensaciones económicas algo que ha sido rechazado por Bruselas. Se espera que en las próximas semanas sigan las negociaciones.

Junto a los aspectos económicos del acuerdo, otro escollo importante se halla en las exigencias senegalesas para que los barcos sometidos a este acuerdo hagan descargas en los puertos de ese país a cambio de una importante reducción de tasas.



## Apresamientos en Noruega

Durante las últimas semanas las autoridades noruegas siguieron con su estrategia de apresamientos de barcos españoles en aguas de Svalbard en el Mar de Barents bajo la acusación de llevar en sus bodegas cargas por encima de las cuotas asignadas. Los barcos, "Arosa 15", "Arosa 9" y "Arosa 12" fueron conducidos al puerto de Tromsø donde se les impusieron multas elevadas para lograr su libertad.

España y la Unión Europea entienden de acuerdo con el Tratado de

París de 1920 tiene el derecho a protección de esas aguas, pero no tiene ninguna capacidad para imponer sanciones ya que ello correspondería a las autoridades de cada país.

Se trata de un contencioso no resuelto. Las detenciones de pesqueros españoles en esas aguas parece responderían más a intereses de grupos petroleros noruegos para expulsar a los barcos pesqueros y explotar la zona para yacimientos petrolíferos.

# 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